

令和 6 年度

北海道開発局事業審議委員会（第 3 回）

議 事 録

日 時：2024年12月19日（木）10:00～11:33

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）　定刻になりましたので、ただいまから令和６年第３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いいたします。

まず初めに、資料のご確認をお願いいたします。

本会議はペーパーレス会議となっておりまして、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、ご参照ください。

本委員会終了後、開発局ホームページにて資料を公開いたしますので、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１０までの番号をつけております。また、ご審議をいただく事業について事務局から説明する際には、資料番号に（１）がついた資料を使用いたします。

資料の不足やタブレットの不具合がありましたら、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、９名の委員全員にご出席をいただいております。お足元の悪い中、本当にありがとうございます。

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。

それでは、以降の進行を高橋委員長をお願いいたします。

２．議　　事

○高橋委員長　皆さん、おはようございます。

それでは、審議を始めさせていただきます。

本日の審議は、道路事業の再評価についてで、３事業まとめて審議を行いたいと思います。

①の一般国道４４号尾幌糸魚沢道路、②の遠軽北見道路（一般国道３３３号）生田原道路、③の一般国道４５２号盤の沢道路・五稜道路についてでございます。

３件まとめて事務局よりご説明をいただきまして、皆様からご意見をいただきたいと思います。

では、事務局、よろしくお願いいたします。

（１）道路事業　再評価原案準備書について

①一般国道４４号　尾幌糸魚沢道路

②遠軽北見道路（一般国道３３３号） 生田原道路

③一般国道４５２号 盤の沢道路・五稜道路

（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 ただいま、事務局より３事業についてご説明をいただきました。

これから審議に入りたいと思います。

質問等がございましたら、マイクを使用して発言するようにお願いいたします。

どの事業からでも結構ですので、ご意見やご質問があればいただきたいと思います、いかがでしょうか。

○松尾委員 教えていただきたいのですが、事業を継続する、しないは費用対効果で事業が、１以上があればいいのでしょうか、それとも、１を超えるということなののでしょうか。

○事務局（小林）

今回ご審議をいただいております事業再評価におきましては、先ほどもお示しさせていただいたように、全体のＢ／Ｃとともに残事業のＢ／Ｃが１以上になっているかどうかもう一つの判断基準となっております。

盤の沢・五稜道路につきましては、残事業Ｂ／Ｃが１以上確保されているため、全体Ｂ／Ｃは１を切っている状況であります、構造などの見直しを行いながら事業を進めるといことで、先ほどのルート変更なども行いつつ、このような整理をしているところです。

○松尾委員 盤の沢道路・五稜道路について、前回の再評価時点でＢ／Ｃ１．０１と、ここだけ小数点を２桁まで記載しているのは、１を超えているかを分かるようにしているのでしょうか。

○事務局（小林）

全体のＢ／Ｃの判断も当然ながら大事なポイントでありますので、前回評価では１を切っているのか１を超えているのかわかるような表記の仕方をしております。

○松尾委員

もう一点です。

２事業で切土土質の見直しをしていて、多分、一番安いから、当初の概略設計などでは土砂で計算していると思うのですが、今、３事業中２事業がそれに伴って増額となっていて、これは、よくあることなのではないかなと思いました。最初から一番安いコストで計算しているのは考え方を見直したほうがいいのではと思います。大体ここからここぐらいみたいに、お金の変動を考慮して最初に設計されたほうがいいのではないかなと思いました。

○事務局（小林）

地質の見直しについては、これまでの事業におきましても、委員の皆様から、ご意見をいただいているところでございます。

道路につきましては、事業化後に予算が使えるようになるため、事業化前の地質の判定につきましては、既往の文献などで層を想定しています。

また、尾幌糸魚沢道路では、近接する44号の調査結果があり、地質調査データの蓄積があるものについてはそういったものを活用しております。

本省でも評価の考え方について議論されているところでありますので、今いただいたようなご意見もしっかりと踏まえながら、今後どのようにすべきかは引き続き検討してまいりたいと思っております。

