

令和 8 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8年8月6日（木）14:00～16:00

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、片桐委員、呉委員、小山委員、田中委員、古谷委員、村田委員、柳原委員
整備局）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、広域水管理官、道路調査官、計画企画官、河川計画課長、道路計画課長、港湾計画課長
事務所）新潟国道事務所長、利賀ダム工事事務所長、敦賀港湾事務所長

4. 審議等案件

1) 再評価

- ◆一般国道 7 号新発田拡幅 (新潟国道事務所) [重点審議]
- ◆敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 (敦賀港湾事務所) [重点審議]

5. 審 議

1) 公共事業評価の事業評価実施要領等の改定について

(委員)

- ・資料 2 ページ目の改善継続事業の対象について、コスト縮減や代替案立案の可能性に加えてとありますが、社会的要請、事業実施環境、現地条件の観点加わったという理解でよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・資料 3 ページ目のフローにも記載しておりますが、コスト縮減や代替案立案の可能性に新たな視点を加えて評価していただくということになります。

(委員)

- ・資料 2 ページ目の事業実施環境についてお伺いしたいのですが、評価の視点を多様化されるということで、良い改善とは認識しております。
- ・その上で、この事業実施環境について、地元協議等とありますが、地元の状況あるいは声を聞くといったところを中心にやられるのか、その前には合意形成とありますが、こういった形で進めていくのか、この要素は非常に重要と思っておりますので、何かイメージ等あればご教示ください。

(北陸地方整備局)

- ・事業実施環境の変化については、基本的には今まで計画されていた例えば河川整備計画や関連の都市計画決定がされていたものに基づいていたものが変更や追加されることで、検討していくというようなことをイメージしております。

2) 再評価 <重点審議>

◆一般国道 7 号新発田拡幅（新潟国道事務所）

（委員）

- ・新潟県民ですので、この道路の重要性など思い入れもあるので、そのような観点からも意見を言わせていただこうと思います。
- ・事業の立地環境としては、土地自体の歴史文化の非常に重要なところでありまして、食品工業団地などの産業のほか、医療施設、陸上自衛隊の駐屯地も立地しているところで、非常に多面的に重要な位置づけであるということを認識しております。
- ・そのような中で、救急搬送について、道路が拡幅されて交通状況が良くなると走行時間が短縮されるというところで、今回の説明では事業区間の走行時間が 4 分短縮するとのことですが、救命活動の観点からすると、心停止の場合、胸骨圧迫・AED の使用等何もしなければ 1 分経過すると救命率が 10%低下するといわれており、搬送時間が短縮されるということは救命率も上昇するということなので、このあたりには非常に期待しております。
- ・この新発田という地域は歴史や産業のほかにも、昨年に日本で人気のアイドルグループがライブコンサートを開催して、1 日で 1 万 2 千人の方が来訪するようなイベントがあったのですが、今後も継続して開催しようと思うと、県内外から多くの方が訪れるため、この道路の交通状況が改善されることに非常に期待しております。
- ・国道 7 号の交通が改善されることによって、学校が立地しているような市街地内の交通量が減少し、交通事故の発生を抑止できるという観点もあるかと思いますが、国道だけではなく県道や市道の安全性確保についても一貫して考えられたら良いのではないかと思います。
- ・事業の進捗率が 56%ではありますが、県民としても望んでいる事業であるため、引き続き注目していきたいと思います。

（北陸地方整備局）

- ・これからもしっかり事業の推進を図っていききたいと思います。
- ・先ほどの通学路の関係については、直接的ではありませんが、我々は ETC2.0 データで分析することは可能なので、このようなデータを新発田市とも共有いたしまして、協力していきたいと思います。

（委員）

- ・国道 7 号新発田拡幅の重要性については、14 ページに事業の投資効果がまとめてありますが、単に B/C が 1.3 というだけではなく、様々な効果があるものと理解しております。
- ・生活道路として、とくに通勤道路として非常に渋滞しているという話も伺います。
- ・産業面では、周辺に食品工業団地が形成されており、新潟の基幹産業でもある米菓を筆頭とした食品産業が集積しており、圏域外からの資金を獲得する意味でも重要です。昨今ではドライバー不足や物流コスト削減が企業サイドでも非常に大きな問題となっています。
- ・当該事業は、これら問題の解決にも少なからず寄与するものではないかと考えられるため、着実に事業を進めていただければと思います。

