

令和5年度

北海道開発局事業審議委員会（第4回）

議 事 録

日 時：2024年2月2日（金）09:58～11:47

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（遠藤） 定刻より少し早いですが、皆さんおそろいのようなので、ただいまから、令和5年度第4回北海道開発局事業審議委員会を始めます。

審議の開始まで進行を務めさせていただきます北海道開発局開発監理部次長の遠藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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、こちらをご参照いただければと思います。

なお、委員会終了後、北海道開発局のホームページにおきまして、資料を公表いたしますので、必要に応じましてご確認いただければと存じます。

それでは、タブレット端末に保存されている資料を確認いたします。

ファイルは全てPDFデータで保存されており、ファイル名の頭に01から17まで番号をつけております。ご審議いただく事業を事務局から説明する際は、資料番号に（1）とついている資料を使って説明いたします。

資料の不足、タブレット端末の不具合等はございませんか。

審議中でも構いませんので、何かございましたら事務局にお申しつけください。

本日、ご都合によりまして、鈴木委員がご欠席で、9名中8名の委員のご出席をいただいているところでございます。委員の過半数のご出席をいただいておりますので、北海道開発局事業審議委員会の運営要領によりまして、本日の委員会が成立していることをご報告申し上げたいと思います。

それでは、以降の進行は蟹江委員長の進行で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 皆様、おはようございます。

それでは、議事次第に従いまして、本日の審議を進めていきたいと思っております。

本日の審議対象は6件ございまして、全て事業完了後5年が経過した事後評価です。

最初に、道路事業5件ございまして、これを3件と2件に分けて進めていきたいと思っております。

まずは、門別厚賀道路、釧路外環状道路、富良野道路の3件について説明をいただいて、皆さんからのご質問、ご意見等をお願いしたいと思います。

それでは、事務局から、3事業について説明をお願いいたします。

（1）道路事業 事後評価結果準備書の審議

①日高自動車道（一般国道235号） 門別厚賀道路

②一般国道38号・44号 釧路外環状道路

③旭川十勝道路（一般国道38号） 富良野道路

(上記事業について、事務局より資料2-2から資料2-4を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、この3件について皆さんからご質問、ご意見をお願いしたいと思います。

○岡田委員 3件ともに共通することで、1件目でご説明いただいたのですが、フルネットと事業化ネットを比較するとその二つにどんな違いが出るのですか。

○事務局(小林) 現在未事業化の区間も全て整備が行われた場合というのがフルネットでございます。フルネットと現在の事業化ネットは、評価の時期により計画交通量の考え方に変遷がございますが、全線整備されたほうが規格の高い道路に転換される要素が高くなりますので、フルネットのほうが計画交通量は高めに出る傾向と考えております。

今現在、整備中のもの、開通しているものだけで評価しなさいというのが事業化ネットという考え方になっておりますので、計画交通量だけを見ると厳しめかなと考えております。

○西川委員 この数字を見て何かを考察することはかなり難しいと思ったので、両方併記することはできないのでしょうか。

○事務局(小林) 再評価のご議論の中では、道路の場合は3便益というものがあって、それを一つの指標として、その中でもいろいろなご意見をいただいております。一つの費用対効果を算出する上で計画交通量や要した事業費、かかっている年数などでB/Cを算出するものですから、その時々々の制度上の出し方として計画交通量も今の数字で出させていただいているところでございます。

西川委員からご意見をいただいたように、両方出せばいいのではないかというような考え方もあろうかと思うのですが、評価の仕方としてはまずは事業化ネットで整理させていただければと考えているところでございます。

○西川委員 B/Cの根拠としてはこれですということですね。それは分かるのですけれども、この比較がなかなか難しいですよ。

○事務局(小林) 事業化ネットの計画交通量やその他の整備効果によって事業を行った効果をしっかり得られますということをこの評価の場では説明させていただけたらと思います。

○蟹江委員長 ルール上、当時の計画交通量が今はこうで、その比較は出ているのだけでも、比較対象として同じ前提のものが参考であったほうが、より説得力のある分かりやすい資料になるかなと私は思います。

