

令和 2 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 2 月 18 日（木）09:30～11:34

場 所：札幌第一合同庁舎 10 階

共用 2・3・4 号会議室

1. 開 会

○事務局（米津） 定刻になりましたので、今年度第4回目の北海道開発局事業審議委員会を開催させていただきたいと思います。

私は、開発監理部の米津でございます。よろしくお願いいたします。

本日、年度末の非常にお忙しい中、また、先日来の悪天候で足元の悪い中、本委員会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日も、感染対策に配慮した形で開催させていただきますので、その旨、ご承知おきいただければと思います。

まず初めに、資料の確認をさせていただきたいと思います。

議事次第と座席表がございまして、資料1として本日の審議対象事業の一覧がございします。今回は、事後評価ということで8事業、道路が4件、港湾が3件、水産が1件を予定しております。資料2といたしまして、道路事業の事後評価結果の準備書2-1でございします。それから、準備書の補足として説明資料、根拠資料がそれぞれ2-2の（1）から2-5の（2）まで、それぞれ2種類ずつ4事業分があるかと思います。同じく、港湾整備事業の事後評価結果の準備書として資料3-1、その説明資料、根拠資料として資料3-2の（1）から資料3-4の（2）まで、それぞれ2種類ずつ3事業分あるかと思います。最後に、水産基盤整備事業の事後評価結果の準備書の資料4-1、その説明資料と根拠資料として4-2の（1）（2）を準備させていただいております。

以上でございますが、もし資料等に不備がございましたら、事務局にお申しつけいただければと思います。

本日、千葉委員と西川委員が欠席でございまして、9名中7名の委員がご出席でございます。運営要領によりまして、過半数の出席をいただいておりますので、本委員会が成立しておりますことを申し添えさせていただきたいと思います。

それでは、以降の審議を蟹江委員長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 審 議

○蟹江委員長 皆さん、おはようございます。北海道大学の蟹江でございます。

年度末のお忙しい時期にお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、議事次第に従いまして進めていきたいと思います。

本日は、いずれも事後評価でございますが、最初は、道路事業の事後評価ということで4件ございます。

事務局からご説明をいただいて、その後、質疑に入りたいと思います。お願いします。

（1）道路事業の事後評価について

①一般国道12号・275号 苗穂交差点

②一般国道230号 小金湯拡幅

③一般国道231号 雄冬防災

④一般国道337号 当別バイパス

（上記事業について、事務局より資料2-2（1）、資料2-3（1）及び資料2-4（1）並びに資料2-5（1）を説明）

○蟹江委員長 4件の道路事業の説明につきまして、ご質問等がございましたらお願いします。

○吉川委員 2点ほど質問をさせていただきたいのですが、各事業に整備前後の事故率を示すグラフがありまして、整備前後で期間が大体15年ぐらい離れていることから、15年のうちに車自体の性能がアップしている状況や、交通安全教育で意識が向上しているという昨今の状況もあると思います。この辺りを分けるのはなかなか難しいと思うのですが、どのように捉えればよろしいですか。

○事務局（佐藤） 各事業の事故率のグラフは、整備前の3年間と整備後の3年間で、当該事業実施区間で発生した事故を対象として比較してございます。全国的・全道的な傾向として、事業が整備されるまでの間に、例えば、交通安全対策として、中央分離帯の設置やランブルストリップスの整備など、様々な対策が講じられているとともに、高規格幹線道路のネットワークの整備も進んできております。

道路全体のトレンドで事故率は減少傾向ですが、全国的な平均値を当該事業と同じ整備前後の期間で比較した場合、全国では約5割の減少率ですが、各事業の事故減少率は全国平均を少し上回っているということもありますので、適切に事業が進んだものと考えてございます。

○吉川委員 全国の減少程度と事業区間の減少程度を比較して、この事業によってさらに事故率が下がっているということが示されていれば、より納得できると思いました。

もう一つは、苗穂交差点の資料2-2（1）最後の16ページ「今後の事後評価及び改善措置の必要性」に、「今後の方針として、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく」という文章があり、全ての事業で書かれていますが、現時点でその進め方の方針があれば教えていただきたいと思います。

○事務局（佐藤） 例えば、札幌市内で2車線から4車線に拡幅した事業であれば、北海道の特徴として、除雪による交通容量の確保が必要になってくると考えております。

除雪をすることによって、整備前の2車線と同じような状況にならないよう維持管理に取り組んでいくということや路面凍結防止のための融雪剤散布ですとか、そうしたことを適切に取り組んでいきたいと考えてございます。

○吉川委員 提案といいますか、資料にある地域の声というところがすごく読みやすく、事業が本当に地域の方の役に立っていると感じたところですけども、例えば、このようなアンケートを今後継続的に続けて、もし利用者が要望することがあれば改善するとか、

