

令和 8 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8年10月1日（木）13:30～15:30

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、魚屋委員、片桐委員、呉委員、小山委員、古谷委員、村田委員、柳原委員
整備局）局長、総務部長、企画部長、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、地域河川調整官、道路調査官、計画企画官、港湾計画課長
事務所）富山河川国道事務所長、金沢河川国道事務所長、金沢港湾・空港整備事務所長、敦賀港湾事務所長

4. 審議等案件

1) 再評価【重点審議案件】

◆石川海岸直轄海岸保全施設整備事業（金沢河川国道事務所）〔重点審議〕

◆一般国道 41 号大沢野富山南道路（富山河川国道事務所）〔重点審議〕

2) 再評価【一括審議案件】

◆輪島港輪島崎地区避難港整備事業（金沢港湾・空港整備事務所）〔一括審議〕

3) 事後評価

◆敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（敦賀港湾事務所）

5. 審 議

1) 再評価 <重点審議>

◆石川海岸直轄海岸保全施設整備事業（金沢河川国道事務所）

（委員）

- ・ご説明いただき、ありがとうございました。お話を伺う中で、長期間にわたる大変な工事において、さまざまな区間にわたり工事を進めていかなければならない、非常に重要なプロジェクトであると認識いたしました。
- ・全国でも稀に見る侵食海岸ということで、何十年も前から取り組まれていること、またこれまで非常に多くの災害を受けてこられたという点において、そのご苦勞を深く認識いたしました。現状の地図等を拝見しますと、北陸自動車道がすぐ海岸のそばにあり、被災時には道路が使用できず通行不能となる可能性があります。これは住民の安全に関わるだけでなく、経済的にも非常に大きな打撃を受けるリスクがある地区であること、さらに近くには工業団地や国定公園など様々な施設があり、日本においても極めて重要な地域であることがよく分かりました。
- ・こうした長期間にわたる工事の中で、費用の膨大な増額が生じていることも承知しております。長年の取り組みの中では、相応の費用がかかるものと思いながら伺っておりました。
- ・普段のさまざまな事業説明の中でも、原材料費や労務費の高騰についてご説明いただいておりますが、少し話が逸れますと、先般、利賀ダムを視察させていただいた際、現場を拝見して「さらに費用が嵩んでいくのだ」ということを強く実感いたしました。例えば、原材料はもちろん

のこと、工事で使用する大型の建設機械についても、私は前職で建設機械を担当していた経験があるため、そのリース料や費用が膨大なものになることが実際に非常によく分かります。そうした背景からも、工事費用が上がっていくことは容易に理解できます。

- ・今回のご説明を伺い、この非常に長い海岸を昨今の自然災害から守り抜かなければならないと改めて感じました。侵食・浸水による被害を解消し、家屋への侵食被害などをなくしていくという目標に向けたご説明をいただき、本当に重要な工事であると認識しております。
- ・この先も長期にわたる工事が続くと存じますが、引き続き尽力していただきたいと思いますっております。

(北陸地方整備局)

- ・ご意見ありがとうございます。引き続き、コスト縮減も図りながら取り組んでまいりたいと考えております。

(委員)

- ・いわゆる「予防的対策」の重要性について、先んじてコストを掛け、将来的なベネフィットに向けて事前に取り組んでいくという点について、非常に共感しております。
- ・その上で、資料の18ページに数値的な記載がありますが、B/Cが3.1、そして事業全体の投資効率性として総便益が6,014億円とあります。こちらについて、まず1点確認させていただきたいのですが、この便益は基本的に浸水被害に伴う復旧に要する金額ということでしょうか。
- ・また、様式集も添付していただいております、一般資産や農作物資産のほかに、いわゆる公共関係の施設復旧などがありますが、一般的に一般資産および生産等に要する部分に対して、公共資産の割合がどの程度の比率を占めているのか教えていただけますでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・公共資産の割合については、手元に正確な数字がないため、計算すれば分かりますが、少し時間が掛かりそうです。
- ・1つ目のご質問についてですが、被害の復旧費用ではなく、何も対策をしない場合は侵食が進んでいくという前提になります。侵食が進むとそこにある資産が失われていきますので、これまでの侵食スピードがそのまま進んだ場合に、そこにある資産がどう失われるかを算出しています。侵食についてはそこにある資産の金額を対象としており、また、浸水につきましては、12ページにある色がついている箇所が浸水する箇所ですので、そこにある資産が浸水により被害を受けることになります。その被害額が、対策を講じることによって受けずに済むという数字を積み上げているところです。

