

令和 7 年度

第 2 回北海道開発局事業審議委員会

議 事 錄

日 時 令和 7 年 12 月 4 日 (木) 9:30 ~ 10:41

場 所 札幌第 1 合同庁舎 10 階 第 1 ・ 2 会議室

1. 開 会

○事務局（宮藤） 定刻となりましたので、ただいまから令和7年度第2回北海道開発局事業審議委員会を始めます。

審議に入る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す。

初めに、資料のご確認をお願いいたします。

本委員会は、ペーパーレス会議となっております。委員の皆様には、資料を保存したタブレット端末をご用意しておりますので、ご参照ください。なお、本委員会終了後、開発局ホームページに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を確認させていただきます。ファイルは全てPDFデータで、ファイル名の頭に01から25まで番号をつけております。なお、ご審議いただく資料について事務局から説明する際は、資料番号に（1）がついた資料を使用して説明いたします。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へお申し出ください。

本日は、都合により加藤委員がご欠席されており、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、以降の審議を高橋審議長の進行でお願いいたします。

2. 審 議

○高橋委員長 おはようございます。北見工大の高橋でございます。

12月になりまして、師が走るという、お忙しい先生方なので、挨拶抜きで早速審議に入りたいと思います。

2番目の審議、まず（1）でございますが、港湾整備事業の再評価について、以下3事業をまとめて審議を行いたいと思います。

石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業、沓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業、三つ目が苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業でございます。

事務局より3件続けてご説明いただいて、それから皆様からご意見いただきたいと思います。

それでは、事務局、よろしくお願ひいたします。

（1）港湾整備事業 再評価原案準備書について

- ① 石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業
- ② 淉形港本港地区国内物流ターミナル整備事業
- ③ 苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

(上記事業について、事務局より資料2-2(1)、2-3(1)、2-4(1)を説明)

○高橋委員長 ご説明をどうもありがとうございました。

これより審議に入りたいと思いますが、質問のときには必ずマイクを使用してください。

それでは、以上3件の審議について、ご質問、ご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○松尾委員 説明ありがとうございました。

まず1点なのですから、苫小牧港の資料2-4(2)の5ページのところで、海上輸送時間費用削減便益がマイナスになっているのがちょっと気になるのですけれども、便益がマイナスというのはどういうことかというのを教えていただきたいです。

また、事前説明のときにも伺ったのですけれども、石狩湾のときの陸上輸送コストの便益が苫小牧港湾も考えていますとあるのですけれども、その資料2-2(2)の陸上コストのところの便益の資料を読ませていただくと、苫小牧港は遠方だから小樽港を代替港として計算していると書いているので、どこにその苫小牧港を対象としたお金が入っているのかというのを、2点教えてください。

○高橋委員長 事務局からよろしいですか。

○事務局(谷) ありがとうございます。

まず1点目の苫小牧港の海上輸送便益のマイナスの説明ですが、資料2-4(1)の10ページ目になりますけれども、こちらの便益算出の考え方は、イメージ図を見ていただければと思います。Without時の苫小牧港を整備されない場合には、代替航路として函館、青森間のフェリー、そこに接続する陸上輸送のルートというものが想定されます。

本事業を実施される場合には、右側のイメージ図のとおり、苫小牧港から新潟港の海上輸送ルートと、そこに接続する陸上輸送ルートが想定されます。こちらは陸上輸送距離については短くなるのですけれども、逆に海上輸送距離についてはWith時が長いということになっておりまして、海上輸送コスト単体で見るとマイナスになるというような考え方でございます。陸上距離、陸上輸送コストと合計で見ると、便益がプラスで出てくるというような考え方になっています。

続いて、2点目の石狩湾新港の陸上輸送便益の考え方についてです。ご質問いただいた点については、資料の中のこちらのページで代替港として苫小牧港等というふうに記載してあるものの、こちらの資料では代替港は小樽港となっているということについてのご質問だと思いますけれども、こちらは記載の方法として少し省略してしまっている点がございまして、陸上輸送距離のコストの便益を計算する際には、貨物の種類についても細かく分類して計算しております。

