

令和5年度

北海道開発局事業審議委員会（第3回）

議 事 録

日 時:2023年12月14日（木）9:59～11:57

場 所:札幌第1合同庁舎 10階 第1・2号共用会議室

1. 開 会

○事務局（遠藤） 定刻より少し早いですが、皆さんおそろいですので、ただいまから令和5年度第3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させていただきます北海道開発局開発監理部次長の遠藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、資料の確認をお願いいたします。

この委員会は、ペーパーレス会議となっております。皆様には資料を保存したタブレット端末を用意してございますので、そちらをご覧くださいと思います。

タブレット端末に保存されているデータの中で、全てのファイルはPDFとなっております。それぞれのファイル名の頭に01から21まで番号を振っています。審議をいただくときに主に見ていただく資料は、資料番号に（1）が付いたファイルになります。こちらの資料を使って説明させていただきます。

資料の不足とかタブレットの不具合などはございませんでしょうか。

また、操作方法が分からなければ、いつでも事務局にお申し付けください。

この委員会が終了した後に、北海道開発局のホームページに資料を公表させていただきますので、必要に応じてそちらもご確認いただければと思っております。

本日は9名全員の委員にご出席をいただいております。委員の過半数のご出席をいただいておりますので、北海道開発局事業審議会運営要領により委員会が成立をしていることを報告させていただきます。

それでは、以降は蟹江委員長の進行でお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 審 議

○蟹江委員長 皆さん、どうもおはようございます。

今日は、年末にもかかわらず全員の委員の出席を賜りまして、どうもありがとうございます。

それでは、次第に従いまして、順番に審議を進めていきたいと思っております。

本日は道路事業で4件、港湾事業3件ありますが、まず道路事業の重点審議案件である上の2件について説明をいただいて、いつもどおり皆さんからご発言をいただきたいと思っております。ご質問、コメント等はマイクを使用して発言するようにお願いいたします。

（1）道路事業 再評価原案準備書の審議

①北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄

②道央圏連絡道路（一般国道337号） 長沼南幌道路

（上記事業について、事務局より資料2-2から資料2-3を説明）

○蟹江委員長 この2件は、いずれも重点審議案件でございます。土別剣淵～名寄、長沼南幌道路の2件について皆さんからご質問、ご意見を賜りたいと思います。

○吉川委員 事業費の増加という観点で数年ずっと見ていますが、最初に考えていた地盤よりも軟弱な地盤となる事業が非常に多いという中で、このままでいいと思っておられるのか、こういう知見を今後の事業に反映させていきたいのかというお考えをお聞かせください。

○事務局(小林) 軟弱地盤対策等で当初の想定よりも増額となる事案が多いというのは、先生がおっしゃるとおり事実でございます。

既存文献や周辺の地質調査を基に計画していることはご説明させていただいておりますが、事業化されて初めてその事業に対する予算が措置されるものですから、どうしても事業化前には既存の資料、また最近ですと国土地盤情報のデータベースなどもございますし、河川事業や港湾事業や自治体などの事業もあれば、しっかりデータを確認しながら計画しているところでございます。

ただ一方で、委員がおっしゃられるように、課題がないわけではございませんので、今後そういったところをどのように新規事業へ盛り込んでいけるかなども含めて、総合的に判断しながら進めていきたいと思っているところでございます。

○吉川委員 一言で言うと、既往文献の精度が悪いということに帰着してしまうのではないかと思います。その辺りも含めて、関係機関と連携していただければと思います。

○事務局(米津) 若干補足させていただくと、当初に必要な経費を見込む必要があるという考えは全国で同じような統一見解をもっていて、例えば最近の取り組みですと、新規事業に着手するときにはチェックリストをつくり、本当に必要な軟弱地盤対策が周辺の事例も踏まえて計上されているか、用地補償費も必要な補償費が計上されているか、そういう観点でしっかり必要なものを計上しようという動きを始めています。

○蟹江委員長 ほかにございませんか。

○岡田委員 今のお話とも少し関わるのですが、データベースに入っているものは、土壌の状況以外にどういうものがあるのかなと思っています。

同じような軟弱地盤のときに、北海道、札幌市、石狩市といろいろな地域の工事にどの程度情報交換がされているのか、いろいろな情報を共有すれば、新たに調査する時間もお互いに短縮されることになりまして、費用が増えていくことが多少なりとも防ぐことができるのではないかと思います。

