

令和7年度

第4回 北陸地方整備局事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：令和7年12月5日（金）14:00～16:30

2. 場 所：北陸地方整備局4階 共用会議室（Web併用）

3. 出席者：委 員）佐伯委員長、高橋委員長代理、市川委員、魚屋委員、呉委員、小山委員、古谷委員
整備局）局長、副局長、総務部長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長、統括防災官、環境調整官、河川調査官、総合土砂管理官、計画企画官、河川計画課長、港湾計画課長
事務所）高田河川国道事務所長、羽越河川国道事務所長、信濃川下流河川事務所長、富山河川国道事務所長、立山砂防事務所長、金沢河川国道事務所長、千曲川河川事務所長、松本砂防事務所長、伏木富山港湾事務所長、金沢港湾・空港整備事務所長

4. 審議等案件

1) 再評価

- ◆ 姫川水系直轄砂防事業 (松本砂防事務所) [重点審議]
- ◆ 常願寺川水系直轄砂防事業 (立山砂防事務所) [重点審議]
- ◆ 伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業 (伏木富山港湾事務所) [重点審議]
- ◆ 金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業 (金沢港湾・空港整備事務所) [重点審議]

5. 審 議

1) 砂防事業の再評価 <重点審議>

- ◆ 姫川水系直轄砂防事業 (松本砂防事務所)

(委員)

- ・ 砂防事業は長い年月の間で災害への対応をされて、長い期間の工事をされており、自分の知らないことをやられているということ、そして自然形態の変化や技術が進んでいく中で事業の引継ぎがどのようにされているかという点にも関心がありますが、砂防は原則的には2つの県にまたがる場合は国が担当されるのでしょうか。
- ・ 時代が変わっていく中で、技術や人件費が上がっていきませんが、費用増額はもちろんですが、長年事業に関わる地元企業等の人の力というものはどのくらいになるのかが気になる場所ではあります。
- ・ 地域を守るために大切な事業なので、引き続きお願いしたいと思います。

(北陸地方整備局)

- ・ 砂防事業の施工主体について、県が2つにまたがるような工事や、難易度が高い工事は直轄で実施することになっています。事業費についても、技術力が高くなると事業費も必要となるため、事業費を要する工事は県との調整により直轄で担当することとなっています。それ以外については、基本的には県で砂防事業を実施する流れとなっています。

(北陸地方整備局)

- ・ 2点目の質問の趣旨としては、地域の建設業者についてでしょうか。

(委員)

- ・建設に携わっている人の力はどれくらいになっているのかという点として、長年の間に工事費だけではなく、人の力も極めて大きくなっているかと考えられるため、どのように把握されているのかと思った次第です。

(北陸地方整備局)

- ・砂防事業は、地域に根差して地域の雇用を守ることから始まった事業です。それは決して今も変わるものではなく、地域の大災害になれば状況は違うが、我々の事業に関わってくださっている業者さんは、地元の建設会社の方に担っていただいています。その事業者の方々は日頃から地域の全てのインフラに携わり、除雪など地域の仕事を担っていただいている方もあります。そういった方々に砂防事業も携わっていただき、砂防としては地域を支えるし、地域の安全も守っていくという両面を引き続き支えていきたいという気持ちで事業を続けています。

(委員)

- ・全体事業と残事業ともにB/Cが高く、事業継続していただきたいと思っています。
- ・細かいところで質問させてほしいのですが、18ページの人的被害のところについてです。60年超過確率を使われていますが、これは何故でしょうか。そういった決まりがあるのでしょうか。前のページでは1/30 確率規模、1/50 確率規模を使用されているようですが。

(北陸地方整備局)

- ・17 ページ目のところでは1/50 確率規模で氾濫は完全に解消するものであります。それより少し上の確率のところ、次の効果を示して資料を作成したところですが、それより低確率の現象になると事業の効果として大きく説明できるような数字が出ないようになってしまっています。

(委員)