具体的には、過去に製紙工場の原料として取り扱っていた木材チップというものと、バイオマス発電所の燃料として使われている木質ペレット、PKSという大きく2種類がござ

います。代替港を苫小牧港と記載しているのは、製紙工場の原料として使われていた木材チップの計算のときには苫小牧港を利用するというふうに設定しておりまして、その理由としては、木材チップを取り扱う際には石狩湾新港にも背後にベルトコンベアがございまして、そこを利用して荷揚げしておりますけれども、石狩湾新港から一番近くベルトコンベアを有する岸壁を持っている港湾として苫小牧港が最も近いという理由で、その代替港を設定しております。

ただ、木材チップについては、ご説明の中で申し上げましたとおり既に製紙工場が数年前に稼働停止しておりますので、取扱貨物量としてはゼロになっています。こちらの計算している資料の中では、事業評価時点から将来的に発生する貨物だけを取り上げて記載するというふうにしておりまして、木材チップについては過去の実績としてはあるものの将来貨物としてはないということで、こちらの資料には入れていなかったというところでござります。

こちらの表で入れている小樽港を代替港としたものについては、製紙工場用の木材チップではなくてバイオマス発電所の燃料である木質ペレット、PKSの代替港として小樽港と記載しているというようなことになっています。

○高橋委員長 そのほかにご質問、ご意見ございませんか。

○千葉委員 北海商科大学の千葉です。ご説明ありがとうございました。

私は利尻島沓形港について感想をお話したいと思っています。この事業ですけれども、防災、物流の機能の強化という事業目的、そして今は観光庁がクルーズ振興を掲げていますので、そういった観光の立場からも大変意義があると思っております。

そういった中で、ご説明のあった資料2-3(1)の7ページに船の名前とかが出ておりますけれども、日本船ですと実は外国船に比べて利用者の年齢層が高いというデータがあります。こうした高齢の方の方の利用が多いという中で、ご説明のあった波が高いときにテンダーボートで移動というところを考えると、体力的にもつらいという現実があります。クルーズ振興を掲げる中で安全、安心というところを考えると、非常にありがたい事業というふうに思っております。

加えてもう1点だけ感想みたいなことを申し上げますと、クルーズを受け入れる利尻島を考えると、高齢化や人材不足が進んでいる地域です。クルーズ寄港を増やすとか大きな船が寄港できる事業を今後展開するということよりも、やはり少ない人で対応でき港の近くを歩いて楽しめる回遊性みたいな、こういうのが経済効果にも直結しているというようなデータも出てきていますので、そういった運用した先をイメージした整備を自治体と共につないでいっていただきたいなというふうに思ってございます。

今後も関係部署と一体でご検討していただければと思っております。よろしくお願ひします。

○高橋委員長 ありがとうございました。事務局から何かお答えするところはありますか。

○事務局(谷) どうもありがとうございます。

おっしゃっていただいた点については、まさに我々としても今いろいろな港でクルーズ船の二次交通というところが問題になっていて、クルーズ船が来たはいいけれども、いろいろな観光地に行くための移動手段がなかなかバスなども少なくなってきて確保できないということがございます。この杏形港に限らず、国交省でも移動のタイミングですとか移動先を分散させるために、まずは港周辺で賑わいできるようなものを増やしていこうという取組などをやっていますので、ご指摘いただいたとおり岸壁だけ造って大きい船が来られるようになっても、その背後でいろいろ回れなかつたらあまり効果が出ないという点はごもっともでございますので、引き続き二次交通を含め、背後の周遊ルートなど、観光庁とも一緒になって取り組んでいきたいと思っています。

○高橋委員長 ありがとうございます。

そのほかにご意見、ご質問等があれば頂きたいと思います。

○岩崎委員 震災時における輸送コストの削減というのが便益の中に入っていると思うのですけれども、これというのは1回当たりでご説明があったのですが、それを供用期間50年の中でどういうふうにコストとして見込んでいるのかというの、どのように計算しているのでしょうか。

○事務局（谷） 震災1回当たりですけれども、港湾の事業評価のマニュアルの中では、この便益を計算する際に、500年に1回こういった震災が起きるというふうに仮定しております。500年に1回ということで、1年当たりに起きる確率を何%というふうに割戻しをして、その年間のパーセントで50年間分の年間当たりの便益を計上しているという考え方でございます。ですから供用期間50年の中では、この杏形でいう13億円を全部計上しているわけではなくて、500年に1回だったら50年に幾らかというような割戻しで計算しています。