○事務局(小林) ご意見を参考にさせていただきます。

○蟹江委員長 ほかはいかがでしょうか。

○加藤委員 石狩市長の加藤です。

富良野道路の8.3キロメートルが開通していますが、交通転換があまりされていないように思います。先ほどのご説明では、富良野北道路5.7キロメートルができれば、よ

り交通転換するという意味では、富良野北道路の整備を一生懸命やっていただきたいので、その進捗状況を教えていただければと思います。

○事務局（小林） 今、加藤委員がおっしゃったとおり、富良野北道路も進めているところですが、まだ開通年度の公表などには至っていない状況です。一日も早く、何年に開通できますと言えるように事業も進めていきたいと考えております。

○事務局（坂） 富良野北道路も今しっかり進めているのですが、北側に位置する中富良野から上富良野の地域についても、地域として高規格道路延伸の期待感が高まっていて、昨年度から計画段階評価を進めているところでございます。

○蟹江委員長 ほかにございませんか。

○吉川委員 全体的に言えることですが、交通量が減っているということで、コロナ禍の影響で交通量が0.9掛けになったというのは十分分かったのですけれども、一方で、産業や農業、水産が出荷しやすくなったとか、輸送ルートが確保できて、結果的に販売価格が上昇しているということですから、産業に関連する車は結構利用していると予想できます。減少している交通量の内訳は、それぞれ一般車なのか、産業に使われている車なのか、救急なのか。その内訳は、もしかしたら産業が増えていて一般車が減っているというようなデータになっているのか、交通量全体でB/Cで評価すると思うのですけれども、内訳がもし分かれば教えていただけますか。

○事務局（米津） コロナ禍の影響を分析すると、一般車は減少しているのですが、大型車やいわゆる産業用の交通量はそんなに極端に減っていないというデータがありました。

日高自動車道や富良野道路は割と観光目的や一般の方、普通乗用車が通る率が高いと思っていて、逆に、釧路は水産物の輸送を考えると、産業関連の大型車が通る率が高いだろうと推測されますので、その結果が出ているのかなと思っています。

○吉川委員 根拠資料だと、乗用車や小型貨物、普通貨物に分かれていて、細かくは出ていないので、ただ単純に交通量が減ったから悪いではなくて、実際には一台一台価値が違うとか、産業で運ぶとかなり効果があると思います。今後、モニタリングする上でかなり細かい作業になってしまいますが、車種やナンバーを見れば、レンタカーや貨物が判別できると思うので、そういう評価をやっていくと、より効果ははっきり解かるかと思えます。

ただ単純に交通量が下がったから駄目だというわけではないということはコメントさせていただきます。

○蟹江委員長 評価の仕方が進歩していくといいなと思います。

ほかはどうでしょうか。

○千葉委員 北海商科大学の千葉と申します。

ご質問させていただきたいのは、一番初めに説明があった門別厚賀道路についてです。

この道路に並行する現道は、先ほどのご説明にあったように津波が来た際に7割が浸水してしまうということで、今回の能登の地震災害を見ていると潰れてしまったときにどこ

に迂回するののかということとは、とても大事なところだと思って伺っておりました。

迂回させる道路は、説明資料13ページ左側の図面の紫色の線という理解でしょうか。

○事務局（小林） そのとおりでございます。

この道路が整備されていなければ、こういった迂回の仕方をしなければならないのですが、この道路は津波につからない高さで整備しておりますので、こういった迂回をすることなく、先線へたどり着けます。

説明資料13ページの右側に、整備前と整備後の緊急啓開ルートの効率化のイメージも示させていただいているのですが、このような形で、途中、途中、インターチェンジも整備しておりますので、そういった最寄りのインターチェンジから浸水している区間についていち早くアプローチできる、そういった状況になっていると考えているところでございます。

○千葉委員 この道路の重要性は理解しますが、厚真や鶴川となると、インターチェンジも海岸沿いにあるので、それが本当にうまく機能するのか、大変気になるところですが、その辺はどのようなイメージでいるのかをお伺いしたいです。

