

令和7年度

第5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8年1月20日（火）14:00～15:00

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、道路部長、営繕部長、用地部長、統
括防災官、環境調整官、道路調査官、道路計画課長
事務所）長岡国道事務所長

4. 審議等案件

1) 再評価

◆一般国道8号柏崎バイパス

（長岡国道事務所）〔重点審議〕

5. 審 議

1) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆一般国道8号柏崎バイパス（長岡国道事務所）

（委員）

- ・国道8号は新潟県から富山県、石川県に繋がる重要な道路であり、柏崎バイパスはとても重要な位置にあるということを認識しています。
- ・住民生活のほかにも、沿線に工業団地も複数あることから、産業面でも重要な幹線道路であるということ、鯨波をはじめ海水浴場があつて夏には非常に観光客が多くなる土地柄ということで、この道路の重要性を改めて確認することができました。
- ・また、災害時にはバイパスの役割が大きいということも再認識することができ、とても大事な事業であるということが分かりました。
- ・ただし、事業費ということにおいては、盛土や土質改良に何億円という費用がかかることや、労務費、資機材の高騰による増額もかなり大きく、そういったところでまたご苦労があると思いますが、一つの事業でこれだけ増えていて、今年度の全事業を合わせると相当な増額になるということも、これから私たち住民が理解していかないといけないのかと思っております。
- ・道路というものが生活において私たちの命というくらい大事なものであり、その中の一つの大事な柏崎バイパスということで、これからも進めていただきたいと思えます。

（北陸地方整備局）

- ・労務費、資機材の高騰は、全産業の中でも避けられない状況の中で、この5年の伸び率と今後の予測を含めまして43億円という増額とさせていただきます。
- ・その他にも、地盤が悪いため地盤改良を行っていかないといけないということで、合計93億円の増額をさせていただきました。
- ・一方で、災害時も含めまして道路というのは当たり前のように通っていて、何事もないような状態でユーザーの方に利用していただかないといけないということで、結局しっかりしたものを整備しないと後々余計な費用が掛かっていくということがありますので、事象が分かった段階で、その都度必要な対策を講じていかなければいけないと考えています。

- ・一方で、こういったコストが上がっていくということに対して、今回もボックスを集約化しているなど、地元等と調整しながらコスト縮減や新技術の活用なども加えて省力化できる部分は省力化しなければいけませんし、そういった対応を今後も引き続き取っていきたいと考えています。

(北陸地方整備局)

- ・今年度は非常に事業費増の審議案件が多くありまして、トータルでの事業費も大きくなっている状況ですので、そういった点のご指摘も真摯に受け止めて今後の事業執行に努めてまいります。
- ・事業に応じて様々な増額の要因がありますが、事業が進捗していく中で、こういった事情が生じているか、それに対してはどのような対処を、経済的などところも含めてベストな方法かどうかといったところなのかは、個々にしっかり見ていくことが大事かと思えますし、またコスト縮減に関する言及もありましたが、今後進めていく中でこういったやり方をすればコストが抑えられるのではないかという視点も忘れないようにしながら、しっかりと事業を進めていければと思っておりますので引き続きよろしく願いいたします。

(委員)

- ・柏崎バイパスがここまで整備されているので、続けないということはないだろうと、計画通り進めていただいた方がよいと思います。
- ・バイパスが開通しないと、これから周辺の避難路の整備などを行う際に、やはり支障が生じると思いますので、いち早く繋ぐようにしてほしいと思います。
- ・事業費が増えたということですが、労務費と資材費の43億円増に対して、地盤改良が37億円増ということで、金額としては妥当なのかなという感じもしますし、地盤改良を怠ると後から大変になると思いますので、しっかりと対応した方がよいと思います。
- ・資料5 ページ図 3-6 は最低限ここまで行わないと暫定2車線の地盤が支持できないという設計がされていると思いますが、完成4車線まで整備するというのを考えると、これでいいのかなという疑問があるのですが、その辺のコメントがあったらお聞かせ願いたい。

(北陸地方整備局)

- ・資料5 ページ図 3-6 にありますように、緑色の山状になっているものにつきましては、今回暫定2車線区間の盛土となります。完成4車線の盛土を点線で記載しておりますが、最終的にはこういった形になるということで、左側は赤色の柱状を連ねて深層混合処理を行うということになります。
- ・一方で、緑色の右側の部分は薄い層になっていますが、ここは4車線化するとき改めて深層混合処理を行うということになります。安全性対策として応力遮断壁で対応させていただいて、建物の沈下がないようにこういった対応を取らせていただきます。
- ・また、上越側のバイパス部分は開通しており、あとは柏崎ICから長岡側ということになりますが、これにつきましても鋭意、地盤対策等も行いながら盛土工事を進めており、一日でも早く開通できるようにという思いは我々も一緒なので、引き続き事業を推進していきます。

(委員)

