

令和7年度

第3回北海道開発局事業審議委員会

議 事 録

日 時 令和7年12月24日(水) 10:00～11:49

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3回北海道開発局事業審議委員会を始めさせていただきます。

審議に入る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。

本日は年末のお忙しい中、お足元の悪い中、委員の皆様にご参加頂き、誠にありがとうございます。

初めに、資料の御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御用意しておりますので、そちらを御参照ください。なお、本委員会終了後、北海道開発局ホームページに資料を公開いたしますので、必要に応じて御確認頂く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。ファイル番号は全てPDFデータで、ファイル名の頭に01から14まで番号をつけております。御審議いただく事業につきましては、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いたします。資料の不足やタブレットの不具合がございましたら、審議中でも結構ですので、事務局へお申出ください。

本日は、都合により千葉委員が御欠席されており、8名の委員に御出席頂いております。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御報告申し上げます。

それでは、以降の審議を高橋委員長の進行でお願いいたします。

2. 審 議

○高橋委員長 皆さん、おはようございます。

早速、審議に進みたいと思います。

本日は、道路事業の再評価、全部で6事業でございますので、これを大きく二つに分けて始めたいと思います。

最初に、帯広・広尾自動車道（一般国道236号）大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）、帯広・広尾自動車道（一般国道236号）大樹広尾道路（豊似～広尾）、旭川・紋別自動車道（一般国道450号）遠軽上湧別道路、以上3件、事務局から御説明頂きまして、その後、皆様に御意見頂きたいと思います。

それでは、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 帯広・広尾自動車道（一般国道 236 号）大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）
- ② 帯広・広尾自動車道（一般国道 236 号）大樹広尾道路（豊似～広尾）
- ③ 旭川・紋別自動車道（一般国道 450 号）遠軽上湧別道路

(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 御説明どうもありがとうございました。

それでは、これから審議に入りたいと思います。御質問等がある方はマイクを使用して御発言ください。どこからでも結構です。よろしくお願いします。どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ、松尾委員、お願いします。

○松尾委員 遠軽上湧別道路について質問なのですが、資料2-3(1)の11ページに既存の道路が冬期は地吹雪の影響を受けるとあって、今回の整備に当たってそれが解消されそうというのがあるのですが、地形を見ても山沿いを走っているのに、実際にその地吹雪が防止できるような効果があるような断面になっているのかを教えてくださいたいと思います。

○高橋委員長 よろしいですか。事務局、お願いします。

○事務局(山口) 現道区間はほぼ平面地形になっており、地吹雪が発生した場合、その影響を直接受けるというような地形になっておりますが、新しく造る高規格道路はハイバンクと申しまして、盛土が約8メートルの高さになります。

気象状況について、現地で風速や風雪の状況を調査しまして、その結果、整備が完成する断面において地吹雪の影響がある場合には防雪林や地吹雪対策としての防雪柵などを講ずることによって、冬期間の安全な通行を確保しております。

○松尾委員 ありがとうございます。

○高橋委員長 具体的には吹払柵とかをつけられるのでしょうか。

○事務局(山口) 具体的には吹止式が主流的になっています。

○高橋委員長 よろしいですか。ありがとうございます。

そのほかに御質問、御意見等ございませんか。

どうぞ、松尾委員、お願いします。

○松尾委員 細かいところなのですが、資料2-2(2)の75ページ、77ページの交通量のところが疑問だったので、こちらは整備なしと整備ありの交通量を見たときに、整備なしだと国道336号が4,500台で、236号が3,600台で大体計8,000台あるのですが、これは整備なしが新設のものを入れて6,000台ぐらいしかないのですが、2,000台はどこに行ってしまったのかなというのが質問なのですが、ほかの道路だと整備ありとかの道路は交通量が全体的に全部足したら多くなったりしているのですが、ここの道路は2,000台ぐらい減っているのか、これは何か理由があるのでしょうか。

○高橋委員長 75ページの国道236号の交通量の話をしているのでしょうか。

○松尾委員 ①「新設・改築道路」と②「主な周辺道路」を足したときの交通量です。整備なしだと国道336号が4,500台で、236号が3,600台で、合わせて大体8,000台で、整備あ

りでは700台と1,200台と新設の4,100台を足して6,000台ぐらいなので、この2,000台というのはどこかに流れてしまうものなのか、それか将来の交通量が少なくなるという予想なのか教えてください。