(委員)

- ・そういう意味では、自然のいわゆる侵食に伴う喪失の部分についての数値と捉えております。基本的にその他の部分で、実際に災害が発生した場合、当該箇所を整備しなければ場合によっては越波などにより災害が発生するという、数値には表れないその他の安全上の効果についても、算定対象外ではあるものの、実際には存在するものと認識しております。
- ・特に本事業については、いわゆる未然防止の観点も踏まえて極めて重要であると認識しております。また、物流や人流を含めた各方面への貢献度も高いと考えられますので、長期にわたる工事ではありますが、着実に推進していただければと存じます。

(委員)

- ・今回、見直しおよび再評価ということで、資料の5ページに記載があるように、今回の事業費の見直しにおいて、物価上昇は避けられないものと受け止めております。今回は、根固ブロックの追加や、根固工法の変更によって増額となっていることに加え、人工リーフを見直すなど、しっかりと検討されていると感じました。
- ・資料11ページの表3-1に示されている投資効果についてご説明がありましたが、その考え方や算定条件について、前回よりもさらに厳しく、また最新の技術を用いてより詳細に調査されたことがよく分かりました。その結果として、今回のような増額が生じることになったのかと理解しておりますが、この認識でよろしいでしょうか。
- ・70年以上にわたる事業でありますから、当然ながら今回のような時々の再評価は重要であり、その再評価にあたっては、その時々における最新の技術を用いて評価し、見直していくという今回の姿勢は、今後も非常に重要になるものと考えております。関東における近年の台風被害において、台風の進路予測について言及されていました。従来は物理モデルを使用していましたが、AIを活用することで進路の予測精度が向上するとのことでした。
- ・このように、今後も事業が長期にわたって継続するため、その時々に応じた適正な評価を行い、増額が必要な部分については予算をしっかりと投じていただき、事業の目的が達成されるよう、引き続き取り組んでいただければと存じます。質問というわけではありませんが、表3-1の赤い改善点について、要するに前回の評価よりも厳密な評価となっているという印象を持ったのですが、そのような理解でよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・厳しいというよりも、手法の選定に関して、より実態に即した手法の開発や適用が前回よりも進み、一般化されてきたという背景があります。そのため、実態に即した手法に変更したとご理解いただければと思います。
- ・例えば、合田の越波流量算定図からIFORMに変更した事例がありますが、合田の越波流量算定図は直立護岸で水が直接接している場合の推定手法ですが、IFORMは、石川海岸のように砂浜が手前にあり、徐々に水深が浅くなっていく地形をより再現できる手法です。このように、石川海岸の実態に合わせて手法を入れ替えています。
- ・また、平面二次元不定流解析につきましても、時系列での動的解析を行っており、従来の静的な解析から動的な解析へと手法を入れ替えたところとご理解いただければと思います。

(委員)

- ・7ページの労務単価のところですが、労務単価の右側にあるグレーの「1.30」という数字は、下部に説明が記載されていないようですが、何の数字でしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・確認して改めて回答させていただきます。

(委員)

- ・一番高い「1.30」という数値が何を指すのか分からなかったのですが、いずれにしても材料費に関しても人件費に関しても、今後も右肩上がりであることは変わりません。金利を引き上げる方針になっており、為替変動によって輸入の材料費も上がる変動要因はありますが、基本的には上がっていくものと思われそうです。
- ・先ほど、再評価の際に技術が向上したことで見直したというお話もありました。こうした長い

