

令和4年度

北海道開発局事業審議委員会（第3回）

議 事 録

日 時 令和4年11月16日（水）14：00～16：05

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（石川） ただいまから、令和4年度第3回北海道開発局事業審議委員会を始めます。

進行を務めます、北海道開発局開発監理部次長の石川でございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日の議題は、港湾整備事業の再評価5件、水産基盤整備事業の再評価1件となっております。

本委員会はペーパーレスの会議ということで、皆様お手元にあるタブレットで資料を参照いただけたらと思います。

タブレットの中には全てPDFファイルで、ファイル名の先頭に01から21までの番号を付けた資料が格納されていますので、ご確認いただければと思います。

報道機関の皆様には、白黒印刷ですが、紙資料をお配りしております。

また、本委員会終了後、北海道開発局ホームページに本日の資料を公開いたしますので、必要に応じてご確認をお願いします。

タブレットの操作も含めまして、不明な点等ございましたら、審議途中でも結構ですので、事務局にお知らせいただければと思います。

なお、事務局からの説明に際しましては、各事業の資料番号に（1）がついた資料で説明いたします。

本日は、大槻委員を除く8名の委員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、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。

それでは、以降の審議を蟹江委員長の進行でお願いしたいと思います。

2. 審 議

○蟹江委員長 皆さんこんにちは、蟹江でございます。

本日もよろしくお願いたします。

それでは、議事次第に従いまして進めていきます。2. 審議でございます。

初めに、港湾整備事業5件あるうち、3件がターミナル整備事業に関わるもので、前半3件と後半2件に分けて審議をするという流れでいきたいと思ひます。

まずは、苫小牧港、十勝港、釧路港の3事業について、事務局からご説明をいただきましたと思ひます。

（1）港湾整備事業の再評価について

- ① 苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業
- ② 十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業
- ③ 釧路港西港区国際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、ご説明いただいた3件について、ご質問、ご意見等ありましたらマイクを使って発言してください。

相浦委員、どうぞ。

○相浦委員 昨今の物流の混乱というか、世界情勢の変化などに伴い、港湾には、大型化した船舶の受入など、輸送力の強化が求められており、そういった意味で説明いただいた事業は、いずれも港湾の機能強化を目的としているものですので、非常に重要な事業だと認識しております。

ここからが質問なのですが、主な便益として、輸送コストの削減に関する便益を計上しているとのことでしたが、算定方法について教えてください。

あと、これは感想といいますかお願いになりますが、釧路港は穀物の国際バルク戦略港湾に指定され、パナマックス船が満載で入港できるよう水深マイナス14メートルの岸壁を整備して、ファーストポートとして機能しており、そこから各港へ飼料原料を移出しています。十勝港の事業においても、飼料原料を扱う水深13メートルの岸壁を整備しており、2つの似た事業を見たときに、北海道内の港湾の役割を北海道あるいは日本全体から俯瞰して説明することで、道内の港湾整備がオーバースペックになっていないと広く理解してもらえるのではないかと思います。

○事務局(大山) 輸送コストの削減の考え方につきましては、港湾の能力、輸送実績、輸送距離など、総合的に判断して代替港を設定しておりまして、穀物を扱う大水深岸壁の整備事業を実施する場合と実施しない場合の輸送コストの差を便益として計上してございます。

十勝港では、穀物原料などを扱う岸壁水深の不足により、船舶の大型化に対応できず、岸壁の整備を実施しなければ代替港を利用せざるを得ないため、輸送コストが増加することとなります。この輸送コストは、大水深岸壁の整備事業を実施する場合と実施しない場合の輸送コストの差を便益として計上しております。港湾の能力、取扱実績、輸送距離などから、釧路港と苫小牧港を代替港として設定し、貨物の受入可能量を算定したうえで輸送コストを算定しています。

また、苫小牧港では、RORO船が係留する岸壁の老朽化や狭あいなエプロンにより、船舶の係留や荷役の効率性や安定性が低下しており、岸壁の改良を実施しなければ、代替港を利用せざるを得ず輸送コストが増加することとなります。この輸送コストは、RORO船が係留する岸壁の整備事業を実施する場合と実施しない場合の輸送コストの差を便益として計上しております。港湾の能力、取扱実績、輸送距離、過去の実績など総合的に判断して、代替港を白老港と室蘭港として設定し、RORO船で運んでくる製紙関連貨物と自動車関連貨物を対象として輸送コストの便益を算定してございます。

