

令和 7 年度

第 1 回北海道開発局事業審議委員会

議 事 錄

日 時 令和 7 年 11 月 28 日 (金) 14:30 ~ 16:30

場 所 札幌第 1 合同庁舎 10 階 第 1 ・ 2 会議室

1. 開 会

○事務局（宮藤） 定刻となりましたので、ただいまから令和7年度第1回北海道開発局事業審議会を始めます。

委員長選出まで進行を務めます、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。

初めに、資料のご確認をお願ひいたします。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、こちらをご参照ください。

なお、本委員会終了後、開発局ホームページに資料を公表いたしますので、資料に応じてご確認いただきますよう、お願ひいたします。

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19まで番号をつけております。なお、ご審議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説明をいたします。資料の不足やタブレットの不具合等ありましたら、審議中でも結構ですので、事務局へお申し出ください。

続きまして、本年度第1回の事業審議会でございますので、今年度の北海道開発局事業審議委員にご就任いただきました皆様を氏名の五十音順にご紹介をさせていただきます。

北海道経済連合会常任理事で、SOC株式会社の朝倉由紀子代表取締役です。

北海道科学大学工学部の石田眞二教授は、本日欠席になります。

北海道大学大学院工学研究院の岩崎理樹准教授です。

石狩市の加藤龍幸市長です。

北見工業大学工学部の高橋清教授です。

北海商科大学商学部の千葉里美准教授です。

北海道大学大学院地球環境科学研究院の根岸淳二郎教授です。

苫小牧工業高等専門学校の松尾優子准教授です。

札幌大学地域共創学群の武者加苗教授です。

本日は石田委員を除く、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。

2. 報 告

○事務局（宮藤） 続きまして、第1回事業審議委員会の審議に入る前にご報告がございます。費用便益分析マニュアルにおける時間価値原単位等について、一部の数字に誤りがあることが判明しましたので、内容を説明させていただきます。資料は画面にも表示いたしますが、資料番号19「道路事業における評価手法の見直し内容について」でございます。

それでは、説明をよろしくお願ひします。

報告事項　：　道路事業における評価手法の見直し内容について

(上記報告について、事務局より「その他資料」を説明)

○事務局（宮藤）　本件報告につきまして、委員の皆様、ご質問等ございましたらマイクを使用して発言をお願いいたします。

(「なし」と発言する者あり)

よろしいでしょうか。

以上、ご報告をさせていただきました。

3. 委員長等の選出

○事務局（宮藤）　続きまして、委員長及び副委員長の選出をお願いいたします。

委員長の選出は、北海道開発局事業審議会設置要領第3条の規定に基づき、委員の互選で決めることとなっております。どなたかご推薦いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○千葉委員　高橋委員を推薦いたします。

○事務局（宮藤）　高橋委員のご推薦がありましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○事務局（宮藤）　それでは、高橋委員に委員長をお願いいたします。

以降の審議を高橋委員長の進行でお願いをいたします。高橋委員長、お席によろしくお願ひいたします。

〔委員長は所定の席に着く〕

○高橋委員長　改めまして、こんにちは。

ただいま、委員長にご指名いただきました北見工業大学の高橋でございます。昨年度と同様、この審議会では皆様のご協力をいただきながら、中立、厳正に審議を進めていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、副委員長の選出に移りたいと思います。

副委員長の選出も、北海道開発局事業審議会設置要項第3条の規定に基づきまして、委員の互選となっておりますが、どなたかご推薦いただけばと思いますが、いかがですか。

いらっしゃらないようであれば、私から根岸委員を副委員長に推薦させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「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。

