

令和2年度

北海道開発局事業審議委員会（第2回）

議 事 録

日 時：2020年11月20日（金）15:45～17:25

場 所：札幌第1合同庁舎 10階 共用1・2号会議室

1. 開 会

○事務局（米津） 定刻になりましたので、令和2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たいと思いをします。

私は、北海道開発局開発監理部で次長をしている米津でございます。

冒頭、議事が始まるまで、私のほうで進めさせていただきたいと思いをします。

まず、新型コロナウイルスの感染が非常に拡大している昨今でございますが、本日は、距離の確保や消毒、換気を徹底させていただいておりますので、その旨、ご了承いただきたいと思いをします。

それから、審議中でございますけれども、今日は、気温が少し高めでございますので、窓を開けたままで進めさせていただきたいと思いをします。寒いなど、支障があるようでしたらお申しつけください。

まず、資料の確認をさせていただきたいと思いをします。

お手元に議事次第と座席表、本日の審議案件一覧ということで資料1があると思いをします。本日は、河川事業を1件、港湾整備事業を3件予定しているところでございます。それから、資料2としまして河川事業の審議案件の一覧、資料2-1が準備書、資料2-2（1）が説明資料になります。最後の資料2-2（2）が根拠資料で一まとまりになっていると思いをします。河川事業の最後に別紙としてついているのは、北海道知事からいただいた対応方針に対する意見でございます。それから、資料3としまして、港湾整備事業の案件一覧、資料3-1が準備書、資料3-2は3種類ございますけれども、三つの事業の説明資料、そして、最後に港湾管理者からの意見を添付しております。それから、議事3のその他の議事ですけれども、幾春別川総合開発事業の説明資料ということで参考資料をつけさせていただいております。

以上でございますけれども、不備等はございませんでしょうか。

もし審議の途中で不備等がございましたら、お申しつけください。

それでは、本日は、9名全員の委員の皆様がご出席でございますので、当局の事業審議委員会の運営要領にのっとりまして、委員会が成立していることをご報告させていただきます。

それでは、早速でございますけれども、ここからは蟹江委員長の進行で議事を進めていただきたいと思います。よろしくお願いをいたします。

2. 審 議

○蟹江委員長 委員長を仰せつかっております蟹江でございます。

今日は、全ての委員にご出席いただいているということで、日頃以上に皆さんの幅広い闊達なご意見をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、審議案件の一つ目から参ります。

河川事業の再評価が1事業でございます。

最初に事務局から説明いただいて、その後、皆さんからご質問、ご意見をいただくというスタイルで進めさせていただきます。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

(1) 河川事業の再評価について

①網走川直轄河川改修事業

(上記事業について、事務局より資料2-2(1)を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの内容、ご説明に関しまして、ご質問、ご意見を伺いたいと思います。

○吉川委員 北見工大の吉川です。

25ページですが、今回の事業のB/Cは全体で5.2とかなり高いので、全体的には問題ないと感じています。

このB/Cの考え方についてお聞きしたいのですが、16ページに、今回の整備内容には、河道掘削が大きいものとして一つ書かれています。河道掘削した後は洪水が流れやすくなっていると思うのですが、その後、上から土砂が流れて堆積して、機能がまた劣化していくところがあると思うのですが、その辺の時系列的なB/Cの変化について教えてくださいたいと思います。

もう一点は、19ページですが、今回の事業で整備すると、簡単に言うと網走湖に水が流れてそこで抑え込むというイメージになると思いますが、網走湖の周辺にはホテルやキャンプ場があって、その一部が浸水するというところで、今まで水がついた時間よりも長くなると思うのですけれども、それにより損害が出る可能性があると思います。今まで、B/Cはお金と利益しか見ていないのですけれども、今回は損害という部分が新しく出てくると思います。その辺りは新しい考え方になると思うのですけれども、どういうふうと考えていくべきなのでしょう。その2点をお聞きしたいと思います。

○事務局(松原) まず、1点目は、河道掘削を実施することによって、その効果がどこまで維持できるかというご質問だと思います。

7ページにイメージ図がございますけれども、河道掘削の断面を決定するに当たって、どのような河道の断面であれば安定してその形を維持できるかというところについては事前に検討して事業を実施しているところでございます。

