

平成24年1月19日

議事1. 平成24年度予算に係る新規事業採択時評価について

【部会長】 本日は、平成24年度予算に係る港湾整備事業における新規事業採択時評価3件について、ご審議を賜りたいと思っております。早速でございますが、資料2-1-1、浜田港に関連する資料について、事務局からご説明いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【事務局】 事務局、港湾局計画課事業企画官、〇〇と申します。どうぞよろしくお願いたします。

まず、資料の1に本日の案件の3件を全部まとめて書いてございますけれども、昨年の秋にご審議いただいた6件と、今回の3件の違いについて、簡単にご紹介申し上げます。昨年の秋に審議いただいた、いわゆる年末段階で予算政府案で明示される新規事業は、係留施設であれば新設するもの、あるいは臨港道路であれば規模の大きいものでございます。本日もご審議いただく3件は、国会成立後に財務省との間で実施計画協議を経て、実施計画をつくった中で、正式に新規で採択する実施計画新規案件であります。それに当たるものは、係留施設であれば新設ではなく改良するもの、あるいは臨港道路であれば小規模なものというカテゴリーで仕分けしてあります。本日の審議の対象の3件は、臨港道路で比較的小規模な臨港道路と、係留施設の改良になります。

それでは1番目の浜田港の福井地区臨港道路整備事業、資料2-1-1に基づきましてご説明いたします。1ページ目であります。写真にありますとおり、浜田港の中の福井地区でございますが、浜田港全体の中の貨物の8割を集中して取り扱っている埠頭であります。後ろにグリーンだとか黄色だとか白だとかで示すとおり、道路ネットワークがこれから発達してまいります。ここと福井埠頭地区を結ぶ臨港道路を整備する事業でございます。全延長、この赤い臨港道路ですが、1.5キロメートル、高架橋を含む2車線道路でありまして、バーチャートにありますとおり、平成24年から29年の6カ年で総事業費39億円となります。

2ページ目に、赤い、今回構想している道路の断面図、左が海側で福井埠頭、右が山陰道につながる部分を断面で示してありますが、港側の海上高2.4メートルからずっと山に向かって上がっていきます。地形的に、海上をまず橋梁で渡しまして、途中JR山陰本線や国道9号が、谷のようになっているところを走っているのですが、そこをまた橋梁でまた

ぎます。それで赤い線になりますが、切土・盛土を繰り返して、グリーンの、これからつくる県道熱田インター線にタッチするという事で、高低差40メートルぐらいの高さの部分を、平均勾配3%で登っていく道路になります。橋梁の延長は、3本ぐらいの橋がこの間に入りますが、全体1,500メートルの430メートル程度が橋梁という構造になります。

3ページ目、4ページ目で浜田の現状ですが、先に4ページ目をごらんいただいたほうがいいと思いますが、この周辺の道路ネットワークと企業立地状況が書いてあります。浜田港を中心にグリーンの高規格幹線道が東西に延伸が順次進んでおります。まず東に江津市がありますが、設備投資をしている会社を青字で示していますが、木材チップとか石炭を非常に消費する溶解パルプ製造工場が江津市にございます。ここまで既に高規格道がつながっています。一方、西の下の方にずっとつながる三隅方面については、順次これから道路ができていく状況であります。益田市にあります、青で書いてあります一番上のレーヨン等製造業のL社はこれからエネルギー転換で石炭を多用する会社でありまして、こういうところも設備投資をやっています。背後の周辺の企業が大変投資を盛んにやっている一帯であります。一方、浜田から今度は下のほうというか、南東方向に行きますと、浜田自動車道が既に開通してしまっていて、広島までは非常に近い、連絡済みという立地関係になるところが浜田港であります。

3ページに戻りますが、福井地区で荷揚げします、石炭や原木、今後、先ほどのR社が使うチップといった、福井埠頭で取り扱った貨物を流す道路という計画です。3ページの棒グラフに福井地区の貨物取り扱い状況を書いてございますが、平成21年から少しストーンと貨物が減っております。ご覧いただきますとわかるとおり、一番下のブルーの部分は輸出がストーンと落ちているのですが、この原因は、もともと取り扱っていたロシア向けの中古車が、ロシアが関税を引き上げたがためにストーンと落ちたということではありますが、昨年、ロシアのWTO加盟が承認されましたので、今後、関税の関係はまた改善し、昔並みに戻るのではないかと見込まれております。

それでは5ページ目に移ります。浜田港の課題であります。1つ目が、臨港道路とその接続する道路周辺での渋滞です。写真の下が港側、上が内陸側で、逆転しているのでわかりにくいかもしれませんが、臨港道路からのタッチする9号線が、交通量が非常に多い道路であります。臨港道路と国道の両方が常時渋滞している現状にありまして、平均して5分ほどの時間損失があります。最大で国道9号線が400メートルほどの渋滞長になりますし、それで合流できない臨港道路のトラックも、最大340メートルぐらい滞留してしまうような

