

令和元年第3回北海道議会定例会〔予算特別委員会・建設部所管〕開催状況

開催年月日 令和元年9月27日（金）
 質問者 共産党 真下 紀子 委員
 担当部課 建設部土木局道路課

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>三 旧開発道路の見直しについて (一) 旧開発道路の進捗について 次に旧開発道路の見直しについてです。一方、効率的な税金の使い方ということで言えば、旧開発道路、美唄富良野線と名寄遠別線の2路線が今もなお残っていますけれども、この進捗状況については、度重なる計画変更で増額に次ぐ増額を繰り返しておりましたが、各々のこれまでの計画変更と予算増額の推移についてお示してください。</p> <p>(二) 今後の見通しについて 今、さっと答弁されたんですけどね、当初計画からこれまで30年にもわたって、これだけの予算増額を行いながら、早期完成するんだ、早期完成するんだと何度もおっしゃっていたのに、延々と工事を続行してきたわけです。今後、私は、完成まで、計画変更・予算増額はよもやないものと考えていたんですけど、今の答弁を見ますとですね、今年度の事業再評価で、更に、名寄遠別線、計画変更するんだと、しれっと答弁をされたわけですが、今後の見通しってというのは本当にあるんでしょうか。</p> <p>計画変更の度にですね、進捗は順調に進むという予測をたてているんですが、名寄遠別線、前回掘削するはずだったトンネルもまだ掘削されていないまま、計画変更に至っているわけですね。あなたたちの説明している説明というのは、到底、信用できないといったら申し訳ないんですけどね、そういうことになっているんじゃないかと思うんです。</p>	<p>○道路課長 佐藤 匡之 美唄富良野線などの計画についてであります、道道美唄富良野線と名寄遠別線は、開発道路として国により整備が進められておりましたが、道州制特区推進法の施行に伴い、平成22年度から道へ移譲されました。</p> <p>美唄富良野線につきましては、移譲時点におきまして、完成予定が平成27年度、総事業費が約123億円でありましたが、その後の調査などにより新たな地すべり危険箇所が半明し、ルートの変更やトンネルの建設が必要となったことなどから、平成26年度の事業再評価で、完成予定を平成32年度、総事業費を約186億円で、そして、平成29年度には、完成予定を平成34年度、総事業費を約250億円に変更したところでございます。</p> <p>また、名寄遠別線につきましては、移譲時点におきまして、完成予定が平成27年度、総事業費が約47億円でありましたが、その後の調査などにより、新たに土石流や地すべりの危険箇所が半明し、その対策が必要となったことなどから、平成26年度には、完成予定を平成33年度、総事業費を約115億円に、今年度の事業再評価で、完成予定を令和7年度、総事業費を約131億円に変更する予定としております。</p> <p>○土木局長 白石 俊哉 今後の見通しについてであります、美唄富良野線は、現在、順調に工事を進めておまして、工事区間内のトンネルや橋梁といった、主要な構造物につきましては、完成の目処がついていることなどから、予定どおりに完成できる見込みとなっております。</p> <p>また、名寄遠別線は、未改良区間の約2.9kmにおいて、調査や用地処理が概ね完了しておまして、本格的に工事を進めているところであり、今後は、計画どおりに進むと見込んでいます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(三) 費用対効果、通行量の変化について</p> <p>費用対効果も下がっているんじゃないかと考えます。通行量の見込みが妥当なのか。各々、一回目の再評価と比較してお示し願います。</p> <p>本当にそれが、妥当なのかどうかということですね。私は懐疑的です。名寄遠別線の、今回見直しをするということなんですけども、冬期通行も、本当にできるのか。そうなればですね、B/Cが下がっただけでなくて、そうしたことが本当に可能なかどうかということについても、非常に懐疑的に考えております。やはり、見直すべきものは、見直すべきだというふうに考えます。</p> <p>(四) 旧開発道路の見直し効果等について</p> <p>旧開発道路は、10年前に当時の実施主体である国が、必要性を見直して、事業中止・見直しに踏み切ったわけですけど、何度も聞いておりますが、予算縮減効果はいかほどだったのか、改めてお示しください。</p> <p>莫大な節税効果があるわけで、それをですね、道路の維持や、更新に使うという事も考えられるわけで、考え方、改めていく必要があるという風に、強く思いますし、これ、全部地元の強い要望があった路線ですよ。でも、それを、説得して中止に至っているわけですよ。1年、2年かけて、説得して、見直しをするということは、十分可能だということを示しているのだというふうに思いますし、その他に大規模林道でも、そういうことを、北海道はやってきました。