

令和5年度

第2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5年11月6日（月）14:00～15:40

2. 場 所：北陸地方整備局 4階共用会議室（Web併用で開催）

3. 出席者：委 員）佐伯委員長、青木委員、飯野委員、小山委員、林委員、古谷委員、牧野委員、
宮下委員、龍委員
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、道路調査官、計
画企画官、道路計画課長、港湾計画課長
事務所）富山河川国道事務所長、伏木富山港湾事務所長

4. 審議案件

1) 道路事業の再評価

◆一般国道 8 号（高岡環状道路）六家立体（富山河川国道事務所） [重点審議]

2) 事後評価

◆伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業（伏木富山港湾事務所）

5. 審 議

1) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆一般国道 8 号（高岡環状道路）六家立体（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・この事業の目的が円滑な交通ネットワークの形成と地域産業への支援という話で、特に、アルミ産業への寄与ということを説明されていました。富山のアルミ産業への認識がなかったが、色々調べると全国のアルミ製品の30%が富山から生産されているという数字を見て、地域産業を支援する、物流を促進していくことの重要性が非常に分かりました。
- ・しかし、軟弱地盤に対する対策で事業費がかなり大きくなっています。改善していかなくてはならないが、それに見合う産業への支援が、市民にも具体的に理解できると良いと思います。
- ・また、観光客として考えてみると、交通機関が改善されていくことにより、早く、迷わず、安全にアクセスできることは非常にありがたいことです。しかしある意味、それが当たり前だと思って観光に来ているので、スムーズになることは貴重な道路整備だと思います。
- ・観光産業に関しては、新幹線駅のアクセスの向上等の先に目指すものは何なのかが表現されているとちょっと分かりやすいと思います。要は、ハードを改善していくための目的や、それに対する事業評価が上がっていくことがイメージできると良いと思います。

（整備局）

- ・いずれも事業効果、特に物流の効率化、あるいは観光振興に関わる効果をしっかり分かりやすく示してくということだと思います。我々としても、まだまだ十分ではないと思っているため、しっかりと地域に理解してもらうべく情報発信できるよう、引き続き検討していきます。

（委員）

- ・今の話でも出たように、事業費がかなり増大してしまうということだが、今の段階で非常に深いところまで軟弱地盤があることが分かったことで、できる限り今のうちに対応はせざるを得ないと思っています。土地も小矢部川は氾濫源もあり、非常に柔らかいところが呉西地域には結構あるため、しっかりと調査した結果に基づき対応するべきと思っています。
- ・また、この道路は、円滑な交通ネットワーク形成や、物流の効率化という話が出ており、道路改良をすることによって物流、また人的な交流を広く促進させていきたいというものであります。特に六家の高架橋ができることによって、能越道など高速 IC 付近までアクセス向上すると、そこから高速を使って富山 IC まで行くと空港までかなり早く行けます。その効果も是非発信していくべき。富山便はかなり減ってきてはいるが、そこで空港も改善ができるという期待があるため、このまま進めていただきたいと個人的には思います。

(整備局)

- ・引き続きしっかり事業を進捗させていただきます。かつ、事業費が増えているので事業費管理もしっかりしたいと考えております。

(委員長)

- ・他にいかがでしょうか。
- ・私から簡単な質問をさせていただきたい。地層の地盤の図の右側の方で、微々たるものだが当初の推定した支持層よりも実際の方が高い所があるが、ここは逆に当初より事業費安くなることはあるのでしょうか。

(整備局)

- ・そこも含め、トータルでこの金額に増えている状況になります。

(委員長)

- ・大したことではないが、調査した結果、減った部分と増えた部分を見せてもらいたいという感想を持ちました。

(整備局)

- ・今後は減った部分も見せるなどしっかりご説明していきたいと思います。

(委員)

- ・事業の重要性は十分伝わったため、内容に関して異論はありません。確認させていただきたいのが、4 ページの地盤の所である。地盤は均一ではないため、評価が難しいと思います。しかし、事業化前と事業化後で、近いところ測っているにもかかわらず、今回、川の所で支持層がより深くなっています。これは、事業実施にあたり調査方法は変えずに調査点を増やしていったとき、支持層を深くする必要が判明したという理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・この青丸の調査は、先行して行っている富山県の観測データになります。元々、先行して副道の整備を行うために必要な箇所のボーリングデータとなります。この六家立体整備事業にあた

