

平成22年8月25日（水）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室

交通政策審議会港湾分科会第1回事業評価部会議事録

交通政策審議会港湾分科会事業評価部会

交通政策審議会港湾分科会第1回事業評価部会議事録

1. 開催日時 平成22年8月25日(水)
開会 13時00分 閉会 15時00分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第3号館)11階特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
家田 仁	東京大学大学院教授
大野 栄治	名城大学教授
木村 琢麿	千葉大学大学院教授
黒川 和美	法政大学大学院教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校校長
森杉 壽芳	東北大学名誉教授・日本大学教授

4. 会議次第
- ① 部会長の選任について
- ② 平成23年度予算に向けた港湾整備事業等及び港湾局所管の海岸事業(直轄事業)における新規事業採択時評価について

5. 議会経過

開 会

【企画官】 ただいまより、交通政策審議会港湾分科会第1回事業評価部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただいております国土交通省港湾局総務課企画官の金子でございます。本日は、しばらく私のほうで議事の進行を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

本日は、平成23年度予算に向けた港湾整備事業等及び港湾局所管の海岸事業における新規事業採択時評価につきまして、委員の皆様にご審議いただきたいと存じます。

なお、本日の所要時間につきましては、約2時間ほどを見込んでおります。

それでは、開会に当たりまして、国土交通大臣政務官の長安よりごあいさつを申し上げます。

【国土交通大臣政務官】 皆さん、こんにちは。国土交通大臣政務官の長安でございます。皆さん、お忙しい中、委員の皆様におかれましては、本日はお集まりいただきまして、どうもありがとうございます。交通政策審議会の港湾分科会の事業評価部会の開催に当たりまして、私のほうから一言ごあいさつをさせていただきます。

常々私ども国土交通省、申し上げておりますように、人口減少、少子・高齢化、多額の財政赤字、こういった制約要因がある中で、公共事業の予算というものは抑制をしていかざるを得ない状況にあるわけでありまして、しかしながら、国際競争力の強化、こういった観点からは、真に必要な公共事業というものを行っていかねばならない状況にあるわけでありまして、このためには、事業評価を厳格にすると同時に、事業の進め方の透明性を向上させるということが重要になってくるわけでありまして、昨年度からこの事業評価に関しましては、新規事業採択時評価におきまして、地方公共団体からの意見を聴取する仕組みを導入するとともに、第三者から成る委員会による事前審査を導入することとしたわけでございます。昨年は、南鳥島の活動拠点整備事業についてご審議をいただいたわけでございますけれども、今回は、平成23年度の概算要求に向けた港湾整備事業8件、海岸事業2件が審議対象でございます。港湾整備事業に関しましては、日本の競争力強化のため、

また、耐震岸壁の整備などといった国民の安心・安全にかかわる問題もございますし、また、海岸整備事業につきましては、侵食、また、高潮の対策のための整備でもございます。非常に重要な事業と私ども考えているところでございます。

ぜひ、本日お集まりの皆様には、忌憚のないご議論をいただきまして、この港湾整備事業及び海岸事業の新規採択時評価につきましてのご審議を賜りたいと考えております。本日はまことにありがとうございます。

【企画官】 ここで、長安国土交通大臣政務官は公務のため退席させていただきます。よろしくご了承いただきます。

(国土交通大臣政務官退席)

【企画官】 それでは、お手元にお配りさせていただいておりますが、配付資料の確認をさせていただきますと存じます。

－事務局から配布資料の確認がなされた。－

それでは、続きまして、委員のご紹介に移らせていただきます。今回、事業評価部会の委員にご就任いただきました皆様を五十音順でご紹介いたします。

－事務局から各委員の紹介がなされた。－

【企画官】 部会の運営方法について1点ご了承いただきたい点がございますので、申し上げます。これまで港湾分科会は、資料1－4、1ページの分科会運営規則第8条によりまして、公開という形をとり、また、議事録をホームページで公開してまいりました。本部会も港湾分科会と同様に議事を公開させていただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日予定しております議事に入ります。カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

それでは、最初の議事の「部会長の選任について」に入らせていただきます。

部会長の選任に当たりましては、資料1－2の3ページの交通政策審議会令第7条第3項の規定により、部会長を委員の互選により選任することとなっております。事務局といたしましては、交通政策審議会委員であり、また、港湾分科会長でいらっしゃいます黒田

委員に事業評価部会長をお願いしたいと考えておりますが、いかがでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【企画官】 ありがとうございます。ご異議ございませんようですので、黒田委員の部会長をお願いしたいと思います。

それでは、黒田部会長にごあいさつとその後の引き続き議事進行をお願いしたいと存じますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 皆様方のご推挙を賜りました黒田でございます。改めてよろしく願いしたいと思います。

時間が限られておりますので、私の長々としたあいさつは省略させていただきたいと思いますが、先程長安政務官からごあいさつございましたように、限られた時間でございますが、本件10件の新規事業に関連しまして、大所高所から貴重なご意見を賜りたいと考えてございますので、どうぞよろしく願いしたいと思います。

それでは、早速でございますが、本事業評価部会の部会長代理を交通政策審議会令第7条第5項に基づいて、部会長が指名するということになってございますので、大変恐縮でございますが、森杉委員に部会長代理をお願いしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 わかりました。

【部会長】 よろしく願いいたします。

それでは、平成23年度予算に向けて、港湾整備事業及び海岸局所管の海岸事業、いずれも直轄事業における新規事業採択時評価について、事務局からご説明の後、それぞれ審議に入りたいと考えてございます。本件に関しましては、8月20日に国土交通大臣から交通政策審議会会長に対して、「平成23年度予算に向けた港湾整備事業等及び港湾局所管の海岸事業(直轄事業)における新規事業採択時評価について」、諮問がなされており、諮問の部会への付託が認められてございます。本日は、先程申し上げました新規事業採択時評価の10件につきまして、それぞれご審議を賜りたいと思います。

それでは、早速でございますが、事務局からご説明をお願いいたします。

【事業企画官】 港湾局計画課事業企画官の宮崎と申します。よろしく願いいたします。

お手元に配付させていただいている資料ですけれども、事業評価の本編として、A4縦置きの方厚い資料一式置いております。こちらは置いていただいて、時間も限られておりますので、別途A4横置きで、その概要版の説明資料を用意しておりますので、こちらのほうで説明をさせていただきたいと思っております。その資料の上にA3で本日ご審議いただくプロジェクトの一覧表というのをお配りしておりますけれども、この上から順番にご説明をしていきたいと思っております。

まず、苫小牧港の複合一貫輸送ターミナル改良事業でございます。表紙をめくっていただきまして、苫小牧港の概要ですけれども、場所は右側の日本地図に載せておりますけれども、内貿貨物量については全国第1位、それから、地図に示しておりますとおり、ROR船ネットワークというのが全国各地に張りめぐらされております。このネットワーク上で週36便のROR船が就航しております、例えば新聞紙の用紙、全国の3分の1を輸出しております。それから、自動車部品を輸出したり、あるいは北海道に移入されてくる完成自動車の全量というのは苫小牧港で取り扱われております。そういう苫小牧港全体の中で、事業を実施する苫小牧港西港西ふ頭地区におきましては、週14便のROR船が就航しているバースでございます。その場所は左側の写真上に丸で囲って示しております。

事業の目的でございますけれども、2ページですけれども、位置図をつけておりますが、こちらのほうに老朽化したROR船用として使っている岸壁が4バースございます。延長165メートルで4バースございますけれども、この老朽化が著しいことから、220メートルの3バースに改良をするというものでございます。その際、あわせて3バースのうち1バースは耐震強化を行うというプロジェクトでございます。事業スケジュールは、左側に書いておりますとおりですが、平成26年に大型船の投入が予定されていることから、3バースのうち1バースは平成26年に供用するような形で、平成23年度に着工するということを予定しているところでございます。

事業の必要性ということで、3ページ、4ページにまとめておりますけれども、1つには、施設の倒壊の危険性があるということでございます。写真にございますとおり、上部コンクリートの内部の鉄筋が腐食していたりですとか、水中で写真にはできませんけれども、矢板が劣化して継ぎ目が外れているという、非常に危険な状況がございます。

それから、2つ目、エプロン幅が狭くて、トレーラによる荷役、ROR船への荷役が非常に困難を来しているという状況がございます。これは昔ながらのふ頭として、その岸

壁からその背後の上屋までの距離が非常に短いふ頭でございます。15メートルしかないということで、トレーラの車回しに必要な幅、最低25メートル必要ということで、そこまでの拡幅をするということにしております。

それから、3つ目は、苫小牧港では、現在、耐震強化岸壁が整備されておられませんので、先程申し上げましたとおり3バースのうち1バースを耐震強化することによって、緊急物資輸送の用に供するということでございます。

需要の推計でございますけれども、5ページですが、RORO船貨物量というのはグラフに示しております。若干の増加傾向ではありますけれども、堅めをとってということで、直近5年間の実績の平均値を将来推計値として設定しております。それが386万1,000トンでございますが、そのうち、便益対象貨物としては、本事業をWithout時に代替港(室蘭港)を想定しておりますけれども、そのエリアから苫小牧へ陸上輸送が見込まれる分の92万7,000トンというのを便益対象貨物として設定しております。

その需要推計のもと、費用便益分析を行った結果が6ページでございますけれども、1つには、代替港の利用による輸送コスト増大が回避される分として336.6億円。2つ目に、大規模地震発生時に物資の輸送コスト増大が回避される分として2.9億円、それから、同じく震災で倒壊を免れることによって復旧のための支出が回避できるということで2.9億円。現在価値化後の費用として78億円を見込んでおります。で、先程の便益合計と78億円割りまして4.4というB/Cを算出しております。

貨幣価値換算が困難な効果としまして、先程申し上げましたエプロン幅の拡幅によって安全な荷役ができると。あるいは耐震強化によりまして、緊急物資の輸送、あるいは物流が維持されるということがございます。

最後のページには、港湾管理者からの意見というものを添付しております。今回、本日の第三者委員会の前に、港湾管理者に事業評価に関する意見照会をすることになっておりまして、公文書で照会をしております。その回答の写しがこの8ページでございます。1つだけ紹介いたしますと、A4縦置きの方の表の19ページの次の紙に苫小牧港の管理者から港湾局長あてに照会の回答文書がきております。この本文の部分をご説明資料のほうにすべて写して載せてありますので、ご覧いただければと思います。

苫小牧港の複合一貫輸送ターミナル改良事業についての説明は以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。今日、10件を審査していただかなければいけないということで、トータルの時間が2時間でございますので、1件当たり12分しかござ