状況が頻繁に起きたということでありまして、この改善が必要だということが1つ目。

2つ目が、大規模震災時の輸送路の確保であります。福井埠頭地区に耐震強化岸壁が既に整備されてありますが、そこにアクセスするルートが既存の臨港道路福井1号線になります。ただこれが、橋梁部分等がまだ耐震化されていない等もありまして、耐震強化岸壁にアクセスするための耐震ルートをきちんと確保する必要性がございます。

6ページ目で、そういう課題を解決するために新たな道路の整備のプランが3案掲げてあります。今回提案しているのは、一番左の案の1であります。代替案、結局、港から発生する交通をうまくさばくために、既存の国道9号線にタッチする案として、東でタッチするのが案の2、西まで延ばしてタッチするのが案の3ということで、どこでタッチするかでいろいろなプランが提示されますが、先ほど高低差をごらんになっていただいたとおり、国道9号線や並走するJR山陰本線が谷間のところを通るので、どうしても橋梁で渡す構造になります。案の2にしても、案の3にしましても、どちらもそういう意味では橋梁延長が長くなるがためにコストがかかります。コストがかかるわりに、9号線にタッチしてしまいますと、どうしても国道9号線の負荷を増やしてしまうということで、渋滞改善効果のわりにコストがかかるという案になっていますので、今回提案するような、9号線を飛ばしてこれからできる高規格道に直結するようなルートが、コスト的にも安く、かつ交通量もうまくさばけるという意味でベストだろうと考えております。

7ページ目が、港湾計画上の整理でございますが、平成9年に改訂した浜田港港湾計画の中では、「対岸貿易も含めた流通拠点」として今回の福井地区は位置づけられております。8ページ目、費用便益分析であります。便益の算定のベースになる貨物の考え方が下のグラフにございますが、先ほど申し上げた背後企業のさまざまなニーズをヒアリングして、それを積み上げていった結果として、平成30年で貨物量が赤枠で囲んであるような形で増えるだろうと見込んでいます。個別に見ていきますと、一番特徴的なのは、濃いブルーで、20万トン増えるとしています、木材チップであります。これは先ほど申し上げた江津のR社が、従前、岩国港を使ってチップを入れているものを、これから浜田港に転換するために、今準備を進めてございますので、これは純増の貨物として計上しています。薄いブルーは原木であります。これは背後企業の増産計画によって11万トンが増えるということで見込んでございます。薄いイエローは中古車ですが、先ほど申しましたとおり、ロシアの関税が従前のレベルに引き下げられることを前提とすれば、従前並みの中古車輸出に戻るだろうということで、10万トン程度の増加を見込んでいます。橙色の石炭は、背後企

業がエネルギー転換をするということで、5万トンの需要増ということを見込んで下ります。これらを積み上げました結果が、将来の貨物量の設定の根拠にあります。この貨物量を前提としますと、右にある棒グラフのとおり、日交通量が今現状で1日1,351台が2,800台程度に増えるという見込みでございます。これを前提とした臨港道路の計画になります。

9ページ目、費用便益分析の概要です。いわゆる道路事業の3便益ということで、走行時間の短縮便益、走行経費の減少便益、さらには交通事故減少便益と、典型的な3便益をはじめております。Withoutケースですと、どうしても交通量が非常に多い国道9号線を経由することになりますが、これを回避してWithケースで、インターチェンジに直結できるということなので、走行時間から走行事故いずれもが削減されるということでありませう。結果としまして、便益総計で55億円、B/Cで1.7という計算の結果であります。

最後10ページは「貨幣換算が困難な効果」ですが、冒頭に申し上げたとおり、背後企業の活動が非常に活発であります。交通量が軽減されますので、ここの交通機能の強化を前提としまして、全体で110億円程度の新規設備投資が計画されております。新規雇用が200人と。これが実現しますと国税収入は、年間約8億円程度増加するだろうと見込まれてございます。

2つ目で、耐震強化岸壁にきちんと安全にアクセスできるルートができることで、年間300万円の輸送コスト削減効果が見込まれます。これは便益に計上してもいい効果だとは思っておりますが、通常、道路事業ではこのような便益を計上していないため、別書きにしました。3つ目に、環境改善が図られるということになります。

以上で、浜田港の説明を終わりますが、参考資料の2に、今回の審議に先立ちまして、港湾管理者の皆様方から意見をいただいております。港湾管理者の島根県からもこの計画に同意する、ぜひ進めてくれという意見をいただいていることを付言いたします。以上です。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました浜田港福井地区の臨港道路整備事業に関連しまして、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

【委員】 9ページかな。整備した場合、既存の臨港道路、これは1号線ですか。多分、これは引き続き使われる予定ということですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 そのときの交通量が、9ページで見ると全体のうち254台が引き続き使われる

