

令和元年度

北海道開発局事業審議委員会（第2回）

議 事 録

日 時：2019年11月25日（月）14:00～15:20

場 所：札幌第1合同庁舎 10階 1・2号会議室

1. 開 会

○事務局（石塚） それでは、定刻となりましたので、令和元年度第2回北海道開発局事業審議委員会を開催させていただきます。

私は、北海道開発局開発監理部の石塚でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、大雪でお足元の大変悪い中をお集りいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議題につきましては、港湾整備事業の4件の再評価でございます。

本日は、岡田委員を除く8名の委員の方々にご出席いただいております。また、北海学園大学の鈴木教授におかれましては、今年度から新たに委員に就任いただいております。第1回目の委員会は所用によりご欠席されておりましたので、改めてご紹介させていただきます。

北海道開発局の事業審議委員会の運営要領におきましては、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おりますことをご報告させていただきます。

以上、ここからの進行につきましては、蟹江委員長に進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

2. 審 議

○蟹江委員長 冒頭にありましたように、足元の悪い中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

委員長を仰せつかっている蟹江でございます。

本日は、4件の審議案件がございます。いずれも港湾整備事業の再評価にかかわるもので、重点審議案件となっております。4つの事業の審議が終了した後に、最終的な委員の意見の取りまとめを行う予定でいきたいと思っております。

4つありますので、2つずつに分けて、最初の2件について皆さんの意見を伺ってから、また2件という手順で進める予定でございます。

それでは、最初に（1）の函館港と瀬棚港の部分について、事務局から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

①函館港弁天地区船だまり整備事業

②瀬棚港本港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2、資料2-2（1）及び2-3（1）を説明）

○蟹江委員長 ありがとうございました。

函館港と瀬棚港について、ご質問、ご意見等がございましたらお願いいたします。

○相浦委員 北海商科大学の相浦でございます。よろしく申し上げます。

瀬棚港について質問させていただきます。

日ごろ、物流インフラの能力について研究していることから、1点、質問させていただきます。

瀬棚港の南岸壁の水深は、7.5メートルの予定を6.5メートルにするというお話ですが、根拠となるのは、土砂や骨材の需要の変化に基づいたご判断と認識しております。その需要の変化や今後の動向について、具体的にどのような検討をされているのか、また、北海道新幹線の札幌延伸工事なども考慮されているのか、教えてください。

○事務局（古屋） 瀬棚港の需要については、今、背後企業である3者の砂の取扱企業と石灰石等の取扱企業それぞれにヒアリングを行っており、全体のマクロ的な分析も行っております。

その中で、現在は函館管内の需要がメインとなっており、具体的には北海道縦貫自動車道や函館・江差自動車道、ホテルの建設などが主となっておりますが、それらの需要は横ばいだと伺っております。

一方で、北海道新幹線の札幌延伸については、瀬棚港からの需要はなかなか難しいと見ております。例えば、札幌の近くですと、石狩湾新港やその他の港が需要先として出てきているところで、今は見ることができないと判断しております。

○相浦委員 わかりました。しっかり検討していただいているということで理解いたしました。ありがとうございます。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○吉川委員 北見工大の吉川です。

瀬棚港について質問させていただきたいのですが、資料の9ページで、今回、減になった工事として防波堤（島）の25メートルの減と、防波堤（南）の55メートルの減になっているのですが、減になったことによって漂砂の関係でデメリットはあるのか、それとも、ほとんど変わらないのか、検討されていたら教えていただきたいと思います。

○事務局（古屋） 資料の後半にあります。埋没低減量は、前回と今回では変更がないことになっております。

漂砂の堆積量については、平成30年度に見直しを図っておりまして、漂砂量がどれくらいあるのかということについて、改めて調査をしたところ、防砂堤を55メートル削っても漂砂の対象とするエリアに流動量の変更がない。つまり、砂の流動が以前よりも減ってきている状況がありましたので、ここは影響がないことになっております。

