

令和3年度

北海道開発局事業審議委員会（第4回）

議 事 録

日 時：2021年11月17日（水）9：30～11：50

場 所：札幌第1合同庁舎 2階講堂

1. 開 会

○事務局（竹内） おはようございます。北海道開発局開発監理部次長の竹内でございます。

令和3年度第4回北海道開発局事業審議委員会ということで、ご審議よろしくお願いたします。

委員の皆様、取材申込みされている報道機関の方も全員集まったということで、これから委員会を開催いたします。

それでは、最初にお手元の資料から確認させてください。

最初に、議事次第、配席図、資料1がまとめてホチキス留めされたA4、3枚の資料がございます。

その次に、まとめてクリップ留めをされている河川事業の資料があり、一番上に資料2、A3を折り畳んでA4にしているものがございます。

その後ろに、資料2-1、その次に資料2-2、2-3、2-4、2-5、それぞれ(1)と(2)の資料があつて、4つの事業で合計8冊あります。

最後に、北海道知事からの意見ということで、1枚の資料がついております。

以上が河川事業の資料でございます。

続いて、まとめてクリップ留めされている港湾整備事業の資料があり、一番上に資料3、A3を折り畳んでA4にしているものがございます。

その後ろに、資料3-1、その次に資料3-2、3-3、3-4、3-5、それぞれ(1)と(2)の資料があつて、4つの事業で合計8冊あります。

最後に、港湾管理者からの意見、これがA4両面印刷2枚でホチキス留めされているものがついております。

これで一式となっております。

説明の途中でも、資料に不備や落丁、乱丁など、お気づきの点がございましたら、お知らせいただければと思いますので、よろしくお願いたします。

本日の議題は、河川事業の再評価が4事業、港湾整備事業の再評価が4事業ということになってございます。合わせて8事業でございます。

本日は、大槻委員と加藤委員が所用のためご欠席ということですので、9名中7名の委員の皆様に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、委員の過半数をもって会議が成立すると規定されておりますので、本日の委員会については成立していることを最初にご報告をさせていただきます。

それでは、これからご審議に入っていただきたいと思います。

以降の進行は、蟹江委員長によりしくお願いたしたいと思います。よろしくお願いたします。

2. 審 議

○蟹江委員長 皆さん、おはようございます。蟹江でございます。

今日は、冒頭に説明がありましたように、審議事業数が多くございます。河川事業で4件、それから港湾整備事業で4件でございます。

議事次第に従いまして順番に進めてまいります。まず、河川事業の4件については、2件ずつ、2つのグループに分けて審議に入りたいと思います。

最初に事務局から河川事業の渚滑川と留萌川の2件について説明をいただいて、その後、審議するという形で進めたいと思います。

それでは、最初の2件について、事務局からご説明をお願いします。

(1) 河川事業の再評価について

① 渚滑川直轄河川改修事業

② 留萌川直轄河川改修事業

(上記について、事務局より資料説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの2件、渚滑川と留萌川について、皆さんからご意見、コメントいただきたいと思います。

吉川委員、どうぞ。

○吉川委員 渚滑川と留萌川、両方質問あるのですが、まず渚滑川から質問させていただきます。

資料2-2(1)の21ページのところで、掘削断面の見直し、4億円の増額ということで、河道が安定するか解析を行った結果ということだったのですが、当初、この安定するかどうかの解析をしていたかどうか。していなかった場合、なぜこの断面にしたのか。当初設計の根拠について教えてください。

○事務局(松原) 当初の断面につきましても、一般的な一次元河床変動計算を実施しておりまして、概ね安定するということを確認してございましたが、近年、出水が何度か発生し、そのたびに測量結果を見てみると、やや堆積傾向であるということから、改めて近年の出水も踏まえて、より安定的な河道の断面がないかということを探索、検討していたところでございます。

今般、変更後の断面であれば、比較的小規模な出水であってもより安定するということを確認できましたので、この断面に変更したいというものでございます。

○吉川委員 近年の出水を考慮して変えたということですね。

○事務局(松原) はい、そうです。

○吉川委員 分かりました。

今後、もしかしたら出水の状況が変わってくると、この断面ではまずいということにな

った場合、その都度、対応するということによろしいですか。

○事務局（松原） その都度、対応するということかもしれませんけれども、一応整備計画の目標流量規模の洪水について、その後も概ね河道は安定すると考えておりますので、変更後の断面によって、より河道が安定するのではないかと考えているところでございます。

○吉川委員 分かりました。

あともう一つ、通年で施工すると思うのですけれども、サケ・マスの環境について留意して工事してくださいという北海道からの意見がありますが、それについてはどうお考えでしょうか。

○事務局（松原） 河川の工事につきましては、この川に限らず、全ての川ですけれども、漁業関係者と調整をした上で、工事の時期とかも調整して工事を実施しているというのが実態でございます。

この流域につきましても、当然、漁業関係者に事前に工事の内容等を説明して、あるいは必要によっては工事する時期を調整して、施工しているところでございます。

○吉川委員 分かりました。

となると、冬季も工事されると思うのですけれども、渚滑川は毎年のように氷ができて、氷が詰まる現象が起きますので、十分安全に注意して工事を進めていただきたいと思えます。これはコメントです。

渚滑川については以上です。ありがとうございます。

○蟹江委員長 ほか、いかがでございますか。

西川委員、どうぞ。

○西川委員 私も今の質問と同じような質問をしたかったのですけれども、出水の状況が変化してきているという理由は分かっているのでしょうか。

○事務局（松原） 出水の状況が変化している理由というのが、正直、不明なところはあるのですけれども、一般的に言われていますのが、近年、水害が激甚化しているというのは、気候変動の影響ではないかというふうに言われていまして、もしかしたらこの流域においても、気候変動の影響によって雨の降り方が変わって、比較的大きな洪水が起りやすくなっているのかなというふうには想像しているというところでございます。