○事務局（小林） まず、日高自動車道は、今回の門別厚賀の区間が開通しておりますが、その手前の厚真や鶴川も既に開通しております、ここも津波につからない高さで道路整備をしております。

また、構造物についても、その時点での耐震基準に合わせて、構造物の耐震補強もしっかり進めているところですので、今回ご説明した区間と同じような機能を持った道路として災害時の役割を果たしていくというところでございます。その先につきましては、現在、厚賀静内道路と静内三石道路の東静内というところまで事業を進めているところで、その先の三石まで計画段階評価という手続は終わっているのですが、現在、事業着手に向けた調査を進めているところで、この先についても、我々としてはしっかりと必要な道路として整備していければと考えているところでございます。

○千葉委員 もう一点は、今回審議する道路事業のうち、この道路だけが計画時の総事業費よりも安く済んでいます。安く済んでいる理由は、4車線から2車線にするからだったのですけれども、今後、4車線にしていくのに使おうとしている予算の使い方も気になったので、教えていただきたいと思いました。

○事務局（小林） ただいまのご質問ですが、計画時は4車線での整備を計画しております、今、お話しいただいたとおり、その4車線に必要な事業費を計上しております。

現在は、暫定2車線の整備で事業は一度完了しておりますので、今後の交通の状況によって4車線整備が必要だとなった場合には、有識者の皆様にもご意見をいただきながら計画段階で必要となる手続を経た上で、改めて4車線にするために必要な目的や必要な事業費をご審議いただいた上で進める手続になってまいります。

○蟹江委員長 今の千葉委員のご質問に関連しての質問ですが、門別厚賀道路と釧路外環状道路については、構造規格が第1種第2級になっていますよね。設計速度が100キロ

で、恐らく、4車線になったときのことを考えているから、上り、下りの車線の途中には中央分離帯のスペースを取っていないけど、4車線になったときには、設計速度が100キロで運用が80キロにできるようにしてあるのだと思うのです。ところが、中央分離帯がないから、もし、これで完成のままだと、中央分離帯のないままですから、結局、実際の運用は60キロぐらいで終わってしまうかもしれないのかなと。

一方、富良野道路については、構造規格は第1種第3級と設計構造規格は一つ下のランクですけども、中央分離帯があるのです。だから、設計速度80キロだと運用速度は60キロの運用だったと思うのです。

私が言いたいことは、4車線で計画したものが2車線で終わると、対面交通のままになるから、実質的な運用速度は低くせざるを得なくて、逆に、最初から2車線で整備しているものは、きちんと用地を確保して真ん中に1.5メートル分の中央分離帯が取れるから運用速度が高くなる可能性が出てくるのではないかと。規格が下の富良野道路が早い速度で運用できて、規格が上の門別厚賀道路と釧路外環状道路が4車線のつもりでやったけれども、対面交通だから運用速度を抑えなければいけないという矛盾が起こっていないかという質問です。

○事務局（小林） 日高自動車道は、断面的に言いますと、おっしゃるとおり、完成4車線事業の暫定2車線整備ですので、中央分離帯の幅を持っていないような断面ではあるのですが、まず、安全対策としましては、再評価のときにもご説明したワイヤロープをこの道路でも整備しております。ただ、ワイヤロープの整備イコール速度が上がるかということ、また、そこはちょっと違った観点もありまして、長い橋やトンネルの区間は、現時点では分離構造が決まっていないため整備できていないのですけれども、全国的に試行を進めているところがございますので、連続的に安全措置ができれば、速度の見直しは我々道路管理者だけでできるものではないのですけれども、いろいろな状況を見ながら、議論できるのではないかと考えているところではございます。

○蟹江委員長 大事なことは、例えば、第1種第2級という比較的高いグレードで設計しておいたのだけれども、4車線にならなかったがために、実際の運用は、本来目的としたところよりだいぶ低い速度にとどめざるを得ないということになると、それはそれで少しもったいないよねというところがあるのです。

いろいろと工夫をして上手に運用していただければと思います。

○事務局（小林） 承知しました。

○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 それでは、もう2件ありますので、次に進みたいと思います。

