

令和6年度

北海道開発局事業審議委員会（第2回）

議 事 録

日 時：2024年12月12日（木）9:57～11:42

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（宮藤） 定刻より少し早いですが、委員がおそろいでございますので、ただいまから令和6年度第2回北海道開発局事業審議委員会を始めます。

審議に入りますまで進行を務めます北海道開発局開発監理部次長の宮藤でございます。

本日は、お足元の悪い中、委員の皆様にご参集をいただきまして、誠にありがとうございます。

初めに、資料の確認をさせていただきます。

本委員会はペーパーレス会議となっております。委員の皆様の前にタブレット端末を用意しておりますので、ご使用ください。

また、本委員会終了後、開発局ホームページにて資料を公開いたしますので、必要に応じてご確認いただきますようお願いいたします。

それでは、タブレット端末に保存されたデータの確認をお願いいたします。

ファイルは全てPDFデータで、ファイル名の最初に01から14までの番号をつけております。本日も審議をいただく事業について事務局から説明する際には、資料番号に(1)がついた資料を使用いたします。

資料の不足やタブレットの不具合等がありましたら、審議中でも結構ですので、事務局までお申し出いただければと思います。

本日は、9名の委員全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することをご報告申し上げます。

それでは、以降の審議の進行を高橋委員長をお願いしたいと思います。

## 2. 議 事

○高橋委員長 皆さん、おはようございます。

12月になりまして、師走ですので、何かとお忙しい先生方ですから、早々に審議を始めたいと思います。

本日の港湾事業の再評価は、全部で5事業がございます。

最初に①と②、次に残りの③から⑤までに分けて審議を進めていきたいと思います。

それでは、①の枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業と②の函館港弁天地区船だまり整備事業（改良）について、2件続けて事務局よりご説明をお願いいたします。

### （1）港湾事業 再評価原案準備書について

- ①枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業
- ②函館港弁天地区船だまり整備事業（改良）

（上記事業について、事務局より資料2-2（1）、2-3（1）を説明）

○高橋委員長 それでは、これから審議に入りたいと思います。

どちらの事業でも結構ですので、ご質問等がありましたらお願いします。

○西川委員 枝幸港の12ページの便益の漁獲物付加価値の向上についてです。

屋根つき岸壁があることによって、衛生面が確保されるということであって、付加価値ではないと考えます。今までも付加価値の向上という言葉を使用していましたが、使い方が適切ではないと思います。

また、食品衛生上や、作業される方の作業環境の向上を図るという意味では、もはや水産物を扱う港では屋根施設は必須だろうと思います。

屋根つき岸壁は、今後、他の港でも順次施工されると考えてよろしいのでしょうか。

○事務局（谷） まず、用語の趣旨についてです。

価格の低下を防ぐということであれば、付加価値の向上という言葉は適しているのかということは委員がおっしゃるとおりです。ただ、想定している中身については、本来であれば屋根がなかったら価格が下がってしまうところを屋根つき岸壁整備によって増やすか、下げないか、どちらで解釈するかはあるのですが、考え方はおっしゃるとおりで、言葉については、従前から使い続けてきた言葉を今回も使用しています。

もう一つの屋根つき岸壁の重要性と今後の港湾での整備についてです。

基本的に、港湾事業で屋根つき岸壁を整備する場合には、どれだけ輸出促進に寄与するかが重要なポイントになっております。資料の16ページの上の文章でも簡単に触れておりますけれども、枝幸町の屋根施設については、平成29年に枝幸町を含む道内6港湾管理者が策定した農水産物輸出促進計画に基づいて実際の整備を行っております。

港湾政策として、国全体の政府方針である農水産物輸出拡大に寄与するような施設を重点的に整備していくことを当初は考えておりました、枝幸港もその考え方に基いて整備しております。

今後につきましても、基本的には、現在の方針として、あくまで港湾施設については輸出促進に寄与するものを重点的に整備していくということですので、水産物の水揚げがなされる施設について、全てを網羅的に行っていくかはこの場ではお答えが難しいのですが、過去から今までの考え方としては輸出促進にどれだけ寄与するかを重点的に見て整備のスケジュールを考えているところです。

○西川委員 今のご説明ですと付加価値と位置づけられているということですね。しかし、屋根施設があるところであれば衛生面が確保されるということならば、屋根施設は必須の施設ではないかと私は考えます。