○西川委員 であれば、気候変動を想定した予測を一刻も早く取り入れる必要があるということをいつも発言させていただいていますけれども、今回も強く感じたところです。

○事務局（松原）

気候変動の影響を考慮した対策といえますか、気候変動を踏まえた計画を早期に取り入れていくべきというご意見につきまして、例えば流域治水プロジェクト、資料2-2(1)の12ページ、13ページに記載しておりますけれども、特に13ページでございます。国、自治体等含めた協議会において、気候変動の影響というのは当然想定されるので、今の事業も実施しつつ、気候変動を踏まえた更なる対策を並行して検討し、計画として見込

んでいく動きになっているというところがございます。

ここの流域につきましては、どのような影響があるかという分析を今後行う必要がありますけれども、少し近くの常呂川という流域がございまして、そちらにつきましては、気候変動も考慮した河川整備計画の見直し作業と手続を現在行っているところでございます。引き続き道内の1級河川の流域につきまして、準備ができ次第、計画の変更、見直しを進めていきたいと考えております。

○蟹江委員長 ほか、ありますか。

私のほうからいいですか。

渚滑川の説明資料4ページ、これは現況の想定氾濫区域が赤で示されていて、支流のところでも発生していますよね。ちょっと支流の名前までは分からないのですが、紋別市の市街地よりやや上流のところから分かれているところから出ているのですけれども、これを見た後に説明資料19ページを見ると、この支流の部分のことが反映されていないようにも見えますが、これについてお伺いしたい点が2点あります。

この支流での氾濫というのは、合流後の本川側の流下能力を上げることで解消すると解決するということなのか、ということが1点。

19ページの現況河道の図面で、浸水域の想定というのが何も記されていないのは、ここでは氾濫しても被害がないという認識だということでのよいのか、というのがもう1点。

○事務局（松原） まず1点目でございます。こちらの支川の名前がウツツ川です。

○蟹江委員長 ウツツ川ですね。

○事務局（松原） こちらは北海道庁が管理している河川でございまして、国で直接改修を実施する河川ではなくて、道庁のほうで整備は別途実施していただくという河川になってございます。ですので、今回……。

○蟹江委員長 19ページには、道庁が管理している河川だからないということですか。

○事務局（松原） そうです。道庁の別事業になりますので。

○蟹江委員長 それはいいとして、では本川側の流下能力を上げることで、道庁管理の支流側の氾濫は抑えられるのかどうかということについてはいかがでしょうか。

○事務局（松原） すみません、ちょっと正確なことは承知していませんけれども、一般的には、渚滑川を改修すれば、支川も流れやすくなるのですけれども、それで完全に支川からの洪水氾濫が防止されるかというのは、また別問題でございまして、そこはそこで、支川は支川で、追加で改修をしないと、氾濫を防止できないという可能性はございます。

○蟹江委員長 そうすると、今の河道掘削を進めるときに、管轄の違う支川側の影響は評価されていない、現況のままが保たれるような前提条件なのですか。

○事務局（松原） どれくらい流入してくるかというのは見込んでいるのですけれども、そこで氾濫する、しないまでは評価をしていなくて、支川からどれくらいの流量が本川に流れ込んでくるというのは見込んでいます。それは氾濫する、しないに関わらず、一定の

量を見込んでおりました、それも踏まえて、本川でのどれくらいの整備をすればいいかというのは決めております。

○蟹江委員長 いかがでしょうか、ほかに。いいですか。

どちらもB/Cは高めなのですね。

では、これについてはひとまず区切りをつけて、もう2件の河川事業についても説明をお願いします。

(1) 河川事業の再評価について

③ 沙流川直轄河川改修事業

④ 後志利別川直轄河川改修事業

(上記について、事務局より資料説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、沙流川と後志利別川について、いかがでございましょうか。

岡田委員、どうぞ。

○岡田委員 今、ご説明いただいた2つの事業だけではなくて、全ての事業にも関わることで、河川以外の事業にも関わる質問なので、お答えいただく方がどなたになるか分からないのですけれども、資材の再利用についてお伺いします。

掘削土やブロックなどが再利用されていることは非常にいい取り組みだと思いますし、ホームページ等で一般の方、特に建設業者の方にも掘削土の再利用を促していらっしゃるということをお聞きしたので、それはもっと進めていただきたいと思いますが、開発局内部の事業間で、例えば河川事業の中で出たものを違う河川事業で、あるいは河川事業以外で再利用するということが行われているのかどうかについてお伺いしたいと思います。

○蟹江委員長 いかがでしょうか。

○事務局(松原) ほかの事業は分かりませんが、河川事業でいえば、よく出てくるのは、土砂が発生し、近隣で農業基盤整備事業などと連携しているという例があります。実際、農業事業と連携したりするとか、あるいは道路事業で、もし土砂が必要であれば、うち、これぐらい土砂が発生する予定なので、使っていただける見込みはありませんかとか、そういうのは都度、都度、調整しては、そういう意味で、事業間連携というのは、各部門で情報交換しながら、これぐらい発生しそうとか、あるいはこれぐらい土砂が足りないとかという情報を随時もらいながら、事業間連携しているというところがございます。

○岡田委員 ありがとうございます。

活発に情報交換ができているのであれば、特にこれ以上のコメントはないのですけれども、ただ、担当者に依存するというか、部署間である程度情報が交換しやすい担当者間だけで情報が流れているのだとすると、どなたがやっても同じように情報が流れるようにシステム化していただけたらと思います。

