

令和3年度

北海道開発局事業審議委員会（第1回）

議 事 録

日 時：2021年7月2日（金）10：30～12：20

場 所：北海道開発局職員研修室 2階講堂

1. 開 会

○事務局（竹内） ただいまから令和3年度第1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。

最初に自己紹介させていただきます。

7月1日付けで北海道開発局開発監理部次長を拝命しました竹内と申します。本日、委員長の選出まで進行を努めさせていただきます。

続きまして、本日ご審議いただく事業の担当部長です。

○事務局（石塚） 7月1日付けで北海道開発局建設部長を拝命しました石塚と申します。

○事務局（竹内） 本日、初の試みで、リモート出席いただいている委員が2名いらっしゃいます。

（リモート出席委員の応答を確認）

それでは、議事に入りたいと思います。

最初に資料の確認をさせていただきます。

一番上の資料は、議事次第と配席図、委員名簿、審議対象事業の一覧をまとめたもの。

続いて、A3横に折りたたまれている事業審議案件の資料。

その次、A4縦の資料2-1再評価原案準備書。

その次、A4横の資料2-2（1）、資料2-3（1）がまとめられた説明資料。続いて、A4縦の資料2-2（2）、資料2-3（2）のバックデータと書いてある資料。

その次、A4横の資料2-4（1）士別剣淵～名寄の説明資料、続いてA4縦の資料2-4（2）士別剣淵～名寄のバックデータ。

その次、A4横の資料2-5（1）富良野北道路の説明資料、続いてA4縦の資料2-5（2）富良野北道路のバックデータ。

最後に、A4縦の資料、事業審議委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会がついております。

以上が本日の資料になりますが、不足等ございますか。審議中でもお気づきの点がありましたらお申し出いただければと思います。

本日の出席委員のご紹介をさせていただきます。

北海道商科大学大学院の相浦宣徳教授です。

北海道経済連合会常任理事で北海道ガス株式会社の大槻博代表取締役社長です。

北海道大学大学院の岡田美弥子教授です。

石狩市の加藤龍幸市長です。

北海道大学大学院の蟹江俊仁教授です。

北海学園大学の鈴木聡士教授です。

札幌国際大学の千葉里美教授です。

リモートでのご出席となりますが、北海道立総合研究機構の西川洋子自然環境部長で

す。

同じくリモートでのご出席になります、北見工業大学工学部の吉川泰弘准教授です。

以上、本日9名の委員、全員のご出席をいただいております。

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ご報告申し上げます。

2. 委員長・副委員長の選出

○事務局（竹内） 続きまして、本年度の委員長の選出に移ります。

委員長の選出は、事業審議委員会設置要領第3条の規定に基づきまして、委員の互選で決めることになっております。

どなたか委員長にご推薦をいただければと思いますが、ご意見ありますでしょうか。

○岡田委員 蟹江先生にお願いしたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○事務局（竹内） 蟹江委員についてのご推薦がありました、いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○事務局（竹内） ありがとうございます。

それでは、リモートの西川委員、吉川委員、いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○事務局（竹内） ありがとうございます。

それでは、蟹江委員に委員長にご就任をいただきたいと思っております。

以降の審議を蟹江委員長にお願いしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

○蟹江委員長 今年度の委員長を拝命いたしました蟹江でございます。

昨年度に引き続き、皆様方のご協力を得ながら審議を進めてまいりたいと考えております。どうぞよろしくお願ひいたします。

最初に副委員長を選出させていただきたいと思っております。

副委員長の選出も、北海道開発局事業審議委員会設置要領第3条の規定に基づき、委員の互選となっております。

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。

皆様方から推薦がなければ、私から相浦委員を推薦させていただきたいと思っております、いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 ありがとうございます。

西川委員、吉川委員、異議ございませんか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、相浦委員に副委員長をお願いしたいと思っております。どうぞ、よろしくお願ひいたします。

