

令和 7 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7年10月3日（金）14:00～16:20

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、
田中委員、古谷委員
整備局）局長、副局長、総務部長、企画部長、道路部長、港湾空港部長、営繕部長、
用地部長、総括防災官、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）長岡国道事務所長、金沢河川国道事務所長、能登復興事務所長、
金沢港湾・空港整備事務所長

4. 審議等案件

1) 港湾事業の再評価

◆七尾港大田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〕

2) 道路事業の再評価

◆一般国道 17 号浦佐バイパス【防災】 （長岡国道事務所） 〔重点審議〕

◆一般国道 470 号輪島道路（Ⅱ期）、田鶴浜七尾道路
（能登復興事務所、金沢河川国道事務所）〔重点審議〕

5. 審 議

1) 港湾事業の再評価 ＜重点審議＞

◆七尾港大田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）

- ・やはり日本は海に囲まれているので、港湾事業は非常に重要性が高いという認識の中で、今回の七尾港については、エネルギー拠点であるということと、地元の産業を支えていく大切な港湾であるということで、とても重要な事業だと認識させていただきました。
- ・そのような中でも、舞鶴港を利用した場合に要していた 616km の陸上輸送が解消して近くなるため、非常に効果的になると認識させていただきました。
- ・港湾からの陸上輸送については、日頃から関心があるところではあるのですが、陸上輸送が効率化されることは非常に重要なことであり、七尾港に大型船が入港できるようになることは、とても素晴らしいことだと思います。
- ・そして、産業が発展すると同時に観光面でも賑わいが創出されていくということは、地元にとっても良いことであるため、この事業の整備効果を非常に期待しています。
- ・また、災害発生時において広域的に連携していく中で、港湾の役割は非常に多いため、七尾港の利便性が高まるということは重要なことであると認識いたしました。

（委員）

- ・港湾が整備されることで、これまで入港できなかった大型船が入港できるようになり、物や人が増えることで地域の活性化につながることは分かるのですが、それによるデメリットとして、

港湾が整備されるとアクセス路などの交通量が増加して交通事故が多くなってしまうことや、人が賑わうなど様々なデメリットが生じる可能性があると思うのですが、それらに対して上手く対応していくということを強調していただけると、市民の皆様や地域の方の理解が得られるのではないかと思います。

- ・この事業は当然進めていってほしいと思いますが、この事業を実施したことによる影響で、良い面もあるけど、やはり悪い面も出てくる。その悪い面に対してはこのように対処するので問題はないといったような説明で一般の方にPRしていくことが重要であると思います。是非、このあたりを心がけていただければと思います。
- ・費用便益比によって数値で示すのも良いですが、分かりやすくデメリットを克服するという点を強調していただけると良いと思いました。

(北陸地方整備局)

- ・今後、そのような説明も含めて対応してまいりたいと思います。

(委員)

- ・七尾港周辺の和倉温泉は、とても良い場所ですし、地震と豪雨で大変な被害を受けていますので、復興を後押しする意味でも事業を継続してほしいと思います。
- ・特にクルーズ船の寄港機会の増加などを図り、来訪者が減少してしまうことがないように事業は継続してほしいと思っています。
- ・事業の投資効果について、排出ガス削減、地域産業の発展、クルーズ船寄港の増加などは、便益計測の対象外としているのですが、これらが直接的な事業による便益として算定されていれば良いと思います。
- ・このような経済効果なども考慮することができれば、B/C がもう少し上がることもできると思うので、仮にこれらを便益として考慮した場合に B/C がどれぐらいになるのか分かれば教えてください。

(北陸地方整備局)

- ・排出ガス発生抑制など様々な検討を行っているところではありますが、まだ具体的に貨幣価値としての算定は行っていない状況となります。
- ・クルーズ船の寄港に関しましては、便益を計算できるところではあります。
- ・本事業により、例えば「MSC ベリッシマ」や「ダイヤモンドプリンセス」といった2千人から4千人が乗船する大型船が入港することが可能となりますが、現時点では将来的な寄港数の見込みをカウントしていないため、今回の再評価では定性的な効果把握に留めております。

(委員)

- ・必ずしも便益として計測しなくてはならないと言っている訳ではないのですが、しっかりと整備されることで地域振興など目に見えない効果というものが発現して地域が賑わうという点が、プラスであるのだということを、しっかりとご説明いただけると良いかと思います。

(委員)

- ・港湾の背後地がどのようなになっているか教えてください。
- ・例えば、七尾港を利用している物流がどういったものを主に運んでいて、主にどのエリアから来ているのかといったことが分かると、港湾の役割が分かると思うのですがいかがでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・七尾港は重要港湾であります。背後地の木材を取り扱う企業は七尾市周辺が多く、能登地区全体の50%が七尾市周辺にある状況です。港湾を利用する企業は七尾市の限られたエリアではありますが、七尾市で製造された物が流通するという面では、東日本全体に供給するという事になっていて、どちらかという利用者は局所的ですが、それが影響を及ぼすエリアとしては広範囲にわたる産業構造になっています。

