

令和4年度

北海道開発局事業審議委員会（第4回）

議 事 録

日 時 令和4年1月17日（火）10：00～11：58

場 所 TKP 札幌駅カンファレンスセンター ホール 2B

1. 開 会

○事務局（石川） 定刻となりましたので、ただいまから、令和4年度第4回北海道開発局事業審議委員会を開催いたします。

進行を務めます、北海道開発局開発監理部次長の石川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本委員会はペーパーレスでの会議ということで、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、こちらをご参照ください。

なお、本委員会終了後、北海道開発局ホームページに本日の資料を公開いたしますので、必要に応じてご確認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、ファイル名の先頭に01から15までの番号をつけております。事務局から説明する際は、資料番号に（1）がついた資料を用いて説明させていただきます。

資料の不足やタブレットの不具合などありましたら、審議中でも事務局にお申し出ください。よろしくお願いいたします。

本日は、吉川委員が都合によりご欠席で、8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。

ここで、審議に先立ちまして、昨年12月14日に北海道開発局から報道発表させていただきました北海道横断自動車道建設工事に係る不適正事案について、建設部長の谷村より委員の皆様にご説明させていただきます。

○事務局（谷村） 建設部長の谷村でございます。委員の皆様には日頃よりお世話になっております。

本日ご審議いただく北海道横断自動車道 本別～釧路間で、釧路開発建設部が発注しました平成29年度、平成30年度、平成31年度の工事におきまして、地権者の要求に応じて工事費計算の不適正な処理によって、用地補償に関する契約と重複した内容の工事を実施したということを確認したところでございます。

そこで、事実関係の解明、原因究明、また再発防止のあり方の提言を行うことを目的として、昨年12月20日に第1回の第三者委員会を開催し、現在、検討が進められているところでございます。

不適正事案は、令和2年度に実施した前回の再評価以前の事案でございます。今回の再評価は、これまで執行した事業費に加えまして、令和2年度以降に生じた事象による増額を含めた事業費として算出しています。そういった経緯を踏まえて、ご審議いただきたく思います。

不適正な処理を行ったということで、北海道開発局としては、コンプライアンスの徹底と信頼・信用の回復に努めたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○事務局（石川） それでは、この件につきましては、以上とさせていただきたいと思いますが、蟹江委員長、よろしいでしょうか。

○蟹江委員長 はい、結構です。

○事務局（石川） それでは、委員会を進行させていただきます。

以降の審議を蟹江委員長の進行でお願いしたいと思います。

2. 審 議

○蟹江委員長 委員長を仰せつかっております蟹江でございます。

本日は、道路事業が7件ございますけれども、二つのブロックに分けて審議を進めていこうと思います。

最初は、①北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路から④日高自動車道 静内三石道路（静内～東静内）までの4件について事務局から説明をいただいて、審議に入りたいと思います。

それでは、説明をお願いします。

道路事業の再評価について

- ① 北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路
- ② 一般国道44号 尾幌糸魚沢道路
- ③ 日高自動車道（一般国道235号）厚賀静内道路
- ④ 日高自動車道（一般国道235号）静内三石道路（静内～東静内）

（上記について、事務局より資料説明）

○蟹江委員長 ありがとうございます。

皆さんからご意見・ご質問等ございましたらマイクを使ってお願いします。

相浦委員、どうぞ。

○相浦委員 今回の審議案件には、濁水処理施設の規模の見直しが含まれています。計画段階では、日本トンネル技術協会の1983年の調査報告に基づいて湧水規模が設定されていますが、今年度の道路事業の中で3件の審議がこれに起因していますが、モニタリング技術の進歩や気象などの自然環境の変化などを考えた場合、40年前の調査を基に設計することの妥当性などは、どう捉えたらよろしいでしょうか。

○事務局（阿部） 今回の対象トンネルは調査研究結果と見合わない事象が発生し見直しを行っていますが、調査研究結果に見合うトンネルも実際にございます。

事業化時点でトンネルの地山をどう評価するかというところが課題と考えてございます。事業化時点で不可視部分のリスクも考慮した事業費を設定することによって、このような増額がなくなると考えていますので、今までの知見も踏まえながら事業費設定について取り組んでまいりたいと考えてございます。