○相浦委員 改めまして、相浦でございます。
よろしく願いいたします。

3. 審 議

○蟹江委員長 それでは、議事次第の3、審議に入りたいと思います。

道路事業の再評価は、4件ございます。2事業ずつ行いまして、委員会としての意見については4事業の審議が終了した後にまとめて行いたいと思っております。

それでは、議事次第にあります審議(1)の①と②の事業について、事務局から説明をいただきたいと思っております。お願いします。

(1) 道路事業の再評価について

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

(上記について、事務局より資料2-2(1)、資料2-3(1)を説明)

○蟹江委員長 ただいまご説明いただきました内容について、皆さんからご質問等ございましたらマイクを使って発言いただきたいと思っております。

岡田委員、どうぞ。

○岡田委員 資料2-2(1)、資料2-3(1)16ページ、17ページに出てくる計画交通量について、2,900～1万3,500台/日と幅広になっているのですけれども、例えば、夏場とか冬場とか、季節変動があるとかということなのではないでしょうか。

○事務局(佐藤) 計画交通量は、5年毎に行っています現況の交通量調査を基にしながら、将来人口の状況や交通モードの関係も考慮した上で、この事業区間に通過する交通量を示したものです。

足寄～北見の一部では2,900台/日程度の区間がございまして、端野高野道路は、北見市と近接してことから、1万3,500台/日通過する区間があり、少し幅を持たせた表示になっております。

○岡田委員 季節ではなくて道路の区間ということですか。

○蟹江委員長 場所ですかね。

○岡田委員 分かりました。

○蟹江委員長 相浦委員、どうぞ。

○相浦委員 ありがとうございます。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの審議から本事業の議論がスタートしているということに基づいて、一点コメント、一点質問をさせていただきます。

ミッシングリンクの解消や、リダンダンシーの観点に基づくインフラ整備のあり方としては、有事の有効性とともにより平時にどう機能するかを前提に議論すべきですが、今回の事

業は、有事につきましては、平成28年度の豪雨や河川洪水浸水想定区域図に基づくリスク回避、冬期の交通障害の回避など、有事における効果とともに、平時においても救急、物流、観光面においても寄与する道路という説明がございましたので、本事業の有効性は、こういった面からも担保されていると思います。

一点、質問ですが、こちらのB/Cを求めるときは、平時の3便益の他に、有事の便益も算入されているのか教えてください。

○事務局（佐藤） 費用便益分析の算定は、将来交通予測に基づく値によって得られる総便益と事業の整備・管理にかかる総費用でB/Cを算定しており、一般的に算定しております便益の算出方法です。

○相浦委員 平時をベースですね。ありがとうございました。

○蟹江委員長 ほかいかがでございましょうか。

大槻委員どうぞ

○大槻委員 意見というか、質問ですけど、高速道路網の一環として整備計画が立てられて当面着工しないと定義する必要がそもそもあったのかなということ、そもそも予算と優先順位を考えた中で着工しているわけですね。

○蟹江委員長 事業再開のところの経緯にミッシングリンクがあって、システムで判断しよう、確保しようというのは分かりました。今のご指摘にあったように、多分B/Cベースで、当面ここは整備止めましょうというようなことから、今これに変わってきたところの経緯の部分も一緒に補足説明いただければと思うのですが。

○事務局（佐藤） 私の解釈でお話しさせていただきますけれども、経緯としまして、もともと有料道路事業という形で79キロの区間の施行命令がなされて、そのあと整備手法の議論がなされたときに、国に切り替わった段階で税金を投入しながら整備していく手法に変わりました。その経緯を踏まえると約80キロ全体を一気に整備していくのは、厳しいということで緊急的に整備すべき区間が定まったと理解しています。そのほかの区間と差別化するためにあえて当面着工しないという定義が当時、国の方針のもと、定められていると理解しております。