○事務局（谷） 直轄整備と言いつつ、港湾管理者である地元の自治体の意見も聞きながら協議して決めていくものですので、引き続き、いただいた観点を踏まえながら、道内の港湾管理者と相談しながら整備について検討していきたいと考えております。

○高橋委員長 マニュアルには、付加価値の向上についての記載があるのでしょうか。

○事務局（谷） 港湾の事業評価のマニュアルの中に、水産物の価格などの低減や付加価値にどれだけ寄与するかということも記載されております。

○高橋委員長 用語として使うのであれば、内容についてしっかり説明していただくことでよろしいかと思えます。

○事務局（谷） 考え方については、しっかりのご説明をさせていただきます。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○吉川委員 枝幸港の6ページのところで、令和4年から令和5年で全体の組員がプラス11人となっております。また、20代の組員が17名ということで、今後、将来を担っていく若い世代が参入しており、望ましい状況だと思えます。

二つほど聞きたいのですけれども、1点目は若い世代の参入が増えた理由について、事業の目的とは別ですが、もしお分かりになればお願いします。

また、若い世代が増え、就労者が増加することで産業としても安定すると思えます。これは、人的なソフト面で便益を生んでいるのではないかと思うのですが、現在、マニュアルで、産業の安定化というものを便益として見込めるような指標があるのかなのか、なければ見込める可能性があるのかというところをお願いします。

○事務局（谷） まず1点目ですが、時期が令和4年付近かどうかはお答えできないのですけれども、地元の取組として、若い方向けの漁業に関する研修にしっかり取り組んでおりまして、若い方も安心して参入してこられるようになっていると思えます。

2点目の産業の安定化の便益化ですけれども、今時点はB/CのBで計上できるような仕組みにはなっておりません。今後、可能性としてあるかどうかですが、産業の安定化については、港湾整備がそれに寄与するところはもちろんあると思えますけれども、それ以外に地元やほかの機関の取組が水産物の安定化に寄与しているところも何かしらあるかと思っております。それを港湾整備がどれだけの割合で担っているかも便益として計上するのであれば検討が必要かと思っております。

その検討はまだ進められておりませんが、今後検討が必要かと思っております。

○吉川委員 施設が綺麗ですと、そこで働きたいと思う方が増えるかと思えます。なかなか難しい取り組みかと思えますが、産業の安定化の便益を加えると、地域としても国としてもよいのではないかと思えます。

○事務局（谷） 1点補足をさせていただきます。

屋根つき岸壁ができたことによる便益として、④の漁獲物の付加価値の向上と⑤の作業コストの削減の二つについて説明しましたが、屋根つき岸壁を枝幸港のプロジェクトに追加で盛り込む際には、当初は、漁獲物の付加価値の方しか便益を計上しておりませんでした。ただ、屋根つき岸壁が道内でも複数つくられてきて、各地で効果のヒアリングなどをしていると、漁獲物はもちろんですけれども、働く人にとっての重要性も確認できましたので、今回の評価で具体的に数値化できたものについては作業コストの削減として新たに追加しております。今後につきましても、具体的に算出できれば、随時、この中に盛り込

んでいければと考えています。

○高橋委員長 間接的には産業の安定化という内容も、この中に入っているのではないかと私も思います。

ほかにございませんか。

○松尾委員 2点質問です。

1点目は、枝幸の19ページで付加価値向上の便益を計算していきまして、「実績を踏まえ」と書いてあるのですが、これは、屋根つきで水揚げされているところと屋根がないところで水揚げがされているところの平均単価からどれくらい単価が高くなっているか、差があるかというところから算出されているのでしょうか。

○事務局（谷） おっしゃるとおり、屋根つき岸壁に限定せず、枝幸港全体として漁獲がどれだけあるか、単価というよりも全体としての漁獲高がどれだけあるのかというところで算出しております。

○松尾委員 上がった分はどのように算出しているのですか。

○事務局（谷） 付加価値の向上分ですが、実績ではなく、便益計算の際には漁獲高の10%分について屋根つき岸壁があることによって価格が落ちずに済むと考えております。過去にヒアリングや実績調査をしたところ、屋根つき岸壁がある場合には、10%分の価値が下落せずに済むということをもとめておりますので、それに基づいて、一律で10%分は便益であると仮定して算定しています。