もう一つ、ご意見いただいたところでございますが、十勝港の背後圏域は、酪農業が非常に盛んな地域であり、とうもろこし等の穀物を扱う大水深岸壁を整備する事業の高まりが非常に強まり、平成16年に岸壁水深13メートルの供用に至っておりまして、道内最大級の配合飼料コンビナートが建設されるなど民間投資も誘発されてございます。

一方で釧路港は、背後に酪農地帯を抱えておりまして、北海道・東北地方の穀物原料の輸入拠点として重要な役割を担っており、平成23年に国際バルク戦略港湾にしてされ、平成26年から岸壁などの国際物流ターミナルの整備を進めてまいりました。

委員がおっしゃるとおり、各港湾が担っている役割を丁寧に説明できれば事業への理解も深まると思いますので、今後も工夫していきたいと思っております。

○相浦委員 ありがとうございます。非常によく分かりました。

○蟹江委員長 岡田委員、どうぞ。

○岡田委員 今回の相浦委員の質問に関連しますが、苫小牧港の資料2-2(1)の7ページに、民間企業など、関係者の意見や地域の声に記載されています。こういった民間企業は、港湾を利用している企業に限定しているのでしょうか。また、こういったタイミングや頻度でヒアリングをなさっているのか教えていただけますか。

○事務局(大山) 地域の企業や荷主の声は、港湾整備事業を展開するうえで非常に重要であると認識しています。

今回の事業評価に関するヒアリングは、費用対効果の試算という観点から、貨物量の動向が非常に重要でありまして、港湾管理者、製紙会社、自動車関連会社、荷役業者などに対しておこなっています。

企業へヒアリングするタイミングは、企業が港湾内において設備投資する場合などの節目にヒアリングさせていただいています。

○岡田委員 分かりました。

ただいま伺いましたところで少し気になったことは、企業が事業所を拡張する、あるいは撤退するというような意思決定をする場合に、世の中にそういう情報が出てからヒアリングすると、こちらの事業計画に大きく影響が生じることもあると思います。こちらからヒアリングに伺うということ以外に、例えば企業の方からご要望などがあった場合、都度、向こうからアクセスできる方法があればいいのではないかと思います。

○事務局(大山) 岡田委員のおっしゃるとおり、我々もそういった事業環境の変化、企業から公表された後にヒアリングするというのはなかなか変化に対応できず厳しいと思っています。

現在、農水産品の輸出促進や観光振興、カーボンニュートラルなどの施策を推進するにあたり、こちら側から今後の動向、将来の事業見込みなどを聞き取りしてございます。企業の声はこちら側に運んでくる具体的な仕組みはありませんが、例えば、港湾管理者が主体となった港湾の利用促進協議会などを利用して関係者の声を聞くなど、そういった取り組みは現在も行っていますので、今後も継続してそのような場に足を運び、努力してまい

りたいと思っています。

○加藤委員 今の事務局からの回答に関するのですが、港湾管理者、例えば私どもであれば石狩湾新港管理組合になりますけれども、基本的に関連企業と様々な形でコンタクトをとっており、港湾の現状や課題、要望など、多くの港湾で管理者となっている市町がより詳細に実態を把握していると思っています。

○事務局（早川） 少し捕捉させていただきますと、例えば苫小牧の事業においては、RORO船の会社からこういうことを整備内容に盛り込んでほしいとか、釧路港のバルクでは全農さんから、十勝港では十勝グレンセンターさんから我々の方にアプローチがございました。新規に事業を立ち上げる際は、基本的に関係企業の中から整備内容などの相談があり、そういった声を参考に施設のスペックなどを決めているのが実態でございます。

○岡田委員 自治体の方々に民間企業の様々なご要望を集約していただいて、しっかり伝えていただくということをやっているのであれば安心しました。引き続きよろしく願いいたします。