いません。それですので、資料3-6までを一括説明していただき、その後、1件ずつの審議に入りたいと思いますので、合わせて、資料説明よろしく申し上げます。

【事業企画官】 では、次に、函館港の複合一貫輸送ターミナル整備事業でございます。資料の構成は先程と同じでございます。

まず、函館港の概要でございますけれども、北海道と本州を結ぶ物流や人流を支える大動脈となっております。特に、道内のフェリー貨物の4分の1を占めておりまして、北海道の農水産品ですとか、生体牛、それから、ここには書いておりませんが、競走馬の移出に使われております。そういう中で、この事業実施箇所である函館港北ふ頭につきましては、函館港フェリーの3分の1を取り扱う拠点となっております。航路としまして、右側に現状として大間と青森、書いておるんですけども、函館港北ふ頭のほうは、青森と結ぶ青函フェリーの拠点となっております。

事業の概要でございますけれども、フェリーが大型化するというのと、現在、次のページでご説明いたしますけれども、大変不安定な係留になっているということから、新たにフェリー岸壁を整備するものでございます。この際、平成25年末に大型船、現在2,000トン級ですけども、3,000トン級に置きかえるということで、25年末にそれが予定されておりますので、25年末の暫定供用開始を目指して23年度に着工したいと考えております。

事業の必要性でございますけれども、写真に載せておりますとおり、現在、バースがないものですから、フェリーがこういう不安定な縦付けをして係留しております。フェリーをつなぐために前のほうからアンカーを出しますが、このアンカーチェーンの出し入れに非常に時間を要している。大体離岸時10分、着岸時10分、年間で960時間のロスになっているということでございます。

それから、先程申し上げましたとおり、船舶が大型化して、現在、縦付けで利用している岸壁は5.5メートルでございますけれども、6.5メートルが必要になるということでございます。それで、2ページの図面でございますとおり、フェリーが横づけできるような栈橋形式のふ頭を整備するという計画でございます。

3番目に、先程ご説明した苫小牧港と同じく、函館港におきましても、耐震強化岸壁が未整備でございますので、この際、この岸壁を耐震強化の形で整備したいというふうに考えております。

需要の推計でございますけれども、貨物、旅客ともおおむね順調に増加しております。

一方で、船社ヒアリングでは現況推移というようなことで伺っておりますので、平成20年の実績値のまま一定ということで、将来推計値を設定しております。

費用便益分析ですけれども、1つ、フェリーの横付け係留が可能となることで、先程申し上げました運航時間の短縮による貨物、旅客の輸送・移動コストが削減されるということ、2つ目には、フェリーの大型化が可能となることで貨物の積み残しが緩和されるということ。それから、3つ目に、岸壁の耐震強化による緊急物資の輸送コスト増大の回避、4つ目に、追加的な支出が回避されるということです。費用合計は34億円で、68億円割る34億円で、B/C 2.0と算定しております。

貨幣換算が困難な効果でございますけれども、先程課題という形で申し上げたことの裏返しでございます。アンカートラブルがなくなる。一般貨物船との輻輳が解消されると、動揺がなくなる。あるいは③には、現利用岸壁というのは、フェリーでお客さんが乗りおりにしている隣で石材の積みおろしをやったりしているわけですけれども、そういう粉じんの影響もなくなる。それから、耐震強化によって緊急物資輸送等が確保されるということでございます。

8ページ目に、函館港港湾管理者からの意見を添付しております。特段の異存はないというようなお答えになっております。

続きまして、仙台塩釜港の国際物流ターミナル整備事業のご説明を申し上げます。

表紙をめくっていただきまして、仙台塩釜港というのは、特定重要港湾でございますけれども、貨物はコンテナ、フェリー、RORO船、ばら貨物、多種多様な貨物を出し入れしています。いわゆる総合港湾でございます。中でも、最近では東北地方に立地する完成自動車の組立工場の製品積み出しですとか、あるいは東北地方に入ってくる車両のほとんどを取り扱う、自動車取り扱いの拠点となってきております。右側のグラフで若干21年の貨物量が減っておりますけれども、これは景気低迷の影響で、自動車の取り扱いが減になっているということで、こういう数字が出ておりますけれども、2010年の貨物量を見ますと、前年度同月比で回復しているということもわかっております。

事業の概要でございますけれども、この地図に載せております掘り込んだところの入り口に当たる場所なんですけれども、ここの事業箇所より奥側というのは大変混在した使われ方をされております。そのためにそのふ頭の再編をするということと、あわせて、大水深の岸壁を整備して、現在行っております喫水調整とか、時間調整を解消するということを目的としまして、ここに水深14メートルの岸壁及びそれに伴う泊地、航路・泊地、ふ

頭用地を整備するものでございます。こちらのほうは、仙台塩釜港を背後に立地しております飼料メーカーが平成27年から生産量を倍増させるというのが主たる要因でございますけれども、それまでに供用開始する必要がございますので、23年度に着工をするということを予定しているところです。

事業の必要性でございますけれども、1つには、現在の中野1号岸壁という予定地の隣の岸壁が水深12メートルあるのですけれども、写真にありますとおり、喫水を浅くして入港したり、あるいは潮待ちをして入港しているということがございます。

それから、2つ目に、4ページでございますが、ふ頭の利用が非常に混在しているということでございます。自動車、ばら貨物、それから、RORO船というのが混在する形で利用されているということでございまして、この混在を解消するために、その一番右側の予定地、ばら貨物という横に書いてある、四角で囲った字の右側が予定の実施箇所でございますけれども、こちらのほうにばら貨物を集約して、ふ頭の利用を再編していくという事業の必要性がございます。

需要の推計ですけれども、米穀類の取扱量はおおむね順調に増加しております。グラフのとおりでございます。それから、利用企業へのヒアリングにおきまして、工場生産拡大のため増加の見通しということで、現在、38万トン取り扱っているところを倍増させるという計画がございます。現に78万トンまでの生産能力というのは既に立地しております。便益対象貨物ですけれども、その70数万トンのうち、大型船で輸送されるのはトウモロコシとマイロ、マイロはヒエ、アワのたぐいでございますけれども、これら大型船で輸送される貨物量43万トンというのを便益対象貨物として設定しております。

費用便益分析でございますけれども、このプロジェクトにつきましては、3万トン級の船が5万5,000トン級の船になり、その船の入港が可能になるということによる輸送費用の削減分というのを便益として計上しております。あと、残存価値として、土地ですけれども、1.7億円でございます。費用の合計は、現在価値化後で59億円でございますので、136割る59で2.3というB/Cを算定しております。

貨幣換算が困難な効果といたしまして、1つ目は、潮待ちなどの入港調整というのが解消される。それから、既存ターミナルの貨物のすみ分けが可能となりまして、混雑、危ない状況というのが解消されるということ。あと、船舶の大型化により、環境にやさしい形になるということでございます。

8ページ目に宮城県からの意見を添付しております。こちらのほうも、特段の異存はな

いというご意見をいただいております。

続きまして、境港の国際物流ターミナル整備事業でございます。境港といいますのは、左の小さな地図にございますとおり、鳥取県と島根県の県境に位置する重要港湾でございます。輸入木材の拠点となっております、平成20年では全国第2位の原木輸入拠点となっております。ちなみに1位は、広島のみでございます。そういう中で、これまでロシア材というのを大陸側から輸入して、合板を作製して、西日本エリアに供給しておられたのですが、ロシアの輸出関税の値上がりによって、地元の企業が米材に切りかえることに伴って、船舶が大型化しているというような必要性が出てきております。

事業の概要でございますけれども、1つには、その大型木材輸送船が着岸できる岸壁が必要であること。それから、原木の保管場所というのが不足しておりますことから、新たに、その写真に示します場所に12メートルの岸壁を一つと、それに伴う泊地、臨港道路、それから、ふ頭用地を整備するものでございます。

事業の必要性、先程若干触れてしまいましたけれども、ロシア材から米材に切りかわったことによって、大型船の入港が増えているということ。で、現在は、岸壁が不足しているので、喫水調整、沖待ちを余儀なくされているということ。それから、今後、リフォーム事業等見込んだ、企業の増産というのが計画されておまして、大型船による輸入がさらに増える見込みであること等が事業の必要性でございます。

もう一つ、保管場所の不足でございます。現在利用されています、地図にあります外港昭和南地区の野積場、ここでは、岸壁の直背後がもう道路になっておまして、野積場がない状況でございます。輸入した原木というのは一番上の写真に載っておりますとおり、大量に船からおりてくるのですが、この置き場所がないということでこれを一回青丸のところまで二次運搬して、そこで保管しているというような、非常に非効率な状況でございます。そこで、先程申し上げました事業地区に岸壁及びその背後のふ頭用地を整備しまして、効率的に原木が取り扱いできるようにしようということでございます。

需要の推計ですけれども、原木の取扱量はおおむね横ばいで推移しております。一方、利用企業のヒアリングにおいては、米材等への切りかえやリフォーム需要のため、増産の見通しでございます。特に今年5月26日に「公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律」が公布されまして、低層の公共建築物はすべて木造化するというようなことにされておりますので、企業としては、さらに木材の合板の増産を計画しているということです。そこで、ヒアリングで得られた値を積み上げて、将来推計値として設定しており

ます。

費用便益分析でございますけれども、岸壁不足による喫水調整とか、他港からの二次輸送による海上輸送の費用の削減分というのを便益として計上します。2つ目は、土地の残存価値として0.7億円というのを計上しております。現在価値化後の費用として7.7億円でございますので、便益23.2億割る7.7億円で、B/C 3.0と算定しております。

貨幣換算が困難な効果としましては、先程申し上げた課題の裏返しでございますので、時間の都合上、ご説明は省略させていただきます。

それから、港湾管理者からご意見を8ページに転載しております。このプロジェクトにつきましても、異存はないというご意見をいただいております。

次に、細島港国際物流ターミナル整備事業でございます。細島港は宮崎県に位置します重要港湾ですけれども、合成繊維や医療医薬品の加工製品を産出する我が国の有数の大企業が立地すると書いておりますが、これは旭化成と申し上げたほうがわかりやすいかと思えます。それから、リチウムイオン電池部品で世界シェア5割の企業ですとか、太陽電池パネルで世界最大級の企業というのが立地しております。それに伴いまして、コンテナとか、石炭を主とした貨物輸送需要の増加が見込まれている港でございます。

事業の概要でございますけれども、立地産業の貨物輸送需要の増加、それから、船舶の大型化に対応するために13メートルの岸壁、泊地、臨港道路、ふ頭用地から成る国際物流ターミナルを整備するというものでございます。旭化成が使用しております新たな貯炭場というのが平成27年に供用開始する予定で、また、木材工場が27年に本格稼働する予定がございます。それに伴いまして、このエリアのふ頭の利用の再編というのが行われますので、それに間に合う形で整備に着手をしたいというふうに考えております。