○事務局(小林) まず、データベースにつきましては、既往のボーリング調査の情報が共有されておりますので、そういう情報を確認しています。

ただ、地質調査はピンポイントのもので、周辺にないと活用できず、特に今ご説明させていただいた2件は、残念ながら周辺に工事の情報がございませんでしたので、当初はご説明したような資料を基に事業化し、事業を進めながら地質調査をしております。

この事業を行うことによって、地質調査データが蓄積されますので、今後、北海道や土

別市、名寄市で事業をする場合には、私どもが確認した資料を提供できるということになっていくと思っております。

関係する自治体の事業と連携するようなルールがあるわけではありませんが、例えば、盛土をしたり切土をしたりする場合、土が多く出る場合もあれば不足する場合などもあります。相互に土砂を受け渡し出来ればお互いにコスト縮減になるので、同じような時期にこういった工事を行っているか確認し、国同士に限らず、地方公共団体様とも情報を交換させていただいて事業を進めております。

○蟹江委員長 広大な土地での社会資本整備は、データの密度もまだ高くないという実態があるわけですね。

ほかはどうでしょうか。

○西川委員 今回の事業に限らず、当初の事業費からどのくらいの振れまでは許容されるのかお伺いしたいと思います。

もう一つは、計画交通量が令和3年度と令和5年度で1,000台違っているその根拠を教えていただければと思います。

○事務局（小林） まず、事業費の増額がどのくらいまでという明確なルールとしてあるわけではございません。そこはしっかりと事業費を精査しながら、必要となるものをこういった場でご説明させていただき、ご審議いただいている状況でございます。

一つの判断基準としてB/Cを出させていただいているのは、この事業ができることでこういった便益が得られるかということで、一つの大切な指標としてお示しさせていただいております。

続きまして、計画交通量でございますが、全国道路・街路交通情勢調査というもので交通量の調査をしておりますが、今回は平成22年度の調査結果に基づき計画交通量を算出しており、今回は平成27年度をベースにして計画交通量を算出してしております。

実際にはアンケートやウェブで、一般の方も含めて、どこからどこまで移動されていますか、どういう目的でどんな車両を使って移動されていますかというご質問をさせていただいております。

例えば、士別剣淵～名寄ですと、旭川から稚内市に移動されている方が2.3倍に増えていたり、旭川から名寄市へ移動されている方が1.2倍に増えていたり、そういったものも含めて計画交通量を算出してしまして、前回評価では4,100台であったものが今回評価では5,100台という数字に変わっております。

○蟹江委員長 今のご質問に関連して私がお伺いしたいことは、この案件に限らず、最近では労務単価とか資材単価の上昇でコストが大きくなるというのはやむを得ないところですが、労務単価や資材単価が上がるのは極めてタイムリーにこのくらい上がっているから、例えば今回だったらおおむね30%上がっていますということが評価できます。本来、それと同じようにベネフィット側でも、走行経費とか走行時間の短縮による効果もその影響を受けるべきなのです。つまり、燃料代が上がっているのだから、その分、節約できた分

として走行経費の短縮は起こるはずで、それはベネフィットの評価もタイムリーに更新が行われているのか、資材単価はタイムリーにコストへ反映されるけれども、ベネフィット側の更新は少し遅れてしまっているのか、その辺のところを教えてください。

○事務局（小林） ベネフィットはタイムリーには更新されておられません。ですので、私どもとしても、そういったところに課題があるのではないかと考えておりますが、そこは全国的な動きの中で物事を決められているところもございます。国には公共事業評価手法研究委員会という便益も含めたことをいろいろご議論していただいている場もありますので、そういった状況なども確認させていただきながら、しっかり対応していければと思っております。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○相浦委員 特に士別剣淵～名寄間の整備は、物流の生産性向上に資するインフラ整備とは何かという議論の最たるものだと思っております。この審議委員会でも、数年にわたって事業期間の延長によるリスクを議論されていまして、今回も地方公共団体から早期開通という要望が強く出されています。

よく新聞などで、北海道全体で2025年には約30%のトラック輸送力といった数字が出ていますが、我々の分析によると、全体に均一に30%減るわけではありません。80%残るところもあれば0%になるところもあって、極端に輸送力が不足する地域の一つとして、名寄より北の地域が当てはまります。

北海道の流通拠点は、札幌や苫小牧港を中心に一極集中しており、札幌、苫小牧港から遠隔にある地域への輸送は非常に困難です。

今回対象となっている道北の北部では、今後、旭川を中継拠点にして運ぶべき地域であると考えますが、それでもなお、輸送しきれない地域として我々は捉えております。ですので、本事業は非常に重要な事業であり、早期開通していただきたいというのが物流を研究する立場からの意見です。