○事務局(小林) 帯広開発建設部で道路計画課長をしております、小林といいます。よろしく願いいたします。

資料2-2(2)の77ページに交通量が3路線書かれていまして、新しくできるバイパス、国道336号、国道236号の交通量が書かれているのですが、次の78ページを見ていただくと図がありまして、新しくできる道路と並行しているのは336号となっております、236号線は豊似～広尾間が開通していない状況なので、336号に向かうのに下りる交通量となっております。

ですので、比較するのは、整備なしの場合は国道336号、整備ありの場合は国道336号と新しくできたバイパスの交通量、そちらを比較する形になりますので、整備なしだと4,500台、整備ありだと4,800台になるということで、交通量が増えているといった形になります。

○高橋委員長 全体の交通量の話ですか。

○事務局(小林) そのとおりです。広尾まで向かう交通量、236号は高規格道路が豊似でも、整備前は236号と336号の交通量が書かれているのですが、整備後は、ここが整備されると、比較すると並行する336号との比較になりますので、ここは豊似IC以降がないので、下りてここに来る車の交通量がこの表に並べられています。

ですから、整備なしの場合は、336号の4,100台に対して、整備後にバイパス4,100台と現道を走る700台ということで、整備後は合計すると4,800台、現況は4,500台という形になりまして、整備されると交通量が増えるという形でございます。

○松尾委員 1,200台は、その横の236号の700台と重複している形ですか。

○事務局(小林) はい。

○高橋委員長 236号の1,200台の値しか出ていないということです。

○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 バイパスは0台から4,100台になって、その斜めのところの3,600台が1,200台になっているのですか。

○事務局(小林) そのとおりです。この先がないので、ここで下りる車の数が3,600台だったのが、出来上がると真っすぐ下りてくるので増えるという形で、比較すれば並行する路線になるのかなと思います。

○高橋委員長 分かりました。ODがよく分からなかったです。区間ごとにしか出ていないので、どの交通量がこちらの方に転換してくるのかというのがこの表だけだと分かりづらいのかもしれない。

○高橋委員長 松尾委員、よろしいですか。

○松尾委員 はい。ありがとうございました。

○高橋委員長 何かほかに御質問、御意見はございませんか。

どうぞ、石田委員、お願いします。

○石田委員 2点ほど確認なのですけれども、まず一つは帯広・広尾自動車道のところで、並行する国道の重大事故が課題の一つとして挙げられていましたけれども、正面衝突等が起きているというものがあつたのですけれども、そもそもの要因は何でしょうか。これは道路線形に起因しているのか、何かの交通状況、ほかの環境に起因しているものなのかということをお聞きしたいのが1点です。

もう一つは、旭川・紋別自動車道の上湧別から紋別までの間は、今後事業化がうまくいきそうなのか、見通しについてです。

あとは、紋別が物流の拠点地域になった場合に、例えば国道273号ですか、浮島から滝上を通って行く道路から紋別にアクセスする場合と、今回の高規格道路が紋別まで行った場合の時間短縮便益というのは、かなり違うものなのかどうかということ。御回答できる範囲でお願いします。

○高橋委員長 よろしいですか。まず、帯広・広尾自動車道の事故の件、あとは旭川・紋別自動車道の2点、お願いします。

○事務局（山口） まず帯広・広尾自動車道の重大事故は、正面衝突事故なのですけれども、これは市街地部や信号があり、そういうところでの追突事故などの事故が発生するという。あとは、道路構造令を違反しているというわけではございませんが、一般国道の現道ということで事故が多く発生しているという状況でございます。

2点目の上湧別から紋別の今後の事業の見通しにつきましては、現時点では、事業化の見通しは未定です。

国道の紋別から273号で浮島を通ることでの時間短縮便益につきましては、手持ちに資料がありません。

○石田委員 分かりました。先ほどもお話がありましたけれども、ホタテとかそういったものの輸送云々という話になると、多分これが紋別までつながらないと大きな便益が出てこないものなのかなという感覚があつたものですから、多分その辺の見通しがついて便益が出ればもうちょっと高い便益が出るのか、今そこはつながっているという形を出しているわけではないでしょうか？

○事務局（山口） 紋別までつながない形で便益を算出しています。

○石田委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋委員長 よろしいですか。

そのほかに何か御意見、御質問等があれば頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

○岩崎委員 帯広・広尾自動車道の資料2-2(1)の中で資材の単価の上昇率のところなのですけれども、帯広地区基準の値ということでもいいのですか、労務単価は全道一律ですか。