事業の必要性でございますけれども、新規立地企業によるコンテナ貨物が増加するということで、今、一つだけある大型岸壁をコンテナ貨物とバルク貨物が取り合っているような状況でございます。そこを解消するというところでございます。4ページ、その説明が書いておりますけれども、右側の上の写真は、コンテナ船の日程をずらして、コンテナ船には前の港で待っておいでもらって、石炭船を入れるということをやっております。

5ページに需要の推計を載せております。石炭については、おおむね現況で推移しております。そのため3年間の平均、実績値の平均と企業ヒアリングによって将来値を設定しております。鉱石、専ら電池の材料になりますマンガン鉱でございますけれども、これも順調に推移しておりますので、実績値の3年平均と企業ヒアリングによって将来値を設定

しております。

費用便益分析、6ページでございますけれども、現在、1万2,000トンの船で運ばれているものが4万トン級の船で運ぶことができるようになるということでの輸送費用の削減分を便益として計上しております。それから、残存価値として1.1億円を計上しております。費用は、現在価値化後で39億円となりますので、割ってB/C、4.0を算定しているところでございます。

7ページ目は、貨幣換算が困難な効果でございますけれども、特にこのエリア、相次ぐ企業立地によって、地域産業の発展というのが大きく期待されるところでございます。

8ページ目には、細島港の港湾管理者である宮崎県からの意見を転載しております。

細島港は以上でございます。

次に、鹿児島港の複合一貫輸送ターミナル改良事業でございます。表紙をめくっていただきまして、鹿児島港におきましては、本土の一番南ということで、週45便の離島向けフェリー航路が就航しております。事業を実施いたします鹿児島港の新港地区におきましては、図示、右下の図にかいております奄美・沖縄航路のフェリーが1日1便就航しております。同航路がカバーする離島人口12万人と、カバー人口で全国1位の航路でございます。事業実施箇所は、左側の写真に載せている部分でございますけれども、この部分で2ページでございますけれども、事業を行う概要といたしましては、老朽化が著しいということと非常に狭隘化しているということで、同ターミナルを改良するものでございます。あわせて、その際、耐震強化を図るというものでございます。施設としましては、水深9メートルの岸壁1バースと7.5メートルの岸壁1バースでございます。

事業の必要性でございますけれども、3つございます。1つ目は、施設の老朽化でございます。このふ頭は供用開始後、既に40年以上経過しておりまして、右側の写真にも示しているような状況で、乗降客の皆さんや、荷役作業の車両等に甚大な事故が発生するおそれがあるというところまできているということでございます。

もう一つは、ふ頭用地が不足しておりまして、写真に示しますとおり、旅客と貨物が混在して、非常にこういう意味でも危険な状況になっているということがございます。

3つ目は、耐震強化の部分でございますけれども、鹿児島港におきましても、耐震強化岸壁が未整備でございますので、この改良の際に耐震強化を図るものでございます。4ページの下の方にはフェリー欠航時のスーパーの中ということで、船が来ないと離島というのはこういう状況になるというのをご参考までに写真で示しております。

需要の推計でございますけれども、フェリー貨物、それから、旅客ともおおむね横ばいで推移しております。船社へのヒアリングにおいても、現況推移との見通しをいただいておりますので、平成20年の実績値のまま一定として将来推計値を設定しております。うち便益対象貨物でございますけれども、Without時のほうが輸送、移動コストが低くなる数量を除き、168万8,000トン、13万人を設定しております。

費用便益分析でございますけれども、1つには、代替港の利用による輸送コスト増大を回避するという、それから、2つ目には、震災時における物資の輸送コスト増大を回避するという、それから、3つ目には、施設被害による追加的な支出を回避するという、それから、残存価値として4.1億円を見込んでおまして、費用のほうは現在価値化後で99億円ということで、割りまして、3.4のB/Cを算定しております。

7ページ目には、貨幣換算が困難な効果ということで載せておりますけれども、先程申し上げました課題の裏返しのことでございますので、ご説明は省略させていただきます。

8ページ目に、鹿児島港港湾管理者であります鹿児島県からのご意見を転載しております。こちらのほうも特段の異存はないというご意見をいただいているところでございます。

【部会長】 今、6件、いずれもターミナル整備事業でございますが、1件ずつ順に審議の結論を出していきたいと思っております。

まず、苫小牧港西港区に関連しまして、ご質問、ご意見ございましたら、どうぞ。

【委員】 2、3コメントをしたいと思っております。

1つは、この資料で3ページにあります非効率な荷役作業というのがありますね。これは、こういう作業形態が、他の港でも何回も出てきましたけど、これが解消される便益というのは計算されてないですね。実は港湾の費用便益分析のマニュアルの中に、こういう港湾荷役作業がどのように効率化されるかということの便益の計算方法が設定されてないと思っております。それで、どうしてもここはマニュアル化を早急に進めていただきたいと、こんなふうに思います。

これはほかのところにも全部関連する問題でありますので、一貫してこの点は今回の最大の重点的な課題ではないかと思っておりますが、再評価のときもあるはずですが、これがこういうふうが目立ってこなかったように思いますので、ぜひとも早急に検討をお願いしたいと思っております。

それから、ほかの港でも同じですけど、費用便益分析をやるに当たって、建設費の増大はないとか、あるいは需要の予測は本当に確実なものであるかと、こういうことに関す

る感度分析をやって、その結果として、B/Cの値がどのように変わるかというような感度分析をやるように、国交省全体のマニュアルでは決めていたと思うのですが、これが今回は示されておられません。だから、直ちにもう一回やらせるとは言いませんが、今後ぜひとも検討のほどをお願いしたいと思っています。

以上です。

【事業企画官】 ありがとうございます。

2つ目につきましては、説明、資料のほうに載せておりませんでしたけれども、本編の資料でいいますと、例えば苫小牧港ですと、19ページに感度分析の結果を掲載しております。説明を省略しまして、大変申しわけございませんでした。

【委員】 そうですか。わかりました。じゃあ、比較的大丈夫ということですね。

【港湾局長】 いいですか。ちょっと1点目のほうの。

【部会長】 はい、どうぞ。

【港湾局長】 ご指摘がありました点は、実は、ほかの幾つかの観点からも、事業評価という仕組みの中で、便益のはじき方、あるいはこれはコストのほうのはじき方もそうですが、取り入れられてないものが多過ぎるのではないというようなご意見がございます。今、お手元に配られております本日ご欠席の委員のご意見の1点目も、少しそういうことに触れてあるのではないかと考えております。

そこで、結論的に申し上げますと、事業評価のやり方は随時見直しをしておりますし、特に現在、馬淵副大臣をリーダーとして、省内でも全般的な各分野について見直しを行っておりますので、そういう見直しの中でご指摘の点について、どういう形で費用便益分析に取り組んでいけるかということをお早急に検討してうまく取り込めるような形でもっていきたいと考えております。

【委員】 よろしいですか。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 ちょっといいですか。今のように全般的なことじゃなくて、特定のこの効果そのものがこの中で極めて大きな位置を占めておるにもかかわらず、計算されていないという意味において、特定化してこの効果の計算をお願いしたいと考えております。他の分野よりも、何よりも優先してやっていただきたいと。全般的なことが多過ぎるということに関しては、必ずしも私はそう思っておりませんので、特にこの効果について、今回の作業に当たってぜひとも検討いただきたいという、反省事項として検討していただきたいと、

こういうつもりです。

【港湾局長】 よくわかりました。引き続き、ご指導いただいて、しっかり取り組んでいきたいと思えます。ありがとうございます。

【委員】 同じ意見ですけど、だから、一番大事な便益というか、それはものすごく推計、難しくてもね、マニュアル化してしまわなくて、一番関係者でわかっている人が丁寧に積み上げていくというやり方でいいので、便益を正々堂々と一番大事なものからはかるというのが大事だと思うのですね。だんだん何か全国一律にマニュアル化してしまおうという発想になってしまって、時間コストを何かうまく考えるような、今回の場合だと、隣近所の港湾を使った場合にどういうコストになるかみたいなのが基礎になっていますよね。それで、何かものすごく離れた不便なところがあればあるほど、価値が高くなっちゃうような、何か不思議なデータになってしまっているんで、説明がとてもしにくいと思えますね。

ただ、もともと何か1.5以上とか、1以上とかっていう、ある種の公共事業に関する条件があるので、もう一番簡易な方法でやって1.5超えれば、まあ、いいやというところで動いていけるという意味ではね、マニュアル化するのはいいと思えますけど、やっぱりこういう個別の事業の場合は、正々堂々と一番大事な便益を。それから、本当に難しい場合は、何か便益あるけれども、計算できませんという項目を文章として並べるのはいいと思えますけど、何かそれなりにトライした後、文章に並べてほしいと思うんですよね。これはこれぐらいあると思われませんか。それから、もうちょっと数量的にこの言葉遣いがあってくれればいいんですけど、何か文学的表現で、5個も6個も並べられると、これがまたマニュアル化しますよね。こういうので標準で通っていると思うと、地方の港湾管理者はこれでいいのかと思いはじめたりするので、やっぱりいつでも何かお金を使うときには、便益って正々堂々と積み上げるというのがいいと思うんです。しかも、関係している人が一番よくわかるんですから、そのそれぞれの港湾のところで。それを一番大事に言うべきだというふうにちょっと思えますけど、これを何か港湾担当者がやらなくなっちゃったら、だれもやる人、いなくなっちゃうので、本当にぜひ丁寧にやってほしいと思えます。

【部会長】 はい、ありがとうございました。後の時間もございますので、苫小牧港西港区の質疑については、これで一応打ち切らせていただいて、評価委員会としての結論をまとめたいのですが、私、答申の文案を読み上げますので、ご異議ございましたら、ご意

見賜りたいと思います。

「苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業の新規事業採択時評価について適当である。」これを委員会の結論にしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、次、函館港に関連しまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いします。

【委員】 需要予測について、ほかの事業と同様に現状維持として扱われていますが、この函館港の場合は増加傾向にあるような気がします。これは安全側に立って現状維持ということであろうと思いますが、もしその背景に何かあればお聞かせください。まず、ここに挙げられている港は現状維持という戦略で対応される港という位置づけでしょうか。その際、将来先細りするものを現状維持するということならば、これは大きな戦略と言えそうですが、そこまで深読みするまでもないことでしょうか。