数値的に５段階評価の良くなった、悪くなったという意見を聞き取ると、今後につながると思いました。

○事務局（佐藤） 道路を利用されている方の声は非常にインパクトがあることから、その声の実態を深く調べていくという調査を行って、事業が部分供用や完成した際に、開通の効果と併せて世の中に発信していかなければならないと思っておりますので、今後も継続的に行っていきたいと思えます。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○加藤委員 石狩市の加藤です。よろしくお願いします。

４件の道路事業をご説明いただいて、そのうちの苗穂交差点、小金湯拡幅、当別バイパスの費用対効果の関係ですけれども、計画時の再評価時点から今回の事後評価時点で、私自身の肌感覚からいけば、非常に厳しめの評価が出ています。道路をユーザーとして利用する者の感覚として、また、事務局の方から説明のあった様々な指標も、全てのもので整備効果が出ている中で、なぜ費用対効果が低いのかを考えると、結果的には総費用が割引率を用いて基準年の価格に換算されたことで総便益よりも大きくなっているところが主な理由だと思います。これは委員としての立場なのか、首長としての立場なのかもありますが、私どもは国道３３７号も含めて便益性が非常に上がっていることを感じておりますから、総費用、総便益の割引率という基準年の換算の仕方について教えていただきたいと思えます。

○蟹江委員長 いかがございましょうか。

○事務局（佐藤） 現在、国土交通省本省の事業評価に関する研究会で評価手法の検討が進められてございます。社会的割引率の４％というのはもう１５年以上前に設定されており、物価変動などを考慮しますと、いろいろな見方をしていくべきではないかという意見も、議論されているところです。

そのようなことを踏まえますと、少し厳しめの評価結果ですけれども、今後、少し幅を持った見方ができるような環境になるような動きがございますので、今後の状況を注視していきたいと思っております。

○蟹江委員長 社会的割引率は、毎度、必ず話題になるところでございまして、ずっと固定のままでいいのか。特に、昨今の経済的な状況を考えると、同じ一律のルールでやっていると、次から次へと厳しい数字が出てくるのではないかと、そして、実態を反映していなくて、乖離してしまうのではないかとという心配を、私自身もしております。ぜひ積極的にこの部分の見直しを進めていただくことが必要かと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

○岡田委員 先ほどの吉川委員の二つ目の質問とも少し関わるのですけれども、事業の効果について少し要望があります。

今回評価する事業は、ほかの事業と比べると特に効果を実感できる事業だと思います。

個人が生活のために使っていたり、企業が様々な物品を移送するために利用したりと、

かなり多様な方が利用されていると思いますが、せっかく造った道路の効果を最大限にするために、もう少しできることがあるのではないかと感じました。

具体的に申し上げますと、救急搬送の安定性が向上したというのはとてもいいことだと思うのですが、小さなまちでは救急車が1台しかなくて、都市部に救急搬送する際には、行きの救急搬送時は信号とか全く関係なく移動できるけれども、帰りは患者さんを乗せていないので通常の車と同じように戻るため、地域に救急車がいらない時間が結構あるというようなお話を伺いました。

そういった場合に、救急車が戻るまでの間に地域で何か起きたらということを考えると、帰りもスピーディーに戻れるような工夫が求められるのではないかと思います。

もちろん開発局の方が直接できることではない部分もあると思うのですが、利用される方が道路の使用で最大の効果が得られるような方法を取るために、お互いに情報交換とか意見交換をしていただけたらと思います。

○事務局（佐藤） 今、おっしゃっていただいた話題は、全国的な課題にもなっておりまして、いわゆる地方部から高速道路を利用して札幌市内へ搬送するみたいなケースもございます。そうしたケースでも、搬送時は高速道路を利用して帰りは一般道を通するという話も確認しています。

様々な世論、新聞報道などでは、救急搬送の帰りも高速道路を利用できるようにという声が高まってきていると伺っております。それを含めて、いわゆる僻地医療という部分も、照らし合わせながら考えることが重要な観点だと思います。

○蟹江委員長 大事な視点ですね。

ほかにいかがでございましょうか。

○鈴木委員 2点あるのですが、苗穂交差点の件を取り上げさせていただきますと、資料2-2（1）11ページで事故が減少しているというのは、先ほど吉川先生がおっしゃっていたように、全国的な比較との中でという効果、あるいは、全体的なトレンドとの比較をすると、より説得力が増して、それには私も大賛成です。全国で約5割減少しているという数値との比較でもいいのですが、類似の交通量を持つ全国の道路での値との比較というほうがより正確だとなり、実際にどう効果が出ているのかを示すことで説得力が高まると思います。

