

令和元年度

北海道開発局事業審議委員会（第4回）

議 事 録

日 時：2020年2月18日（木）15:58～16:56

場 所：札幌第1合同庁舎 10階 共用1・2号会議室

1. 開 会

○事務局（石塚） 定刻より若干早いですが、皆さまお揃いですので、第4回北海道開発局事業審議委員会を開催します。

本日は、足元の悪い中、本委員会に出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議題は、事業完了後の事業評価として、道路事業が3件、ダム事業の事後評価にかかる報告が1件ございます。

また、本日は吉川委員が所用によりご欠席となっておりまして、8名の委員にご出席いただいております。

北海道開発局の事業審議委員会運営要領におきまして、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させていただきます。

それでは、ここからの進行につきましては、蟹江委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

2. 審 議

○蟹江委員長 年度末のお忙しい中にお集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

本日は、道路事業の事後評価が3件、シューパロダムについては報告ということですが、こちらも事後評価でと伺っております。

最初に、道路にかかわる事後評価3件について、事務局から説明をお願いしたいと思います。

（1）道路事業の完了後の事後評価について

①帯広・広尾自動車（一般国道236号）中札内大樹道路

②一般国道231号・232号 留萌拡幅

③一般国道276号 岩内共和道路

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

○蟹江委員長 ありがとうございました。

今、事後評価の道路事業3件についてご説明いただきました。

皆さんからご質問、ご意見、コメント等をお願いいたします。

○岡田委員 3件ご説明いただいたうち、留萌拡幅と岩内共和道路は、道路交通の安全性向上について説明がありました。中札内大樹道路については、整備前後の事故率はわかるのですが、道路交通の安全性向上効果は確認していないのか教えてください。

○事務局（畑山） 整備前後の状況として、交通量、旅行速度、交通事故率については、

3事業ともに数字を示しております。

中札内大樹道路における道路交通の安全性向上効果につきましても、事故率の低下による効果はあったと考えておりますが、主な整備効果の確認資料としては、物流の効率化等をお示ししておりました。

○岡田委員 ありがとうございます。

整備前後の事故率だけではなく、渋滞による交通事故、道路が整備されていないことによる交通事故など、パターンはもう少しあるのかもしれませんが、道路を整備したことによって発現した効果がわかると良いのではと思いました。そういうこともご検討いただければと思います。

○事務局（畑山） ご意見をありがとうございます。

例えば、岩内共和道路の10ページに死傷事故の件数を示しています。この道路では、整備前の現道では正面衝突事故が非常に多かったのですが、整備した新しい道路では幅員の中央分離帯を整備していて、正面衝突は発生していないという結果が出ていますので、そういう情報も示せばよかったかと思います。

また、留萌拡幅の14ページ目では、整備前後の事故の種類を載せており、こういう形での整理になるかと思います。今後の参考にさせていただきたいと思います。

○蟹江委員長 そのほかにいかがでしょうか。

○大槻委員 岩内共和道路についてです。この国道は一般道として整備していますが、交通量を見ると、現道にも車がまだ結構走っていて、新たに整備した道路にあまり交通転換されていないように感じます。新たに整備した道路は、距離はやや迂回するようには見えますが、時間的に短縮されるのでしょうか。また、自動車専用道路のように、標準速度を上げて、交通が転換されやすくなるなどの検討は行わなかったのですか。

○事務局（畑山） ご指摘ありがとうございます。

自動車専用道路としての整備は考えていなかったのですが、新しい道路と交差する道路が何本かございまして、そこを平面交差ではなくて立体交差にすることも検討しましたが、結果として平面交差になりました。

委員のご指摘のとおり、新しい道路に交通の転換が図られれば、より効果を発揮できると考えています。

旅行速度を見ていただくと、現道の46.9キロメートルに対して、新しい道路は59.1キロメートルということで、新しい道路のほうがスムーズに走れることから交通が転換していくのではないかと我々は考えております。

○蟹江委員長 一般道として整備を行い距離が長くなると、走りやすくなるけれども、時間は短縮されていないから利用者が増えないということもあるのかなと、今、大槻委員のご指摘を聞いて思いました。