(委員)

- ・今回の便益算定ではそういったことが前提にあり、コストの削減といったものが計算されたという理解でよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・コストの削減は岸壁がなかったことによって、非効率な輸送が生じていることに対する便益を対象としており、企業が製造した物に対する便益はカウントせずに、企業に入ってくるまでの便益のみをカウントしております。

(委員)

- ・そうすると、七尾市の企業がわざわざ遠くから木材を輸送していたことが問題だったということでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・木材は、古くから言えばロシアの北洋材を輸入して製品を製造して全国に流通させる産業が各地で実施されていましたが、近年の国際情勢により北米材が主流になってきており、その北米材を加工して全国に流通させており、舞鶴にも同じような業界もあり、全国に何か所かそういった所があるのですが、必ずしも木材が近くにあるから立地している訳ではなく、様々な企業戦略の中でどこが良いのかということが決まっていますので、一概に不便な箇所から輸送してきているものではないかと考えております。

(委員)

- ・他の委員の方からお話いただいた点は非常に重要なことであると思います。港湾周辺における産業も重要なことではありますが、物流は航空輸送や海上輸送などでどのように海外とリンクするのかという点も重要となります。
- ・周辺にも大きな港湾が立地しており、少し離れると新潟港、舞鶴港、敦賀港などもあり、周辺の港湾との役割分担など、全体的にどのような形で環日本海の物流を計画していくのか、今後はもう少し大きなビジョンも検討すると良くなるのではないかと考えております。

(北陸地方整備局)

- ・個別の港湾に関しては、各県で港湾計画等を策定して様々な整合を図っているところではあります。管内の港湾といった広域な視点では、北陸地方整備局と北陸信越運輸局で運営しております国際物流戦略チームというものがあまして、その中でマクロの物流などを検討しております。
- ・このような中で、環日本海の物流など広域的な全体ビジョンの検討などを行っておりますので、我々も今一度振り返りながら進めていきたいと思っております。

(委員長)

- ・社会情勢等の変化として、労働基準法の改正による作業時間の上限規制によって、事業期間の延長や全体事業費の増額が発生したとの説明がありました。一方で、コスト削減や代替案とし

て、ICT 等の新技術の活用による生産性向上などがあるのですが、これにより事業期間の延長や全体事業費の増額をどれぐらい抑制できているのか、概算値などを把握しているのであれば教えていただけますか。

(北陸地方整備局)

- ・現在、ICT 等の活用は様々な場面においてパイロット的に進めているところであり、具体的な数値までは把握できていないという認識でおります。
- ・今後、ある程度このような技術が確立されれば、どの程度の効果があるのか定量的に把握できるのではないかと考えております。
- ・コロナ禍を経て、急激に労働者不足や労働時間規制といった動きがあり、まだこれらに追いついていない状況なので、定量的に把握するためにはもう少し時間を要するのではないかと認識しております。

[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 <重点審議>

◆費用便益マニュアルにおける原単位及び算定式の訂正及び令和 7 年度第 1 回事業評価監視委員会資料訂正について (道路部)

◆一般国道 17 号浦佐バイパス【防災】 (長岡国道事務所)

(委員)

- ・浦佐地区は、産業面、観光面、医療面において新潟県にとって非常に重要な地域であると認識しております。
- ・一方で、労務費や資機材費の上昇によるコストアップはどの現場でもあると思うのですが、この事業では地盤が軟弱であるところが確認されて、相当なコストアップになっているということも認識させていただきました。
- ・当該地区は冬期環境が非常に厳しいところでもありますので、雪対策による安全性の向上は重要であり、浦佐バイパスの役割というものも大きくなっていくものと思います。
- ・水の郷工業団地は、水の美しさなどを売りにしていたりするので、この産業物流がスムーズになることは非常に重要であると思います。また、産業に関わらず、企業の従業員の通勤についてもしっかりとヒアリングされていて、非常に良いことだと思いました。
- ・最近、トラック輸送においてダブル連結トラックを使用する企業も出てきたのですが、幹線道路の整備では、そういった車両への対応も必要になっていくものと考えております。
- ・魚沼地区には魚沼基幹病院がありますが、救急車の搬送や現場に駆け付けるための道路の重要性はいつも感じております。新潟県内では新潟市、長岡市、三条市、上越市などにも基幹病院があり、災害が発生した際には連携が非常に重要になってきますので、幹線道路の事業が非常に大切になるのではないかと思いますしながらお話を聞かせていただきました。

(委員)