（北陸地方整備局）

- ・ありがとうございます。こちらもご期待いただいているものと肝に銘じまして、事業推進を図っていききたいと思います。

(委員)

- ・再評価における事業継続の視点の改定に沿って資料が作成されており、対応方針又は対応方針(案)決定の考え方のフローチャートに基づいて事業継続と判断され、非常に分かりやすいご説明でした。
- ・1点、質問があるのですが、道路の標準横断面図について、島潟交差点を境界に歩道の構造が異なるのですが、歩行者と自転車の利用者が異なるため、この断面で歩道の構造が変化するのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・歩道構造については、道路構造令の種級区分に基づいて設定しており、起点から島潟交差点までは第4種1級でいわゆる都市部の考え方で、島潟交差点から終点までは第3種1級の地方部の考え方として横断面構成が決定しております。

(委員)

- ・近年では自転車と歩行者の分離を図るため、自転車は車道走行が原則となっているため、道路交通法などの社会ルールの変化に伴って、道路構造令も見直していく必要があると感じました。

(委員長)

- ・死傷事故件数の削減について、年間22件の削減が見込まれることは非常に良いことだと思うのですが、全体の発生件数が約3,000件というのは非常に多い印象を受けるのですが、これはどの辺りで発生しているのか、これを減少させるためのどのようなことを行っているのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・死傷事故は便益算定エリア内における発生件数を算定しており、新発田市を中心として概ね村上市役所から阿賀野川を囲むエリアとしています。事故の主な内訳としては、ほとんどが追突事故となっております。

(委員長)

- ・対象の事業区間だけで評価することはできないのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・便益の考え方として、事業区間のみで便益が発生しているわけではなく、整備効果は事業区間を含む周辺道路にも影響しているため、エリア全体で評価を行っております。

(委員長)

- ・分かりました。死傷事故の発生件数が全体で約3,000件というのが事業区間だけではないので、そういった記載があった方が、誤解がないのではないかと思います。

(委員長)

- ・事業をめぐる社会経済情勢等の変化について、前回からの事業評価時以降で大きな変化はないとのことですが、事業評価は概ね5年間隔で行っており、5年ぐらいでは社会情勢は大きくは変わらないが、例えばこの事業では平成2年に都市計画決定され、30年以上が経過しています。前回評価からは変化はないが、最初の時点からは結構変化しているということがあり得るのではないかと思いますので、この部分の書き方については検討が必要なのではないかと思います。

(北陸地方整備局)

- ・当初の計画と現在の計画を比較すると変化しているかと思いますが、計画は評価時点でその都度見直しを行っており、現在どのような状況下にあるのか適切に評価を行っております。
- ・記載の表現については、どのような表現が適切か検討させていただきます。

〔重点審議案件の総括〕

(委員長)

- ・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、事業の重要性については非常に認められるということで、着実に事業を進めてほしいというご意見だったかと思います。
- ・よって、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〕

◆敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（敦賀港湾事務所）

(委員)

- ・敦賀港を含めて、港湾の重要性は認識しているところであり、災害時における機能について、先日熊本地震が発生しましたが、北陸地方整備局の皆様も TEC-FORCE を派遣されているほか、浚渫船の白山での物資輸送など、このような支援は大変ありがたいと思っております。
- ・ご説明のなかで、RORO 船というものを初めて知り、この船が何を輸送するのかなど、港湾の機能や目的が明確にあると、一般市民としては分かりやすいかと思いました。
- ・日本海側において苫小牧、秋田、新潟、敦賀、そして博多を結ぶ航路として、太平洋側で大災害が発生した場合に重要な海の道となります。東日本大震災の際に新潟港が重要な役割を果たしており、日本海側において北陸地域は日本の真ん中に位置し、今回の事業がとても重要であると思っております。
- ・その他にも産業の発展として、港湾で輸送されてきた貨物が陸路で運ばれるため、陸路として道路の設備も重要であると思います。日本全体を捉えると、北陸地域は非常に重要な役割を担っていることを改めて考えさせていただいた事業であると思いました。
- ・トラックドライバー不足は日本全体の課題ではありますが、その点もきちんと考えられておりますので、事業を進めていただき、北陸での連携を図っていくことが重要であると思います。

(北陸地方整備局)