工期のものは、特に再評価を行うタイミングで見直しを行うことができます。しかし、技術の向上とは異なり、人的コストやそれを反映する材料単価は基本的にずっと右肩上がりになりますので、工期が短ければ大丈夫というわけではなく、工期が長い事業においては特に留意が必要です。少なくとも現在は右肩上がりのペースが早いことが分かっていますので、次の再評価の時期まで待つのではなく、再評価を行う際にはその先を見越した金額で算定していく方が良いのではないかと考えております。

- ・そのため、折れ線グラフにある「1.30」についてお尋ねしたのは、このペースで推移するという前提をもとに計算し直したのかどうかを確認したかったためです。今後も事業費が必要になってきますし、長期にわたる工期ですので、次の再評価の際にはそのあたりをご検討いただければよろしいのではないのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・今回の見直しの増額については、前回の事業評価時から5年間における増加分を見込んで、11億円という数値を算出しております。また、今後も同じトレンドが続くかという点ですが、倍率の設定自体が予測困難であることから、今後の算定にあたっては、令和7年度時点の価格がそのまま維持されるという前提で算出しております。
- ・ご意見の内容は理解できるものの、今後のトレンドを予測することがなかなか難しいという背景があり、現在のような数値の出し方をしているところであります。
- ・また、先ほどのご質問にお答えできなかった点について、7ページの右側にあるグラフの「1.30」という数値ですが、これは交通誘導員の係数であります。凡例が抜けており大変失礼いたしました。

(委員)

- ・B/C も高い数値が出ておりますので、ぜひ事業を継続していただきたいと思います。本日は1点コメントと1点質問がございます。
- ・コメントとしましては、砂浜のレクリエーション機能や地域への価値は貨幣価値への換算が難しい部分ではありますが、環境面でも観光面でも大きなベネフィットとして加算すべき要素であると考えております。今後の日本において砂浜は非常に貴重になってきますので、これほど立派な砂浜があるのにそれを貨幣価値に換算しないのは非常にもったいないと感じております。
- ・2つ目の質問ですが、砂浜が維持できているというお話がありました。それも素晴らしいことだと思いますし、離岸堤などの構造物を整備していただいたからこそ維持できているのだと認識しておりますが、この事業が終了した段階で、こうした施設の維持管理や補修などをやめてしまうのでしょうか。もしやめてしまった場合、砂浜が再び減っていくといった懸念はないのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・13ページでご紹介しているとおり、事業実施後も海岸線のモニタリングを継続的に実施しております。そうしたモニタリング結果を確認しながら、また必要に応じて追加の対策を講じることも今後想定されますが、現時点の観測においては砂浜が維持できているという評価であります。

(委員)

- ・貨幣換算に関連して、海岸の利用という観点から意見を述べさせていただきます。この長い石

川海岸における海岸の利用は非常に重要な要素であると考えております。利用者数なども算出されているところでありますので、うまく貨幣換算に組み込めるような手法を、今後検討していただきたいと思います。

- ・また、海洋環境についても気候変動などの影響により変化することがあるかと存じます。そうした中で、工事の手法や備えるべき防災レベルなどが変わってくるというケースも若干あるかと思いますが、元々の計画にさまざまな工法が記載されているものの、侵食速度が常に一定の減り方をするわけではなく、変化していくことも想定されます。そうした変化に対応した工法の変更などが、今後予想される場所はあるのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・今回の工法変更は、まさにそういった点に関連するものかと存じます。
- ・資料9ページの左下に記載のとおり、当初計画時点では黒線の状況であったものが、施工前に測量し直したところ赤線のようになっていたという事例があります。砂浜の減少傾向が必ずしも常に一定であるとは限らず、特に冬季は波浪が激しいため、こうした変動が生じる場合があります。そのため、実際の施工にあたっては、現地状況をしっかりと確認した上で実施するというプロセスを、今後も継続していく必要があると考えております。

(委員)

- ・本事業に限った話ではありませんが、環境の変化が起こる中で、それに対応した工事上の対応を行っていくという技術的な取り組みは非常に重要であると感じております。
- ・その一方で、一般の方々もそうした事情を知る機会があっても良いのではないかと、今のお話を伺って感じました。ぜひご検討いただければと存じます。