それでは、根岸委員、副委員長をよろしくお願ひいたします。

4. 審議

○高橋委員長 それでは、議題に移りたいと思います。4番目の審議に進みたいと思います。

最初に（1）河川事業の再評価について、2つの事業をまとめて審議を行いたいと思います。①石狩川総合水系環境整備事業と、②網走川総合水系環境整備事業についてです。

2件続けて事務局よりご説明いただきまして、皆様のご意見をいただきたいと思います。それでは、事務局、よろしくお願ひいたします。

（1）河川事業 再評価原案準備書について

- ①石狩川総合水系環境整備事業
- ②網走川総合水系環境整備事業

（上記事業について、事務局より資料2-2（1）、2-3（1）を説明）

○高橋委員長 ご説明、どうもありがとうございました。

事務局より石狩川総合水系、網走川総合水系、2つまとめてご説明いただきました。具体的には袋地沼と千歳川と呼人地区という形でございます。

それでは、これから審議に入りたいと思いますが、質問等がございましたらマイクを使用して発言をお願いいたします。どなたでも結構です。質問等ございますか。

○根岸委員 質問させていただきます。

袋地沼の事業が必要ということには、全く私は反対ではないのですが、資料2-2(1)120ページに表があり、これでは袋地沼のB/Cが3.4です。資料2-2(1)119ページの表では幌向はB/Cが49.5なのですよね。気になったのは、同じ自然再生系なのですが、何がこのB/Cの差を生み出していく、総体的に見ると袋地沼が低く見えてしまうのはなぜなのかというのをまず教えてほしいなと思いました。お願いします。

○事務局（吉田） ご質問、ありがとうございます。

先ほど申し上げた総便益を算出する方法はCVMというもので、これは近傍の地域にアンケート調査を行ってございます。仮にこういう事業を行った場合に「どのくらいお金を支払うことができますか」というような形で、近隣の市町村の住民に対してアンケート調査を行っているところでございます。

その中で、これは想定になってしまいますが、例えば、先生がおっしゃられました幌向ですと、札幌に近いということもございまして、比較的多くのお金をお支払いするという回答がアンケートとしては多かったのかなと推察されます。それに対して、現在、新規事業としてお諮りさせていただいております袋地沼につきましては、こちらは住まれている人が少ないということもございまして、どうしてもアンケートの支払いを聞いたときに、お支払い意思額が小さく出てしまったのかなと思っているところでございます。そこはあ

くまで想定でございますが、そのようなことではないかなと思っているところでございます。

○根岸委員 もう一つ、幌向は多分堤防の中ですよね。そこは治水的な能力に対しての評価や、下流まで影響しうる場所なので、そういう反映はされているのかなと思ったのですが、そういうことでもないですかね。

○事務局（吉田） 幌向、夕張で整備させてもらっているところにつきましては、堤防の中でございます。それに対して、今、ご説明させていただきました袋地沼につきましては、旧川を活用するということで、堤防の外での整備を考えているところでございます。そこは場所が違うので、支払い意思額の大きな差には当たらないのかなと思っているところでございます。

○高橋委員長 よろしいですか。

これは防災の観点の話は入っていないなくて、あくまでもCVMの値を掛け算しているだけの話なので、堤防の中と外という防災関係がありますか、ありませんかという話ではないということですね。

○事務局（吉田） まさにおっしゃるとおりでございます。

先ほどご説明もさせていただきましたが、こういう形で整備をしますという形のものを画や写真でアンケートを取る皆様に見ていただいて、仮にそういうものができた場合に、どういうような価値があるかというところをお聞きさせてもらっているところでございます。その中に委員長がおっしゃられました防災の観点は入っていないところでございます。

○高橋委員長 ありがとうございます。

値がかなり違っているので、私も驚きました。

そのほかご質問、ご意見等ございますか。

○松尾委員 松尾です。ご説明ありがとうございました。

2点あるのですが、石狩川下流の自然再生のところですが、説明を全体として聞いている中で、自然再生がメインとなっていて、千歳市のかわまちづくりは何となく親水のものがメインかなというイメージがしたのですが、石狩川はインフラツーリズムにも寄与するとだったので、どのような点で市民が自然再生することで利用するのか、どういうものが含まれているのかというのが1点。

もう1点は、CVMでアンケートを取ったときに、石狩川下流は周りの住民の単価が515円と出でていて、千歳市は低かったのですね。逆に市民の方が半額ぐらいの二百幾らで、なおかつ観光客も四百幾らと。すごく個人が答える単価としては、石狩川が高く答えているのですが、計算でいうと人口というか、利用者の人数によって、道路の交通量と同じように、利用者が多ければ多いと思います。例えば、周りの人はもっと価値を感じていて、千歳市の人にはそれほど価値を感じていない事業でも、人数が集まればすごく便益が出ているというのは、計算に矛盾があると思います。単価が逆転しているのに、すごく便益が大分違う