○蟹江委員長 吉川委員、どうぞ。

○吉川委員 3点ほど質問させてください。

苫小牧港の資料2-2（1）の8ページのところで、商港地区の耐震岸壁は平成30年時点で全部整備完了していて、胆振東部地震の時に効果を発揮したということがよく分かりましたが、整備途中の汐見地区で被害があったかどうかというのが1点目です。

同じく苫小牧港の資料2-2（1）の10ページ。不可視部分が事業費増の要因となっているものがありますが、これは当初の設計で見込めなかったかどうかというのが2点目です。

最後の3点目です。釧路港の資料2-4（1）の10ページ。事業費増のほとんどの要因が漂砂の堆積によるもので、令和3年に完成する前までにかかなり堆積していて、その漂砂を取り除くのに61.5億円がかかったということでもよく分かりました。この沿岸域の漂砂問題については、かなり研究されていると思うのですが、なかなか予測が難しいというのが実情で致し方ないかなというのが感想ですが、令和9年の完成までに時間があるので、開発局の事業として、今後、この漂砂問題に対して、現在どういう課題があって、今後どういう課題が出てきて、それをどういうふうに対応していくかというのがもしあればお聞かせください。

○事務局（大山） まず、1点目の苫小牧港の胆振東部地震の関係でございます。苫小牧港が胆振東部地震で被災したところでございますけれども、大きく被災したのは、この西港区よりも、より厚真町側に近い東港区のほうが大きな被害を受けているところでございます。西港区におきましても、それなりの被害は起きてございまして、特に老朽化していた岸壁については、ひび割れ、もしくは段差が生じたような状況でございました。整備途中の汐見地区においては、幸いなことに被害がございませんでしたけれども、堀込みの奥側の部分ではそういったような岸壁の段差が生じたところもございました。ただ、今回、

商港地区なども耐震強化岸壁が整備をできているということで、早期の復旧にはつながったのではないかと考えているところです。

○吉川委員 商港地区の耐震岸壁に関しては被災がなく、かなり効果があるということで分かりました。

○事務局（大山） 2点目の苫小牧港に係る事業費増の関係でございます。もともと岸壁あったところを再度改良して、事業を進めている事業でございましたけれども、この岸壁は昭和45年頃から造られているような岸壁でございまして、その当時の図面なども確認しながら整備計画を立案して事業促進を図っているところです。一般的に民間企業や港湾管理者が岸壁等の利用用途に応じて荷役機械を設置するのですが、水深10メートルの岸壁背後には、過去に荷役機械が設置されていましたが、基礎部分を含めて完全に撤去された想定で事業計画が立案しましたが、実際に工事を進めると基礎部分が残存しており、その撤去費用が追加となりました。

○吉川委員 分かりました。当初設計に用いた図面が現地と不一致であったというのが原因と分かりました。ただ、港湾整備事業の場合、そういった事業費をしっかりと計上しているイメージがありましたが、こういう事例がレアケースなのか、結構あるのかということを追加でお聞きします。

○事務局（大山） 基本的には、港湾整備事業において、こういったケースはレアケースであると認識しています。

○事務局（早川） 特に古い施設は、計画段階の図面はあるのですが、施工の実績が適切に記載されて残存している図面がないことがまれにあります。

○蟹江委員長 この場所はマイナス3メートルに掘下げるのですよね。元々の地盤はプラスだったのですか。

○事務局（大山） もともとこの場所には乾ドックがあり、その基礎材を撤去することとしましたが、想定より多い本数の鋼管杭が見つかりその撤去費用が追加となりました。

○蟹江委員長 分かりました。

3点目の漂砂の関係についても回答をお願いします。

○事務局（大山） 釧路港の漂砂については、資料2-4（1）の7ページ下の図でお示しさせていただいてございますけれども、近隣の河川から入ってくるような漂砂が非常に多い港でございます。我々としても、しっかりとモニタリングをしなければいけないと思ってございまして、令和3年によろしく新西防波堤が隙間なく完成したというところで、ある程度、漂砂の影響を抑えられると想定しております。

吉川委員がおっしゃるとおり、こういった漂砂のシミュレーションは、現況を再現するためのモデル化をした際に、将来的にどのような状態になるのかというところを、計算して再現性を高めていくことが非常に難しいと感じているところでございます。

