

令和８年度 第１回 富山県公共事業評価委員会の概要

- 1 日 時 令和８年７月３０日（木） 13:30～15:20
- 2 場 所 富山県庁４階大会議室
- 3 出席者 唐渡委員（会長）、勝田委員、近藤委員、高柳委員、竹内委員、堀内委員
山口委員
- 4 審議内容（重点審議対象箇所について、パワーポイントで説明）
【土木部事業】（山中次長） 重点審議対象 12 件
【農林水産部事業】（桶谷次長）

【土木部説明に対する主な意見】

○国道４１５号新庄川橋について

（委員）

- ・事業効果である「洪水の流下能力の向上」については、既存の橋脚数と架替え後の橋脚数の差によるものか。

⇒流下能力については、そもそも既存の堤防が低いことから現在も十分ではない。また、橋脚の数については、万葉線橋梁は昭和初期に建設されており、非常に橋脚の数が多い。現在の基準では、７本しか建てられないが、その倍近くあり、計画洪水位の高さに橋が位置し、川を阻害している状況である。

（委員）

- ・仮設工法について、仮栈橋工法と瀬替え工法の違いは。また、設計の見直しに伴う縮減額、約 230 億円の内訳は。

⇒仮栈橋工法は、川の流れはおおむねそのままの中で、ステージとなる仮の橋を設置し、その上に重機を載せて施工を行う工法である。仮栈橋工法の場合は、杭の長さが長くなり、お金がかかる工法である。一方、瀬替え工法は、川を半分流しながら、もう半分の締め切って島をつくり、その上に重機を載せて施工を行う工法である。この場合、年間を通して作業できる期間は限られるが、仮栈橋をつくるよりは安価な工法である。仮栈橋工法から瀬替え工法へ変更することで、約 140 億円を縮減している。

- ・残りの約 100 億円の縮減は、何によるものか。

⇒基礎形式を鋼管矢板井筒基礎から場所打ち杭基礎へ変更することで、約 100 億円縮減している。

- ・仮栈橋工法から瀬替え工法への工法変更は大胆な発想だと思うが、こういった経緯か。

⇒当初、庄川の最下流部で川を締め切る行為は、河川管理者の同意が得られないと考えていたが、実際に協議を進めていく中で、河川管理者から同意を得ることができたのが大きな転換点であった。

○国道４７１号利賀バイパスについて

(委員)

- ・一般供用の開始時期は、ダム完成後となるのか。
⇒国からは令和 13 年度に利賀ダムが完成すると示されているところ。一般供用を行う際は、電気設備や消火設備などの安全施設が必要となるが、利賀ダムの工事を行っている中で、それらの整備を行うことは難しいことから、現時点では、一般供用の開始時期は、令和 13 年度以降となる見込み。
- ・事業費に対する県の負担割合約 2 割、負担額約 147 億円は現時点の試算額か。
⇒現時点の試算である。
- ・利賀へ行く道は、どの道も不安に感じる。早期の一般供用開始をお願いしたい。

○一般県道練合宮尾線について

(委員)

- ・写真を見る限り交通量が多いと思われるので、交通量に見合った舗装構成としてほしい。
⇒大型車交通量も考慮し、整備を進めていく。

○道路拡幅事業全般について

(委員)

- ・自転車のルールが変わったが、例えば、子どもが歩いている歩道の中を自転車も走っている風景は富山の中ではよく見かける風景だと思うが、他県に比べると、自動車と自転車が一緒に走るのはなかなか難しい道路幅員であると感じることが多い。今後の道路拡幅事業において、自転車と車の共存の考え方は。
⇒道路構造令では、自動車交通量が多いところや自動車交通量がそれほど多くなくても自転車交通量が多いところは、自転車通行帯を原則として 1.5m 設けることになっており、本日の審査対象である主要地方道入善宇奈月線では、自転車通行帯として 1.5 m 確保している。道路構造令に従って整備を進めていくことになる。
- ・現状と交通が変わってきたことで、かえって危ないと感じることが多い。小学校と中学校が近くにある場合、小学生が歩いている傍を、中学生が自転車で走行し、その横を自動車が走行するという環境は多い。歩行者のことを守り、自転車利用者のことも考えた道路整備を進めていただきたい。