というところが疑問です。その2点について教えてください。

○事務局（吉田） まず1つ目にご質問いただきました石狩川の自然再生で、どのような形でツーリズムのような価値をされるかというお話ですが、例えば、整備がほぼ終了しています幌向ですと、湿原を再生するような取組を行ってございます。そういうところにつきましては、なかなか湿原を見る機会がないということで、実際、旅行会社に中に入つていただいてそういうツアーを組んでいただく、または地元の方たち、NPOなどにその場所に来ていただいて観光学習をしていただく、もしくはイベントを開くということに取り組まれているところでございます。それがこれから整備させていただきます袋地沼地区についても同じような取組を行つていただくようなことがあれば、少しでもツーリズムに関わる対応につながるのかなと思っているところでございます。

2つ目にご意見をいただきましたアンケート結果の単価の違いについてですが、先生のおっしゃるとおりでございまして、アンケート対象の近傍市町村の人口についても結構影響があるのかなとは思っているところでございます。ここはいろいろな観点で分析をしてみたのですが、明確に人口が多いから単価が上がる、もしくは人口が少ないから単価が下がるという話でもないところもございまして、そこについては、私どもとしてももう少し分析を進めていきたいと思っているところでございます。

○松尾委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋委員長 なかなかCVMの難しいところですね。今後はインバウンドのお客さんや観光客も広域から来られるとなると、地元の人たちの単価だけではなかなか説明しづらくなってくる可能性もあるので、そのあたりの手法的な限界も考えながら、少し手法を改良していくということは必要ですよね。

○事務局（吉田） まさにそのとおりでございまして、整備する箇所によってインバウンドの方が来られるという状況であれば、しっかりそこは単価の中に見込むということもやつていきたいと思っているところでございます。

○高橋委員長 特に呼人地区は、インバウンドの方も港から川に移動するようなこともありますので、その人たちの単価というのはかなり違ってくると思いますね。その辺りも含めて、今後はぜひご検討ください。お願ひします。

○事務局（吉田） ありがとうございます。かしこまりました。

○高橋委員長 そのほか何かご質問、ご意見等、ございますか。

○千葉委員 同じようなことですが、CVMで積み重ねていくというところから、他の事業と比べてB/Cが高くなるというのは、これまでもずっと言われてきたことです。その計算方法というのは本省でもいろいろ練っているということですので、それはお任せしてというところでいるのですが、私は観光の分野からこちらの席に立たせていただいているというところを考えると、私も主観でしかないかもしれないですが、何となく数字と見合わないような感じがしていて、ちょっともどかしいところというのが実際ございます。

なので、例えばモニタリングに、以前の委員会でも私が言ったかもしれません、人流

データというのも使いながらモニタリングしていくということも考えてみてはどうかということが1点ありました。呼人地区などでは、もう令和6年からモニタリングをされていますよね。なので、もし令和6年でどのようなモニタリングをしているのかというのがお分かりになれば、教えていただきたいということが1点。

それから感度分析ですが、残事業などはプラスマイナス10%としているのですが、今後のところというのはあまりないですよね。例えば観光も増減がありますし、呼人の資料の2を見ると、今後50年の数字が変わっていないのですが、多分、人口減少はすごくこのエリアは激しくなるかなと思うと、多分その数字は変えていかなければいけない。人口統計はそれほど変わらないと思うので。今後はかわまちづくりのこのCVMの積立て方というの、ぜひ、現実とぴったりくるような感じで頑張っていただきたいなと思います。もし、モニタリングのところだけでもお分かりになれば、教えていただきたいと思います。

○高橋委員長 よろしいですか。

2点目は多分コメントなので、1点目の質問だけ、どのようなモニタリングをされているのか。

○事務局（吉田） まず、モニタリングですが、まだ呼人地区は整備している段階で、令和8年、来年度からモニタリングをやるという形になってございます。それが始まった形でまたデータがそろいましたら、ご紹介をさせていただければと思ってございます。

2つ目は、今後参考にさせていただきます。ありがとうございます。

○高橋委員長 ありがとうございました。ぜひしっかりとモニタリングをしていただければと思います。

そのほか、ございますか。よろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、次の審議に移りたいと思います。

