

令和6年度

北海道開発局事業審議委員会（第5回）

議 事 録

日 時：2025年2月26日（水）14:57～16:49

場 所：札幌第1合同庁舎 10階 第1・2号共用会議室

1. 開 会

○事務局（宮藤） 定刻より少し早いですが、皆さんがおそろいですので、ただいまから令和6年度第5回北海道開発局事業審議委員会を始めます。

審議に入るまでの進行を務めます北海道開発局開発監理部次長の宮藤です。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず初めに、資料のご確認をお願いいたします。

本委員会はペーパーレス会議となっております。委員の皆様には資料を保存したタブレット端末をご用意しておりますので、そちらをご覧ください。

なお、本委員会終了後、北海道開発局のホームページに資料を公表いたしますので、必要に応じてご確認をいただきますようお願いいたします。

それでは、タブレット端末に保存されたデータを確認させていただきます。

ファイルは全てPDFデータで、ファイル名の頭に01から15までの番号をつけております。なお、ご審議をいただく事業について事務局から説明する際は、資料番号に（1）がついた資料を使用してご説明いたします。

資料の不足やタブレットの不具合等がありましたら、審議中でも結構ですので、事務局へお申し出ください。

本日は、都合により加藤委員と松尾委員がご欠席されており、7名の委員にご出席をいただいております。

北海道開発局事業審議委員会運営要領では、会議は委員の過半数をもって成立すると規定されておりますので、本日の委員会が成立していることをご報告申し上げます。

本日もご審議をいただく事業は全て事後評価となります。

本委員会では、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、今後の事後評価の必要性や同種事業の計画、調査の在り方、事業評価手法の見直し等、反映すべき指摘事項がないかを審議していただきます。

それでは、以降の審議は高橋委員長の進行でお願いいたします。

2. 議 事

○高橋委員長 皆さん、こんにちは。議事に入っていきたいと思います。

先ほど次長よりご挨拶をいただきましたとおり、本日の審議は全て事後評価の審議となっております。

事後評価の審議の内容ですけれども、事業完了後、しっかり事業の効果が出ているのか、さらには、この事業以外に次に事後評価するときどういう視点で事後評価をしたらいいのかという次につながる議論にしたいと思いますので、ぜひ、皆様から活発なご意見をいただければと思います。よろしくお願ひいたします。

本日は全て道路事業の事後評価でございます。

合計で六つありますが、最初に①から③までの事業をご説明いただきまして、皆様から

ご意見をいただき、それが終了してから④から⑥までをご説明いただき、また皆さんからご意見をいただくという二つに分けて審議を進めていきたいと思っております。

まず最初に、①の深川・留萌自動車道（一般国道233号）幌糠留萌道路、②の旭川・紋別自動車道（一般国道450号）丸瀬布遠軽道路、③の一般国道44号根室道路について、3件続けて事務局よりご説明をよろしくお願いいたします。

（1）道路事業 事後評価結果準備書について

- ①深川・留萌自動車道（一般国道233号）幌糠留萌道路
- ②旭川・紋別自動車道（一般国道450号）丸瀬布遠軽道路
- ③一般国道44号根室道路

（上記事業について、事務局より資料2-2（1）、資料2-3（1）、資料2-4（1）を説明）

○高橋委員長 ありがとうございます。

ただいま事務局より、①から③までのご説明をいただきました。

どの事業からでも結構ですので、ご意見やご質問をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○西川委員 新しく道路をつくる場合に、並行して既存の道路がある場合、既存の道路の交通量が大きく減って新しいほうに移っていくということが起きているのですが、既存の道路の利用率はどんどん下がっていってしまうのでしょうか。もしくは、地域住民の生活道路としての役割が大きくなることで、道路の役割分担ができていくのか、その辺りの実態を教えてくださいたいです。