○蟹江委員長 西川委員、どうぞ。

○西川委員 濁水処理施設で処理した水はどうなるのかということと、当初想定されていた水量よりも実際は相当大きかったということで、地盤沈下など周辺への影響はないのか教えてください。

○事務局（阿部） 濁水処理施設で処理した処理水につきましては、pHや浮遊物の浮遊量などを適切に管理した上で河川等へと放流してございます。

静内トンネルにつきましては、まだ設計段階であり、現地は掘削していない状況なので今の時点では分からない状況ではありますが、周辺環境も調査しながら工事を進めることとしてございますので、影響が出た際には適切な対応をしてみたいと考えてございます。

○蟹江委員長 ほか、いかがでしょうか。

鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 二つありまして、一つ目は、軟弱地盤で事業費が増えるのは仕方ない部分があるというのは十分理解しつつも、このコストは少ないに越したことがないということだと思います。他の工法などの代替も含めて複数案で比較した上で、どういう検討状況だったかが一つ目です。

二つ目は、ワイヤロープへの見直しは交通事故対策としての有益なものと思いますが、費用便益分析で計上されているかどうか資料の中で読み取れなかったもので、いかがな状況かの二つを教えてください。

○事務局（阿部） まず一つ目の軟弱地盤対策ですが、当初、軟弱地盤層がそんなに厚くないことが想定されていたことから、緩速載荷盛土工法といった軟弱な地盤に時間をかけて圧密をすることで対応可能と判断してございましたけれども、部分的に軟弱地盤層が厚いところにつきましては、軟弱地盤の状況を考慮した複数の対策工法により比較を行った上で、深層混合処理工法などの最適な工法に見直すこととしてございます。

二つ目のワイヤロープへの見直しにつきましては、総便益の中に交通事故減少便益が入ってございますけれども、ワイヤロープの整備により便益が変わるものではございません。

○鈴木委員 ワイヤロープへの見直しについては、正面衝突事故が起こると重大事故になってしまうものが、ほぼゼロになるとすると、相当大的い安心感につながると思うので、便益について検討いただけるとより適切な評価になると思います。

○相浦委員 今、鈴木委員からお話があったとおり、このワイヤロープの敷設による効果は、非常に高いと聞いており、北海道トラック協会の発案で全国に広がったものと記憶しております。乗用車だけではなくて、トラックの走行時の安心感であるとか、事故の減少・軽減にも相当寄与していると言われておりますので、ぜひ検討をお願いいたします。

○蟹江委員長 効果が大きいのは皆さん知っていて、今、ご指摘があったように、対向車線へ飛び出して正面衝突する事故というのは大幅に軽減されているはずなのです。それを

お金で示すルールはないかもしれないけれども、どのくらい件数が減ったかといったデータを出すことは、費用の増額の理由としては十分説得力のある資料だと思うので、ご検討いただけたらと思います。

ほか、いかがでしょうか。

岡田委員、どうぞ。

○**岡田委員** 工法の見直しというのは、どのタイミングで、どんなことを前提に比較されているのか、分かる範囲で教えてください。

○**事務局（阿部）** まず新規事業化のときに事業費を設定してございますが、次のステップとして用地買収後に実施しております地質調査結果等に基づく設計段階、その次のステップとしては工事着手段階というのが変更するタイミングになろうかなと思っていません。

その精度を最初から高めることが非常に重要と考えてございますが、どうしても地質やトンネルというのは、実際に着手してみないとわからないという部分がありますので、当初からリスクを考慮した事業費を設定ができるような取組を進めてまいりたいと考えてございます。

○**岡田委員** 道路工事の多くは公共事業だと思いますが、工法を新しく検討していくときに、どのくらい情報収集をして工法を検討しているのか、もう少し具体的にお聞かせ願えますか。

