

令和7年度

第4回北海道開発局事業審議委員会

議 事 録

日 時 令和8年2月18日(水) 15:30～16:28

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） 定時になりましたので、ただいまから令和7年度第4回北海道開発局事業審議委員会を始めます。

審議に入るまで進行を務めます、北海道開発局開発監理部次長の宮藤でございます。

初めに資料のご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、資料保存者タブレット端末を御用意しておりますので、こ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。ファイル番号は全てPDFデータで、ファイル名の頭に01から15まで番号をつけております。なお、御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、都合により朝倉委員、根岸委員、武者委員が御欠席されており、6名の委員に御出席を頂いております。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することを御報告申し上げます。

本日ご審議いただく事業は全て事後評価となっております。本委員会では、事業完了後の事業の効果、あるいは環境への影響等の確認を行って、必要に応じてその事業に対して適切な改善措置を検討するとともに、事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方、それから事業評価手法の見直し等にも反映すべきか、審議をしていただきます。

事後評価のご審議で得られた知見は、今後、他の事業でも活かしていくこととなりますので、委員の皆様には忌憚のない御意見をいただければと思っております。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、以降の審議を高橋委員長の進行をお願いいたします。

2. 審 議

○高橋委員長 皆さん、こんにちは。委員長の高橋でございます。

それでは、早速、審議に進みたいと思います。

本日は、今お話がありましたとおり、全て事後評価でございまして、道路事業、港湾整備事業、水産基盤整備事業でございます。

それでは（1）道路事業の事後評価について、①函館新外環状道路（一般国道278号）空港道路について事務局から御説明をいただきまして、皆様から御意見をいただきたいと思っております。

それでは、事務局、よろしくをお願いいたします。

(1) 道路事業 事後評価結果準備書について

① 函館新外環状道路（一般国道278号）空港道路

（上記事業について、事務局より資料2-2（1）を説明）

○高橋委員長 ありがとうございます。

ただいま御説明いただきました内容について審議をしたいと思います。御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してください。どなたか御質問、御意見ございますか。

どうぞ。

○松尾委員 事故率が減少したという説明ですが、当該道路の事故率について約2年間のデータが基になった整備後というものは出ているのでしょうか。

○事務局（山口） 資料2-2（1）8ページの右下に整備前と整備後、それぞれ3年間の平均値で比較しており、整備後は令和3年から令和5年までの3年間の平均値をお示しさせていただきます。

○松尾委員 これは死亡事故だけが対象なのですか。

○事務局（山口） こちらは死傷事故ということで、死亡とケガをされた場合が対象となります。

○松尾委員 今回整備した10キロの区間は、事故がR3からR5は全くなかったということなのでしょうか。

○事務局（山口） はい。死傷事故は、発生しておりません。物損事故は発生しておりますが、それは死傷事故と切り離した形で整理をしております。

○松尾委員 分かりました。便益の考え方としては、死傷事故だけが対象になるという形なのですか。

○高橋委員長 人身事故から算出して、その件数から社会的な渋滞や交通事故に関する安全に対する便益を計算するのですね。ですから、この人身事故件数というのが一番ベースになっている数字で、そこで物損事故が幾らで、事故の処理において渋滞したりするので、その便益も加算されて、それを一つにまとめて交通安全に対する向上便益という形で計算するという事です。