○蟹江委員長 例えばB/Cベースで考えたときに投資効果の観点から当面着工しないというような結論が出たかもしれないけれど、今のお話は、その後、防災とか、リダンダンシーを持たせようというような、例えば3.11の災害の後とか、比較的大規模な災害が日本の国土の中でいろいろと起こってきたことで、どうもB/Cだけでもない部分の評価というのがあって、今、そういう観点もあって改めて見直すというような経緯も経過になったのかと思います。

もう一つ、時代的にも時間的な変動も大事で、人の移動面ではふるさと銀河線も頑張っていたけど、それもなくなって、この当面着工しないという判断から、ここに至るまでの道路網とか防災も含めたネットワークのあり方についての考え方も変わってきたところがあると思っています。

この道路の担う部分がそれ以外のダクティリティの部分だったり、ミッシングリンクの解消というのが、ちょっとB/Cだけでは評価しにくい部分も含まれているというのが、私の見解です。

○大槻委員 この区間が、もう着工されないのではないかという話も出ていて、そもそも道路網と考えたら、繋がないと絶対駄目なので、防災とか、今だと北見十勝の農業の物流とか、機能としては期待される場所なので、手続き的な話で申し訳ないけど、ちょっと疑問に思ったので。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

○事務局（田村） 道路計画長の田村と申します。

このことに至った経緯として、道路公団民営化もありまして、この区間は、道路公団でやらないという形をとり、新直轄方式で国の整備、さらには国の予算も限りある中で、表現として当面着工しない区間というのを国の大臣決定としておりますので、再開するに当たり、有識者の皆様の客観的なご意見をいただいて、その上で事業再開する手続を踏みたいという我々の考えでございました。

○蟹江委員長 よろしいでしょうか。

西川委員、吉川委員、ご質問とか、コメントあればお願いします。

○西川委員 今回事業再開するのは、優先順位の問題なのか、あるいはこの場所に何らかの問題があるからやっていたらなかったのか、どちらと考えたらよろしいですか。

その辺の整理が分からなかったので教えてください。

○事務局（佐藤） ありがとうございます。

当時、平成17年のときには、全体79キロある中で優先的に整備していく区間を定めて整備を進めてきました。現在、ご議論いただいている区間については、近年の激甚化、頻発化する災害の観点から、国土幹線道路ネットワークが必要になってきているという役割の高まりによってご審議いただいています。

○蟹江委員長 単純に優先順位だけの話ではなく、果たすべき役割の部分で新たな防災というような観点も入ってきているということですね。

○西川委員 災害に対応するためという必要性が高まったからということですね。

○事務局（佐藤） 必要性が高まっているということです。

○蟹江委員長 質問に対する回答はよろしかったでしょうか。

○西川委員 はい。

○蟹江委員長 分かりました。

吉川委員、北見ということで、特にご関心のおありと思いますが、ご意見、コメント等ありましたらお願いします。

○吉川委員 事業の全体について異議はありません。事業としては、凍結されていましたが、近年の災害とか再検討されて必要性が出てきたということで納得できるものです。

報道もされていて、社会的関心はすごく高い事業というのと、私、北見に住んでいるの

で、個人的意見として、この道路ができれば地域間の交流、人的交流も進むのではないかと
という観点があります。

また、関連する地方公共団体等からの要望と意見が、今までの事業に比べてかなり数が多いので、
要望が強いと感じております。今回コロナ禍で、私自身も宅配とか物資をインターネットで取り寄
せたりしました。そういった意味で道路ネットワークもダブルスタンダードというか、リダンダン
シーの強化というのは、かなり重要かなと思います。また食と観光の観点でも必要性があると思
います。

それから質問ですけれども、資料2 審議案件一覧で、事業の完了予定年度が前回評価時点では
令和5年だったのですが、令和8年に変更されています。早く完了して欲しいなという思いもあ
りまして、この理由についてお聞かせください。

○事務局（佐藤） 現在事業を行っております20キロの区間で用地取得が令和2年度までに
100%確保できまして、全面的に整備できる環境が整ってきています。全体の土工計画も考
慮した結果、3年間延伸という計画に変更させていただいたところです。