○**事務局（阿部）** いろいろな工法や新技術がありますが、新技術を含めたいくつもの工法について、設計段階で経済性、効率性も含め総合的に判断してございます。

この設計を基に工事を発注いたしますが、現地に入って条件が異なる部分が生じた場合には、受注者と協議を行い、工法の変更等を行います。

○**蟹江委員長** これらの事業は、北海道の東西方向を結ぶネットワークとして極めて重要な幹線で、特に津波災害や地震災害が想定され、早期完成を求めるという地元の声もありますし、B/Cも確保されている点から、提案のとおりでよろしいかと思いますが、いかがでございましょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○**蟹江委員長** それでは、先に進めさせていただきます。

次のブロックでは、⑤一般国道5号 倶知安余市道路（倶知安～共和）から⑦北海道縦貫自動車道路 七飯～大沼について、説明をいただいて、その後、質疑に入りたいと思います。

道路事業の再評価について

- ⑤ 一般国道5号 倶知安余市道路（倶知安～共和）
- ⑥ 一般国道5号 倶知安余市道路（共和～余市）
- ⑦ 北海道縦貫自動車道 七飯～大沼

(上記について、事務局より資料説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

今、ご説明いただいた倶知安余市道路の倶知安～共和と共和～余市、それと北海道縦貫自動車道の七飯～大沼の三つでございます。

ご質問・ご意見等ございましたらお願いいたします。

加藤委員、どうぞ。

○加藤委員

二つ確認なのですが、七飯～大沼や、先ほどの共和～余市でもそうなのですが、トンネル施工にかかわる基準の見直しで、吹付コンクリート材料に含まれている二酸化アルミニウムナトリウムが厚労省で毒物・劇物に指定されたから、成分を含まないものへ見直しを図るということで、こんなに額が上がるものなのかというのが一つと、もう一つは、既存のトンネルでは既にこれが含まれているものがあると、環境や人間に影響することがないのかという、その2点、教えてください。

○事務局(阿部) この材料費につきましては、市場価格を参考にしてございまして、私どもが決められるものではなく、流通の状況を踏まえて毎年単価設定されていますので、それに基づいて積算させていただいてございます。

これまでつくったトンネルには、二酸化アルミニウムナトリウムが含まれているものが使われているわけですがけれども、吹付コンクリートは既に固化していることから、影響はないものと考えてございます。

○加藤委員 分かりました。

○蟹江委員長 ほか、いかがでしょうか。

大槻委員、どうぞ。

○大槻委員 全体の話になって恐縮なのですが、事業期間の問題で、多くの事業で予算の増額、事業期間の延伸を繰り返していますが、そもそもの事業計画を組むときに増額部分の要素をどれだけ見込んでおくかという予算組みに問題があるのではないかと思います。

民間企業だと絶対こういう予算の組み方をしないわけです。あとで予算が膨らんで、工期が伸びましたなんてあり得ないと考えています。

予算増額や事業期間延伸のリスクはある程度見込んでおいて、事業が終わったときに予算が余っていてもいいわけで、そういう予算の組み方をどのように考えるかということと、事業期間が5年延びると言うのですけれども、5年の中で逸失する便益があるわけです。期間が延びずに道路がつながっていたら、災害時や物流や観光で役に立つと思います。

例えば、事業期間が延びてしまうと、道路がつながることを見込んで投資を見込むとか、企業を誘致するとかという話ができなくなります。国の予算もあって簡単な話ではな

と思うのですが、先ほど言った事業期間が延びることで逸失する部分の評価もどこかにあってもいいのではないかなという意見です。

○蟹江委員長 何かお考えや検討していることがあればご説明ください。

○事務局（阿部） 貴重なご意見ありがとうございます。

対策範囲の見直し、対策工の追加、それに伴う工期延伸など、事業費の最初の設定の精度を上げることによって、事業期間もある程度適正化が図られていくと思いますし、計画的に進めていけると思いますので、そこについてはしっかり反省をし、これまでの知見を踏まえながら、事業期間の管理についても取り組んでまいりたいと思います。

