

令和 7 年度

第 1 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7月30日（水）9:00～

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、片桐委員、呉委員、
小山委員、田中委員、古谷委員、柳原委員
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、統括防災官、環境調整官、
広域水管理官、道路調査官、河川計画課長、道路計画課長
事務所）富山河川国道事務所長、高田河川国道事務所長、金沢河川国道事務所長、
千曲川河川事務所長

4. 審議等案件

1) 道路事業の再評価

◆一般国道 8 号入善黒部バイパス （富山河川国道事務所） [重点審議]

2) 道路事業の再評価

◆一般国道 18 号上新バイパス （高田河川国道事務所） [一括審議]

◆一般国道 8 号小松バイパス （金沢河川国道事務所） [一括審議]

5. 審 議

1) 道路事業の再評価 ＜重点審議＞

◆一般国道 8 号入善黒部バイパス （富山河川国道事務所）

（委員）

- ・入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワークの充実化等を目的とした事業となりますが、交通事故の減少については、近くに小学校や中学校があり、周辺の市道には歩道がない道路も確認されており、学校関係者や地域住民の心配の声が大きいところであるため、この効果は期待したいところです。
- ・また、港湾の整備という点については非常に関心があり、物流に関わる様々な企業が港湾を利用していますが、港湾が整備されていくと接続する道路の機能も発揮されるため、重要なプロジェクトであると思います。
- ・事業費が 42 億円の増額となりますが、労務費や資機材費の上昇が大ききところではあり、民間の工事であれば工期が遅れたりストップしたりすることもあり得ますが、当該事業はこの地域だけではなく、全国的・国際的にも影響のある非常に重要な事業であると認識させていただきました。

（委員）

- ・令和 8 年春の供用を目指して現道拡幅区間の整備が進められ、その後はバイパス区間の 4 車線整備が進められる予定となっていますが、事業費が 42 億円の増額となり、労務費や資機材費の上昇で致し方ないと思うのですが、この増額は完成 4 車線の事業が全て含まれているものと考えてよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・ 前回の再評価は令和2年度に行っており、それ以降の各年度に執行した事業費に対して物価上昇による増額分を計上しているほか、残事業としてこれから執行予定の事業費についても物価上昇を考慮しているため、今回の増額は4車線化を進めていくために必要な費用ということでご理解をいただきたいと思います。

(委員長)

- ・ バイパス整備が進んだが、依然として事故危険区間が残存しているほか、新たな渋滞が発生しているとの説明があったため、早期に完成すると良いと感じているのですが、令和6年能登半島地震の復興工事により、人材や資材が不足して工事に遅れが生じているなどの影響はあるのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・ 現在のところ当該事業で重点的に事業を行っているのは現道拡幅区間となり、令和8年春までの開通を目標として舗装工事などを発注している状況であります。令和6年能登半島地震の影響で技術者が不足して不調に陥っているといった話は確認されていないかと思しますので、大きな影響はなく事業を進められている状況かと思います。

(委員)

- ・ 事業費の見直しについて、富山県の労務費及び資機材費の伸び率を各年度の事業費に乗じて算出されているとのことですが、まず1点目は、富山県内において事業費の見直しが行われる場合は、基本的には同じデータを使用して算定されるのでしょうか。
- ・ 2点目としては、工種毎の上昇率を乗じているため、各労務費や材料費の中で、それぞれ積み上げによって計算がされているのでしょうか。
- ・ 3点目としては、他の県では違う計算式になるという理解でよろしいのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・ 1点目は、富山県内では基本的には同じデータを使用して算定を行います。
- ・ 2点目は、工事实績の中で工種別にそれぞれ積み上げを行っています。
- ・ 3点目は、他の県でも同じ考え方になりますが、各県の単価から上昇率を算定するため、上昇率が県によって異なってきます。

(委員)

- ・ 事業区間の所要時間について、整備なしが平成11年の状況で24分、整備ありが令和22年の推計で16分となっていますが、この整備効果には地域全体の交通量の変化というものは、どの程度考慮されているものなのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・ 令和22年の将来推計は、人口動態など地域の将来予測に基づき算定されています。
便益の算定は各路線で行っており、現在の交通量から路線ごとに将来推計を行い、走行時間がどれくらい短縮するかなど算定を行っています。

(委員)

- ・ 所要時間が短縮するのは、バイパスが整備されたことだけではなく、この地域の交通量が減少するからという要因も含まれているものなのでしょうか。

- ・人口減少など地域の状況は変化しているため、どれくらいがバイパス整備による効果なのか分かるようにしておくことが必要になってくるのではないかと思います。

(北陸地方整備局)

- ・将来交通量の推計を行う際は、当該事業の他にもネットワーク的な広がりを考慮しており、各種要因を踏まえて全体ネットワークの推計を行っております。

(委員長)

- ・現状の交通量からバイパス整備による変化を試算することは難しいのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・考え方として、現状の交通量を用いるのではなく、将来的な地域の変化を考慮した交通量で整備効果を算定の方が適切なのではないかと考えております。