(北陸地方整備局)

- ・事業の広報についても努めてまいりたいと思います。

(委員)

- ・このまま事業を継続していただき、砂浜の復活を実現していただければと思っております。また、対策を講じることによって、十分な効果が見て取れるという印象を持っております。
- ・少し広い視野や将来的な視点から申し上げますと、陸域においては現在整備を進めている中で、例えば手取川の流域などでは砂防ダム等が設置されており、そうした場所からの土砂の供給があるかと存じます。上流域からの土砂の供給と、実際の海岸線の回復との関係について、急ぎの課題というわけではありませんが、将来的にどのような関係にあるのかという全体像が分かるような見せ方を、いずれご検討いただければありがたいと考えております。

(北陸地方整備局)

- ・土砂の収支や流れの分析はなかなか難しい部分もありますが、総合土砂管理という観点も含めて、少し検討できればと考えております。

〔重点審議案件の総括〕

(委員長)

- ・それでは意見も出尽くしたようですので、本事業については非常に重要な地域の防災に関わるものであり、B/C も高く、成果や効果も上がっているということで非常に結構であると考えております。
- ・ただし、いくつかコメントをいただいております。長期にわたる事業であるため、その都度技

術が進歩すれば新しい手法を取り入れていただきたいという点や、工事費の単価が右肩上がりの傾向にあることから、そうした動向も踏まえた計画に長期的にはしていくべきではないかというご意見がありました。また、貨幣換算できない価値が非常に大きな事業であるため、そうした側面についても積極的に評価していくべきだというご意見もいただいております。

- ・まとめとしましては、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]

◆一般国道 41 号大沢野富山南道路（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・費用の増額につきましては、避難通路を整備することに伴い、非常に大きな金額がかかってくることを改めて理解いたしました。このような避難通路の建設を通じて、安全性がしっかりと考慮されていると認識しております。
- ・また、道路の重要性についてですが、医薬品製造における原材料の輸送には非常に厳しい規定があることを初めて知りました。東海北陸自動車道が通行できない場合に代わって国道等を通行しなければならないため、富山の産業、特に医薬品産業における重要性についても考慮していかなければならないと理解いたしました。地域産業を支える物流の信頼性向上という点についても、今回の説明を伺ってさらに深く理解することができました。
- ・さらに、医療施設へのアクセス向上についてですが、当地区は富山と岐阜の県境を行き来するエリアであり、必要な病院や医療施設が存在します。その中で、救急搬送だけでなく、ヒアリングに基づく妊婦の通院に至るまでしっかりと調査されており、まさに「命の道」と呼ばれているとおり、一人ひとりの住民の安全性が考慮されていることがよく分かりました。地域を越えて安全性を確保していく非常に重要な事業であり、年数を経る中で事業費がかかっていくことも理解できますので、今後も大いに期待しております。
- ・ただし、一般市民として少し分かりにくい点として、時間信頼性の向上において、50 年間の価値換算により 73 億円の効果が期待されるという部分があります。このあたりはもう少し分かりやすくなると良いのではないかと感じておりますし、その期待がしっかりと実現に向かうことを願っております。

（委員）

- ・資料の 9 ページにあるとおり、事業者、特にメーカーにおいては原材料の確保が重要であり、しかも年間を通じて安定した供給と迅速な輸送が決め手になります。そのため、太平洋側から富山方面へ向かうルート強化は非常に大きい効果があると考えております。
- ・法的な制約がある中で当該ルートを通行されているとのことですが、あわせて、特に冬季における企業の物流確保は豪雪地帯において喫緊の課題であります。非常に大きな効果となるかどうかは別として、10 ページに記載されているとおり、物流という観点から冬季における安定的な供給への貢献も評価のポイントであると捉えております。着実な事業の遂行を願っております。

（北陸地方整備局）

- ・冬季の道路交通の確保につきましては、道路整備だけでなく除雪オペレーションも含め、引き

続き配慮していきたいと思います。

(委員)