我々としては、過年度から漂砂の検討をしながら新西防波堤を整備してきたところでご

ございますけれども、今回、令和3年に完成したということもございまして、漂砂の流れや動きが変わってくると思われているところですので、まずはしっかりとモニタリングなどをしっかりとさせていただきながら、シミュレーションの精度を高めてやっていきたいと思われ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。よく分かりました。

シミュレーションは、流況計算など多く実施していて、どのくらいのところに堆積するかも計算していて、もしかしたら施工の手順とか、どのくらい放っておいても良いかというところまで表現できるはずで、そうすると整備するのにも手順もスピードも、まだ方法があるのではないかと、それはコスト縮減につながる可能性があるのではないかとというご指摘だと思いますので、引き続きコスト縮減は欠かせない話題ですから、そういう検討を続けていただきたいと思います。

○蟹江委員長 西川委員、どうぞ。

○西川委員 今までの議論に関連もすることについて質問が2点あります。

漂砂で堆積した土を浚渫することによって、大量に発生する土砂の処分に関して、海中に沈めるという説明でしたが、いずれにしても年々堆積する大量の土砂を海中に沈めるということは、海の環境に対して大きな影響を与えると考えられます。それに対して、何か対策をされているのかということが1点目です。

2点目は、カーボンニュートラルの実現に向けてということで、防波堤背後に盛土をして浅場を造るという取組の説明がありました。これは非常にいい取組だと思いましたが、このような防波堤の整備や浚渫を組み合わせるような事業の場合、浅場を作ることを標準の事業として義務づけるような動きがあればいいと思いますが、そのあたりはいかがでしょうか。

○事務局（大山） 1点目でございますが、海中の土砂投入による環境変化については、投入する土砂は、釧路港内で発生した土砂であること、実際、防波堤背後の浅場における海藻類等の繁茂も確認されており、漁業者の協力を得ながら、事業を進めさせていただいていますので、環境変化や関係者などからの苦情などは現時点において、特段問題は無いものと認識しています。

2点目でございますが、釧路港のような背後盛土は、非常に有効な事業であると我々も考えてございまして、現在、函館港でも、コスト縮減の観点で防波堤背後に浚渫土砂を活用した盛土を設けて、浅場をつくるような事業を進めているところでございますが、それを標準化することは、経済コスト海洋環境などを総合的に判断し、個別に対応するのが実態でございます。

○蟹江委員長 よろしいでしょうか。

それでは、少し時間が押していますので、港湾整備事業の残り2件、小樽港と森港の説明をお願いいたします。

(1) 港湾整備事業の再評価について

④ 小樽港本港地区防波堤整備事業

⑤ 森港本港地区小型船だまり整備事業

(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、ただいまの2件、小樽港と森港について、ご意見、ご質問等をお願いいたします。

千葉委員、どうぞ。

○千葉委員 本日の説明をお聞きして感じていることは、港湾の役割は、物流が中心になっている事業と観光も担っている事業、大型クルーズ船といった経済効果のあるような事業というふうに分かれているのが、改めて説明を聞いていて感じたところで、先ほど蟹江委員長がおっしゃっていたことですか、相浦委員がおっしゃっていたことと通じるところがあるのですけれども、港湾にもそれぞれの役割があって、クルーズ船を受け入れる港湾、例えば私が知るところで多く来ているところとなると、道内では、釧路、小樽、函館となっていて、海に囲まれている北海道としては、北海道観光としてクルーズ船がどういった役割を担って、それを受け入れる港湾をどのように活用していくのかというところが重要な部分ではないのかなと思って聞いておりました。

