富山県
石川県

国土交通省北陸地方整備局
富山河川国道事務所
金沢河川国道事務所

記者発表資料

令和 6年 10月 9日
配布：富山県政記者クラブ
　　石川県政記者クラブ
扱い：配布後解禁

国道４１５号県境部に関する有識者委員会（第２回）開催結果のお知らせ

○ 本日開催した「第２回　国道４１５号県境部に関する有識者委員会」において、国道４１５号の富山・石川県境部の対応方針をとりまとめましたので、お知らせします。
○ 今後、この対応方針を踏まえ、今後の検討課題に対し必要な調査を実施し、早期事業化に向けて取り組んでまいります。

対応方針

提案した３案（別紙２参照）のうち、以下の案とする。

「起終点間を最短で結び、かつ周辺集落との接続を確保するルート帯」
（＝Ｂルート帯）

＜今後の検討課題＞

計画区間については、地すべり地形付近を通過し、施工に伴う地山の変位が懸念されることから、能登半島地震の被害状況を踏まえ、リスクを軽減できるよう道路構造や施工計画を検討する。

【参考】これまでの経緯

・令和２年度から、富山県西部及び石川県中能登地区における、規格の高い能越自動車道やのと里山海道を補完する道路の機能強化に向けた調査検討を富山県、石川県及び国土交通省が連携して実施。
・令和６年度は、国道４１５号の県境部における概略ルート・構造の検討等について、「国道４１５号県境部に関する有識者委員会」を設置、ルート帯の決定に向けて議論開始。
　R6.7.17　　第１回　国道４１５号県境部に関する有識者委員会
　R6.8.6～23　意見聴取（アンケート･ヒアリング）
　R6.10.9　　第２回　国道４１５号県境部に関する有識者委員会

お問い合わせ先

○国道415号に関すること

◇富山県　土木部　道路課長　山中（やまなか）　久生（ひさお）
住所：富山県富山市新総曲輪1番7号
TEL：076-444-3318（直通）　FAX：076-444-4416

◇石川県　土木部　道路建設課長　能登（のと）　茂和（しげかず）
住所：石川県金沢市鞍月1丁目1番地
TEL：076-225-1721（直通）　FAX：076-225-1723

富山県HP　石川県HP

○富山県西部及び石川県中能登地区において、令和2年度から実施している調査に関すること

◇富山河川国道事務所　計画課長　辻（つじ）　裕和（ひろかず）
住所：富山県富山市奥田新町2番1号
TEL：076-443-4717（直通）　FAX：076-443-4718

◇金沢河川国道事務所　計画課長　水野（みずの）　力斗（りきと）
住所：石川県金沢市西念4丁目23番5号
TEL：076-264-9912（直通）　FAX：076-233-9631