- ・なぜ1/50 確率規模で評価しないのかと思っていて、効果が少ないと説明がありましたが、1/50 確率規模では氾濫被害が解消することになっています。費用便益の場合は、各確率年でB/Cに考慮していると思うのですが、ここではB/Cに含まないのに自ら厳しい条件を課して効果がなかったというのはものすごく勿体なく感じていて、一体誰に遠慮しているのかと傍目で思ってしまうので、効果がある事をしっかりと冷静に見せる資料の作り方を今後は検討していただきたいと思います。もっと効果が出るという点を考慮して説明すべきかと強く思いました。

(委員)

- ・資料8ページについて、事業を見直して当初の83基から70基に減っているということですが、これは詳しい設計をやり直してシミュレーション技術も細かく計算できるようになって見直したということですが、9ページでプラスの費用で目に付くのは「堰堤改築」の部分で、11ページに写真がありますが、これは今回の事業ですと31基が完成していますが、この31基は2010年から始めて31基が完成して、完成したものは既に使用していて、これだけダメージを受けたので、この補修でプラス179億円という理解でよろしいでしょうか。写真を見せると、2010年に完成した割にはかなり劣化しているように感じられ、それだけ活躍しているのであれば良いと思いますが、残りの39基が完成するとその時になると2倍や3倍くらい補修費が必要となるため、この点については国土交通省で計画済みかと思ったのですが、これら数値に対する認識は私が申し上げたような理解でよろしいでしょうか。この箇所が駄目であるという訳

ではなく、次回も含めて完成したものに対するメンテナンスのことも考えておくべきかと思いました。

(北陸地方整備局)

- ・4ページをご覧くださいなのですが、砂防事業についてはこの流域で昭和30年代から始めています。先ほどご指摘のあった11ページ目にあるものは、概ね昭和の年代に完成した堰堤が大半となります。昭和の年代にも我々の先輩たちが高強度コンクリートといったもので工夫をしながら工事を行ってきたのですが、やはり北アルプスから流出する土砂にはそれでは抗うことはできなくて、そういったものに対しては平成の年代くらいから、ラバースチールなどの非常に耐摩耗性に優れたものを導入し始めて、これ以降は摩耗なくなっています。よって、当然ながら我々でも長寿命化計画を策定して、深刻なものから対応してはいますが、特に昭和の年代で完成したものは、やはり厳しい環境にあるということもあり、一部はコンクリートの品質があまり良くなかった部分も当時あったのだろうという部分もありました。そういったものを補修しながら、事業の完了に向けて随時取り組んでいます。

(委員)

- ・この補修は昭和の時代に完成した流域にある全てのものということで、だからこれくらい費用を要するということが分かりました。

(委員)

- ・非常に重要な案件なので今後ということではありますが、姫川流域は長野県側に入ると稗田山のところの浦川流域ですが、日本3大崩れになっていて、かなり土砂量が多くて既存の堰堤でも損傷が発生しており、これらを進行させるわけにはいきませんし、姫川自体も姫川水害でかなり河床が上がってきて土砂流出も激しいというところで、この状況はしばらく続くことだろうと思います。そのためにも事業は継続していただけてもらうことが一番よろしいのではないかと思います。
- ・このように損傷が激しく、新技術でラバースチールに入れ替えていくということで工夫されていますが、技術的な話になりますが、このように新しいものを活用して、コストの軽減などにも取り組んでいただければと思っています。

(委員)

- ・現行計画が83基で変更後は70基になりますが、これは新しい堰堤を整備するという意味なのか、それとも元々ある堰堤を改修するものを含むものなのか、その点を確認させていただきたいです。

(北陸地方整備局)

- ・基数として減少した堰堤は、上流域で新設を計画していた堰堤が入っています。一方で、70基の中には昔の先輩方もいいサイトを選んで砂防堰堤等を整備しているので、そういった施設について例えば嵩上げしたりして機能アップを図るという内容もこちらの基数に含めて施設整備を行うことを考えています。