その中で、小樽港の資料2-5(1)の7ページでクルーズ船を大きくしており、資料の右下にあるようなおたる潮太鼓を披露している写真を見ると、晴れているからいいけれども、雨が降っていたりすると、どこで演舞するのかというところが気がかりなところです。観光というのは失敗が効かない産業なので、できるだけリスクを減らしてウェルカムの気持ちで受け入れたいという中で、例えば歓迎セレモニーを実施できる会場を用意するか、大型バスで多くの乗船客を街中に連れて行かなければならないので、バスの乗降スペースを増やすとか、外国から多くの方がいらっしゃっているところに入国管理や税関のところをどうするのか、旅客船ターミナルの建設をどうしようかなど、恐らくこのあたりは将来計画としてあると思うのですが、この中で開発局は、この事業のこの部分をやっていくという見通しのご説明があるといいのではないかと思います。観光としてのデザインのようなものが説明の冒頭にあってもいいかなというふうに、感想みたいなことになって申し訳ないですが、ご検討いただければと思います。

○事務局(大山) 千葉委員のおっしゃるとおりでございまして、各港の役割といったところについて、委員長からもご助言をいただきましたが、我々としても地域の特性に応じて、この港をどういうふうにしていくかというところはしっかりと考えていかなければいけないかと思ってございます。

クルーズ船の受け入れの関係につきましては、岸壁を整備すれば済むものだけではなく、背後に駐車場を整備したり、より高質な旅行、観光が可能になるターミナルを整備したり、港湾管理者などにおいて、各種取組や検討がなされているところでございます。今回ご審議いただいている事業とは関係ないですけれども、函館港において、現在、クルーズ船の受け入れ岸壁整備等を進めているところでございます。港湾管理者や背後の観光事業者とも役割分担しながら進めているところです。我々が岸壁などの港湾施設の整備を行い、港湾管理者である函館市がターミナルの整備を進めていただき、民間事業者がおもてなし活動であるとか、旅行ツアーの検討というところを担っていただいております。官民一体でいろいろな取組をしていくことは非常に重要と思っておりますので、今後も地域連携しながら、役割分担しながら観光振興等もしっかりと進めていきたいと思っておりますので、いろいろとご指導をいただければと思います。

○千葉委員 例えば十勝港ですと、宇宙産業が大樹町で始まっていて、今までは二次元だった移動が、三次元になるなど、新たな拠点として発展しそうだというふうにダイナミックな想像をしながらランドデザインを描いていけたらいいのではないかと思います。

○蟹江委員長 鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 後半2件の話というよりも、港湾整備事業全体について、今後、検討をいただければということが1点目です。輸送コストの削減というのは、便益の中においても極めて重要な位置づけになっております。この施設ができることによって、トラック輸送が発生しなくなる、もしくは輸送距離が短くなるということだと思っておりますが、本来発生しているCO₂排出量も断然下がるわけで、この削減効果を定量的に表していただいたほうが、港湾整備がこれだけ社会にいい影響を与えているということを示すことができるかと思っております。マニュアルにないのは十分理解しつつも、港湾整備が地球温暖化に対する効果が極めて大きいという副次的な効果を示すことができるかと思っておりますので、ぜひチャレンジしていただきたいと思っております。結構、交通系の分野でCO₂排出削減量を貨幣換算することが進んでいますので、港湾整備の分野でもやっていただけるとありがたいと思っております。

2点目なのですが、海難の減少というのも極めて重要な便益なのですが、事業期間がどんどん延びていくというパターンの事業が多いので、事業期間が延びてしまうと、気候変動等も相まって、海難の発生リスクが高まったときにその効果を発現するのが後になると本来防げた海難が防げなくなってしまうということなのです。年単位の事業期間延長がどれぐらい社会にとってマイナスの便益なのかというのをあまり感じていないかもしれませんが、事業期間の延長は、世の中にとってはよくないということだと思います。今後、事業期間の延長を最小化するようなことも目的の中に入れながら事業を計画していくというのも、恐らく重要になってくると思っておりますので、どの事業に対してという話ではないのですが、こういった観点でやっていただけると、より早く便益を発現させられるというようになるかと思っておりますので、ぜひご検討をいただけるとありがたいと思っております。

基本的には、全事業ともB/Cが1.0を越えていますし、感度分析を見ても1.0を下回るケースがないので、基本的には事業継続で問題ないと思いますけれども、CO₂排出量削減量の定量的な評価や事業期間延長の最小化については、ぜひチャレンジをいただくとありがたいと思います。