事務局からご説明いただきまして、皆様からまたご意見をいただきたいと思います。

それでは、道路に関する再評価6事業全てまとめてご説明、よろしくお願ひいたします。

（2）道路事業 再評価原案準備書について

- ① 北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見
- ② 一般国道39号（北海道横断自動車道網走線）端野高野道路
- ③ 一般国道39号（北海道横断自動車道網走線）女満別空港網走道路（女満別空港～網走呼人）
- ④ 日高自動車道（一般国道235号）厚賀静内道路
- ⑤ 日高自動車道（一般国道235号）静内三石道路（静内～東静内）
- ⑥ 一般国道5号 創成川通

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

○高橋委員長 ありがとうございました。

大きく3つ、北海道横断自動車道網走線と、日高自動車道と、一般国道5号創成川通でございます。

どこからでも結構です。これから皆様からご意見をいただきたいと思います。質問等がある場合にはマイクを使用して発言をお願いいたします。

いかがでしょうか。ご質問、ご意見ございますか。

○松尾委員 説明ありがとうございます。

1点質問なのですが、今回、地域の特殊性を考慮した便益というので、これは参考値までに入れてあって、B/Cは3便益で計算してらっしゃいますよね。その中で、余裕時間の短縮による効果が結構比較的どの事業も多かったかなと思うのですが、こちら、3便益の中の走行時間の短縮とはどういう点で違うのか、教えていただきたい。

○高橋委員長 よろしいですか。お願いします。

○事務局（山口） 地域の特殊性を考慮した便益のうち、余裕時間短縮便益については、3便益の時間短縮と違い目的地に到達するまでの時間のばらつきに対する便益を算出しており、新しい道路ができるることによって、時間短縮効果だけでなく、移動時間のばらつきが縮小します。そのばらつきが縮小することによりまして、3便益で計上した部分とはまた別に、余裕時間短縮便益を、新たな便益として試算しています。

○松尾委員 北海道でいうと、冬期はすごくばらつくような感じがして、夏期はこの創成川通や都心部は渋滞などもあるとは思うのですが、例えば、網走や日高の夏はあまり混雑するというか、渋滞するというよりは、冬期の影響で結構ばらつきが大きいかなと思うのですが、今、計算している便益は、年間通してばらつきが少なくなるというふうにしてらっしゃるのでしょうか。

○事務局（山口） ここでの余裕時間のばらつきというのは、年間を通してでございます。

○高橋委員長 よろしいですか。

時間信頼性の話ですよね。3便益プラスもう一つの便益ということで、以前からいろいろ検討されているうちの1つだと思います。どちらにしても交通量を掛けてくるので、便益自体はかなり大きくはなると思います。まさにおっしゃったとおり、冬期の時間信頼性は結構ばらつくので、その部分の信頼性が上がるということの便益がかなりプラスされている値がこういうふうになっているかなと思います。

ありがとうございます。そのほか、ご質問、ご意見等ございますか。

○岩崎委員 よく分からなかったので教えてほしいのですが、便益が増えるというところの理由が、原単位の変更だと思うのですが、日高道だと前回の倍ぐらいになっていると思います。創成川通はあまり便益が増えないという感じになっていて、これはどういう違いで出ているのか、教えていただけないでしょうか。

○事務局（山口） まず日高自動車道からご説明します。

資料3-3(1)の26ページでございますが、総便益と総費用について、倍近く増えているというような内容になっております。

日高自動車道につきましては、今回の再評価から、一体評価区間を見直しをしております。前回は厚真ICを起点に東側を一体評価区間としておりましたが、今回、路線の起点である苫小牧東ICに変更しています。一体評価区間の変更により追加した、苫東道路については、供用が平成10年のため、令和7年を基準としたときの現在価値化後の便益は、過去に遡る分だけ数字が大きくなるため、便益が大きくなります。それは便益だけでなく、費用も同じように増えています。現在価値化に係る期間が長くなった結果、大きくなったように見えるということでございます。

