

平成23年1月20日（木）

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2回事業評価部会議事録（案）

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2回事業評価部会議事録

1. 開催日時 平成23年1月20日（木）
開会 15時00分 閉会 17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
上村 多恵子	（社）京都経済同友会常任幹事
木村 琢麿	千葉大学大学院教授
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港湾整備事業等及び港湾局所管の海岸事業（直轄事業）の平成23年度新規着工事業等について
- ②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（変更）について
- ③計画段階評価の試行について

5. 議会経過

開 会

【企画官】 それでは、ただいまより交通政策審議会港湾分科会第2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、事務局の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、よろしくお願いいたします。

本日は、「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着工事業等について」、「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（変更）について」、及び「計画段階評価の試行について」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。

それでは、開会に当たりまして、市村国土交通大臣政務官よりごあいさつさせていただきます。

【国土交通大臣政務官】 ご紹介いただきました国土交通大臣政務官の市村でございます。本日は、委員の先生方、ご多用の中、こうして貴重なお時間を賜りましたことを心から感謝申し上げます。本当にありがとうございます。また、この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、一言ごあいさつを申し上げたいと存じます。

前回は8月に、平成23年度の概算要求に向けまして、港湾整備事業8件、そして海岸事業2件の新規事業採択時評価についてご審議を賜ったところでございます。その後、政府内での調整の結果、平成23年度予算案には、港湾整備事業8件のうち7件が、そして海岸事業の2件のうち1件が盛り込まれたところでございます。

本日の部会の1点目は、そのご報告と、それらの中で函館港の複合一貫輸送ターミナル整備事業につきまして、事業内容が若干変更になっておりますので、改めて評価を行っております。それにつきまして、ご審議を賜りたいということでございます。

そして2点目でございますが、国土交通省では昨年度より、事業評価時に都道府県等へ意見聴取をする仕組みの導入、また再評価の実施間隔の短縮など、事業評価制度の改善に

努めておるところでございますけれども、今回新たな取り組みとしまして、計画段階評価というものを導入したいと考えております。その計画段階評価につきまして、後ほどまた事務方の皆さんから説明があると思っておりますので、そこにかえさせていただきたいと存じております。

港湾、道路等、各分野につきまして、来年度からの本格運用に当たりまして、本年度中に試行を行うこととしておりまして、港湾整備事業につきましても試行ということで、どのような代替案が考えられるか、どのような観点から評価をすべきなのかといったことなど、茨城港の常陸那珂港区の国際物流ターミナル整備事業をケーススタディとしまして、今回と3月の計2回、ご審議を賜りたいと存じております。

極めて厳しい財政状況の中ではございますが、より効率的に社会資本を整備してまいりたいと思っておりますので、事業評価はその意味でも大変重要であると考えております。そのため、委員の皆様には大変ご多用な時期と存じますけれども、忌憚のないご意見、ご議論を賜りたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【企画官】 どうもありがとうございました。

それでは、ここで市村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。よろしくご了承願います。

(国土交通大臣政務官退席)

【企画官】 それでは早速ですが、お手元にお配りさせていただいております配付資料の確認をさせていただきたいと存じます。不足などございましたら、お申しつけいただきたいと思えます。

－事務局から配布資料の確認がなされた。－

それでは、議事に入ります前に、委員の出席を確認いたします。本日は、委員8名中5名の出席となっております。交通政策審議会令第8条の規定に基づく定足数を満たしてございます。

それでは、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、本日予定しております議事に入ります。黒田部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは、委員、各ご多忙のところご出席賜りまして、ありがとうございます

ます。早速議事のほうに入らせていただきたいと思います。

先ほど、政務官のあいさつの中でご紹介ございましたように、本日の主たる審議事項は、議事次第の2点目と3点目でございます。1点目は報告でございますが、まず1点目の「港湾整備事業等及び港湾局所管の海岸事業（直轄事業）の平成23年度新規着工事業等について」という報告事項と、2番目の「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（変更）について」、あわせてご説明いただいた後に、2点目の函館港の事業について審議を賜りたいと思います。それでは、よろしく願いいたします。

【事業企画官】 それでは、事務局のほうから説明させていただきます。

まず、1点目の平成23年度の港湾整備事業等及び港湾局所管の海岸事業の新規着工事業等についてでございますが、お手元にお配りしておりますA3で資料1というのがございます。これにてご報告をしたいと思っております。平成23年度要求、昨年8月にここに掲げております各事業について、事業評価のご審議をいただいたところでございます。その後、8月31日概算要求を提出しまして、政府内の調整を経て、年末の政府予算案の中で新規着工事業として、このまず上の段に書かれております苫小牧港、函館港、仙台塩釜港、細島港、鹿児島港、竹富南航路、それから沖ノ島、7件の新規着工が盛り込まれたということでございます。