○事務局（石塚） ちょっと補足させていただきますと、例えば平成28年の洪水があったときに、農地に川が切り替わってしまって、農地の土砂が大量に流れ去ってしまったというような状況の中においては、河道掘削をした土砂を農地のほうに還元したりということをやったりしています。

また、幅広く土砂を有効活用するために、土砂バンクというものがあり、土砂がどの時期に、どのくらい出るか、関係機関の間でプラットフォームを作って情報共有するというシステムができています。

また、河道内の樹木なども、公募で伐採してもらうとか、あるいはチップ化したものを敷きわらとして使うとか、そういう工夫をしながら、維持管理と、地域振興にも資するような使い方がないのか、Win・Winの関係になるようなことを取り組んでいます。

ただ、ブロックについては、廃掃法の関係など、法律の縛りの部分もあるものですから、産廃の扱いをどうやって整理していくかというところもあって、事業の中ではいろいろな工夫はしていますけれども、それをどこかに持って行って誰かに渡すというのは、あまり実績はないかと思っております。

以上でございます。

○岡田委員 ありがとうございます。

それと、今、ブロックを再利用のお話が出たのですが、再利用と新規購入を比べると、どのくらいコストが下がっているのか、事業によって説明されている時と説明されていない時があるような気がしますので、せつかく実施したコスト縮減の取組みを概算金額でもいいので出していただけると良いのかと思っております。

ありがとうございます。

○蟹江委員長 大事なお指摘ですね。密室でやっているのではなくて、出せる情報は公開して、必要な人はその情報を見ながら再利用できるシステムにできる限りしているという理解でよろしいですね。

○事務局（石塚） 先ほど申しあげました土砂バンクはまさにそういうシステムとしてプラットフォーム化しています。さらにその範囲を、木材とかに広げられないのかというところは、検討を進めているという状況になっております。

コンクリートの廃材をどう使うかというものは、ブロックの形でそのまま護岸として再利用できるのであれば、そのまま使いますけれども、ある程度欠けてしまったりとか、もう既に破損したりということになりますと、破碎した形での利用ということになります。運搬距離がどのくらいになるかによってコストが全然変わってしまうところもあり、これだけコスト縮減するところが、箇所落とし込まないとなかなか出てこないというところはありますが、さらなる工夫をしていきたいと思っております。

○蟹江委員長 ほか、いかがでしょうか。

吉川委員、どうぞ。

○吉川委員 今の議論、とても重要だと思いますので、もう少し質問させていただきたい

のですけれども、渚滑川で11億円増額、沙流川で22億円増額、土砂の運搬費はそのぐらいかかるので、妥当な金額であるとは思いますが、先ほど説明されたような有効活用が出来る枠組みがある中で、それが機能していなかったのではと感じます。当初、どういう調整をされていたのか、今後を踏まえて、このような変更を防ぐようなことは可能なのか、お考えだけお聞かせください。

○事務局（松原） 土砂の農地還元につきましては、当初計画のほうでは、まず河道の土砂、川から出てくる土砂の成分として、いわゆる砂質系が多いのか、礫質系が多いのか、あるいは粘性系が多いのかというのは、大雑把に確認します。それを踏まえて、例えば自治体等に、今後、近くで土砂を使うような事業はありませんかというのを聞き取りしたりとか、あるいは自治体のほうに、そういう事業はありませんか、または農地の地権者の方からそういう土砂が欲しいとかというニーズはありませんかというような聞き取りを行って、その結果、ここのエリアでは、何とか河道掘削で出てくる土砂を河川事業に使ったり、ほかの事業に使ったり、あるいは農地還元したりということが出来るだろうという見込みで、当初計画のほうは考えていたところです。そこについてはあまり、実際に地権者とやり取りするに当たっては、地権者の方としては、ここの畑にはこういう成分の土砂なら受け入れるが、こういう土砂は要らない、例えば粘性土は要らないとか、礫質のものだけが欲しいとかという、個別の要望がありまして、それらにいろいろ応えていく中で、例えば沙流川でいきますと、礫質系、比較的粗い砂のニーズが近くになかったというような状況でございます。そのため、そういう礫質の砂でも受け入れてくれるような方を探していくと、やや遠いところになってしまいましたけれども、受け入れてくれる方が見つかったという状況になっています。

このため、当初、整備計画を策定したときは、比較的大雑把といいますか、概略的な数量だけにしていましたのですけれども、それで今般、こういうような状況になっておりますので、一つ考えられますのが、ニーズについては、少し深掘りしていくことが一つですし、もう一つは、そもそも事業費として、例えばこういう不測の事態みたいな、調整が難航することも想定して、ある程度余裕を持って、当初から事業費に見込んでおくというようなやり方もあるのかなというふうに思っています。

○蟹江委員長 ほか、いかがでしょうか。

相浦委員、どうぞ。

○相浦委員 ありがとうございます。

今、岡田委員、吉川委員の議論の続きになるのですが、渚滑川は18億円の事業費増、そのうち土砂運搬費は11億円です。沙流川は39億円のうちの22億円で、共に大きな比率を占めています。物流業界のダンプカーに支払われる料金は輸送距離が伸びるにしたがい、倍、倍で変わるとお聞きしております。今後ダンプカーを運転する方が減り、運賃単価が上昇する可能性がある状況下において、事業費の増額分の半分以上を再利用土砂の運搬費が占めるというのは非常に大きな問題であると思いつつ、岡田委員、吉川委員の

問題提起を聞かせていただきました。

コメントになるのですが、今後もこの増額分はますます深刻化することが推察されることから、事業計画段階からの再利用土砂運搬の計画が求められる時代になろうと思われま

す。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

なかなか将来の需要を見込むのは難しいけれども、この時代、やっぱり出たものをどうやって有効利用するかというようなことを事業者側が積極的にやっていく姿勢を見せることが大事なのだろうと思います。