二つ目は質問ですが、B/Cを見る際に、事故減少便益というものがあって、便益全体の割合で見るとすごく小さい値ですが、非常に重要な部分だと思うのです。事故減少便益を計算するときは、交差点近辺で起こっていた事故の件数が減ったというだけの便益で見ているのか、あるいは、それ以外の地域にうまく波及したことによって事故も減少しているという広い範囲でのものも含んでいるのか、どの範囲の事故減少便益を見ているのか、教えていただきたいと思います。

○事務局（佐藤） 事業の単位で事業の効果、便益の算出をしておりますので、事業の単位ごとになっております。

実際に起こっている事業区間での対比ということを基本として便益算出されております。

○鈴木委員 私は、つい最近、北広島から自宅に帰るときに、高速道路が止まって、国道12号を通ったのです。昔だったら、ここの交差点はすごく混むのが分かっていたので、恐らく、皆さんは苗穂交差点を抜けるために、ほかの細かい道を通ったり、南郷通を迂回したりしていたと思うのです。それを考えると、これができたことによって南郷通やその周辺の交通の渋滞が減っているということに加えて、事故もかなり減っている可能性があるのです、相当重要な効果かと思います。

○大槻委員 先ほどの加藤委員の話の続きになるかもしれないのですが、結局、今の評価はB/Cに縛られているのです。B/Cを1以上にすることが目的ではなくて、道路というのは社会基盤で、特に開発局で整備する事業というのは幹線道路です。そこにB/Cを前面に打ち出してくること自体が妥当なのかどうかという疑問が一つです。

便益とか防災という評価のほうが本当は一次的にあって、二次的な評価として経済的に見てもこの効果は結構大きいという扱いではないかと思っています。

事業の妥当性をB/Cで縛って、この数字が今の人口減少や車の台数とかいろいろ考えていくと、数字は悪くなるほうに行きますね。そうではなくて、社会インフラ基盤としての必要性は、当然、つくるときに十分議論されてやっているわけですから、完成した事業は、どういう効果があって、本当に妥当だったかというところの評価ができていればいいと思うのです。

それから、事後評価の在り方というのは、むしろ報告のみでもいいのではないかと思います。

○事務局（佐藤） 貴重なご意見をありがとうございます。

○蟹江委員長 確かに、係数化し過ぎると逆に真実を見失うところがあるのです。特に今回、札幌に住んでいる方は実感としてよく分かる事業なので、出てきた数字と実感との乖離が大きいため、改めてこういうご意見が出たのではないかと思います。

特に、最後に大槻委員がご指摘になったように、今後はどうしても全体として便益が縮小していく傾向は否めないもので、同じルールのままですと、少し真実を見失う可能性もあるということを心して対策をお考えいただいたらよろしいのではないかと思います。

これは、事業に対する評価ということではなくて、今後、評価をする場合のルールを少し見直していったらいいかという意見だと思います。

もう一つは、B/Cで評価しないのは防災事業ですね。これは大変結構だと思うのですが、原則、B/Cを外しているのはそこだけですか。

○事務局（佐藤） 現時点では、防災事業のみです。

○蟹江委員長 これは逆に、係数化だけだと真実を見失うと申し上げましたが、例えば港湾などは、災害時のことも含めてベネフィットを計算していたりしますね。避難港として利用する場合とか、物揚げ場がずれたときにどのぐらいの移送費がかかるかというような

ことも計上しているはずなのです。

今回評価した雄冬防災は、道路が途切れると本当に陸の孤島化するようなところであるため、道路が途絶えたらどのぐらい深刻な影響を与えるかというのを、今はマニュアルになくても、少し便益として見積もってもいいのかなという気がします。

ほかはいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 それでは、今回の道路事業事後評価4件でございますが、事業4件に対する評価ではない指摘が出ましたけれども、事務局案の事後評価結果が妥当ということで皆さんの意見は一致しているかと思いますが、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、当審議委員会では、事後評価の内容について事務局案妥当という判断をさせていただきたいと思います。

次は、港湾整備事業に関わる3事業でございます。こちら、いずれも事後評価の案件となります。

まず、事務局から説明をしてください。

（２）港湾整備事業の事後評価について

①室蘭港崎守地区道路整備事業

②苫小牧港東港区中央水路地区国際海上コンテナターミナル整備事業（耐震）

③函館港万代中央ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業

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

○蟹江委員長 ありがとうございました。

ただいまの港湾事業3件について、皆様方からご質問、ご意見をお願いします。

○岡田委員 一つ目の室蘭港の道路整備事業について、事業の内容そのものというよりも、どんなふうに分業されているのかというのがちょっと気になったのです。

港湾の整備事業の中で、ここは道路ということだったのですけれども、恐らく港湾に直接関係があるということで道路もということだと思うのですが、そうだとすると、どこからと線引きされているのか、ちょっと教えていただければと思います。