ということですか。新たにつくった道路に対しては、1,625台が転換すると。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。この道路は、そうすると交通量が少なくなっており、こういう場合には混雑はかなり減少するのではないかという結果が出ていると解釈してよろしいですか。

【事務局】 そうです、おっしゃるとおりです。

【部会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、あるいはご意見はございますか。

【委員】 同じ9ページで確認ですが、このWithとWithoutの両方に県道の熱田インター線が入っていますが、これはまだ整備されていないわけですね。

【事務局】 事業中、工事中の道路になります。

【委員】 そうですか。供用はいつですか。詳しい数字を聞きたいわけではなくて、いずれにしても県道熱田インター線が整備されることを前提にした事業評価という理解でよろしいですね。

【事務局】 はい、そうです。

【委員】 でもこの県道は、本件の臨港道路が整備されて初めて意味を持つものではないんですか。要するに、この県道インター線と合わせて、全部合算した事業評価をすべきなのではないかなという素朴な印象なのですが。このインター線を除いたコストだけをはじいているわけですよ。そうではなくて、この県道の整備費用を含めたB/Cを出したほうがいいのではないかなという感じがするのですが。

【事務局】 この県道自体は、またはその道路事業の事業評価という面でやられているはずですが、その前提として福井4号線もできる前提で、全部のB/Cをはじかれたほうがいいのではないかというご質問ですよ。

【委員】 そんな感じもしたのですが。ただこのインター線は、例えば先ほどの9ページのWithoutのケースでも使うものだけということですね。Withoutのケースでも使うから、本件の臨港道路の整備計画とは一応切り離して評価ができるという理解でよろしいんですね。

【事務局】 そうでございます。県道熱田インター線につきましては、26年度に一部供用開始ということで、今工事中でありまして、こちらの臨港道路が29年までにできたら、直結して、平成30年の道路ネットワークの便益評価の対象になったような交通状況が想定される段階での便益をはじいたということになります。

【委員】 はい、結構です。どうもありがとうございました。

【委員】 ちょっといいですか。道路事業で、こういうときにいつも問題になるお話ですけれども、こういう関連する整備計画は一応完成されているという想定のもとに、そこで対象とする道路のある、なしを計算することになっているんですね。ただ、どの程度まで完成した状況を想定するかは、いつももめまして、今回も去年もやり直しをしていると思いますけれども、したがって、ここの場合でも、おそらくこの道路は完成しているものとして、With、Withoutをやる。Withoutも完成したと考えるんですね。そのようにやることに道路事業ではなっていますよね。

【委員】 要するに1番低目に出る方向ということで、まだ着工していないものは、事業化していないものは入れていないから、向こうの県道のプロジェクトでも、この本件のほうをありとしてはやっていないと思いますけれどもね。

【委員】 そうですか。

【部会長】 ほかにご質問、ご意見はございませんか。

【委員】 もう1点だけ。交通量ですよ、典型的なヒアリングで積み上げられているということですが、それでもこの貨物量が倍になっておりますけれども、3,000台に行かなかったですよ、たしか。何台でしたか。3,000台弱でしたか。

【事務局】 2,759台、8ページ目です。

【委員】 やはりこういう道路事業は、僕がよくつき合っている県レベルではよくありまして、B/Cがなかなか1へいかないことが多いんですよ。したがって、ここでの交通量の予測の信頼性の問題なわけですけれども、ぜひ、事前にご説明いただいたときにも申し上げたのですが、事後にほんとうにそのような交通量が発生しているかどうかをチェックしていただいて、今後の事業運営の参考にさせていただきたいと思います。

【事務局】 わかりました。

【委員】 1点だけ確認を。テクニカルな話ですけれども、これは臨港道路でトレーラーもそんなに多くはないが通るということで、重い車も走るということで、この重い車と最大5%の勾配というのがあるので、その辺はこういう臨港道路では、もちろん基準に入っている話ではあるのですが、何か心配事項とか工夫などはあるのですか。

【事務局】 2ページ目の縦断の計画で、右手に緑の点々があります。実は従来の港湾計画ですと、緑の点々の部分は道路のほうにゆだねようとしていました。だからこの手前までが臨港道路としてやろうとしていたのですが、ここですとやはり7%近い勾配にな

るので、これだとトレーラーの通行に支障があるだろうということで、縦断の線形を変えたという工夫がされています。

【委員】 なるほど。よくわかりました。その辺も何か少し記述しておく、臨港道路ならではの特徴を物語るものだと思いますけれどもね。どうもありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。ほかにご質問等はございますか。ないようでございますので、次の案件に移らせていただきたいと思います。次の事業につきまして、大分港の案件ですが資料2-2-1について、事務局からまたご説明をお願いしたいと思います。

【事務局】 それでは2-2-1、大分港の複合一貫輸送ターミナル改良事業、フェリーターミナルの事業でございます。1ページ目をごらんください。写真の西大分地区ですが、直背後にJRの西大分駅があり、神戸と大分を結ぶフェリーの拠点になっている地区であります。このフェリーが大型化したことから、回頭するための水域施設とか埠頭用地の不足という問題が顕在化したことで、これを解決するための整備をするものでございます。平成24年から27年までの4年間で、総事業費42億円で実施するプロジェクトになります。