- ・資料の5ページに記載されている点についてですが、トンネル内に設ける避難施設に関して、本来は本坑と一体であった避難通路を分け、もう一つ小さな避難用トンネルを設けるという計画に変更されたのは非常に良いことだと考えております。通常、もう1本トンネルを掘るとなると莫大な費用がかかるため実施しないのではないかと考えておりましたが、こうした基準の変更があったことや、危険物積載車両が通行する可能性を踏まえて、このような設計に見直されたのではないかと推察いたしました。
- ・特に質問というわけではありませんが、安全性を考慮すると非常に妥当な変更であると感じております。危険物車両が通行するという現状があるため、こうした計画の変更がスムーズに受け入れられたのかと思った次第です。もしそうした緊急車両や特殊車両が通行しない前提であれば、このような設計にしくなくてもよかったのではないかともしましたがいかがでしょうか。
- ・また、避難用トンネルを別で整備するとなるとさらに費用が膨らむのではないかと考えていたところ、本坑の断面が小さくなることでその分のトンネル費用が抑えられ、結果としてプラス36億円程度の増額にとどまったと理解しております。避難路を別にした背景には、そうした車両の通行という現状が考慮されたのかどうか、また、増額が想定ほど大きくならなかったのは本坑の断面が小さくなったためという理解でよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・トンネルに関する基準の歴史的経緯について全ての詳細を把握してはありますが、東名高速道路の日本坂トンネルにおける火災事故を契機とし、長い年月の安全対策の積み重ねの中で議論が重ねられ、令和元年9月の基準改定に至ったと理解しております。

(北陸地方整備局)

- ・危険物積載車両と今回の基準の関係についてですが、危険物積載車両がトンネルを通行できるかどうかは、トンネルの長さが5kmを超えるか否かという別の基準に基づいております。今回の別坑の避難用トンネルについては、新たな知見に基づいてより安全な道路を利用者に提供するための技術基準の改定が背景にあります。したがって、基準改定に則った見直しであり、危険物車両の通行に関する件とは少し別物であるとしてご理解いただければと存じます。
- ・事業費の関係については委員のご指摘のとおりであり、当初掘削を予定していたトンネルの断面が小さくなったことでコストが下がり、そこに新しく掘削した分の費用が加算されるため、それらが相殺される部分が生じ、想定よりも増額幅が低く抑えられているという構造になっております。

(委員)

- ・基準が変わったことにより、別の避難用トンネルをもう1本掘ることが必須になるのだとすれば大変なことだと考えておりました。この基準は一律に必須というわけではなく、推奨されるものなのだろうと思っていたため、今回の見直しはそうした特殊な車両が通行する事情があるからなのだと推測した次第です。説明によりしっかりと理解することができました。

(委員)

- ・普段利用している道路の工事に関する今後の見通しについて非常に分かりやすくご説明いただいたため、ぜひ事業を継続していただきたいと考えております。事業の投資効果における冬季

交通の安定性の確保についても、分かりやすくなったと感じておりますが、本日改めて資料を拝見していて気になった点があります。

- ・医療施設へのアクセスの向上に関する項目ですが、飛騨方面からの妊婦の搬送という問題もあります。この大沢野地域は、以前から富山市のベッドタウンでもあるため、産業面での制約により必要なトラックが通行するという点も重要である一方、住民の視点で考えますと、住民の方々が万が一の事態に見舞われた際の救急搬送についても、もう少し明確になっていた方がよいのではないかと考えております。
- ・それが 11 ページの該当部分なのだと思いますが、資料の下部にあるグラフを見る限り、妊婦の事例とは別に、過去 5 年間に於いて富山市への搬送先のうち富山大学附属病院が 67% を占めています。ここは第 3 次救急医療機関であるため、最終的には大沢野地区だけでなく、おそらく高山方面からも搬送されてくるものと考えられます。この 67% を占める富山大学附属病院への搬送が非常に円滑になるという点について、もう少しご説明いただくことは可能でしょうか。例えば、必要となる所要時間のある程度見積もって明示するといったことはできないのでしょうか。
- ・富山大学附属病院であれば国道 41 号線からスムーズに高速道路や主要幹線へ入ることができ、富山市民病院や富山県立中央病院よりも、特に第 3 次救急医療機関である富山大学附属病院に対する時間信頼性が向上するという点が重要なポイントの一つであると考えます。そのため、そこがどの程度信頼性が高まるのかについて、ここで少しご説明があるとよいのではないかと思います。