○高橋委員長 道路の使い方について、いかがですか。

○事務局（小林） 道路の整備により、既存の道路は、地域住民の方々が使いやすい道路になります。

これまでは、長距離移動する物流などの交通も現道を通っていたため、小学生などが利用されているスクールゾーンを大型車両が速いスピードで走行するなど、生活交通と物流交通などが混在していました。それは、今回説明した3事業以外のこれから説明する道路についても同じような状況でございます。

特に高速道路を整備することで、目的とする交通も大きく転換が図られますので、長距離移動する交通は速度を確保して信号や横断者の心配等もなく走ることができ、地域住民の方々も、大きい車両や速度を上げるような車両が高速道路へ転換されることで、より身近に安全な道路としてお使いいただけるようになっていくと考えているところです。

○高橋委員長

そのほかございませんか。

○千葉委員 深川・留萌自動車道の16ページの計画交通量を見ますと、傾向として全般的にコロナがあって減少していますというお話はあったのですが、ここだけが他事業に比べ一気に減っています。

先ほど西川委員がおっしゃったように国道の方の役割が大きくなっているのか、または、物流が抑えられたエリアなのか、教えていただけますか。

○事務局（小林） まず、16ページでお示ししている計画交通量ですが、それぞれの時点での交通量推計となっており、平成17年の再評価時点で8,300台というのは、未事業化区間も全て整備されたフルネットでの平成11年の交通量調査を基にした推計です。今回の事後評価では、事業化ネットということで、事業化されているものまたは開通箇所ネットワークによる計画交通量です。

計画交通量のベースとなる将来交通量推計を行い、幌糠留萌道路では、平成11年と平成27年時点のOD調査を基に将来人口を推計しながら交通量を算出します。留萌は将来推計人口が0.7倍ぐらいまで減っておりまして、計画交通量の減少の要因として大きく効いていると思われま。

旭川と留萌を結ぶことを目的としているODは、さほど減っていませんが、計画交通量がそれだけ減っているのは、人口の減少が推計結果に影響を与えていると想定しております。

実際の交通量ですが、7ページに整備前後の交通量を示しているとおおり、若干の減少傾向ではありますが、トータルの交通量は、さほど大きくは変わっていません。現道の交通量が大きく減って、その分が幌糠留萌道路に乗っていただいていることを確認しておりますので、引き続きこの道路への転換が進めばと考えています。

○高橋委員長 やはり人口減少が一番大きいのでしょうか。それがトリップ数に直接影響してきますので、そのあたりが反映されているということだと思います。

○高橋委員長 そのほかございませんか。

○吉川委員 幌糠留萌道路と丸瀬布遠軽道路についてです。

計画時に比べて、総事業費が1.5倍になっています。その理由として、軟弱地盤や埋蔵文化財が出てきたり、物価上昇というのはよく分かるのですが、具体的に、当初設計で想定できなかったこと、どのような設計をされていたか、当初と何が違って事業費が上がったのかを教えてください。

○事務局（小林）

事業化時、地質データなどは既存の文献やほかの事業で知見が得られているものを参考に事業に着手し、事業を進めていく上で用地取得後に地質調査を実施した結果、軟弱地盤区間の対策費の増加などがありました。

幌糠留萌道路については、留萌大和田インターチェンジの追加整備により、事業費が増加しております。

トンネルについては、トンネル掘削をしながら追加ボーリング調査等を実施してござ

すが、当初想定よりも地山が悪く、掘削パターンの変更や、断面厚の変更、また、掘っていく上で崩落しないよう補助工法を追加しており、費用の増加につながっています。

丸瀬布遠軽道路については、埋蔵文化財についても、事業実施前は既応文献調査で推定をしますが、実際に現地に入りまして、教育委員会とも確認し、現地で包蔵地調査を行い、試掘をした上で、調査の必要の有無を判断した結果、追加の調査が必要となり、コストを上げる要因になっております。

○高橋委員長 そのほかございませんか。

○武者委員 以前もほかの事業で指摘した件なので、繰り返しにはなるのですが、①から③は、不採算路線であるとJRが既に公表している路線と競合する道路です。留萌に関してはもう既にJRは廃線になっていて、丸瀬布と根室も単独では維持できないので路線維持には地元と協力しないといけないということです。道路が開通して一見便利になるということは、人口減少の時代で別の不採算なところが出てくると思います。