○松尾委員 分かりました。

もう一点は、函館の13ページのところについてです。

今回、地盤改良などは既に終わっていて、裏込めなどをするのにヤードが足りなくて延伸になったということですか。

○事務局（谷） 事業費と事業期間のいずれも、前回評価を令和元年に行っておりまして、そのときには地盤改良の範囲も当初のままで作業ヤードも十分使えるという前提でおりました。しかし、令和元年以降に13ページ目で示している事象の変化がございましたので、地盤改良自体はおっしゃるとおり令和6年で終わるのですけれども、前回評価以降の事象変化ということで今回の増額や事業期間延伸にも含めております。

○松尾委員 分かりました。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

13ページについて、かなり本体工が傾いています。前回の評価以降にこういう状況になったのですか。

○事務局（谷） 基本的に、プロジェクト立ち上げ当時の概要は現場も把握しているのですが、実際に工事着手の直前で細かい現地調査をすることが多くなっておりまして、令和元年時点では波除堤撤去はもう少し先の施工と考えておりましたので、詳細な現地把握はしておりません。令和元年以降、実際に現地に入るときに直前に調査したところ、このような傾きが確認されたということです。実際にどれくらいの期間でここまで傾いたの

か、詳細なお答えは難しいですけれども、事象として我々が把握できたのは前回評価以降ということになっています。

○高橋委員長 傾きがあるために、陸上からはできなくて船からでないと工事ができないということでの費用のプラスということですね。

○事務局（谷） おっしゃるとおりです。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○高橋委員長 それでは、残りの3件についてご説明をいただきまして、審議をしたいと思えます。

③の瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業、④の網走港新港地区防波堤改良事業、⑤の羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業の3件について、事務局から説明をお願いします。

（1）港湾事業 再評価原案準備書について

③瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業

④網走港新港地区防波堤改良事業

⑤羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業

（上記事業について、事務局より資料2-4（1）、2-5（1）、2-6（1）を説明）

○高橋委員長 それでは、審議に入りたいと思えます。

先ほどと同様、ご質問のあるときにはマイクを使用してください。

どの事業からでも結構ですので、ご質問やご意見をいただければと思えます。

○加藤委員 1点だけ確認をさせてください。

瀬棚港の10ページの便益で陸上風車部材の輸送コスト削減を特出しされておりますが、先日、せたな町長とお話した中で、北海道新幹線の資機材もこちらの港から陸揚げされているというお話を伺いました。そうすると、当初、別の港湾からの予定が仮に瀬棚港からに変更になれば、その部分についても輸送コストの削減という形で便益として挙げられるのではないかと思ったものですから、確認です。

○事務局（谷） おっしゃるとおり、報道などで新幹線のレールが荷揚げされていることは承知しておりまして、瀬棚港以外にも函館港からも運び込まれていると認識しております。

便益の考え方で、もし瀬棚港がなかったら代わりの港に入り、輸送距離が増えてしまうのかどうかは現時点ではまだ確認ができておりませんが、陸上風車部材と同じように、今後、確認ができて定量的に効果も把握できれば、追加で便益に盛り込むことも検討したい

と考えています。

○高橋委員長 重要なポイントですね。

ほかにございませんか。

○西川委員 全体に関わる問題ですし、これまでも何度か議論になっていますが、想定外の問題によって事業期間が延びたり事業費が増額になったりすることが多々見受けられます。

理由としては、既存施設の老朽化、海底の地盤や土砂の性質の問題、漁業者からの要請によって工事期間が限定される、ほかの工事との兼ね合いの四つぐらいが考えられます。

前回、漁業者の要請や他の工事との兼ね合いについては説明をいただいたと記憶していますが、それは致し方ない部分もあると思ったのですが、特に既存施設の老朽化に関しては、施工方法を検討する段階でそこが本当に使えるのかどうか事前に調査をしておかなければならないのではないかと思いますし、これは港を使っている漁業者などの安全性にも関わってくるのではないかと思います。

また、二つ目の海底の地盤や土砂の性質についても、道路事業では、用地の取得が行われた後に詳細な調査をしなければならないので、事前に予算立てするのは難しいという説明を受けてきましたが、港の場合はある程度詳しい調査が事前にできると思います。一方で、海底なので、事前調査のコストが膨大になり過ぎて、その場その場で事業の見直しをしたほうがコスト的には安く済むということも考えられます。