防波堤については、25メートル分を削りますと、その分の静穏度は当然悪い方向に作用します。しかし、ご説明したとおり、北側バースと南側バースに分けたときに、南側バースについては、大型船というより小型の船の利用を想定しているのです。そうした利用に関しては、この静穏度でも対応できるだろうと判断したことで縮減を行っております。

○大概委員

函館港について1点教えていただきたいのですが、不荷役船の混雑解消のところですが、不荷役船は、本来は作業をしておらず、停泊しているだけなので、安全に停泊できる機能があればいいのですね。

○事務局（古屋） はい。

○大槻委員 例えば、埠頭岸壁を不荷役船で占拠することは、岸壁の高度利用から不経済に感じました。ですから、滞船解消と埠頭の高度利用の整理の仕方がよくわからないのです。埠頭は、本来、荷役などのいろいろな経済活動を高機能化していくことがあるので、不荷役船が岸壁を占拠するのはどうなのかということがありますし、将来、船がまた増えてきたときにどういう解消の方法があるのかということもあると思います。

港が余り大きくないので、求められないことがあるかもしれませんが、教えていただければと思います。

○事務局（古屋） まず、港を利用するときは荷役する船が優先的に荷役活動をします。その後、不荷役船が休憩で利用するといいますか、函館港を基地としているので、車が駐車場に駐車するように船の停泊場所があります。

仮に停泊ができないとどういった不利益があるのかというと、荷主が船をチャーターした状態が続くことになり、函館の場合、大体1時間あたり3万4,000円くらいの用船料や人件費などが発生し続けることになります。ですから、この事業はその解消ということになります。

函館港については、荷物の荷役ではなく、不荷役船が滞船し、常に海に漂わざるを得ない状況の解決が今求められているところです。

○大槻委員 スペースがなければ仕方がないとは思いますが、どこか邪魔にならないようなところとか、この埠頭岸壁を使わずにほかに滞船場所を整備するという考え方はできないのですか。

○事務局（古屋） 船を洋上に無人で浮かばせて、その場に置いておくのが難しいことがありますし、不荷役船をいざ使いたいときにすぐに使えるので、岸壁に係留させることが必要ということがあります。

また、調査船やセメント船は函館港の基幹産業になりますので、スピーディーな対応という意味で、岸壁を整備する必要はあると思っております。

○蟹江委員長 不荷役船に係留する時間が増えるのですね。ですから、使わない船のために停めておくことは高度利用と相反するのではないかというご指摘だと思うのですが、今のご説明は、逆に、こういう機能を持たせることで、ユーザーにとってはとていいますか、荷物を預ける側にとっては安く済んで高機能な港湾という評価になると理解してよろしいですか。

○事務局（古屋） そうです。

○大槻委員 積極的に船を呼び込んで、滞船料を取ることも一つの経済活動という理解でよろしいですか。

○事務局（古屋） 例えば、同じ500トンの一般的な貨物船を使ったときの岸壁の係留は、函館の場合だと入港料が2時間で大体3,000円くらいになります。

しかし、滞船の場合は1時間で3万4,000円かかってしまいますので、12時間ですと、大体50万円くらいになってしまいます。3,000円と何十万円の差になりますから、いかに船を借りることが高いかということもあるかと思いますが、そういう形を減らすことで地元の経済効果が高まるということです。

○大槻委員 わかりました。

海上にただ浮かべると用船扱いになって、キャッシュアウトしていくけれども、係留してしまうとその用船契約が1回切れるのですね。

○事務局（古屋） そうです。

○大槻委員 わかりました。

○蟹江委員長 それは、ひいては函館港は使い勝手のいい港という評価を利用者から受けるわけですね。

○事務局（古屋） おっしゃるとおりでございます。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○西川委員 全く素人の質問かもしれませんが、瀬棚港の漂砂の関係で教えていただきたいと思います。

この工事を進めることによって、港の中の漂砂の影響というか、埋没を回避することが可能になるということですが、その周辺域の海岸への影響を何か考えられているのかどうかを教えてください。