○松尾委員 事故の便益という形ですね。

○高橋委員長 はい。

○松尾委員 死傷事故だけが対象になっているのですか。

○高橋委員長 便益の計算をするときには、死傷事故のみではないですね。

○松尾委員 物損事故も入るということですか。

○高橋委員長 物損事故も、人身事故件数から算定しますし、いろいろ関連する便益をト

ータルとして交通安全性向上便益という形で計算されています。

○松尾委員 分かりました。

○高橋委員長 ここはあくまでも件数の推移を示しているということだと思いますので、そういう捉え方でよろしいですか。

○事務局（山口） そのとおりでございます。

○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 そのほか、御質問ございますか。よろしいですか。

事前にもお伺いしたのですが、今回、暫定2車線から完成4車線に移行するという決定は、どういう形で決定されたのですか。

○事務局（山口） 資料2-2(1)5ページで御説明します。平成17年の再評価の時点では、暫定2車線計画として事業評価をしております。その後、都市計画決定が平成18年に行われまして、平成19年度の事業化では暫定2車線計画としていました。その後、最新の交通量推計によるこの道路の使われ方や周辺道路への改善効果などを、平成22年度の再評価の際にチェックをしまして、最終的には4車線計画で整備することが、この事業による周辺道路の渋滞や事故対策の改善に大きく波及するということが分かり、本道路の計画を4車線計画に見直したという経緯でございます。

○高橋委員長 多分、この事業費がこれだけ高くなっているというのは、2車線から4車線になって、4車線のときの構造がいろいろ、橋梁部分が多くなるなど、高くなっていますが、4車線になった分、周辺における交通安全性や渋滞緩和などに対する効果はしっかり出ているという認識でよろしいのですね。

○事務局（山口） はい、そのとおりでございます。

○高橋委員長 分かりました。ありがとうございます。

そのほか、御質問、御意見等ございますか。よろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、次の審議内容について進めていきたいと思っております。

(2) 港湾整備事業、これも事後評価でございますが、①網走港川筋地区小型船だまり整備事業について、事務局より御説明いただきまして、また皆様から御意見をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

(2) 港湾整備事業 事後評価結果準備書について

① 網走港川筋地区小型船だまり整備事業

(上記事業について、事務局より資料3-2(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、ただいま御説明いただきました内容について審議を行いたいと思っております。先

ほどと同様に、質問がございましたらマイクを使用してください。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

はい、どうぞ。

○岩崎委員 ちょっと勘違いしているかもしれないですが、説明資料3-2(1)14ページの「5.費用対効果分析の要因の変化」ですが、事業費が変わっておらず便益が増えているのにB/Cが下がるのはどういう理由なのですか。

○事務局(谷) B/Cの計算をするときにCとして入れるのが42億円というこの表の数字ではなくて、デフレーターや社会的割引率、その後の維持管理費用も含めた、供用期間中の費用全てを足し合わせたものでB/Cを計算しておりますので、それが前回評価から少し時点が変わることによって割引率の考慮分なども効いていまして、B/Cとしては下がる方向になっています。この表でお示ししている42億円というのが、維持管理費用などを含まない、あくまで事業費のみの費用でお示ししておりましたので、少し誤解を与えるような表になってしまいました。

○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、御質問、御意見等ございますか。

はい、どうぞ。

○松尾委員 便益の計算のところで、漁獲物付加価値化の効果や漁獲量が増加したと書いてあるのですが、こちらは供用開始されてから、整備前と比べて何か魚価の単価が増えるような、競りの魚価の単価が増えるようなもの、例えばコンブなどの漁獲量は、基準になるようなデータに基づいているものなどがあるのでしょうか。

○事務局(谷) この網走港の事業では、水産物関係で計上している便益が滞船多そう係留コストの削減分のみになっていまして、魚価の向上などはこの事業の便益としては入ってございません。

○松尾委員 分かりました。この隻数が増えたことによるというのは、全部滞船のことでしょうか。

○事務局(谷) おっしゃるとおりです。

○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 今回、漁獲に関しては便益には入っていないということですね。

漁港というよりも、港の交流施設整備がメインになっているので、漁獲高は特に便益には入っていないということだと思います。

そのほか、御意見、御質問ございますか。

○石田委員 直接関係あるかどうかは分かりませんが、乗船ターミナルを移転したということで、そこで観光交流拠点などの整備がうまくいっていて、連携も図れているという話を伺いましたけれども、移設する前のターミナルというのは今どういう状態にあるのでしょうか。