り、構造物、橋脚の基礎等、ピンポイントで調査が必要となり、追加したものが赤丸となります。我々として必要な調査を行った結果がこのようになったとご理解いただければと思います。

(委員)

- ・承知しました。
- ・調査方法がより詳細になったことはあるのでしょうか。

(整備局)

- ・調査点がこれだけ増えているので、その分調査数は増えています。

(委員)

- ・承知しました。
- ・3 ページの事業の進捗状況について、2 つ目の用地費補償費のところでは執行が 0 億円なのに進捗が 100%というのが不思議に感じました。

(整備局)

- ・この事業は、富山県が先行して整備している高岡環状道路の一部を利用して事業化することから、新たな用地買収が必要ない事業となっています。そういうことで事業用地の執行としては 0 億円だが、用地買収はないという趣旨になります。金額 1 億円ほど詰んでいるのは事業損失等があった時のための予算とご理解いただければと思います。

(委員)

- ・承知しました。

(委員)

- ・先月の末頃、金沢に行く用事があり、富山の方から国道 8 号線を走行して高岡 IC に入ろうとすると、すごい渋滞で右折できず止まってしまい、高速道路を諦めて下の道から行きました。交通渋滞していることを身をもって実感しました。この事業が行われることで、渋滞が解消されるのであれば意義はあるとは思いますが、しかし、35 億円プラスがあるのでより便利になった実感を市民が実感することが大事だと思います。
- ・今後完成したら、渋滞が解消されていることを実証していただくことが大事だと思います。必要である実感ができるようにしていただきたいです。

(整備局)

- ・事業効果をしっかり検証して、まずは情報発信していくという話は先ほどもあったと思います。我々としても事業の必要性を訴えるためにしっかりと調査をして、情報発信していければと考えています。また経過については、事後評価委員会でもご報告できると思います。その節はよろしく申し上げます。

(委員長)

- ・他にいかがでしょうか。

(委員)

- ・ ご丁寧なご説明に感謝申し上げます。事前の説明会と併せてこの事業の効果や必要性については十分理解することができました。
- ・ 今回、事業費の増加の主な原因となる杭長を長くするという必要性についても理解して承知しています。
- ・ 1点だけ気になるところがあるとすると、事業効果前に富山県で実施されたボーリング調査の情報を基に当初の計画を立てた後、追加でボーリング調査を事業化後に行われた結果としてこの杭の延長が必要になったという話かと思います。追加での事業費の増額等を事後的に発生するとすると、事業の円滑な遂行に支障をきたすことになることも招きかねないと思います。こういった富山県との事業の連携で、同様の事例が今後発生するような蓋然性が高いのであれば富山県との間で齟齬が生じないように調整をすることも考えた方がいいと思います。一方でこのような事例は極めて特殊で今後起こる可能性が低いという話であれば、そこまでの必要はないかとも思います。その辺りの感触を教えてくださいませんか。

(整備局)

- ・ 事業の性質上、事業化してからの調査となります。通常であれば、事業化前のデータがない状態で事業化していることが多くなっています。従って今回は、富山県のデータがあったことはレアケースであります。そういった意味では、あるものは活用し、なるべく計画の齟齬がないように工夫し引き続き進めてまいりたいと考えています。

(委員)

- ・ 承知しました。

(委員長)

- ・ 他にいかがでしょうか。

(委員)

- ・ 8 ページで、循環型アルミ産業の構築が進め、この企業はそれを推進する効果があるということで、今回は再評価なので、おそらく企業全体に対する投資効果についての説明になるかと思えます。確認したいのは、アルミコンソーシアムを立ち上げる時期を教えてください。

(整備局)

- ・ アルミコンソーシアムについては2018年に発足しています。目的としては、富山県のアルミ関連産業に関して企業・産業団体あるいは高等教育機関あるいは行政が協力しながら、新たなアルミに関わる事業の創出や技術開発を行い、そしてアルミ産業に関わる付加価値を生み出すためにコンソーシアムを整備されたと聞いています。

(委員)

- ・ 承知しました。
- ・ もし良ければ、立ち上げる事業との関係を示す指標になるので、正式に立ち上げる年月だけで

もつけたらこの事業との関係がもっと分かりやすくなるのではないかと思います。

(整備局)