○事務局（大山） 鈴木委員がおっしゃるとおりでございます、特に最近カーボンニュートラルの関係で、CO₂削減というところが我々としても非常に重要になってくるかなと思ってございます。こういった輸送コストの削減によるCO₂排出の削減量を定性的ではありますが、算定していきたいと思ってございます。そこから貨幣換算できるかどうか、我々としても今後の課題と認識していきまして、その効果が港湾整備事業だけによるものと言えないところもあつたりしますが、現在、国土交通本省でも議論進められているところですので、委員からのご意見も踏まえながら、我々としても、まずできることをしっかりやっっていこうと思ってございます。

海難の関係については、ご指摘をいただいて本当にありがとうございます。おっしゃるとおりでございます、防波堤の整備、避泊確保ということで非常に有効な効果が働いているところでございます。近年の気候変動をどこまで盛り込むかというところが事業評価という観点では難しいと思っております、実績に基づいた経験則でしっかりと便益としては見込んでいるところでございますけれども、今後の気候変動で北海道の災害リスクが非常に高くなっているというような推計もされているところも踏まえながらしっかりとやっしていきたいと思ってございます。防波堤の整備、避泊だけでなく、港湾利用の効率化にも非常に寄与するところですので、整備としては非常に重要というところと認識しているところです。先ほどご説明させていただいた十勝港の場合は、大水深岸壁ということで、やはり貨物の利用者の優先という観点で岸壁の整備を先に進めてやってきたところでございます。

こういったところの優先順位を事業単位ないし港ごとでしっかりと立てながら、施設整備等もしっかりと進めていきたいと思ってございます。

○蟹江委員長

岡田委員、どうぞ。

○岡田委員 カーボンニュートラルの件で、先ほどブルーカーボンというお話もあって、ほかの事業でもそういうことを最近よく聞くようになってきたので、とてもいい取組だなと思っています。さらに、何らかの形で貨幣換算して、例えばクレジットだとすると、どのくらいの価値があるのか数字で表せると思いますので、ブルーカーボンの取組をできるだけ便益として計上できるようにお願いします。

それから、事業期間の延長についてですけれども、港湾整備事業に限ったことではないのですが、期間を延長しなかった事業というのが記憶に残っていません。たくさんの事業をやっけられた中で、もちろん予測できなかったような災害や大きな社会状況の変化は盛り込めないのかもしれないですけれども、全体的にどれぐらいの事業が、当初計画の完

了年度からどれくらい延長しているのかがある程度分かれば、計画当初から少し長めの事業期間で計画することはできないのかと思っています。一方で、長めの事業期間で計画できない理由としては、当初のB/Cが下がってしまうなど、いろいろと制約があるかもしれませんが、検討していただければと思います。

○蟹江委員長 事業期間延長については、港湾整備事業のうち、何割くらいの事業で期間延長なしで完了できているのかという話と、おしなべて平均するとどのくらい期間延長しているのかということ把握していますかということかと思いますが、データはお持ちでしょうか。

○事務局（大山） データはございませんが、今回の整備関係も概ね事業期間を延伸させていただいているところはございますけれども、事業環境の変化に応じて延びているものもあれば、それ以外の理由によって延びているものもありまして、事業期間としては大半の事業は期間延長しているというのが実情かと思っております。ただ、我々としては、その時代に応じた要請などに基づいて事業計画を立案して進めているところがございますけれども、やはり港湾利用者などがいらっしゃるところもございますので、しっかりと事業期間を設定して、港湾利用者に提示させていただきながら事業を進めていくということが重要であると思っております。おっしゃるとおり総論として20%の余裕を持って事業期間を定めておく考えもあり得ると思うのですが、ただ港湾利用者とか港湾管理者も含めて、ある程度、施設供用時期の約束をした上で事業を進めていくということも重要なポイントかなと思っております。

○岡田委員 ほぼ全ての事業に共通することだと思っておりますけれども、事業期間が長くなることのマイナスと、計画当初からあらかじめ盛り込んでおくことのマイナスの両方あると思っておりますので、今後も検討の継続をよろしく申し上げます。