○事務局(谷) 乗船ターミナルとしてはもう使われていないということになっていまして、

その跡地が今現在どのように利用されているということについては、申し訳ないですが、この場で即答できません。

○石田委員 多分、そういうものの管理がまた老朽化して、建物としてのリスクや立入り禁止などと、いろいろ難しい形の処理にしまうと、なかなかその地域の発展にも悪い影響があるのかなと思うので、その辺りの処理といたしますか、もともとのターミナルの活用も含めてですが、もし何か今後考える機会があれば、ぜひとも積極的に動いていただきたいなと思います。

○事務局（谷） 跡地利用などについての事業のその後ということで、フォローアップは引き続きしていきたいと思えます。ありがとうございます。

○高橋委員長 ありがとうございます。

そのほか、御意見、御質問ございますか。よろしいですか。

これに関しても、特に同種事業の調査計画の手法に関する見直しも必要はないというような御意見でございました。

これも含めて、また後ほど、3事業含めて検討いただきたいと思えます。

それでは、最後、（3）水産基盤整備事業の事後評価についての審議を行います。

①サロマ湖地区 直轄特定漁港漁場整備事業、②元稲府地区 直轄特定漁港漁場整備事業、2件続けて御説明いただきまして、皆様から御意見をいただきたいと思えます。

よろしく願いいたします。

（3）水産基盤整備事業 完了後の評価（事後評価）結果準備書について

- ① サロマ湖地区 直轄特定漁港漁場整備事業
- ② 元稲府地区 直轄特定漁港漁場整備事業

（上記事業について、事務局より資料4-2（1）、4-3（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、今の内容について質疑をしたいと思います。御質問、御意見等ございますか。加藤委員、お願いします。

○加藤委員 御説明ありがとうございます。

1点だけ確認させてください。元稲府地区の整備期間が2年前倒しになりましたよね。この種の事業というのは、事業期間が伸びているのが一般的かと思うのですが、大きな要因は何でしょうか。

○事務局（木口） 御質問、ありがとうございます。

元稲府につきましては、今後の課題としまして航路の静穏度対策がありますが、本事業の進捗が図られましたので、次の展開として、地元と協議しまして、前倒しをした形で本事業の計画を終わらせて次に進んだという形になっています。

○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、御意見、御質問等ございますか。

○松尾委員 御説明ありがとうございました。

ホタテは日本の水産物の輸出の中でもかなり重要なもので、最近は海水温が高くなって、青森などのホタテもダメージを受けている中で、特にこれらのエリアのホタテのための事業というのはすごく大事だなと感じております。

それぞれ屋根付きなどのいろいろな効果や流氷の対策などもあり、多分この事業を始めたときよりも今のほうが、輸出という面で効果が高く評価できるものではないかなと感じております。

1点ずつ質問しますが、サロマ湖の第1湖口の漂砂のところ、浅瀬で波高が大きくなると。こちらがちょっと図面を見ても、航路を掘削して確保したのですが、その防波堤を少し延ばしただけで、その漂砂が少し収まったりするのか。潮の流れが分からないので、その防波堤を少し出ただけで漂砂の影響というのは少し和らぐのかどうか教えてください。

もう1点、元稲府で、組合員数は安定していますと説明がありましたが、実際に資料4-3(1)の16ページを見ると、対象漁船の隻数は減っているのです、本当に組合員数がこの計画のときから減っていないのかというのが疑問だったので、その2点、教えてください。

○事務局(木口) まず1点目の、サロマ湖の第1湖口について、資料4-2(1)の7ページですが、サロマ湖は第1湖口と第2湖口がございまして、潮汐の関係で潮の上げ下げによって、ここの航路を出たり入ったりする形になります。それと、オホーツク海の波向きによって漂砂によってできる砂州の形状が変わるという関係がありまして、当初はこの黄色の形にあるように、右側から砂州が伸びていく形になり、航路を真っすぐ出ようとすると、浅瀬により波高が上がってしまうので、そこに漁船が向かってしまい実際に事故が起きておりました。それを右側の水色の防波堤を整備することにより、潮汐の流れ自体を安定させることと、サロマ湖の第1湖口と第2湖口の水量のバランスの関係もあり、航路が少しずつ真っすぐ安定した形を保てるようになったというところでございます。