例えば、道路整備がされて都市間バスの利便性が向上すると、反面として、JRの利便性が低下するということでもありますので、負の側面を考えつつ、それでもプラスの側面が多いのだよということで、今後、整備していかないといけないのではないのかと思っています。

根室道路に関しては、それに加えて、既存の高速道路と接続していない飛び地のような状況で整備されているということで、道路の利便性向上に非常に重要なネットワーク効果がないということがあります。その意味でもちょっと非効率なのではないかと考えております。

こういった整備の仕方は前々から疑問に思っています。本来、同じ距離の道路をつくるのであればもっと効果が得られるはずなので、意見として残しておいていただきたいと思っています。

○高橋委員長 ご意見としてお伺いしますけれども、何かお答えはありますか。

○事務局（小林） JRの話につきましては、道路と鉄道は当然目的も違えば、輸送能力は鉄道のほうが非常に優れておりますので、どちらかを選ぶのではなく、どちらも必要な機能だと思っています。

高速道路の整備によってJRを圧迫していくのではないかというご意見をお伺いすることもあります。全くないわけではないと思いますが、過去の状況を見ますと、昭和62年の国鉄民営化前に輸送密度が大分下がってしまっていて、その後は若干下がっている状況を確認させていただいているところです。

一方で、無料の高規格道路が初めて開通したのは平成10年ですので、大きく減ってしまっている時代を超えて、高速道路の整備が進んでいるという実態もございます。

ですので、影響が全くないわけではありませんけれども、それぞれの機能分担を図りながらの整備は進めさせていただいていると考えています。

また、計画交通量を出す場合の交通量配分も、道路、空港、鉄道のそれぞれの機能で分

けたうち、道路に切り分けたものをベースにしております。それは開発局だけではなく、全国の推計の仕方としてそういう取扱いをさせていただいているところでございます。

ご回答になっていなくて恐縮なのですが、以上でございます。

○事務局（小林建設部長） 道路の整備の仕方でございますけれども、このように、単独の箇所で実施するような場合につきましては、ネットワーク効果も最終的には目指すのですが、根室道路の11ページでもお示ししておりますように、現道に交通障害があったり、土砂災害や洪水の危険性があるようなところで、近々に改修すべき事案のあるところにつきましては先行して整備させていただいているということでございます。

○高橋委員長 ネットワークについては、どこから作り出すかは大変重要な問題なのですが、まずは、課題が大きいところからということがあると思いますし、最終的には全体のネットワークをつくっていくということだと思います。

鉄道の話はご意見としてお伺いしますけれども、この会議で議論できることの限界もありますし、総合交通体系の話も含め、重要な課題でありますので、しっかり認識していただければと思います。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○西川委員 今のお話に関連して、後半についてです。

根室道路の地域の特殊性を考慮した便益額がほかの事業に比べて非常に大きいのですが、特に重要な道路だから、緊急性が高いからといったことが加味されたことによって大きくなっているのでしょうか。

○事務局（小林） 16ページの根室道路の参考値とさせていただいている数値についてですが、この事業は一体評価ということで、北海道横断自動車道の本別ジャンクションから根室までの区間で一体評価を行った便益の参考値となっております。

一体評価として、ほかの事業と比べると、結果的にこういった便益の数字が大きくなっています。

○高橋委員長 そのほかございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○高橋委員長 それでは、今の3事業の最終的な評価については、次の三つの事業を説明いただいてからまとめてしたいと思います。

続きまして、④の道央圏連絡道路（一般国道337号）泉郷道路、⑤の一般国道36号白老拡幅、⑥の一般国道334号真鯉道路について、事務局よりご説明をお願いいたします。