細かいところでいきますと、多少の土砂が一時的に堆積したり、洗掘する事象が生じるかもしれませんが、長期的に見れば、おおむね平衡していく形で断面が維持できるのではないかとすることを想定して事業を実施しております。

もう一つのご質問でございます。

今回の事業を実施することによって上流からの水が網走湖に流入しやすくなり、網走湖

の水位の上昇が一時的に少し高くなって収まるが、その継続時間が長くなるので、それに伴う網走湖周辺の損害等をどう考えるかというご質問かと思えます。

今回の河川整備計画においては、氾濫面積を極力ゼロにしていけますが、何よりも人命を守り、浸水家屋をゼロにしていくことを目標に事業を進めているところでございまして、まずは、当面の目標として、浸水家屋をゼロにすることを達成したいと考えております。

また、網走湖の水位が長期間高いまま続くことに伴う損害等については、まさに今後の事業評価等にどう盛り込んでいくかというのが今後の課題と認識しているところでございます。

明確な答えが出せないところでございますけれども、これについては引き続き検討してまいりたいと考えております。

○吉川委員 ありがとうございます。

1点目は、網走川に関しては安定河道で、土砂が動的平衡で流れていくということで、土砂が網走湖にどんどん入っていくことになると思います。今後はそれについても問題が出てくると思うのですけれども、現時点では見込めないで、しようがないと思えました。

二つ目についても、人命の被害をゼロにするということで分かりました。B/Cに含まれない損害については、今までの考え方にはないので、今後の課題になると思います。

○蟹江委員長 吉川委員がおっしゃっている高水位が長く続くことに伴う見込まれていない損害というのは、具体的には生態系に関するものなどですか。

○吉川委員 私がイメージしていたのは、近くにキャンプ場があるのですが、そこが全部水浸しになってしまうと思います。

○蟹江委員長 例えば、そこが使えなくなるというようなことですね。

○吉川委員 はい。それから、ホテルがありまして、そこに水がついてしまうのです。そうすると、お客さんが駐車場などに入れなくなってしまうので、その辺の補償という話までは分かりませんが、あとは漁業などですね。私にもこれだというものはないのですけれども、そういうことも起き得るのではないかと考えておりました。

○蟹江委員長 周辺にある既存の施設への水位の影響は、例えば、人が住んでいない、短期的に夏だけ使うキャンプ場などにどういう影響があるかということはお考えになっているのですか。基本的に影響がないようにしているのですか。

○事務局（松原） そこはケース・バイ・ケースが正直なところで、極力影響のないように整備していくよう考えておりますが、特に網走湖の場合は、洪水時に水位を下げるのが非常に難しいところがございます。そういう箇所については、例えば、一部は浸水を許容していただくとか、別の何かしらの対策を講じて浸水を防ぐなど、個別個別に実施していくことになると思います。

○蟹江委員長 浸水家屋を減らす、人命を守るというところで、現地の状況を見ながら、水位が上がった影響を個々に説明するということだと思っております。

○吉川委員 優先順位としては、私は理解しました。

○西川委員 先ほど土砂を網走湖で受け止めるというお話がありましたが、それによるシジミの養殖や網走湖の生態系に対する影響があると思うのです。

短期的であれば許容しなければならないかもしれませんが、土砂が流れ込んで湖の水深が浅くなるようなことが長時間続くと、かなり大きな影響を与えることになってしまいます。その辺りの解決策は何か考えられているのか、お聞きしたいと思います。

○蟹江委員長 どのくらいを見込んでいるかということですね。

○事務局（松原） まず、網走湖にどの程度の土砂が流入するかということですが、今、資料等を持ち合わせておりませんが、委員がご指摘のとおり、一定程度は土砂が流入します。また、網走湖に入っていた土砂がオホーツク海になかなか抜けにくい状況があるのですが、そこについては、どれくらいの土砂が流入してどの程度が堆積していくかということをもっと把握し切れていないのが正直なところでございます。