○事務局（山口） 労務単価は全道で一律ですが、資材の単価については帯広ですとか例

えば網走地区とか、各地区におきまして実は単価がそれぞれ異なっておりまして、それはその市場の調査を行った上で単価を設定しているということでございます。

○岩崎委員 ここだけ、どこ地区というのが抜けていたので気になりました。ほかには入っていました。

○事務局（山口） 失礼いたしました。

○岩崎委員 あと、単価とその伸び率というのは結構地域差というのはあるのでしょうか。

○事務局（山口） はい。例えばコンクリートの生コンとかになりますと大分地域差が出てくるのが現状となっています。それは、コンクリートを生産する工場が近くにあり、あとは道外から搬入してくる、そういったところで少しそのコストが変わってくるということもあるというふうに考えております。

○岩崎委員 資材単価が上がると、かなりB/C的にも厳しくなってくるところで、地方だと相当厳しいとかという、そういう情勢みたいなのはあるのでしょうか。

○事務局（山口） 資機材の単価の上昇によりまして費用便益比に影響は出てきます。ただ一方で、今年度から例えば3便益につきましても、例えばトラックドライバーの賃金の上昇とかそういった部分で、便益につきましてもその人件費の賃金上昇に応じて便益の単価についても見直しておりますので、そのバランスというものについては大きく影響するかというと、おおむね同じような形になっているのが現状と考えております。

○岩崎委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋委員長 よろしいですか。

今のお話で、便益の時間価値が上がっているのでしょうか。時間価値はマニュアルどおりの値なのではないですか。

○事務局（山口） すみません。原単価が上がっているということでございました。

○高橋委員長 原単価でも時間価値は上がっていないでしょう。時間価値はそれほど値が上がっていないから、結局コストに関しては最新のデータだけれども、交通量とその時間価値を掛けて時間短縮効果とかそういうところを出すときのベネフィットは、それほどコストよりも最新の値ではないという形ですか。

○事務局（山口） 失礼いたしました。第1回事業審議委員会の中でも、その原単価の見直しがあったという御説明をさせていただいたのですけれども、確かに最新かということ、昨年（令和6年）ということで1年のずれというのは生じているところでございます。

○高橋委員長 多分、道路事業に関してはCVMを使っていないので、CVMに関してはかなり意識のデータだから最新に近いような値になりますけれども、なかなか道路はベネフィットが最新になっていかないというのがありますので、その辺りを考えていかなければいけないでしょう。コストだけは最新のデータを使って地域ごとにかなりしっかりしたデータは出しているのだけれども、ベネフィットがそれに追いついていないという感じがするというのは私の感想です。

○高橋委員長 それでは、帯広・広尾自動車道、旭川・紋別自動車道で何かほかにございま

せんか。どうぞ。

○根岸委員

質問としてはすごく単純で、資料2-2(1)の21ページの感度分析のところの一番下の事業費と事業期間、これはレンジが1.1から1.1なのですけれども、変動させても変わらないということなのではないでしょうか。これが変わらないのかが表面的には私はよく分からなかったのですけれども。

○高橋委員長 プラスマイナス20%になっているのに1.1から1.1になっています。

○根岸委員 その一番下のB/Cのレンジというのはほとんど軽微だから反映されないということなのではないでしょうか。そこを教えてくださいたいと思います。

○高橋委員長 いかがですか。

○事務局(山口) 事業費と事業期間がそれぞれ10%、20%前後したときの費用便益があまり変わらないという御指摘でございますが、一体評価区間になっておりまして、平成10年代に供用開始したところの部分供用したところから既にその便益ですとかコストというのが反映されて、それがずっと加算されていくような形となっております。その関係上、事業費や事業期間が多少動いたとしても影響は少なくなります。

一方で、交通量に関しましては大きく影響しまして、一体評価の全体の区間の中で交通量が上下すると費用便益にも大きく影響するという、そういった状況とな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。事業期間がプラス20%になろうがマイナス20%になろうがB/Cは変わらないということですか。