2ページ目をごらんください。大分港のフェリーは、早朝着いて、お昼の間ここに着岸して、夕方また神戸に向けて出港するという、デイリーで今使われているターミナルになります。年間で大体貨物は600万トン程度、これは中津にダイハツなどの自動車工場がありますので、神戸方面から部品等がベースカーゴとして輸送されてきます。旅客は、この間からの高速道路の1,000円高速などの影響で少し下がりぎみではありますが、20万人程度が利用する状況になっています。

3ページ目で、ここの地区の課題であります。絵にありますとおり、平成19年にフェリーが従前9,000トン級で船の長さが150メートル程度の船が、今は11,000トン級で166メートルの長さの船に大型化いたしました。その関係で、既存の水域で船回しするときの、回頭のための泊地が十分に確保されていないので、無理のある操船形態になっています。港を出るときも、防波堤と防波堤で囲まれた出入り口の航路が狭い。この防波堤自体も大正時代につくられた非常に古い施設で、水面下で随分基礎が内側に入り込んでいる状況、海の下で見えないのですが、そういう危なさもありまして、ここを拡幅する必要性が従前から言われております。

4ページ目であります。埠頭用地が非常に狭いということで、船が大型化してから、ト

トラックが147台載せられるようなキャパシティーは増えているのですが、実際問題として、古い埠頭なものですから駐車場が足りなくて、93台分しかありません。それで写真にありますとおり、ターミナルの外で路上駐車が顕在化しておりまして、これでは効率的な荷役ができない。さらには人とトラックが非常にふくそうしていて、危ない、荷役に時間がかかるという課題がございます。

4 ページの下のほうで、震災時のルートの確保として、県庁所在地の大分におきまして、耐震強化岸壁2バースの計画はあるのですが、今のところ1つも整備されていないため、今回この老朽化したフェリーターミナルを改良するのに合わせまして、耐震強化型に変えたいというニーズがございます。

5 ページ目で代案の検討でございます。案の1が今回提案するプロジェクトですが、案の2としましては、この西大分地区のすぐ東側に住吉地区がありまして、写真のとおり、水域としては水深10メートルの、ある程度の水域が確保されている場所があります。ここをフェリー用に改良したらどうだろうという代替案と比較しておりますが、結局この既存の10メートルの部分は、しゅんせつは要らないにしても、岸壁を耐震改良型にするということで、相応のコストがかかることと、やはりフェリーの発着に必要な旅客ターミナルなりの、さらにまた設備投資が必要だということとか、もろもろ考え合わせますと、結局コスト的には現状の案のほうがよからうという代案比較になります。

6 ページ目ですが、港湾計画上は平成18年に改訂されました港湾計画で本プロジェクトは位置づけられてございます。その後、先ほどの回頭のための泊地を広げる計画につきましては、昨年11月の港湾分科会で審議済みのものになります。

7 ページ目で、貨物量の設定等になりますが、最近、リーマン・ショックだとか高速道路が1,000円になるとか無料になるとか、いろいろなことがありまして、乱高下しておったのですが、平成22年に船を大型化したので便数を減らし、1日1便にして今は安定運航しておりますが、基本的にはこれから需要は安定するだろうと見込みまして、現状のまま横ばいで推移するという、かた目の設定で便益算定をいたしております。貨物としては620万トン、人、乗員としては20万人で横ばいで推移するという設定です。

8 ページ目が、費用便益分析の概要になります。1つ目は、まず水域をきちんと広げること、水域なり、防波堤を撤去して航路の幅を広げることで、海難事故が減少できるということで、その年間コストが2.1億円減少できること。2つ目で、埠頭用地を拡大します。しゅんせつ土砂を利用して埠頭用地を広げるわけですがけれども、それによりまして、先ほ

どの路上駐車だとか非効率な荷役形態が改善されますので、年間1.7億円削減されます。3つ目で、耐震バースにしますので、緊急物資輸送、仮にWithoutの場合、この大分が使えない場合は、近接している別府なり津久見から既に整備されている耐震強化岸壁を使って緊急物資を輸送するし、あるいは発災後フェリーが発着できる近隣の港といいますと、北九州港になりますが、そのあたりを代替港と設定して、それを代替する必要がないということとの差分をとりますと、年間1億円の便益となります。さらに4つ目で、施設被害を回避できるということで、地震発生確率を考慮して0.1億円のメリットでありまして、B/Cで2.4となります。