○蟹江委員長 岡田委員、どうぞ。

○岡田委員 これまでに多くの事業について、何年延長したのかというデータが蓄積されていると思います。そのデータに基づいて、当初の事業期間の設定を少し見直していくということができそうですので、データ収集と分析をお願いします。

○蟹江委員長 西川委員、どうぞ。

○西川委員 今までのお話を聞いていて、安全性というものを第一に考えてほしいので、ある程度工期が延びてしまうというのは、仕方がないとは思っています。でも、やはり工期が延長されている間に災害が起きるなどの可能性はあるので、工期を延長する期間をなるべく短くすることを考えると、最初の計画段階でいかに調査をきちんとやるか、精度を上げるかというところに尽きるのかとされていて、そこにもう少しコストをかければ延長する期間も短く、安全性も確保できるのではないかと思います。

○蟹江委員長 今のご指摘に関してはご回答ありますか。

○事務局（阿部） 事業費というのは、事業化になって初めて予算付けとなるので、事業化時点では、そのときの知見に基づいて事業費を設定せざるを得ないという状況があるのはご理解いただきたいところですが、先ほどご説明しましたとおり、現地調査を行った時点というところが事業費や事業期間の見直しの最初のポイントとなりますので、必要な部分についてはもう少し詳細な調査をすることによって、あらかじめ分かる部分もあると思っていますので、今のご指摘を踏まえながら、適正な現地調査に基づく事業費や事業期間の設定をしてまいりたいと考えてございます。

○蟹江委員長 ほか、いかがでしょうか。

西川委員、どうぞ。

○西川委員 今回の説明でもトンネルの工法の変更がありました。

計画段階で最適だとされたルートで、工事中にその山体自体が危ないということが判明した場合、そのルートを変更することができるのかどうか、変更できない場合には技術力で乗り切るしかないのかを教えてください。

○事務局（阿部） 七飯～大沼につきましては、近隣に大沼国定公園という特別地域がございますので、脆弱な地質帯があるということと、7キロの長大トンネルということもありますので、計画段階から大沼トンネル技術検討会を設置いたしまして、有識者からのご意

見を踏まえながらルート、構造を決めております。事前に十分な検討をされた上で工事着手してございますので、ルートを見直すことはありません。

○蟹江委員長 ものすごく最初から難しいということは分かり切っているトンネルなのですが、おっしゃるように回避できるかという、脆弱な地質体というのはある一定の範囲にあるものですから、それを回避することは技術的には相当難しいです。特に掘り始めてから変えることは難しいので、かかってくる圧力に耐えられるような構造に適宜応じていくということが一般的な対処法です。

ほか、いかがでしょうか。

千葉委員、どうぞ。

○千葉委員 意見みたいなものですがけれども二つ。今回、ご説明いただいた全ての件で、事業の整備効果というところを見ると必ず観光という要素が入ってきます。皆さん、やはりこのインフラを整備することによって観光振興とか、観光促進というのを期待されると思うのですが、その便益というところが期待をしている割にはなかなか表現出来ていないという感じをこれまでのところから受けています。例えば地域の特殊性を考慮した便益で、今後、観光というのを入れていけるのか、改めて見ると全ての事業で同じ項目が挙がっているのですが、それを地域毎で変えることができるのかというのが一つです。

それと、道路標識にかかる費用を削減しますというのがありましたけれども、これだけ増額してしまったから、何かこの工事で削減できないかと探して、追加したという感じにとれてしまうのです。

でも、この道路は二車線で夜は全然ライトもない中で、夜間走行するときに本当に大丈夫なのかというのも思っていたので、増額になったからどれを削ろうかという発想ではなくて、やはり安心・安全というところは担保していただきたいと思います。

○蟹江委員長 もっと地域ごとに個性を活かした評価もあるかもしれないというご指摘で、地域の特性は特に個性が強いところはそれに応じたものをご検討いただくと、見ている人が納得しやすいかと思いました。ご検討いただければと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