もし、道北の北部やオホーツク地域への輸送力が低下すると、それらの地域が廃ります。さらに、それらの地域と交易をしている旭川や札幌が落ち込むと、北海道全体が落ち込んでくる可能性があります。この事業区間がもたらすベネフィットは、潜在的な大きさを含んでいます。

費用増の中でも、後ろ向きな費用の増加と前向きな費用の増加があると考えています。トラックドライバーさんの負荷というのは運転時間だけではなくて、心理的負荷も絡むわけです。中央分離帯をワイヤロープで整備することによって正面衝突事故を減らすとか、ヒヤリとすることを減らすということも非常に重要です。何か工夫して前向きな費用の増加として表現出来ればよいと思います。

○事務局（小林） ご意見ありがとうございます。

ワイヤロープの効果について、今はおっしゃられたとおり費用増についての説明でしたが、これによってこういう効果もあると伝えられるような資料の工夫を考えていけれ

ばと思います。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員 例えば、ワイヤロープとか鹿が飛び出てくるのを防止する柵など、コストは増えていますが、確実に事故減少のベネフィットが増えているのですが、こういう対策をするとどれぐらいその効果があったかというものを、できれば全国的にデータベース化をしていき、それを蓄積していくことで、単位キロ当たりこれぐらい効果ありますというのがオートで出てくる可能性もありますので、地質データベースの蓄積とともに、そういうソフトのデータ蓄積をぜひやっていただけると、もっとフェアなB/Cになると感じますので、検討いただければと思います。

○事務局（小林） おっしゃるように、事故の低減などは蓄積することもできますので、そういった見せ方もできないかなどを含めて、今後もしっかり考えてまいりたいと思います。

○蟹江委員長 相浦委員のご指摘のとおり、残念ながら今は地域格差の拡大のスピードとインフラ整備のスピードの競争になっていて、遅れば遅れるほど悪いほうが優先してしまう。スピード感を持ってやっていただきたいというのは、重要な案件では特にやっていただきたいと思います。

○千葉委員 安全・安心のために立入防止柵を付けるのはよく分かるのですが、ドライブも観光資源と捉えるならば景観面において構造物が少し冷たいイメージもありますので、工夫していただけたらなといつも頭に描いています。意見として述べさせていただきました。よろしくお願ひしたいと思います。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○西川委員 長沼南幌道路では防雪林を設置されるということで、長い目で見た場合も、環境に配慮という部分でも、とても評価できると思いました。

ただ、森林を育成するのに結構時間がかかるので、その間の安全性も十分配慮した形でつくっていただきたいのと、防雪林の造成ということをもう少し全体に広げていただけるとありがたいと思います。

○蟹江委員長 それでは、1件目と2件目について、何かご指摘、ご質問はありますか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 次に、創成川通と音威子府バイパスについて、事務局から説明をお願いします。

（1）道路事業 再評価原案準備書の審議

③一般国道5号 創成川通

④一般国道40号 音威子府バイパス

（上記事業について、事務局より資料2-4から資料2-5を説明）

○蟹江委員長 それでは、ただいまの2件、創成川通と音威子府バイパスについていかがでしょうか。

○千葉委員 整備効果や地域特殊性を考慮した便益の中に、観光という視点を入れていただいているのは大変うれしく思います。

北海道でのドライブ観光は北海道観光の魅力の一つであります。北海道らしい風景とか景観を壊さないような道路整備に取り組んでいただきたいと思います。

○事務局（小林） 道路事業におきましても、北海道開発局はシーニックバイウェイという景観に配慮するような政策もやっておりますので、そういったものとも絡めながら、いただいたご意見をしっかり検討してまいりたいと思います。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

創成川通はそもそも交通量が多いので、整備効果は明らかに大きいです。あとはどのタイミングでできるかということも注目されているのだらうと思います。遅滞なく整備を進めていただきたいと思います案件かと思います。

ほかにご質問はありませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 道路事業については以上にしたいと思います。ありがとうございました。

次は港湾整備事業3件まとめて説明をしていただきたいと思います。

（2）港湾整備事業 再評価原案準備書の審議

①石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業

②浦河港本港地区防波堤整備事業

③奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業

（上記事業について、事務局より資料3-2から資料3-4を説明）

○蟹江委員長 ただいまの港湾に関わる3件について、皆さんからご意見をいただきたいと思えます。

○岡田委員 浦河港の事業期間延長について、資料3-3（1）の11ページで防波堤（西島）（内港）の工事が遅れることで連動して防波堤（南）及び防波堤（西島）が遅れるというご説明でしたが、詳細な要因について説明していただけますか。