- ・先ほど RORO 船にはドライバーは乗船しないとご説明させていただきましたが、トラクターヘッドにトレーラー部分を接続して荷物を輸送しますが、船にトレーラーを積載した後はトラクターヘッドだけ下船して、トレーラーだけ船内に残しておきます。よって、荷物だけを効率的に運べるような船になっております。実際のトラックも輸送できることが多いのですが、RORO 船では荷物だけ置いてくるような形で利用されています。
- ・輸送する貨物については、例えば飲料水、自動車工場で使用される部品、食品など、多種多様な貨物が利用されています。

(委員)

- ・効率的な日本海側における物流の確保、特に北海道と九州を大型の RORO 船を使用して接続するというのが重要と思っております。
- ・ご説明では、輸送する貨物は自動車メーカーの部品や食品ということですが、特に、食品についても北海道と九州間で野菜・果物も相互に相応の需要があり、鮮度という観点も大きなポイ

ントとなります。食品に限らず、新たな物流の需要の創出もしくは増大が期待される点、非常に意義のあるものです。

(北陸地方整備局)

- ・敦賀から西側に関しては敦賀と博多を結ぶ航路が日本海側唯一の航路であり、非常に重要になってくると考えておりますので、しっかりと整備を進めていきたいと思っております。

(委員)

- ・社会情勢等の変化として、FD 船を当初は2隻で計画していたが、都合がつかなくて1隻とすることにより事業計画を見直す必要が生じたという説明でしたが、具体的にはどのように見直したのでしょうか。
- ・例えば、磁気探査の追加で約8億円の増額、労務単価・資機材単価・船舶使用料の上昇で約47億円の増額と説明がありましたが、FD 船を1隻にしたことで事業期間が延長しただけなのか、1隻としたことでコストは縮減したのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・工事では17函のケーソンを製作する計画ですが、当初どおりFD 船を2隻同時で製作すると期間が短くできますが、これが1隻となるので期間が長くなります。費用については物価高騰の影響が大きいものと考えられるため、事業期間を延長するという事業計画の見直しを図りたいということになります。

(委員)

- ・B/Cも高いため、是非とも推進していただきたい事業で、事業継続にも賛成です。
- ・敦賀と博多には既にRORO船は就航しているのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・敦賀と博多のRORO船は平成31年から就航しており、現在の船舶が大型化する見込みとなっております。

(委員)

- ・今回の事業は船舶の大型化に対応するものであって、新たに北海道と九州を接続するものではないので、この点は記載方法が少し誇張しているのではないかと思います。
- ・船舶を大型化するのであれば、他港と同様な岸壁としなくてはならないので、是非とも整備してほしいです。
- ・敦賀と博多間の船舶を大型化するのであれば、敦賀と苫小牧間は船舶の大型化を行わないのでしょうか。トラックドライバー不足は同様なはずなので、敦賀と苫小牧間の船舶を大型化するとより高い経済効果が望めるのではないのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・貨物の輸送量は敦賀と苫小牧間の方が多いのですが、敦賀と博多間は就航してから比較的時間もなく、着実に輸送実績を伸ばしているところになり、敦賀と苫小牧間は輸送量が比較的安定しております。
- ・今回の船舶の大型化はリプレースとなり、船舶の入れ替えに合わせて大型化を行うという海運会社の考え方であると伺っております。

(委員)

- ・北海道と九州を接続して輸送量の拡大を図ってみたいと思っております。

- ・全体的には B/C も高く、事業の重要性も理解できるので、事業継続で問題ないと思います。

(委員)

- ・資料 2 ページの日本地図が不思議な形をしているので、修正した方が良いかと思います。
- ・船舶の大型化について、就航している船舶の大きさが異なっており、博多に向かう船舶は小さくて、北海道に向かう船舶が大きいのではないかと思います。
- ・1 点教えていただきたいのが、資料 1 ページの事業の効果というところで、にぎわい空間として利用転換を図る方針という記載がありますが、どのようなことをされるのか現時点で分かっていることがあったら教えてください。

(北陸地方整備局)

- ・船舶の大きさについてはおっしゃる通りで、北海道航路の方が船舶は少し大きめになっており、博多航路は船舶の方が少し小型となっております。これがリプレースによって大型化することになります。
- ・にぎわい空間として利用転換については、まだ計画段階にはなりますが、現在は国際 RORO 船が岸壁を利用しておりますが、埠頭の利用を変更してクルーズ船を寄港できるようにして、にぎわいの場として利用できるのではないかと検討しております。

(委員)

- ・クルーズ船が入港するのであれば、新たに水深を深くする必要はないのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・現時点でも水深は 10m 程度あるため、これらに対応する船舶は入港可能であると考えております。

(委員)