老朽化と海底地盤の問題についてご説明をいただければと思います。

○事務局（谷） まず、老朽化に関する追加での事業コスト増大についてです。

当然、事業全体として事業化する際には、各施設について、どのような状況か、ある程度の調査は行っています。概略の設計、実際の詳細設計、実際に現場で施工するときの手順の詳細な検討といういろいろな段階がございまして、おっしゃるとおり、事業化段階で詳細な施工検討までできていれば後になって増額というところは少なくなると思っていますけれども、委員もおっしゃっていたとおり、事前の事業化段階でそこにかれられる費用にも限りがあります。

一方で、事業全体として早期の事業化が求められていて、できる施設から早く整備してほしいというご地元の要望も踏まえ、調査をおろそかにするというよりも、限られた期間の中でできる範囲で調査して想定を立てて事業化しておりますので、今後についても、理想としては事業化段階でできるだけ詳細な調査まで行っていきたいと考えておりますけれども、どうしても期間の制約がある場合には、既往の文献調査やほかの類似岸壁での事例を参考にしながらコスト計算をしていきたいと考えております。

二つ目の海底のところについても今のお答えの中で少し触れましたけれども、実際に事業をする現場で詳細に調査するのが一番確実な方法です。ただ、できるだけ調査のコストを抑えるという観点で、過去に同じところで岸壁をつくったときの文献を参考にしたり、同じ港の中の少し離れたところで最新の調査結果があるのであれば、まず、そのデータ

を準用して当てはめたりしております。それによって、実際の現場の調査をせずにそちらの調査を代替して使っておりますので、施工するとき実際に現場に入ってみたらずれていたということが生じているのが正直なところです。

おっしゃるとおり、もちろん事業化段階で詳細に調査することが理想であると考えておりますので、限られた予算の中で、できる限り詳細な調査ができるようにいろいろと工夫をしてみたいと思います。

○高橋委員長 答えは出ないと思います。でも、時間とコストをどう考えるということと、決して想定外ということに逃げないようにしていただきたいということだと思っております。時間とコストの範囲内で事業をする前にしっかり調査していただくということしかないと思います。

○吉川委員 先ほどの話の続きになりますが、網走港の14ページでの、予期せぬ砂の吸出しが発生した点について、当初、砂の吸出しが発生しないという判断に至った根拠があれば教えて下さい。

また、予期せぬ砂の吸出しが起こった原因を推定されていたらお教えていただけないでしょうか。

○事務局（谷） まず、当初に砂の吸出しを想定していなかった理由ですけれども、網走港に限らず、防波堤整備の場合にはどの防波堤でもあまり砂の吸出しが起きておらず、網走港の防波堤では起きていたということの後から把握したのが正直なところです。

その理由ですが、地形、波の向きなどの網走港特有の事情があるかと認識しております。原因としては、単純に防波堤の後ろにある砂がどんどん減ってきているということが確認できているのですけれども、それがどういう波の条件のときなのか、また、波の防波堤への当たり方も関係してくると思いますし、いろいろな条件が複合的になっていると想定しております。ただ、詳細にこういう条件だから砂の吸出しが発生したというところまでは、まだ詳細な原因は特定できていません。

だんだん吸出しが発生して地盤沈下してしまった理由は、この防波堤整備事業は平成20年頃からずっとやってきておまして、初めの平成20年前半ぐらいに整備したところについてはそのような沈下は全く確認できず、恐らく、整備したところについては消波ブロックなどで塞がれて遮られていると思っています。ただ、今時点でまだ手がつけられていないエリアは実際に少し低くなってきているということですので、原因はまだ詳細には突き止められていないですけれども、できるだけ早く今の完成形に持っていけるように進めていきたいと思っています。

○吉川委員 自然現象なので、難しいと思います。

先ほどの事前調査の話で、平成20年にお金をかけて調査をしてから、今現在までに16年ぐらいの年数が経過しています。このため、今回の現象は、平成20年の当初の状況と変わったために発生したという事だと思っております。施工により流れが変わり、平成20年の詳細な調査結果から状況が変化したことを考えると、先ほど西川委員が言われたように、

最初にお金をかけて調査するのがプラスなのか、施工段階まで進んだ状況で詳細な調査をするのがプラスになるのか、言い換えると、最初にしっかりやるべきなのか、それとも、何か物を建てることによって影響が変わり、また違う事象が現れるので後にやるべきなのか議論があるかと思います。この委員会では、こういう現象があるということ把握するまでかかるとか思います。なかなか難しいところですね。