○事務局（谷） 要因は、貨物の需要増に伴い、港湾工事で使える作業ヤードがかなり狭くなったということがございます。当初の事業スケジュールでは防波堤（西島）（内港）と防波堤（南）の事業期間が重複しておりましたが、工事で使える作業ヤードが更に狭くなったことで、防波堤（南）及び防波堤（西島）の工事着手が遅れることとなりました。

○岡田委員 作業ヤードの問題は何ともならないのですか。

○事務局（谷） 貨物量の増加による作業ヤード不足ですので、事業期間の延長は、港湾管理者としても致し方ないという結果でございます。貨物量増に伴い、工事用の作業ヤ-

ドが不足することになり、港湾管理者である浦河町ともしっかり協議させて頂き、結果的に事業期間が延伸することとなりました。

○岡田委員 分かりました。ありがとうございます。

○蟹江委員長 これは、いずれもケーソン式防波堤ですか。

○事務局（谷） そのとおりです。

○蟹江委員長 港内の空いているヤードでブロックなど作らなければいけないということですね。

○事務局（谷） おっしゃるとおりです。

○蟹江委員長 分かりました。ほかにいかがでしょうか。

○相浦委員 奥尻港の事業費と事業期間の変更について、少し細かいところを教えてください。

物揚場（－3.0m）（北）と防波堤（東）（改良）について、港湾利用者からの要請により、結果として事業期間を延長していますが、利用者とのすり合わせはいつ行われたのでしょうか。

○事務局（谷） 物揚場（－3.0m）（北）について、令和3年度に、港内を利用する漁業者がサーモン養殖を始めるということで、漁業者から海上工事の時期を少し縮小できないか要請がございまして、調整しています。

○相浦委員 それは、事業開始前には予期できなかったのですか。

○事務局（谷） 令和3年度以前にはそのような話は全くございませんでした。

○相浦委員 護岸（消波）と緑地（南）は防災計画の見直しということで合点がいくのですが、防波堤（東）（改良）の要請があったのはいつ頃ですか。

○事務局（谷） 前回、平成30年度の再評価時点では要請はございませんでしたが、それ以降、フェリー船社から具体的な要請がございまして、検討を始めたところでございます。

○相浦委員 今お答えいただいた内容を見ると、計画段階でのすり合わせが足りなかったことが原因ではないということが理解でき、安心しました。

一方で、この要請というのは北海道開発という全体を鑑みたうえで、この期間延伸を容認するに足る要請だったのでしょうか。

○事務局（谷） 特に、防波堤（東）（改良）の主な利用者は、奥尻島唯一の地方港湾と本土側の江差港との間を結ぶフェリー船社でございまして、フェリーが利用できない場合には、島民生活に多大な影響を及ぼすことから、港湾管理者と協議を行い、詳細な調査が必要であると判断しました。

○相浦委員 物揚場（－3.0m）（北）についてはいかがでしょうか。

○事務局（谷） 港湾管理者として、奥尻島の主要産業である水産業を支える漁業者も大切な利用者であり、港湾工事のために水産業に制限をかけるのは難しいことから、漁業活動で施設を利用いただきながら、港湾工事も並行して進捗させていくということで、地元

合意がなされたところでございます。

○相浦委員 分かりました。今のご説明で疑問が解消されました。ありがとうございます。

○蟹江委員長 ほかにございませんか。

○吉川委員 浦河港の件で、2点ほど質問させてください。

1点目は、港湾事業に関しては港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルに則って、全てB/Cを計算しているということですが、現状で北海道の状況を網羅しているマニュアルになっているのかをお聞きしたいです。

2点目は、浦河港について、利用者から越波対策強化の要請があったということですが、この要因として考えられる状況変化はどのような事象があったのかお聞かせください。

○事務局（谷） まず、1点目のご質問ですが、北海道特有の事情として漁船や小型船の利用が本州よりも多いのですが、マニュアルの中ではそういった小型船のための便益も位置づけられており、便益として項目が足りないところはないと考えております。

2点目のご質問ですが、本護岸は、外海からの来襲波で船が揺れて転覆することを防ぐのが主な役割の1つであり、そこを見込んだときに、高さ5メートル程度と当初想定していたのですが、実際は波の力だけではなく、護岸に当たった波しぶきが船内にたまって凍ってしまい、その氷の重みで船が沈んでしまうという被害も実際に出ています。当初はこの波しぶきをうまく見込めていなかったが、研究機関の協力を得つつ、コスト削減も配慮しつつ対策方法等を決定したところです。