(委員)

- ・主要地方道入善宇奈月線や一般県道黒川滑川線のように、歩道を整備し、道路拡幅も行う事業の場合、逆に自動車が安心してスピードを出すケースがあり、危険と感じることがある。最近拡幅された国道 8 号線の入善黒部バイパスは、1 車線から 2 車線となり、皆さんスピードを出すようになり、最近交通事故もあったところ。道路を拡幅するというハード面の整備はとても大切だが、道路をガラス張りにしてスピードを抑える工夫や、

段差を設けるなどの歩行者を守るソフトの工夫も今後必要ではないか。

⇒ソフト対策は、交通管理者を中心に取組んでいるところであり、氷見市などで実施しているところがある。ゾーン 30 プラスなど、交通管理者とも連携を図っていきたい。

【農林水産部説明に対する主な意見】

○環境への配慮と断面不足について

(委員)

- ・ほ場整備の大区画化は、国の施策で重要なものである一方で、生態系の保全も同様に国において位置づけられている。ほ場整備の大区画化にあたっては、生態系の保全のための調査が必要であり、ぜひ進めていただきたい。

⇒土地改良法が平成 14 年に改正されたことを受け、環境への配慮が必須となり、富山県の場合は、農業農村整備事業の実施にあたり、別に環境検討委員会を設けている。その中で、例えば、ドジョウなどへの生息に配慮した施設を入れているなど環境に配慮し、そのような資源を後世に残していくよう事業を推進しているところ。

- ・パワポ資料の水利施設整備事業について、整備後の断面が整備前より小さく、欠損しているように見え、流下能力が大きく変わると思われるが、大丈夫か。

⇒ほ場への灌漑用水量を計算し、断面は最低でも整備前より大きくしている。小さくなる場合は水路の側壁をあげるなどして欠損（断面不足）しないように設計しており、欠損はしていない。なお、水利権の見直しもあって、若干小さくなる場合もある。

【全体に対する主な質問】

(委員)

- ・事業の中には、着手時の見積もりとだいぶ違ってきているケースが多く見受けられると思うが、今後事業を進めていく中で考えていることはあるか。

⇒トンネル事業では、掘ってみないと地質が分からなかったり、道路事業では地盤が弱かったりと、土木事業は実際に進めてみないと分からないことが多い。近年の物価上昇もあり、事業費をコントロールすることはなかなか難しいところがあるが、引き続きコスト縮減に努めながら取組んでいく。

(以上)

委員提出意見及び回答

<意見>

第1回委員会の説明箇所において、事業開始当時と比べて、現在、人口が減少し、しかし交通量が増加していると説明される事業が複数あった。これについて、都市計画の観点から意見を申し上げる。

通学路や大型車の走行経路の利用人数・台数等は、人口減少がこれからも続く想定される中で、学校の再編・統廃合、産業・物流施設の再配置、道路整備の段階的な整備（計画全体の中での進捗）により、変化していくと考えられる。

このため、交通量の直近の増減だけでなく、事業採択時に、当該道路が広域道路ネットワークの中でどのような役割や位置付けを担っていたのか、またそれが、将来の土地利用の変化（市街地の縮退等）を踏まえても、現在および将来にわたって、その役割が維持されていくのかという観点から説明があると、長期にわたる事業評価、完成後も長期に利用されるインフラ整備の事業の妥当性を、より理解しやすくなると考える。当該道路に期待される役割や位置付けが、将来の土地利用の変化を踏まえても、今後も維持されると考えられるのか。