○松尾委員

尾幌糸魚沢道路の28ページで、用地進捗率が20%とあるが、これは一体評価区間の20%なのですか、尾幌糸魚沢道路単体の20%ということなのでしょう。

○事務局（小林） 尾幌糸魚沢道路単体の20%でございます。

○松尾委員 用地の取得状況によって事業期間がもう少し伸びる可能性はあるわけですか。

○事務局（小林） 現在、用地交渉を行って用地をお持ちの皆様から用地を買わせていただいている最中でございます。事業進捗に向け、そういった契約が進めば用地についての進捗率もしっかりと上がっていきます。

○高橋委員長 そのほかございませんか。

○西川委員

尾幌糸魚沢道路なのですが、湿地区間を通る部分で施工方法の変化があったということだったのですけれども、湿地というのは別寒辺牛湿原ですよ。

○事務局（小林） おっしゃるとおりです。

○西川委員 そうであれば、困難な施工になるということはある程度予想できたのではないかと思います。

もう一つは、施工方法を変えられたということですが、湿原環境への影響も変化すると思います。例えば、地下水の水位が低下したり、流れが変わってきたりなどもあると思うので、その評価はされているのかどうかをお伺いします。

○事務局（小林） 法的なアセスメントの対象事業ではありませんが、こういった高規格道路を整備する場合は自主的な環境調査を実施しております。水環境、生物環境、希少種がどの辺りに分布しているのかも含め、そこに影響がある場合は、工事の工法をどのように設定するのか、地域の有識者の皆様にもご意見をいただいております。

この区間につきましても、工事実施に当たって必要に応じたモニタリングなどを行ってまいりますし、今後も丁寧に進めてまいります。

○西川委員 次に、盤の沢道路・五稜道路について、先ほどもお話があったようにB/Cが1を切っており、地域の特殊性を考慮した便益を使った場合でも0.8ということで、かなり低い数値といわざるを得ないと思っています。

その最大の要因が蛇紋岩地帯を通っているということだと思いますけれども、今回は地下深部に蛇紋岩が見つかったということで、地質図などでは事前に把握することは困難であったと思います。しかし、これまでも蛇紋岩地帯で施工した道路ではいろいろな問題が起きていて、経験も豊富だと思うので、事前にいろいろなことを想定した上での計画が必要だろうと思います。

今回、事業の見直しということでルートを変更されたのですけれども、蛇紋岩地帯を通るのではなく、最初から迂回する、そこを避けることができなかったのだろうかという疑問があります。

これは、事業費のこともあるのですけれども、蛇紋岩地帯は生物学的にも重要なところでもありますので、できればそういうところでの工事は避けていただきたいということをいつも思っています。もし今回の見直しで迂回ができたということであるならば、初めからそういう計画を立てていただければよかったのかなと思います。

○事務局（小林） 非常に重要なご指摘だと思います。

事業を始める前の段階で、そういったルーティングも含めて検討できないか、しっかりと今後も考えていかなければならないかなと思います。

一方で、北海道の場合はプレートとプレートがぶつかって、北海道の真ん中を超えるとところは、ほぼほぼどこを切っても蛇紋岩が出るような地帯を通過せざるを得ないので、より影響の少ないルート検討も含め、今後、想定される場合には、これまでの知見もしっかり生かしながら進めてまいらなければならないと考えています。

○高橋委員長 今回は蛇紋岩のところを避けたので、70億円減ということのご提案ですよ。

そのほかございませんか。

○加藤委員

盤の沢道路の運搬経路の見直しですけれども、町道管理者と協議の結果、当初のルートから変更をしたということですが、どのような事由によってルート変更になったのか、教えていただければと思います。

○事務局（小林） 当初は、一番経済的なルートとして運べる区間を道路規格もありますので、ご相談しながら計画しますが、地域のご意見も踏まえた協議の中で、ルートの変更を行っております。