富山河川国道事務所HP　金沢河川国道事務所HP

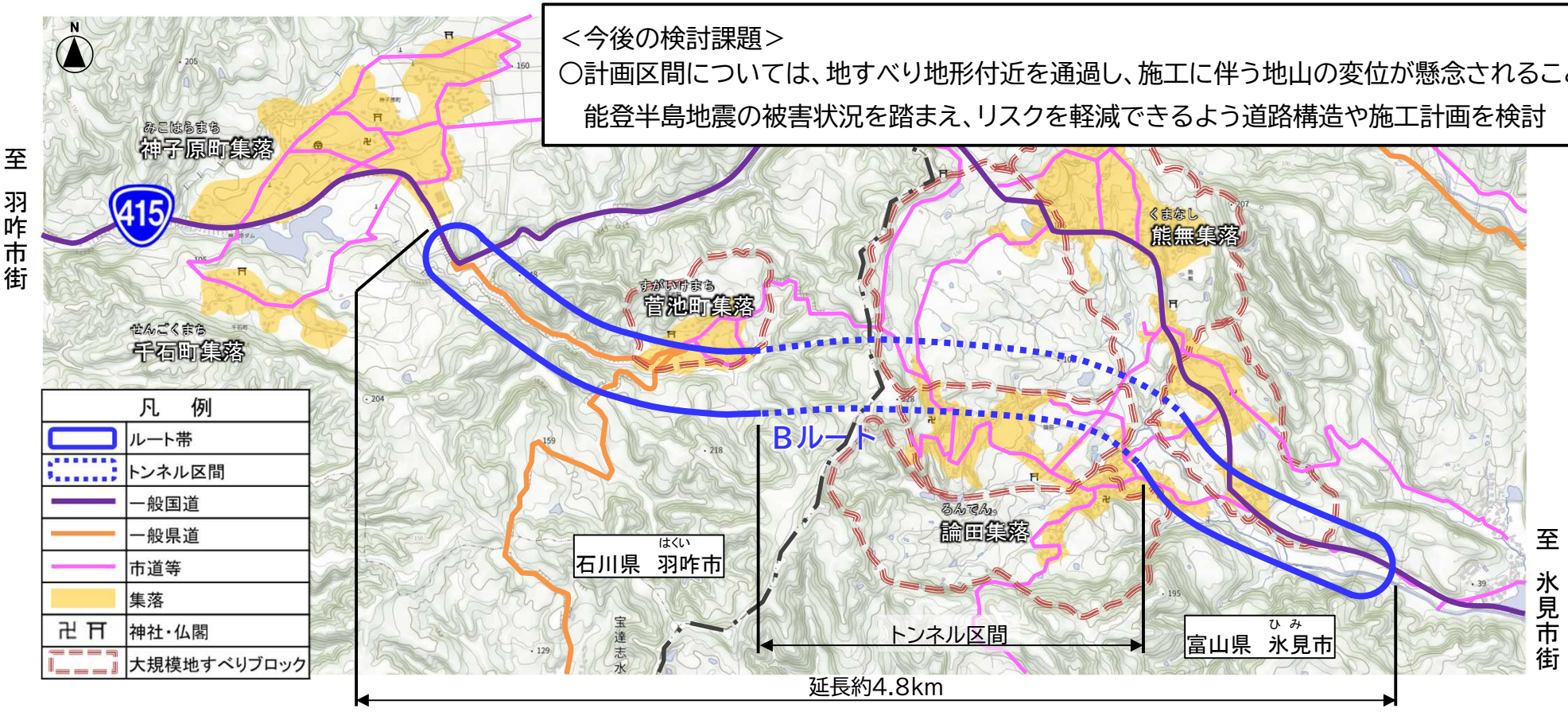
「国道４１５号県境部」のルート帯について

別紙1

対応方針

- 住民、一般及び企業等がルート帯選定において特に重視すべきポイントは、「安全性、走行性向上」、「災害に強い道路ネットワークの構築」、「信頼性の高い物流機能の確保」、「集落とのアクセス性」であり、この4点に優れる【Bルート帯】が優位となる。
- 有識者委員会での意見及び氷見市・羽咋市の意見も参考として検討した結果、対応方針として、「国道415号県境部」のルート帯を【Bルート帯】とする。

＜今後の検討課題＞
○計画区間については、地すべり地形付近を通過し、施工に伴う地山の変位が懸念されることから、能登半島地震の被害状況を踏まえ、リスクを軽減できるよう道路構造や施工計画を検討