一方、網走湖の水質や網走川流域の河川環境につきましては、定期的にモニタリングや水質調査を実施して、継続的にデータを取っている状況でございます。また、過去になりますが、河川の改修事業とは別事業として、網走湖の水質改善事業を実施したこともございます。このように、必要に応じて事業を実施するなり、適切に対応していきたいと考えております。

○蟹江委員長 ほかにございませんか。

○岡田委員 26ページの代替案の可能性の検討についてですが、この事業は、B/Cもしっかり確保されているので、特に何か不満とか疑問があるということではないのですが、ここに書かれている現行の案にはデメリットがないのです。本当にデメリットがないものなのでしょうか。

○事務局（松原） 26ページの河道掘削の原案で、赤色で囲っている部分のデメリットがバーになっているけれども、本当にデメリットがないのかということですが、今、この三つの案を比較しているので、絶対的なメリットとデメリットという書き方にはしないで、バーにしております。細かく見ていくと何かしらものがあるかもしれないのですが、これは要約したものです。平成27年に河川整備計画を策定した際は、有識者の方にもご議論いただいて、この三つの案についてのメリットとデメリットを細かく見ていただき、今の案を採用している状況でございます。

○岡田委員 ほかの案と比較してデメリットがないということであれば分かるのですが、事業費が一番安くてデメリットがないことに少し違和感がありました。

今のお話ですが、代替案を三つ、四つと検討されていますが、それを事業費で検討されるのですか。それとも、例えば、事業費が高くても、B/Cを算定してその結果から選ばれるのですか。代替案の中からどういうふうの一つを選ばれるのかという基準について教えていただけたらと思います。

○事務局（松原） まず、代替案の検討に当たっては、一般的に河道掘削や堤防整備のような河道の改修事業のメニューと、いわゆる遊水池ですが、ダムなどのためものやそれら

を組み合わせたものという形で幾つかの代替案を立てています。それを、基本的に事業費、コストで比較して、最も安いものが最有力になると思います。

それ以外にも、社会的な影響ということで、例えば、ためものなどですと、用地をどうしてもご提供いただかなければならないので、その影響があります。あるいは環境への影響など、軸を幾つか考慮して、トータル的に影響が少なくコストが安いものを一番いいものを採用する形でピックアップしております。

一義的には、コストが一番効いていくと思います。

○蟹江委員長 ほかにございませんか。

○相浦委員 北海商科大学の相浦です。よろしくお願いします。

今回の事業はB/Cが確保されておりますが、さらに、この事業を応援する類の発言をさせていただきます。

○蟹江委員長 どうぞ。

○相浦委員 今、全国的な食品流通の合理化などの研究を進めています。そういった観点から見ると、網走湖周辺の流域で採れる農産品や海産物は、日本の中のサプライチェーンの川上の川上に位置する産品です。これらが出荷できなくなると、全国のサプライチェーンに大きな影響が出る地域なのです。

ちなみに、国内消費向け食用産物の産出額「約11兆円」が、サプライチェーンをくぐっていくと最終的には、飲食料の国内最終消費の「約84兆円」に波及します。ですから、網走湖周辺の流域のような産地を守るということは、それくらいの規模の話だと思っています。

もう1点ですが、北海道からモノが出る港湾や道路を整備する事業を議論する際に常に思うことなのですが、今回の農産品については、どちらかというと、出せなくなったために道内にこれだけのダメージがあるという話ですが、出なくなることによって、日本全体や世界にかかるダメージはさらに大きいのです。ですので、こういった話をするときには、他地域とのつながりも踏まえて議論できたらもっと事業が進むものと思います。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

○大槻委員 一般論的なところですが、5の2に全体事業費の変更とあるのですけれども、これはもともとの総事業費の中に河川防災ステーションが計画されているのですね。ですから、本来は、防災ステーションを組み込んだ総事業費計画があって進めていって、最終的に防災ステーションの建設コストが確定したので、事業費に組み込んでいくということです。