○事務局（大山） 港湾整備事業としましては、港湾法に基づいて事業を推進しているところでございまして、その法律に基づいて港湾区域が設定されているところでございます。

特に、内陸部につきましては、臨港地区という形で区域の整理がされておりました、その臨港地区内にある臨港道路で、特に、港湾関連車両が主に利用するような道路につきましては、港湾整備事業として道路整備をしているところでございます。特に、港湾で臨港道路を整備する場合、コンテナ、バルク貨物も含め、トラック車両もかなり通過しますの

で、それが国道や高規格道路に接続して道内各地へ輸送されるということもございまして、そういった国道までのアクセスにつきましては、メインで使うのは港湾関係車両ということもございまして、港湾事業としてしっかりと整備をしていくというのが今の実態です。

○岡田委員 ありがとうございます。

そう考えると、港湾事業の対象になっている道路が一般の道路につながっていくということだと思うのですが、相互に事業の内容についてご相談されるとか、意見を交換されるということはやっていらっしゃるのでしょうか。

○事務局（大山） 港湾整備事業としては、やはり物流の拠点という機能になっておりますので、まず、そういった物流網を確保するというところが一番かと思っています。

ただ、物流機能を確保したところで、背後につながっていないと意味がないところではございますので、道路整備事業が進められているところに、どうやって接続して、どういうふうな利用、また、道路整備事業の効果によって背後圏もかなり拡大していくところではございますので、そういったところをしっかりと情報共有させていただきながら、どういった効果を見込めていくか、また、今後どういうふうな動きになっていくかというところもししっかりと検討して、事業も進めていっているような状況でございます。

○蟹江委員長 連携はちゃんと取れているということですね。

○相浦委員 まず、室蘭港について、岡田委員のご質問に類する質問をさせていただきたいと思います。

海と陸路をつなぐ最後のリンクの強化、物流の効率化、安全性の確保という意味で、本事業自体の重要性を疑う余地は全くないと思います。先ほど来、議論になっていますB／Cの話もありますが、それに含まれない効果も非常に大きいと思います。

平時、災害時を問わず、安定的な輸送強化を実現する上で、重要物流道路に認定された道路に関しては重点的な強化施策・支援をするという枠組みがありますが、その枠組みと本事業の連携をもし今取られているようであれば、教えてください。もしないようであれば、連携を図って、北海道全体の物流ネットワークの強化を進めていただきたいと思います。

○事務局（大山） 平成30年に道路法の改正で重要物流道路が指定されて、北海道内でも各地域で指定されている状況でございます。重要物流道路につきましては、北海道内の重要港湾全てにおきまして、各埠頭とつながるような形でしっかりと指定がなされているところもありますので、そういった関連の法律も含めて、今の情勢も含めながら、物流をしっかり維持活性化させていくために、各分野でしっかりと取り組みが進められていると認識してまいりまして、我々としても、そういった施策をしっかりと見ながら、うまく取り込んでいながら、事業も法も含めて物流機能の確保という観点でしっかりと進めていきたいと思っています。

○相浦委員 先ほどの道路事業での議論に類する話になりますが、海上輸送に多くの物資の出入りを依存している北海道にとっては、港湾の整備というのは非常に重要です。です

から、B／C以外にもいろいろ考慮すべき効果があります。例えば、物が移出することによって他の地域へ波及していく効果や、北海道の産業への効果も絡めて、道路事業と同様に、評価の方法を考えていただければと思います。よろしくお願いします。

○事務局（大山） おっしゃるとおりでございます、港湾整備事業は、B／Cという観点で言うと、直接的効果しか盛り込めないというのが実情でございます、道路も港湾も一緒だと思うのですが、道路整備事業、港湾整備事業を行うことによって、ストック効果は発揮できているのは間違いないところではございますが、こういった事業評価ではなかなか盛り込められていないというのが実態なのかと考えています。

ただ、先ほど道路の説明がございましたけれども、今、本省のほうで再評価も含めて、B／Cに限らずどういうふうな評価をしていくべきかという議論がなされていますので、そういった議論の過程も見守りながら、我々としてはストック効果も含めて、こういった港湾整備、道路整備も含めた各社会基盤整備が地域社会に役割を果たしているということをしかりとPRをしていくことは今後も必要かと考えています。