○事務局(山口) そういうことです。

○高橋委員長 長くなるのか短くなるのかでもB/Cはほとんど変わらないと。

○事務局(山口) はい。一般的には短くなるとB/Cは上がる傾向にあります。

○高橋委員長 コストがそれだけかからないということなので。

○根岸委員 分かりました。

○高橋委員長 では、そのほかはよろしいですか。

それでは、残りの3事業について事務局より御説明いただいて、また皆様から御意見いただきたいと思います。残りの3事業ですが、旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路、道央圏連絡道路(一般国道337号)長沼南幌道路、一般国道12号峰延道路、以上でございます。

では、説明をお願いいたします。

(1) 道路事業 再評価原案準備書について

- ④ 旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路
- ⑤ 道央圏連絡道路(一般国道337号)長沼南幌道路
- ⑥ 一般国道12号峰延道路

(上記事業について、事務局より資料2-4(1)、2-5(1)、2-6(1)を説明)

○高橋委員長 御説明どうもありがとうございました。

それでは、何か御質問、御意見等はございませんか。どうぞ。

○加藤委員 長い時間の説明ありがとうございました。

2点あります。峰延道路の評価なのですけれども、先ほどの富良野北道路の場合には一体評価区間ということで、調査中も評価の対象にされました。ところが、峰延の場合には事業区間の6.3キロメートルだけでB/Cを出しているということです。一般的に考えたら、もっと長い延長でその道路を、先ほどの富良野北道路との関係からいけば、今までその一体評価見直したというのは、その便益がより見える部分といいますか、そうすることによって利便性が高まるのだなというふうに理解したものですから、その部分が1点です。

それからもう1点は、道央圏連絡道路で土取場を2か所増やしましたということで、これは14.9キロメートル離れた場所に2か所あるという記載だったのですけれども、同じ場所ではなくてA地点、B地点という他の自治体なのか、そこも教えていただければと思います。

○高橋委員長 2点、よろしいですか。

○事務局(山口) 峰延道路の国道12号の4車線拡幅についても一体評価的な視点での評価を行ってはどうかといった御指摘というふうに認識しております。現時点では国交省の一体評価区間の運用上、バイパス道路や高規格道路が対象となっており、別線で一体的に効果が発揮する事業に関して一体評価の適用が可能というような運用とされております。御指摘のとおり国道12号は旭川と札幌とかをつなぐ重要な路線になっておりますので、効果という面では確かに一体的に発揮されると思いますが、現時点ではそのような運用にはなっておりません。

○加藤委員 それはオールジャパンで同じ考えなのですか。

○事務局(山口) そのとおりです。2点目は、長沼南幌道路の土取場が2か所追加になって14.9キロメートルなののですけれども、御指摘のとおり場所は違うのですが、偶然同じ距離だったということです。

○加藤委員 それは同じ長沼町内ですか。

○事務局(山口) 1か所は同じ長沼町内で、もう一つは北広島市になります。

○加藤委員 偶然なのですか。

○事務局(山口) 偶然です。

○加藤委員 分かりました。ありがとうございました。

○高橋委員長 よろしいですか。最初の質問は確かにオールジャパンであり、国道に関しては足の長いトリップと短いトリップがあるのでなかなか一体評価というのは難しいのかなと思うのです。ですから、その辺りは一応今の仕切りとしては一体評価は国道において

はしないということで運用されているということだと思います。ありがとうございます。

そのほか何か御質問、御意見等はございませんか。お願いします。

○根岸委員 ありがとうございます。質問は、富良野北道路で、資料2-4(1)の11ページ目に、十勝の泥流のリスクがあったのですけれども、教えてほしいのは、その便益的な記述がされているのですけれども、これは便益として計算されて今回計上されているのでしょうか。

○事務局(山口) 災害が起きたときの代替路線としての便益につきましては、今回の評価には反映はしておりません。

○根岸委員 分かりました。資料を見たらそうなのかなと思ったので、それであればいいかなと思います。つながらない限り多分その代替ルートとしての機能は発揮されないのかなと思ったので確認しました。

もう1点は峰延道路で、資料2-6(1)の25ページで、事業計画の見直しがどのようにされるかというのが結構ポイントだと思ったのですけれども、見直しとして何か再利用して削減するとかと書いてあって、一番下に検討している項目と書かれていて、歩行者・自転車の今後の利用状況等を踏まえた歩道幅員の見直しとあります。これは非常にぼんやりしているのですが、もうちょっと具体的に、何を見直してどのようなことを想定しているのか説明いただけたらと思います。