トンネルの掘削に伴い、結構な頻度でトラック運搬があります。トンネル工事はこれから掘削ですが、ご意見もいただきながら変更を行った状況です。

○加藤委員 分かりました。

どこの自治体もそういうお話はあるのですけれども、まちとしては、住民説明会などを行った結果の上、ルート変更をしたと理解すればよろしいのですか。

○事務局（小林） 町道管理者ともお話をさせていただき、そういった意見をいただきながら、今回の変更となってございます。

○高橋委員長 そのほかございませんか。

○武者委員 意見です。

盤の沢道路・五稜道路に関しては、先ほどからご指摘もあったように、B/Cが1を割っています。こちらに関しては、技術的に蛇紋岩のところを通らざるを得ない、もしくは、避けざるを得ないということでコストが非常に高いということもありますけれども、そもそもこの地域自体が消滅可能性自治体でもあって、1.3万人のために事業費を645億円かけ、開通した後もメンテナンスに費用がかかるということです。非常に雪深い地域ですから、それもやむを得ないのだと思いますが、そういう意味でも、住民1人当たりのコストを考えても効率的にならない地域なのではないかなと思います。

ここは、勇気を持って撤退するといったような選択肢も考えていいのではないかと思います。

もう一つは尾幌糸魚沢道路についてです。

そもそもこの道路は今月開通する北海道横断自動車道と直接接続されていません。将来的にはされるのでしょうけれども、その期間は、ネットワーク効果が得られないという意味で、後からつなげる理由のためだけの道路というような印象があります。

こちらも人口が減少している地域ですし、さらに私が申し上げたいのはJRに対する影響です。JRの話をここでするのはちょっと違うのかもしれませんが、先ほど道路や港湾の整備で観光事業が活性化するといったような正の外部性を評価に入れられればいいのではないかという意見がありましたが、それを言うのであれば、私は逆にJRに対する負の外部性といった影響も考慮するべきだと思うのです。

外部性をどの程度評価するのかという問題にもなるのですが、今回の道路が開通したことで確かに道路の利便性は増すでしょうし、実際にB/Cも1を超えていますけれども、一方で、恐らく、JRにとっては収支の悪化要因になります。実際、釧路ー根室間に関しては、JRは収支が改善しなければ将来の廃線を検討すると明言しています。ですから、この道路開通によりJRが将来の廃線に向けてカウントダウンをしていくであろうと思います。

そうなったときに、例えば、沿線の自治体の高校生が高校に通えなくなり、代替バスだとかの要望が恐らく出てきます。そういったことを考慮せずに安直に道路ができるのはいいことだ、ぜひ早く道路をつくってくださいという地元要望を鵜呑みにするのも非常に危険なことですし、そういう負の外部性をきちっと考慮するべきなのではないかなと思います。

JRは民間企業ではありますが、こういった公的な投資が民間の投資を抑えてしまうというような観点からも評価するべきではないかなと考えています。ですから、こちらに関しては、本来、B/Cはもう少し悪くなるのではないかなと考えています。

以上です。

○高橋委員長 ご意見ですが、最初の話は、残事業の話をしっかりされたほうがいいのかなと思いますし、B/C自体は交通量でほぼほぼ決まってしまうので、多分、これから北

海道の道路のB/Cはほぼほぼこういう形になるのだろーなと思います。そこでもなおかつ道路の重要性をどういうふうにしっかり評価していくのかということかなと思って聞いていました。

二つ目は、北海道の総合交通体系的な話だと思いますけれども、J Rと道路をどういうふうに見るのだということだと思うのです。何かございますか。

○事務局（小林） 1点だけ補足させていただきますと、結果的につながることに先んじてこの区間というお話につきましては、通常であれば、路線が開通した区間から整備を進めるほうが道路としての投資効果も結果的には高くなるのですけれども、この区間については、津波浸水の課題が非常に高く、ここを先んじて事業化しております。

J Rの話につきましては、当たり前ですけれども、鉄道も道路も、どちらも重要なもので、道路を整備しても鉄道の輸送能力にはかないませんので、鉄道としての必要性、道路としての必要性は、役割をしっかりと考えた上で整理をしていかなければなりません。