(委員)

- ・新設もあれば、既存の機能維持や機能アップもあるということで理解しました。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・委員の皆様からご意見いただきましたけれども、この案件については効果もきちんと出ているということで、当委員会としては事務局が作成した対応方針の原案の通り、事業継続が妥当ということでもよろしいでしょうか。[出席委員了承]

◆常願寺川水系直轄砂防事業 (立山砂防事務所)

(委員)

- ・砂防事業ということで重要な事業であると認識させていただきました。特に下流域の方で重要交通網である国道8号や新幹線、北陸自動車道、富山地方鉄道があるということで、下流域などを守っていかないといけないという事業ということを私たち一般市民としても認識させていただきました。
- ・土砂を再利用するという説明をしていただきましたが、そういったことがしっかりと行われているということと、こういった技術の向上や進捗ということを私たち一般市民が把握するということはとても大事なことだと思いつつながら説明を聞かせていただきました。

(委員)

- ・資料6ページにあるコンクリートブロックがスリット型の躯体を開閉して土砂流出をコントロールすることがすごいなと思ったのですが、少しよく分からないのが、洗堀された土砂があまりにも多ければ下流に流出しないように一時的にスリットを閉塞し、頃合いを見計らって開放を行うということですが、この事例はあるのかということと、これを実行するとなると専門的に考えるとなかなか難しいのではと思ったのですが、これはシミュレーションをしてこれが良いだろうということで、くし型の擁壁もあるのでそれをまた利用するということになるのか、どのように実行していくのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・こういったスリット部を閉塞させるという実際のオペレーションはまだ全国で行われたことはありません。スリット部を閉塞させて対応することについては、我々の基準である河川砂防技術基準の中にもこういった手法があるということは記載されております。今回、当事務所では、実際に行ったことはないのですが、シミュレーション上では一時的に閉塞することによって効果があるということは確認しています。実際にこういったことが行えるかという実現性についてですが、閉塞するためのブロックは既に当事務所で備蓄用のブロックを保有しています。実際にブロック積めるかという点については、こういった透過型の砂防堰堤が設置されているところには管理用道路が設置されており、そこを利用して重機を搬入させてブロック積むことでスリット部を閉塞することは可能だと思っています。完全に閉塞する必要はなく、隙間を小さくするというだけでも十分な効果があると思っています。
- ・こういったオペレーションができる砂防施設は、コンクリートスリット堰堤になりますが、中下流部には既にこういった堰堤はありますので、それを実際に行う場所もあるということで、このような対応は現実的なものだと思います。
- ・ただし、この対応はいつ閉塞し、いつ開放するのかということが重要になってきます。これについては従来からこの流域で土砂移動のモニタリングや河床の変動を継続的に計測しているので、こういった過去のデータやシミュレーションによる予測を用いてどのタイミングで開閉させるのかを判断できるのではないかと思います。また、このオペレーションには時間的余

裕があり、すぐやらなければならないというものではありません。ある程度の時間の幅をもって行うオペレーションなので、そういった意味でも実現可能だと思っています。

(委員)

- ・ぜひともそのノウハウを蓄積されて、独自の技術だということで大きくPRしてもらえると良いのではないかと思います。

(委員)

- ・B/Cも高く、ぜひ事業継続していただきたいと思っています。
- ・資料16ページだけ確認させていただきたいのですが、氾濫範囲を示している図の色に対する凡例は0.5 m～1 mという認識でよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・その通りです。凡例の色は0.5 m～1 mです。

(委員)

- ・ここで死者数が発生していないのは、おそらく浸水深が低いためLIFESimモデルで推計すると死者発生が想定されなかったということだと思いますが、LIFESimモデルは海外でのモデルなので、速い流速が影響した死者発生は考慮できていないので、本当に死者発生が想定されないか慎重に検討していただいた方が良いでしょう。
- ・白岩川の湾曲部で氾濫していますが、もしかしたらもう少し高解像度の地形を使用すると氾濫が発生しない可能性があるかもしれないので、次回にでも検討していただければと思います。