○事務局(山口) 承知いたしました。資料2-6(1)の25ページに、歩道の幅員の掲載はございませんが、現時点の計画としましては、歩道の幅員を3.5メートルで計画しております。これについて、歩行者や自転車の利用のほかに、冬期や例えば小学生ですとかの通学路になっている場合など、その歩行者の状況に応じて、かつ、歩道の除雪の計画の見直しをすることによって歩道の幅員をもう少し縮められないかといった検討をしていくという視点でございます。道路構造令によると最小幅員は2メートルというふうにされておまして、3.5メートルを2メートルに見直しをすることによってコスト縮減が図られるということになります。

○根岸委員 分かりました。ただ、その機能的なものとのバランスで、今言った利用者がおられることがあるので、そこは気をつけてということですか。

○事務局(山口) おっしゃるとおりでございます。

○根岸委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋委員長 そのほか御質問、御意見等はございませんか。

○武者委員 長沼南幌道路なのですけれども、これは無料区間ですけれども、実質的にバイパスのように通っている高速道路で36号線に沿って走るものなのですけれども、そのバイパス的な役割をするのかなと思ひまして。ちなみにどのくらいの制限速度になるのでしょうか。

○事務局(山口) 長沼南幌道路は無料道路として御利用いただくことになっておりまして、制限速度は時速60キロメートルになります。

○武者委員 長沼南幌道路は時速60キロメートルですけれども、全線通じて時速60キロメートルなのでしょうか。ここは時速何キロメートルまでとかそれぞれあると思うのですけれども。

○事務局（山口） 道央圏連絡道路全体の延長のうち現在供用しています新千歳空港から泉郷の途中の区間につきましては4車線区間が一部ございまして、そちらは交通管理者と協議しまして規制速度の緩和として時速70キロメートルとなっております。それ以降、北側に伸びていく泉郷道路というのが令和2年度に開通しておりますが、こちらは時速60キロメートルで、そのさらに上の今年3月に開通しました中樹林道路以降含めて全て時速60キロメートルで計画しているところでございます。

○武者委員 それでしたら移動短縮効果みたいなのが時速60キロメートルで計算されているということですか。

○事務局（山口） おっしゃるとおりです。

○武者委員 といいますのは、並行して走る道央道とのすみ分けといいますか、代替効果みたいなことが発生してくると思うのですけれども、道央道は有料ですので、制限速度によっては無料のこちらの新しい道央圏道路に流れる車もあるだろうなとも思うのです。

費用対効果を計算される際に、例えば36号線の交通量の減少というのは考慮されているようなのですけれども、道央道の減少というのは考慮されていないようなのですけれども、その代替道路を選択する際に何か基準というのはあるのでしょうか。逆になぜその道央道の減少を考慮しないのかなという質問です。

○事務局（山口） 道央圏連絡道路を整備したときとしないときの交通量推計の考え方としましては、断面でその交通量を切った形になりまして、武者委員からの御指摘は、おっしゃったとおり、断面としては道央圏連絡道路があつて、さらにその左側の内側に国道36号、さらに高速道路が走っておりますが、その断面で切った中でその交通量推計というものをしまして、例えば高速道路は有料ではありますが時速100キロメートルで走れるということがございますから、道路利用の目的地とかに応じて、そちらのほうが当然時間は早いので、そういったところの交通があるものと、あと道央圏連絡道路は札幌などを環状に回っていくのですけれども、それぞれ目的地別に行くためのODというものがございまして、そういったものが一部は高速道路からの転換もありますし、国道36号からの転換など、こういったものが交通量の配分としては適切に行っているというところでございます。

○武者委員 特に小樽方面に関して非常に便利になるというようなPRをされておられましたので、どうなのかなと思います。従来であれば空港ないし苫小牧から小樽というのは道央道を通ると思いますので。

○事務局（山口） 説明が足らず大変申し訳ございませんでした。高速道路からも転換されて減少しているというものも含まれているという状況でございます。

○武者委員 それでしたら、私は以前も似たようなことを申し上げたことがあるのですけれども、代替となる手段があり、それがJRや、今回は別の有料道路であるわけなのですけ

れども、そうするとその代替となる手段のマイナスの効果というのも必ず発生するわけ
して、それをコストとして考える必要があるのではないかと思います。道路の3便益には
公式には反映されないのかもしれないですけども、便益は地域の特性を考慮した何とか
というのがあります。地域の特性を考慮したコストというのもやはり考える必要があるの
ではないかなというのは何回か申し上げたことはあるのですけれども、ここでもう一度
申し上げておきます。