また、後背地の自治体や企業が今後努力されて、貨物量や旅客数が増えた場合、ここに示されている設計内容で耐えられるのでしょうか。今の需要の1.5倍まではさばけるのか、あるいは2倍ぐらいまではさばけるのか。要するに、地元の努力がどこまで入る余地があるのか、その辺もお聞かせいただければと思います。

【事業企画官】 輸送需要につきましては、委員がおっしゃいましたとおり、1つには、新幹線が通るということ。それから、高速道路の値下げ、もしくは無料化ということでもかなり増えるのではないかという議論もございます。その外的要因がどうなるかという予測が難しいということもあり、委員ご指摘のとおり、堅めのところで現状推移と設定したところでございます。

この施設を整備した後、需要が増えたら、そこはどのようなふうな受け方があるのかというご質問だったかと思うのですがけれども、1つには、増えた時点でさらに港の利用の再編で何とか対応できないかということを考え、再編でもやはり施設が足りないという場合には、改良を行ったり、新規に整備したりするということになろうかと思います。そういう意味では、需要追従型の整備になっているとは思いますが。

【委員】 はい。

【部会長】 ほかにご質問等ございませんか。

私のほうから1点だけ確認しておきたいのですが、鹿児島の場合もそうですけど、今回のこの函館の場合は、水深6m半ですよね。この6m半の耐震岸壁で自衛艦は全部入れるの

ですかね、着岸できるのですかね。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長です。

全部は入れませんが、入れる自衛艦も結構あります。護衛艦級でもですね。

【部会長】 災害救援活動に出動するような自衛艦は大体着岸できる？

【海岸・防災課長】 7m半が望ましいですけども、6m半でも入れるような護衛艦とか、結構あることは確認しております。

【部会長】 そういう意味で、耐震岸壁はここしかなかったのかということが聞きたかったのですが、いかがでしょう。

【事業企画官】 このエリアでの耐震岸壁ということでございますか。

【部会長】 そうです。はい。

【海岸・防災課長】 よろしいでしょうか。候補地としてはほかにもあるかもしれませんが、事業をする際にやらないと、いわゆる改良ができないものですから、これに合わせてやるのが一番効率的という考え方もございます。

【部会長】 はい、わかりました。私が質問したい趣旨は、もし自衛艦が入れないのだったら、またほかに耐震岸壁をつくるという二重手間になるのではないかとことをちょっと危惧したものですから。

【海岸・防災課長】 はい。そのところは我々も同じような問題認識を持っていました、確認をしました。大丈夫でございます。

【部会長】 はい、わかりました。ほかにご質問、ご意見ございませんか。はい、どうぞ。

【委員】 需要予測ですけどね、フェリーの場合は、道路局がやっている需要予測と連動してどんな数字かというようなことを、利用できるようなことを考えられると、こういうふうなことに對しても、何か対応できるじゃないかと思うんですけど、数年前に道路局で需要予測が大変大きな問題になったときがありますけれども、そのときも申し上げたんですが、結局のところ、道路局の需要予測というのは、もうすべての貨物を、すべての人間の予測ですから、海外は除きますと、国内ではそういう問題になりますから、鉄道も、結局飛行機も、それから、こういうフェリーも、すべて連動するんですよね。ですから、同じような対応で共同作業をなされると、これは需要予測をこういうフェリーだとか、コンテナに関してはやりやすくなってくるじゃないかなと僕は思うんですけど、ぜひともこういう場をつかまえて、協調の失敗という言葉がありますけども、協調の成功をお願いした

いと思っていますが。

【事業企画官】 はい、ありがとうございます。今後、道路局と相談をしたいと思いません。

【委員】 よろしく。

【部会長】 もしほかにご意見ないようでしたら、本件に関する結論を出したいと思いますが、答申書の原案を読み上げさせていただきます。

「函館港北ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の新規事業採択時評価について適当である。」この文案でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、引き続いて、仙台塩釜港についてご意見、ご質問ございましたら、お願いいたします。

【委員】 基本的には結構ですが、7ページです。排出ガスの減少、確かにこれは排出量が減るのですが、この岸壁をつくりますと、建設作業によって排出量、増やします。そのことを書かないで、一方的にこれを書くのは不公平じゃないかという感じが僕はしているのですが、とにかく以上だけです。

【事業企画官】 ありがとうございます。以降、注意したいと思います。

【部会長】 ほかにございませんか。

それでは、これ以上ご意見、ご質問がないようでございますので、仙台塩釜港について、答申案文を読み上げさせていただきますと思います。

「仙台塩釜港仙台港区中野地区国際物流ターミナル整備事業の新規事業採択時評価について適当である。」ご異論ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、次の境港のほうでご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 形式的なネーミングの問題ですけれども、国際物流ターミナルというのは、これはカテゴリーとしても何か明確な基準があって使っているものなのかどうか。法令上の直轄工事の要件としては、国際輸送の拠点、または国内輸送の拠点という、そういう要件になっていたと思いますが、このあたりはすべて国際輸送の拠点という位置づけで直轄工事が認められているのかどうか。言ってみれば、国内輸送の拠点がなくなってしまう

ということになるような気がしますし、また、何でもかんでも国際というと、どこの港も国際港湾だという、そういう国際という言葉の乱発に拍車をかけるような気がしますので、その辺ご説明いただければ幸いです。

【事業企画官】 国際物流ターミナルの定義でございますけれども、一般に外貨貨物を取り扱う岸壁及びそれに付随する航路泊地、防波堤等を総称して国際物流ターミナルというふうと呼ぶことにしております。ですから、その際に除かれるのは、コンテナターミナルでございます。細かく言えば、石油用の栈橋とか、ドルフィンとか、いろいろなものがございますけれども、大きくは、外国貿易上は国際海上コンテナターミナルか、コンテナ以外の貨物を取り扱う国際物流ターミナルということに二分されます。

で、この位置づけでございますけれども、港湾法にございます国際海上の輸送の拠点として位置づけられるものを国際物流ターミナルというふうに呼んでおりますが、国際物流ターミナルという言葉そのものは、いわゆる呼び方でございまして、法律上定義されたものではございません。

【委員】 ついでですが、国内輸送の拠点というものの例が今回の検討事項の中にあるのですか。

【事業企画官】 国内輸送の拠点としては、主にユニットロードを運ぶRORO船ですとか、フェリーのターミナルを国内輸送の拠点というふうと考えておまして、そのターミナルは、苫小牧のところでもネーミングとしては出てきましたけれども、複合一貫輸送ターミナルというふうに一般的に呼ばしていただいております。

【部会長】 ほかにご質問、ご意見ございませんか。時間も迫っておりますので、これで質疑を打ち切らせていただきまして、境港の答申案文を読み上げさせていただきたいと思っております。

「境港外港中野地区国際物流ターミナル整備事業の新規事業採択時評価について適当である。」これでご異論ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、細島港につきまして、ご質問、ご意見お願いしたいと思います。

特にご質問、ご意見がないようでございますので、答申案文を読み上げさせていただきたいと思っております。

「細島港白浜地区国際物流ターミナル整備事業の新規事業採択時評価について適当であ

る。」この案文で異存ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、ターミナル事業の最後ですが、鹿児島港に関連しまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いします。

【部会長】 特にないようでございますので、それでは、鹿児島港についての答申案文を読み上げさせていただきます。

「鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業の新規事業採択時評価について適当である。」ご異論ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、引き続きまして……。

【委員】 じゃあ、ここまでのちょっと、全体まとめてコメントしていいですか。

【部会長】 はい。ターミナル事業全体。

【委員】 はい。個々の事業についての便益の評価なり、効果なりの判断については、資料も整っておるし、結構なことだと思いますので、異議なくどれも採択すべきだというふうに考えております。

それを前提にした上で、全般的なここまでのことについてちょっとコメント差し上げたいんですけども、1つは、港湾計画の審議会のときにも申し上げていることですが、港湾というのは、空間的な広がりがあるって、その中で個々の場所がいろんな機能を発揮していて、それを長い歴史の中で少しずつ改良しながらよくしていつているわけですね。港湾計画というのがいろんなものを込みにしたプロジェクトとして持っていますよね。そういう中で今回の挙げているプロジェクトが、その港湾の中の全体構想のどういう位置づけになっているかというあたりの説明がこの資料に入っていないんですね。印象でいうと、非常に刹那的な、ここを掘りますとかね、ここを強くします。さあ、どうですかって、単発で言われても、その前後が見えないよと。空間的な広がりが見えないよというところは、資料の整備と説明上の努力をお願いしたい。これ、1点目です。

それから、2点目は、こうやって挙げられてきたものを個々にいかどうかという判断は、もちろんこの諮問の重要な要素であるので、これはこれで結構ですけども、実は、そこに暗黙に了解されている諮問内容というのは、ここに挙がってきているようなものが全

体の候補の中で適切なものであるのかと。つまり、ここまで選ぶところはどういうことをやっているのですかというスクリーニングのプロセスがより重要だ——まあ、よりとは言いませんね。同時に重要だと思っております。

したがって、例えば同種のターミナルプロジェクトでも、候補としては全国にこれだけありますと。それを一覧表にすると、こうなっていますと。いろんな事情で調べてみると、今回挙がっている6個がより優先度の高いものだと思いますと。このようなあたりのところがね、やっぱりないと、片手落ちだなと思っています。ちなみに道路はそういうふうにするように今回から変えました。そこのところのお願いしたい。それが2点目です。

それから、3点目が、もちろん国際海上コンテナターミナルの重点化、あるいはバルク港湾の重点化というのは、非常に巨大な施策が動こうとしている中で、決して今回挙がっているような、いわゆる地方港のターミナルの問題だけが港湾の事業でないことは当然です。したがって、今回俎上に上がっているような事業というのは、全体の中でどういう種類の事業を今、俎上に上げているのかというのを明確にしていきたい。その上でこういうふうスクリーニングしました。そして、スクリーニングしたもののうち6港がこうですが、個々に判断するかどうかと、こういう三段構えみたいなご説明をしていただけると、個々に判断をしやすいと思います。

以上3点ほどお願いを申し上げました。

【部会長】 特に局長のほうから。

【港湾局長】 3点も大変貴重なご意見をありがとうございます。

1点目と3点目のお話は、私どもがこの事業評価のプロセスの中でどういうふうはこの港を選定し、今回新規事業の採択として評価をしたのかというところの全体像といいたいでしょうか、全体図をしっかりと示した上で、ご議論をいただく必要があるということだろーうと思いますので、これは、次回からしっかりとその辺も踏まえた上でご提示を申し上げたいと思います。