○蟹江委員長 ほかいかがでしょうか。

○吉川委員 最後の函館の事業で、資料3－4の（1）、7ページのところですが、この事業は見直しをかけて約11億円の減をされているということで、見直しはかなりご苦労されたのかなと拝見できます。当初の予定で、中央ふ頭のところに巡視船が停泊する予定だったということで、当初の予定の考え方と見直し後、万代のほうに移った経緯について教えていただけますか。

○事務局（大山） 当初の予定といたしましては、資料の3ページをスライドで映していますけれども、中央ふ頭地区の先端のところに巡視船が着くような計画で事業を進めてきたところでございます。

この中央ふ頭地区の背後に、まさしく海上保安庁の庁舎が立地しておりまして、そここの利便性という観点から、中央ふ頭地区での巡視船を母港として使うような形を考えていたところでございます。この函館港の上空写真を見ていただければ分かると思うのですが、万代地区の右側の岸壁に着いているような状況で、港外に出港する体制を考えたときに、港外で、事故があった現場などにどれだけ早く着けるかというところでは、万代地区のほうが事故現場などにすぐ駆けつけられるという実情もございまして、海上保安庁でしっかりと検証を重ねて、この万代地区を継続して利用するという事業計画になったところでございます。

○吉川委員 それでは、海上保安庁のほうでは詳細まで詰めていなかったところを今回詰めていただいて、減になったという考えでよろしいですか。

○事務局（大山） おっしゃるとおりでございます、言い方が難しいところもあるのですけれども、海上保安庁の全体の効率化というところと、船長さん、船員さんというところでしっかりと緊急出動をしていく体制を取るところと意見のすり合わせがなされて、このような形で最終的な決着がついたのかなと考えているところでございます。

○吉川委員 とてもよいほうに動いていると思いました。ありがとうございます。

○蟹江委員長 ほかはいかがでしょうか。

私から一つ、苫小牧で耐震強化岸壁も整備したし、ガントリークレーンも免震化を図ったということです。これは、港湾構造物としてはベストを尽くしたというか、やれることをやっているということだと思うのですが、胆振東部の地震のときに1週間止まったというのは、港湾の整備事業とはまた別の次元の何かがあって動かなかったのか、その理由を教えてください。

○事務局（大山） 港湾の機能としましては、岸壁もしくは荷役機械、航路、防波堤等があるのですが、今回、地震による大きな被害はなかったのですが、背後のヤードの部分において少し液状化が発生してしまったということで、その運用がなかなか難しかったというところがございます。

○蟹江委員長 今は、例えば、岸壁に関しては耐震強化も図っているけれども、今のような液状化の話になると、耐震化した岸壁に限らずほかのところでも起こり得るわけで、それは、今、何か対策を取られているのでしょうか。

○事務局（大山） 液状化対策という観点では、もちろん港湾背後地のこういった事象も起きましたので、ある程度対策をしていかなければいけないと考えているところですが、液状化したところも含めて、すぐに復旧ができたところがございます、1週間で機能回復ができたところが実情かと思っております。ただ、岸壁機能として被害が起きてしまうと、船を着けられないことになってしまいますので、復旧期間に相当の時間かかるところもございます。

今回については、物流の基盤となるような岸壁、荷役機械に被害がなかったというところで1週間ほどで復旧ができたと思っております、今後、蟹江先生のご指摘も踏まえまして、いわゆる背後地域も含めた耐震もしくは災害対応性といったところも含めてしっかりと検討していきながら、こういった対策を取れるのか考えていきたいと思っております。

○蟹江委員長 どうもありがとうございます。

せっかく整備したからには、いざというときに使える。まさに多様性といいますか、その確保が大事だろうというつもりでございました。ぜひご検討をよろしくお願いしたいと思います。

ほかはいかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 今回の事業は、いずれもB/Cは特に問題ございませんし、委員会としては事務局案の事後評価結果が妥当という判断でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 どうもありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。

本日最後の案件は、水産基盤整備事業の事後評価でございます。

準備ができたなら、説明を始めてください。

(1) 水産基盤整備事業の事後評価について

①東浦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4-2(1)を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆さんからご質問、ご意見をお願いします。

○相浦委員 何年か事業評価審議に関わらせていただいておりますが、漁港の整備というのは、極論かもしれませんが、その地域の存続により密接に関わっているインフラの整備であると認識しております。

本日はB/Cに関連する議論が盛んに交わされていますが、これまで審議させていただいた漁港の話は、B/Cがギリギリの水準で、何とか理由づけされていたのに対して、本事業は、B/Cから判断しても、地域を活性化する良い事業だったと思われます。

一方で、本事業におけるB/Cは、ホタテの生産額の単価上昇という点に支えられている値でもあります。今後、地域を支えるインフラ整備という観点からは、今回のように生産単価の大幅な上昇が見込めない他の漁港についても、地域での重要性を含めた評価、審議をしていかなければならないと思いました。