- ・2018年に発足だが、資料からは抜けているため口頭で補足させていただきます。

(委員長)

- ・他にいかがでしょうか。
- ・それでは、只今ご審議いただいた、資料3一般国道8号六家立体について、委員の皆様のご意見を総括すると、事業の必要性、重要性については意義がなく、事業費が増えることについては、その辺りの説明を効果も含めて発信してほしいというご要望だと思います。
- ・当委員会としては、事務局が作成した対応方針、原案どおりに事業継続が妥当ということであるのでしょうか。(出席委員了承)

2) 事後評価

◆伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業 (伏木富山港湾事務所)

(委員)

- ・8月末に事前視察し、ランドマーク、景観を見せていただき、とても素晴らしかったです。
- ・そのような中で港は、富山県単体ではなく日本海側の港、または日本全体の中の港として考えると非常に重要な役割です。太平洋側の港が使えなくなると新潟港に全て周ってきます。エネルギー、商品等、全てそこから陸路で運んでいくという大きな役割がありました。今回も道路の整備をされることによって輸送時間が少しでも短くなると、その役割は計り知れないほど大きくなっていきます。そこで、日本の北陸地区・日本海側の連携はどうなっているのでしょうか。例えば新潟港が大変なことになった時に、富山県が支援してくれるというような連携は、もう考えているのでしょうか。
- ・あと、前回もありましたが、救急車両・消防車両の到着時間の短縮は必ず確認されていて、非常にありがたいことです。個人的のことで大変恐縮だが、新潟大学の災害医学・医療人育成分野内に事務局がある心肺停止の方の命を救うための活動「新潟PUSHプロジェクト」に参加しています。救急車が現場到着するまでに、その場にいる人ができることを皆さんにお伝えしていく活動です。この1分、2分はとても大きく、心肺停止になっている場合に1分遅れると救命率が10%低下します。10分間何もしないと100%助かりません。駆けつけるのに1分、2分が大きいというのをしっかりと明記されているので、道路整備は非常に大事だということに再度気づかされ、非常にありがたいと思いました。
- ・心配な点は、冬期道路はどうなるのでしょうか。冬の北陸は風も強く雪も降ります。冬はスムーズに車両が走れるのか、物が運べるのか、心配になりました。

(整備局)

- ・まずは、冬の通行止めの状況のご質問についてお答えします。道路は直轄で整備し、管理は富山県が行っており、25m/秒以上の強風が吹くと通行止めとしています。これだけの高さがあるので冬になると年に数回程度の通行止めになります。この場合は遠回りになりますが、安全を保つために迂回していただくこととなります。年間を通しての回数からすれば、十分な効果は

発揮されていると思っています。

- ・次にご意見ありました災害時の役割について、北陸地方整備局で実施している太平洋側と伏木富山港の災害時にどう役に立てるか、また、伏木富山港と横の港湾連携の訓練を行っており、各港が困った時に助け合える環境づくりを行っています。
- ・救急については、今回このデータからも非常に役に立っていると思われれます。

(委員)

- ・まず物流に関しての効果は、最近コロナとかウクライナ情勢等が少し入ってきたりはしているが、全体的に大型船が入ってくるようになっていきます。大きな船も使い勝手の良い港になってきていると認識をしています。また、先ほどの六家の高架橋の話で道路、交通の物流をどうするかという話があったが、間接的にそれに連携してくるような話であるので期待が出来ると思っています。
- ・B/Cは1.5であり、当初の車の台数を超えているわけではないが、9割5分ということで効果は発揮していると思っています。特に今のところ大きな問題点はないと思っています。
- ・ランドマークとしての機能という、さらに別の意味のメリットもあるということであったが、新産業都市の時に開発された放生津瀉を切り開いて港にしたので、港そのものはもう60年経過しています。個々の事務所だけではなく、富山県の富山港事務所も関連しているが、今後、老朽化の所も多少あります。県管理のふ頭のところが吸出しで少し陥没するところも出はじめていますので、県との連携をとって、より良い使い勝手の良い港にすることと、防災対策を再度しっかりやっていただければと思っています。
- ・富山県内は砂地がそう多くはないが、能登半島の地震の時は液状化で少し被害が出たこともあり、周りが海の問題で防波堤壊されたりもあるので、その辺を含めて、より効果を発揮するためには防災関係にも力を入れていただければと思っています。