以上です。

○高橋委員長 ありがとうございます。

そのほかに何か御意見、御質問はございませんか。どうぞ、松尾委員、お願いします。

○松尾委員 まず、今説明いただいた3路線についてなのですが、資料2の審議案件一覧
表のところなのですが、最初にこちらの表で概要を確認してからいつも細かい方を見てい
るのですけれども、この重点審議のところでは進捗予定が顕著に遅れている事業というこ
とで3路線ともなっているのですが、資料2-1の準備書というところを拝見すると、例え
ば各路線の3ページ目ぐらいに事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等とい
う項目があって、全路線特に理由が書いていないので、どうして遅れているのかなとい
うのがぱっと見たときに分からないので、多分いろいろ施工方法の見直しとかがあって全
体的に遅れたのだと思うのですけれども、こちらはもし公表するのであれば一言その理由と
いうのは各路線で違うと思うので、今は一律的に全部の路線でこういうふうに書かれてあ
るので、そこが分かりにくいので、そこを追加したほうがいいかなと思います。

今回の3路線が遅れているという理由は、施工方法の見直しとかがあったからというこ
とでよろしいでしょうか。

あともう1点なのですけれども、どの事業もそうなのですけれども、特に今回の3路線、
地質調査の当初の地質と違ったのでいろいろ杭が見直され、あと地盤改良とかが見直され
たというのがすごく多くて、どの路線も共通して、それにかかるコストというのが非常に
大きいかなと感じています。

峰延道路は既設の試料を使ったということで、もう1点、旭川十勝道路(一般国道237号)
富良野北道路のところで、こちらの資料2-4(1)の17ページ。こちらは当初の地質調査
で粘性土試料を用いてとあるのですけれども、これも近くなのでしょうか。当初はこの含
水比122%とか、こちらデータの種類に入るとは思うのですけれども、変更後は1,000%
でかなり違うなという印象と、その区間の見直し期間が非常に長いのです。こちらの富
良野地域は多分北海道の泥炭とかもあるような地域で知られているとは思っているのだ
けれども、この最初の地質調査というのはこちらの場所で行われたのか、この既定の路
線の場所の試料で行われているのかということと、どうしてこのように違うのかとい
うのを教えてください。

○事務局(山口) まず一つ目の公表する様式の事業進捗の見込みの今御意見いただ
いた件につきましては、内部で検討させていただきたいというふうに考えております。

地質全般の話としまして、当初の計画の地質調査の仕方から結果状況が変わって増額になっているということで、当初段階からしっかり調査した方がよろしいのではないかとという御指摘というふうにお聞きしました。

まず、道路事業の場合、当初の段階ではやはり地質分布図が公表されておまして、それを用いながら路線周辺の地質状況を確認した上で、また、既往の事業周辺の地質ボーリングなどを活用して地層を確認しております。少し場所が違うことによりまして、結果としては地質状況が変わってくるということがこれまでもありましたので、それは非常に課題という認識しております。

今、国交省におきましても、全国的にそういった問題が出ておまして、令和7年度の新規事業採択のときから地質リスクを事前に把握するための取組としまして、事業化前の事前調査を充実させて事業費の算出の精度向上を図るという取組をしてきております。

北海道開発局では令和7年度に、道東道の先線としまして別保尾幌道路を事業化しておまして、この事業も軟弱地盤が一部想定されております。近傍の地質調査から把握しているのですが、一方で、隣接事業では、ボーリング調査の場所が変わると軟弱地盤の深さが変わるという事象が確認されましたので、事業費を算定する新規の事業化の時点からリスクを反映するような取組を今進めているところでございます。

ですから、これからの事業という形にはなるのですけれども、再発防止に取り組んでいるという状況でございます。

○高橋委員長 よろしいですか。重要な御指摘だと思います。ありがとうございます。

そのほかに何か御質問はございませんか。

朝倉委員、お願いします。

○朝倉委員 私からは初心者みたいな質問で申し訳ないのですけれども、長沼南幌道路のところの資料2-5(1)19ページのところで、まずこのボックスカルバートというのがどういったものを教えていただきたいです。