（1）道路事業 事後評価結果準備書について

④道央圏連絡道路（一般国道337号）泉郷道路

⑤一般国道36号白老拡幅

⑥一般国道334号真鯉道路

(上記事業について、事務局より資料2-5(1)、資料2-6(1)、資料2-7(1)を説明)

○高橋委員長 ありがとうございます。

後半の3事業について、皆さんからご意見をいただきたいと思います。

どの事業からでも結構ですので、ご質問やご意見をいただければと思いますが、いかがですか。

○朝倉委員

泉郷道路の事業効果で企業立地の促進がありまして、半導体工場が立地予定ということですが、もともとこういったことも期待して道路をつくられたのかどうか、お聞きしたいです。

事業化後に、半導体が進出してくることが決まったのかなと思うのですが、整備効果のメインになっていたのか、道路を計画されたときにどういった形で考えられていたのか、お聞きしたいです。

また、新しい道路をつくる時に企業誘致も考えて計画することもあるのかどうか、または、決まっています道路をつくるということもあるのかどうか、教えてもらいたいと思います。

○事務局(小林)

事業化が平成13年で、半導体施設の誘致が計画される前ですので、当然、それが目的の事業化ではなく、苫小牧港、新千歳空港、石狩湾新港と、道内の物流の搬入・搬出拠点となっている非常に大きな空港、港湾を連絡するような道路としてこの道路自体は事業化されて、整備が進んできたところです。

10ページで企業立地の促進を取り上げさせていただいておりますが、半導体企業が来る前から、長沼町や南幌町、江別市など、泉郷道路沿線には工業団地もございまして、この道路が整備されることで港や空港への連絡性もより向上するということがございます。

そういった中で、半導体施設の企業立地もございましたので、近年の大きな動きにもなっており、千歳市だけでなく、周辺自治体の工業団地もいろいろな予定を立てられるなど、活発になっておりますので、今回はこのような形で取りまとめさせていただきました。

企業の進出に合わせて道路整備を行うかという、そういうことはございません。高規格ネットワークは、全国1万4,000キロというネットワーク計画の中でこれまで整備を行っているところです。拠点間を結ぶ道路の整備がありますので、企業の建設ができたからそこに向けて道路を整備するというのは、今まではありません。

一方で、白老拡幅は、交通需要が大きく変化することで、これまで2車線で道路をご利用いただいていたところの交通量が大きく増えることで、混雑や渋滞、事故が増えている現況を確認した上で、2車線を4車線に拡幅するとか、バイパス的な整備をしたほうが安

全で効果的であれば、現況調査などを重ねた上で道路整備の検討などを行います。

○高橋委員長 総合交通や第9期北海道総合開発計画も含め、大きな計画の中で道路ネットワークも考えながら、各自治体の皆さんや北海道、国も土地利用を考えていくときに道路もあるということです。

○事務局（小林） おっしゃるとおりでございます。

○高橋委員長 そのほかございませんか。

○西川委員 今の議論に関連して、意見です。

北海道は人口が減って過疎地も多くなっていく中で、総合計画などが逆の方向に見直されることは今まであったのか、あるいは、これから見直されることはあるのでしょうか。

○事務局（小林） 現在、第9期北海道総合開発計画に基づき、道路だけではなく、いろいろな事業計画や目標を掲げております。

その中でも道路については、広域道路ネットワーク計画はありますけれども、ネットワークとしてまだつながっていないところは、地域の状況や地域の課題などを総合的に評価した上で、別線でのネットワーク整備が妥当なのか、既存の国道を改良することでその機能が確保できるのかといった評価を計画段階評価の手続を踏まえ検討し、事業を進める場合は、地域の声も確認し、有識者委員会の中でご議論をいただき、どういう整備が必要なのかをしっかりと議論、評価させていただいた上で事業の計画を進めてまいります。

ですから、道路の整備の進め方や地域にとってどういう整備の仕方が必要なのかをしっかりと丁寧にご議論させていただいた上で、事業を進めるか進めないかなど、しかるべき判断をし、事業を進めております。