○事務局（古屋） 今回の防砂堤の整備をすると、上空写真にも出ていますとおり、砂がこう溜まっていくのです。ですから、このエリアにおいては恐らく水深が浅くなるといった影響が出てきます。

そうした中で、漁業者などはどうなのかと、水域への影響はないのかという検討はあるのですけれども、そのあたりで漁業者がどう言っているかという詳細については、今、お答えを用意しておりません。

しかし、地方港湾審議会の中で、地元の港湾管理者と地元関係者で説明の場を持っておりまして、その中で解決が図られていると言えらると思っております。

○西川委員 もう一つ気になるのは環境面で、人工物ができたことによって、海岸の堆砂が進んだり、逆に海岸がえぐれる問題が全国的に起きていると思うのですが、ここではそういった影響は特にないのですか。

○事務局（古屋） そういったものはありません。

○蟹江委員長 瀬棚港の資料3ページの防砂堤を見ると、かなり機能しているので、養浜作用があるといえますか、砂浜が随分と前に延びているように見えます。それは裏を返せば、左から右に流れていくような流れだと思いますが、左側での影響は具体的に何か出ていないかというところで、おわかりになるところを教えてくださいたいと思います。

○事務局（古屋）

今のところ、そういったものは特段聞いたことはありません。先ほどお答えしたとおり、地方港湾審議会等でも了解されていますので、事業としては認められて続けてきたものではありますが、会議の終了までに確認します。

○蟹江委員長 何か情報がわかれば、改めてそこでお話ししましょう。

○西川委員 すみませんが、養浜という言葉の意味を教えてください。

○蟹江委員長 漂砂が沿岸に沿って左から右に流れていくところに、二つの防砂堤をつかったことで砂浜が前に出てきています。意図的にそのようにすることを養浜と言いまして、浜を育てるという意味になります。そうすると海岸線に明らかに砂がたまって、前に出て見えます。

それだけのものを供給している側は、もしかしたら本来あるべき砂浜が後退しているとか、持っていかれている可能性もあるかもしれないという質問でございます。

○事務局（古屋） 委員会の終了までに確認した上で回答します。

○蟹江委員長 ほかへの影響は重要なところだと思います。漁業者も多いことだと思いますので、分かりましたら教えてください。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員 北海学園大学の鈴木と申します。

今回から初めて参加させていただきますので、よろしくお願いいたします。

函館港の定量的な効果と定性的な効果の部分ですけれども、説明を伺って、イベントなどで使われる数がかかなり多く、かつ、市民の皆さんがお越しになるいろいろなイベントもあると思いました。

Bは、定量的な効果の滞船コスト削減の部分だと思いますが、事業の整備によってその消費支出が上がるとか、本州や世界から来ることによって北海道への経済の波及効果があると思います。その単位イベント当たりの消費支出の額を定量化できるのであれば、B/CのBに直接入れられないまでも、地域経済の何かしらの波及効果で定量化の可能性が出てくると思うので、各イベントで平均的にどれくらいの消費支出が上がっているかというデータが、例えば、アンケートなどで得られればと思います。もし、それが入れられるなら、B/Cの値がもう少し増えると思います。

私はどちらかという交通系の分野が専門なので、そういうことは結構やるのですが、この分野でもそういうことをされているのかどうかというあたりも含めて教えていただければと思います。

○事務局（古屋） 函館港の事業に関して言いますと、函館市が作ったセンターの事業と我々の岸壁の事業があるので、なかなか難しいところだと思います。

セミナーの数としては年間50回程度で、それが増加傾向になっています。年間当たりの利用者数は延べ3万人くらいです。セミナーや学会、国際会議という形で使われているので、それは出してみるとかなり出てくると思います。

鈴木委員がおっしゃったとおり、定量的と言うとセンターの建設そのものの効果とは切り分けしにくいのですが、定性的効果で経済波及効果などを函館市のほうで出せないかというようなことを市とも相談しながら検討していきたいと思います。