9ページ目で、最後に、貨幣換算できない便益としまして、フェリー乗客と車両と旅客をきちんと分離した安全性が確保できることで、安心感が得られること。それと耐震強化岸壁ができることで、事業継続がしっかりできるという、地域に対する安心感があります。3つ目として、環境改善効果であります。先ほどと同様、港湾管理者の大分県からもきちんと同意をいただいているプロジェクトであります。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました大分港、西大分地区のフェリー着岸岸壁に伴う航路の増深でございますが、これに関連しましてご意見がございましたらお願いしたいと思います。ご質問でも結構です。

【委員】 1つだけ。便益の計算で、3つの便益を計算しているということで、どれも同じようなオーダーのウェイトになっていると思うんですけども、これで旅客の数が寄与するのは1番ということになるんですか。

【事務局】 ②番に寄与します。旅客の積み込みだとか、フェリーに入る、効率化されて時間が短縮されるということです。

【委員】 ちょっと気にならないでもないなと思ったのは、7ページの貨物量の設定で、物流量についてはほんとうかなという面もあるのだけれども、乗降人員を20万人で固定というのは、ちょっと強気かなという気持ちもしないでもないんですが、もしそれが、このトレンドのようなものにしがたって、もう少し下がっていくような場合であっても、この②の1年当たり1.7億円の便益のうち旅客はどのぐらいのウェイトなのかなと思って伺ったんですけども。どうですか。この1.7億円のうちの旅客が寄与している分は大体どんなウェイトになるのですか。

【事務局】 資料の2-2-2に詳細資料があるのですが、その15ページが人のほうです。

【委員】 なるほどね。1.7億円のうちの0.4億円くらいが人のほう。ということは1/4くらい寄与しているのね。では仮にこの20万人というのが低減したとしても、それが1/4くらいでしか寄与しない。それからさらに1/3だから、1/4の1/3で、1/12くらいですから、仮に20万人が半分になったとしても数%落ちるくらいということですね。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。了解です。

【部会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見はございませんか。

【委員】 この案件そのものとは関係ないんですけども、先ほどこの防波堤が大正時代につくられたとおっしゃいましたね。こういうものはしばらく、ほっておいてもいいんですか。それともまたこういうものも、やはり今後、更新というのか、改良というのか、そういうことをどのように考えておられるかとか。

【事務局】 順次、長寿命化計画みたいなものをつくるために、全部、健全度の調査を港全体に対してやってきています。ここも既に終えているのですが、70年前に作られた岸壁ですけども、岸壁本体自体はいいコンクリートでつくっていて、しばらく大丈夫そうなんですけども、液状化に対して弱いということで、少し地盤改良が要ることなどが調査の結果わかってきており、今回のプロジェクトに組み込んでおります。

【委員】 なるほど。そういうチェックを全国全部でやっておられて、その中で。

【事務局】 港湾管理者とともに順次進めておりまして、大体、来年度ぐらいまでで一通り健全度の調査自体は終わります。

【委員】 そうですか。そうすると崩壊するとかそういうこととは関係なさそうだと思いますね。基本的にはチェックは行っていると。

【事務局】 調査はやっているんですが、今後、更新計画をきちんとやり遂げられるかどうかは、また今後の課題となります。

【委員】 それはまた別の話ですよ。一応、情報としては整理できているということですよ。わかりました。

【部会長】 私から確認したいんですけども、1ページ目の改良事業の写真がございますけれども、これは現行のフェリー着岸岸壁と、新しく起債で埋め立てるところに新しい駐車場をつくるということですね。

【事務局】　　そうです。

【部会長】　　これはフェリー岸壁のほうまで道路がありますか。何か上屋が張りついているように思うんだけども。

【事務局】　　基本的にはトレーラーの置き場にグリーンで埋めたところにトラックが全部並ぶようにして、へさきのほうからずっと入り込む形になるので、ここにルートを設定します。

【部会長】　　これは上屋の北側を通らすわけ？

【事務局】　　上のほうが動線になります。

【部会長】　　いや、この岸壁は今使っているわけでしょう。上屋があるわけだから。

【事務局】　　そうです。

【部会長】　　そこにフェリーが着岸したとき、一時的とはいえ、ずっとトレーラーを通させるわけですか。

【事務局】　　こういう感じで、旅客のほうの駐車場をこっちにして、旅客はこのターミナルからこっちから乗るといのように、分離をする形で考えているんです。

【部会長】　　そうですか。フェリーターミナルのほうにトレーラーが移動できる道路が確保できれば問題ないんですけれども。

【事務局】　　そうであれば、計画図があるのですが、ここに新たに道路を通すようにしています。

【部会長】　　そういうことなんですか。この道路の整備費はこれのプロジェクトの中に入っているわけですか。

【事務局】　　埠頭用地の埋め立ての中に含まれてしまっていますが。

【部会長】　　その中に入っている。

【事務局】　　その中でやります。

【部会長】　　わかりました。もう1点なんです、新しく現行の北側の防波堤をカットして、北防波堤を沖出ししますよね。その間は、1つ、港口をつくるわけですか。北防波堤と現行の防波堤の間、口があいていますよね。これはあけておく必要は何であるわけですか。