○高橋委員長 人口が減るから道路が要らなくなるという話ではなく、人口が減るからこそ、必要ところは必要だと言わなければいけないということも重要だと思います。

やり方についてはいろいろ議論をしなければいけないですし、皆さんの合意を取らなければいけないと思うのですけれども、人口が減るからこそどういうものがいいのか、生産空間の議論も含めてやっていく必要があるのではないかと考えています。

○事務局（小林） 北海道は広域分散型の地域構造になっており、人口が少ない中でも生産空間で農業、漁業、林業の下支えをしていただいている方がたくさんおられますので、農業事業などで基盤整備をして効率化しながらも、そういったところとしっかり結ぶことで、食料生産だけでなく、北海道に求められている機能を担うということで、第9期の計画を持っております。道路もそういった土俵でしっかりと議論をさせていただきます。

○高橋委員長 かなり大きな議論になってしまうので、具体的なこの三つの事業についてもう少しご質問やご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○鈴木委員

今まで、社会的割引率が4%で、今回も全部4%の結果が出ていると思います。前回ぐらいの事業から、参考までに2%、1%のパターンも見ましようということだったのですが、今回の道路では全部4%しか示されていないと思います。

可能であれば、1%と2%も見たほうが分かりやすいですし、特に一番最初の幌糠留萌道路のB/Cが1.04のように、結構微妙だなと思うようなときにはそれもあったほうがいいと思います。出さなかった理由があるのかもしれませんが、やはり出したほうがいいのではないのでしょうか。

もう一つは、高速道路があることによって、例えば、今回の帯広のようにものすごい大雪が降ったときに、かなり移動を助けられた、行けなかったところに行けるようになった、あるいは、冬期の大規模な市街地の交通障害を解消するのにものすごく効果がありましたよということがあるかなと思うのですが、こういうことこそ地域の特性を考慮した便益だと思います。冬期の災害による寸断を防止できた、災害復旧が早く実現できたというところの便益こそ重要ではないかと思うのですが、そのあたりが残念ながら入っていません。

お願いですが、今後、気象がどんどん荒くなってくると冬期の通行止めなどが全国的にもっと起こってくるのではないかと思いますので、ぜひ、開発局でこういうことの効果がありますよと定量化できる方法ができれば、特に日本海側の雪が多く降る地域の特性も考慮した便益も入れられるのではないかなと思うので、ぜひチャレンジをしていただけるとありがたいです。

災害が起こったときの便益は、河川や港湾分野はいろいろな分野で定量化できているのかなと思うのですが、道路は道路、港湾は港湾、河川は河川ではなく、開発局の中での分野間での知見の交換などがもっとあったほうがいいかなと私は思うので、そういったことも今後やっていただくと非常にありがたいです。

ほとんど意見になってしまうのですが、以上です。

○高橋委員長 重要なお意見だと思います。

まず、社会的割引率は、今回、あえて出さなかったのですか。それとも、出さない理由がありましたか。

○事務局（小林） 全国的な取りまとめの中で、現時点におきましては、新規事業採択時評価と事業再評価においては社会的割引率の1%、2%も参考として示していこうというルールになっているのですが、事後評価につきましては、委員がおっしゃられたとおり4%での整理というのが現状でございます。

今後、事後評価についても事業再評価などと同様の動きなどしっかり確認しながら丁寧に整理させていただければと考えております。

二つ目の冬期の便益やリダンダンシーは非常に重要な視点だと思いますので、しっかりと整理していきたいと思っております。

数字やお金にすることがなかなか難しいところもあるのですが、今ご意見をいただきましたとおり、他部門もございますので、参考にしながら、引き続き、いろいろな知見を得て、定量化できるよう検討してまいりたいと思います。

○高橋委員長 前回、参考値を出そうという議論があって、今回、こういう形で出てきていますので、この会議の意義は、いただいたご意見をどうやって取り入れて次の事後評価

につなげるかということですから、しっかりそのあたりを考えていただければと思います。

二つ目は、冬期の便益は、CVMでやるしかないのかなというところもありますし、これも当然限界がありますから、そのあたりもほかの部局と議論しながら、道路でもぜひCVMの効果を出していただければと思います。