国道 41 号線の左側にある図 4-15 を見ますと、大沢野から 27 分などと「富山市の医療施設」としてざっくりとまとめられていますが、病院ごとの位置関係によって所要時間は大きく異なるはずで、本当に緊急で重大な事態の際には、特に搬送の 67% を占める富山大学附属病院への搬送も円滑になり、救命率が向上するという文脈で示すことは難しいのでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・委員のご指摘について今後の参考にさせていただきますが、まず事実関係として、いわゆる第 3 次救急医療機関についてご説明いたします。
- ・富山県内にある第 3 次救急医療機関は 2 か所しかありません。そのうちの 1 つが富山県立中央病院であり、先ほどのグラフにある数値のうち 18 パーセントがそれに該当します。それ以外の搬送先は、西側にある厚生連高岡病院ということになります。

(委員)

- ・二次救急と三次救急の定義について認識の誤りがありましたが、富山県立中央病院と富山大学附属病院では位置づけが異なる部分もあるかと存じます。その点も含めて、富山県立中央病院へ向かう場合はどうしても市街地を通る必要があり、国道 41 号線だけでは対応しきれない市街地部分を経由するという事情があります。そのため、時間信頼性がより効果的に向上するのは富山大学附属病院の方ではないかとも感じております。
- ・そうした点について、可能であれば次の機会で構いませんので、より強調して示していただくのもよいのではないかと思います。

(北陸地方整備局)

- ・今回の解析にしっかりと反映できるように努めてまいります。

(委員)

- ・大沢野地区における国道 41 号線の普段の渋滞は本当に目に余るものがあると感じております。そのため、本道路が整備されることにより、産業面および生活面において大きな改善が見られるものと考えており、結論としてはぜひ事業を推進していただきたいと思っております。
- ・その上で 1 点質問がございます。資料の 4 ページで、今回の見直しにおいて、労務費や資機材費の高騰により 73 億円という大きな増額になっております。左下の計算方法の記載を見てみると、実績部分に加えて、令和 8 年度以降の事業費に対しても工種ごとの上昇率を乗じると記載されており、他の案件資料の記述よりも強く反映されているように見受けられました。
- ・今後の事業費に反映した部分について、今回の 73 億円の増額のうち、実績部分と将来部分がどのような割合で反映されているのか、その内訳についてお伺いしたいと存じます。また、労務費などの場合は直線的に増加している一方、材料費については種別ごとに折れ線グラフの傾向がまちまちになっております。このようなケースにおいて具体的にどのような数値を用いるのかについても、あわせてお伺いできればと思います。

(北陸地方整備局)

- ・労務費と材料費の内訳は表 2 において増額の推移をお示ししております。細かな数字の読み上げとなり恐縮ですが、一番右側の数値まで見ていきますと、労務費で 41 億円となっており、こちらが内訳になるかと存じます。

(委員)

- ・73 億円という総額の中で、これまで実施してきた部分において資機材や労務費の高騰から影響を受けた部分と、今後の事業にかかる部分の内訳を数字としてお答えすることは可能でしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・数値が現在手元になく申し訳ありません。

(委員)

- ・本質とは少し離れるので、ご回答はお気遣いいただかなくて大丈夫です。

〔重点審議案件の総括〕

(委員長)

- ・それでは、ただいまご審議いただいた審議案件について確認いたします。資料にも記載があるとおり、事業の投資効果における、物流の信頼性の向上、冬季の交通の安定性の確保、地域医療へのアクセス向上につきましては、いずれも委員の皆様から妥当であるというご意見をいただいたかと存じます。
- ・特に問題点もございませんので、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、改善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〕