それから、実は、2点目のところで、これは具体的な、私どもの、いわば行政としての作業のプロセスの一部を明らかにするというところだろーうと思います。道路のほうでは、全体の、いわば候補者を示した上で新規はどこにするということを事業評価のプロセスの中でおやりになるようになったということですので、私どもも、全体としては道路とある種同じような社会資本整備という枠組みの中でやっているものでありますので、どういう形で港湾のほうで示しできるのか、これはすぐに検討して、できるだけ、今、ご

意見ありましたような形で、これもやはり全体像をしっかりと示した上で議論いただくというような形にもっていきたいと思っています。ありがとうございました。

【委員】 どうもありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございます。全般につきましては、分科会でも指摘されておりました、分科会でも年間の港湾事業、起債事業、なぜこれが選ばれたのかと、どういう意味があるのかということがわかるように説明せよという委員からのご意見をちょうだいしています。その資料のつくり方、それから、説明の仕方等については、私のほうと事務局のほうで相談させていただいておりますので、次回からもこの新規事業についてもできるだけそういうことが反映できるようにさせていただきたいというふうに考えてございます。ありがとうございました。

それでは……。はい。全体について。

【委員】 すいません。はい。幾つか今回説明していただいた中で、今、委員が言ったので、より説明しやすくなったんですけど、いつでも港湾用地の背後地というか、例えば今回の場合だったら、細島港みたいなところは、旭化成とか、有力な企業が後ろにあってね。で、基本的に特定の事業者が占有的に活用するって、もう当たり前の状態になっていると思うんですけど、いつでも港湾のふ頭やなにかのところに、岸壁やふ頭の整備のことはわかるんですけど、ふ頭用地とか、それから、背後の建物とか、倉庫とか、どこかでは余っているのかもしれないけど、ここに出てくる例というのは、大概背後地が足りないとか、それから、上手に運用ができないための苦勞がもう表に出てくるようなプロセスばかりですよ。うまくやりくりをして対応している。全体として港湾を考えると、全体の敷地というのをもう少し余裕があるように想定することというのはできないものですか。

今はある種の標準があって、もうすごく苦勞している。問題の場所、幾つかの場所になってみると、はるかに港湾とは離れたところに背後用地をつくっていて、そこにもういろんなものを置いたりして、港湾付きに随時運ばなきゃいけないようなケースというのがたくさん出てきてしまっているんで、何か諸外国の例を見ると、はるかにその余裕があるのでね、何かこの論理というのを、民間事業者が、特定の社が占有的に使うからということあんまり気にしないで、何か背後地を余裕をもって確保するようなことというのが、港湾整備のときの基本の考え方の中に入れたいだろうかって思っています。逆にどこかでものすごく余っているのかもしれないですよ。特定の港湾だけが使われていること

になっていて、あいているところができているのかもしれない。そういうのは、委員がおっしゃるように、全体像を見ると、どこが余っていて、どこが窮屈になっていて、そういう傾向にあるんだとわかると、考え方がまた変わるとは思いますけど、今回出てきた例を見ていると、やっぱりその背後地の窮屈さというのがすごく気になるという感じがしました。

【港湾局長】 ご指摘の問題は、実は、繰り返し、我々もどうするかということで実際上は検討しております。で、基本的には今、委員おっしゃいましたとおり、将来10年、20年、30年と貨物の取り扱いの形態ですとか、あるいはトラックの大きさから、あるいは機械化の進展の度合いから、実は千差万別でございます。ですので、非常に余裕をもってやれば、そういった荷役の形態等々の変化に対応していけるということにはなります。ですので、例えばコンテナのターミナルみたいなところだと、今、ご指摘ありましたとおり、諸外国に比べて非常に奥行き、岸壁から陸側への奥行きが狭いということが随分言われていて、こういうものはかなり、一律にという用語がありますが、基本的にはもっと広くするということが全国的に展開をしております。ところが、それ以外の貨物ですと、何と申しましょうか、荷役の形態の変化も激しいということがありますし、それから、一つの企業、あるいは複数の企業がその岸壁とその背後を使うという想定で整備をした後、使うその企業も変化をしていくということもあつたりはして、なかなか予測しがたいというところがあります。

そういう中で、そういう起債事業で行っていくふ頭用地の整備みたいな部分については、結局他方では、地方公共団体、港湾管理者の財政状況が非常に厳しいということもあって、どうしても堅めに見積もらざるを得ないという側面もあります。そういう意味で、そのどの辺にバランスをとるかということで実は苦慮しているというところがあります。

ただ、先程来、委員からもご指摘がありましたとおり、じゃあ、もっとあいている土地の部分があるんじゃないかと、そこでもう少しある種の貨物を扱ってはどうかとかいうようなことを含めて、港全体でその背後の土地のとり方、あるいはどういう広さの土地をとれるかということを含めて、ターミナルをどういう場所に、どういう種類のものを整備するかということを含めて考えていくということかなと思っています。

ちょっとお答えにならないのですが、ちょっと話を戻しますと、そういう土地の広さみたいなものも、いろんな計算を我々やっております、待ち合わせの理論みたいなものを使ったり、貨物は何回転するのかとか、あるいは荷役機械の動く範囲というものはどれくらいなのかみたいなどころから数学的にいろいろ計算をしたりするのですけれども、ちょっ

とそういうものとなかなか現実の動きがうまく、何といいましょうかね、合わないというのか、そういうところもあって、やっぱり一見すると個別の港ごとにその都度ケース・バイ・ケースで対応していくという側面がどうも多くなっているというのが事実ですが、ご指摘の趣旨はそのとおりだと思っております。

【部会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【部会長】 それでは、次の事業のほうの説明に入らせていただきたいと思います。

まず、竹富と沖ノ島、一括してご説明いただいた後、審議したいと思いますので、よろしくをお願いします。

【事業企画官】 では、まず、竹富南航路の説明を申し上げます。竹富南航路整備事業、竹富南航路というのは、港湾法で開発保全航路というものに位置づけられております。それで、分厚く置いております本編資料の中の資料3-7-2の竹富南航路の後に、「開発保全航路について」という資料を入れております。こちらのほうで、まず、開発保全航路について簡単にご紹介をさせていただきたいと思っております。

その資料の最後の3ページ目に、開発保全航路の一つの例をつけておりますけれども、これは東京湾でございます。その東京湾の中に6港、港があるんですけれども、その港の港湾区域を青い線に入れております。この青い線の中が、いわゆる港湾区域ということで、その中で浅い部分があるときには、浚渫で航路を造成するということで、これは直轄事業でやったり、補助事業でやったりしている場合があるんですけれども、その港湾区域の外側の水域で航路を整備する場合、これを開発保全航路として国が行っているということでございます。したがって、この部分はどの都道府県にも属さないということで、国費率100%で国が整備しているものでございまして、こういう開発保全航路というのが、前の2ページに戻っていただきまして、全国でこれだけ指定されているということでございます。

もう1ページ戻っていただきまして、表のほうですけれども、こちらのほうに、先程地図にも載せております開発保全航路をリスト化しておりますけれども、その一番右に現在の実施状況というのを書いております。保全・保全と並んでいて、開発というのを書いてあるんですけれども、この開発というのは、現在航路浚渫の整備を行っているということの意味します。それから、保全と入れてある部分は、浚渫による当初の整備は完了して、その後の保全、ちょっとした維持とか、管理等を行っている航路というのが保全の部分で

ございます。これも保全、開発ともに国費100%で行わせていただいているものでございます。

ということで、竹富南航路整備事業は、今までご説明しましたターミナルと違いまして、直轄負担金がないものですから、手続上、都道府県からの意見というのを聴取することになっておらなくて、最後に、港湾管理者からの意見というのはついてございません。そういう違いがございますので、切り離してご審議ということにさせていただいたんだと思います。

前置きが長くなりましたけれども、竹富南航路の整備事業でございます。表紙をめくっていただきまして、竹富南航路というのは、石垣島と西表島の間に石西礁湖という水域、海域がございます、その中に幾つかの島が点在しているんですけれども、ここを島の間の縫うように船がたくさん走っております。現在、指定されております竹富南航路というのは、1ページの写真で黄色く線を入れた部分が開発保全航路として指定されている部分でございます、計画水深4メートル、幅員60メートル、延長2,480メートルで指定されているところでございます。

この場でこういうエリアでの事業概要でございますけれども、2ページ目へいきまして、現在、石垣島と西表島、あるいはその間の島々への海上交通の量というのが非常に増えております。一方で、この雲のように写っている部分というのは、サンゴ礁であったりするんですけれども、それが、いわゆる船を運航する側から見れば、暗礁ということになっておりまして、非常に危険な船舶航行を強いられているということでございます。それで、こういう風光明媚な場所でございますけれども、極力サンゴ礁の掘削量は少なくするルートを選びまして、開発保全航路というのを指定して、そこを航路として整備して、安全に航行できる水深を確保するというプロジェクトでございます、現在、別途地元のほうでパブコメも含め、いろんな同意の手続、環境影響評価等を行っているところでございますけれども、現在、赤い線を入れておりますところを新たな航路として考えております。このすべてを、赤いところすべてを掘るものではございませんで、この設定した赤いところで幾つか暗礁がある部分を取り除いていくというような工事になる予定でございます。

事業の必要性は、今、申し上げました概要のとおりでございますけれども、浅瀬が多いことで、船底の接触事故が発生してしまったり、潮待ちをしていたり、あるいは一番大変なのは、目で海の中、透明で見えますので、それを見ながら目視で船が航行しているということでございます。しかるに、暗くなってくると、朝早くとか、夕方になるともう船が

走れなくなると、薄暗くなると目視ができなくなるということもございますし、この浅瀬に対応したウォータージェット船という特殊な船じゃないと走れないということもございます。そういうことで、航行が日中に制限されておまして、例えば夜間に緊急の輸送をしないといけない場合に対応できないという事態も生じているところです。こういう中で航路を整備するというところでございます。

需要の推計ということで、年間航行隻数、それから、旅客数というものを推計しております。年間航行隻数につきましては、船社ヒアリングにおいて増加の見通しでございます。旅客数について、おおむね横ばいで推移しておりますけれども、一方で、新石垣空港の効果で旅客が増大するという想定も地元にはありますけれども、実績値のまま一定として将来値を設定しております。

費用便益分析でございますけれども、5 ページですが、事故の減少、船舶の修繕、人的被害、積荷損害の削減分というのを便益として一つ計上しております。それから、航路の整備によりまして、すいすい走れるようになるということで、航行時間に短縮にかかる移動コストの削減分を計上しております。それから、輸送コストの削減ということで、フェリーがゆっくり運航したり、潮待ちをしたりする必要がなくなると。それから、高価な特殊な船を購入する必要もなくなるという分を海上輸送コストの削減分として計上しております。費用のほうは、現在価値化後で47億円ということで割り算をいたしまして、1.5のB/Cを算定しております。