今回も出ていますよね。最後の地域住民の不安の解消の値は、CVMの値ですよ。

○事務局（小林） そうです。

○高橋委員長 今後とも、少しずつブラッシュアップしていきながら出していただければよろしいと思います。

○事務局（小林） 承知いたしました。

○高橋委員長 ほかにご質問やご意見はございますか。

○千葉委員

真鯉道路についてです。

ご説明の中で落石防止を目的とした事業ということで、ウトロ地区には大型宿泊施設がありますので、落石防止は大変効果のある事業だと聞いていました。説明資料10ページに土砂崩れの現状と書いた写真があります。具体的にどのような工事をし、出来上がりがどのようなになったのか資料からは分かりませんでしたので、教えていただけますか。

○事務局（小林） 10ページの写真は、斜面が崩れて道路に至ってしまっている状況です。全ての事業で同じ工法をするわけではないのですが、真鯉道路は、現地調査をしまして、フリーフレームという構造で解消しております。

地域によって、地下水の水位の高さや斜面の土質によって工法は変わりますが、ここについてはフリーフレームの工法で現地対策しております。

○高橋委員長 そのほかございますか。

○武者委員

白老拡幅は事業化が平成29年で割と新しく、ウポポイの開業を見越した事業かと思えます。しかしながら、16ページの表に観光効果や地域活性化の効果といったものが入っていない理由について教えてください。

もう一つは、真鯉道路についてです。

こちらは防災面の効果が高い事業で、B/Cは計算していないというご説明でした。その代わりに、地域住民の不安の解消という指標が入っています。CVMで計測しているという話でしたが、直近でその値は試算されているのでしょうか。

知床地域は、令和4年の観光船の事故があって防災上の空白地域だということが大々的に言われたと思うのですが、整備がその前なのか、後なのか気になっています。後であれば、住民の不安もかなり高まっているので、過大に推計されているのかと思います。事故前であれば、人口の少ない地域ですので、355億円は結構大きいと思うのですが、事故の前であってもこれだけの大きな試算が出てきたのはなぜか、教えていただきたいです。

○事務局(小林) 白老拡幅で、観光の効果が示されていないということについてですが、具体的には、幌糠留萌道路では16ページで観光期の効果を示させていただいていますが、夏期に平常時の1.2倍以上の交通量が連続して発生する日数を算出し、夏期観光期のアクセス向上として参考値の算出をしております。

白老拡幅の区間については、残念ながら夏期観光期に、平常時に比べて1.2倍になる日数がなかったため、便益の算出をしております。

観光期の算出については、現在の平常時の1.2倍でいいのかなどの検討や、冬期の観光で便益が出せないのかというご意見もいただきましたが、通常時と比べると冬期はどうしても交通量が減ってしまうので、交通量での効果は示しづらいですが、一方で、特に北海道は冬期観光や流氷観光も盛んな地域でございますので、効果を算定することができないかなど、検討が必要です。現状では夏期の1.2倍を超える連続した日数が白老拡幅ではなかったため、算出しておりません。

参考値でございますので、今後、確認しながら、よい方法があれば検討してまいりたいと考えております。

真鯉道路の地域住民の不安解消についてでございますが、こちらの元となる支払意思額につきましては、観光船の事故の前にまとめているものです。これもいろいろな出し方がありますし、CVMの出し方は時間も費用もかかるので、どういう頻度やエリアで出せばいいのかを今後も整理していかなければならないなと思っています。

現状は、事故以前に支払意思額として算出したものに、このエリアに影響する可能性のある市町村を、OD調査などで具体的に抽出した上で算出させていただいているところでございます。