分岐点から岩内市街地までの距離は、整備後のほうが長く見えますが、かかる時間についてはどのくらい短縮されるというデータはありますか。

○事務局（畑山） 11ページ目に、避難ルートの強化ということで、泊原発側から避難したケースを示しており、こちらは距離も短くなることから、時間短縮を示しております。

○蟹江委員長 8分ぐらいですね。わかりました。

そのほか、3事業のどれでも構いませんが、いかがでしょうか。

○鈴木委員 先ほどの事故の件に付け加えてですが、億台キロ当たりの事故件数がこれぐらい減っているということを数字で見ると、明確に効果があると感じます。その際に、例えば、日本全体の平均として億台キロ当たりがどれぐらいの事故率だったというものに対して、この整備をしたからこそ、これだけ減らせましたよというようなコントロール的な値との比較もあるほうが、効果がどれくらい劇的なのかが見えると思います。

もう一つは、昨今、高齢者の事故がかなり問題になっているということがあります。そういうことを考えたときに、道路の幅が広くなったり、走りやすくなったりすることにより、本来は事故が起こっていたかもしれないけれども、整備によって高齢者の事故を防げたということもあると思うのです。

そのような意味では、事故の中身について、死亡事故の中の正面衝突、更に年齢構成がこれだけ変わっていますというふうに、中身の議論もあったほうが、この効果がより出ると思うのです。

つまり、今後、2040年、2050年まで高齢化率は相当高まってくるときに、整備していたからこそ、かなり多くの交通事故を防げたのですということを類推できていくかと思えます。プライベートの情報もあるので、どこまで出せるかは別ですが、そういったことも追加で今後分析すると、事故率が低下するという部分の効果がよりはっきりすると感じました。これは、どの事業に対してというわけではないですが、今後の効果の見せ方としては、そういう分析もあるといいのかなと感じたところです。

○蟹江委員長 鈴木委員のご指摘は、事故の質というところの評価を加えることで、事業の効果がまた違う見方で明確になるのではないかとということで、冒頭の岡田委員のご指摘に通ずるものだと思います。検討しなければならない事項は色々あると思いますが、そういうことも引き続き検討いただきたいと思えます。

○加藤委員 今の鈴木委員のお話を聞いていて思ったのですが、岩内で仕事をしている時に整備前の道路をよく使っていたのですけれども、岩内の市街地に入る事故の多い地点でホワイトアウトになると、走行中に危険を感じるがありました。

ですから、事故の質もそうですけれども、北海道は冬場が長いので、この整備によって、冬場の事故率や走行環境が改善されるということは、道民にとってすごく大きな便益になると思いますので、そこも検討してはいかがでしょうか。

○蟹江委員長 冬場の便益ですね。どういう形ができるのか、検討を進めていただければ、効果がより鮮明になるのではないかと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

○大概委員 一般論としての話になりますが、帯広・広尾自動車道は無料ですが、いわゆ

る有料道路区間と無料区間がわかりにくく感じます。慣れている人は無料区間を利用するのですが、慣れていない人は、せっかく無料開放しているのに、高規格道路には乗らないで国道を走る人が結構いると思います。

ですから、交通量の算定のときに、交通量が伸びないというのは、周知の仕方で伸びていないところもあるのではないかと思います。国道を走行してきて無料区間になったからすぐに高規格道路に乗る人もいるけれども、下道は割と空いているからそのまま走ってしまうという人もいると思います。案内も場所によっては非常に判りにくいので、その辺は少し工夫したほうがいいのではないかと思います。

○事務局（畑山） ご意見ありがとうございます。

通常、我々が整備している自動車専用道路は、入り口に無料区間という標識を設置しています。委員が言われるように分かりにくい箇所もあるかと思いますので、周知をさせていただいていますが、工夫していきたいと思います。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

それぞれの事業が、個性的な状況の中で事後評価が行われているのですが、いずれもB/Cの点では1.1以上確保していて、今後、見直しの必要はないという結論で進めております。これについても皆さんのご意見があればお伺いします。いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 それでは、この3件については、基本的に事務局がご提案のとおりでよろしいかと思いますけれども、今日、事故のところでも出てきた質の問題ですね。社会情勢が変わったとか高齢化により、事故の質が変わったかもしれません。整備を進めていって、きちんと評価されておりますけれども、例えば、帯広・広尾自動車道は、まだネットワーク全体としての完成を見ていませんし、今後、さらに利便性が上がる可能性があります。十勝港に近づけば、また利用の仕方も変わる可能性があったりします。