千葉委員、どうぞ。

○千葉委員 私は全然違う観点からで、違う質問になってしまうのですが、沙流川の説明資料11ページにアイヌ文化のことが出てきておりますので、そのことについて伺いたいと思います。

北海道でアイヌを観光資源として捉えたときに、やはりアイヌ文化と自然というのは、親和性がすごく高いのではないかなと思っております。そういった中で、このかわまちづくり事業というのはいい事業だなと思っておりました。

観光と開発はともにやっていかなければいけないのですけれども、ときには背中合わせになってしまって、開発し過ぎると観光の要素が失われるということもあり、この河川事業だけではなく、全ての事業に共通することとおもっております。

そこで例えばアイヌ文化伝承の整備イメージについて、個々の事業者さんや団体の方と打ち合わせをして開発事業を進める中で、伝統文化を守る、継承するような要望をどのように取り入れているのか、どのようなものが出ているのかをお聞きしたいです。よろしくお願ひします。

○事務局（松原） まず、このかわまちづくり事業といいますのが、自治体で計画を策定して、市町村で整備するもの、国で整備するものというのを分けています。

実際にここの平取町のかわまちづくり事業につきましては、平取町の職員の方が実際にアイヌの方々、アイヌ協会の方々といろいろ意見交換をして、こういうような形で川の部分を利用していく、アイヌ文化の継承とかを考慮して、こういうものを造っていきたいというのを、町とアイヌの方々が一緒になって考えて、基盤整備していきましようと考え、その一部を国としてお手伝いさせていただいているというものです。このため、そこは先ほど千葉委員がおっしゃられた観光と開発というのがうまくバランスをとって事業を実施しているものではないかなと個人的には思っております。

○千葉委員 ありがとうございます。

例えばこういう開発事業を進める中で、話し合いから継承したい箇所や考慮したい点を説明し、このように事業を進めていますよというような文言が1つでもあると、観光と開発というところが事業にうまく落とし込めていけるのかなと思って伺っておりました。

ありがとうございます。

○蟹江委員長 吉川委員、どうぞ。

○吉川委員 先ほど質問し忘れていたので、留萌川について、もう一度質問させていただいていいでしょうか。

資料2-3(1)の22ページなのですが、浚渫土量が6万から10万立方メートルに増加したということで、事業費が18億円増なのですけれども、その根拠となるのが平成20年と平成29年の測量結果で、4万立方メートル増加したとなっています。

河口の土砂動態はすごく難しいので、堆積したというのは分かるのですけれども、工事が始まるのが令和7年となっています。平成29年の測量から8年経過してから工事開始するので、過去9年間で4万立方メートル堆積しているので、今後、工事が始まるまで、河口に土砂が堆積してしまったら、また事業費が増になるのではないかなという心配があったのですけれども、その辺をどうお考えでしょうか。

○事務局（松原） ありがとうございます。

現時点で、平成29年の測量結果を踏まえて、大分土砂が増えてきているなというのはあります。ほかのエリアとといいますか、ここの部分だけではなくて、全体的に河川の横断的な測量というのを実施しておりまして、それを見ると、やはり平成20年当時ぐらいの測量の断面と、最新の平成29年とか、直近の断面を比べると、堆積傾向ではあるのですけれども、堆積傾向は落ちついてきているとといいますか、堆積度合いが減ってきているというような状況を確認しておりますので、今後は大きくは変動しないのではないかなというふうに考えております。

また、この導流堤の整備について、左岸側については、今、順調に工事のほうを進めているところでございまして、何とか今の堆積状況の堆積度合いとといいますか、平成29年ぐらいの断面で概ね落ちつくのではないかなというふうには思っているところでございます。

○吉川委員 では、土砂堆積は落ちついているということで、これ以上増加はないだろうということで、分かりました。ちょっと心配になったので。ありがとうございます。

○蟹江委員長 今ちょうど意見が出ているから教えていただきたいのですが、説明資料22ページの右上にある浚渫のイメージ図はどっちが左岸なのですか。

○事務局（松原） 左上の写真でいうと、左岸は右側で、赤囲いの黒文字で示しております。浚渫のイメージ図でいきますと左側です。

○蟹江委員長 左が左岸ですか。

○事務局 左側が左岸です。

○蟹江委員長 なぜそれを質問したかという、現況、導流堤がくの字になっているから、左岸側の流速のほうの方が上がるはずですよ、わざわざかもしれないけれども。でも、今これ、左岸側に堆積が予定よりも多かったのですよね。

○事務局（松原） そうですね。すみません、確かに一般的には左岸側の流速のほうの方がちょっと上がりやすくて。

○**蟹江委員長** ですよ、通常から考えると。

○**事務局（松原）** そうですね。ただ、ちょっと実測量結果としては、左岸側のほうに堆積する傾向があると。

○**蟹江委員長** そうですね。

ほか、いかがでしょう。河川事業4件で構いませんが。

鈴木委員、どうぞ。

○**鈴木委員** これは全体を通じてということで、教えていただきたいのですが、特に渚滑川の河川の断面を変える話なのですが、気候変動などの環境変化を考えると、先ほど来、議論になっていますけれども、当初計画していたのはちょっと想定が違うということになったときに、現状に合わせて見直していくというのはすごく大事な観点かなと思います。