○蟹江委員長 今のようなお話はよく出るところで、もちろん事業期間も事業費も予定どおり進むというのが一番望ましいことは間違いないと思います。ただ、私の個人的な意見ですけれども、公共事業の場合、事業期間が予定どおりで、事業費も想定内に終わりましたという事業ばかりになってくると、もしかしたらその中に無駄があったかもしれないということになるかもしれません。ぎりぎりの事業期間や事業費で計画して、それをあえて修正しなければいけないというときには、その原因は何だったのかとかが改めて問われることになるという部分のメリットもあるようにも思っています。どれもこれもみんな事業期間も事業費も全部ぴったりいきましたと言われると、無駄な投資をしていないかという心配も逆に出てくるところもあるから、どこがいいかという線引きは非常に難しいですが、公共事業の場合は、ぎりぎりの計画で始めて、事業期間がちょっと変わるとか、事業費がちょっと増えるというところで、外部からの意見が入る仕組みであるということは大事だと思います。

私の個人的な意見なのですが、工期延長のない工事はないと言われれば、まさしくそのとおりなので、これはちょっと多すぎるという気もしますが、どれが最適か分かり

ませんし、いろいろな考え方があるので、適切なところを開発局なりに探していただきたいと思います。

ほか、ありますでしょうか。

吉川委員、どうぞ。

○吉川委員 小樽港の工期延長の理由として、資料2-5(1)の9ページに他工事との輻輳があったとありますが、実際にどういった理由なのでしょう。

○事務局(大山) 小樽港は、本事業とは別にクルーズ船の受入のための老朽化対策並行して実施しているところがございます。それに伴いましてこうヤードが不足したことにより、事業期間が長くなってしまっているところがございます。

○吉川委員 分かりました。先ほどの岡田委員のご質問と同じような話になりますが、事業期間延長の理由については、苫小牧は当初設計図と現状の不一致という人に関する要因、十勝港も漁期の調整による人に関する要因、釧路港は漂砂なので自然に関する要因、小樽港は観光関係なので人に関する要因、森港も道路用地関係で人に関する要因担っています。事業期間延長は、マイナスの部分もありますので、要因を人や自然などに分類して、全体的にどれくらい期間延長するのか検討する必要があると思いました。

○蟹江委員長 今おっしゃられたように事業期間延長の原因も、例えばデータで取っていくと、最近では気候変動の影響がどのくらいあるのかという話もありますので、もしかしたら地道にデータを取り続けていると、最近傾向が変わってきたというようなこともあるのかもしれないし、何かただ結果としてこれだけ長くなったとか増えただけではなくて、その原因は何だったかみたいなことを地道に分析することの重要性があるのかなというふうに思いました。

ほか、よろしいですか。それでは次に行きたいと思います。最後の1つ、水産基盤整備事業についての説明をお願いします。

(2) 水産基盤整備の再評価について

① 礼文西地区直轄特定漁港漁場整備事業

(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、皆さんから御意見・御質問を受け付けたいと思います。

○西川委員 先ほどから事業期間の延伸の話も出ていますのですけれども、今回の礼文西漁港というのは避難拠点としてとても重要だということですので、事業期間の延伸はなるべく抑える方向で検討いただけないのだろうかと思いました。

もう一つ、その要因にもなっているのですけれども、防波堤の老朽化の予測について、7ページの平成19年の写真を見て、素人が見てもかなり老朽化が進んでいることは分かります。この劣化を予測するのは難しかったのかお答えいただければと思います。

○事務局（中村） まず、先ほどの港湾事業でも議論になっておりました事業期間のお話でございます。

今回、構造断面の見直しというのが事業期間の延伸となった一つの理由でありますけれども、大きな理由としては、こちらの11ページ目にあります作業ヤードの変更というのも大きな理由になっています。

もともとは、この元地漁港内で全てのブロックを製作して、そのまま据え付けようという考え方でしたが元地漁港内の用地が使えなくなってしまって、他の港でブロックを製作せざるを得なくなったという事象でございます。

計画策定したのは15年前になりますが、当時、漁業者とそこまで施工計画について詳細な調整をしていなかった、あるいは近年の水産物の品質確保に対する漁業者の意識の高まりというものもあります。昔はあまり無かったのですが、最近はこういった水産物の品質に対して意識を持つ漁業者というのは非常に多くなってございますので、そのどちらかというふうには思っていますけれども、今後はできる限り施工方法につきましても計画段階から利用者と調整するなどして、この計画期間、あるいはこの事業費の精度向上に努めていきたいというふうに考えております。