○事務局（谷） おっしゃるとおり、波の性質自体も、近年、だんだん海水面全体が上がってきたり、強い波が来たり、そういった変化は都度発生しておりますので、一番初めにがっちり調査した条件のままずっと行くかということ、そういうわけでもございません。ですから、どの時点でやるかは、おっしゃるとおり難しいところだと思っています。

○吉川委員 そう思います。ただ、一般的には、当初計画で詳細な調査を実施して、なるべく変更による増額が無い方が良く思っていたのですけれども、自然現象が相手だとなかなか難しいと思います。

○高橋委員長 本当に重要なことだと思います。自然現象ですから、科学的に解明されていないものもありますし、環境がどんどん変わっている中で条件が変わっていますから、起こること自体もどんどん変化していきます。そういうことを考えたときに、公共事業は20年などというオーダーで工事しなければいけないので、その間の変化をどの時点で押さえてやるのかは多分答えが出ないと思います。科学的な知見を基にその場その場でできる限りのことをやるということしかないかと思っています。

特に気候も含め、状況は変わっておりますし、分かるところと分からないところがあるというのは皆さんも認識されていると思いますので、先ほどの繰り返しになりますけれども、全て想定外で逃げないようにということだと思います。

ほかにございませんか。

○鈴木委員 関連でお話ししますが、ほとんど同じことを私も思っています。本来、事前に調査していたら把握できて増額が不要になる部分と、状況によっては、ある程度決まって少し前に調査するからこそ最新の情報が分かるという部分があるので、今までおまとめいただいたように答えは出ないと思うのです。

地質的なものはそこまで大きく変わらないというものもあるでしょうし、今回の港湾みたいに、流れや経年劣化による老朽化は直前になって見てみないと分からないものもあります。

ですから、恐らく、ケース・バイ・ケースで、事前にやるべきことと逆に事前にやることでお金がかかってしまうことの整理がある程度つく可能性もありますので、いろいろな知見を集めながら、この場合はこうしたほうがいいよねということを最大限努力しながらやるしかないかなということしか言えないと思います。

この委員会では、恐らく、それは皆さんの共通認識だと思いますので、このパターンでこの増額は致し方ないというあたりは考慮できるのかなと思います。

2点目は、B/Cの中で地域活性化効果や観光振興効果が残念ながら見当たらず、コス

ト削減効果がほとんどなのです。確かに、マニュアル上はそうだとすると、横断的に見ると、港湾の価値は、地域産業をどう活性化するか、観光が今後日本で大事になってくるから、これがあると例えばクルーズ船がたくさん来ますみたいなことが残念ながらBの中に入れ切れていないかという印象があります。

教えていただきたいのは、マニュアルに記載があるのかどうかということです。もしないのであれば、昔は事故の防止やコスト削減がメインだったかもしれませんが、目的が大きく変わってきている時期においては、今後、そういったマニュアルの中でも、例えば、産業連関分析を使いましょうとか、いろいろな方法がありますし、そういうことも今後はあるべきかと思いましたので、現状のマニュアルを教えていただきたいです。もし記載がないのであれば、今後、ぜひご検討いただけるとありがたいです。

○高橋委員長 後半部分へのお答えをお願いします。

○事務局（谷） 現在、マニュアルの中で産業の振興などを明確に便益として計上するという記載はありません。

例えば、数年前に日本全体でクルーズ船が盛り上がってきた時期については、おっしゃるとおり、最新の計測方法で事業化すべきということで、北海道ではないのですが、九州を中心にクルーズ船の便益だけを見込んで事業化された事例もあります。

今後、おっしゃるとおり、産業という観点も何かしら計測できるようにして港湾の中に便益として入れられれば実態に基づいてB/Cで計上できると思っていますが、そこについては北海道開発局だけでは決め切れない部分もありますので、引き続き、本省ともそういうふうにはできないか、相談していきたいと考えています。

○事務局（佐々木） 貴重なご意見をありがとうございます。

港は物流を支える場でもあるのですけれども、おっしゃるように、地域のにぎわいや交流の場としても非常に活用されております。

我々は、基本、インフラ整備の立場ですが、各地域の方々が港を活用してイベントを行ったり、子どもたちの写生会をやったり、ウォーキングをしたり、様々な地域交流の場としても活用されているところがありますが、そのような内容は便益として計上されないのです。