そのときに、事業費が上がってしまうから辛いなと思うかもしれませんが、ただ、これをやらないと、例えば将来的に洪水の生起確率が相当上がってしまうとか、あるいは土砂が相当たまってしまふとなると、たった4億円を投資するだけで生起確率が、被害額がこれぐらい抑えられて、かつ将来的なライフサイクル全体の維持管理費がこれだけ下がりますというのを取り出して分析できれば良いと思います。環境変化に伴って、当初計画から、これだけ追加投資するだけで、将来、これだけ被害を減らすことが出来ますよということが取り出して、その部分のB/Cを出せると、実は相当大事というか、かなり安上がりになりますよという示し方も、今後必要になるのではないかと思います。特に環境変化に伴って、今まで想定できていなかったような状況を見据えてやっていくのであれば、こういった考え方で一度立ち止まって全河川を総ざらいで評価する時期に来ているのかなと思います。例えばLED電球に変えるだけで、将来、これだけ安上がりになりますよということと同じように、どういう手法でできるかということの検討も含めて、結構重要なことになってくると思います。今回、非常にいい事例が見られたので、このあたり、一つのアイデアというかコメントということで、ご検討いただけるとありがたいなと思います。

以上です。

○**蟹江委員長** ありがとうございます。

ほか、いかがですか。

西川委員、どうぞ。

○**西川委員** 鈴木委員がおっしゃっていた状況の変化に応じた臨機応変な対応ということはとても大事だと思います。

しかし、前々から申し上げてはいたのですが、今回について言えば、特に留萌川や沙流川で事業費の増額が非常に大きく、軟弱地盤の予測ができていなかったとか、測量が最新データではなかったとか、浚渫土砂の協議が整わなかったとか、状況変化というよりは、事前調査が十分でなかったことによる変更というのが非常に大きな割合を占めています。やはり事前調査に十分な費用をかけたほうが、最終的にコストを抑えることができる

のではないかとと思われる事例があまりにあるので、そのあたりをもっと考えていただければと思います。要望です。

○蟹江委員長 事務局から何かコメントありますか、今の件について。

○事務局（松原） ありがとうございます。

前回の事業審議委員会でも同様の趣旨のご意見いただいたというふうに我々認識しております。ご指摘のとおり、事前調査をもっとしっかりやっていたら、当初の段階で必要な経費をしっかりと見込んだ形でご審議いただけるというふうに思っておりますので、そこについてはしっかり、なるべく網羅的といいますか、事前の調査をしっかりとやって、当初から確からしい事業費のほうで計画を作っていくというふうに考えております。

あと、事前調整のほうですけれども、調整、いわゆる協議が整わなかったとか、そちらについても、その状況に応じてできる限り調整をして、決めた状態で事業のほうの計画を立てるなりしていきたいと思っております。

ありがとうございます。

○蟹江委員長 いろいろな事業をおやりになっていて、事業ごとに違うのかもしれないけれども、総事業費に対して、概ねこのぐらいの調査費を見込むというような情報はお持ちなのですね。例えば事前調査費が大きくなりがち、つまりやってみないと分かりにくい案件と、比較的それが小さくて済む案件というのがあるのだと思うのですよね。

例えば非常に増額幅が大きいものというのは、本来、地質データとか、予見しにくくて、そもそも予備調査費が高くなりがちなのですよとか、バックグラウンドも含めて、どういう今までの知見を生かしながら予備調査にお金をかけているのかというようなこともちょっと話していただくと、わりと納得しやすいのかもしれないですね。数字だけを見せられると、時々大きな増額のものがあつたりしますので、恐らく外から見れば、予備調査費をもう少しかければ、こんな増額にならなかったかもしれないというご指摘も当然出てくるものと思います。そういった何か代表例でも、今度、機会があればお話いただければ参考になるかと思っております。

事務局から何かございませんか。

○事務局（石塚） 河川の改修事業につきましては、堤防、あるいは河道掘削の延長が非常に長いということがございます。その長さゆえに、なかなか全川にわたって精度よく地質の状況、あるいは材料の状況を正確に把握するというのはなかなか難しいということがございまして、そうは言いながらも、その不確実性の部分をどう見込んでおくかということは非常に重要だと思っております。精度を上げるということと、不確実性をどこまで見込むかということで、事業費にどう反映させるかということが、今後さらに検討を進めていきたいなと思っております。

また一方で、これが答えになるかどうかはございますけれども、例えば事業費が10%上がった場合、下がった場合、あるいは工期が10%延びた場合、下がった場合ということで、そこでどの程度B/Cに響くのかというチェックはしてございまして、そういうチェッ

クもしながら、さらに事業費の精度、あるいは先ほど蟹江委員長からお話がありましたように、分類までできるかどうかはありますけれども、どういう特徴のある事業については、比較的不確実性が高いのかというようなところは少し勉強したいなというふうに思います。

ありがとうございました。

○蟹江委員長 いろいろと努力されているところだと思うのですが、これまでの知見を生かして、ぜひ効率的な運用に努めていただきたいと思います。

ほか、よろしいでしょうか。

今日は案件が多いので、次にいかせていただきます。

これで河川事業4件については、審議を終了させていただきます。

次に、港湾整備事業も4件ありますので、2件ずつに分けて説明をいただいて、審議するという方針で進みたいと思います。

最初が、江差港と白老港について、事務局から説明をお願いします。

(2) 港湾整備事業の再評価について

① 江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業

② 白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業

(上記について、事務局より資料説明)

○蟹江委員長 ありがとうございました。

江差港と白老港でございますが、委員の皆様、いかがでございましょうか。

吉川委員、どうぞ。

○吉川委員 江差港が2年、白老港が5年、事業期間が延伸されていますが、これは当初の事業は期間内で終わって、今回の変更分、例えば江差港だと物揚場、白老港だとブロックの設置、その事業がそのまま延伸分に当たると考えてよろしいですかね。それまでの期間はとりあえず終わっているというふうに考えてよろしいでしょうか。