次は、上別保道路と襟広防災について説明をお願いいたします。

（1）道路事業 事後評価結果準備書の審議

④釧路中標津道路（一般国道272号） 上別保道路

⑤一般国道336号 襟広防災

（上記事業について、事務局より資料2-5と資料2-6を説明）

○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件について、ご意見、ご質問、コメントを受け付けたいと思います。

○吉川委員 上別保道路の件で、説明資料15ページの災害時の輸送ルートです。

とても重要な効果が出ると思ったのですが、これは前提条件として、海溝型地震が起きたときに、他の道路は壊れるけれども、上別保道路は壊れないで使えるという印象を受けてしまいます。例えば、場所によっては壊れる可能性もあるのかもしれないのですが、他の道路よりも耐震性を強くしているとか、常にリアルタイムでこの道路は使えるような体制にしているとか、特段、防災に特化した対策が取られているのか、それとも、通常どおりなのか、その辺をお聞かせください。

○事務局（小林） 説明資料15ページの図でも示していますように、一次緊急輸送ルートに指定されている区間になっておりまして、この道路だけが特別そういった高規格でつくっているかといいますと、そこは、全ての道路を同じ基準でしっかりとつくっておりますので、必ずしも、この道路だけが高い規格というわけではございません。

ただ、特に海沿いの区域などは津波で浸水してしまう可能性が高いので、この道路が内陸側にあるということで、緊急時にいろいろな先々へ到達するためには有効な道路になっていると考えているところでございます。

先ほどの釧路外環状道路も津波につからない高さという説明をいたしました、そこから道央方面にもつながりますし、こういった内陸側の道路を輸送ルートとしてしっかりと整備することで、根室方面へもいち早く到達できるところでございます。

○吉川委員 分かりました。

ここの道路は、もし何か有事が起きたときに相当重要なところで、相当使えると思うので、リアルタイムで常にここは使えるかどうかのチェックについて、今後、検討されるかもしれないのですが、コメントとさせていただきます。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○相浦委員 北海商科大学の相浦でございます。

5件を総括してコメントさせていただきます。

物流の観点から道路整備について発言させていただきたいと思います。

ご承知のとおり、昨今、特に北海道はトラック輸送力に大きく依存しております。それがこの4月から大分苦しい状況になろうとしているのですが、例えば、流通の拠点である札幌から各地域へ物を届けることのできる範囲、玄関口である港湾から各地域に物を届けられる範囲がどんどん狭まってきます。そういった中で、今日の4件プラス1件の事業で

走行速度を上げて到達できる地域を増やしていくというのは、今後、非常に重要になってきます。

今回、事業完了後、旅行速度が格段に上がっていること自体はすばらしいのですが、そのリンクだけではなくて、その後背地域、例えば、札幌からその事業リンクを通してさらに遠方の地域に到達できることになり、それらの地域へのプラスの影響も大きいのです。こういった事業を積み重ねていただくことは、物流の観点からも非常に重要です。

そういった観点から見ると、先ほどの西川委員のご発言にありました、フルネットでB/Cを求め、それを参考値で出していただくという要望は私も大賛成で、繰り返しになりますが、そのリンクだけではなくて、到達地点の広がりや後背圏への便益も含めて示しておくことで、今後、北海道の道路整備が進みやすくなるのではないのでしょうか。

○蟹江委員長 今のご意見に対して、何かご回答はございませんか。

○事務局（坂）委員がおっしゃったように、北海道の距離を克服するという話の中で、今の物流は当時と違う状況になっているわけですので、今後も社会的な変化をしっかりとご説明させていただきたいと思います。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○千葉委員 今の相浦委員のご意見に追加というか、似たような視点があったので、発言させていただきます。

襟広防災の資料に連続雨量に関する規制緩和のことが載っていたと思います。何時間通れませんでしたよというものが減りましたということがあって、こういう見せ方もいいのですが、どちらかという、生活している目線で、そのうち何日通れなかった、何時間通れなかったという記載があるといいかなと思いました。