- ・この道路事業については継続が妥当だと思っておりますので、それを前提にいくつか質問させていただきます。

- ・1点目ですが、事業期間が長い事業でありまして、部分ごとに暫定2車線で開通しています。この度の再評価の中では事業費が増額して949億円という説明がありました。この949億円というのは、完成4車線になった時の事業費という理解でよろしいのでしょうか。資料8ページ、9ページの便益算出に関する整備効果のところ、右下の表では、全て完成4車線を前提とした時間短縮効果と書いてありますので、そこは辻褄が合っているのかという確認です。
- ・もう一つが地盤改良のところ、先ほどから聞いていた周りに配慮した地盤改良工ということで、周辺地盤の引きずり込みの沈下量の観測などを行っていることに関して敬意を表しております。こういった知見というのは、この事業が計画された時点からあった知見で、当たり前のように既存の部分を行われている話なのか、もしくは新しい知見であってこれから整備する区間のみ適用されるものなのかということをお伺いしたかったのと、もしこういうことで少し配慮不足で公衆災害など公衆に迷惑をかけたときの補償のようなものが実際に発生したりするものなのか、その辺についてお伺いしたいと思います。

(北陸地方整備局)

- ・事業費の関係については、今回93億円を増額させていただいて949億円になりますが、これにつきましては、完成4車線の事業費ということで計上しています。
- ・地盤改良の関係については、地盤改良を行うにあたって区間ごとに設計も何段階かあって、用地買収を行うための予備設計や、その他の工事を発注するための詳細設計など、設計にもいくつかのステップがあります。今回の計画変更は、実際に工事を行う段階で、前回再評価を実施した令和2年度以降に詳細設計を行った区間というご理解をいただければと思います。詳細設計を行うにあたって、ボーリング調査を行っておりますが、その段階でかなり軟弱層があるということが判明しましたので、今回こういった形で深層混合処理や応力遮断壁といった対策検討を行う必要が生じたということであり、前回再評価以降に分かった事象ということで今回37億円を計上させていただいています。
- ・工事中や工事後に家屋が沈下したとか、仮にそういった事象があった場合につきましては、補償している事例もあると認識しております。

(委員長)

- ・コスト縮減で建設発生土の利用ということがこの件に限らずよく出てくるのですが、この事業だと資料4ページにあるように土質が悪くなくて改良のためにプラスでお金がかかるということで、ケースバイケースなのでしょうが、建設発生土を使用することにより余計な費用が掛かったようにも見えるのですが、そこはどうなっているのでしょうか。
- ・一般的な考え方として、あまり建設発生土の地質が悪くないと使わないという選択肢もあるのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・当然、購入土と建設発生土の比較検討を行っておりますし、またある区間が橋梁になったらどうなるかといったようなコスト比較も行っており、建設発生土を改良して転用することが最も安価ということになっていきますので、今回はそれに対応させていただいているものです。

(委員長)

- ・改良するという追加があっても安価になるということでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・そういうことになります。

(委員)

- ・今ほどの土質改良の建設発生土の転用の件ですが、16 ページのコスト縮減のところトンネル掘削土の再利用が今後の可能性の視点として書かれていますが、4 ページの方で説明いただいている建設発生土を転用する計画は、元々の計画なのでしょう。もしそうではなくて新たに転用する計画なのであれば差額とかを明確にして、それでもこちらの方が安全性を考えると必要であるということを確認にされたほうが良いのかと思ったのですが、元々の計画というのはどうだったのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・元々、計画を進めていく中で現在開通している柏崎トンネルの掘削と盛土のタイミングなどを考慮のうえ、トンネルの掘削残土を盛土に転用しているという状況になります。
- ・トンネルの掘削残土については、どれだけ使えるかということもありますが、使える部分については使っていこうということで、トンネルの掘削残土をできるだけ再利用できるという観点から 16 ページにも記載させていただきます。

(委員)

- ・廃棄にもコストがかかると思うので、最初の計画に処分費用は入っていないのかもしれませんが、その分は減っているということは明確になってもいいのかなと思いました。
- ・2 点目は進捗についてですが、用地進捗率 95%、事業進捗率 74%でこれはどうしても一定の差が出るものだろうと思うのですが、非常に重要なバイパスだと思いますので、せつかく用地をこれだけ取得されているのであれば、用地を出された元の持ち主のお気持ちもあると思うので、なかなか人員不足もあると思うのですが、進捗率を上げていただきたいと思います。もちろん事業の継続に関しては特に異論はございませんので、引き続き進めていただければと思います。

(北陸地方整備局)

- ・用地進捗率が 95%ということで、起点となる長岡側の拡幅区間が約 1 kmありますが、そこを残してバイパス区間は電柱の移設以外は完了しているという状況になります。
- ・事業化年度が昭和 62 年度ということで、まもなく 40 年を迎えるということもあり、早期に全線開通して、我々としても一日でも早く事業効果を発現したいという思いで事業執行しているところです。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・その他にかございますか。意見がないようなので、これまで出された意見をまとめますと、非常に産業上あるいは観光上重要な道路だろうということで、特に複数の委員から指摘がありましたが、災害時の避難路としても重要だということで是非進めてほしいというご意見が多数を占めたと思います。ということで、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. 閉 会

(北陸地方整備局)

- ・以上をもちまして、令和7年度第5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 －