しっかり、そこのところは、考えていただきたいというふうに思います。</p>	<p>○道路課長 佐藤 匡之</p> <p>計画交通量などについてであります。美唄富良野線の平成26年度に実施いたしました、事業再評価における費用便益比、いわゆるB/Cは1.07、計画交通量は1日当たり2,100台でありまして、平成29年度には、B/Cが0.73、計画交通量は2,000台でありました。</p> <p>また、名寄遠別線の、平成26年度の事業再評価におけるB/Cは1.53、計画交通量は1,100台であり、今年度実施予定の事業再評価における、B/Cおよび計画交通量は、現在算出中でございます。</p> <p>なお、計画交通量につきましては、5年に1度実施いたします、全国道路・街路交通情勢調査の結果を基に、広く一般的に用いられている推計手法により、適切に算出しております。</p> <p>○道路課長 佐藤 匡之</p> <p>開発道路の事業中止等についてであります。平成15年度および平成16年度に国が行いました、事業再評価において、事業中止とされた開発道路は、道道静内中札内線など10路線で、事業計画を見直したものは、道道富良野上川線など3路線でありました。</p> <p>これらの事業中止及び見直しによります事業費の減額は、合計で約2,274億円、うち道負担分は、約455億円でありました。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(五) 富良野上川線について</p> <p>事業見直しによって、開発道路が移譲された時に、3本残ったわけですが、事業見直しによって、事業を縮小して完成に至った富良野上川線があります。これは、地割れなどで通行止めとなっておりました。開通から6年になるわけですが、通行できた期間というのは何ヶ月ですか。</p> <p>冬は、開けないわけです。更に、6年間で5.4kmについては、3ヶ月しか使えていないと。この、どこに優先性があったといえるのでしょうか。はなはだ疑問と言わざるを得ません。</p> <p>(六) 完成までの見通しと事業見直しについて</p> <p>これまで完成が30年も遅れて、再度の評価で継続となれば、予算の増額、全部で211億円の増額となりまして、総額は、2本で381億円の事業規模となります。そのうえトンネルもこれから掘削するという、名寄遠別線の予定ですから、この工事期間で完成するのか、はなはだ疑問であり、完成は見通せないと考えますけどもいかがでしょうか。30年の時代の変化、厳しい道財政の状況と新規道債発行を抑制するという道の方針、人口減少等を見据え、中止も含めた計画の見直しが必要ではないかと考えますが、いかがですか。</p> <p>(指摘)</p> <p>本当に必要な道路なら、30年も完成しないでほっとくということは、しなかったと思うんです。</p> <p>納得できませんので、知事に伺いたいと思います。委員長お取りはからい願います。</p>	<p>○道路課長 佐藤 匡之</p> <p>富良野上川線についてであります。平成22年度に国から移譲を受けた約13.2kmの区間は、平成24年9月に完成し、供用を開始いたしました。平成25年5月、道路パトロールにより、一部の法面に変状を確認し、調査を行ったところ、地すべりの兆候があったことから、約5.4kmの区間を通行止めとし、現在も法面の変位や地下水位の調査等を行っているところでございます。</p> <p>数年間の調査によりまして、9月から10月にかけては、法面等の変位が小さいため、一般車両の通行が可能と判断いたしまして、秋の行楽シーズンにもあたることから、平成29年度よりこの期間の通行止めを解除しております。</p> <p>6年間で通行できたのは、全体13.2kmのうち、5.4kmについては、約3ヶ月となっておりますが、残りの7.8kmにつきましては、冬期通行止め期間などを除き、通行が可能としてきたところでございます。</p> <p>○建設部長 小林 敏克</p> <p>今後の整備についてでございますが、先ほども申し上げましたように、2路線とも変更した事業期間内での完成を見込んでいるところでございます。</p> <p>また、美唄富良野線におきましては、南空知地域と上川南部地域の短絡ルートの形成によりまして、観光地へのアクセス向上、また物流の効率化、道路網の多重化によりまして、地域の安全性の向上などを図る路線となっております。名寄遠別線につきましては、留萌北部と上川北部の両地域におけます、高次医療機関へのアクセス向上、また、これも物流の効率化、また、災害による孤立化の解消などを果たす重要な路線となっております。</p> <p>こうした地域の重要な役割を担う、この2つの路線につきましては、地元からの強い要望もございまして、引き続き、早期の完成に向けまして事業を進めていく考えでございます。</p>