それから、先ほどの瀬棚港の事業について確認しました。現時点の瀬棚港の漂砂状況については、今、離岸堤を北海道の海岸事業で整備しておりまして、漁業者や環境関係等でも問題は発生しておらず、全体として安定化している状況になっていることを確認しております。

○蟹江委員長 そのほかにかがでございますか。

(「なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 それでは、時間の関係もありますので、次の2件に移りたいと思います。網走港と枝幸港です。

これも、二つ説明いただいてから皆さんの質問、ご意見を承りたいと思います。

(1) 港湾整備事業の胃評価について

③網走港新港地区防波堤改良事業

④枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業

(上記事業について、事務局より資料2-4(1)及び資料2-5(1)を説明)

○蟹江委員長 網走港と枝幸港の2件でございますが、これについてもご質問、ご意見がありましたらお願いします。

○西川委員 網走港は、防波堤の延伸や嵩上げによって越波などいろいろな被害を防ぐことができるということですが、前にお伺いしたときは、過去のデータから予測して規模を決めていくということだったと思います。

しかし、想定外のいろいろな気象被害があちこちで起こっている状況の中で、過去のデータだけでは不十分な気がするので、将来の気象の予測をもとに見積もり計画を立てる必要があるのではないかと考えているのですけれども、いかがですか。

○事務局(古屋) 網走港ですけれども、この防波堤の整備に着手する前の防波堤の高さは5メートルくらいありました。その岸壁は平成4年までに整備されたもので、そのときは昭和52年の設計波を利用しておりました。しかし、平成18年に大型低気圧の被害があって、今後不安であるという話がありまして、平成19年度に設計波の見直しを一度しており、今回は2メートル程度の嵩上げをしております。

西川委員がおっしゃるとおり、今後、大きな波がまた来たらどうするのだといったところはありますが、まず、全体を7メートル20センチの高さで整備した上で、さらにその先をやるかどうかという話になると思われま。今回の事案についてはそういう形で行うことで進めておりますし、さらなる将来の脅威もまた考えなければいけないとも考えております。

○**蟹江委員長** 設計波高は港湾ごとに決めますね。

○**事務局（古屋）** はい。

○**蟹江委員長** 見直しは何年ごとというルールはありますか。

○**事務局（古屋）** 何年ごとというルールは特段ありません。

○**蟹江委員長** 港湾設計をするに当たって、今は一般的に設計波高そのものがだんだん上がっているのではないかということを皆さんは心配されていると思いますが、ほかの港でも波高の見直しはかけているのですか。

○**事務局（古屋）** かけています。

道内であれば留萌港において、防波堤の灯台が流失してしまった事案がありますので、見直しをかけております。また、港湾計画の改訂をするタイミングについては、毎回それぞれで行うようにしております。

○**蟹江委員長** 今のところの見解は、今のデータでやるしかないのですか。

○**事務局（古屋）** 今のところは、今回のデータに基づいて、まずは全体で2メートルの嵩上げを行うところまでは進めたいと考えております。

○**蟹江委員長** たくさんありますので、毎回、更新することにはならないかもしれませんが、実感としては、波高が少し変わってきているとか潮位も変わってきているというご意見があるかもしれません。

○**西川委員** 個別の問題ではなく、工事を進める上での全体的な基準が少し変わってこないとまずい感じがします。

○**蟹江委員長** 追いつかなくなるかもしれない。

○**西川委員** はい。

○**事務局（箕作）** 事務局の箕作でございます。補足させていただきます。

設計の波高を決めるときに過去30年間の値を見るのですが、最近では、以前に設定した値に比べるといろいろなところで波が高くなって、今までの波だったら壊れない施設が壊れたりしています。全国的にも、数字が上がっており、それを受けて、一斉かどうかは不明ですが、各地で設計波高などの見直しをしています。