(北陸地方整備局)

- ・承知しました。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・2件続けて砂防事業のご説明をいただいて感じたことは、どちらも事業期間が長いものなので、その間に技術の進歩があつてプラス面で見直しができるという点と、最初に整備したものが劣化してまた補修を行わないといけないため、ご苦労も色々あると思いますが、長期間で技術の進歩、それから担い手など様々な問題がありますが、適切に計画を見直していただいて長い期間の事業を遂行していただければと感じました。
- ・新技術によるコスト削減については、事業の内容に合った具体的な対応策を記載していただいて大変良かったと思います。
- ・只今ご審議いただいた審議案件1件について、当委員会としては事務局が作成した対応方針の原案の通り、事業継続が妥当ということですのでよろしいでしょうか。[出席委員了承]

2) 港湾事業の再評価 <重点審議>

◆伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業 (伏木富山港湾事務所)

(委員)

- ・この事業は進捗率96%で完了が近いということなのですが、富山県が企業誘致をしなく造成していくということで、企業誘致するということがやはり道路が大事になってくると思うのですが、その道路も含めて96%が完了しているのでしょうか。
- ・この事業の効果について、この港に大きな船が入港して、産業と連携できるということはすご

く大きなことだと思っていて、代替港から富山県に輸送するとその陸送において経費も時間も要するところが改善していくということで、非常に大きなメリットがあると思ってお話を聞いていました。

- ・陸送はこれからの季節は天候が荒れたりすると、例えば直江津港に入港して富山県に輸送するだけでも渋滞が発生するなど様々な問題が発生するが、それらが解消されて港から直接的に目的地を目指せることはとてもメリットがある事業だと思います。

(北陸地方整備局)

- ・岸壁から臨港道路が整備され国道に接続する形になりますが、未整備となっている箇所が最後の部分になります。よって、こちらが完成すると完全にネットワークが形成されることになると思っています。こちらの方も概ねの進捗で半分くらいのところまで整備されており、対応方針でもお示しさせていただきましたが、早期に接続させて機能を発揮できるようになればと思っています。

(委員)

- ・B/Cも1.4で残りあと少しということで、ぜひ頑張ってくださいと思っています。事業継続に賛同します。
- ・本題とは少し離れますが、小矢部川の下流で浚渫しなくなったのですが、流下能力は十分確保されていると思うのですが、浚渫しなくなったことによって小矢部川の環境が良くなっているといったことはないのでしょうか。生態系が増えたなどはまだ確認できていないのでしょうか。もしそういうことがあれば良いと思っており、六渡寺海岸が近接していますが、そこのごみ問題が注目されていますが、この港の影響にされそうだなと思っていて、そんなことはないと思っているのですが、そういったことを含めて小矢部川の河口で浚渫をしなくなったことの環境的なメリットも見ていただけると良いのではないかと思います。

(北陸地方整備局)

- ・伏木富山港の外港につきましては、どのような海藻が植生しているかといった調査は行っています。ただし、港湾の基本的な機能自体を河川の外側に移したこともあり、河口から上流部については調査を行っていないため、河川の変化につきましては確認ができていません。

(北陸地方整備局)

- ・河川区域内について、河川管理者でも定期的に河川環境調査を行っております。今後も調査を行っていくなかで、変化が見える場合もあると思います。

(委員)

- ・その中であつた構造物がなくなって、自然に戻っているというイメージだとすると良いポイントもあるのかなと思ったところなので、よろしくお願いします。

(北陸地方整備局)

- ・今後の河川環境調査で変化が確認できた場合には、そのような視点も踏まえて考察ができればと思います。

(委員)

- ・資料6ページで、資材や労務費の高騰以外で事業費が上昇している点は道路の拡幅ですが、改良前と改良後を比較すると1車線増えていて、これだけの区間で橋梁部の施工時における渋滞