- ・資料 9 ページについて、舞鶴港を利用した場合の輸送コストを比較していますが、舞鶴港と敦賀港のすみ分けはあるのでしょうか。舞鶴港になると北陸地方整備局の管理外になるかもしれないのですが、舞鶴港には九州方面からの貨物も存在しているのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・資料 9 ページは、大規模地震等が発生した場合の貨物を対象としているもので、地震が市内の想定した断層で発生した場合に、耐震強化されていない敦賀港内の岸壁などは被災して使用できなくなる可能性もあり、そういった際に被災していない 1 番近い港ということで舞鶴港が該当するものと考え、緊急物資等を 1 番早く被災されていない港から輸送するときに、舞鶴港が適当と考えて設定をしているものです。
- ・九州と舞鶴港には定期航路はありませんので、博多からの RORO 船の貨物は敦賀港のみで取り扱っていますので、舞鶴港では九州から貨物は取り扱っていないと考えております。

(委員)

- ・舞鶴港では取り扱いがないとのことですが、位置的には舞鶴港は京阪神も近く、北陸道を利用すれば直線的という状況ではあるのですが、船舶を使用するのであれば、現状では九州から舞鶴港ではなくて、瀬戸内海航路を利用しているイメージで考えておけばよろしいでしょうか。むしろ舞鶴港だと北側からの貨物がメインになるのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・資料 9 ページ目は、通常の貨物ではなく、地震等の災害が発生して緊急的に貨物を取り扱う場

合には舞鶴港が一番近くて適切なのではないかと想定した場合の便益であり、緊急時や被災時の貨物を運ぶ際の代替港として舞鶴港を設定しているという考え方になります。

(委員)

- ・ RORO 船がトラックドライバー不足を背景としたものであるという記載がいくつかありますが、トラックドライバー不足は非常に深刻な状況で、人数だけではなく長時間運転による労働環境が良くないため、RORO 船を使用することで、労働環境の改善にもつながるのではないかと思います。ネットショッピングの普及によって長時間運転のほかにも近隣で配達する方も必要になってきます。長距離ドライバーへの負担については船舶の大型化により改善していくため、B/C だけではなく、トラックドライバー不足への対応についてももう少し強調してもよいのではないかと感じました。

(北陸地方整備局)

- ・ お話いただいたとおり、2030 年頃までにはトラックドライバーが約 21 万人の不足、34%の輸送力の不足が生じるといった話がありますので、事業を紹介する際にはこういった問題が非常に深刻であるということをもう少し前面に打ち出していきたいと思います。

(委員)

- ・ 資料 6 ページの社会情勢等の変化について、中長期的なインフラ整備における算定として正しいという理解の上ですが、昨今中東情勢や賃上げといった状況下で、労務単価と資材単価の算定の考え方について教えていただけますでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・ 労務費は、事業を開始した令和 4 年度時点と今年度の公表単価を比較しているものになります。
- ・ その他の資機材費の単価も、令和 4 年度時点と最近の公表単価を比較しているものになります。
- ・ 事業を実施していく中で、事業費の増加など随時事業計画の見直しを行わせていただいています。

(委員)

- ・ ありがとうございます。資機材費の単価が上昇していますので、しっかりと予算確保ください。

(委員)

- ・ 資料 4 ページの土質調査ですが、調査範囲が広く事業費の増額はやむを得ないと思いますが、これだけの調査を行うのであれば、工期にも影響が大きいのではないのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・ 土砂を除去して計測するために概ね 3 年ぐらいの期間を要する見込みとなっており、先ほどのケーソン製作・設置を合わせて合計で 4 年間の事業期間を延伸するものと整理させていただいております。

[重点審議案件の総括]

(委員長)

- ・ それでは敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業について、これまで出された意見をまとめますと、事業は重要性や効果については認められるということで、ご異論はなかったものと思います。またトラックドライバー不足などは全面に打ち出して良いのではないかと、事

業費の確保を図るという点や、地元からの要望もかなり強いようですので、着実に事業を進めていただければと思います。

- ・ それでは、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に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、利賀ダム建設事業について次第 5 資料 6 になります。
- ・ 本件については、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等から構成される委員会等が設置されている場合は、事業評価監視委員会に代えて、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という事になっております。今回はダム事業 1 件のご報告をさせていただきます。
- ・ 本委員会への報告ということで、審議は行いませんので、ご了承の方をお願いします。
- ・ また、本資料につきましても、ホームページへ掲載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 8 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。

－ 以 上 －