○**蟹江委員長** 今回はブロックのサイズを32トンから64トンに変えています。64トンというのは普通に考えてすごく大きいですね。ですから、相当な見直しがかかっている気がするのですが、タイミングの問題はいろいろと努力の余地があるのかもしれないので、ほかのところとの足並みをそろえながら、引き続きタイムリーな見直しを行っていただきたいと思います。

ほかにいかがですか。

○**相浦委員** 相浦でございます。よろしく申し上げます。

網走港の16ページ目でございます。

港湾の機能の事業評価について、網走港は、北海道内の小麦の大部分を移出している拠点であって、昨今のトラックドライバーの問題や鉄道貨物輸送の問題を踏まえると、現在

も、将来においても重要な拠点です。

そうしたときに、先ほど鈴木委員からもお話がありましたB/CのBのとり方について、港湾は物が通過するだけではなく、道内の産業と道外の産業を結びつける大事な結節点です。ですから、港湾の機能のあり方によって物が流れやすくなって、道内や道外の産業が良くなったり悪くなったりするわけです。その点から、前方への連関や後方への連関を考えながら、評価する試みが今後必要と思います。

○事務局（古屋） ありがとうございます。

そのとおりで、実際に網走港が整備されて静穏度がよくなる中で、JA系の小麦倉庫が立地するなどの動きが出ています。そういった中で海上輸送にも繋がっておりまして、企業の立地効果などは、国民の皆さんに非常にご理解していただきけるわかりやすい指標にもなるので、アピール効果について、もう少し検討したいと思います。

○相浦委員 財源が厳しくなる中で、定量的な評価に盛り込むような工夫ができればいいと思っております。

○蟹江委員長 そのほかにいかがですか。

○鈴木委員 今の部分にあわせて同じページになりますが、本来ある効果を定量化してBに入れられるかどうかと考えたときに、それをできるだけ数量化することがすごく大事かと思えます。

そういう観点で見たときに、本来の輸送距離がやたらと長いことから、網走港の事業を進めることによって費用が削減されることがありますが、実はCO₂の削減効果も相当ありまして、ここの部分の金銭換算がもしできれば、かなり大きなものになるのではないかと思います。

この事業にかかわらず、木質バイオマスについても、今、道内の電力の8割を火力発電で賄っていますが、資源エネルギーを使うと、CO₂排出の原単位が全く変わってゼロにほぼ近くなりますので、かなり減ると思うのです。

あるいは、滞留といいますか、渋滞を起こしてアイドリングをずっとし続けたときに、そのCO₂を全部合わせると相当量が出ている可能性がありますので、この事業で削減することによってかなり定量化し得ると思うのです。

CO₂排出の市場ではあまり貨幣価値が付かない、ということが一時期ありましたが、パリ協定あたりからありまして、価格が安定的に戻ってきているというニュースもあります。そうなると、1トン当たり大体幾らという数値が出ますので、もしかすると定量化して、Bの中に入れられる項目として環境軽減効果という観点で見ることが出来る時期に来ているかもしれません。

これは、こうしてくださいという話ではなく、今後もしかしたら入れられますねということでの参考意見です。

以上でございます。

○蟹江委員長 今のご指摘は、今、ルールでおやりになられているほかに、例えば、環境

負荷軽減効果みたいなものを数字で出したらこんな風に見えてくるので、事業の価値もわかりやすくなるだろうということだと思います。

産業連関の話も、これをやったことでどのくらいの取り扱い貨物量が増えて、地元の産業にどのくらいの寄与ができているのかということですから、例えば、試算をまとめていけば、その効果がわかりやすくなるのではないかというご指摘かと思います。ご検討ください。

○事務局（古屋） はい。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○加藤委員 北海商科大学の加藤です。

先ほどの不荷役船のところでしたのですけれども、網走港の場合はクルーズ船が入港します。実はクルーズ船の乗員の数は、貨物船と違い、旅客のほぼ半数くらいですから、例えば、2,000人の客船であれば、乗務員は1,000人近くになることがあります。この人たちが休憩のために地上における経済効果は、計算されていないのですけれども、実はかなりの金額になることが考えられます。