なぜそう思うのかというと、通行止めになった時間だけの記載だと行きは通れたけれども、帰りは戻ってこられないという道路になってしまっていないか見過ごしてしまうと思ったので、お伺いしたいところがあります。

先ほどから防災の話をしてばかりで申し訳ないのですけれども、やはり防災の道路のご説明をする際、日常と非日常、災害が起きてしまったときが非日常だと思うのですけれども、そこの両面を記載されるといいのかと思っていました。

○事務局（小林） そういった見せ方も今後のいろいろな評価の場でできるようにしていきたいと思います。

通行止めは、行きは行けたという方も少なからずいる可能性もあります。実際に通行止めをする場合には、道路事務所から近隣の地元自治体へ直接連絡して、いついつから止めます、何時に開きますという話はさせていただいて、町内でも放送などを使って周知されていると伺っているのですけれども、ただ、外に出た方が戻ってくるときにそれが分かるかということ、必ずしもそうではないのだろうなということ、私どもは通行止めの情報は随時インターネットを介していろいろな形で情報提供させていただいているのですが、そういったものも、もっともっと普及できるようにしっかり取り組んでいければと思って

いるところでございます。

○蟹江委員長 今、輪島や珠洲の状況を見ていると、やはりこういうところのいざというときの道路の重要性は認識が広がっていて、改めて、大事さは分かっているのだと思いますので、進めていただきたいと思います。

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 最後に、度々出てくる話で、私もここでも申し上げているから、繰り返しと思われるかもしれませんが、フルネットの話がありました。フルネットを使って評価した当時の社会情勢と今は大分違って、加えて、北海道の場合は鉄道を縮小する方向は間違いなくて、あのときに考えた道路ネットワークの重要性や役割と同じネットワークで考えても、今はもう意味合いが変わってきているだろうと思います。災害の道路啓開の話もそうですが、過去のフルネットはもちろんそれで一生懸命やられて結構ですが、もう一度改めて見直ししていく、地域の情勢を踏まえて重要性をもう一回見直すと、この部分は大事だということが改めて出てくる場所があるのではないかと考えていて、道路整備をする皆さんには、普段の状況を見ての見直しをぜひ努めていただければと思います。

今回、この4月からの物流輸送の問題ももちろんありますので、そういうこともぜひ踏まえてご検討いただければと思います。

皆さんからのご質問、ご意見がなければ、道路事業の5件は、以上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した。

道路事業の5件は、以上で終わらせていただきまして、最後に、港湾整備事業に移りたいと思います。

それでは、釧路港国際物流ターミナルの事後評価について説明をお願いします。

(2) 港湾整備事業 事後評価結果準備書の審議

① 釧路港国際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を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございました。

それでは、釧路港国際物流ターミナル整備事業について、意見をお願いします。

○岡田委員 道路に比べて港湾事業は、個人や個別企業レベルではない産業レベルや地域経済に大きく関わる効果があると思います。今回もコストの削減便益を出されておりますが、もう少し整備効果があるのではないかと個人的に思っています。

例えば、陸上輸送コストについては、港の近くだけのトラックによる横持ち輸送コストしか対象としていませんよね。

○事務局（谷） そのとおりでございます。

○岡田委員 もちろん、全てを金額にして出してほしいというわけではないのですが、企業間連携で1隻あたりのトン数を多くすることで、企業側にとってもコスト削減できていると思うと、その企業にヒアリングを行い、大型船を利用することによってどの程度コスト削減になったのか、精緻な数字が出せなくても企業ヒアリングを基にしたコメントがあるとイメージしやすいなと思いました。

○事務局（谷） 関連企業には、適宜、ヒアリングを行っておりまして、大型船での大量一括輸送により海上輸送コスト削減という面で非常にありがたいというご意見は聞いております。

ただ、一方で、穀物飼料価格は傭船料のみならず、為替など、海外情勢を含めた多様な要因が関わっているので、切り分けて明確な数字としてお示ししにくいものもあり、今回評価では船舶の大型化による運航回数の減少をコスト削減効果として算定しています。もちろん、企業としましては、今回お示しした定量的・定性的効果以外でも実感していると思いますので、この事業をやって終わりではなくて、継続的に投資効果など、企業とのヒアリングを続けていきたいと思っています。