もう一件ご審議いただいております境港の国際物流ターミナルにつきましては、政府内の調整の結果、さらに事業化の必要性を検証する必要があるということで、事業化検証調査の予算が認められたという結果になっております。

海岸事業のほうにつきましては、津松阪港海岸と指宿港海岸、2件をご審議いただいておりますけれども、うち津松阪港海岸の直轄海岸保全施設の整備が政府案に盛り込まれて、指宿港海岸の事業につきましては、同じく事業化検証調査のための予算が認められたという結論になっております。

さらに、赤字で書いておりますけれども、函館港については予定しておりました施設規模、栈橋の幅35メートルを15メートルに縮小して新規着工するということになりました。それに伴いまして事業費が変わり、またベネフィットも若干変わってくるということで、事業評価の見直しをしておりますので、それについて後ほどご審議をいただきたいと思いますと考えております。

先ほど申し上げました事業化検証調査につきましては、予算が認められた後、調査費を執行する中で政府内の調整過程で示された課題、例えば境港国際物流ターミナル整備事業

であれば、木材を取り扱う岸壁ということで要求をいたしておりましたけれども、木材以外にも幾つかリサイクル貨物等を取り扱うことにしておまして、そのあたりの需要をもう少しはっきりさせた上で、境港全体のふ頭再編計画の中でこの岸壁を位置づける、あるいはそのふ頭再編の中で本当に必要かどうかを、もう一度検討すべきということになりました。そのあたりを課題とした調査、検討を実施したいと考えているところでございます。

報告は簡単でございますが、以上にして、引き続き、函館港の説明をさせていただいてよろしいでしょうか。

【部会長】 はい。

【事業企画官】 次に、今申し上げました函館港の事業評価の見直しでございます。資料は右肩に資料2と打ってありまして、函館港複合一貫輸送ターミナル整備事業、新規事業採択時評価(変更)としているものでございます。

ページめくっていただきまして、このあたり前回の資料そのままでございますので、簡単にポイントだけ触れさせていただきますけれども、函館港というのは、本州と北海道を結ぶ北海道側の拠点港として、1日32便のフェリーが就航しており、道内フェリー貨物の4分の1を函館港が取り扱っておりまして、今回事業評価の対象となっております函館港北ふ頭というのが、その函館港の中のフェリー貨物の3分の1を取り扱う拠点となっております。

2ページでございますけれども、その北ふ頭の状況は、右側の写真にございますとおり、現在フェリーが通常の岸壁に縦付けされた上で荷役を行っているということで、大変不安定な状況の中での荷役、あるいはアンカーの出し入れのためにいろんな手間がかかってしまっているということ。それから2つ目といたしましては、フェリー貨物が増加している中で、ここを運行する船会社においては、老朽化したフェリーの大型化をすることにしております。それが平成25年度末に就航するというので、それまでに水深5.5mで今縦付けしているところを、水深6.5mの岸壁が必要となるという状況です。

3ページでございますけれども、このような状況を踏まえまして、今回の施設を計画したところでございますが、函館港では耐震強化岸壁が現在一つもないということで、このフェリー岸壁の新規整備に際して、これを耐震強化岸壁として整備するというのも、あわせて計画しているところでございます。

そういう形で政府内の調整を行いましたところ、4ページでございますけれども、左下の図でございますが、事業内容の変更と書いております。赤字でこのグレーの部分の面積

が2分の1になったと書いておりますけれども、この栈橋、沖に突き出ている栈橋の幅が35メートルから15メートルに縮小されたということでございます。

縮小された理由につきましては、25年に大型船就航のために、これは必ず着工しなければならないという状況の中で、一方で財政状況というのがございまして、コスト削減を図った上で着工するということになりました。船の利用に支障のないぎりぎりのところでということで、15メートルまで栈橋を縮める修正計画にしたものでございます。それに伴いまして、事業費40億円が30億円に下がっております。後ほど説明いたしますけれども、B/Cがその結果、2.0から2.1に変更になっております。

5ページでございまして、事業の変更に伴う影響としまして、通常荷役には船尾から出し入れますので、この栈橋部分というのは使わないので、フェリーに乗船するための駐車場スペースとして、このふ頭を利用するというような予定にしておりましたけれども、栈橋の幅を15メートルにすることにしまして、その駐車スペースが減少するというようなことが生じてまいります。そうしますと、その部分にとめることを予定していました長時間駐車するシャーシー、乗り込む直前に来てとめておくのではなくて、前の日以前から置いてあるシャーシーというのがあるのですけれども、そういうものを少し離れたところにとめておく必要があつて、そのために、フェリーにシャーシーを積む込む時間が増加するという影響が生じます。

それから、震災時における荷さばきスペースの減少ということで、震災時におきましては、場合によってはフェリーのみならず、使える船は何でも使わないといけないというような状況も生じるかと思っておりますので、横から荷物を出し入れする船も、ここに接岸することが考えられますけれども、その際の荷さばきスペースというのが減少することになります。