■ルート帯の概要

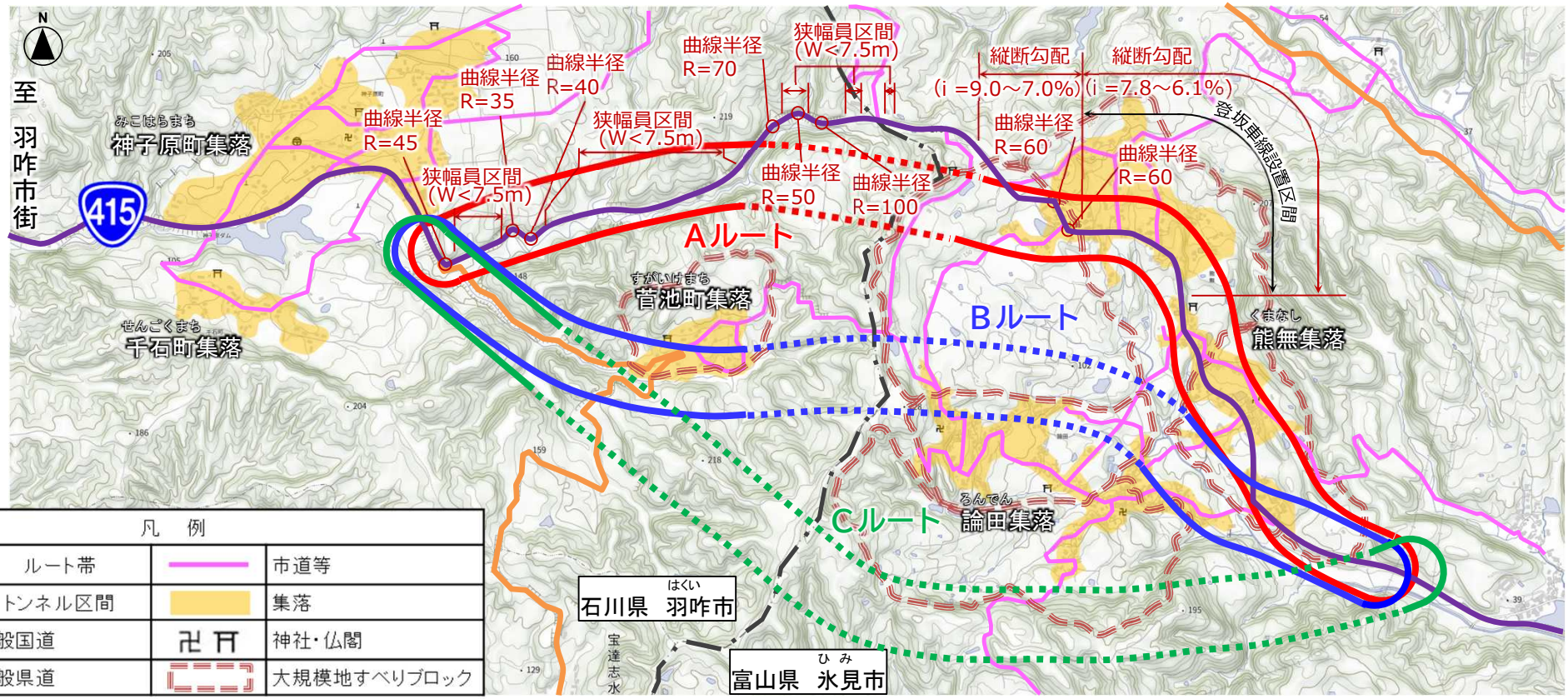
延長	約4.8km
設計速度	50km/h
車線数	2車線

■ルート帯の特徴

●急カーブや急坂が解消し、走行性・安全性が向上する。トンネル区間があり、冬期の降積雪の影響を小さくできる。
●明かり区間は、降雨等による土砂災害のリスクがあるものの、地すべり対策によりリスクを小さくできる。
●集落の外縁を通過するものの、急カーブや急坂が解消し、羽咋市～氷見市間のアクセス性が向上することで、観光支援効果が期待される。
●バイパス区間は、地形の改変が必要なため、用地買収や家屋支障が生じる。
●氷見市論田と羽咋市菅池町の集落に直接アクセスすることができる。

「国道４１５号県境部」の概ねのルート帯及び意見聴取結果

別紙2



		Aルート（5.4km）	Bルート（4.8km）	Cルート（5.0km）	意見聴取 住民	意見聴取 一般	意見聴取 企業
ルート帯の概要		現道を最大限活用して費用を抑えた案	起終点間を最短で結び、かつ周辺集落との接続を確保する案	大きく迂回することで地すべり地帯の影響を最小化する案	－	－	－
ルート帯選定ポイント	①安全性、走行性向上	○幅員狭小・急カーブ解消 △急勾配区間（縦断勾配約8%）が残る	○幅員狭小・急カーブ解消 ○急勾配区間解消（縦断勾配4%以下）	○幅員狭小・急カーブ解消 ○急勾配区間解消（縦断勾配3%以下）	86%（1位）	85%（1位）	92%（1位）
	②災害に強い道路ネットワークの構築	△局部改良のため、地すべりや冬期における防災機能面のリスクが残る	△地すべりブロックの境界付近を通過することで、リスクを最小化し、新たな代替路を確保	○地すべりブロックの影響を回避し、新たな代替路を確保	48%（2位）	61%（2位）	54%（2位）
	③信頼性の高い物流機能の確保	△延長が最長、かつ急勾配区間（登坂車線設置済）が、残り物流ネットワーク強化に資する効果が小さい	○延長が最短かつ道路幾何構造上の課題が解消され、物流ネットワークの強化に資する	○延長はBルートと同程度、かつ縦断勾配が最も緩やかとなり、物流ネットワークの強化に資する	22%（5位）	37%（3位）	42%（3位）
	④観光振興の促進	○急カーブ等の解消により走行性が向上し、観光を支援	○急カーブ等の解消により走行性が向上し、観光を支援	○急カーブ等の解消により走行性が向上し、観光を支援	36%（4位）	36%（4位）	29%（4位）
	⑤自然環境・社会環境への影響	△現道改良であり、家屋･田畑等に影響を与える可能性有 △施工時の規制等、周辺集落に影響を与える可能性有	△集落、圃場を通過しており、影響を与える可能性有 △施工時の規制等、周辺集落に影響を与える可能性有	○集落、圃場を通過しないため、影響を与える可能性小 △工事に伴う掘削等の影響が大きい	15%（6位）	11%（8位）	0%（8位）
	⑥将来道路網や土地利用計画等との整合	○熊無集落へアクセス可能（現道改良のため現況と同様） ○羽咋市、氷見市の将来計画を支援可能	○菅池町･論田集落へアクセス可能（新たな接続を確保） ○羽咋市、氷見市の将来計画を支援可能	×菅池町・論田・熊無集落に直接アクセスできない ○羽咋市、氷見市の将来計画を支援可能	41%（3位）	15%（5位）	25%（5位）
	⑦概算費用【参考】	３３０～４００億円	３５０～４３０億円	４１０～５００億円	12%（7位）	12%（7位）	4%（7位）