貨幣換算が困難な効果といたしましては、6 ページに書いておりますとおりなんですけれども、地元で一番期待されているのは、早朝、夕方の航行が可能となることによって、人々の行き来が増えてくるだろうということをおっしゃる方が多いです。朝早く西表を出て石垣に向かえば、そこから出る飛行機で沖縄本島に帰れるとか、東京に帰れるということができるよう、始発の飛行機に間に合う時間帯に西表を出ることができるので、西表の来訪者が増えるとか、そういうことに非常に大きな期待がございます。

竹富南航路に関する説明は以上でございます。

【海洋利用開発室長】 続きまして、沖ノ鳥島における活動拠点整備事業について説明させていただきます。私、港湾局振興課の海洋利用開発室長の中道でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元の資料3-8-1に沿って説明させていただきます。1枚表紙をめくっていただきまして、沖ノ鳥島の概要でございます。沖ノ鳥島は、国土の最南端に位置しまして、東

京から約1,700キロ、約42万平方キロの排他的経済水域を有する島でございます。下の写真でございますように、東小島、そして、北小島、それを取り囲むような環礁で構成されております。従前から島の侵食対策としまして、関東地方整備局の河川部局で護岸の設置等による保全工事が直轄管理の一環として実施されております。

続きまして、1枚めくっていただきまして、事業の概要でございます。事業の目的としましては、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動等が安全かつ安定的に行われるよう、沖ノ鳥島において、輸送、補給が可能な活動拠点を整備するものでございます。事業としましては、水深8メートルの岸壁、泊地、そして、岸壁等と北小島を結ぶ臨港道路という形になってございます。事業費は750億円、これを6年間で整備しようと予定しております。

次、1枚めくっていただきまして、事業の必要性でございます。2つございまして、1番目は、沖ノ鳥島における保全工事等の作業の効率化でございます。沖ノ鳥島では、先程申し上げましたような護岸の保全工事、そして、海洋調査、研究等が行われております。右の写真のとおり、沖合で本船から小型船に資機材を積みかえて、現在は運搬をしております。港湾の整備によりまして、本船が直接接岸できますので、作業の効率的な実施が可能となります。

2つ目に、海洋資源開発の拠点形成ということでございます。去る7月13日に閣議決定されました排他的経済水域等の保全及び利用の促進に係る基本計画というものにおきまして、排他的経済水域等に存在する海洋鉱物資源の円滑な開発等を推進することというふうにされております。海洋資源開発に当たりましては、掘削船等への補給や採掘した鉱石の積みかえ等のために、近隣に船舶の係留等が可能な拠点が必要となります。沖ノ鳥島周辺海域には、コバルト、ニッケルを含んだクラストの賦存が期待されておまして、港湾の整備によりまして、これら海洋資源の開発効果が期待されます。

続きまして、1枚めくっていただきまして、費用便益分析でございます。まず、便益でございます。先程の2つの効果ということで、1つ目の保全工事等の作業の効率化による備船料削減分として1.1億、2つ目に、海洋資源開発が推進される効果といたしまして、1,160億円、合わせて1,161億でございます。費用につきましては、現在価値化後641億円でございます。したがって、B/Cは1.8としております。

次、めくっていただきまして、貨幣換算が困難な効果、定性的な効果でございます。1番目に、周辺海域における海洋調査の促進ということで、沖ノ鳥島周辺海域では、気象庁

等による海象観測等が行われておりまして、燃料・水の補給、あるいは調査機材の交換等の必要が生じた場合に、現在、現状においては本土等まで戻らざるを得ない状況でございます。今後、沖ノ鳥島におきましては、港湾の整備とあわせまして、燃料・水等の補給ができるような支援体制が整った場合でございますが、そうなれば、調査船舶が本土まで戻らなくてよくなりますので、周辺海域における海洋調査の促進が期待されるというふうに考えております。

2つ目に、沖ノ鳥島の利活用の促進でございますが、現在でも、建設材料耐久試験等を関係省庁がやっておりますが、これらに加え、今後、新素材の開発や、あるいは海洋循環構造に関する観測等を推進していくことが、先程の基本計画で予定されております。港湾を整備することによりまして、これらの調査研究活動の促進が期待されるところでございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、竹富の航路整備事業と沖ノ鳥島の拠点整備事業、あわせて、ご意見、ご質問ございましたら、お願いします。

【委員】 さっきのほうの竹富のほうですけど、今、一つご質問は、何で今さらこういうことをするようになっているのかと。最小限度のシビルミニマムに相当するようなことが、今さら実行せねばならないという事情はどういうことなんでしょうかということをやっとお伺いしたいんですが、これが第1点目です。

それから、もう一つ、この夜間の救急輸送の対応が可能になりとありますけど、これは現在どうしておられるんですか。ヘリポートがセットしてあって、そこで対応しているんですか。

【事業企画官】 グラウンドみたいなところを活用して、海上保安庁のヘリコプターを要請するというふうに聞いております。

【委員】 そうすると、それは対応できているんですね。

【事業企画官】 はい。しかし、その分、海上保安庁の、例えば本業である警戒業務等に影響が出るという話も聞いております。

【委員】 そうですか。

【部会長】 前半のほうの質問はいかがですか。

【事業企画官】 全くご指摘のとおりでございます。地元の声が、本当にシビルミニマムということだったんでしょうけれども、強く聞こえて、顕在化して聞こえてくるのに時

間を要したといいますか、私どもの感度が鈍かったということになってしまうのかなと思います。

【港湾局長】 はい、ちょっと実は、私、経緯を存じあげているんですけど、これ、結局沖縄でこの辺で生活している方々の声がなかなかこちらまで実際届いていなかったというのがもう端的な背景です。で、もう六、七年前になるんですけども、実は、私自身がたまたま、これは国会の関係の方から、どうもそういう話があるぞということをお聞きして、それから、地元の町長さんやら、あるいは地元の実際に生活をしている方々の話やらをよく聞くと、みんな、こういう非常な制約の中で何とか工夫しながらやっていたというのが明らかになったということです。

困ったと思っていた方々も、話を持ち出せば、しかも、これ、国費100%ですけど、そういうものができるというふうに認識をされてなかったということもあったようです。そういうような非常に偶然の機会に、その方がたまたま沖縄に行かれたときに、ささいな話ですが、夕食の時間を切り上げないと、この今、載っていた島から石垣に戻れなくなるということを聞いて、どうも晩御飯を途中で切り上げて戻らざるを得なかったという経験をされて、一体どうなっているんだという話になったということがありました。何か6時だか、6時半になったら、もう戻ってくださいみたいな話が、潮の関係でですね、ということがあったと。そういう背景で、我々のほうの感度もそういう意味では鈍かったということで、反省をしているんですが、こういう話もなかなか酌み取るというのも工夫が要するというか、我々のほうの努力も要するというふうな気がいたしました。

【部会長】 ほかにご質問、はい、どうぞ。

【委員】 沖ノ鳥島の話なんですけど、去年は南鳥島が出てきて、この委員会というのが突然つくられて、そのときは250億ぐらいの事業費で、何か猛烈なB/Cの値だったような記憶があるんですよね。で、今回も同じように出てきたんですけど、事業費は3倍になっていることはわかって、橋をつくったり、お金がかかるだろうなということはわかるんです。要するに、レアメタルを発見したときに、出てくる我が国にとっての利益というのは、沖ノ鳥島で計算したときと南鳥島で計算したときと、両方とも同じ数値になっているのか。それともやっぱり半分に、シェアにしたのか、そののところはどういうふうになっているのかというのをちょっと教えてもらえますか。

【海洋利用開発室長】 沖ノ鳥島の便益につきまして、南鳥島が13.5ということに對しまして、今回1.8ということでございます。これは、先程ご指摘のとおり、1つは、事

業費が3倍になったということでございます。もう一つは、コバルトのその単価が急落したということで、このような形になっておるところでございます。

【委員】 便益を計算したときにね、多分、だから、南鳥島近辺で探査したら、これだけレアメタルがあるということがわかったというときの便益を計算していると思うんですけど、これ、同じやつを、こっち側でも同じように計算するというのと違うの。

【海洋利用開発室長】 いえ、これは違いまして、沖ノ鳥島周辺での論文がございますので、そちらの論文に沿って、ええ、便益を推定します。

【委員】 了解しました。

【委員】 よろしいですか。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 両方についてコメントさせていただきます。まず、竹富島のほうについては、宮崎さんから、開発保全航路の全般のご説明もあって、さっき私が前半のときに申し上げたことに関してご配慮いただいたようで、どうもありがとうございます。全体像が見えるということが非常に重要だと思います。そこに加えて、局長さん、おっしゃったように、全体像とその全体像の中の状態がどんな状態があるのかというのを常に全貌をつかんでおくというのが国の責務だと思いますし、計画部会するときにも申し上げたんですけども、要するに、社会資本の状態は、今、サービス水準はどんな状態にマッピングされているんだというのをぜひこれからも把握していただいて、目を光らせていただくというのをお願いしたいと思います。

それから、後半の沖ノ鳥島につきましては、私は、ここでB/Cを計算するのはかなり厄介な話で、これがどのくらいの精度の高い数字かというのは非常によくわからない面もありますけれども、国家の上位の計画に相当する、いわば国土と水域の保全と確保というんですかね。それから、その国土利用の機会の確保という面からすると、これはやっぱり不可欠な事業だと思いますし、そういう面からも僕はこれはやるべきだと思います。

ただ、便益のほうについては、機会ですので、これが本当に1,000億円のものなのか、もっとずっと大きなものなのかもしれないし、いやいや、それはいつになるかわかんないからということを考えてみると低いかもしれないし、だけど、今、チャンスを逃したら、とんでもない、国家の威信にもかかわる問題、そういうものですのでね、便益はよくわかりませんが、コストのほうは、国民感覚的に言うと、やっぱり高いですねという感じしますよね、これ。だから、私は、もちろんこれ、オーケーということで票を投じたいと思うん

ですけれども、希望としましては、附帯意見としてね、この事業については特段のコストダウン努力を払っていただきたいというのを私個人としては申し上げたいと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。コメントに対して何かございますか。

【海洋利用開発室長】 沖ノ鳥島につきまして、750億円ということでございますが、やはり沖ノ鳥島、作業スペースもございませぬし、すべてほぼ海上の工事になります。また、本土からすべて資機材を輸送するというようなこと、また、海象条件等も相当厳しいという中で、750億というような形になってございますけれども、実施に当たりましては委員のご指導を念頭に置きまして、しっかりと検討してまいりたいと思っております。