ですから、今のところ、担当部長として各地の港に行ったときには、皆さんに直接感謝することしかできないような状況でございますけれども、そういったものも、今後、地域を支える効果として位置づけられていけばいいなと考えたところでございます。

○高橋委員長 先ほどの資料を見ますと、函館港の事業の必要性のところに学術研究の推進や水産・海洋と市民生活の調和もありますので、これが事業の必要性であれば、それに対する効果をしっかりカウントしていかなければいけないというのはまさにそうだと思います。

開発局だけではどうにもならないところがありますので、ぜひ本省も含めてご検討いただければと思います。

ほかにございませんか。

○松尾委員 私も、先ほど鈴木委員や西川委員が言われたように、港湾として産業を支える部分もありますので、特に水産業は、漁港は屋根施設が比較的多いのにに対し、港湾の屋根施設が輸出だけになっているのは、同じ漁業に従事する方にとって、利用するのが港湾か漁港かによってその恩恵が得られないというのはすごく不利なことだと思います。

また、屋根があるかないかによって単価も違ってきます。豊洲市場の競りを落とす仲買人は、ここの船のこの魚は結構鮮度がいいとか、この地区のこれは品質がいいとかを分かって入れてきますから、港湾は屋根施設が少ないというのは漁業者にとって残念なところかなと思いますので、引き続き検討していただければと思います。

○高橋委員長 コメントとしてお伺いしますけれども、何かございませんか。

○事務局（谷） 先ほどと同様ですけれども、地元の管理者、自治体と話をしながら必要な整備について引き続き検討していきたいと考えています。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○松尾委員 今回、全体的に見ていて事業期間が延びることが多かったのですけれども、その原因として、作業船の調整、作業ヤードの調整、漁業者との調整、関連船との調整の関係が多かったと思います。調整は大体何年間とあるのであれば、作業船をそれぐらい押さえておけるような形で調整していただくなど、長期的な調整があれば感じました。

○事務局（谷） 事業期間が延びる要因は、例えば、港湾のほかの利用者、漁業者や港湾管理者との調整、また、作業船の関係など、いろいろございませんか。

まず、利用者調整の面で申し上げますと、最終的にどこを誰に利用させるかを決めるのは、我々国ではなく、港湾を管理している自治体や港湾管理者になります。港湾管理者としては、もちろん整備も大事だと認識していただいておりますけれども、一方で、それで利用がストップしてしまうことも避けなければいけない事態ですので、ほかの利用者に利用していただきつつ、ただ、最低限ここだけは何とか使えますという個別の調整を繰り返してきていますので、国が必要としている面積を全部押さえるのは実情としては難しいです。

ただ、直轄整備は、期間を何度も延ばしていると効果が薄れてきてしまう部分もあるので、そこについては引き続き個別に調整していきたいと思います。

次に、作業船の関係ですが、近年、南に作業船が必要な工事が集中しているという全国的な状況がございませんか。道内ですと、エリア別に確保しやすいエリアはございませんけれども、全国的な傾向として作業船が足りなくなっている実態もございませんか。ただ、そこも、できる限り先を見据えて工夫していきたいと考えています。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○武者委員 今回の5件のうち、問題があると感じているのは③のせたな港のところですか。

陸上風車部材の輸送費削減をかなり大きいベネフィットとして挙げられているのですが、これも令和元年と令和5年のみ予定されているということであり、そんなに頻度

の高いものではないので、それに対して最終的に1,000億円ほどのベネフィットがあるというのは疑問を感じています。

先ほど、新幹線のレールの話も追加情報としてありましたけれども、結果的に整備効果につながるというものであって、本来の目的からすると、恐らく、陸上風車部材運搬のための事業ではなかったと思いますし、これのみが昭和63年から長期にわたり事業として続けられていてまだ完成していないということに関して、前回の評価で何か指摘はなかったのでしょうか。

また、何人かの委員からも指摘がありましたけれども、予定が変わって工事期間が延びているという点についてです。この事例に関しては、洋上風力なので、地元の漁業者が多分反対しているのだと思うのです。ですから、漁業の最盛期に工事をしないように、妥協も必要だったのでしょうし、工事が始まっているにもかかわらず新たなホタテの養殖を始めるだとか、そういった協力を得られていないのだろうという事柄が散見されます。