私が申し上げたいことは、計画の時点から社会情勢は刻々と変わっていて、高齢化も随分早く進みますし、地域によっては人口減少が想定以上に早く進むこともあるだろうと思います。今回の帯広・広尾自動車道のように、ネットワークがこれから完成するという状況もあります。ルールにのっとって評価していただくのは大前提ですけれども、例えば、ネットワーク完了後とか、社会がどう変わったかということも含めて、違う見方でも整備の効果の評価するような努力といいますか、留意はしていただきたいというふうに思いました。

基本的にご提案のとおりで結構でございますが、そういうことを継続的に見ていただくということを私どもとして申し添えたいと思います。

そのような意見で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 それでは、次のダム事業の報告に移りたいと思います。

最初に私から説明させていただくと、この事業は、第三者委員会である北海道ダム等管

理フォローアップ委員会において既に審議が行われ、その委員会の中で事後評価が適切に行われているという報告を受けております。この委員会では、報告を受けて了承とさせていただきますと思います。

それでは、ダム事業の事後評価に係る報告を事務局からお願いいたします。

(2) ダム事業の報告について

①夕張シューパロダム建設事業

(上記事業について、事務局より資料3-1を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの件について、ご意見あるいはご質問がありましたらお願いします。

○岡田委員 最後の29ページでご説明いただいたダムの見学の取り組みは夕張市が行っている取り組みでしょうか。

○事務局(大東) さまざまなイベントの主催者であったりするのですが、ダムの中の施設を見学したいということであれば、夕張市とダム管理者が連携、協力して、一体となってやっているということがございます。また、事業者や夕張市が独自に湖面を利用したイベントも実施している状況でございます。

○岡田委員 最近、ダムのファンの方が多いと聞いていますので、周知の仕方をさらに工夫されると、観光資源としての価値がより高まるのではないかと思います。

○事務局(大東) ありがとうございます。しっかり対応したいと思います。

○蟹江委員長 そのほか、いかがでしょうか。

○西川委員 自然環境の調査に関して教えていただきたいのですが、侵略的外来種の侵入が認められた場合には対策を行いますと書かれていますが、実際にはどういった対策を考えているのでしょうか。

○事務局(大東) まず、この地域の実態として、オオハンゴンソウなどの侵略的外来種が各地で見られている状況ですが、それに対しては、試験的に防除対策を実施している地区もございます。

どういうことかと申しますと、少しでも拡大を防げないかということで、実際に侵略的外来種が生息しているところの表面をすき取る形で掘削を行います。掘削は、ダム事業として必要な維持管理の中で行うものなのですが、すき取りを行ったときに、どういう方法ですき取って、すき取ったものをどういう形で埋め戻すのが適切なのかを試験的に実施しているところです。

また、外来種が初期の段階で確認されたようなところがありましたら、そういったところは早期に抜き取る対策も考えているところです。

○西川委員 今確認されている外来種は植物が主ということですね。

○事務局(大東) 魚や哺乳類などの外来種は確認していますが、侵略的外来種は、オオ

ハンゴンソウだけです。

○西川委員 ここにも書かれていたと思いますが、このような大規模な工事をした場合には植物の外来種が入ってきやすくなってしまいます。いろいろな試験をやられているということですが、この試験の結果はほかの事業にも非常に役に立つと思いますので、ぜひ進めていただきたいと思います。

○蟹江委員長 そのほか、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 冒頭にも申し上げましたけれども、第三者委員会で事後評価が適切に行われているという評価を既に受けておりますので、私どもはこの報告をもって了承とさせていただきます。

これで予定された3件の審議事項は終わりましたので、事務局にマイクをお返しいたします。

4. 閉 会

○事務局(石塚) 委員の皆様方におかれましては、熱心なご議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

今年度の事業審議委員会はこれが最終となりますけれども、本日いただきました事故の質の分析でありますとか、ネットワーク完成時に社会情勢も踏まえながら検討を進めるといようなご意見をいただいております。

事務局としましては、今後、より良い事業評価となるように検討を進めていきたいと考えておりますし、事業も早期に効果が発現できるように頑張っていきたいと考えているところでございます。

本日の審議委員会はこれもちまして閉会といたします。

以 上