○岩崎委員 ということは、札幌市の創成川通は期間の差が少ないからということですね。

○事務局（山口） おっしゃるとおりです。

○岩崎委員 分かりました。

○高橋委員長 その前段に、一体区間を延ばしたというところがありますよね。

要するに、ネットワークは全部つながらないと効果が出ないということで、今まで短い区間ごとに評価していたものを全体で評価することによって、便益は多分プラスになってくるし、なおかつ、基準年を変えたことによって便益も上がるけれども、コストも当然上がってくるということになるのですね。ですから、何となく膨らんで見えますけれども、今までやってなかったところも全部入れたということが現状だと思います。

そのほか、何かご質問、ご意見等ございますか。

○武者委員 先ほど話題に出ていた北海道ならではの便益についての試算なのですが、逆に北海道ならではの費用というものもあると思います。やはり非常に人口密度が低いということがあります。それによって、特に最近、私の周りでも聞くのですが、子女の教育の効果が薄いというか。要するに、便利になることによって、例えば地元の高校や大学に進学しなくなる、ストロー効果のようなものが発生していて、そちらは地方にとってはマイナスになると思うのですけれども、それをどう考えるのか。

私としては、今回の整備事業の中では、札幌市の創成川通については人口が維持できる地域であるので、一定の効果、便益はあるものだと思うのですが、それ以外の道路については、マニュアルどおりに計算をするところという効果にはなるのかもしれないですが、実態として必要性がそんなに高くないのではないかなど考えます。もちろん全体の意見として違うかもしれませんけれども、最初の網走線と日高道に関しては、今後はますますそういうマイナスの効果が大きくなってくる地域と予想されるのではないかなどと思います。

便益の算定のときに、地域の人口を考慮されていると思うのですが、単純な人口だけではもはや実態を把握できていないのではないかというご提案もしておきたいと思います。

どういうことかというと、地方ほど高齢化が進んでいるので、人1人当たりの移動距離は高齢者の方が低いので、それを考慮すると、例えば寝たきりの人が多くても、その人たちの便益もカウントされてしまうのですね、この道路が開通することによって。しかし、

そういう寝たきりの人たちというのは、こういう道路を恐らくほとんど使うことはない。一方で、多く道路を使うような若い人たち、働き盛りの人たちがいるような地域の道路事業を整備したほうが、B/Cなども実態としては大きく出ますし、実際に地域の便益や構成というところでは効果が上がるのではないかと考えております。

これは私の問題意識からの提案ではあるのですが、以上、意見として発言させていただきます。

○高橋委員長 ありがとうございました。

何か、お答えできることはありますか。

交通の効果ですよね。道路整備の効果について、ストロー効果もあって、当然、機会拡大の効果もありますし、交通量推計の話も人口を単純に見るのではなくて、もう少し人口の質的なものも含めて交通量推計をしなければ難しいのではないか、というご提案だと思います。

○事務局（山口） まず、事業を整備する目的の部分を補足させていただきます。

北海道の場合は、広域分散型の地域構造を有しておりますので、広域な生活圏を支える道路ネットワーク、例えば物流や人の交流、関係人口の拡大、または救急医療の搬送の面でのアクセスの向上、また近年で多く発生しておりますが、災害などへの対応など、地方にお住まいになる地域の住民が安心して暮らしていけるような地域づくりというところが、まず道路事業の目的、事業をする上での地域の課題や道路の交通の課題と考えております、そういうところをこの事業審議委員会の中では事業の必要性などの視点としてお諮りさせていただいている。

また、投資効果につきましては、人口減少の影響もございます。まず、全国一斉に5年おきに交通情勢調査というものを行っておりまして、その中で5年おきに交通量やどのような交通の行き来があるか、例えば、港など新しい物流拠点が拡大し、どんどん投資も進んで、そこの物流の量が増えていくということも勘案しながら、将来の予測を行っています。

一方で、人口減少についても推計をする上で反映されておりまして、例えば、自動車の保有台数というものがそれぞれの地域でありますので、そこに人口減少などを掛け合わせた形で改定しています。その改定結果に基づいて、我々は投資の効果などを算出しながら判断していくということでございます。

○高橋委員長 多分今のご意見を含めて、計画段階評価でしっかり議論しなければいけないところもあると思います。そのときに道路の必要性や交通量推計の考え方も含めて、計画段階評価でしっかり議論をしているという前提でこの事業審議委員会で受け取っているということもありますので、そのところの議論をしっかり受け止めてくださいというのと、やはり、今後の交通量推計に関しましては、今までのような交通量推計ではなかなか捉えきれないところもあると思います。今後、人口も減ってくる中で交通量がどうなっていくのか、かなり見えないところもありますが、その辺りはしっかりきめ細かい分析も必要なのではないかというご意見だと思います。