クルーズ船の寄港地や航空機もそうですが、一つに背後が観光地であるなど、いろいろな意味で乗員が入りやすく休憩などをとりやすい部分は、これからのポートセールスにとって非常に大事なところですよ。ここも、本当は何らかの数字が出るともっとわかりやすいという気がします。少なくとも、クルーズ船と貨物船の乗員数や乗客数が違うところを押さえておいたほうが良いと思います。

○事務局（古屋） 網走港で言いますと、今年は2隻ですけれども、平均で大体5隻くらい入港しています。ここは、10万トンを超えるダイヤモンド・プリンセスが定期的に入っております。また、ここから知床観光へ行くということでも需要があります。

網走港の事業に関しては防波堤の整備事業なので、クルーズ船の旅客の効果として読むとすると、静穏度向上効果になります。さらに言うと、そもそも静穏度が悪いときにクルーズ船が寄港するかという微妙なところがあって難しいかもしれませんが、係留施設としてクルーズ船の効果をいかに読むかというところは、当然重要な視点でございますので、しっかりと考えたいと思っております。

○蟹江委員長 いろいろな考え方や見方があって、港湾の整備のここだけを見込んでいいのですかというところがあるようです。委員の皆さんがおっしゃりたいことは、決まったやり方のほかに、見逃せない効果として定量化できるところがあるので、補足の資料に少しまとめていただくと説明しやすくなるのではないかということだと思います。ご検討いただきたいと思います。

○吉川委員 今の関連で確認したいのですけれども、B/CのBの計算は、全国一律のルールが決められていて、その中で定量的な計算ができると思います。今回の定性的な効果や今言われた効果などは、勝手に算出してこの数値に入れることはできないのでしょうか。それとも入れる方法があるのか、その辺を教えてください。

○事務局（古屋） 定量的効果については、全国的にマニュアルなりが決まっておりますが、定性的な効果は、おっしゃるとおりございません。ですから、こういった効果はありますということは書けるのですけれども、数字には出せないゆえに定性的ということになります。ですから、ここをどう定量化するかということは、今後の事業を適正に評価していく上で大切なところだと我々も思っております。

○吉川委員 今、ここの評価できないところを評価したとしても値として出てこないの、ただここの場で終わってしまう気がするのですけれども、それはしょうがないのですか。それとも、変更できるような行政的な方向性はあるのでしょうか。

○事務局（古屋） 例えば、網走港の例で言うと、木質バイオマスの効果の貨物量の部分は貨物需要の増ということで当然入っています。また、小麦も、定性的効果として入っているものもあります。

しかし、先ほどおっしゃっておられた函館のセミナーなどの需要の経済効果は入れられないところがあります。それは、センターとどちらで見るとか等、色々あるのですが、事業がどれくらい寄与しているのかという出し方によっては、効果として入れられるかもしれないので、粘り強く検討していきたいと思っております。

○蟹江委員長 公表されるB/Cのところにはルールがあって、すぐに乗らないかもしれませんが。しかし、皆さんがおっしゃるように、例えば、波及効果みたいなものを試算すると、この程度ということは、B/Cの計算とは別に説明することはできるのではないかと思います。

○事務局（古屋） おっしゃるとおりだと思います。

○吉川委員 例えば、定性的な効果を既存の計算できるものにうまく振りかえて入れることは可能ですか。

○事務局（古屋） 入れ方を工夫して、それでコンセンサスが得られるのであれば考えられると思います。

○吉川委員 わかりました。

○大槻委員 先ほど鈴木委員からもありましたが、輸送については、例えば、食品などを運ぶときにどれだけCO₂を排出したかということが世界的に非常に問われていまして、今は生産物の鉄などもそうなるのではないかとされています。

そのことから、物流港湾整備にこの事業がなければということで、過去のデータから、それを運ぶことでこれだけのCO₂が削減できたかということを出せるので、整備の価値をB/Cの中に入れられないとしても、参考値として併記していただくことはできると思います。そこで事業の性格といいますか、価値がよくわかるのではないかと今の議論を聞いて思いました。