ですから、これは確定した部分ですので、事業費の変更ではないと思います。変更ということは、当初計画にないものが入ってくるのだと思うので、外から見ると、そもそも防災ステーションは入っていたでしょうということになるので、誤解を生むと思います。ほかの資料にもそういうところが見受けられるのですが、どういう予算計上をして、どういう事業計画なのかという見え方が、これだと15億円に膨らんだという話になってしま

うと思います。

○蟹江委員長 説明の中では、15億円に確定した分を入れましたということで当初からあった部分だったのです。言葉遣いの問題で使い分けをさせるルールが何かあるのですか。これは「変更」なのですか。

○事務局（松原） いいえ、委員のご指摘のとおりです。

もともと見込んでいたメニューだったのですが、数量等がようやく確定して、金額としてほぼ算出してはじいたものです。

当初の平成27年は、具体的な場所や数量が決まっていなかったのですが、それがこのたび固まったというものになりますので、ご指摘のとおり、厳密には変更というよりは、当初から見込んでいたものがようやく確定したというところが正しい表現だと思います。ですので、資料の言い方については、「全体事業費の変更」ではなく、直せる範囲で直していきたいと思います。

○大槻委員 防災ステーション等の未確定の事業が確定したことによる事業費の確定ということですね。ですから、その確定したものの変更が幾らという説明でなければ、非常に分かりにくいというか、誤解されると思います。

僕らの事業でも、まず、総事業費の予算を組んで、確定できないところは総予算枠の中で遂行しながら、確定した分だけを積み上げていくわけです。それでVEなどをやりながら効率化を図って進めていくわけです。ですから、変更ということになると、当初計画の見方が全て甘いのではないかということになってしまうと思います。ですので、その辺は表現、表記の仕方を考えていただければと思います。

○事務局（米津） ちょっと補足させていただいてよろしいですか。

今の大槻委員のご指摘の件ですけれども、①から④と⑤があるのですが、①から④は、前回の平成27年以降に新たに生じたメニューになります。平成27年に、関東・東北豪雨で鬼怒川が決壊したのはご承知だと思いますけれども、ああいった水害をきっかけに、全国的に堤防をしっかりと補強しようという動きが出てきて、そのメニューが追加になったものです。ですので、これらは事業費としてプラスになるイメージです。

⑤の防災ステーションは、もともとメニューにあったのですけれども、しっかり設計をして精査されたので、その事業費が固まったということで、当初想定していたよりも若干高くなったのですが、それを全部ひくくめて15億円というお話をしたのです。分かりづらかったと思いますけれども、具体的なお金の内訳は事務局にデータがあると思いますが、大まかにはそういう内訳の内容になっていることを補足させていただきたいと思いません。

○大槻委員 そういう理解はしているのですけれども、外から見たときに誤解を生むと思いました。

○蟹江委員長 ここだけが急に膨らんだように思われぬような配慮をしてくださいというご指摘だと思います。

ほかにかがででしょうか。

○千葉委員 札幌国際大学の千葉と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

私も、質問ではなくて、どちらかという後押しするような意見ということでお話しさせていただければと思います。

観光の視点からということで、今のご説明は、どちらかいうと地元住民の方のためというニュアンスがありました。4ページに周辺の地図が載っておりますが、今回、追加工事をすると女満別空港があります。女満別空港は、千歳、羽田、中部、大阪とつながっていて、この空港を利用して北上すると、知床の世界遺産に行くというイメージです。または、下に行くとも北見のほうに行きますので、皆さんはこの空港を降りた方はおおむねレンタカーを使うイメージです。そのときに、今お話にあった国道39号線を通って上のほうに上り、博物館の網走監獄に寄りながら知床に行くという観光の流れがあります。

先ほど、この辺りの道路などの工事は、観光客にとっても安心・安全を担保、確保するところで重要なエリアというお話がありましたので、そこら辺のニュアンスも入れていただけるとよいと思いました。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

このエリアは、女満別空港を起点にした国道39号線があり、観光の面でも重要なルートだということですね。ですから、住民、産業を守るのも当然だけれども、プラスアルファとして、この地域活性化のためにも必要だということだと思います。