○岡田委員 もっと長期的に考えると、企業にとって、釧路港の周辺に事業所を置くことのメリット、立地の優位性がすごく上がることだと思います。例えば、新しい事業者が増えていくことなどを効果として入れてもいいのではないかと思いますので、ご検討ください。

○事務局（谷） まさにおっしゃるとおり、この事業を進めていくに当たって、民間投資がかなり進んでおります。今時点の考え方として、B/Cの中で盛り込むというところまではしていないのですけれども、そういうようなこともお示しをさせていただきたいと考えています。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○朝倉委員 素朴な疑問ですが、ほかの事業も同じかと思うのですけれども、様々な要因で整備期間が何年延びましたというお話を聞いていると、民間事業者は整備完了の予定時期を目安に事業計画を立てており、それが遅れると結構大変な影響があるのではないかと思います。そこでいつのタイミングで整備期間が延長するというアナウンスがあるのか、質問させていただきました。

○蟹江委員長 非常に重要なところだと思いますが、いかがですか。

○事務局（谷） この事業評価の委員会では、整備期間の延長について、簡潔な説明になってしまっているのですけれども、港湾利用する民間事業者にとって施設の利用開始時期は重要ですので、事業期間が延長する可能性が生じた時点で、丁寧に調整を進めているところでございます。最終的に、事業期間が延長することは、まさにこの委員会にお諮りして了承をいただかないといけないのですが、理由がどうであろうとも、事業期間が延長することによって、民間事業者にとってもデメリットはあると思いますので、暫定供用も含

めて事業効果が早期に発現可能となるような調整をこれまでやってきておりますし、今後
もやっていきたいと考えています。

○蟹江委員長 でも、これは度々指摘される場所ですよ。民間事業者で事業計画を立て
ているときに、もちろん、安易には言わないけれども、時機を逃すというのは経営に
非常に重大な影響を与えるので、皆さん、真剣に取り組んでいるのだらうと思うのです。

例えば、今の話に関連して言うと、逆にこの事業はこのタイミングまでにやらないと整備
効果が薄まるからここは投資してでも早く予定どおりに終わらせようなんてことは今ま
であつたのでしょうか。これはおそらく、港湾だけではなくて道路もそうだと思うのです。
基本的に事業期間が延長する方向になりますけれども、そういった特別な事情により、予
定以上の投資をしてでも、この期間までにやらなければいけないというような事例はある
のでしょうか。

○事務局（谷） 具体的にこの事業というところはお示しできないのですが、当然、どの
事業も予定していた期間までに何とか終わらせるべく進めておりまして、当然、予算・工
事制約という条件はありますけれども、利用者との調整を踏まえてこの施設だけはこの期
限に整備完了させるといった例はあつたと思います。

○事務局（米津） こういう一般的な事業では私もあまり記憶がないのですが、例
えば、一つの例として、平成30年に胆振東部地震がありました。上流で大規模な山体崩
壊があつて、そこを代行して直轄で工事をしたのですが、ある程度時限を区切り、
お金がかかろうが、全力を挙げて期限までに何とか完了させるという例はあります。

一般的に災害復旧事業みたいなものは、割と期限を区切ってそこまでにしっかり集中的
に投資を行うという例はこれまでも何回かあつたかと思ひます。

○事務局（坂） 集中投資的な話でいくと、例えば、札幌の都心部はそうです。新幹線が
来る、オリンピックをやる、そういう国家プロジェクトみたいな格好で集中してきてい
るときに、それに合わせたインフラ整備はどうしても出てくるわけで、それはやはりゴール
が決まっていくのかと思ひます。それが示された時点で、公共事業としては最適解で進め
ていくことにはなりますが、ある程度事業のピークを変えて進めていくというのはあると思
ひます。