○高橋委員長 本質的な話のご意見だと思うのですが、これをここでだけで議論するというのはなかなか難しいかなと思って聞いていました。

最初の話は、確かにB/Cが少ないので、勇気ある撤退もというご意見もありましたけれども、基本は残事業という話と、今まで交通量だけで道路をつくってきたという考え方をこれから変えなければいけないのではないかなと、私見ですけれども、思います。交通量だけでB/Cの3便益だけを出しているようであれば、多分、道路というのはこれから全く整備されないような状況になってきます。

先週の港湾の審議では、いろいろな効果を考えてB/Cを計算されていました。一方道路事業は、今回は、参考値としては出てはいますけれども、基本は3便益だけで、かなり厳しめに見ていることは間違いないですね。ですから、そのあたりも含め、今後、交通量だけではない効果をどうやってB/Cの便益の中に見ていくのかということの一つの大きな議論ではないかなと思います。

答えになっていませんけれども、武者委員、何かありますか。

○武者委員 私も、ここですぐ答えが得られるような問題ではないですし、議事録に残して問題提起をしようと思って発言したものです。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○松尾委員 今回の事業を見ていて、どれも災害に対するリダンダンシーみたいなものが目的の一つに入っているのですけれども、それはすごく大事で定性的なものかもしれないですけれども、今、国土強靱化ですごく重要なことだと思います。

また、盤の沢道路・五稜道路については、周辺の工業団地の産業や農産物への事業の効果がすごくあるように思うのです。それがこの便益に現れないのは、道路の場合、将来交通量から道路ができると交通量がこういうふうに分けられてというような感じでされているからではないかなと思います。例えば、千歳空港に行くはずが旭川空港に行くのでもかなりの時間が短縮されていますが、そういうのはこの中に現れているのですか。

○事務局（小林） 現れてはいないです。

道路については、現状では走行時間の短縮と走行経費の減少、交通事故の減少の三つでB/Cを算出しております。

一方で、一つは、社会的割引率の考え方が4%でいいのかというような議論もあり、それは公共事業評価手法研究委員会の中でもそういったご指摘がある中で、道路だけではないのですけれども、今回から1%と2%も併記させていただくことになりました。

また、時間信頼性という観点など、諸外国の事業の進め方の評価の考え方も含め、今、いろいろな議論がなされているところです。

松尾委員からご意見をいただいたリダンダンシー的なものも、現時点ではベネフィットには入れられていないのですけれども、今後の議論によってはそういったところも可能性としてはあるのではないかと考えております。

引き続き丁寧に進めてまいりたいと考えております。

○松尾委員 国としては、リダンダンシー、ネットワークの確保をすごく進めておられると思いますし、その一部を担っている事業なので、そういうものが利益として現れてもいいのではないかなと思いました。

○高橋委員長 国土強靱化の話は、東日本大震災以降に参考値として防災に関する値もこのような形で正式な資料に載るようになったのです。それまでは本当に3便益だけでB/Cで1.0や1.5を超えるような状況かどうかで判断されていたということです。これからは、多分、交通量も少なくなるし、人口も少なくなるし、そうなってきたら、要するに交通量の多数決だけでB/Cをやるような話ではなくなるでしょうというのが国の議論だと思いますし、当然、北海道は全国に先駆けて人口減少ということですから、そのところをしっかりと議論しなければいけないですねというご意見だと思って聞いていました。

ほかにございませんか。

○鈴木委員 B/Cが1.0を切っているときはどうしようかというのは、恐らく、私は委員をやって初めての経験かなと思います。

私もずっと高橋委員長がおっしゃったような問題意識を持ち続けています。恐らく、今後、人口減少社会がどんどん進んでいき、全国が必ず後追いで今の我々のこういう状況と同じような状況になってくるときに、今後どういうふうに考えていこうかというのが非常に重要な問題になると思います。