【事務局】　　ここのこの間ですか。

【部会長】　　はい。いや、現行の防波堤にくっつけたほうが、もう少し短くて安くいけるのかなと思ったんです。

【事務局】 ここの形状ですよ。

【部会長】 はい。

【事務局】 静穏度検査の結果、これがベストの配置だということで計画されているはずなんです、いま一度、実施に当たってきちんとその辺を精査してやってまいりたいと思います。

【部会長】 そうですか。左側の西防波堤のところに漁港がありますよね。

【事務局】 はい、船だまり。

【部会長】 この漁港に、口があいているために、ダイレクトに波が入ってこないかなと思ったりしたんです。今だったらかなりカバーしてふさいでいるけれども。そういうことも既にチェック済みだとは思いますが。

【事務局】 はい。今ここで詳細にご説明できるだけの資料を持ち合わせていませんが、実施に際してよく検討いたします。

【部会長】 はい。

【委員】 1点だけいいですか。この案件、先ほどもご紹介があったように、港湾分科会でも泊地の整備の関係で議論があったところでして、そこでたしかフェリー会社の受益者負担があってもいいのではないかという話がありました。結論的にはこういうものを公共で整備することは、私自身、結構なことだと思うのですが、ただ経緯の確認として、3ページの現状の泊地、7.5メートルを掘っている、このエリアは大型化する前のフェリーが回転することを念頭に置いて、フェリー会社のためにこの7.5メートルの泊地を整備したという理解でよろしいんですね。

【事務局】 そうですね。

【委員】 言ってみればそれが無駄になったという。

【事務局】 無駄というか、これも随分昔から既にあった施設でありまして、大型化した船がほんとうはこの中でくると回ればよかったですけれども、やはりサイドスタターの能力が足りないとかで、なかなか回りにくい。

【事務局】 ちょっと補足しますと、ここは全部掘り切っていたわけではなくて、まだこの要らない部分は、これからの工事からは削る、やらないと。こちらの出てくるところに移しかえるというように、港湾計画上、変更していますので、その無駄な投資はなくなります。

【委員】 安心しました。

【部会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見はございませんか。

それでは大分の件はこれで質疑を終了させていただきたいと思います。

最後の案件ですが、平良港の漲水地区の複合一貫輸送ターミナル改良事業について、資料のご説明をよろしくお願ひしたいと思います。

【事務局】 1 ページ目をごらんください。ここは沖縄本島から350キロ離れた宮古島の重要港湾、平良港でございます。沖縄本島と石垣島を結ぶ、生活物資の補給路となる定期RORO船が、2日に1便のペースで入っております。その大型化に伴いまして、操船の安全が確保された水深7.5メートルの耐震強化ターミナルを整備するというプロジェクトでございます。従前、写真の薄い色にありますが、くし型の埠頭だったところを埋め立てることで、埠頭用地を広くとって、効率のいいターミナルにしたいということになります。平成28年までの総事業費47億円のプロジェクトになります。

2 ページ目でございます。平良港の取り扱い貨物量は順調に伸びております。基本的に貨物の移入が多い港で、あまり島内人口が増えているわけではないのですが、近年、観光客が増加してきていて、島内観光のためのレンタカーなどで完成車を移入するとか、あるいは宮古牛といって、最近ブランド牛みたいなものがありまして、そのえさなど、そういうものが増えているため、堅調に貨物が増えているということです。

3 ページ目で、この港の課題ですが、先ほどの大分と少し似ているのですが、RORO船が入ってきて、一遍くると頭を外側に向けてバックして、今は縦づけするような感じになっておりますが、このRORO船が、従前の5,000トンから1万トンに大きくなっています。福岡から沖縄本島、宮古島、石垣島と行くRORO船ですが、非常に沖縄本島向けの貨物が増えていることで、今走っているRORO船自体が大きくなってしまっていて、それでこの縦づけの操船が非常にしにくくなっている。大きくなった船が北東の風を直接受けて、操船がしづらいということもあるので、特にほかの港に比べて平良港だけ大型船が着けにくくなって、抜港されてしまうことが多いというのが、その折れ線グラフに示しているところでございます。

4 ページ目で、用地が不足している状況は写真のとおりでありまして、RORO船が大型化したので、積載量も増加したのですが、置き場所が狭いということでもあります。あと岸壁の老朽化ですが、沖縄復帰直後に急速施工で港の整備をやったことで、写真のとおり、いろいろな空洞だとか、ひび割れだとか、傷みが生じてございます。4つ目で、やはり耐震強化岸壁ですが、離島なのですが、この島に1つも耐震強化岸壁が今のところ整備され