ほかによろしゅうございますか。

(「なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 今、皆さんから伺った意見をまとめますと、この事業の必要性、重要性に変わりはなく、事務局からも今後も事業を継続することを提案されていますが、この方針で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、この審議委員会では本事業の再評価内容について事務局案が妥当ということで承認したいと思います。

それでは、少し時間が押しましたが、次は、港湾の整備事業に関わるものです。

3件あるのですが、個別ではなく、3件まとめて説明していただいた後にまとめて質疑に入りたいと思います。

準備ができましたら、説明をお願いします。

(2) 港湾整備事業の再評価について

- ①石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業
- ②羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業
- ③杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業

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

○蟹江委員長 どうもありがとうございました。

それでは、港湾事業に関わる3件ですが、皆さんからご質問、ご意見をいただきたいと思えます。

○西川委員 石狩湾の漂砂の関係で、以前もお聞きしたかもしれないのですが、今回は漂砂の影響を港から排除するため、防砂堤を整備されるということです。この整備で港の中は解決するかもしれないのですけれども、港の中に堆積したはずの漂砂は外にたまっていくことになると思えます。周辺の砂浜、海岸への影響はどのくらい把握されているのか、あるいは何か影響がある場合の対策は検討されているのかどうかということをお聞きしたいと思えます。

○事務局（大山） ご質問をありがとうございます。

漂砂の影響でございますけれども、基本的に石狩湾新港の場合は、石狩川から流れてくる砂が大半であると考えておりまして、今は防砂堤を整備させていただき、その港湾区域内で砂をしっかり受け止めるというところで、現在、事業を実施しているところでございます。

ただ、西川委員のご指導のとおり、その港湾の手前の区域で砂の動きがどうなっているかといったところもしっかりと見ていかなければいけないと思っておりますが、現時点で全てを見切れているかというところ、なかなか見切れていないのが現状でございます。

ただ、基本的には、漁業者など、地元調整も含めてしっかりと進めていきつつ、実際にどういった形で砂が動いているかといったところを継続的に見ていかなければいけないと思っております。影響も含めて検討していきたいと思っております。

○蟹江委員長 ほかにいかがでしょうか。

○吉川委員 今の質問とかぶってしまうかもしれないのですけれども、11ページで、航路に想定外の漂砂が堆積したということですが、この想定外とはどのくらい想定外ですか。

現象が不明で想定外なのか、観測して以来、初めてのものなのか、今後起きる可能性はあるのかということについて、漂砂は難しいという話があったので、なかなか難しいとは思いますが、この想定外の受け止め方についてお聞きします。

○事務局（大山） ご質問をありがとうございます。

平成28年に異常低気圧で台風が多かったということがございまして、当初想定していたよりも、砂が港内の特に航路に入っている実態があります。

もともとは防砂堤の整備により、川から流れてくる砂も含めて、港内に入ってくる砂を受け止め切れるという想定をある程度していたのですが、砂の動き自体をどういうふうにつかめるかというところは、研究も含めてなかなか難しいところがありました。ですので、今後は、その部分をしっかりと見ていきたいと思っております。

また、最近では、北海道に台風も含めて異常低気圧がかなり来襲しており、その部分をどう評価できるかということも含めて、今後、検討をしていかなければいけないと考えて

いるところでございます。

○吉川委員 漂砂だけではなくて、異常低気圧が今まで起きたことがなかったということですか。

○事務局（大山） 航路に入ってくることも含めて、そこまでの想定はなかなか難しかったところがございます。現在は、高潮、高波も含めて、異常低気圧が全国的に多くなっておりますので、そういったところも考慮しながら、どういった対応ができるのかも含めてしっかりと検討していきたいと思っています。

○吉川委員 分かりました。

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。

○岡田委員 三つの事業全部に共通することですが、事業の必要性の中に定性的な効果というものがあります。定量的な効果に比べると、抽象度がかなり高い表現になっています。全てのデータを出してほしいということではないのですけれども、例えば、羽幌の19ページに観光資源との連携とありますが、こういった観光客の方がどれくらい来るのかとか、少し具体的に説明されると効果を納得できると思います。