この5件の中では唯一整備費も高いですし、昭和からずっと続けているという事業でもありますので、効果としては疑問に思っています。

進捗率は94%ですので、今さらというところはあるのですが、それでも疑問がある事業ではないかと感じています。

質問に関して、お答えをお願いします。

**○事務局（谷）** まず初めに、今お示ししている10ページの陸上風車部材の輸送コストの便益についてです。

令和元年と令和5年の2回の実績がありましたので、その2か年だけ便益を計上しております。

補足で申し上げますと、例えば、9ページ目の対象コストの削減で対象貨物を砂や石灰石にしておりますけれども、これについては毎年このような便益が発生すると計算しております。実際に、毎年、取扱いがございまして、ただ、10ページ目の陸上風車部材につきましては、実際に港が使われていると確認できた年の令和元年と令和5年だけこの便益が発生するという計算をしておりますので、便益として過大にならないようにしているところでございます。

冒頭のページでお示ししていますように、風車の建設計画はせたな町の背後でございまして、今後も取扱いは見込まれると想定しており、実績だけですけれども、便益に入れております。今後、もっと実績が増えてくれば順次この便益に追加していくことを考えております。

次に、もともとの事業プロジェクトの目的との違いについてです。

おっしゃるとおり、昭和から続いている事業でして、当初、陸上風車部材の便益は見込んでおりませんが、砂や石灰石が目的として見込まれていたものでございます。ただ、実際、令和元年と令和5年に風車部材が運ばれてきた実績があるのですが、ほかの砂や石灰石を押し出して風車部材を入れていたわけではなく、年間の利用日数と調整をして、砂、

砂利、石灰石も引き続き受け入れつつ、陸上風車部材も追加で輸送できており、当初の事業目的を阻害していませんので、その分、プラスとして陸上風車部材の便益も追加されていると考えて追加していたところでございます。

もう一つ、防波堤との関連で漁業者との調整のところにコメントをいただきましたけれども、風車部材については、お示ししているとおおり、洋上風車ではなく、背後の陸上風車の部材を運び込むというものでございます。

漁業者がホタテの養殖を始めたとお示しをされましたけれども、実は、この絵の中で示されていないエリアも港の中や防波堤の外側に養殖や定置網を設けています。近年、ここでホタテの養殖が始まった経緯としましては、ほかに港の中や防波堤の外側で養殖できるエリアが狭くなってきてしまっていて防波堤のすぐ近くでやらざるを得ない状況にあったと聞いております。

ですから、ご懸念されておりましたとおおり、何かこの事業に対して批判的なことがあって嫌がらせ的なことをしていることは全くなく、港内で今までは直轄整備に影響のないところでできるだけ養殖等をしてきましたけれども、そのエリアも狭くなってきて、令和元年頃から致し方なく防波堤の近くで開始しているというのが実情です。

**○高橋委員長** 陸上風車の部材の輸送は、毎年、便益として計上されているわけではなく、それを運ばれたときだけの便益として計上しているということですね。ですから、過大な便益ではないということですし、今まで、当初の目的を達成することに対する便益はそれなりにしっかり計上しているということだと思います。

#### **○武者委員**

この事業が港の規模に対して非常に過大、なおかつ、長期間にわたっていることに関して、前回の令和元年の再評価の際に指摘はなかったのでしょうか。

**○事務局（谷）** 前回評価を令和元年に行っておりますけれども、事業委員会の中で事務局側から、規模がもともと大きくて整備期間も長引いているということで、一部、今時点の状況に照らし合わせて影響のない施設については縮小するということが評価をお示しし、実際に防波堤の延長を少し短くしています。

当然、港内の波の影響を考慮し、利用船舶を対象として最新のデータを基にシミュレーションした上で事業規模として縮小するということがお示しをして承いただいております。

**○高橋委員長** 事業規模はそのときから縮小しているのですね。

**○武者委員** 追加の質問になってしまうのですが、陸上風車部材の輸送費削減が1,000億円程度と計上されているのですが、逆に言うと、この港の整備がなければ1,000億円をせたな町が負担する覚悟で風力発電を始めたのですか。

それであれば、せたな町のフリーライドではないかと思うのです。

**○事務局（谷）** 便益の考え方としましては、削減額を示しておりますけれども、港湾管

理者としての負担額が減ったということではございません。あくまで風車部材の荷主の発電事業者にとってこれだけコスト削減の便益があるというところを港湾整備の便益としてカウントしているという考え方になります。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○吉川委員 コメントです。