そういった観点からも、本日の道路事業について、吉川委員から利用する皆さんを対象としたアンケート調査が有効ではないかというご発言がありましたが、漁港などの事業審議にも加えていくと、今後の審議において、地域での重要性をより明確にした評価が可能となるのではないのでしょうか。

○蟹江委員長 何か追加はありますか。

○事務局(佐々木) 今回の評価につきましては、まさに今の説明がありましたとおり、ホタテといった、いわゆる生産が上昇しているようなところでの漁港ということで、少し美しいB/Cがここで出たのではないかと思います。一方、オホーツク海のほかに太平洋、日本海がありますけれども、日本海などは、地域としても疲弊して漁業も衰退している状況があるのですが、そんな中においても、今後の水産庁における長期計画の次の展望として、つくり育てる漁業とか、そういうところにしっかり力を入れていこうということが意見として出ていますので、そんな施策を北海道でもしっかりと対応していきながら、しっかりと効果が出るような整備をしていきたいと考えております。

また、2点目のアンケート調査は、非常に重要な視点でありまして、特に、我々が一つの事業評価を今回説明した中で、衛生管理対策による単価の上昇がありますけれども、CVMとかAHPという統計的な消費者アンケートも含めて、どのぐらいの価格上昇だったらお買い求めしますかとか、そういうところを少し精力的に取り組んでいるので、今後それを相対的に事後評価した上でも、関連産業とか消費者にアンケートを取って、定量的に

うまく表せられないものもアンケート結果によって効果をしっかりと示せるような資料づくりを今後もしていきたいなと思っています。

貴重なご意見をありがとうございました。

○蟹江委員長 ほかはいかがでしょうか。

○鈴木委員 最後の全体のまとめのときに発言しようと思って待っていたのですが、話が非常に関連するので、ここで発言させていただければと思います。

まず、この事業については、B/Cはしっかり出ていますので、これについては妥当だと考えています。

先ほど来出てきているB/Cの考え方の話は、今、AHPのこともおっしゃっていましたが、私も20年ぐらい前に自分の学位論文を書くときにまさにそれを使っているやっていたのですが、2000年に道路投資の評価に関する指針検討委員会というのがあって、まさに、単純にB/Cだけで評価できないものをできるだけ総合的に数値化して、利用者のアンケートを取ったり、例えば、地域経済の活性化効果とか、地域の産業育成効果とか、定量化できないものもアンケートを取ったりしながら、価値基準も入れながら、できるだけB/Cと似たような数字でちゃんと評価できるシステムが20年前に実はできているのです。

ですから、これからの日本は、いま一度、そういったものに立ち返って見る時期が来るのではないかと思います。特に、人口減少とか少子化がかなり先行している北海道が今直面するのは、近い将来の日本も同じような状況になるとすると、B/Cというのはある1個の基準であるので、多基準でいろいろなものを見るということをしてできるだけシステムティックにやってくということを我々もやっていったほうが絶対にいいだろうと、この議論、かつ前回の橋本部長の議論も伺った上で、特にそういう時期に来ているのではないかと感じます。過去のいいマニュアルもあるので、一回、それを見返しつつ、これからの日本の状況に合ったものにしていくというのを議論の方向性にしていったほうがいいと感じます。

ぜひ、これも本省の皆様にお伝えいただきながら進めると、よりよい地域づくりにつながるのではないかと感じております。

○蟹江委員長 今、せっかくそこに言及していただいたのでお伺いしたいのは、事業によって向き不向き、適用性の問題があるのかもしれませんが、それを導入していく上で、何か問題になることや隘路になるものは何かありますか。

○鈴木委員 2000年の検討資料を見ると、非常に柔軟に対応できる手法ではあるのですが、今までこういった貨幣タームで何円というふうにかかる費用と、便益で何円という同じタームで、税金1円当たりで幾ら効果が出ているのか、はっきり出ている方法ではあるのですが、こっちの方法というのは、人のアンケートとか、どうしても恣意性が入ったり、完全に客観性を担保することが非常に難しい手法でもあるのです。そういう意味で、その部分は今後適用する上で難しい部分があると思います。

あとは、評価基準も地域によって全然違うものに変えられるのです。北海道には、農産

業が重要だという地域もあれば、違う地域では違う要因もあればとなったときに、基準が地域によって全然違うというものを一律で評価するのは難しいところがあると思います。そこは、適用の際に、かちつとしたマニュアルにはなり切らない部分があり、そこは難しいのですが、それでもチャレンジしていくところかと思います。そこは難しい部分かもしれません。