2) 再評価 <一括審議案件>

◆輪島港輪島崎地区避難港整備事業（金沢港湾・空港整備事務所）

(委員)

- ・基本的には当初計画からハードウェア的な変更はなく、ただし、地震の影響により資材等のヤードが確保できなくなったことで工期が延長され、それに伴い予定していた資機材費等の価格が上昇するため、結果として約 12 億円の増額になるという理解でよろしかったでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・その通りとなります。

(委員)

- ・資料の1ページ目、表紙の裏面に記載されている副次的効果について申し上げます。
- ・石川県の事業であるマリンタウン岸壁において、今後クルーズ船を誘致し、その安全性を補完するという点は非常に大きい効果であると考えております。
- ・特に経済活動の中で地域に資金を循環させることは各地域の課題となっており、観光事業は中央に資金が流出しない形で地域に直接お金が落ちるという観点から、ポテンシャルのあるクルーズ船の事業を補完していく効果は非常に大きいものと認識しております。
- ・日本海側の各港が誘致に名乗りを上げている中において、本事業はより一層機能的なポイントとしての副次的効果を有していると考えております。

(北陸地方整備局)

- ・クルーズ船の誘致も非常に重要な要素であり、B/Cの数値には直接表れない部分ではありますが、石川県のご意見にもありますように、安全で安心な航海の確保という面においても効果を発揮するものと考えております。
- ・港湾管理者とともに、引き続き地域振興にしっかりと努めてまいりたいと考えております。

(委員)

- ・輪島ブランドというものがこれまで確立されてきた中であって、今回の大きな震災により、いわゆるレピュテーションをいかに回復していくかという課題については、皆様ご想像のとおり非常に重要であると考えております。
- ・まさに安全・安心の確保という要素は、観光地の復興という意味においても非常に大きいものと認識しております。

(委員)

- ・今後、AIや気象予測の精度、さらに自動運行などの技術レベルが飛躍的に向上するものと考えられます。そうなった場合、緊急避難を余儀なくされる船舶は減少していくものと推測されます。そうした状況を踏まえた上で評価が行われていることは十分に理解しておりますし、緊急時に避難できる環境の確保が必要であることも当然であると考えますので、このまま事業を進めていただきたいと思います。
- ・ただし、今後の技術発展を見据えた場合、今後10年から20年のスパンにおいて、自動船舶運航や高度な気象予測などを総合的に踏まえた際に、万が一避難が必要な船舶が生じた場合の損害責任のあり方を自己責任に移行させるなど、さまざまな面で考え方を変えていく必要性が出てくるのではないかと感じております。そうした長期的な視野を持って、ぜひ検討を進めていただければと存じます。

(北陸地方整備局)

- ・技術が発達し、天候予測の精度が向上するだけでなく、ネットワークを通じた船舶との通信も可能になることで、技術面から安全・安心な航行を支える取り組みも進展していくものと考えております。
- ・本事業は主に大型船というよりも中小型船を対象としております。大企業の大型船と比較すると、中小型船においては通信機器等の搭載がなかなか進まないという側面もあり、船舶側の対

応についても並行して進めていかなければならないと認識しております。

- ・しかしながら、これからの 50 年間の便益期間を考慮しますと、そうした高度な装備の船舶への積載が急には進まない現状もあるため、中小型船を守るという意味においても、本事業は非常に重要な位置づけにあると考えております。
- ・通信ネットワーク等の技術も活用しながら、しっかりと安全・安心を確保してまいりたいと考えております。

(委員)

- ・今回は輪島港における避難港整備事業についてお伺いいたしました。海に囲まれた日本においては、この北陸地方も含めて「海の道」というものが非常に重要な役割を担っており、避難港についても日本国内でさまざまな場所に整備されていると承知しております。
- ・例えば、新潟県においてはエネルギー拠点にもなっており、大型船舶が避難する港も存在しますが、本事業においては小型船舶を非常に重要視し、海の安全性を確保されている点が印象的です。産業や人々を守るという観点からのお話を伺い、本事業が極めて重要なプロジェクトであると改めて認識いたしました。