○事務局(大山) ありがとうございます。

おっしゃるとおりでございます。事業期間の延伸につきましては、江差港であれば物揚場の整備による事業期間の延伸、白老港に関しては消波ブロックの個数の増加による事業費の増加、事業期間の延伸というところになってございます。まさしく今説明したとおりの事業の内容で、事業期間も延伸させていただきたいと考えているところでございます。

○吉川委員 そうしたら、利用者への影響は最小限にとどまるということで、承知いたしました。

○蟹江委員長 ほか、いかがでしょうか。

相浦委員、どうぞ。

○相浦委員 この2件の案件だけではなくて、4つの事業に関連して、発言させていただ

きます。

港湾事業はB/Cが出にくい事業が多いと認識しています。しかし、物流の機能を持つ、持たないに関わらず、地方港は、その地域に強く根差している重要なインフラ拠点であり、地域の生活を支えている大事な拠点です。ですので、何とかこういった整備をする際に、もう少しB/Cを出せないか、いつも考えております。

以前に申し上げさせていただきましたが、そこを通過するモノがもたらす効果というのは、その地域だけではなく、モノが出る先、モノが届く先の産業へも波及します。また、例えば河川事業で水環境やかかわまちづくりの事業を合わせて、その有効性を高めるように、港でも、みなとまちづくりのような事業と、港の機能を強化するための事業を組み合わせ、効果を示すことができないでしょうか。

○蟹江委員長 取組みをやられているのですか。

○事務局（大山） ありがとうございます。

ご指摘のとおり、B/CのBの数字として反映する部分というのは、マニュアルで決まっております、ご指摘を反映することは難しいところであります。我々としては、相浦委員ご指摘のとおり、白老港で言えば、砂・砂利関係が関東向けの公共事業を支えていることや、全道向けの業務用油が道内スーパーやコンビニで使われていること、もしくはクルーズ観光の関係につきましても、今後の需要が見込まれているといったところが挙げられます。ただ、B/CのBとしては、こういった民間企業の立地であるとか、関東方面のリニアの建設にどう貢献しているかといったところは、やはりなかなか便益としては出しづらいところではあると認識しております。しっかりこういった事業の効果を、便益としてではなくても、いわゆる定性的な効果でPRしていきながら、事業の必要性をアピールすることは重要だと考えております。今回の説明においても、事業の必要性をしっかりとアピールしていくことは重要だと考えているところでございます。

○相浦委員 蟹江委員長、よろしいでしょうか。

今年度も、何回かこういった議論があり、単なる機能強化の事業だけではなくて、地域住民に密接に関連する施設ですので、地域の皆さんにアンケート調査やCVM調査による評価も加えてみてはいかがかという発言が委員の皆様からありました。港湾整備事業においては難しいかもしれませんが、そういった意味で、応援できればと思いました。よろしくをお願いします。

○事務局（西園） これは国土交通省全体、事業評価のB/Cの話になってくるのですが、社会的割引率4%というのを設定してございまして、これは全事業共通であります。これはそもそも事業評価の制度を作ったときに、経済成長率が4%伸びるという前提に立って数字を設定しています。では果たして今、右肩上がりの経済成長が見込まれない状況の中で、この4%が妥当かどうかというのは、国土交通省港湾局の中でも問題認識を持っていますし、いわゆる全体の事業評価のあり方そのものにかかる議論だと思っています。

特に、地方の経済成長がそこまでいくかということ、そんなことはありません。他方、こ

ういう地方港湾のインフラというのは非常に重要でありますので、相浦委員のご指摘は非常にごもつともだと思います。便益として何をどうカウントするのかを考えるとともに、事業評価制度そのものの議論を抜本的に見直す動きができてくればいいなと思っているところでございます。

○**蟹江委員長** ありがとうございます。

よろしいですか。

ほか、いかがでございましょうか。よろしいですか。

それでは、あともう2件ありますので、残りの2件も説明いただけますでしょうか。

(2) 港湾整備事業の再評価について

③ 宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業

④ 天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業

(上記について、事務局より資料説明)

○**蟹江委員長** ありがとうございます。

それでは、宗谷港と天塩港の2つについて。

岡田委員、どうぞ。

○**岡田委員** これも全ての事業に関わることですけれども、今、説明していただいた2つの事業に関しては、あるいは前の2件もそうだったのかもしれないのですけれども、億円単位以下の何百万円の単位まで表示されているところがある一方、億円単位で丸められている数字もあるのですが、例えば事業によってどこの桁まで数字を出すかというのが任意になっているのか、どうして桁の表示が違うのかというのと、丸める場合に、切り上げとか、切り下げとか、四捨五入とか、いろいろやり方があると思うのですけれども、それで結構金額が変わってくるのかなと。あと、B/Cにも影響が出てくるのではないのかなと思いますので、その辺はどんな基準になっているのでしょうか。

○**蟹江委員長** 今のご指摘は、どれでも共通の話題ですね。何かルールはありますか。数字を出すときのルール。

○**事務局(大山)** 事業評価のB/Cの計算に当たっては、しっかり細かい数字を使用して計算しているところではございます。恐らくこういった説明資料に関しては、ある程度分かりやすい単位で出させていただいているところが基本かなと思っております。こういった説明資料上、百万円単位で出さなければいけない、億円単位で出さなければいけないというルールは多分ないと思っていまして、分かりやすい数字で、それぞれの事業で説明されているという形になっているのかなと思っております。

○**蟹江委員長** 岡田委員、気になるところがありましたか、具体的に。

○**岡田委員** 説明のときに分かりやすい数字でというのは理解できるのですけれども、一方で、説明されるときに、百万円単位のところまで数字が出ているのと、億円単位で切ら