先ほど相浦委員もお話ししていましたが、水産でこのくらいの水揚げ高があるというようなことを少し盛り込んでいただくと、定性的な効果についてもよく分かると思いますので、お願いします。

○事務局（大山） ありがとうございます。確かに、先ほど定性的なことについては文章でさらっと書いてしまったのですけれども、羽幌町に入ってくる外国人宿泊数などは、数字として伸びている部分がありますので、今後はこういった効果なども含めてしっかりと説明していきたいと思います。

○蟹江委員長 ルール上はB/CのBの計算に乗らないかもしれないけれども、例えば、ここではどのくらいの入り込み数があるってどのくらいのマーケットの規模なのか、それに対して、この大型船が入るとこんな効果があるのですというようなものを見せていただくと、納得しやすいのではないかと思います。そういうご指摘だと思いました。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員 今の話や先ほどの相浦委員の話にも関連するのですけれども、確かに定量化しづらいから定性的になっているのですけれども、それを数値に置き換えるのが最終目的で、できればBに入れたいというのがあると思うのです。

ただ、その前の段階だとしても何かしらを数字で出せる可能性はあると思います。例えば、石狩湾新港の再生可能エネルギー事業は、洋上風力の話がかなり具体的に出てきます。それを何かしら仮定して、実際にそれが実行されたとするならば、これくらいの取扱い量になって、それがどれくらいの経済規模になるのかという出し方があると思います。

それから、先ほどサプライチェーンの話がありましたけれども、北海道の農水産品が止まってしまった場合に、全国にどのくらいのダメージが具体的にあるのかという辺りは、

もしかしたら、産業連関分析などを使えば額が出る可能性がありますので、Bに入らなかったとしても、まずは数値化してみるという努力はしていく必要があると思います。そうなってくると、もしかしたらこの部分は将来的にBになるかもしれないという次のステップの議論につながると思います。

特に北海道は、これからエネルギーと農水産品が極めて重要な位置づけになると思いますので、一気に行かなくても、一歩目のステップを積み重ねるための何かしらのことをやっていただくと大変ありがたいと思います。

○蟹江委員長 ご指摘のとおりだと思います。評価できるものは積極的に入れていくほうがよろしいと思います。分かりやすい数字ですね。

ほかにいかがでしょうか。

○吉川委員 資料3-3の9ページですが、羽幌港では、エビの漁獲量が減少したということで高さを低くされているのですけれども、漁組さんとして、今後、エビは捕らない、揚げないということで合意形成されて、今回、こういう事業に至ったのかということをお聞きしたいと思います。

○事務局（大山） エビについては、捕らないという合意形成ではなくて、大型のエビ籠漁船で捕る場合は、人手もかかりますし、船も含めて施設整備も必要ということで、大型エビ籠漁船で捕るのは廃止になっております。

ただ、若手の漁業者さんが入ってきておまして、小型船でアマエビを捕っておりますので、アマエビ自体が禁漁になっているというより、アマエビを捕る方法自体が変わってきているところでございます。

○吉川委員 エビの捕り方が変わったということですね。分かりました。ありがとうございます。

○蟹江委員長 ほかにいかがですか。

港湾ですから、それぞれの地域ごとに個性はあるものの、基本的な考え方の部分について、Bの見方やコストの部分には共通点があると思います。

○相浦委員 質問させていただきます。

石狩湾新港ですが、ケーソンを2函積める大型作業船の調達ができなくて、1函しか積めない作業船になっています。それは大型作業船が他の港湾で利用されたからという話があったのですけれども、他の港湾とは、恐らく国際バルクに指定された港だと思います。

北海道全体を見たときに、本事業の工事期間が延びて負の便益が生じたとしても、先方でプラスに転じていれば問題はないと思うのですが、全体としての便益については考えられているのでしょうか。

○事務局（大山） なかなか難しい質問でございます。おっしゃるとおり、大型作業船はもともと釧路を基地港としておりますが、その釧路では、国際バルク戦略港湾の整備を進めておりますので、そちらのほうで使っていたところでございます。