【一括審議案件の総括】

(委員長)

- ・それでは、本案件につきましては、やむを得ない事情により工期が延長され、それに伴い労務費等も上昇したという経緯について、委員の皆様にご理解いただいたものと受け止めております。また、小型船舶の安全性確保に関しましては、今後さまざまな技術の進歩が見込まれるものの、小型船舶が避難港に到着するまでには相応の時間を要するなどのご意見もいただいております。
- ・このような委員からのご意見を踏まえつつ、一括審議の対象となっている本件についてですが、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りよいでしょうか。[出席委員了承]

3) 事後評価

◆敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（敦賀港湾事務所）

(委員)

- ・本事業がもたらす実際の事業効果はさまざまな観点から非常に大きなものであると認識しております。港湾全体としての輸送能力の向上に加え、資料 3 ページの右側の図に記載されているように、移転前の混雑した状況からより広い地区へヤードを移転することにより、空間における機能の明確化や混雑の解消が図られます。これも物流を担う事業者や関係機関にとって、非常に大きな効果であると考えております。
- ・また、通常の輸送能力の向上とあわせまして、資料 6 ページに記載されているとおり、BCP の観点も重要であります。太平洋側における被災を想定し、将来的には南海トラフ地震等も含め、首都圏のみならず中京圏の事業者における BCP の運用を見据えて、記載のとおりトライアルとして実際に輸送が行われている点は、新潟港等とあわせて非常に重要なポイントであると捉えております。
- ・さらに、資料 7 ページに示されている事項についてですが、経済的な側面というよりも、実証

実験がすでに開始されており、将来的に全国の港湾への実装に向けた貢献につながるということとであります。このように、多方面から経済的および産業的な側面に対する寄与は非常に大きいものであると、ご説明を伺って強く感じた次第であります。

(委員)

- ・数値として表面に出てきているのは令和6年度あたりのデータが中心であり、実際には数値に見えてこないさまざまな新しい取り組みが実践されていると受け止めております。
- ・そのため、資料の8ページにあるB/Cの数値は、実際にはこれよりもさらに高いのではないかと強く感じております。逆に言えば、この程度の数値に収まっているのは一種の過小評価なのではないかという印象を持っており、例えば令和7年や令和8年の最新データを用いて算定すれば、数値はさらに向上するのではないかと考えた次第です。
- ・これ以上詳細なデータを追いかける必要はないかと存じますが、現在のB/Cである「1.05」という数値は過小評価された結果であり、事業自体としては全く問題がないと理解してよろしいでしょうか。

(北陸地方整備局)

- ・資料を作成する際の基準となるタイミング等もございしますが、最近の新たな動きといたしましては、今年度に入ってから外航ROROである中国航路が新たに就航することが発表されるなどの事例があります。
- ・また、便益を算定する際に企業ヒアリング等を実施しておりますが、企業側のお話を伺うと、社内の経営戦略に関する事項も含まれるため、「頭の中では効果を認識していても、実際に便益として算定に用いるのはどうなのか」、「公表は差し控えてほしい」、「正式発表するまで表に出さないでほしい」といった要望が多くあります。
- ・そのため、我々が検討を進める中でも公式に公表できない部分が多々存在するというのが実情であります。その一方で、今年度に入ってから新たな航路が増加していることは間違いありません。

【事後評価審議案件の総括】

(委員長)

- ・それでは、ただいまご審議いただいた案件について確認いたします。委員の先生方からも、多方面において非常に大きな効果が見込まれる点や、B/Cが過小評価されているのではないかといったご意見をいただきました。
- ・こうした意見を踏まえ、当委員会としては、本事業の投資効果がしっかりと確認されていること、ならびに今後の事業評価および新たな改善措置の必要性はないものと判断いたします。事務局が作成した原案どおり、対応方針として今後の対応なしとする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8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 －