れているのがあるとすると、数字は正確に出してもらっているほうが、好感が持てるという言い方は変かもしれないですけども、公に説明をするというときに、何億円とまとめられているものと、億円単位の小数点の単位まで出されているのと、ちょっと何かニュアンスというかイメージが違ってくるのかなと思います。

○蟹江委員長 なるほど。ものにもよるのかもしれませんが、正確に出したほうがいいときもあるよというご指摘かと思います。何か特別に指摘する事項があればあれですけども、一般論としてということではよろしいですか。

例えば何か具体的な何かサンプルがあれば。

○事務局（岡下） ちょっと補足をさせていただきますと、各事業、（１）と（２）という資料をお配りしているかと思います。

（１）の説明資料では、岡田委員がおっしゃっているとおり、数字を丸めたような、億円単位とか、分かりやすいような形でお示ししているところではあるのですが、（２）の資料では、百万円単位で根拠資料として整理させていただいていまして、説明のしやすさとか分かりやすさというところで、（１）の説明資料では億円単位でお示しをさせていただいているというのが現状になってございます。

○蟹江委員長 なるほど。

○事務局（魚住） 港湾・空港、漁港部門だけではなくて、ほかの部門との横の並びを見て、統一するような形で調整をさせていただければと思います。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

ほかはいかがですか。

では、先に相浦委員、いいですか。

○相浦委員 すみません、私の不勉強さに起因する質問をさせていただきます。天塩港について、資料3-5（1）7ページの費用便益の総便益で、陸上輸送コスト削減であるとか、そういった削減効果というのは計上されています。

これに対し、少し戻って、4ページを見てみてください。整備後に大型船が入ることになって、物流の効率化が図られるという、その船に関する輸送費の削減効果というのは加算されないものなののでしょうか。それとも、今回は船の大型船による運搬が可能になったことによる物流の効率化が図れなかったから、便益として計上されていないのでしょうか。

○事務局（大山） ご質問ありがとうございます。

便益を計算するに当たっては、小型船で運航する際のコストと、大型船で運航する際のコストも含めて計算しております。大型船で1回当たり運航するほうが、コストとしては小型船よりも高いので、そこも含めた計算をさせていただいております。例えば、小型船だと何十回も運ばなければいけないところを、大型船で運ぶと数回で済むなど、そのような便益の計算をさせていただいておりますので、そういった運航コストも含めた形で便益を計上させていただいているところでございます。

○相浦委員 分かりました。

そうすると、7ページの総便益の表の中の二つ目の丸の中に、その効果が含まれていると考えてよろしいですね。

○事務局（大山） そのとおりでございます。

○相浦委員 ありがとうございます。

○蟹江委員長 よろしいですか。

では、鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 天塩港から運ばれる砂がどれだけ札幌近辺の都市部の建設に貢献しているのかというのは、なかなか数字で出せませんが、こういうふうに絵で見ただけでも、ありがとうございますという感覚はすごく感じると思います。

なので、なかなか今までのいわゆるB/Cで定量的に出せるもの以外に、またこういうアピールをどんどんやっていると、都市部の人がこういうところからどれだけ貢献をいただいているのかというのがすごく感覚的に分かりやすくなると思いますので、このようなアピールの積み上げというのはすごく大事なかなと思いました。B/Cを見ると、1.0すれすれの部分はありますが、それ以外の部分での貢献は大きいのだというアピールはすごく大事かなと思います。

もう一つ、ちょっと前に戻ってしまって恐縮ですが、江差と宗谷の部分につきましては、特に洋上風力の発電設備等々を造るときに、港湾が果たす役割はかなり大きいと思います。

恐らく2050年のカーボンニュートラルの状況を考えていくと、今後、先ほど来、B/Cの計算のマニュアル自体がどうなのだろうという議論があって、これはずっと問題意識として持っていて、これから項目を変えていくなり追加していくということを考えたときに、特にカーボンニュートラルとかエネルギーというのは相当重要な観点になってくるかなと思います。

2030年ぐらいまでに、今ある北本連携の10倍ぐらいの容量を、北海道と関東、直接結びましょと。1,000万キロワットぐらい、ちょっとはつきりまだ決まっていないようですけども、今の10倍ぐらいの量が、もし仮に電力を関東に直接運べるとするならば、相当その発電の設備等々造るときに港の役割というのは、恐らくこれから相当重要になってくるかなと思います。

残念ながら、今のマニュアルのB/Cの項目を見ると、そういう関係のものが全く入っていないということは、これは今後、考えていく上では重要な観点になってくるかなと思います。これは北海道だけに限らず、全国として、どれぐらい各地域がこのカーボンニュートラルに貢献できるのかというのを、できれば貨幣タームに置き換えられれば最高なのですけれども、今後、このあたりも、マニュアル等の議論が全国的になされる場合には、こういったことをぜひ考慮いただけると、本当の意味で地方港湾の価値というのがちゃんと出せるのかなと思います。

特に河川などで実施しているCVMなどは、なかなか貨幣換算するのが難しいのを円に置き換えられるという部分があるわけですから、これを港湾に導入するとか、い

ろいろな考え方があるかと思しますので、ぜひこのあたりもご検討いただけるとありがたいかなと思います。

港湾は、全体的にB/Cがなかなか出づらい部分はあるかと思いますが、基本的にB/Cも確保されているということに加えて、こんな価値もあるのだということも、我々、加味していく必要があるのかなと思います。

以上です。

○蟹江委員長 確かに対症療法的なところでどうしても計画は立てがちだけれども、もう少し長い将来、どういう活用の仕方があるかみたいなことも、それを数字に評価するのは難しいかもしれませんが、そういう考え方を忘れずにやっていくということが大事なのですよね。