現時点で両方を見比べて北海道全体で調整するという考え方は、どう評価するかという

ことも含めて難しいところだと思います。我々は、事業をしっかりと実施するため、調達できる作業船や経済的な観点を考慮して、それぞれの港において、どういうふうに整備を進めていくのが一番いいかということを検討しているところでございます。

こういった大型作業船は全国に5隻くらいしかなくて、北海道に一つと東京に一つ、鹿児島に三つということで、事業をどうしても早く進めたいということであれば、鹿児島から引っ張ってきて整備することもあり得ると考えているところです。北海道全体としてどう見るかというのはなかなか難しいのですけれども、我々としては経済的な、いわゆるコストの観点を含めていろいろと検討して、港ごとにしっかりと工夫しながらやっていきたいと考えているところでございます。

○相浦委員 ありがとうございます。

先ほど、鈴木委員が、今後の評価の見せ方や数値への持っていき方の話をされたと思うのですが、我々は事業評価全体を一度に評価できるわけではないのですけれども、全体を見ながら、例えば、当該事業における負の便益が他の事業での正の便益に転じたという追記表現もあるのではないかと感じて発言させていただきました。ありがとうございます。

○蟹江委員長 ありがとうございます。

港湾に関わる部分は、いずれもB/Cの考え方が似ているところがありまして、数字も確保できているということです。事務局側からの提案としては、このまま事業継続を求めたいということですが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 ほかに特にご意見がなければ、私どものこの審議会の評価として事業継続は妥当であると判断にしたいと思いますが、異論はございませんでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○蟹江委員長 それでは、この審議委員会では、港湾整備事業の再評価内容について事務局案が妥当ということで承認したいと思います。

3. その他

○蟹江委員長 審議事項として、河川、港湾がありました。もう一つ、その他で報告があると伺っております。

事務局から報告をお願いいたします。

総合開発事業の進捗状況の報告について

幾春別川総合開発事業

(上記事業について、事務局より参考資料を説明)

○蟹江委員長 ありがとうございます。

特段のご質問はありますでしょうか。

○吉川委員 今回の事業の増は自然現象、現場条件、経済状況の要因という理由は分かりました。

4 ページですが、事業費が520億円の増ということで、当初に対して45%増になっていますけれども、当初から今回の変更でB/Cがどのように変化しそうなのか、もし見積もりがあれば教えていただけませんか。

○事務局（榑井） 正確な精査が終わっていない状況ですけれども、先ほどの網走川の中にもありましたが、近年の災害の特徴などを踏まえて、被害額が増加している特徴のある出し方で、今後、精査することになります。しかし、現時点では、B/Cは1を上回る見込みになると考えているところでございます。

先ほど申しましたとおり、事業評価に当たっては、関係者との説明状況などを踏まえて、その時点で一番最新のデータで、より精査したもので審議をお願いしたいと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

○吉川委員 ありがとうございます。

○蟹江委員長 被害想定などのルールが最近は変わってきているので、また変わってくるのだと思います。

○吉川委員 現時点では上回りそうだといいことですね。

○蟹江委員長 はい。大づかみなどころでは超えているということです。

ほかにいかがでございませうか。

（「なし」と発言する者あり）

○蟹江委員長 この案件は、審議事項ではなくて、報告ということでございませうので、また必要があれば継続的にご報告して、議題として上がった場合は審議する形で進めたいと思ひます。

以上で報告も含めて審議事項が終わりましたが、事務局から何かございませうでしょうか。

○事務局（米津） 特にありませう。

○蟹江委員長 それでは、本日の議事は以上でございませう。

委員会とて予定された審議内容につきましては全て終了しましたので、事務局にお戻ししたいと思ひます。

どうもありがとうございます。

4. 閉 会

○事務局（米津） 皆様、長時間にわたるご審議をどうもありがとうございました。

今日いただきましたご意見、コメントにつきましては、各事業それぞれにおきまして、今後の展開等にしっかりと生かしていきたくと思ひておりますので、引き続きご指導のほどよろしく願いいたします。

次回の委員会は、改めてご案内いたしますけれども、12月17日の木曜日を予定しておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、本日の審議はこれにて終了いたします。
本日は、誠にありがとうございました。

以 上