○岩崎委員 マニュアルで決まっている方法で500年に1回という確率でやっているということですか。分かりました。

○高橋委員長 よろしいですか。

松尾委員、先ほど手が挙がりましたけれども、何かございますか。

○松尾委員 資料2の黄色の表のところで質問だったのですが、苦小牧港のB/Cのところは総費用が169億円、総便益が116億円で、多分ほかはB割るCでそのB/Cの値が出ているのですけれども、苦小牧港だとこれだと逆転してしまうような、1を切ってしまうような形になるのですけれども、こちらの1.5はどういうふうに計算されているのでしょうか。

○事務局（谷） 確認させていただけますでしょうか。

○高橋委員長 これは数字の間違いではないですか。資料2-4（1）の20ページ目には便益で169億円と出ているので、費用と総便益の数字の間違いではないですか。

○事務局（谷） 恐らく数字の記載が逆になっているか、記載の間違いだと思います。申し訳ございません。

○高橋委員長 でもここだと事業費が145億円になっていて、こちらの資料2では116億円

なのです。

○事務局（谷） 116億円については、総費用は2種類記載しておりまして、生の事業費を積み上げたものと、そこからデフレーターですとか消費税を抜いたものをもう一つ記載しております、145億円については資料2-4（1）に記載しているものになります。

○高橋委員長 便益は記載ミスですか。どちらが正しいのですか。

○事務局（谷） 確認ができまして、総費用の169億円と総便益の116億円は記載が逆になつておりました。申し訳ございません。

○高橋委員長 そのほかにご意見、ご質問等があれば頂きたいと思いますが、いかがですか。よろしいですか。

事前の説明もいろいろ頂きましたので、港湾事業に関しては審議を終了したいと思います。

続きまして、水産基盤整備事業の再評価についてご説明いただきて、また皆様からご意見、ご質問いただきたいと思います。

水産基盤整備事業に関しては2件ございます。寿都地区直轄特定漁港漁場整備事業と三石地区直轄特定漁港漁場整備事業の2件でございます。

事務局からよろしくお願ひいたします。

（2）水産基盤整備事業 再評価原案準備書について

- ① 寿都地区 直轄特定漁港漁場整備事業
- ② 三石地区 直轄特定漁港漁場整備事業

（上記事業について、事務局より資料3-2（1）、3-3（1）を説明）

○高橋委員長 ありがとうございました。

ただいまご説明いただきました2件の水産基盤整備についてご意見、ご質問いただきたいと思います。ご意見、ご質問のときにはマイクを利用してください。どちらからでも結構です。ご質問、ご意見はございませんか。

○根岸委員 寿都地区について、3点確認させてください。資料3-2（1）の11ページです。利用形態の変化が生じたということですが、その具体的な内容を知りたいのが1つ目です。

2つ目は、資料3-2（1）の13ページについて、水深が深くなつたことにより、なぜ本体の厚みを増す必要があったのかを具体的に教えて欲しいです。

あと、資料3-2（1）の23ページも同じようなことで、海洋環境が変化したことにより避難隻数が増加したという説明があったと思うのですが、温暖化で海洋の環境自体が変化して影響が出たという意味なのか、それとも漁業者の漁業の仕方が変わったのか、船の動きが変わったということなのか、具体的に教えてください。

以上です。お願ひします。

○事務局（木口） ご質問ありがとうございます。

まず1つ目、資料3-2（1）の11ページの利用形態の変更でございます。寿都漁港ではホタテの陸揚げのための岸壁整備として、衛生管理に対応するための屋根の整備を予定しておりました。

当初の想定としましては、資料3-2（1）の11ページの右側の上に載せているとおり、屋根の高さは3.5メートルを想定しておりました。これは、当初はホタテの陸揚げに際して、フォークリフトの利用だけを考慮して高さを検討しておりましたが、整備するに当たりまして再度利用者と協議した結果、屋根の下にトラックを入れてユニッククレーン等を使う必要があるということで、屋根の高さを変更したことを利用形態の変更という形で記載させていただいております。