吉川委員、どうぞ。

○吉川委員 天塩港についての、資料3-5(1)の4ページの真ん中の図なのですけれども、整備前が水深4メートル、整備後が5メートルから6メートルということで、水深が上昇しています。例えばこれ、多分浚渫とかされていると思うのですけれども、この資料の2ページを見ると、計画のところには浚渫の項目がありませんので、これはどこで浚渫されているのかなという、ちょっと簡単なことなのですけれども、疑問に思ったので、質問させていただきます。

○事務局(大山) ご指摘ありがとうございます。

おっしゃるとおりでございます。現在、浚渫事業も別事業として実施しているところでございます。天塩港は、天塩川が近接しているということもございまして、砂がどうしても流入してくる港になってございます。放っておくと、毎年1メートル、2メートル、堆積するような港になってございまして、維持浚渫の低減については、今後、防砂堤の整備も進めさせていただく予定でございます。今回の評価対象ではございませんけれども、事業としては別事業としてしっかりと着実に進めさせていただいているところでございます。

○吉川委員 ありがとうございます。

天塩町からの意見にも、漂砂が結構ありますのでということもありますので、分かりました。すみません、ありがとうございます。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょう。

私から1つお伺いしたいのは、江差港と宗谷港については、港湾管理者の意見として、小型船の係留施設の確保が喫緊の課題であるということをおっしゃっているのですね。今、この計画でやられているのは、物揚場の整備はされているけれども、今のこの整備が、小型船の係留施設が足りないですよということに答えられる内容なのかどうかをまずお伺いしたいのですが。

○事務局(大山) 漁船の利用状況、隻数を踏まえまして、小型漁船がしっかり係留でき

るための施設の整備を進めております。現状の隻数であれば、現計画上で収められる見込みであります。

○蟹江委員長 これは例えば荒天時に係留する施設がないということなのですか、それとも常時係留するための施設がないということなのですか。

○事務局（大山） 地域にもよりますが、江差港であれば、どちらかというといか釣り漁船とか外来船が利用する港になってございまして、そういった外来船が安全に係留できるような施設がないというのが江差港の特徴になっております。

宗谷港については、現場に張りついている船舶が非常に多い港になってございまして。岸壁に対して船を横向きに着ける方法が一番安定した船の係留方法になりますが、整備前は岸壁に対して縦向きに着けていたり、多そう係留という形で、何隻も同じ岸壁に着けていたりする状況になってございました。まずはそこをしっかりと解消してほしいというのが宗谷港の特徴でございまして。

○蟹江委員長 要するに今の計画は、例えば小型船の係留というニーズに対しては応えられるけれども、でももっと高いところを求めているのですね、実際は。今のこの計画を進めれば、喫緊の課題だというのは解決するのですかという理解でいいのですか。

○事務局（大山） そういう理解で大丈夫です。

○蟹江委員長 そうですか。

だとすると、私は避難のことかなと思ったから、荒天時の避難であると、それはB/CのBの部分で見込んであるのかなと思ったのですけれども、荒天時の非常時の避難ではない、もしベネフィットがあるのだったら、それはB/Cの計算の中に乗っていないのですかということも次の質問としてしようと思ったのですけれども。

○事務局（大山） 荒天時のベネフィットというのは、海難の減少で計上させていただいております。

○蟹江委員長 入りますよね。

○事務局（大山） スライドで表示させていただいておりますが、宗谷港全体のB/Cのベネフィットの部分で、多そう係留や縦着けによる作業時間の減少を滞船コストの削減という形で便益に計上させていただいております。

○蟹江委員長 そういうことか。ここでいう滞船コストの削減とか静穏度の確保による作業コストの削減とかということに入ってきてしまうのですね。

○事務局（大山） そちらのほうに入ってくる形です。

○蟹江委員長 そういうことか。漏れはないのですね。分かりました。

ほか、いかがでしょうか。

港湾整備事業全体を通じてでもよろしいですが、よろしゅうございますか。

ちょっと盛りだくさんなものですから、大分時間も過ぎましたが、全体を通して、皆さんからご指摘、ご意見あれば承りますが、いかがでしょうか。

本日、最初の河川事業4件もそうですし、後ろの港湾整備事業4件につきましても、い

ずれもB/Cとかで大きな問題があるものではなくて、むしろ比較的順調に進んでいるものが多かったかと承っております。

特にいずれの案件も、現事業計画を継続するという事で事務局のほうから提案されてございますが、この委員会のまとめとして、事務局案どおり、事業継続が妥当という判断を下してよろしいかというところ、皆さんに確認したいと思います。

事業継続ということでよろしゅうございますか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 それでは、この審議会では、今日扱いました8件の事業の再評価内容について、事務局案が妥当という結論で締めくりたいと思います。

以上で審議のほうは終わりでございます。

3. その他

○蟹江委員長 事務局のほうにお返しします。よろしゅうございますか。

○事務局(竹内) ありがとうございます。

委員の皆様、長時間にわたる熱心なご審議、ありがとうございます。

また、原案についてご了承いただいたということで、この点についてもお礼を申し上げます。

原案の了承以外にも、アドバイスとコメント、今回、幾つかいただいております。

これらについては、次回以降の説明、あるいは事業を実施する中、あるいはマニュアルを充実させるための議論の中で生かして、あるいは反映させていただきたいと思っております。

改めまして、本日はありがとうございました。

次回の審議委員会の日程でございますけれども、12月1日ということでご連絡を差し上げていると思います。今のところ午後2時半からというような予定で今進めておりますので、ぜひそちらのほうもよろしく願いいたします。

4. 閉 会

○事務局(竹内) 改めまして、これにて本日の事業審議委員会を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

以 上