○蟹江委員長 これは、今回の水産に限る話ではなくて、特にB／Cが出ているものについては、恐らく実感と乖離しているところがあるので、少し全体通して違う指標を入れられるような準備もしたほうがよろしいのではないかとのご指摘でよろしいかと思います。

確かに、まとめに近いところだったかもしれませんが、そのほかいかがでしょうか。

○大槻委員 これは、道の1次産業の経済振興策と一体の話だと思うのです。ですから、港湾の話も、漁場漁港の話ですと、1か所ではなくて、これは結構連なっていますね。やはり、漁業振興策で見たときの港湾整備という位置づけだから、1個の評価というのはなかなか難しいとおもいます。全体の中で、今回はこの整備をやっているけれども、全体としてはこうなっていて、生産高なり経済効果なりがこうあって、切り取ればここ1か所は、今、こうなっていますという評価のほうに分かりやすいというか、そういうふうにしたほうがいいのではないかと感じたのです。

○蟹江委員長 このエリアは、役割の違う幾つかの漁港があって、ホタテが主要の産業だと思いますが、それを構成するのは、この1漁港だけではなく、ほかのものと連携が重要ということはあるのでしょうか。連携を含めた何か全体的な評価みたいなものをされているのか、大槻委員のご指摘はそんなところだと思います。

○事務局（佐々木） 今の事業評価という制度に対するお答えとして……

○蟹江委員長 いや、事業評価を離れての話ですね。事業評価のルールではこの事業についてやればいいのかと思うのですが、今のご指摘は、このエリアで考えたときお互いに役割分担をしているとか、エリア全体の産業構造を考えたときに、ここはこの役割があるとして、ほかの漁港との連携といったところで何か評価をされているかということかと思うのですが、補足があれば言ってください。

○大槻委員 B／Cもそうですが、経済振興策とか政策と一体の中で当然動いているわけですね。ですから、東浦を見ればこういう評価になるけれども、このエリア全体で見れば、先ほどのホタテをいつ送っていくというのはほかの漁港も絡んでいるわけですね。ですから、その中での整備として今回はこうなっているけれども、全体はこうですよという話がどこにも出てこないのです。そういう全体の見方の中での今回はこういう評価ですけども、全体ではこうですよというのが経済振興や便益のところを含めて、そういうものがあつたほうが分かりやすく、評価もしやすいのではないのかと感じました。

○事務局（佐々木） 例えばですが、今、水産庁が政策として掲げている長期計画の中には輸出戦略とか先ほど言った消費者に対しての衛生管理対策というのが大きな柱になっています。その中で、例えば、北海道を海域ごとに見たときに、こういうホタテが主力のよ

うなところは、輸出戦略も含めて、今回の東浦というか宗谷海域、オホーツク海域であれば、E U H A C C PというEU向けにどんどん輸出をしていきたいと思いますというのが一つの大きな柱になっていまして、そういうところを施策の目玉に打ち出しながら、東浦でもしっかり衛生管理を一つの漁港としてやっていきたいと思います。それ以外の漁港でも、同じような工程でやっていきたいと思いますというのが一つの施策と言えるのではないかと思います。

一方で、先ほど言ったように日本海は、磯焼けとか漁業の高齢化というのが一つの大きな課題になっていますので、全体のエリアとしては、つくり育てる、例えば、ウニなどをつくり育てながら、陸上でも養殖できるようなものをしっかり立ち上げていまいしょうとか、そういう施策の下でそれぞれの漁港がそれぞれの役割に応じたものをしっかり基盤整備としてやっていくというのが大命題の中で、今回、東浦漁港が一つホタテということで、お示した例ではないかと感じております。

○蟹江委員長 私なりの理解で言うと、水産行政の上では日本海側とかオホーツク海、太平洋とそれぞれの特徴を生かした施策を行ってゴールの方向があるのだと。その一環でこれを行っているというふうに、今、私は理解をしましたがけれども、もしかしたら、こういう整備を、特に鳥のふんの被害の話もありましたけれども、特定のところだけに整備が進められると水揚げが偏るとか、そこだけを見ているとすごくプラスメリットがあるけれども、地域全体ではバランスが悪くなるとか、そういうことも含めて全体の振興策として捉えていますかという指摘だったと思うのです。今のお話だと、エリアごと、太平洋とかオホーツクとか日本海側で、それぞれの特徴を生かして対策を取っていると聞こえたのですが、間違いはないでしょうか。

○事務局（佐々木） 基本的には間違いはないのですけれども、ある特定のところで水揚げが上がるとか、それは開発局が進める水産基盤の中ではあってはいけないことだと思いますので、そこは、全体のバランスを見ながら、しっかり整備をしていくということで進めているという理解でよろしいかと思います。