対策ということで、この部分だけもう1車線を整備しないといけないほど渋滞してしまうという、そういった交通量が見込めるということでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・改良前後で比較すると、増えているのは左側に青く塗っている歩道部分になります。元々は川の横の道路でありまして、道路自体は片側1車線をご利用いただいている中で、港湾関係の車両であるトレーラーやトラックなど非常に大きな車両が通行することもあり、こちらの歩道部分について拡幅を行います。
- ・渋滞対策として資料には橋梁部をあえて記載したのですが、臨港道路と小矢部川の左岸側から橋梁を通過して道路が接続し、合流部にある大きな交差点が変則五差路という形になっています。工事にあたって、施工時の対策として完全に道路を通行止めにすることもできず、片側1車線規制なども検討したのですが、制限をかけてしまうとなかなか厳しいということもあり、仮設の橋のようなものを架設して、ここの流れを止めないような形で施工したいということがありまして、この部分の渋滞対策で想定より事業費を要することとなりました。

(委員)

- ・金額的には非常に少ないので、図示されている3.5mの部分は歩道ということで、理解できました。

(委員)

- ・ターミナル整備事業につきましては、北陸あるいは富山県の企業の競争力を高めるという効果も十分あると考えており、ぜひ進めていただきたいと思っています。
- ・耐震強化岸壁を今回整備いただくということなのですが、まずこの岸壁は令和6年能登半島地震の前から計画されていたものなのか、令和6年能登半島地震の被害の現状を受けて見直したことがあるのかどうか、例えば令和6年能登半島地震でも全く被害がなかったもので、全く同じ仕様で大丈夫だという判断があったのかどうかということをお伺いしたいです。
- ・当然、大きな地震が発生して岸壁だけが生き残っても、そこにアクセスする道路が被害を受けてはしょうがないので、事業の1つとして臨港道路も整備されていますが、これも例えば耐震強化岸壁で想定していた地震に対しても今の設計で耐えられるようなものになっているかどうか、そういったことも含めて確認させていただければと思います。

(北陸地方整備局)

- ・岸壁の整備後に耐震強化で別途改良を行っているのですが、これは令和6年能登半島地震の以前に耐震強化が図られているものです。
- ・ご質問の中で、令和6年能登半島地震というお話がありました。伏木富山港でも令和6年能登半島地震により被災していました。万葉の1号と2号については、岸壁と背後地に段差が発生したため、そういった箇所では災害復旧を行っています。併せてこちらの事業を実施しているところの臨港道路については、橋梁が被災したため災害復旧工事を国の権限代行で進めています。臨港道路につきましては、伏木地区や新湊地区の各所で被災したため、富山県で復旧を行っています。
- ・伏木富山港3号岸壁は耐震強化ということで、令和6年能登半島地震では被災はありませんでした。被災がなかったということで地震直後におきましては、能登への支援船の経路を伏木地区で行いまして、能登の被災者を支援するような船を伏木地区まで移送して、燃料や水の補給を行っており、能登まで一番近い港の耐震強化岸壁として被災地への支援を実施しました。

(委員)

- ・この港を耐震強化岸壁とすることで、もし今後不幸にも大規模地震が発生した時も機能を発揮するということですが、それ以外の所がボトルネックとなってその効果が発揮できないということがなければ良いのかと思ひまして質問させていただきました。

(委員)

- ・資料9ページで教えていただきたいのは、代替ということで直江津港を使うとどれくらい削減するのかということを検討されていますが、直江津港は既に深い水深の岸壁があるからそれを使ったという理解でよろしいでしょうか。
- ・例えば、金沢港も深い水深にするという話になっていますが、それに関連するのではないかと考えていて、計算上では検討するうえで直江津港の方が条件としては良いということになったのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・伏木富山港の伏木地区では、バルク貨物を取り扱っています。具体的に申し上げますと、木材チップや原塩などコンテナに収まるものではない貨物を扱う計画となっています。伏木富山港から一番近く、似たようなバルク貨物を取り扱っており、水深が同じ12m以上という条件に直江津港が該当したため、同じような貨物を取り扱い、必要水深が確保されている岸壁ということで直江津港を選定しています。