○吉川委員 分かりました。土の移動で事業期間を延長したという感じでよろしいです
か。

○事務局（佐藤） そのとおりです。

○吉川委員 分かりました。

○蟹江委員長 どうもありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

千葉委員どうぞ。

○千葉委員 私は観光の側面からというところでコメントさせてください。

意見とかを見ますと、観光への期待が挙げられております。北海道は、地域間の移動とい
うのが長く、時間がかかってしまうところから、長いと感じさせないスムーズな移動、そ
して安全な移動という、このルートの確保というのは重要だと考えております。

今まで点線で途切れていたものが線となるということになって、スムーズな移動が可能
となるということに大変賛成しております。この地域の観光移動ですけれども、資料2-
2(1)、資料2-3(1)12ページを見ていただくと、空港に囲まれているエリアだ
ということが分かるかと思います。女満別、帯広、釧路に空港があります。帯広空港は、
細やかに観光移動の満足度みたいなものを図っておられますけれども、帯広から個人旅行
の方が主流になっていて、帯広、陸別、オンネト一、網走監獄、知床という流れが非常に多
く、FIT（海外個人旅行）の流れが既にありまして、コロナ後も地方から回復するとも
言われており、大変期待できると思っております。

○蟹江委員長 ありがとうございます。観光という面からも、この部分の重要性があるだ
ろうというご指摘かと思えます。

ほかいかがでしょうか、よろしゅうございますか。

あと2件ございますので、審議(1)の③と④の事業について、事務局から説明をお願い
します。

③ 北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄

④ 旭川十勝道路（一般国道237号）富良野北道路

（上記について、事務局より資料2-4（1）、資料2-5（1）を説明）

○蟹江委員長 ただいまの2件について、ご質問、ご意見を承りたいと思います。

鈴木委員どうぞ。

○鈴木委員 どちらの事業もB/Cが1.1とか1.01ということなので、数字的にはすれすれと思いつつも、二つの事業の資料2-4（1）、2-5（1）の最終ページを見ると、一般的なB/Cのあとに地域の特殊性を考慮した便益というものがあって、医療の改善とか、夏期の混雑緩和とかCO2削減とか、いろいろな便益をしっかりと入れたらB/Cを見ると、すれすれの感覚がちょっとすれすれではない感覚になります。これは結構、大事ななと思っております。というのは、やっぱり3便益だけではどうしても測れない便益のほうが逆に大事になってきているというのが先ほどの議論でもあったように、時代の流れというのは、例えば災害に対してどう強い国土を作るのかということ、これを考えたときに、やはり、なかなか今まで数値にできなかったようなものを、どう入れ込んでいくかというのは非常に重要だと思います。先ほど相浦委員もおっしゃっていましたが、平常時のB/Cではなく、非常時のもし仮に何か災害が起こったときに、これぐらい効果がありましたということも、今までの便益には入れていなくても、ぜひ今後こういった検討値みたいな値をうまく入れていただけると、よりこの事業の価値というののはっきり分かるのではないかと考えております。こういった積み上げが恐らく今後そういったものを考える幅をしっかりと広げたり、見方が時代に合ったものになっていくと思います。CO2の削減も含めていただいているので、かなり重要なことだと思います。ここも我々はしっかり見て評価していく必要があるのかなと思います。

もう一つは、コロナ禍ではっきり分かりましたが、今までの人が物を買うに行くという時代から、物が人に寄ってくる時代になってきています。eコマース等も含めて、物の動きというのも大事になってきたときに、物流の物の届く時間の短縮便益というものが今まで以上に大事になってくるとするならば、こういった物流の利便性向上の効果を可能な限りもし定量化できれば、それも参考の便益の中に入れて行くと、より時代に即したB/Cになっていくのではないかなと思いますので、我々はこの地域の特殊性を考慮した便益、これをもっと着目していくといいのかなというのがありました。そういったことを全部踏まえると、全ての事業について継続が妥当ではないかなと考えております。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