あと、松尾先生が今おっしゃったようなお話になるのですけれども、私もこの地質調査ですとかこの既往調査と、あとこのオランダ式の調査は本当に精度が高いのかなというのを少し思ってしまった、ボーリング調査がどうしても用地取得後になってしまうのかなとは思うのですけれども、かなり差があるのかなと感じたので、事前に少しリスクを考えるとかなすなど、この結果を見ても、結果よりももっと軟弱地盤が多いのではないかとという予想をしながら予算などを立てられるものかどうかというところも感じましたので、質問させていただきました。

○高橋委員長 ありがとうございます。2点、よろしいですか。

○事務局(山口) まず資料の19ページのボックスカルバートの機能でございますが、本区間は道路がこのボックスカルバートの上側を通過するような構造になっておまして、本線と直角に交差する農道や町道がある場合には、こういうボックスカルバートを設置し道路が通れるような形で機能確保しております。

地質調査のリスクとしまして、こちらの地層図の下側に平面図がございますが、計画ルートに対して事前の既往の地質調査というのは青色で書かれたものになっております。左側は比較的近いのですけれども、やはり場所が違うことによって地層の変化というリスクがございますので、今後は事業化前の調査の充実化を図っていくということが一つ目です。

あと、元々地盤の変動リスクがあるのであれば、事業化のときにそのリスクを見込むような形で事業費を見積もれないかという視点でございますが、そちらにつきましては、近接の事業でそういったリスクがありますので、今後はそういったことも念頭に置きながら事業費の精度の向上に努めていきたいというふうに考えております。

○朝倉委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋委員長 ありがとうございます。

そのほかにもございませんか。よろしいですか。

（「なし」と発言する者あり）

それでは、今まで6件にわたりまして御説明いただき、皆様から御意見いただきました。重要な御指摘もあったかと思えます。

今回、全て道路で、確かに道路は大変事業費が高いので、その分ベネフィットを正確に出しましょうということで、今のところは基本3便益でB/Cを算出するという事です。でも、そのコストは、先ほど私もお話したように、最新のデータでバージョンアップされますし、かなり正確に出てくるのですけれども、ベネフィットに関しては、マニュアルでは交通量に時間価値を掛けるということになりますので、そういうことになると、それが最新のベネフィットになっているかどうかというのはやはりしっかり確認していく必要があるのだらうなと思えます。

この間も新聞紙上で出ていましたけれども、道民の人口が500万人を切っている中で、交通量自体は増えていく話ではないので、でも一方では物流車に関してはどんどん増えているという現状もあります。その物流車の価値をどこまで正確にベネフィットに反映しているかというのはなかなか難しいです。ですから、その辺りも含めてベネフィットはしっかり考えていく必要があるのだらうなと思っています。

当然先ほど武者委員からいただいたコストに関しても、いろいろコストを考えなければいけないので、その辺りは道路事業だからこそしっかりやっていかなければいけないところもあると思えますので、その辺りをしっかり考えてくださいということが1点です。

2点目は、事業前のリスクをどこまで考えられていたのか。先ほどの調査の話とか、あとは多目に見積もるといふ話はあるかもしれませんが、なかなかそれは難しいことなのだらうなと思えます。

しかし、先ほど御意見は出ませんでしたけれども、やはり関係機関との交渉、JRとの交渉とか、いろいろなことがあると思うのですが、それもしっかりリスクとして認識していただいて、コストに反映できればいいのではないかなと思えます。

とはいいいながら、コスト削減で歩道の幅を簡単に狭めるというのは本末転倒なところが

あって、それはしっかり利用者のサービスレベルを考えながら、もう一度設計を見直す。ただ単にそこを狭めることが全体のコスト削減ということにつながりますが、実はできたら使えなかったということになればもっと大変な話になりますので、その辺りはしっかり考えていただきたいなと思いました。

でも、今皆さんから御意見いただいて、事務局からお話しいただいたように、残事業に関してはかなりB/Cはしっかり出ているというふうに思いますし、いろいろな形でコスト削減も考えていらっしゃるということでございますので、今回の1番目から6番目の事業に関して、事務局案としてはこのまま事業を進めていくということで御提案いただきましたけれども、皆さんの御意見は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、当委員会では再評価原案については事務局案が妥当であると判断いたします。

3. その他

○高橋委員長 それでは、最後に事務局からその他何かございませんか。

○事務局(宮藤) 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、今回予定した審議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。

4. 閉 会

○事務局(宮藤) 委員の皆様、長時間にわたる御審議を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、来年になりますけれども、2月18日15時30分からの開催を予定しておりますので、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。

ありがとうございました。

以 上