続いて、資料3-2（1）の13ページ目の水深の変化でございます。こちらにつきましては、計画当初は既存資料を基にして、周辺の構造物に倣うような断面を想定して事業費を算出しておりましたが、実際に事業が始まってから周辺の水深や地盤条件を詳細に調査したところ、水深が想定よりも深くなっていることが判明し、計算の結果、波力に対して消波ブロックの重量や本体拡幅の必要が生じたということです。

資料3-2（1）の23ページ目でご説明させていただいた海洋環境の変化ですが、温暖化の影響もあるとは思うのですが、波向き等の海象条件の状況が変わったことで、これまで魚を取っていた漁場の変化があり、想定していたよりも漁船が周辺から集まってきた結果、避難要請が増えたということでございます。

以上になります。

○高橋委員長 よろしいですか。ありがとうございます。

そのほかにご質問、ご意見等はございませんか。

では、松尾委員、お願ひします。

○松尾委員 説明ありがとうございます。

寿都も三石もホタテとサケを取り扱っていまして、北海道の輸出の主要な品目だと思いますので、これらの品質のためであるとか、漁業者の労働環境の改善という意味では、今後の後継者を確保する意味でとても重要な事業だなと感じております。

1点質問なのですが、こちらの漁業者の後継者は継続して一定数いるような予測なのでしょうか。そこが気になっておりまして、特に水産業においては高齢化が問題になっておりまして、外国人の労働者を活用するなど後継者の問題があると思うのですが、その辺を教えていただきたいと思います。

○事務局（木口） ご質問ありがとうございます。

確かに漁業者の減少はいろいろな地域で聞いているところです。各地域によって状況は違いますが、札幌や東京でのマッチングの場に参加して新規就業者を確保したり、乗組員が多いような漁業形態では外国人を活用するなど、様々な取り組みを伺っております。

このように、各地域でそのような問題意識を持ちつつ、後継者を何とか確保するために頑張っておりますので、それに合わせた形で整備も進めていければと考えております。

○高橋委員長 よろしいですか。将来に向けての大変重要なご指摘かなと思って聞いておりました。ありがとうございます。

そのほか、ご質問、ご意見等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○高橋委員長 それでは、皆様からご意見いただきました。今まで港湾整備事業と漁協漁港の整備事業についてお話を頂きました。

確かに港湾に関しては海難とか震災とか安全、安心の部分の便益をしっかりと算定しておりますし、さらには物流のコストについても算定していただいていると思います。さらに、ご意見いただきましたように、クルーズ船のような新しい便益もしっかりと見据えていただければと思いました。

あと、漁港に関しては、今お話をいただきましたように、やはり水産業は北海道の重要な産業ですので、その作業効率を上げるための整備として、便益をしっかりと算定されていると思います。

一方で、やはり資機材のコストや労務単価が上がっていますので、その辺りの上昇は致し方ないところもありますが、しっかりとコスト削減に関して皆さん注視していただければと思います。

どちらにしても、今までご説明いただきましたように、投資効果はしっかりと出ていると思いますので、事務局からご提案いただきました再評価原案、これを妥当であると考えて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。

資料については若干記載ミスもありましたので、その辺りは修正していただいて、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したいと思います。

3. 報 告

○高橋委員長 それでは、次に報告に進みたいと思います。

3番目の報告でございますが、河川整備計画の変更に伴う報告という形で2件報告いただきたいと思います。

事務局からよろしくお願ひいたします。

(1) 河川整備計画の変更に伴う報告について

① 鶴川直轄河川改修事業

② 沙流川直轄河川改修事業

(上記事業について、事務局より資料4-2、4-3を説明)

○高橋委員長 ありがとうございました。

ただいまの件は報告でございますので特に審議ということではありませんが、何かご質問があれば頂きたいと思います。いかがですか。

(「なし」と発言する者あり)

○高橋委員長 それでは、報告については終了いたします。

4. その他

○高橋委員長 その他について何か事務局よりございませんか。

○事務局（宮藤） 特にございません。

○高橋委員長 ありがとうございます。

それでは、予定されていました審議案件と報告は終了いたしましたので、事務局にマイクをお返しいたします。

5. 閉会

○事務局（宮藤） 委員の皆様、長時間にわたるご審議を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、12月24日10時からの開催を予定しておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

これにて、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