ていないということで、今回を機に新たにつくる岸壁を耐震強化型にする必要があるだろうということですが。

5 ページ目で代案比較であります。既存の大型RORO船が入れる場所を案の2として、下崎地区で、今やるところからちょっと離れた場所で水深がとれそうなところに整備した場合、どうなるだろうかという比較であります。結局、従前の貨物の流れが非常に離れた場所で扱うことになることとか、埠頭用地不足で、新たな埋め立てを必要とするとか、別に土地を確保しなければいけないとか、もろもろのコスト要因もありまして、今の場所を活用して埋め立てるほうが安くできるということで、原案のほうが妥当だろうと判断いたしております。

6 ページ目が、港湾計画上の位置づけですが、平成20年の港湾計画において、きちんと位置づけがなされているプロジェクトです。

7 ページ目で、便益算定のベースになる貨物設定ですが、伸びているとのご説明を最初にしましたが、一応かた目にB/Cをはじくということで、横ばい推移として置かせていただいております。

8 ページ目が便益で、先ほどの大分と便益項目は全部同じです。海難事故減少で1.2億円、荷役が広い埠頭用地で効率化できるということで3.2億円、震災時は代替港が、大分ですと近くの港で設定できましたが、ここの場合、離島なものですから、代替港設定ができませんで、すべて緊急物資はヘリで輸送する。一般貨物は那覇港を利用するため、結構これが高くつきます。1.6億円。施設被害回避が0.1億円ということで、B/Cは2.7であります。

9 ページ目で、貨幣換算が困難な効果ですが、荷役作業の安全が確保されること。地域の安全・安心が、産業活動の維持という面での安心が確保されること、環境の改善効果などがほかにあると考えております。港湾管理者の宮古島市からも同意を得ております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、平良港に関連しまして、ご質問、ご意見がございましたら、お願いしたいと思います。

【委員】 24年から28年の工期の期間は、RORO船はどこへ停泊することになるんですか。

【事務局】 先ほど代案にお示ししました5ページの下崎地区に、とりあえず緊急避難いただいて、工事をした後はこちらに戻っていただくというプランです。

【委員】 そのファシリティーはあるわけですね。

【事務局】 まず非常に使いにくくはなりますが、少々辛抱いただくという形です。

【部会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見はございませんか。

【委員】 貨物の中身を聞きたいのですが、先ほどお話を伺ったのですが、資料2-3-2の輸出入のデータが載っている2ページの中に「主な取扱品目」とありますが、この書いてある中身とおっしゃった品目等が、どうもぴんとこないんですが、大体これはどんな感じでの貨物なんですか。まず輸出、輸入というのが、結構ありますよね。

【事務局】 移出、移入がメインなんです。そんなに産業がある島ではないですから。輸出、輸入というとそんなに多くないです。

【委員】 貨物量としては、そうか、輸出と輸入で、これは輸入のほうが3分の2ぐらいあるということですね。輸移入のほうが。

【事務局】 はい。

【委員】 それで輸移入の中身が。

【事務局】 やはりどうしても一番大宗なのは、砂とか建設資材系ですけども、それ以外に結局、島民の生活物資を入れるのが、メインの機能なんです。最近、増加要因としては、島民の生活物資のみならず観光客が乗るためのレンタカー用の車だとか、あるいはこの島を起点にまたさらに周辺の離島、伊良部島だとか多良間島だとか、島に行くお客さんもいるのですが、そういうお客さん方が、そこでの活動用に車に乗ってフェリーに乗っていくみたいなのが、今度は移出という形です。

【委員】 ここはわかりにくいよね。おっしゃることと、ここで品目の中身とがね。もうちょっとわかりやすくしてくれるといいと思う。貨物の中身がどういうものであるか、このデータからは結局わからない。おそらく。そのように統計をやっているんだろうけれども。

【部会長】 ほかにございますか。

【委員】 港湾計画との関係、事業の位置づけという、横置きの資料で言いますと6ページあたりでけれども、先ほどのご説明で簡略的におっしゃっていましたが、実際これは港湾計画の変更で、埠頭用地の整備は決定されているわけですよ。

【事務局】 はい。

【委員】 その辺のことは、はっきり書いていただいたほうがいいのではないかと。評価書のほうでということですが、港湾計画の審議の中で既に決まっているものについては、その方針にのっとってこの事業をやるんだということ、もっとはっきり書いていただい

たほうが、いいのではないかという感じがします。逆に浜田港あたりは、まだ港湾計画の審議がなされていないということでしょうから……。

【事務局】 計画変更ですね。

【委員】 ええ、していないということであれば書かなくてもいいのですが、大分港なんかであれば、まさに11月の港湾分科会で議論されたのですから、その辺ははっきり書いていただいたほうがいいのではないかと。もっと言えば、港湾分科会の港湾計画に関する議論とうまく役割分担をして、あまり議論が重複しないように工夫していただいたほうがいいのではないかとというのが、長期的な要望でございます。やり方はいろいろあると思いますので、ここで細かなことについて申し上げるつもりはありませんが、要望として申し上げておきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。直轄事業評価のほうで、計画分科会で既に出た意見等はこうでしたという報告を簡単にさせていただくということで、少し工夫をさせていただきたいと思います。