その辺りは、ぜひ計画段階評価の議論と、この値の議論をしっかりと受け止めながら、この審議会で議題をまとめていただきたいと思います。お願いします。

○朝倉委員 細かい質問で恐縮なのですが、資料3-4(1)19ページの創成川通の補償費の見直しというところについて、下水道や水道管の部分というのは、当初から分かっていた部分なのではないかなと思うのですか、この占用者というのは札幌市などになるのかと思いますが、もう少しどのような協議だったのかなと感じたところです。結果的にはやっていく中でもう少し違う案が出てきて、見直しで予算が増えたというところになると思いますが、補償費という意味合いも分からなかつたので、そこも合わせて教えていただきたいと思います。

○事務局（山口） まず埋設物の移設の計画でございますが、当初は埋設物の台帳等の情報から、移設をどのように行うかという検討を行いまして、国道の敷地は結構広いので、その中の移設ということを想定していました。ただ、事業化後、施設管理者との協議や現地調査をしまして、移設の方法などをより具体的に、調整を行っており、また、既設管路を吊った状態で、下に新しい地下トンネルを造るというやり方を当初は想定しておりましたが、既設管路の老朽化により、構造上の課題が判明しました。総合的に考え、国道ではなく、国道と並行する市道に移し替えるという協議の結果を受けての増額事象になります。

補償費がなぜ支払われるのかということでございますが、道路事業に伴う占用物件の支障移設につきましては、一般的には占用者がその費用を負担するということになりますが、費用負担額が大きいなど、受忍の限度を超えた場合には、その損失額の一部を道路事業者側で負担することができるという扱いに基づきまして、増額が生じたというところでございます。

○朝倉委員 何か計算式があつて、この部分だけは出せるという形でしょうか。

○事務局（山口） 実際に移設にかかる費用から、元々占用されている管路の残存価値のようなものがありまして、それは耐用年数と呼んでいますが、その分の損失補償のような形をとっています。それをお支払いをするという考えになっております。

○朝倉委員 そういう決まりがあるということですね。

○事務局（山口） はい。

○高橋委員長 前段はどうですか。事前の協議で実際に分からなかつたのでしょうか。

○朝倉委員 老朽化してきているなど、そういうところは予想できたことはなかつたものなのでしょうか。

○事務局（山口） 事業着手後に現地で管路内の調査をしたところ、目地部の劣化が確認されており、実際施工するときには、管路を吊った状態で施工することは難しいという判断をしたということでございます。

○高橋委員長 そのほか、ご質問、ご意見。お願いします。

○加藤委員 石狩市長の加藤ですが、私から意見というか、従前、この審査会に基礎自治体の首長が出るのはどうなのかと、1度疑問を呈したことがあるのですが、正直言つて、

今日の創成川通も私が会長をしている期成会が要望している道路でもあります。ただ、皆様方に理解をしてほしいのは、基礎自治体の長として北海道には179の市町村があるということ。そして、オールジャパンでどんどん人口が減少していく、一方では消滅可能自治体が生じるのではないかという有識者のご意見もあるということ。

しかしながら、私自身が思うのは、多くの市町村長と話をし、そこに少なからず人が住んで生活を営み、物流の問題もあるということ。だから、その便益の問題というのは事務局からもご提案があるように、その地域の特殊性も考慮したという意味で、便益の算出もあるかと思っています。

私自身はいつもこの審査会に出て思うのは、時々厳しい意見が出るけれども、決して無駄な投資をしていいですよというつもりはありません。しかしながら、時々、公共事業イコール悪のような部分というのはどうなのだろう。じゃあ、北海道は人口が減るのだから、道路整備は必要ないですかと問われると、私は違うのだろうなと。人類が、北海道民がいる限り、179市町村が消滅をしない限り、必要な事業というのは、私の立場では申し訳ないのですが、引き続き大変積極的な事業展開を望むものであります。よろしくお願ひします。