相浦委員どうぞ。

○相浦委員 鈴木委員からご発言ございました、地特特性を盛り込み、それも踏まえて評価していくべきであるというご意見、私も大賛成です。

こちらの地域、名寄以北の稚内方面の物流の状況は現在、非常に逼迫しております。生活されている皆さんへ、物を供給することが運輸業を営む皆さんの事業採算面から難しくなっているのです。今でもぎりぎり札幌辺りからだとい日帰りで帰ってこられる状況ですが、時間外労働の上限が2024年に運転業務にも適用され、ますます1日に走れる時間が短縮されるので、鈴木委員がおっしゃったように、その地域に対して物を届けるのに要する時間が、重要になります。

今回の資料では時間短縮は3分から4分ですが、その短縮効果すらも大きく響いてくる状況になりえるので、こういったことも考慮して評価すべきです。

○蟹江委員長 どうもありがとうございます。ご意見ということで承ります。

岡田委員どうぞ。

○岡田委員 今お二人の委員がおっしゃっていたことには賛成で、B/Cというか定量的に測れることも含めてですけど、何か基準が変わってきている気がするのです。

その際に、我々がここで審議しているのは一つとか二つとか特定の事業についてですが、当面着工しないという地域の方に対しては、なぜこちらが優先されたのかということの説明が必要が出てくると思うのです。その説明をする際に優先順位をつける基準が定量的なものだと比較的納得してもらいやすいんですけど、定性的なものだと、どこの地域でも似たような課題を抱えているところがあると思いますので、その辺をどういうふうに説明するのかということについては、長期的に検討していただきたいと思います。意見として、よろしくをお願いします。

○蟹江委員長 今のご指摘は、いろいろなところで受けているのではないかなと思います。どういうふうに整備の優先順位をつけているのかということに対する答えを用意しておく必要があるのだらうと思います。

ありがとうございます、ほかいかがでしょうか。

加藤委員どうぞ。

○加藤委員 まさにこの対応方針のB/Cの物の考え方ですよね。恐らく地域だけの問題ではなくて、国土交通省本省のほうで議論いただくことなのではないのかなと、3便益だけではなく、地域の特性を考慮したという部分は、オールジャパン的な形で考えていくほうがよりその地域の実態に即した形になるのではないのかなということで、今後、そういう議論をしていただければありがたいなという要望です。

○蟹江委員長 度々この委員会でも出てきますが、B/Cの地域特性を見込んだ評価の仕方を進めませんかというご意見だったと思います。ありがとうございました。

吉川委員、西川委員いかがでございましょうか。

○吉川委員 今のB/Cの議論ですけれども、時代とともに変化して柔軟に評価していくというご意見、私も賛成です。ちょっとその議論から外れてしまうのですけれどもよろしいでしょうか。

完了年度についてですけれども、士別剣淵～名寄及び富良野北道路の2件とも4年間延

長していて、その理由として軟弱地盤対策とか、先ほどの足寄～北見では土工の流用ということで不測の事態が生じて延長しているということですが、今までの事業を見ると結構、事業期間を延長している事業が多くて、理由が同じように軟弱地盤とか土質改良、想定していた土質ではなかったというのが結構あります。

例えば、この事業について完了年度を想定して、ほかの団体が事業などの計画をしていることが考えられますので、この辺りをもう少し、精度を上げたほうがいいのではないかなと感じました。これはコメントです。

この二つの事業に関しては、異議はありません。

○蟹江委員長 ありがとうございます。なかなか、その事業期限が長くなる、今回もありましたが、そのことについて開発局側からコメントありますか。

特に富良野北道路の場合には、事業費も軟弱地盤と、それとは別に切土部分ということで、少し見込み違いも大きかったこともあります。それぞれ事業期間が延長になる理由は様々なのかもしれませんが、おしなべて見ると、どれも長くなる傾向にある。それを期待していろいろと周辺整備が進んでいるとすれば、周りに対する波及効果もあるのではないかという懸念だと思うのです。事業期間を延長するということについての背景とか取り組みとか開発局のお考えがあればお聞かせください。