(整備局)

- ・貨物については、コロナ時に世界中でコンテナが停滞して取扱量が低下していますが、現在はコロナ前まで回復しつつあります。また、内航の航路も新しく就航しており、富山県と連携して港湾の利用促進をPRしていこうと考えています。
- ・一般道路との連携について、臨港道路東西線が整備され、国道8号の整備も進んでいることで、お互いで渋滞を緩和できると考えています。
- ・老朽化対策については、港湾施設が50年経過しているなかで、社会資本整備交付金や直轄でも予防保全事業で老朽化対策を進めています。
- ・災害対応については地震もありますが、伏木富山港では波が少しずつ高くなってきている状況もあるので防波堤の改良も進め、しっかり物流を確保できる港となるよう、維持管理や整備を県と連携して進めていきたいと思えます。

(委員)

- ・事前説明会の時にも話したが、新湊大橋は荒天時に橋が揺れるという話について、しっかりと対策が講じられ、今日の説明でも事業効果が十分に発揮されていると理解出来たので、今日の内容に関して特段異論はありません。
- ・ただ1点、これも事前説明会の時に話したが、塩害などの厳しい地域なので、しっかりと橋の

維持管理をしていただきたいと思います。事業効果が大きいだけにダメージを受けるとそれで影響を与える人も多くなるので、問題ないとは思いますが、念を入れてコメントさせていただきます。

(整備局)

- ・橋は当初供用した時に揺れるという話について、フラップ等を整備するなどの対策を図り、計測によるモニタリングをしつつ、専門家のお話を伺っている状況であります。今のところ大きな問題はないと伺っています。
- ・次に維持管理について、ご指摘の通りその整備効果が大きいことから、ドローン等の新たな技術を活用して維持管理に努めていきたいと思っています。

(委員)

- ・承知しました。

(委員長)

- ・他にいかがでしょうか。

(委員)

- ・この事業についても効果継続することに全く異論はありません。
- ・昨日の富山マラソンの応援に行ったが、天気が良かったこともあり県外の観光客、ランナーにもイメージアップに繋がったのではないかと考えています。
- ・1点気になっているのは、物流の2024年問題のページに出ている、政府の緊急パッケージという政策の中で港湾施設の整備でモーダルシフトに対応していくと言っているのですが、何か効率的な物流に貢献するような整備を考えているのか、あるいは港湾会社のAIやIOTを使って、物流DXを推進するだけなのか、考えがあれば教えていただきたいです。

(整備局)

- ・政府の緊急パッケージにおいて、モーダルシフトにより海上輸送貨物量を2倍、鉄道も2倍にすることを政府の目標として挙げられました。
- ・今のところ、岸壁の利用に少し余裕があるので、特に現時点で整備というものは考えていませんが、内航フィーダー貨物が出てきて、モーダルシフトの中でどのように貨物量が増えてくかという部分もあるので、その様子を見ながら整備については考えていこうと思っています。
- ・物流のDXについて、物流業者としては具体的な方策まではありませんが、貨物が増えていく状況の中で、物流事業者の方々も利用していただくという立場で、我々もしっかり意見を聞きながら施策の中で対応できることがあれば手伝っていきたくと思っています。

(委員)

- ・承知しました。

(委員)

- ・事前説明の時にお願いをした交通事故の増減についてルート上で確認をして記載していただけ

たし、交通事故が減っていて良かったと思っています。しかし、示していただいた8ページの数字でいくと、国道415号と橋の部分の道路の合計で60件~51件くらいまで減っているとなっているが、新しく出来た橋の部分と既存の国道415号の部分で分けて考えた時、その交通事故の発生状況はどうなっているかが気になりました。私もこの橋を車で通ったが、急に登って急に下がる場所で、見晴らしも良いところを大きい車も走行しており、スピードを出す人もいると事故が起こりそうな気がします。そういう部分で、全体としては減っているように見えるが実は橋の上で重大事故が起きていては良くないと思います。そのため、内訳が分かるといいと思います。また対策もとっていただけるといいと感じました。

(整備局)