【部会長】 ほかにございませぬでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、この2件について、委員会の意見答申文を読まさせていただきたいと思いません。

まず、竹富島ですが、「竹富南航路整備事業の新規事業採択時評価について適当である。」これで異存ございませぬか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それから、沖ノ鳥島でございますが、「沖ノ鳥島における活動拠点整備事業の新規事業採択時評価について適当である。」ご異存ございませぬか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、あと2件、海岸整備事業が残ってございますので、事務局のほうからご説明をお願いしたいと思います。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長の梶原と申します。

2件について説明させていただきます。あと10分しかありませんので、ひよっとしたら説明だけで3時回っちゃうかもしれませんけれども、ご容赦をお願いしたいと思います。

まず、津松阪港海岸ですけれども、1ページに事業の概要をまとめてございます。右下に津松阪港の位置が書いてありまして、伊勢湾の真ん中ほどということでございます。ここで高潮対策としまして、堤防の嵩上げとか、耐震性の強化を行う事業でございます。2の工区がございまして、総延長が5,547mということになります。この図面中、航空写真が載っていますけれども、黄色い線がかいてありますところが、現在事業をしておると

ころでございます。23年度に完了する予定です。それから、ブルーのところは既に完了しておるところでございます。状況について若干写真を載せております。海水浴場等もございますので、こういった利用にも配慮した、あるいは景観にも配慮した設計にしております。総事業費は135億円ということで、12年ほどの事業期間を見込んでございます。

次のページですけれども、背後地の状況なんです、ここは三重県の県庁所在地でございます津市の中心市街地が背後にございます。2つの地区に分かれています、この写真で少し色が変わっております、ピンクの細い線で囲まれておりますところが、想定される浸水区域でございます。両工区合わせまして、面積的に370ヘクタール、人口が1万5,600人、浸水家屋が1万1,000戸ということでございます。三重大学とか、三重大学の医学部附属病院とか、こういった非常に重要な施設がこの中にございます。あるいは国道23号といったような主要な幹線道路もございまして、JR、近鉄名古屋線といったような鉄道もございまして。

次のページ、お願いいたします。課題と事業の必要性についてご説明いたします。まず、海岸堤防の状況ですけれども、ここの海岸堤防は、昭和28年の台風13号に伴います甚大な高潮被害がありまして、これを受けて、災害復旧事業で整備されております。もう50年以上たっています。海岸線に沿った堤防の高さをここに図示しておりますけれども、50年に一回の高潮、あるいは波を想定しますと、TPプラス6mの天端高が必要とされますけれども、ここに書いてございますように、84%ぐらいの区間においてその高さが確保されておられません。こういった状況ですので、嵩上げが必要とされております。

次のページ、お願いいたします。先程申しましたように、築後50年以上が経過して、もう非常に老朽化が進んでいるということでございます。写真にございますように、堤防本体のひび割れとか、あるいはコンクリートの強度不足、一部では中の土砂が吸い出されて空腔化等も起きておるということで、このまま放置しますと、高潮等がきたときに堤体が倒壊するというようなことも懸念されております。

それから、3つ目が液状化でございます。津市は、今後30年以内に震度6弱以上の地震が発生する確率というのが85%でございます。これは全国の県庁所在地で第2番目でございます。1番目は静岡市でございます。ということで、古い堤防ということもあって耐震性が非常に不足しておりまして、ほぼ半分の区間で液状化対策が必要となっております。こういった課題に対応する必要があるということで、堤防の改良を実施するものでございます。

次のページに費用便益分析の結果を示しております。まず、便益ですけれども、このポンチ絵にかいておりますように、堤防の嵩上げを行いませんと、高潮時に越波、浸水が生じると。これを堤防の嵩上げによって防ぐということで、背後の住宅等の浸水被害が軽減されます。この部分を便益として計上しております。で、表にございますけれども、表の浸水被害の、一番下の欄ですけれども、年間38億ほどの浸水被害額の軽減効果があるということでございます。ただし、これは単に越波をするというものだけを計上しております。先程の老朽化とか、耐震性の不足によります堤防の破壊、そういったことは考慮しておりませんので、ある意味で過小評価された値であるということでございます。この年間38億円を50年間、現在価値化して総和したものが492億円ということになります。それから、費用につきましては、一番冒頭に言いました事業費を現在価値化しまして、101億円ということでございます。これの比が4.9ということで、 $B/C=4.9$ という結果になっております。

6ページに貨幣換算が困難な効果を述べております。まずは、浸水がなくなりますので、行政活動、あるいは地域医療活動等が継続できるという効果がございます。それから、主要交通施設を利用した物流機能等も継続できるという効果がございます。それから、地域住民の不安を解消できるといったような効果がございますけれども、これについては貨幣換算が難しく、考慮しておりません。

最後に、海岸管理者から意見の(抜粋)を載せております。全体につきましては、縦長の資料にコピーを載せていますけれども、ここでは、主要な部分の抜粋だけでございます。このとおり、特段の異存はないというご意見でございます。

次に、指宿港海岸でございます。資料の1ページをごらんいただきたいと思います。指宿港は、鹿児島県の錦江湾の入り口付近にございます。左上のほうに九州の地図がございます。この位置でございます。ここで、海岸の侵食対策といたしまして、潜堤、あるいは護岸の改良、それから、養浜を行うという事業でございます。事業期間は10年を予定しております。総事業費120億円ということでございます。この平面の写真に今、想定しております潜堤、あるいは養浜のイメージと申しますか、これを載せてございます。

2ページですけれども、背後地の状況でございます。指宿につきましては、ご承知のとおり、国内でも有数の温泉観光都市であるということでございます。そういった施設が浸水区域内に建ち並んでおるといことです。浸水面積につきましては、先程の津松阪に比べますと、1オーダー低いということですが、約30ヘクタール。したがって、

人口も900人、家屋が400戸ということで、先程に比べますと非常に小さい規模でございます。ただし、被害額のほうは、津松阪よりも大きい見積もりがなされます。これについては後ほど説明いたします。

3ページをお願いいたします。事業の必要性ですけれども、この指宿港海岸につきましては、昭和26年にルース台風というのが来まして、ここで大きく砂浜が決壊しております。それ以降、海岸侵食がとまらないというような状況が続いていまして、いわゆる補助事業で災害復旧とか、侵食対策についていろいろ数次にわたって事業をやっておりますけれども、効果がなかなか出ないということで、現在この30mほど海岸線が後退したままになっておる、こういう状況でございます。

次のページにそういった状況をちょっと写真等でお示ししております。右の写真の上が、左側が昭和40年ごろの海岸ということで、ハネムーン地ということもあって、こういう感じだったんですが、これが後退いたしまして、右のように、現在はほとんど砂浜がとられているという状況です。その結果、護岸の基礎の部分からの土砂の吸い出し等も起きていまして、この護岸の背後に道路が通っておりますけれども、そこで陥没等が起きていると、こういう状況でございます。非常に危険な状況にあるということでございます。砂浜がなくなった結果、いわゆる砂浜の消波機能というのが失われまして、台風のたびに、この写真にお示ししているような越波が生じるというような状況になっています。平成16年、17年連続してこういった状況が生じておるという状態でございます。それを解消するために、離岸堤、潜堤の整備、あるいは養浜といったことで、消波機能を高めるということを目論んでおります。あわせて、観光地でございますので、砂浜がありますと、いろいろ地域振興にも役立つと、そういった効果もございます。

次のページですが、費用便益分析でございますけれども、便益につきましては、先程の津松阪と同じような考え方で計算しておりまして、年間54億円でございます。合計が現在価値化した段階で790億円ということです。津松阪に比べて、防護区域が狭いわりには非常に大きいという便益になりますけれども、これは、いわゆる越波量がこちらのほうが非常に多うございます。津松阪に比べまして、越波量がこちらのほうが大体10倍ぐらいございまして、それが狭いところにたまりますので、浸水高が非常に大きいと。津松阪のほうは1mないんですけれども、最大でも1mないんですけれども、こっちはもう2.5mぐらいの浸水高になるということで、被害率が大きくなる関係で被害額も大きくなるという、こういう結果でございます。費用のほうは、現在価値化した段階で96億円とい

うことでございますので、割り算をしまして、8.2ということになります。

次のページに貨幣換算が困難な効果として、観光産業活動が継続できるというようなこと、それから、背後の道路の陥没等が防げますので、車両・人が安全に通行できると、あるいは地域住民の不安が解消できるといったようなことが出ております。

最後に、海岸管理者からの意見でございますけれども、ここに書いておりますとおり、異存なしということでございます。

以上でございます。

【部会長】 はい、ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただいた2件合わせて、ご質問、ご意見ありましたら、どうぞ。

【委員】 便益の計算のところで、Withoutの浸水被害というのがどんなふうな想定で計算されているかということを知りたいんですが、通常はWithoutということは、堤防が全くないとか、あるいは護岸が全くないという状況下で、新たに施設を整備する場合には、全くないものであるから、例えば10分の1の高潮がきても被害が発生すると、こういうカウントして、その後、整備したときには被害がゼロになりますから、その差分が便益だと、こういう言い方を、計算していると思うんですが、ここでは既存の施設がありますので、堤防は、例えば津松阪の場合は4.4mの堤防がありますので、それで、その堤防で一定の被害は防いでいることになる。その分をちゃんとこの便益から引き算した格好で計算されているかどうかということを知りたいんですが、その点についての説明をお願いしたいんですか。

【海岸・防災課長】 津松阪港の縦長の資料の一番最後のページをお開きいただきたいと思うんですけれども、ここに委員ご指摘のあらかたの過程が書いてございます。ご指摘のように、確率年の考え方でやっております、例えば10年に一回の高潮、あるいは高波、あるいは20年に一回の高潮、高波、それぞれの災害規模に応じて、潮位とか、高波の高さを求めます。それが現況の堤防の天端よりも高い場合に越波が生じるということで、その越波量を求めまして、で、例えば10年に1回の規模の災害における被害額を求めます。それに発生確率である10年に1回だったら、10分の1を掛けて、いわゆる期待値を出します。その期待値の総和をとってWithout時の被害額というものを出してあります。その過程がこの表に一応なっております。

【委員】 そこなんですけど、ここではですよ、この表ですよ。これね、堤防がなければ、例えば10分の1の高潮が発生すれば、501の被害が発生しますよと、期待被害

がね。これはこれでいいんですけど、この場合は既存の堤防があるわけですから、この501という被害はなくて、例えば現在の堤防の高さが4.4mですから、30分の1の被害まで防ぐことができたとすれば、10分の1とか、20分の1のところの被害の値はゼロでないといかんですよね。そこは僕、疑問に思っているんですけど。