○武者委員 私自身は便益が過大推計ではないかという意見を言うことが多いのですが、白老拡幅に関しては逆です。交通量が1.2倍になる日がないということでしたけれども、そこがカウントできないというのは残念ですし、事業化の年次も考えると確実にウポポイ対応の道路だと思っておりますので、観光効果はぜひ入れたいところです。また、ウポポイは冬場も観光客が増えているので、ウポポイの開業の前後で冬場だけ比べたら増えているのではないかと思います。

真鯉道路は事故の前の推計ということなので、事故の前であってもこれだけ大きく出ているということは、特殊な道路なのだということが分かりました。

○高橋委員長 1.2倍に関しては、もう少し検討されたほうがよろしいのかなと思います。観光のご専門の方もいらっしゃいますので、そのあたりもご検討ください。

CVMは、お金の支払う方法で数字がばらついてしまうので、自分のお財布から直接出すのか、寄附があるのかも含めて考えないと、この値自体はなかなか確定できないので、そのあたりも含めて検討していただければと思います。

防災に関していえば、不安解消の値を出していただいて、参考値として示してくださいということが皆さんの要望だと思いますので、よろしく願いいたします。

ほかにございませつか。

(「なし」と発言する者あり)

○高橋委員長 今まで6件の事業について事後評価のご説明をいただきました。

基本的には、事業の目的も達成され、事業の効果も発現しているということでございませ。

このように、事後評価をすることによって、参考値のような新しい効果についても議論することが事後評価の議論の意義であるという事を確認できたのかなと思ひます。

今回の6件は、事務局案が妥当であるということで皆さんよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○高橋委員長 ありがとうございます。

今日の議論に関しては議事録に残していただいて、次の事後評価の議論に反映できるようにしていただければと思ひます。

それでは、今日で終了の委員の方が3名いらっしゃいますので、感想で結構ですので、一言ずつお話をいただければと思ひます。

西川委員からお願いいたします。

○西川委員 大変お世話になりました。

この委員に就任してから、今まで経験したこともない、これからも多分経験しないだろうことをたくさん勉強させていただきました。

巨大な事業であり、巨額な事業費であり、すばらしい技術であり、特に現地視察のときにそういったものを目の当たりにして、公共事業とはどのようなものか知ることができました。

一方で、事業審議委員会は、本当に難しい委員会でした。既に走り出している事業や終わってしまった事業に対して自分がどういった意見を言うべきなのか、どうすれば次の事業につながっていくのかを常に悩みながら発言してきました。少しでもお役に立てたならば幸いに思ひます。

最後にお願ひです。

私は自然環境の保全や生物多様性の保全を専門にしているのですが、気候変動によって、自然環境といえども、人の手を加えて管理をしなければ維持できないような時代になったと私個人は考えています。

そういった中で、開発局さんの事業でも、既に釧路などでも取り組まれています、いろいろな公共事業の中で、再生技術の開発や実践に取り組んでいただけたらうれしく思ひます。

どうもありがとうございます。

○高橋委員長 吉川委員、お願ひします。

○吉川委員 この委員会は、6年間やらせていただきました。最初は、先ほど西川委員も言われたように、どういうコメントをすればいいのかなと戸惑ったりもしました。

6年間の感想ですが、公共事業なので、かなり大規模で、全ての人が大賛成というのは絶対にないと思います。例えば、地先の人の土地を買わなければいけないですとか、その道路ができたなら、先ほどJRの話もありましたが、そういった兼ね合いもありますので、大賛成というのは多分ないと思いますが、その中で、ある一定の数値的な根拠をもってB/Cがあるのかなと思います。

B/Cには、時間的な変化があり、まず、Cに関しては、当初設計で細かく調査できていないということがあって、実際に調査していたら、当初とは違う地質が出てきたり、文化財が出てきたり、当初と違うコストがかかることがあるので、当初設計のCは概算であって、それを正しいと考えないほうがいいのではないかなと思っています。

ほとんどの事業はコストが増で、減のところは1件あったかなかったかだったと思います。だから、概算として考えるべきかなと最近は思っています。当初はこれぐらいの予算だったけれども、例えば、ダムなんかはかなり上がったときもありましたし、自治体と違うというのが公共事業の一つの大きなポイントかなと思います。