【委員】 平良港はこれで結構だと思うのですが、大変にいい資料を出していただいたので、結構ですねという意味で申し上げようと思います。平良港の3ページを見ていただくと、いろいろな港で類似の港が並んでいて、アベイラビリティがここだけ低いですよと、わかります。僕はこれだと思うんです。個々の港湾ごとにいろいろ計算して、個別の単発的なプロジェクトが、B/Cがああだ、こうだというのは、それはもう、高いにこしたことはないんだけど。だけど全国の中での位置づけの中で、ここはちょっとこういう機能が幾ら何でもとか、それからコンテナで言えばこの辺のところはこういう戦略で強化していくんだけど、隣近所と比べてどうかという、全体的な見渡し感の中で、今回提案されているプロジェクトがどういう意味合いを持つのかというあたりを、こうやって説明してくださるのが最も説得力があると思うんです。私どもは委員だからこうやって審議しますが、最終的に公開される資料として国民に提示されるときに、B/Cが1.何とかですなんていうのは、別に計算すればそうなるだけの話で、やはりこういう感じでの訴えかけを、ぜひ一方で作業としてやっていただければどうかと思うんです。

それは今、〇〇先生がおっしゃられた港湾計画の審議についても同様の感想を私は持っていて、個々の港湾計画のここはこうしようという話が単発的に出てきて、いいですね、悪いですねなんて、そんなに理解できる話でもないし、判断できる話でもない。それがやはりもうちょっと広い空間の中で、できればコンテナなんかで言えばアジア的空

間の中で、この港の港湾計画はかくかくしかじかと議論すべきだし、こういう小さい港で言えば、こういう類似の港の中での相対的な位置づけ、評価、相場感覚というのですか。

そのように思いましたので、今日はこの3ページについてお礼を申し上げると同時に、こういう方向での分析や表現を努力されることを期待したいと思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。大変よいご意見をちょうだいいたしました。

【委員】 ○○先生のご発言に全く同感で、追加で教えていただきたいと思うのは、先ほど今回出てきた3件が、改良小規模の平成24年度予算に係る港湾整備事業というご説明をいただきましたが、もう24年はこの改良小規模はこの3つだけなんですか。

【事務局】 新規で着手するものはこの3つだけです。

【委員】 先ほどの○○先生の話と全く同じ意味の質問になると思うんですけども、どういう全体像の中でこの3つが今回選ばれて提案されているのかという位置づけがわからないままに、1つ1つのアイデアについては多分もう現場で、皆さん一生懸命、賢い方々が考えてベストな方策を提案してくださっていると思うので、そんなに大きな注文とか反対意見はない話なのではないかと思うのですが、これがほんとうに今回、予算を使ってやるべき仕事なのかどうかということについて、もう少しきちっと認識ができるようにしていただけるとありがたいと思うんです。最初に局長からご説明がありましたけれども、ちょっと私は、先般ご担当の方から話を伺ってショックだったのは、国際バルク港湾に設定された釧路港、皆さんで審議してやろうと決めたものが、もう1回再調査になったことで、方向としては絶対に間違っていないという確信のもとに審議をされたはずのものが再調査になって、そのままとめ置かれた形になっている中で、浜田港はほんとうに今このお金をかけてスタートすべきことなのかという判断基準が、また別途あるべきではないかなと印象としては思いました。今回の3つの案件が、全体の中でどういうポジションにあるのかをきちっとご説明をいただいた上で、審議をさせていただけるとありがたいなと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。特に、たまたまバルク港湾の話が出ましたが、浜田港も日本海側拠点のほうで木材、原木の拠点港湾として選ばれているわけですね。そういう既に審議されている背景とか、こういう経緯の港ですということは、この事業評価の中でも簡単にご説明いただいたほうがわかりやすいかなと思いますので、先ほどの○○先生のご意見もあわせまして、私と事務局で相談させていただきたいと思います。

ほかに平良港に関連してご意見、ご質問はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは以上3件の質疑応答が終わりましたので、事業評価の委員会としての答申案文を読み上げさせていただきたいと思います。ご賛意を、あるいはご異議がございましたら、意見をちょうだいいたしたいと思います。

最初の第1件目でございます。答申、浜田港福井地区臨港道路整備事業の新規事業採択時評価については適当である。この結論でご異議ございませんか。

(「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、次の案件に移らせていただきます。答申、大分港西大分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は適当である。これはご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。

最後でございます。答申、平良港漲水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は適当である。この答申でご異議ございませんか。

(「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、本日、評価にかかりました3件、すべて適当であるということで、委員会の答申にさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、マイクを事務局にお返ししますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【事務局】 長時間にわたりますご審議を、どうもありがとうございました。本日また資料が大部となっておりますので、お持ち帰りいただいてももちろん結構でございますが、机の上に置いといていただければ、後日郵送させていただきます。

これもちまして、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 —