第9期北海道総合計画で生産空間の維持というものがありますね。港湾はまさに生産空間ですし、維持しなければいけないというところが結構強いと思います。もちろん、今までのベネフィットもあるのですが、人口が減少する中で、先ほどの観光の話もそうですけれども、人がいるだけで便益がある、そこに人が住んでいるだけで国として国益があるという評価も今後は必要になってくるのではないかと思うのです。

そこは生産空間なので、たくさん人がいなくてもちゃんと維持する価値があると思いますので、今回、ベネフィットが入っていないということなのですが、将来的に、今までの評価以外に、人がそこにいる、観光で人が来るという便益は絶対あると思うので、その辺が今後の人口減少の中で重要になってくると思いましたので、コメントさせていただきます。

○事務局（谷） 生産空間の維持ということで、港湾がどのような便益かというところはまだ全く検討できていない状況なのですが、例えば、今の便益の生産空間のところに港がなかったらほかの港に行かなければいけなくなってコストが上がってしまうとか、そういったところで見られるのか、もしくは、全く別のものになるのかということから、第9期北海道総合計画との絡みについても考えていきたいと思っています。

○吉川委員 全体的に便益の範囲を狭めない方が良くと思いました。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○朝倉委員 前回も同じような質問をしたかもしれないのですが、質問させていただきます。

どの事業も同じだと思いますが、今、資機材費や労務単価がどんどん上がっている段階で、当初の目的を達成するためにお金はある程度増額していくと思うのですが、どの程度までそれを認めるのでしょうか。上限があるのかどうか気になり質問しました。

○事務局（谷） 上限額は実情としてはありません。最後の見方としては、B/Cでしっかりと効果が出ているということがポイントだと思います。

当然、最終的に国の予算で実施するものですから、全体として年間の予算が決まっていますので、その中で進めるという考え方になると思っています。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

○千葉委員 最後にご意見を申し上げます。

事前の説明の中でもクルーズ船の話が出ておまして、港湾の目的以外のところにはベネフィットをあまり入れていないということでした。しかし、今日、皆さんからご意見が出たように、時代とともに港湾の利用のあり方は変わってきていますし、網走港の資料に

は、飛鳥Ⅱが載っていて、かなりの人数がまちの中に入っていきます。今、網走は定期的なクルーズ寄港地ではないけれども、今後、函館や釧路のように定期的に訪れるような港になるかもしれないということを考えると、先ほど検討いただけるとのことでしたが、ぜひ、今後、観光分野についてもベネフィットに入れていただくことをお願いしたいと思います。

○高橋委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○高橋委員長 それでは、5件の再評価について審議をさせていただきました。

幾つか質問も出ましたけれども、基本はコスト削減をしっかりとされており、ベネフィットもしっかり計算されているということで、事務局の再評価案が妥当であると考えたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○高橋委員長 ありがとうございます。

とは言いながら、今までのようなベネフィットの考え方ではなく、これから港湾というものをどう捉えていくかという新たな視点のご意見も皆様からいただきましたので、それをしっかりと捉えることができるようにいろいろ議論していただければと思いますし、公共事業の価値がどんどん変わってきていますので、ベネフィットをしっかりと考えることは、今まさにしなければいけないことかと思えます。

特に道路事業に関しては3便益が中心ですが、ほかの事業に関してはいろいろな形で便益を計算しております。それでもまだ捉え切れていない便益がありますので、それも含めてしっかり議論していただければと思います。

それでは、当委員会では再評価原案については事務局案が妥当であると判断いたします。

### 3. その他

○高橋委員長 次に、その他ですが、事務局から何かございますか。

○事務局(宮藤) 特にございません。

○高橋委員長 それでは、本日の議事は全て終了いたしました。

マイクを事務局にお返しします。

### 4. 閉 会

○事務局(宮藤) 委員の皆様、長時間にわたるご審議を誠にありがとうございました。

今回の事業審議委員会は、来週の12月19日10時からの開催を予定しておりますので、大変お忙しい中とは思いますが、どうぞよろしく願いいたします。

これにて本日の事業審議委員会を終了します。

誠にありがとうございました。

以 上