<回答>

1. 幹線道路やバイパス道路の整備について

①対象とする事業

- ・一般国道 415 号 新庄川橋（射水市庄西町～庄川本町）
- ・一般国道 471 号 利賀バイパス（南砺市利賀村栃原～南砺市利賀村）
- ・一般県道 練合宮尾線（富山市打出～射水市本江北） など

②事業採択時の広域ネットワークにおける役割

- ・能越自動車道や東海北陸自動車道など、高規格幹線道路と接続・連携し、広域的なネットワークを形成する基幹道路としての機能を有し、主要都市間や観光拠点を結び、広域的な経済・産業の発展や観光交流を促進する役割がある。
- ・第1次・第2次緊急輸送道路に指定されるなど、万が一の災害時において、救援物資の輸送や緊急車両の通行など、防災ルートとして重要な役割がある。

③将来の土地利用の変化と社会情勢の動向

- ・沿線自治体の人口減少や市街地の縮退が進行している一方で、地域の一体化を支えるための交通結節点や行政拠点へのアクセスの重要性は増している。
- ・拠点への将来的な機能集約が見込まれる中、主要な幹線道路には広域からの大型車や物流交通が集中する傾向があり、一部路線では大型車交通量の増加も見られる。

④将来にわたって当該道路の役割が維持される理由

- ・都市機能が拠点に集約される将来の都市構造において、拠点同士を効率的かつ安全に結ぶ幹線道路の機能は、今後も地域経済の維持のため重要である。
- ・災害時の代替ルート確保や悪天候時の通行規制の解消など、災害に強い道路ネットワークとしての役割は、人口減少下においても引き続き重要である。
- ・利賀地域などの中山間地域から中核病院等の救急医療施設への緊急車両のアクセス時間短縮など、命に関わるインフラとして求められる役割は代替が困難である。

⑤対応方針

- ・拠点間ネットワークを形成し、広域的な経済活動や医療・防災機能の基盤となる幹線道路の役割は、人口減少や市街地の縮退が進む将来的な視点で見ても、引き続き重要であり、事業の継続が必要であると考えている。

2. 安全で快適な道路空間の整備について

①対象とする事業

- ・一般県道 黒川滑川線（滑川市下島）
- ・主要地方道 入善宇奈月線（入善町上田～神林）
- ・都市計画道路 大泉線（富山市本郷新～本郷町） など

②事業採択時の役割や必要性

- ・既存の道路は車道幅員が狭く、歩道も未整備もしくは幅員が狭い区間があるなど、自動車と歩行者、自転車が輻輳する危険な状況が課題となっている。
- ・都市計画道路 大泉線は、都市計画上も他の道路と組み合わせて都市計画道路網を形成し、都市の骨格として配置されるものである。
- ・周辺に小中学校、高校、保育所、公共施設、商業施設などが立地しており、地域住民の生活交通や通学児童の安全な通学を確保する必要がある。

③将来の土地利用の変化と社会情勢の動向

- ・一般県道 黒川滑川線の事業箇所は、滑川市立地適正化計画の居住誘導区域内にある。また、都市計画道路 大泉線の事業箇所は、富山市立地適正化計画の居住誘導区域内にはないものの、南富山駅からおおむね1km圏に位置し、スーパーやドラッグストア、病院などの地域生活圏に必要な商業機能、医療機能にも近い。
- ・主要地方道入善宇奈月線は、入善スマートインターチェンジへのアクセス道路として第1次緊急輸送道路に指定されている一方、近年は沿線に町役場が移転するなど公共施設の集積が進んでいる。

④将来にわたって当該道路の役割が維持される理由

- ・このため、当該道路においては、今後も求められる役割が大きく変化することは想定しづらく、安全で快適な道路空間の確保は今後も必要である。

⑤対応方針

- ・将来の土地利用の変化（市街地の縮減等）を踏まえても、地域住民の命を守る当該道路の安全・安心な歩行空間や生活基盤としての役割は引き続き重要であり、歩道整備などにより自動車と歩行者を分離し、安全で快適な道路空間を確保する事業の継続が必要であると考えている。