○事務局（渡邊） 水産課長でございます。

今の関係で発言をさせていただければと思います。漁港には、それぞれ大きさと言いますか法律によって、1種から4種まで種別が分かれていまして、地先の漁業を主にやっているような漁港、陸揚げを拠点的にやっているような漁港と、いろいろな役割がある漁港がございます。こちらの東浦は、4種ということで避難などの位置づけで指定をされているところですが、やはり陸揚げの拠点的な存在であることには間違いありませんので、そういったところではほかの漁港との役割分担みたいなものは、そういった漁港の指定の状況ですとか役割分担をしながらやっているところでございます。

○大概委員 私が言いたかったのは、将来、この次に整備がどこかの漁港が近くに出てきたときに、単独での評価というのは、例えば、今回はすごいB/Cが良かったけれども、次はなかなか厳しいねとなったときに、その群で評価することで全体を推進していくとい

う評価の見方のほうが、参考値でもちゃんと救済的な部分で大きく見たほうがいいのではないかという意味です。

○蟹江委員長 分かりました。

ほかにありませんか。

○鈴木委員 私は、北海道内の各地域の出生率みたいなものを全部調べてみたら、明確に高い地域があって、海岸沿いの漁業が盛んな地域では1.9ぐらいのところが結構多いのです。もしかすると、ある程度稼げるような基盤をつくると、それで経済的に潤うということが出生率の低下を食い止めるような効果が出てくる可能性があると考えたときに、定性的な効果の一部として地域の人口減少を食い止めるような効果もあるのだという辺りがもし見られれば、非常に重要なファクターになるという気がします。

今後は、調べて、もしそういった効果が出そうだった場合には、そういった観点もぜひ入れていただけると非常に参考になると感じました。

○蟹江委員長 そうですね。

今回は、東浦地区の人口推移も低迷していたのが、V字とは言わないけれども、回復しつつあるし、組合員数も一定量数を保っているということで、持続可能性という意味では、数字の上でもその傾向がかなり見られます。いわゆるB/Cにはのらないファクターかもしれないけれども、持続可能性というのは実はすごく大事な見方かと思いますので、こういうところは、数字に出ないけれども、アピールしてもいいところではないかと思いました。

○岡田委員 今日のご意見の多くは、評価をどうするかという見直しも含めて、B/Cだけではなくて、ほかにもっと多様な評価の方法を検討すべきではないかという内容だったと思います。このような委員会の中でもそういう意見がたくさん出ているような気がしますし、恐らく本省や他の省庁でも同様だと思いますので、そのような内容を少し我々にも教えていただけると、議論の取っかかりになると思いました。

今日も出てきましたけれども、定量化できるものとできないもの、定性的にしか見られないものもありますし、直接的な効果ともう少し広げてみて、間接的にも効果を見ていく必要があると思います。ただし、それらの効果をどこまで見るのかということのも悩ましいところではないかと思いました。

以上は感想です。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 東浦の事業については、特に、B/Cが明確に出ていて、皆さんのご意見も非常にポジティブなものだったと思いますので、この委員会としては、事務局案の事後評価結果について妥当ということによろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 では、そのようにさせていただきます。

3. そ の 他

○蟹江委員長 予定していた全ての案件の審議が終わりましたが、事務局から何かございますか。

○事務局（米津） いいえ、特にございません。

○蟹江委員長 それでは、本日の議事はこれで終了させていただきます。

事務局にお戻します。どうぞよろしくお願いいたします。

4. 閉 会

○事務局（米津） 長時間にわたるご審議をありがとうございました。

本日をもって今年度の事業審議委員会は全て審議終了でございます。1年間、お疲れさまでございました。

本日も含めまして、いただいたご意見、事業そのものの実施に直接関わるものにつきましては、しっかり参考にさせていただきながら、事業を進めていきたいと思っておりますけれども、顧みますと、今日もそうでしたけれども、事業評価の制度そのものに対する非常に前向きなご意見が多かったと認識しております。我々単独で処置できるものも多少はあるかと思っておりますけれども、本省とも情報共有、連携調整をしながら引き続き検討を進めていきたいと思っておりますし、特に、定量的というよりも定性的でもいろいろと効果を表現できるのではないかというご意見が非常に多かったと認識しておりますので、そこについては、来年度の事業評価の際にもいろいろと参考にさせていただければと思っております。

来年度につきましては、改めて予定等を共有させていただきたいと思っておりますので、引き続きご指導のほどをよろしくお願いいたしますと思います。

それでは、以上をもって、本日の事業審議会を終了させていただきます。

1年間、どうもありがとうございました。

以 上