(委員長)

- ・所要時間の短縮が人口減少に伴う交通量の低下によるものなのではないかという疑念が生じるため、例えば所要時間を比較しているのが平成 11 年の状況であるため、その時のこのバイパスがあるとどのような状況になっていたのかといった点を併記していただけると分かりやすいのではないかと思います。

(北陸地方整備局)

- ・承知いたしました。ある程度の条件設定を行えば算定できると思うため、今後の参考とさせていただきます。

(委員)

- ・4車線化も含めて、当該事業の完了は概ね何年ごろになるのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・今後の事業において不確定要素もあるため、現時点で全体事業の完了年度をお示しすることはできません。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・それでは他にご意見、ご質問ないようなので、只今ご審議いただいた重点審議案件 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]

2) 道路事業の再評価 <一括審議>

◆一般国道 18 号上新バイパス (高田河川国道事務所)

◆一般国道 8 号小松バイパス (金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・上新バイパスについて、周辺には港湾のほか北陸新幹線の上越妙高駅もあり、新潟方面、富山方面、長野方面にアクセスする重要なバイパス事業であると認識しており、特に新潟県と長野県など、隣接している他県とのアクセスにおいて非常に重要な道路であると思っております。
- ・周辺には直江津港が立地しており、新潟県のみならず日本海側にとって重要な拠点であり、直江津港はエネルギー基地でもあるため、海外との繋がりを確保するためには、港湾と接続する

道路が整備されていることが非常に重要であると思います。

- ・医療関係について、救急車が現場到着する時間は全国平均で約 10 分と言われているのですが、現場到着から病院に搬送するまでの道路の状態は非常に重要であり、昨今は再編などで病院数も少なくなっているため、救命救急センターまでの距離が遠くなってしまう中で、このバイパス整備は非常に重要であると思います。
- ・上新バイパスだけではなく、小松バイパスも同様で、震災など災害時においても重要な道路であります。
- ・上新バイパスは、事業期間の延長はあるが事業費の増加はないようですが、事業期間が延長すれば事業費も増加するのではないかと思いますのですが、その点はいかがでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・上新バイパスの事業期間延長について、沿線に立地している道の駅あらいの拡張に伴い、新たな交差点設置を行うこととなり、設計や関係者との調整等が必要となったことから事業期間を延長するものです。
- ・一方で、事業費には既に 4 車線化を見込んでおり、平面交差点が 1 つ追加されても大幅な舗装面積の増加とはならず、中央分離帯が不要になるなどの差し引きを考慮すると、事業費に大幅な変更は生じないものとなります。

(委員)

- ・事業の継続に対して異論はありません。
- ・小松バイパスの費用便益比が事業全体で 6.6 となり、それだけ価値のある事業であると思うのですが、他の事業と比較すると費用便益比がかなり高いようなのですが、これの要因は何が挙げられるのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・資料中に費用便益比の前回再評価との比較を掲載しておりますが、前回は費用便益比は 4.4 と高い数値となっていました。前回から交通量推計のベースとなる道路交通センサスが変更されております。
- ・交通量推計を行う際、これまでは各路線の走行速度を規制速度などから機械的に設定しておりましたが、実際に走行している車両の走行速度を精微に計測可能となっており、これらを踏まえた今回の変更によって、信号が連坦している現道区間などの速度低下がしっかりと反映された推計が可能となり、市街地部のバイパスであれば交通転換による効果がより得られ、その結果として便益が増加したものと考えられます。

(委員)

- ・投資に対する便益を様々な手法で計算されていると思うのですが、定性的な効果を金額として定量化するのは難しいものだという印象を受けました。
- ・そういった中で、新たにバイパスを整備すると、周辺地域に商業施設や住宅が立地するなど、様々な経済波及効果が期待できるのではないかと考えられます。
- ・一方で、旧道区間の沿線にあった店舗などは移転するなどの事象も発生するのではないかと考えられますが、このような一般的な経済波及効果は便益の分析には含まれているものなののでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・道路事業の便益計測は、現在までの知見の蓄積により、貨幣価値として換算ができるものとして、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少の3つの便益に限定しております。
- ・ご指摘いただいたような、商業施設の立地などのような経済波及効果を価値化することは現時点では難しく、便益として計上はしていません。
- ・一方で、道路が整備されたことで地域には様々な波及効果が期待できるため、重点審議の案件については、3便益以外の効果についても資料を作成してご説明させていただいております。

[一括審議案件の総括]

(委員長)

- ・それでは他にご意見、ご質問ないようなので、只今ご審議いただいた一括審議案件2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

◆大町ダム等再編事業 (千曲川河川事務所)

(北陸地方整備局)

- ・続きまして、事務局より次第6資料5、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。
- ・今回はダム事業1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ダム事業1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たいと思います。

8. 閉 会

(北陸地方整備局)

- ・以上をもちまして、令和7年度第1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。