先生から、この事業期間、5年間の延伸をもう少し圧縮できないのかというお話でしたけれども、この5年間というのは1年間で作業でき得る最大限の事業量として、検討しています。

夏場は昆布の干場として使っているということもありまして、本来、必要な時期に工事ができないような状況もございまして、なるべく短縮できるように努めていきたいと考えていますけれども、現状ではある程度、年間の事業量を考慮した事業期間ということで決定させていただいているところでございます。

2点目の老朽化の状況ですが、平成19年の施設状況から令和元年の至る状況なのですが、これを予測できなかったのかという御指摘ですけれども、平成19年当時はクラックとかはかなり入ってはいるものの、まだ施設としては機能していたというようなこともございまして、予測できるかどうかという点、実際、事業計画の採択時から調査するまで12年と10年以上の期間がかかってしまったというのが背景にあるかと思えます。

ここまで予測できるかはちょっと難しいところではあるのですが、着工時点での老朽化の詳細調査としまして、適正な構造を検討して、実際に事業を進めているというところでございます。

○蟹江委員長 着工したのはいつでしたか。

○事務局（中村） この計画自体は平成19年です。

○蟹江委員長 平成19年、それではその年にもうこのぐらいの老朽化ですか。

○事務局（中村） そうです、実際着工にあたり、強度ですとか、施設の現況などを調査するのですが、それが計画策定後12、13年、経った後になってしまいましたの

で、結果としてここまでの老朽化が進行してしまったということでございます。

○蟹江委員長 もともとのアイデア、これは平成19年の段階でつくられたとしたら、この老朽化した状況に新たにコンクリートを嵩上げするつもりだったのですか。

○事務局（中村） 平成19年の考えはそうです。

○蟹江委員長 貫通クラックが入っているし、海水で洗われているし、このまま改良したらすぐに腐食しそうだから、ちょっとダメかなと思いますし、冒頭におっしゃっていた事業期間のお話についても、ヤードが漁港の近くで使える期間も限りがあるなど、据え付けできる期間も1年のうちの数か月しかないかと思えます。

○事務局（中村） 日本海側ですので、海上条件は秋以降、大変悪くなる状況でございますので、やはり夏場しか稼働できません。

○蟹江委員長 据え付け作業ができるのが夏だけですか。

○事務局（中村） そうです、日本海側だとやはり春から8月末、9月ぐらいまでだと思います。

○蟹江委員長 10月ぐらいになるともう、相当波高くなってきますか。

○事務局（中村） 厳しくなります。

○蟹江委員長 海上施工の場合はやはり、本当に施工期間が5年とか言うのですけれども、ブロックとか据え付けられるのは7月か8月だけとか、制約条件が多いので、結局、工程表を引くと何かとんでもない期間になっているということがあるようです。そういう制約条件も厳しいということです。

ほか、いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

この案件につきましても、事業の重要性等には変わりはないのでということで事業継続という内容でございました。前半は5件の港湾整備事業、それから後半は1件の水産基盤整備事業、合計6件ありましたが、皆様のご意見、ご質問がありましたが、いくつかご提案がありましたが、対応方針としては事務局が提案している事業継続が妥当だということですのでよろしいかどうか、皆さん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、当委員会では、事務局案のとおり事業継続が妥当というふうに判断したいと思います。

審議事項は以上ですので、事務局から何かあればお願いします。

○事務局（石川） 特段ございません。

○蟹江委員長 それではお返しします。

5. 閉 会

○事務局（石川） 本日も長時間にわたりご審議いただきましてありがとうございます。

審議の中でご指摘いただいた項目もございますけれども、次回に向けて検討するものも

多々あると思いますので、できる限り対応していきたいと思っております。

また、次回の審議委員会につきましては、12月14日、14時からの開催を予定しておりますので、引き続きどうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で、本日の事業審議委員会を終了いたします。

どうもありがとうございました。

以 上