- ・河川内に軟弱な地質が確認されたことから、橋梁の基礎を変更する必要があるという説明があり、基礎を変更すると事業費が増加することは承知しているので、この事業は継続することでよいと思います。
- ・投資効果のなかで、道路冠水の回避と除雪障害の解消がありましたが、これは国道 17 号が冠水する可能性が高いということ、除雪作業で交通規制が生じているということであり、新しくバイパスを整備することによって、今の問題がある国道 17 号が変化するのではなく、交通障害が発生してもバイパスにより交通の確保ができるということになるかと思います。そのあたりが投資効果のPRにおいて混合しやすいため、もう少し明確にしてもらえると良いのではないかと思います。
- ・道路冠水の回避について、深いところでは 2m 程度の浸水になるのではないかとということでしたが、浸水の深さよりもどれくらいの頻度で発生する可能性があるのかという点において、例えば 3 年に 1 回、あるいは 4 年に 1 回の頻度で冠水する可能性があるので、バイパスを整備して交通ネットワークを確保する必要があるといった説明だと、バイパスの重要性がPRできるかと思います。

(北陸地方整備局)

- ・道路冠水については、ハザードマップを基にして資料 6 ページに図示しています。発生頻度を予測するのは難しいところではありますが、近年では線状降水帯の発生などにより全国至るところで道路冠水が発生している状況であり、この地域においても、平成 29 年 7 月に道路冠水が発生しています。
- ・除雪障害についても、現在の国道 17 号は除雪作業によって交通規制を余儀なくされています。バイパスを整備することで、生活面の内々交通や通過交通などを確保することができます。
- ・物流面については、工場団地へのアクセス性の向上などにより物流活動を支えることが期待されます。
- ・医療面については、現在の国道 17 号が道路冠水しても、バイパスが整備されることで病院へのアクセスが途切れることなく、救急搬送等を行える効果が期待できます。
- ・以上のような整備効果をより分かりやすく一般の方々にもPRしていきたいと考えています。

(委員)

- ・当該事業は、延長ベースで既に 4 分の 3 が開通しており、今回の説明でも既に投資効果が発現しているものもあるかと思います。
- ・そういった意味では、事業としては順調に進んでいるものと考えているのですが、今後こういった説明を行う際に、これまでの開通によって発現した投資効果と、今後整備される区間が開通することによって新たに発現や強化される投資効果といったように、投資効果を整理されて説明や周知を行うと、地域の方にとっても理解が深まるのではないかと思います。

(北陸地方整備局)

- ・投資効果をどのようにPRしていくか、引き続き検討を進めていきたいと考えております。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・それでは他にご意見やご質問がないようですので、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、及び第1回事業評価監視委員会の資料訂正について了承することによってよろしいでしょうか。
[出席委員了承]

◆一般国道 470 号輪島道路（Ⅱ期）、田鶴浜七尾道路

（能登復興事務所、金沢河川国道事務所）

（委員）

- ・能登半島地震による影響が非常に大きかったかと思うのですが、最近は報道が少なく、能登地域がどういう状況になっているのか非常に気になっておりました。この事業を継続していくことは、本当に重要なことだと思いますが、相当の事業費が増加するという事も分かりました。
- ・先月、新潟市で「ぼうさいこくたい」があり、国土交通省のほか全国から様々な防災に関するブース出展があったのですが、金沢のブースが観光PRを行っていたことが印象的であり、そういったところからしても、一生懸命に道路整備を進めていることをもっと発信していかないといけないと思いますし、今後の能登地域のためにも非常に重要な事業であるということを確認させていただきました。

（委員）

- ・この事業はB/Cもそれほど高くなく、今回相当の事業費増加とはなりますが、能登半島地震からの復旧・復興において、社会的には絶対に実施しないといけない事業であると思っています。
- ・今回の地震を受けて、地滑りへの対応や工法の見直しといった技術的な面で、様々な対応をいただいているのですが、例えば、今回の地震は千年に1度とか3千年に1度の大きなものだったと言われており、当初計画の工法で施工していたら、既に開通している他の区間と同じように被災して、復旧に相当期間を要するものだと思います。今回、新しい工法を採用することで、もし同じようなレベルの地震が発生した場合に、復旧期間が短縮するなど、より強固な工法となっているのか、そのあたりをお聞きしたいと思います。

（北陸地方整備局）

- ・同様な災害が発生した場合、完全に被害を回避できるとは断言できないのですが、今回の地震によりどのような被災状況であったのかなどを確認したうえで、設計等に反映していますので、より災害に強い道路になるのではないかと考えております。

（委員）

- ・以前よりは災害に強い道路になると思うので、事業を継続していただければと思います。

（委員）

- ・田鶴浜七尾道路で埋蔵文化財を発見したため調査を行うという説明がありましたが、調査した後はどのような対応をするのでしょうか。埋蔵文化財が多く発掘された場合はルート迂回の必要が生じるなど、調査結果に応じた今後の対応を教えてくださいたいと思います。