例えば、千歳にできるラピダスに関する事です。周りのインフラ整備は最適解の中で
進めていけば、そのプロジェクトに遅れていってしまうことも考えられるので、それは周
辺地域の方々からしても投資がしづらくなってきます。いつまでには言い切れないかも
しれませんが、最適解に多少変化をつけて投資していくことはあると思ひます。

ですから、プロジェクトの大きさを勘案しながら、予算内でどのように投資していくと
よいかを考えながらやっているというのが実情です。

○蟹江委員長 朝倉委員、今のような回答でよろしいですか。

○朝倉委員 はい。

○蟹江委員長 今日の最初に話題になつた道路事業の門別厚賀は、今、能登半島地震を見

ていると、こういうところの道路整備は急がないといけないということもありますよね。もしかしたら、防災の観点もコストには代えられないプロジェクトかもしれないなと思います。

ほかはいかがでしょうか。

○相浦委員 これから、あらゆる港湾施策がカーボンニュートラルポートを入り口として実施されるという話も聞いております。例えば、資料3-2(1)の7ページのCO₂排出にかかわる効果は前面的に示されてはいかがでしょうか。また、資料3-2(1)の10ページのトラック輸送の削減も貨幣価値だけではなく、CO₂排出量の削減効果も示してはいかがでしょうか。

ここから先は、岡田委員、蟹江委員長のご発言と少し重複するところがあるのですが、農業分野にとって、この資料3-2(1)の7ページで飼料原料の輸送費削減は非常に大きな効果です。昨今の飼料不足は世界的に収まる気配は全くありませんし、まさに、本事業は将来を見据えた事業だったと認識しております。また、岡田委員から隠れた効果ももっとあるのではないかとのご発言がありました。まさにそのとおりで、これまで諸外国からパナマックスサイズの船舶で飼料原料を輸入しても保管施設等の関係で釧路港のみでは受け入れきれなかったものが、港湾機能の強化による民間投資の誘発からサイロ増設が進み、1隻分ほぼ全て受け入れることができる設備が整いました。このことは、釧路港、道東エリアにとって大きな便益をもたらしていますし、全国的に見ても釧路港をファーストポートとして、セカンドポートとなっていた港湾にとっても同様であると思います。それが、一番下の他港を含めた場合のB/Cに表されております。加えて、道路の在り方は港湾の価値、港湾の在り方に関連いたします。さらには、港湾と背後圏との連携にも関連する話でもあります。先ほどの道路整備の話に戻ってしまうのですが、このフルネットの中で、未事業化区間である釧路から北見に延びる道路は、オホーツク方面への経済的影響が大きいことから、ぜひ早急に事業を進めていただきたいと思います。釧路港を活用して北見方面、オホーツク方面に物を運び込む仕組みをつくることは、オリンピックよりも重要な事情に備えることであると思われま。

○蟹江委員長 重要なお指摘ですね。

特に、千島の海溝地震に備え、この道路の確保が急がれるだろうなと思います。

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 それでは、以上で港湾整備事業の説明、質疑応答、審議を終えたいと思います。

本日は、道路事業5件と港湾整備事業1件の計6件ございましたが、いずれも事後評価でございました。

私どもの今日の議論をまとめますと、事後評価結果の事務局案は妥当であるという考えかと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 それでは、当委員会としては、今日、提示いただいた6事業の事後評価結果について、事務局案が妥当と判断したいと思います。

ご協力いただきまして、どうもありがとうございました。

3. その他

○蟹江委員長 最後に、その他ということで、事務局からございましたらお願いします。

○事務局(遠藤) 特にございません。

○蟹江委員長 それでは、本日の議事は以上で終えたいと思います。

事務局にお返しします。ありがとうございました。

4. 閉 会

○事務局(遠藤) それでは、長時間にわたる審議をありがとうございました。

今年度はあと1回ございます。次回の事業審議委員会につきましては、2月19日月曜日になります。いつもと時間が変わります。15時30分から開催を予定しておりますので、よろしく願いいたします。

次回で今年度の全ての審議を終える予定でございます。

それでは、本日の事業審議委員会は終了したいと思います。

どうもありがとうございました。

以 上