○事務局（佐藤） 事業期間の延伸に関しましては、特に軟弱地盤対策工法において、余盛を行い、それが沈下を促進して安定する期間に必要な期間延伸させていただいています。考え方としましては、地盤を全面的に固結して固めて盛土ができますが、そうしますと事業費が非常に必要になってきます。その事業費の増と必要な期間とのバランスを確認しながら、コストが上がりすぎず、期間も一定程度早く整備が進むというようなことを考慮しながら現地のほうで考えております。

○蟹江委員長 計画時点からの周到な準備といいますか、地質自然条件とか、そういったものに対する見込みの部分でいろいろとご苦労はされているのでしょうか、そういったところも含めて引き続きご尽力、ご努力いただきたいと思います。特に大きいものがありますから、増額、期間延長は、そういうものを極力減らすような努力を続けていただきたいと思います。

吉川委員のご指摘のところではよろしゅうございますか。

○吉川委員 当初の設計と違う設定が出てきて対応するというのはとても大事なことだと思うのですが、完了年度の精度を高めるような技術開発というか、その辺を進めていただければよろしいのかなと感じました。コメントです。ありがとうございました。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

西川委員、いかがでしょうか。

○西川委員 必要性に関しましては十分理解していますし、私もよく使う道路ではあるのですが、利用者の立場からも事業再開について理解できます。

また、先ほどから議論されています、B/Cが低い、事業期間が長くなってしまってい

るという状況があって、便益換算できない環境とか防災とかそういったものをどういうふうに評価するかというのはやはり課題だなと思いました。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

全体を通してでもいいですが、皆さんいかがでございましょうか。

○事務局（石塚） ご審議ありがとうございます。

ただいま、ご意見いただきましたB/Cの議論につきましては、やはり全国の動向もしっかりと勉強しながら、とくに3便益以外のところ、定性的な評価はしておりますが、それをいかに数値化できるかということは非常に大きな課題だと認識しておりますので、しっかりとその辺、勉強していきたいと考えております。

また事業費でありますとか、工期につきましては、特に現地の調査の精度をどう上げていくかというところで、事業費を管理する観点、工期を管理する観点の両方のバランスを図りながら、しっかり事業監理を行い、特に事業は開通させて初めて効果が上がるということにもなりますので、早期事業効果の発現に向けて努力していきたいと考えているところでございます。引き続きご指導よろしくお願いいたします。

○蟹江委員長 どうもありがとうございます。

今、開発局の取り組み、今後のことについてもお話ありましたが、今回4件ございました。いずれも北海道の基本的な基幹道路ネットワークの一部分の整備に関わるものでございました。今日、今回の事業案件の特徴としては、完成したときの効果と申しますか、ネットワーク化したときの効果が非常に大きいもので、ばらばらになかなか評価しにくい案件だったかなと、そういったところでB/Cの評価が単純なやり方だけでは評価できないところがあるのではないかなというような意見が出たのではないかなと思います。

今日、皆さんのご意見を承った上で全体を取りにまとめさせていただくと、今後の対応方針として事務局案のとおりで事業継続してもよろしいかなと思いますが、いかがでございましょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それではこの審議委員会では、この4件の事業内容について事務局案は妥当ということで結びたいと思います。どうもありがとうございました。

4. その他

○蟹江委員長 最後に事務局から何かありましたら。

○事務局（竹内） 特にございません。

○蟹江委員長 それでは本日予定されていた審議事項について全て終了いたしましたので、事務局に戻させていただきます。

5. 閉 会

○事務局（竹内） 委員の皆様、お忙しい中、長時間にわたるご審議ありがとうございました。

次回の審議委員会ですが、7月16日金曜日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。

本日の審議はこれにて終了させていただきたいと思います。

今日はありがとうございました。

以 上