○高橋委員長 ありがとうございます。

そのほか、ございますか。

○松尾委員 これは意見なのですが、地域の特殊性を考慮した便益は、開発局はこれまで決められた項目でやられてきたと思うのですが、能登の地震にもあったように、北海道は1つの道路しかないという地帯がすごく多く、あのような災害が起きたときにダブルネットワークを作るというのは重要なことだと思っています。日高道においても、今は国道しかない状態で、先ほどの網走においても、道路が雨のときに冠水し、また、吹雪で道路が使えないこともある。そういうような状態で災害などが起きたときには、能登のように、そこも道路が1本しかなくて、すごく時間がかかる、復興に行くのにも時間がかかりますし、物資を送ったりするのも時間がかかります。そういうことを考えた上で、やはりこのダブルネットワークというのは国交省の方針でもありますので、何かそういうものを便益として考慮できないのかなと思います。定性的な効果として、すごく重要なことだと思いますので、何か便益として反映できたらいいのではないかと思います。

○高橋委員長 貴重なご意見ですが、何か事務局からお答えというか、気持ちを表現していただければ。

○事務局（山口） 確かに道路が1本しかないところで大きな災害が発生しますと、そこが長い間使えない期間があると、そこに住んでいる住民にとっては、いろいろなことの影響もございますし、そういうものを改善できるという効果がダブルネットワーク化というのも当然あると思います。

防災面の効果の視点になってきますが、いただいた意見も踏まえまして、引き続き検討をさせていただければと考えています。

○高橋委員長 ありがとうございます。

確かに日高道は津波浸水想定で道路の選定自体も、ルート自体も変えたというところもあるので、防災というのは便益として、B/Cの3便益の中には入りませんが、このような形で参考値という値でもいいので、しっかり明示していくということは大事だというふうに思います。時間信頼性もそうだと思います。特に冬期の道路の時間信頼性は、北海道はかなり本州と比べると落ちてしまうので、その辺りをどうやって便益化していくのかと、いろいろご検討が必要になっていると思いますが、昔は参考値もなかったわけで、そういう意味からいくとかなりの進歩かなと思っています。さらにこれはもう1歩進めてバージョンアップしていくことが大事だと思っていますので、ご検討よろしくお願ひいたします。

○武者委員 最初に道路事業における評価手法の見直し内容についての説明がありました
が、事前説明会のときと何か変わったことはありましたか。

○事務局（山口） 特に変更などはありません。

○武者委員 分かりました。

○高橋委員長 そのほか、よろしいですか。

（「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。

それでは時間になりましたので、今回は大きく河川と道路の事業について、皆様からご意見をいただきました。

河川に関しては、この環境整備をどのように評価するのかというのは大変難しいところで、今のところはマニュアルとしてはCVMをやるということになっていますが、その内容も含めてしっかりとしたモニタリングの必要性をご意見いただきましたので、評価だけではなくて、その後の実質の整備における、基本的には利用者の満足度のようなものをモニタリングしていただければなと思います。

道路に関しては、確かにB/C自体は3便益という形で出しますが、やはり北海道の特殊性、特に交通の特殊性をどのように表現していくのかというのは以前からの課題です。その辺り、今後、参考値だけではなくて、この3便益プラスにしていただくような方向で考えなければいけないかなと思います。今のところはしっかり皆さんの肌感覚に合うような参考値、また、数字を出す過程や考え方を明示していかないと、北海道の特殊性を本州の方たちには、なかなか分かってもらえませんので、その辺りの考え方をより固めていくということも、北海道開発局としても考えいく必要があるかなと思って聞いておりました。

基本は皆様からご意見をいただきましたけれども、事務局からご提案いただいた再評価の原案は妥当であると考えて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。

それでは、当委員会としては、再評価の原案について、事務局案が妥当と判断いたします。

最後に事務局から何か追加でございますか。

○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、用意いたしました議事は全て終了いたしましたので、事務局にマイクをお返しいたします。

5. 閉 会

○事務局（宮藤） 委員の皆様、長時間にわたるご審議ありがとうございました。

次回、令和7年度第2回の事業審議委員会につきましては、12月4日本曜日9時半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ひいたします。

これにて、本日の事業審議委員会を終了いたします。

ありがとうございました。

以 上