残事業自体が1を切っていて、残りの事業をやったとしても全然効果が出ませんと言うのだったら、本当に続けていったらいいのかどうかは考えるべきかなと思うのですが、少なくとも残事業については4%の社会的割引率でも1.0を超えているということと、もう一つは、残事業と全体事業を全部入れても、社会的割引率が4%というのは普通に考えたらどうかというのは皆さんも多分認識していると思うのですが、現実的には、今の日本の状況を考えると1%ぐらいが実情だよねということもあるかと思っています。

そういったことを総合的に考えると、全体事業を見ると1.0を超えていますし、残事

業を特に見ると2を超えているということも複合的に考えると、これは継続という提案は一理あると思います。

もう一つは、諸外国に比べてB/CのBが、日本はものすごく狭く、多分、世界で最小の領域しか見ていないと思うのです。恐らく、特にこの地域の特性を考えると、観光のネットワーク、周遊ができた、あるいは、それによってインバウンドで地域経済の活性化効果もあるということも複合的に考えるべきだと思う。B/Cは今回このような状況ではあるのですけれども、かなり幅広く俯瞰的に考えれば、全体B/Cは1.0未満だけれども、残事業B/Cは1.0を超えているということも総合的に鑑みると、できるだけコスト削減を頑張っているということもありつつも、原案にはある程度の妥当性があるのかなと思います。

これは非常に本質的な部分で、今後、日本全体で議論していく必要があると思うのですが、今後、こういうことが多発してくると思います。今日の議論は非常に重要だと思うので、今後の参考していただけたらと思うところでございます。

○高橋委員長 事務局としてはよろしいですか。

○事務局（小林） 貴重なご意見をありがとうございました。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○千葉委員 私からは意見です。

まず、事務局の皆さんにお礼を申し上げたいと思います。これまでの議論の中で、例えば、一体評価や社会的割引率が最初の一覧表にまとめて整理されており、大変見やすく、また比較しやすくなって、今までの議論内容が反映された形となっており有難いと思っておりました。

意見ですが、今回、観光面の効果が随所に取り上げられていました。例えば、③の生田原道路を見ますと、シーニックバイウェイとかの記載があります。確かに道路は物流や地域の方々の生活、そこでの移動を考えると速達性や安全というところはすごく大事だと思う一方、観光の面ではシーニックバイウェイなど速達性を求めない性質もあると思っています。例えば、道路をつくったときにこの部分は景色がよいから景色を楽しめるようなスポットを新しくつくりましたみたいな、道路としてのもう一つのプラスの豊かな道路づくりのご提案もあると、今後、わくわくしますし、そういう新しい道路のつくり方も今後あれば設計のときなどに認めていただきたいなと思って聞いておりました。

○事務局（小林） まさにいろいろな選択肢を増やす中での速達性であり、時間信頼性が上がることで観光客の皆さんが観光地をもう一か所回れるようになったりという観点では非常にいいお話を聞けてよかったなと思います。シーニックバイウェイというお話もいただきました。

その中でも秀逸な道という事業を我々としても進めていて、走ること自体が観光目的になるということもありますし、景色の良いところでのパーキング整備などもございますので、観光面の整備もしっかりしながら事業を進めてまいりたいと思っております。

○高橋委員長 時間信頼性の価値とともに、今まで一律に決まっている時間価値について

も今後議論していかなければいけないのかなと思います。

当然、通勤の時間価値と観光の時間価値は違うわけですが、今は全国一律ですね。そのあたりが議論するポイントになっていくのではないかなと思います。

そのほかございませんか。

○吉川委員 二つほどあります。

尾幌糸魚沢道路の15ページのところで、道路は、地質を調査したときに違うものが出るというのはやっぱり難しいというのはよく分かりますし、そういうものなのだなとは思っています。

15ページで、国道44号の既往のデータを使って調査をし、赤色が追加調査ということなのですが、支持地盤層が一番深くなっているところに国道44号で調査箇所が1点あるのですが、追加調査箇所の離れている距離が2車線分ぐらいしかずれていないように思えるのですが、こんなに違わないのに支持地盤層が50メートルから30メートルと20メートルも違ったり、含水比が違うものなのかどうかをお聞きしたいなと思います。