(委員)

- ・9ページから12ページまで事業効果として便益を計算されている中で、整備しない場合の港の選定というものがそれぞれあったかと思ひます。今の説明ではバルク貨物で似たような条件を持っているところが直江津港だという説明がありました。11ページ以降はそれぞれ対象となる港ということで、七尾港を選定しているほか、あるいは12ページは七尾港、直江津港、敦賀港となっています。これらは、今の説明に従えばそれぞれの製品が実際に扱われている港を対象に便益を計算したという理解でよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・順番で申しますと、被災時の貨物については地震があった直後なので、耐震強化岸壁があるようなところとして七尾港を選定しています。それ以外の部分につきましては、比較的水深が深い部分ということでお話ししたのは直江津港ということで同様なのですが、例えば直江津港は水深13mの岸壁なのですが、整備後に暫定12mから14m化した後に、14mの貨物を扱えるところでは、敦賀港が14mあるということで、それぞれ地震については今後発生するというので、整備後の可能性が高いということで敦賀港を選定していますし、その他の部分については基本的に同じような貨物を取扱可能だということで選定しています。

(委員)

- ・10ページについて、水深を12mから14mにした時の削減効果額が計算されています。以前、七尾港の説明をいただいたときに、実際には大型船は入港しているが積載量を減らして対応しているため、水深を深くすることによって大型船の能力を発揮することができるようになるという説明を受けたと記憶しています。今回この説明だと船がそのまま変わるというご説明になっているのですが、必ずしもその船が大型船に変わるというだけではなく、実際には大型船が入港しているが、積載量を増やすことができるのでコストが削減できるという事例もあるので、

結果的にコスト削減効果は同じという理解でよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・今ほどお話にあったように、12mの岸壁で暫定的な供用はされています。よって、便益としては12mの岸壁が14mになった際に、整備された以降の便益を計上していますが、基本的には現状3万トンの船が入港しており、その船に積めるだけ積んで来ていただいています。整備が進んだ際には、さらに大きな船で輸送コスト削減ができるのではないかとということで便益の計算を行っています。

(委員)

- ・実態に沿った形ということで理解しました。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・各委員よりご発言いただきまして、特に反対もなく、経済面や防災面の期待が大きいということで、この案件についても当委員会としては事務局が作成した対応方針の原案の通り、事業継続が妥当ということでよろしいでしょうか。[出席委員了承]

◆金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業 (金沢港湾・空港整備事務所)

(委員)

- ・残事業のB/Cがとても高いのでぜひ継続していただきたいと思っています。
- ・8ページの国際クルーズ船の収益が1.2億円/年になっていると思いますが、算定はどのようにされているのか。伏木富山港を否定するわけではないのですが、伏木富山港の方が0.7億円/年だったのですが、その差がどうなっているのかが気になりました。

(北陸地方整備局)

- ・今回のクルーズ船に関しましては、先ほど申し上げました年間6回寄港するという計算と、過去の統計からマニュアルに則り訪日外国人のみの消費を算出しています。具体的に申しますと、観光消費額2万円くらいを人数に乗じて算定しています。

(委員)

- ・9ページの「(2) 地域産業の発展【定性的に把握】」とあると思いますが、皆さんご存じだと思いますが、今後は人口減少が進むということで、外国から来てもらうという話と、なおかつ今まで立地していた企業がいなくなるという最悪なことも考えないといけなくて、そうなってくると今後の人口減少の際に人がどれだけ関わっているのか、本当に今の費用便益分析が人口減少下における便益を反映できているのかということが少し分からなくなってきました。例えば、地域産業について船が寄港されることで地元企業が立地していただけるというのは便益に入っていないですが、地元の経済効果としては大きいのではないかと考えているので、この点は人口減少によりコストが上昇して、今まで考慮していなかった便益を含めないと本当に大事な事業が見えないのではないかと考えております。