Bについては、道路に関しては3便益しか見れないというルールがあります。実際は、救急、観光、災害もありますし、副産物かもしれないませんが、企業誘致というプラスの面がかなりたくさんあるにもかかわらず、3便益しか見れないというルールに縛られながら、Cは大きくなるので、どうしてもB/Cが小さくなってしまいうというのが全体的に見えてきて、Bがなかなか上げられなくてご苦労されているのかなと思います。

第9期北海道総合開発計画で、観光や地域空間を維持という役割があるにもかかわらず、Bに盛り込めていないのはちょっとおかしいのではないかと思います。ルールもありますが、せっかくオール北海道でやろうとしていて、Bに出ているのにそれが盛り込まれていない、Bが減ってCが大きくなるというジレンマがあります。

Cについては、物価上昇もありますので、当初から絶対に上がるという理解をさせていただいて、Bについては、努力させていただいて、北海道総合開発計画とすり合わせて上げていただきたいと6年間ずっと見ていて思ったところです。最初はそういう考えはなかったのですが、勉強させていただいてそういう気持ちに至りました。

北海道は日本国内にとってもかなり重要な位置だと思っていますので、通常のBにとらわれずに日本全体のことを考えながら北海道の事業を進めていっていただきたいなと思います。

6年間、どうもありがとうございました。

○高橋委員長 鈴木委員、お願いします。

○鈴木委員 6年間、本当にありがとうございました。

1か月前ぐらいに、今までの人生の中で公的な委員会を何個やってきたのかを数えてみたら、70幾つでした。その中でも最も勉強になった会議がこの会議だったなと改めて感じたところです。

専門家でも、ある領域の専門だけで集まるとどうしても視野が狭くなっていくのですが、この委員会は非常に広い方々と非常にいい議論ができ、自分自身の視野もすごく広がります。

したし、本当に勉強になったなと感謝しているところです。

6年前は、正直、どうしてこんなにコストばかりが上がってしまうのかと直感的に感じたところなのですが、話を伺うと、いかんともし難いところがあるなということも学びました。

我々は6年ずっと聞いているので分かるのですが、一般の国民の方々は、そういったところはほとんど分からないまま、とにかく公共事業はどんどんお金が上がってしまうよねという印象しかない状況になっているかなと思いますが、技術者としての誠実性を持って、残念ながらここまでしかできないのだという説明をしっかりと尽くすということに限ると感じているところです。

Bについても先ほどもお話があったのですが、精密に測れないからどうしてもそれしか使えないという話ではないだろうと感じます。ですから、今後、日本では人口が減ってきて、北海道と同じような状況になるとすれば、北海道開発局さんは本当に優秀な方々が多いので、そういったことを見越した上でも、こういったこともできるのだということ、ぜひ、日本のトップを走るぐらいの気概を持っていろいろなものにチャレンジしていただくことが今後の日本の公共事業を取り巻く上ではすごく重要になってくると思います。開発局さんだからこそできることに恐れずにチャレンジしていただけるとありがたいなと思います。

本当に勉強になる6年間でございました。ありがとうございました。

○高橋委員長 突然の振りにお応えいただきまして、どうもありがとうございます。

皆様の意見を反映して、次の審議委員会もより有効な議論になるように続けていきます。

本当にお疲れさまでございました。ありがとうございます。

最後に、事務局から何かございますか。

○事務局（宮藤） 特にございません。

○高橋委員長 ありがとうございます。

それでは、本日用意した議事は全て終了いたしましたので、事務局にお返しいたします。

3. 閉 会

○事務局（宮藤） 委員の皆様、長時間にわたるご審議をありがとうございました。

本日を持ちまして、令和6年度の事業審議委員会の全ての審議を終了いたしました。委員会の開催にご理解、ご協力を賜りましたことに心より感謝申し上げます。

皆様、ありがとうございました。

以 上