○事務局（小林） 現在の道路の際から新しくつくる予定のルートまでで30メートルから40メートルぐらいしか離れていないので、我々としてもある程度信頼性が高いデータとして盛土の計画をやっていたというのが実態でございます。

地質調査は橋脚の数だけ必要となるので、これだけの数を打っていますけれども、結果としてそうなってしまうというのがここだけの特殊性なのかというのは、ここだけでは何とも判断が難しいので、今後の事業においてもしっかりとそこは丁寧に判断していかなければならないかなと思います。

○事務局（小林建設部長） 既存調査を見ていただくと、ボーリングが、今の支持層のところまで行っていないのが分かります。つまり、砂層が出ているので、土木構造的には、もつというようになって、国道44号ではそこでボーリングを止めているのです。

しかし、今回ずれたところでは砂層が出ていなくて、橋梁をつくるという判断も含めてボーリング調査していくと支持層がかなり深いところまで来ているということで、そういう影響が大きかったのだと思います。

○吉川委員 道路をつくるときはこのところでもいいけれども、今回は橋梁なので、もっと深くやってみたらということなのですね。

○事務局（小林） 盛土の高さも現道に比べて結構変わっているというのもあり、道路本体がどこだとしても同じ比べ方ができないというのが現状としてはございます。

○吉川委員 既往の資料を使ってということですね。かなり難しいので、予測というか、文献調査なんていうのは外れるのだなというのがよく分かりました。

23ページの調査中というところも、今後、同じような状況になってくると考えていいのでしょうか。

○事務局（小林） 可能性としてはございます。

今後両サイドの区間を進めていくに当たっては、文献自体の判断や、湿原地帯を通過する場合は、尾幌糸魚沢道路で得られている知見も反映しながら、事業化をする上でのコスト面の確認に、フィードバックできるデータになると考えているところでございます。

○吉川委員 分かりました。

もう一点、武者委員のお話を聞いて確かにそうかなと思ったのですが、例えば、事業の必要性を聞かせていただくときには、もちろん北海道全体を考えて飛行場が近くなったり地域の方の役に立つとか、病院から近いというメリットを押し出して事業が必要だなというのはよく分かったのですが、その反面、先ほどのＪＲの話もそうですけれども、道路ができて負の面もあるかもしれないというような観点で、こういう課題もあるかもしれない、こういう懸念があるかもしれない、人口が減少するから、今後、お金もかかるかもしれないというような負の面の課題抽出をしてもいい頃合いなのかなと思います。

それがもしできれば、人口減少やＪＲへの対策、こういう面で国としてサポートするとか、次のステップに進むきっかけができるのではないかなと思うのです。

道路事業のいい面はいいと思うのですが、こういうことが懸念されるとか、負の面はあるのでしょうか。それに対して、課題抽出をできるのかどうか、見通しはありますか。

○事務局（小林） 負の側面といいますか、今評価している中でいいますと、武者委員のお話にもあったように、つくった道路を維持し続けることというのは、我々道路管理者は、維持管理費が必要になりますので、Ｂ／Ｃを出すときには、つくるためのコストだけではなく、つくった後の維持管理をしなければならぬ期間の維持管理費用もＢ／ＣのＣの中に見込んだ上で、残事業費も含めて判断をさせていただいています。

また、ＣＯ₂の削減という観点でいくと、道路整備で増える交通量もあれば、遅く走っていた車からのＣＯ₂の排出が減るですとか、プラス、マイナスの両面を見てこういった評価をしています。

ぱっと思いつくのがこれだけで恐縮なのですが、こういったところのプラス、マイナスや、先ほど申し上げた道路をつくってから維持管理し続けるために必要な費用も含め、この事業の必要性、いわゆるＢ／Ｃや残事業Ｂ／Ｃを確認しているのが現状です。

○吉川委員 結局、北海道全体、国全体やＪＲなどが一緒に、皆さんでよくしようとしている中なので、その辺も網羅的に含めることが必要なのかなと今日聞いていて思ったところです。