（北陸地方整備局）

- ・貴重な文化財などが発掘された場合は別の場所に移して保存される場合もありますし、発掘される物が大きい場合は現地保存される場合もありますが、そこは調査を行って見ないと明確には分からないところです。

(委員)

- ・こういった災害があった事業は、B/C が 1.0 以上ということにこだわる必要は全くないのではないかと思います。ただ、当該事業のみをそのような扱いにすることは難しいということも理解しており、これまで積み上げてきた B/C の計算方法に異論を唱えるつもりもありませんが、こういった災害があった事業は早期に整備することが重要であるため、粛々と事業を進めてもらいたいと思います。
- ・便益の計算について、「災害時の不安感軽減への貢献」という項目が挙げられていましたが、これは他の事業ではあまりなく、災害が発生した地域ならではの便益の積み上げではないかと思うのですが、この「不安感軽減への貢献」という名称が感情的に感じられ、「不安感軽減」というよりもインフラとしての社会的なロバスト性というようなイメージの名称の方が良いのではないかと思います。この効果で便益を計測することに異論はないのですが、「不安感軽減」という名称に違和感がありますので、もし、何か良い名称があれば再考していただけると良いのではと思いました。

(北陸地方整備局)

- ・ご意見は内部でも共有させていただきます。

(委員)

- ・今回の評価は、大きな地震が発生して既存道路が被災しましたが、その被災状況などを踏まえて、新規計画の区間や現在工事中の区間に対して、様々な対策をされており、大変なご苦労をされている事業かと思います。
- ・そのなかで、コスト削減も重要であるとは思いますが、必ずしもコストが安価であるという理由で他の工法を採用することは危険な面もあるのではないかと考えていまして、やはり投資すべきところはしっかりと投資することが、後々にとっても良いのではないかと考えております。実際、他のインフラでは経済性を重要視するあまり、被災したという事例もあったかと思うので、そういった点も留意しながら進めていただければと思います。
- ・先ほどもありましたが、「不安感軽減への貢献」という名称は、私も違和感がありましたので、言い回しを工夫していただければ良いかと思います。
- ・残りの区間についても使い勝手が良い道路となるよう、引き続き整備をお願いしたいと思っております。

(北陸地方整備局)

- ・頂いたご意見を踏まえまして、輪島道路、田鶴浜七尾道路の早期開通を目指して、しっかり取り組んでいきたいと考えております。

(委員)

- ・能越自動車道の全体に関して、今回整備している区間がミッシングリンクになっており、高規格道路の効力を発揮するためには、これを解消していくということが必要不可欠かと考えておりますので、その観点からも事業を進めてほしいという感想を持っています。
- ・一方で、事業評価に関しては、便益の算定において令和 7 年度から導入されている方法で不安感軽減と生産性向上への貢献について評価をされているということでした。便益計測の期間が 50 年間とはいえ、一定の効果が見込まれるということがここで確認されている訳ですが、評価としての有効性などはどのように考えているのでしょうか。

- ・また、これらの評価について参考値という位置付けで提示されておりますが、今後も記載されていくのでしょうか。公共事業に対する投資効果は、やはり整備する側がいて説明責任を負っていると思いますので、こういった取り組みは必要であると理解はできますが、こういった取り組みを今後も続けていくのかという点と、参考値の総便益への加算について、どのように考えているのか教えて頂ければと思います。

(北陸地方整備局)

- ・今回の能越自動車道の評価につきまして、いわゆる3便益以外の多様な便益を試算させていただきましたが、こういった便益の算出の方法を国土交通省の本省から示されておりまして、全国的に事業の特性などを踏まえて可能なものは試算して再評価の資料に記載することとしています。今回の能越自動車道についても、事業の特性に合わせて試算しております。
なお、今後については、まずはこういった併記をするような形で記載していくことは続けていくものかとは考えられますが、様々な事業で試算していく中で、もっとこうしていった方がよいという部分があれば改善されていく部分もあるのではないかと思います。
- ・3便益に加算するののかという点については、現時点では計測対象としている効果によっては3便益と重複する部分もあると考えられ、そういったところの精査も必要であるため、あくまで参考値として掲載しており、3便益への加算は行っておりません。

(委員長)

- ・多様な便益を示すことは、大変良い取り組みだと思います。我々にとっても判断材料が増えますし、住民の方にとっても理解が進むということで大変良いことかと思います。
- ・ただし、現状では精度の問題などがあるため、誤解を受けないようにあくまでも参考値ということで掲載していただく方がよいと感じました。

[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]

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、その後公表することに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. 閉 会

(北陸地方整備局)

- ・以上をもちまして、令和7年度第2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 －