続いて、元稲府漁港の組合員数ですが、組合員数は、先ほど申しましたとおり、こちらはホタテがメインになっていますので安定しているのですが、便益で見ている隻数につきましては、もともと越波などがあるところで係留していた船を対象にしております、全隻数を便益としては対象としていないので、その対象となる隻数が減ったという形になっています。元稲府漁港全体としましては、多少船の増減はあるかもしれないですが、ホタテが安定的に生産されておりますので、ほかの地域に比べると船の減少はないと把握しております。

○高橋委員長 そのほか、御意見、御質問等ございますか。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、(3) 水産基盤整備事業 完了後の評価に関する審議を終了したいと思います。

今回は事後評価という形で、最初に次長から御説明いただきましたように、事後評価の意味を皆さんと確認させていただいたところでございます。

特に、事後評価に関しましては、各事業の改善というよりも、この事業が行われたことでいろいろ評価もして、その評価を次の同種事業につなげていくための一つの振り返りという形で、私たちが今まで審議してきた内容を次回の事業評価につなげていくための議論でしたので、今さら事業を中止という話もでないです。そういうことを考えたときに、この評価の意味というのはどういうところにあるのかというのをもう一度考えてみる必要があるのかなと思って、今日、議論に参加させていただきました。

それで、今、いろいろ聞いていると、以前、お話ししたかもしれませんが、やはり評価はたかが評価という側面と、されど評価という側面で、常に私たちは評価について二つの側面を見る必要があるのだろうと思っているのが一つ。

もう一つは、これも私が以前勤めていた大学の研究室の上司で、土木学会の会長でもあった家田先生がプロアクティブな気持ちを持って評価をしないと駄目だという話をされていたのですね。プロアクティブな評価というのは何かというと、どちらかというと評価というのは過去を振り返ることに重点が置かれていて、あれ駄目だった、これ駄目だったという話だけなのですが、実はその評価をすることで、より将来、どのようなことが起きるのかということも含めて、将来の状況を想定しながら今の評価をしなければいけない。要するに、積極的な評価といたらいいのかもしれませんが、今やっていることが次にどういうふうにつながっていくのかということを考えながら評価すると。そういうことを考えることが大事だという話をされていて、まさにそれがこの事業評価の考え方だと思っています。

ですから、今回の評価に関する議論は、全て妥当だということで終了するのではなく、どういうことで妥当だったのかというのを、もう一度ここで次につなげていけるような、ぜひ、議論にする必要がありますな。

個人的な感想ですけども、便益が出たということだけではなく、思っていた便益が出ない、また、B/Cがプラスだから大丈夫ではなく、想定していた便益とどこがどう違って、それはどうしてそういうような状況になったのかというのを、もう少し事後評価に関しては御説明いただければよかったかと思います。、それこそが次につなげていくための積極的な振り返りになるのではないかなと思っています。

話が長くなりましたが、今回の3事業、具体的には4事業がありますけれども、これに関しては全て事務局の事後評価結果が妥当だということで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。

皆様から御意見をいただきましたので、当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については妥当と判断したいと思います。

3. その他

○高橋委員長 最後に事務局から何かございますか。何か事後評価について、よろしいですか。

○事務局（宮藤） 委員長に御意見をいただきましたので、それも踏まえて、今後の事後評価、あるいは通常の再評価にも生かしていきたいと思っております。

○高橋委員長 よろしく願いいたします。

それでは、本日用意いたしました審議内容は全て終了いたしましたので、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、長時間にわたる御審議、ありがとうございました。

本日ももちまして、令和7年度の事業評価委員会の全ての審議を終了いたしました。委員会の開催に御理解と御協力を賜りましたこと、心より感謝申し上げます。

どうもありがとうございました。

以 上