○高橋委員長 今から３０年ぐらい前に日本で初めて道路事業の評価にＢ／Ｃを入れたときの議論を思い出しました。

そのときに、今、吉川委員がおっしゃったように、便益帰着構成表というものをつくったのです。この道路ができたときにプラスの便益を受ける人たち、マイナスの便益を受ける人たちを全部つくって、どこがプラスでどこがマイナスなのかを全部やっていった中で、道路として事業をするときに便益をどこでカウントしましょうかというのであの３便益を

取ったのです。ですから、もともとの議論にはそういうものがありました。

そのところを全て数値化しているかという、今、していなくて、当然、3便益から拡大してほかの便益も入れましょうというときには、もう一度スタートに戻って考えなければいけないのかなと思って聞いていました。

日本は確かにこの3便益だけですけれども、ノルウェーやオーストラリアは、プラスしていろいろな便益も含めています。ノルウェーの場合には0.1を切っている事業をやるのです。なぜかという、何がプラスで何がマイナスであるかというの全部オープンにして皆さんで議論をしながらやっていくからです。だから、1を切っている、それが必要だというふうになれば事業を実施するというのがノルウェーのやり方です。

ですから、それが全ていいとは言いませんけれども、そういうような形で、もう少し幅広く、プラスの便益だけではなくて、マイナスの便益も含めて議論をしなければならない時期に来ているのではないかなと私も思っています。

日本では、一番手堅いところだけで、1を切っているか切っていないかというところが一つの目安ですけれども、もうそういう時期ではないような気がします。

そのほかございませんか。

○朝倉委員 感想というかコメントをさせていただきます。

今日ご説明いただいた盤の沢道路・五稜道路で、0.7というB/Cだったところについては事業継続というところはいいのではないかなと思っています。

個人的には、途中まで道路をつくっていて、それを中止というのは、そこで期待している住民の方とかは大変困るのではないかなと思っています。

いつも最後のほうに地方公共団体の意見を記載していただいていますけれども、ここで反対意見が出てくることはあまりないのかなと思うのですけれども、早期の開通というか、整備を皆さん非常に楽しみにされ、要望されているのだなと思っています。

今は住民が少ないところもあると思うのですけれども、道路ができることで、町も活性化を一生懸命考えていたり、地元の企業もそれを期待し、何か事業を新しく始めるとか、いろいろ考えていらっしゃるのかなと思っていますので、関係団体のご意見も参考にしながら進めていただきたいなと思っております。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○高橋委員長 皆様から一通りのご意見をいただきました。

今回、三つの事業について、皆様からご意見をいただきましたけれども、残事業ではない全体で見るとB/Cが1を切っている事例が出てまいりましたが、今のところの基準でいけば残事業B/Cでしっかり1を越えているので、総合的に勘案して今後とも事業を続けていくということはよろしいのではないかなと思います。

とは言いながら、今日、いろいろな議論が出ました。例えば、社会的割引率のこと、時間価値のこと、さらには、B/CのBに3便益だけではないものを入れていくのか、全体

を見ながらB／Cを考えていかなければいけないということ、また、地形や事業化後のいろいろなことに対する調整など、事前に考えられなかったリスクがいろいろと出てきますし、リスクの対応に関しては今までのいろいろな知見がありますので、その知見を生かすような形で考えていかなければいけないと思います。

その他の意見が出ましたので、それを踏まえてしっかり皆様に議論させていただき、事業を進めていく基準を今後ともつくっていかねばいけないと思います。

今回、三つの事業をまとめて審議いたしました、事務局の再評価案が妥当であるということに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。

3. その他

○高橋委員長 次に、その他ですが、事務局から何かあればお願いいたします。

○事務局（宮藤） 特にございません。

○高橋委員長 それでは、今日予定していた議事は全て終了しましたので、マイクを事務局にお返しいたします。

4. 閉 会

○事務局（宮藤） 委員の皆様、長時間かつご熱心なご審議を誠にありがとうございました。

次回の事業審議委員会につきましては、年が明けまして2月7日の15時からの開催を予定しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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