○吉川委員 マニュアル改訂前だったため、波しぶきを見込めていなかったということですか。

○事務局（谷） マニュアルではそこは見込めていたのですが、港奥に位置する施設でして、そこまで被害があるというところが見込めていなかった状況です。

○吉川委員 しぶきという現象がなかなか把握しづらいということが分かったということですね。分かりました。

○蟹江委員長 私から一つお伺いしようと思ったのは、奥尻港ではフェリーの稼働率に影響があるような静穏度の変化があったというお話ですか。

○事務局（谷） 現在調査中ではございまして、しっかりと数値として調査したうえで構造、適切な配置を決めていく必要があると考えております。

○蟹江委員長 設計沖波は、適宜見直しをかけているのだらうと思うのですが、基本的には小さくなることはあまりなくて、見直しをかけると大体大きくなっていきます。

その原因は卓越風向が変わってきて、沖波そのものが高くなっているのか、そうだとすると、日本海側では、今後どこでもそういうことが起こり得るかもしれないのです。あるいは、この奥尻港の極めて特殊なローカリティーの強い事情で静穏度が悪くなっているのか、その区別はできるのでしょうか。

○事務局（谷） 今、明確に検証結果をデータでお示しすることは難しいのですが、

恐らく、波の高さよりも風向きや卓越方向が効いている印象です。

○蟹江委員長 ローカリティーの強いこの地域の地形と風向が悪さをしているのだろうということですか。

○事務局（谷） はい。

○蟹江委員長 日本海側に共通する話ではないということですね。

○事務局（早川） 我々は波浪観測を全道沿岸でやっています、年間の最大波高は大体上がってきています。これは、気候変動の影響を受けているとされていて、ローカルな波向きの変化と、全体的な波高変化と両方あると思います。

○蟹江委員長 全体的な傾向があるかもしれないですね。

○事務局（早川） 将来予測でも気候変動によって設計波高が上がるという分析も出ていますので、多少なりとも傾向が現れてきているという印象を持っています。

○蟹江委員長 どんな社会基盤整備もそうですが、一般的な消費者に比べて、整備期間が長いわけですから、長いトレンドでそういう傾向にあるということであれば、そういったことを見越して計画するようなことも、こういう時代には必要かなと思いました。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員 私も、今のところは同じ観点でB/Cの細かいところまで見ていたのですが、数年平均の避難回数とB/Cで考えている回数に乖離というか、逆に言うと、今まで想定したよりも多く避難しているケースが多い印象があるのです。これは世界的な傾向で、もう少し見直す必要があると思っています。B/Cで計上される避難回数がずっと固定で推移しているが、トレンドを考慮しなければ、過小推計になる可能性があります。海難の減少のベネフィットが大部分を占めているとすると、もう少しトレンドを入れ込むほうが良いという印象です。ぜひ、今後、データ蓄積をしていただいで、適切にトレンドを考慮いただけるとありがたいです。

○蟹江委員長 皆さんが気にしている最近のトレンドも見込むと、特に港湾の場合は、避難の部分はベネフィットのかなり大きな部分を占めているものですから、B/Cも随分変わってくる可能性があります。やはり長期的に物を見ていますという姿勢で社会基盤整備をやるということでは、そういう部分の目配りも続けていただきたいと思います。

ほかによろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 今日ご説明いただいた案件を総括します。

最初に道路事業4件のうち、重点審議案件が2件ありまして、士別剣淵～名寄長沼南幌道路、それから、創成川通と音威子府バイパスの2件は総括審議案件ということでした。港湾整備事業は石狩湾新港、浦河港、奥尻港の3件は全て重点審議案件でした。いずれも事務局案は事業を継続というご提案でございました。

今日、皆様からも広く意見をいただきましたが、基本的には事務局案どおり事業継続の方向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、この委員会の結論として、本日議題に上がった審議案件につきましては、いずれも事務局案妥当という判断で閉じたいと思います。

今日は、ご協力いただきまして、どうもありがとうございました。

3. その他

○事務局（遠藤） 委員の皆様の長時間にわたるご審議、大変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、少し間が空きますけれども、2月2日金曜日の午前10時からの開催を予定しております。どうぞよろしく願いいたします。

4. 閉 会

○事務局（遠藤）

それでは、これにて事業審議委員会を終了したいと思います。

どうもありがとうございました。

以 上