【海岸・防災課長】 それがですね、10年に1回の災害でも、現況の天端高よりも高い波がくるんですね。ですから、若干被害が生じると。ちょっと計算例をいいますと……。

【委員】 そういうように計算しているんですか。

【海岸・防災課長】 はい。ちょっと津松阪のほうは計算過程がないので、指宿港海岸で説明させていただきますと、指宿港海岸では、10分の1のとき、10年に1回のときに、高潮の偏差が……。

【委員】 これはどこにありますか、資料の。

【海岸・防災課長】 資料にはございません。すいません。口頭で説明させていただきます。

【部会長】 はい、どうぞ。

【海岸・防災課長】 指宿港海岸で、10年に1回の高潮偏差が1.02mです。で、50年に1回の高潮偏差は1.2mです。そんなに違わないんです。

【委員】 そうですか。だから、あり得るということですか。

【海岸・防災課長】 あり得るということです。

【委員】 ああ、そうですか。わかりました。ちょっと奇異に感じましたね。確かに、僕は、河川の場合はよくこういう例を見ているんですけど、高潮はやっぱりそういうふうには越波の可能性があるということですね。

【海岸・防災課長】 はい。今のは、高潮の偏差を言いましたけども、それに高波がかぶさるんですね。高波も、これは堤前波でいいまして、10年に1回が1.78m、50年に1回が2.1mです。そんなに違わないんです、これも。

【委員】 ああ、そうですか。

【海岸・防災課長】 ですから、堤防が低いともう10年に1回でも越波してくるということなんです。

【委員】 わかりました。

【部会長】 ほかにご質問、ご意見あればどうぞ。

【委員】 この指宿の話なんですけど、どんどん侵食されるというのは、ここのケース

で言うと、昭和40年の絵から出てきていて、もう50年たつてね、どんどん削られていて、これまでも外にいっぱい、何というか、消波堤防や何かをつくってきているわけですよ。つまり、今までの投資は役に立たなくて。

【海岸・防災課長】 実は、現状の状態です。砂浜が取られた段階で安定しているんです。その原因はやっぱり治山工事、治水工事とか進んで、もう供給がなくなったということが原因だろうと思うんですけども、その結果この指宿港の沖の海底は結構緩い勾配なんですけど、それで今、安定していると。そこに養浜をしても、養浜だけしても、波が南からやってきまして、南から北向きの、いわゆる漂砂がどうも生じているらしくて、これでやっぱりとられてしまうということなので、南側に潜突堤をつくって、それから、波を弱めるための人工リーフといいますか、そういうのもつくってやらないと、多分養浜してもすぐとられちゃうだろうということで、その辺、きっちり現況調査をした上で最終的なデザインは固めていかなきゃいけないだろうと思っています。

【委員】 最後の鹿児島県から意見のところですね、高度な技術を要することが見込まれるから、うちではできないのでよろしくって書いてあるわけですけど、この養浜というのは、今度ではうまくいって、ある程度砂浜を確保できたり、できそうなんですか。

【海岸・防災課長】 これも縦長の資料に書いてはいますが、例えば人工的に透水層を設けるだとか、あるいは人工リーフで波を弱めるとか、そういうものの組み合わせで何かできるんじゃないかと思うんですけども、きちっと現況を調べてみないとわからないと。漂砂については非常に難しい問題ですので、そういうことから、やっぱり直轄でやらないと難しいだろうと。今まで補助事業でまずは突堤をつくって、それでもだめで、離岸堤をつくって、何度かに分けてやってきているんですけど、結局だめだったということなので、やっぱり抜本的に調べて作り直すということだろうと思います。

【委員】 こういう同種の事業というのはほかではどこかでやられたケースはあるんですか。

【海岸・防災課長】 新潟港海岸です。

【部会長】 ほかに、ご質問、ご意見ございませんか。よろしいでしょうか。

私のほうから、両事業について1点だけ確認しておきたいんですが、これ、港湾区域外の海岸整備事業というのはもう既に整備済みなんですか。フェーズはどうなっていますか。港湾管轄海岸以外ですね、建設海岸、農水海岸あると思いますけど、これに連続している部分は、その事業はどうなっていますか。

【海岸・防災課長】 指宿港海岸については連続しているところはないと思います。もう南側の岬のところまで港湾区域になっていて、そこでおしまいですし、北側については、いわゆる地方港の埋立地がございますので、そこで切れていますので、ですから、そういう関係はないです。

【部会長】 ああ、そうですか。

【海岸・防災課長】 あと、津松阪港については両側にありますけども、そこは、いわゆる28年の13号台風、あるいは34年の伊勢湾台風でやられて、そこで作りかえていると、その状態になっています。

【部会長】 はい、わかりました。ちょっと資料のほうに、その港湾区域の図面が入っていないので。

【海岸・防災課長】 申しわけありません。

【部会長】 どこまで続いているのかわかりにくいので、ちょっとお尋ねしたんですが。

【委員】 今の件に関して、旧建設省と、それと、何でしたっけ、運輸省と、それと、港湾と、それから……。

【海岸・防災課長】 水産庁。

【委員】 水産とありますよね。この間の連携とか、あるいは共同作業等は、そういう計画とかいうのはどうなっているんですか。B/Cのマニュアルは一緒につくったというのは知っているんですけど。

【海岸・防災課長】 そこは4省庁というか、今は4部局なんですけども、港湾局、河川局、水産庁、それから、干拓堤防といいますか、農地海岸、農村振興局、4部局でやっています、そこは連絡をとりながら連携をしてやっております。それから、海岸法でも規定がございまして、先程委員がおっしゃった、取り合いの部分については、協定を結んで、例えば河川局海岸と港湾局海岸が連続していれば、その連続した部分を港湾局の部分であっても河川局がやるとか、あるいは逆のケースとか、そういうこともできるような規定がございまして、全国で40カ所ほどだったと思うんですけど、そういう協定を結んで一緒にやっているといいますか、一元的にやっております。

【委員】 関連してちょっと要望をお願いしていいですか。

ご説明、大変にご丁寧にありがとうございました。今おっしゃられたとおり、日本は海岸に囲まれているわけだし、その中でもう本当に歴史的に営々とね、保全事業をやってきた、実に頭の下がる領域なんですけれども、やっぱりいろんないきさつから、いろんなと

ころが手分けしてやっているんで、全体像というのが見えない面はありますよね、専門家以外は。したがって、日本の海岸マップの中で今、どういう状況になっていて、それは手分けは僕はしたっていいと思うんですよ。だけど、どんな状況にあるのか。それから、今までどんなふうに来てきたのかというあたりをぜひ見える化をやっていただいて、そして、今回やるのはここですよと、これまでここまで手はつけられなかったんだけど、隣からこうやってきて、最後このところをやって、この松阪のあたりは完成しますよというようなあたりの、ぜひそこら辺を協力してやっていただけたらありがたいと思います。

以上です。

【海岸・防災課長】 ホームページを見ていただくと多分載っていると思うんですけど、4省庁で共同で調査をして、海岸の防護レベルといいますか、天端高が足りている区間が何割あって、あるいは耐震性がある区間が何割あってとかいう、そういう円グラフが多分河川局か、港湾局のホームページに載っていると思います。

【委員】 それをマップにお願いしたい。

【海岸・防災課長】 はい。一緒に調査しています。あわせて、海岸施設データベースというのを今、つくってまして、ただ、ちょっとそれは精度が悪くて、今、きちっと調査をし直して精度を上げようとしていますけれども、それができますと、いわゆる海岸線に沿って施設がどうなっているかというのがわかるようになりますので、おっしゃるようなことが可能になると思います。

【委員】 よろしくをお願いします。

【部会長】 ほかにご質問、ご意見ございませんか。

先程私のほうからご紹介するのを忘れていたんですが、今日欠席の委員からは、2つのお手元にある文書で配られているコメントがまいっております。

簡単に読み上げますと、事業評価に当たっては、現状貨幣価値換算できていない効果について、できる限り定量的な評価を検討した上で、B/C等の費用便益分析のみではなく、事業を実施することによる新たな産業の誘致や離島生活の安定の確保等、個別事業の特性も踏まえ、貨幣価値に換算できない効果を含めて総合的に評価するべきであると。

2点目は、国土交通省では、国際コンテナ戦略港湾や国際バルク港湾等の施策により、港湾の選択と集中を進めるなど、全国的な港湾のあり方について検討が進んでいる。今後の港湾整備事業は、このような全国的な港湾のあり方を踏まえた上で戦略的に実施すべき。これは前半のターミナル新規整備事業に関連することでご意見だと思いますが、念のため

にこういうご意見ありましたということをご紹介させていただきます。

それでは、最後の2件の件につきまして、委員会としての答申案文を読み上げさせていただきます。

まず、「津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業の新規事業採択時評価について適当である。」これでご異論ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

最後でございます。「指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業の新規事業採択時評価について適当である。」これでご異存ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 はい、ありがとうございます。

それでは、今日の案件でございます10件の事業評価に関する審議はこれですべて終了いたしました。

マイクは、事務局のほうにお返ししたいと思いますので、よろしくお願いします。

【企画官】 長時間にわたりましてご審議ありがとうございました。

それでは、何点か連絡事項がございます。次回第2回の事業評価部会につきましては、1月中旬ごろの開催を予定してございます。今後、日程調整をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それから、本日は、社会資本整備審議会会長、交通政策審議会会長連名の社会資本整備審議会及び交通政策審議会の運営改善に関する意見、提案等についてという紙を配付させていただいてございます。これは両審議がその役割をより一層果たすことができるよう、審議会の運営を改善していきたいという、政務等両会長のお考えのもと、委員の皆様方のご意見、ご提案をお伺いしようというものでございます。総会、分科会、部会、小委員会、ワーキンググループなど、すべての審議の機会にこのアンケートを配付させていただいてございます。委員の皆様方のご意見、ご提案をいただいて、審議会の今後の運営に反映していきたいと考えてございます。

お手元に配付いたしました封筒でご返送いただければと存じますが、もしこの後、ご記入いただける場合には最後に回収いたしますので、お手元の封筒に入れていただいて、机の上に置いたままお帰りいただければと存じます。審議会の今後の運営をよりよいものにしていくため、何とぞご協力方、よろしくお願いいたします。

それから、最後に、本日使用いたしました資料につきましては、お荷物にもなるかと存じますので、机の上に置いたままにしておいていただければ、後日郵送させていただきたいと存じます。

それでは、以上をもちまして、本日の事業評価部会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

—了—