- ・交通事故について資料に記載があるように、臨港道路の整備により事故発生件数が60件だったものが51件と9件減ります。この数字については臨港道路だけの事故件数ではなく、整備されることによって影響のある道路交通ネットワーク全体の事故件数になっています。
- ・ご質問にあった臨港道路の人身事故発生はR4年度ではありません。
- ・物損事故については6件です。ご指摘の通り勾配が4%と厳しいところもありますが、事故が多発しているわけではありません。標識などで交通マナー守る等の表示はしていますが、今後の事故等の状況を踏まえ、港湾管理者と調整しながら必要に応じて対策をとってまいります。

(委員)

- ・承知しました。大事になっていなければ良いと思いました。

(委員長)

- ・他に何かご意見ありますか。

(委員)

- ・こういった公共事業を進めるにあたって、最終的にできるまでにかかったお金や事業効果はよく話題に出てきます。しかし、整備した後の50年、100年の耐久性を保つことについての配慮で工法を選んだとか、メンテナンスとの連携をどうするかは計画をしていく上でどのぐらい配慮されたり、継続して協議をしたり、見続けていくものなのか、そのイメージが湧きませんでした。先ほどの質問もそれに関係すると思いますが、どういう仕組みになっているのか簡単に説明いただけるとありがたいです。

(整備局)

- ・一般道路事業とは仕組みが違いますが、港湾整備事業に関しては、施設を整備した後の施設管理は港湾管理者である富山県が担っていくことになっています。
- ・橋を整備する時に、昨今であれば維持管理の費用が高くなっている状況もあるためメンテナンス費用を極力抑えることが検討されていますが、設計当時は最新の技術を使った維持管理コスト全体を抑えることまでされていませんでした。但し、目視点検等の維持管理費は費用にも織り込み済みであり、整備した直轄の立場としても県と連携して橋の状況は確認しているところです。

(委員)

- ・承知しました。
- ・整備する時に分かる情報でしか判断ができないので、その時のベストを尽くすことだと思います。最終的なメンテナンスのことも考えた上でお金のことも考えながら、工法選定や管理の仕方を考えているというイメージは湧きました。最終的に出来上がった後の方が長いので、管理者が変わる中で確実にメンテナンスを継続していけるようにしていただければそれで良いと思います。ただし、造りっぱなし、造って渡せば終わりというのもどうなのかなという部分は感じました。大きい構造物なのでしっかり安全管理をできるような体制を工夫していただければ良いと思いました。

(整備局)

- ・総事業費の中には改修的な費用もコストとしては見込んであります。それを含めた費用対効果となっています。
- ・今おっしゃられたとおり、維持管理というのは非常に問題となっているので、富山県と連携してやってまいりたいと思います。

(委員長)

- ・他にいかがでしょうか。
- ・それでは、只今ご審議いただいた、資料4伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業について当委員会として投資効果は十分確認されているということで全員異議なかったと思います。それから、今後の事業評価及び改善の必要性はないものとしませんが、複数の委員から維持管理についてはしっかりやってほしいと話があったので、そのことは当委員会の意見として残しておきたいと思います。
- ・ただし、今後の事業評価と改善措置の必要性はないということで原案通り、今後の対応はなしということで委員会の意見としたいと思いますがよろしいでしょうか。(出席委員了承)

6. 総括

(委員長)

- ・それでは本日の審議結果を確認させていただきます。
- ・本委員会としては再評価の重点審議案件1件について、原案のとおり事業継続が妥当、また事後評価審議案件1件について、原案どおり今後の対応なしということだが、異議はないでしょうか。(出席委員了承)
- ・異議はないということなので、事務局と調整の上、本日の委員会の議事概要を後日まとめさせていただきます。
- ・なお議事録については本日ご出席の委員の皆様方に対して後日事務局から確認をさせていただきます。確認をいただいた後に公表ということになるがよろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・最後に、本日の委員会資料の公開・非公開について確認します。HP等に資料を公開については運営要領第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。ただし、公開することが適切でない委員会が判断する資料は公開しないとあるが、本日の会議に提出された資料については公開するということがよろしいでしょうか。(出席委員了承)

- ・それでは公開したいと思います。
- ・以上で本日の審議を終了します。以降の進行は事務局にお返しします。

7. 閉会

(整備局)

- ・それでは以上をもちまして、令和5年度第2回北陸地方整備局事業評価監視委員会を終了します。

－ 以 上 －