相浦委員、どうぞ。

○相浦委員 倶知安余市道路と北海道縦貫自動車道ですが、樽前山と有珠山が噴火した場合、鉄道が寸断されてしまいます。物流の観点からすると、この事業は北海道と道外を結ぶ生命線の確保が目的になってくると思います。

その中で、大槻委員からありました事業期間延伸の概念については、もっとシビアに検討すべきであると思います。従前、国土交通省でも道路ネットワークの持つ防災機能の評価について議論がなされていまして、昨今の甚大災害の多発などを踏まえ、事業期間延伸を抑制するための施策を我々も含めて真剣に考えていくべきときに来ていると思います。

○蟹江委員長 ほか、どうでしょうか。

鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 大槻委員が先ほどおっしゃった部分も含めて、私も大賛成で、負の便益分析みたいなものというのも概念としてあっていいのかなと思います。

その意味においては、過去の事業のいろいろなデータをもとにして、過去から学ぶということは必ずできるのかと思います。そういう観点で今まで我々が使っていたデータから有益なものをどう抜き出せるのかという観点は、今後ご検討をいただけたらと思います。

あと、最初に相浦委員がおっしゃったトンネルの湧水量のことも同じ考えで、恐らくこのサンプリングというのは、全国の40年前の結果だと思うのですが、それが今の北海道の状況に合うかという、多分、違うと思いますので、過去のデータから学ぶという意味においては、北海道内の特性が表れたサンプリングしたデータによって、より公共事業の予算の予測精度を上げるということにつなげていただきたいと思います。

○蟹江委員長 非常に重要な指摘だと思います。

泥炭がこれだけ多いというのは北海道の特徴でもあるし、特殊トンネルが多いのも北海道の特徴で、北海道独自の少しデータ分析をすると、もう少し的確な事業費の算定ができるかもしれないですね。

ほか、いかがでしょうか。

今回はいずれも北海道全体をつなぐ基幹ネットワークということでもありまして、事務局の提案どおり事業継続妥当という判断でよろしいかと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、本日、審議いただいた案件につきましては、ご提案のとおり事業継続は妥当というふうに判断したいと思います。

3. その他

○蟹江委員長 審議の予定事項はここまでですが、ほかにございましたら事務局からお願いします。

○事務局(石川) 昨年8月に国土交通本省の水管理・国土保全局から各種資産評価単価の訂正について報道発表しております。北海道開発局が過去に事業評価を実施した案件について再確認をさせていただいたので、その結果をご報告させていただきたいと思えます。

○事務局(田代) 各種資産評価単価は、主に河川事業の費用対効果分析の便益算出に用いているものでございます。この単価の訂正を受けまして、北海道開発局では、再評価が5年サイクルということで、過去5か年の事業評価のうち、継続中の河川事業で単価訂正の影響を受ける平成29年、令和元年、令和2年のB/Cを再度算出しなおしたところで

ございます。

対象の事業は、河川改修3事業、ダム再生事業1事業、砂防事業3事業、海岸事業1事業でございます。

結果から申しますと、億円単位で算出する便益の数値に影響はなく、B/Cの値に変更ございませんでしたが、百万円単位での便益の修正はございましたので、国土交通本省が公表しているバックデータを訂正して公表していきたいと思っております。

以上、報告でございます。

○事務局（石川） ただいま説明した各種資産評価単価ですけれども、河川事業以外にも港湾整備事業でも使用していることが多いのですが、北海道開発局の港湾整備事業では、訂正された単価を使用していないことも確認していることを併せてご報告いたします。

○蟹江委員長 今回の内容について、ご質問とかご意見ございますか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 本日、予定していた議事は以上となります。

審議の予定されていた審議事項は終了したということで、事務局にお戻しします。

4. 閉 会

○事務局（石川） どうもありがとうございました。

熱心なご議論、それからいろいろ宿題もございましたけれども、しっかり検討していきたいと思っております。

本日は、長時間にわたるご審議、どうもありがとうございました。

次回の審議委員会につきましては、2月22日を予定しておりますので、引き続き、どうぞよろしく願いいたします。

これにて、本日の事業審議委員会を終了いたします。

どうもありがとうございました。

以 上