(北陸地方整備局)

- ・ありがとうございます。我々も地域経済を支える企業ということで、そういった定量的な把握までは出来ておりませんので、今後もそういった機会があれば情報を仕入れていきたいと思っています。

(委員)

- ・やはり港に大きな船が入港することによって企業が活性化していく、地域が活性化していくということ、今まで大阪工場からというものを金沢工場に移転ということで非常に良い効果があるため大事なことだと思います。
- ・大型クルーズ船ですが、どの港もクルーズ船誘致に向けて競争になるものと考えており、どのようになっていくのか非常に興味があるのですが、そういうことによって地域間の競争が生まれ、地域が発展するというのも出てくるので、港の事業というのはとても大事だなと思っています。

(北陸地方整備局)

- ・クルーズ船の誘致に関してですが、金沢の一人勝ちというわけでもなくて、クルーズ船はいくつかの港を寄港しながら移動するため、例えば境港と連携するなど自治体ごとの連携の枠組のようなものも取り組みながらクルーズ船の誘致を進めていますので、必ずしも一つの港だけが勝つというわけではなくて、様々な自治体が連携しながら進めているというのが現在のクルーズ誘致となっています。

(委員)

- ・3ページの写真を見ると、土砂処分場は足りるのかということが気になりました。左下にある黄色い所と右の部分だと思いますが、右の土砂処分場が面積的に小さいように感じられ、掘削するのは1m くらいなので現在の土砂処分場で足りるのかもしれませんが、そのあとの土砂処分場はどうなるのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・10年間の浚渫量の計算をしています。その中で黄色い部分の処分場が概ね令和11年くらいで満杯になって使えなくなるという状況となるため、残りの浚渫土砂量を算出して赤い部分に埋める計画にしており、これらの土砂処分場で対応できるものと考えています。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・各委員からご発言いただきましたが、見直しといった話はなく、経済効果があるということで期待が大きいものと思います。ただし、この事業に限らずですが、人口減少下で費用便益をどのように計測していくのかという点は、他のところでも簡単には答えが出ないかもしれませんがご検討いただければよろしいのではないかと思います。
- ・この重点審議案件1件について、当委員会としては事務局が作成した対応方針の原案の通り、事業継続が妥当ということでよろしいでしょうか。[出席委員了承]

6. 総括

(委員長)

- ・本日の議事概要は事務局と調整の上、後日まとめさせていただきます。
- ・議事録は、出席委員に対して事務局より確認し、その後の公表でよろしいでしょうか。

[出席委員了承]

- ・本日、委員会で用いた資料等について、運営要領第3条第3項において、委員会の会議に提出された資料・議事録等は公開するものとし、公開する事が適切でないと委員会が判断する資料は

公開しないとなっています。本日の会議で提出された資料は、全て公開という事でよろしいでしょうか。[出席委員了承]

7. 報 告

(北陸地方整備局)

- ・続きまして、事務局より次第4資料7、河川及びダム事業の再評価実施要領細目の規定に基づく報告をさせていただきます。
- ・本件につきましては、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領及び河川及びダム事業の再評価実施要領細目において、河川整備計画策定後、計画内容の点検のために学識経験者から構成される委員会が設置されている場合は、事業評価監視委員会に変えて当該委員会で審議を行い、その結果を事業評価監視委員会に報告することとなっております。
- ・今回は河川事業6件のご報告をさせていただきます。
- ・説明させていただきました河川事業6件につきましては、本委員会への報告ということで、審議は行いませんのでご了承ください。
- ・また、本資料につきましてもホームページへの掲載をさせていただきます。

8. 閉 会

(北陸地方整備局)

- ・以上をもちまして、令和7年度第4回北陸地方整備局事業評価監視委員会を終了いたします。

－ 以 上 －