○蟹江委員長 おっしゃるとおりです。事業の説明の中での積極的な活用の仕方もお考えいただきたいということが各委員の気持ちではないかと思います。

そのほかによろしいでしょうか。

何か補足はありますか。

○事務局（魚住） 今回のCO₂の問題ですけれども、今回の評価の中には書いていませんが、新しく岸壁を作ったときに、ほかから持ってきて陸送の距離が短くなる場合など、定量的にどのくらいのCO₂が削減されるかということ資料に明記して審議の中に盛り込んでいます。ですから、たまたま今回は出ていないとご理解していただければと思います。

○蟹江委員長 でも、それはB/Cの中には入らないのですね。

○事務局（魚住） 定性的の効果のほうに入っています。

○蟹江委員長 ですから、その計算は計算でルールはあるとしても、それ以外のところを少しわかりやすい数字で示すこともできるのではないかということだと思います。

○吉川委員 西川委員から質問のあった網走港の設計外力の話ですが、現在、過去の高さで設計しているという話ですが、将来このくらい高くなるとか、気候変動でも検討会をされていると思いますが、海の外力についても出ているのでしょうか。また、現状で出ているものに対して、今後、どういう取り組みをするかという方針が検討していれば教えていただきたいと思います。

○事務局（古屋） 気候変動予測については、IPCCの報告書が第6次、第7次と出ている中で、当時に比べて確実に影響が出てきているという大きな方向性が示されており、国の中でもそれをどう考えるかといった話が出ております。

網走港の検討についても、見直し前の5メートルと今回の天端の高さでは、設計波の天端高を見直しているのですが、どこまで許容するかというレベルについては、当時の技術基準上の越波は多少許すというレベルの係数から、越波を極力防止するというレベルまで係数を適正に上げております。そうした中で、設計波の天端高さなどを見直しております。以前より2メートル20センチくらい上げています。

今後は温暖化の関係で当然出てきますが、それは全国も全道もどこでもそうだろうという中でどう優先順位をつけていくかという話があると思いますが、国全体の決定の中でやっていかなければいけないとは思いますが。

○蟹江委員長 今日の4件は、いずれも再評価で重点審議案件であると冒頭に申し上げましたけれども、函館港と網走港は、進捗の予定が少し遅れていますが、これは事業の期間を長くすることで再評価になったということです。それから、瀬棚港は、事業計画の話が顕著に変更になったことで、今回の評価に至りました。枝幸は、今回は上屋をつくることで期間が延びて、それに伴う基礎構造の変更で推定事業費が増したということでした。

事業継続に関する事務局案について、全体を通じて皆さんからご意見を伺いたと思いますが、いかがでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 B/Cの評価の仕方については、定性的にしか表現されていない部分があることと、今の時代の環境に対する影響も含めて、わかりやすい説明ができるものについては努力を続けていただくということですが、今回の事務局提案の事業は、基本

的に継続という方針で進めて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、当審議委員会では、今回の事業の再評価内容について、事務局案が妥当ということを経済的な結論としたいと思っております。よろしくお願いいたします。

最後に、もう一度、全体を通じてご意見やご質問などがあれば承りますが、いかがでございますか。

(「なし」と発言する者あり)

3. その他

○蟹江委員長 それでは、審議事項の中に3のその他がありますが、事務局から何かありますか。

○事務局(小林) 特にはありません。

○蟹江委員長 それでは、本日の審議は、以上で終了させていただきます。

事務局のほうに進行を戻します。よろしくお願いいたします。

4. 閉 会

○事務局(石塚) 本日は、長時間にわたりご熱心にご審議いただきまして、まことにありがとうございました。

先ほど、B/Cの出し方についてご議論がありましたけれども、事業分野別にマニュアルが設定されておりまして、定量的な整備がありますけれども、定性的な部分につきましても、本省ともよく相談しながら開発局として勉強を深めてい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。

本日は、誠にありがとうございました。

以 上