そのあたりの影響をB/Cで見てみたものが、次の6ページでございまして。前回の資料から修正になった部分というのを赤字で表記しておりますけれども。まず、最後の結論から申し上げますと、新たに算出したB/Cが54割る26で2.1と書いておりますけれども、これが前回ご審議いただいたときには、68割る34で2.0でございました。Cのほうは34から26に減少するとともに、Bのほうも68から54に減少するという結果になっております。それを割り算した結果、B/Cとしては0.1増加するという結論が得られました。

その変わった要因として、1つが輸送・移動コストの削減でございます。これにつつま

しては、先ほど若干触れさせていただきましたけれども、ふ頭用地、新たにつくった栈橋の上にとめる車のスペースがなくなるということで、そこから500メートルほど離れた、実は現在縦付けで使っているときの駐車スペースを、そのまま引き続き利用しないといけない部分が生じるということでございます。そうなったときには、前の晩から置いてあるヘッドなしのシャーシー部分を、そこに長時間とめておくことになり、ふ頭用地のつけ根の部分の駐車場というのは、その日乗る車が来たところの駐車スペースとして使うというような分け方で、根元の駐車場と離れた駐車場を使い分けした場合に、離れてとめる駐車場の部分には大体1隻当たり4台ぐらい、そちらにシャーシーをとめておいてもらわないといけないと。そうしますと、この500メートルをシャーシーが乗船する際移動する時間というのが、1隻当たり8分余分にかかってしまうということになります。

その結果、前回のご審議でご説明しましたアンカーの出し入れで、入るときに10分、出るときに10分、あわせて20分時間短縮効果があると申し上げておりました部分が、20引く8で12分になるということで、その分輸送・移動コストの削減というのが効果として減るということで、29.1という数字を算出しております。

それから、④番目の施設被害の回避でございますけれども、これにつきましては、前回4.1億円を計上しておりましたけれども、ここの施設被害の回避という部分では、その施設が壊れたとして復旧に幾らかかるかということ計上するところでございますけれども、施設が小さくなった分、復旧費用も小さくなりまして、4.1億円だったものが3.2億円になるという結果でございます。そこを、①、②、③、④を足し上げまして54億円という結果でございます。

それから、現在価値化したコストと比較しまして、先ほど申し上げました54割る26ということで、B/Cは2.1ということで、結果としましては事業評価上、問題無しという結論が得られたところでございます。

それから前回もご提示させていただきました、7ページの貨幣換算が困難な効果でございますけれども、これにつきましては引き続きフェリー運航の安定性確保ということで、アンカートラブルがなくなる、あるいはアンカーの交換とか修理の手間がなくなる。あるいは、一般貨物船との輻輳が解消される、船体動揺が解消されるといった、一般貨物との混在利用が解消される。また、石材の粉じんの影響もなくなる。それから、震災時においても物流機能が維持されるという効果は、引き続き維持されるだろうということで、この7ページにつきましては、前回の資料どおり、今回もご提示させていただいております。

ご報告並びに函館港の見直しにつきましての説明は、以上でございます。よろしくお願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、函館港の北ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の変更について、ご審議を賜りたいと思います。ご意見、ご質問等ございましたら、よろしくお願いいたします。

【委員】 修正の件は了解いたしました。前回も同じことがあったのでしょうか、7ページのこの貨幣換算が困難な効果ですが、これは概念的には波及効果ではありませんので、足し算していい効果であります。そうすると、こういうのはいろんなほかの事業でも、こういう輻輳が解消されるとか、あるいは荷役のトラブルがなくなるとか、そういう効果を計算せねばならないような状況がたくさんあるのではないかと思うのですね。だから、もうこれらの3つの効果は、改めて時間節約とすると、どのような時間節約に等価のものであろうかというような係数を今後つくり出していくと、いろんなところに応用がきくのではないかと思うのですが。そういうことを要望しておきたいと思います。

【事業企画官】 ご要望ありがとうございます。現在、事業評価手法の見直しの委員会というのを、別途先生方にご参画いただいて開催しておりまして、検討を進めております。これは、従前からご指摘いただいている事項であったと思いますので、私どもとしても、貨幣換算が困難と、数値化をあきらめてしまわずに、ご指導いただきながら数値化できるものは極力数値化していくことに努めてまいりたいと思いますので、引き続きご指導方、よろしくお願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【委員】 今のご意見と同じですが、この事業においては4便益を基準としたベネフィットとなっていると思うのですけれども、ぜひ貨幣価値が困難なものも含めて、何便益ぐらいにできるのかとか、そういうB/Cの港湾におけるやり方自体も、もう一度見直すということが大事なのではないかと思います。道路のほうも、3便益から、あともう少し便益を増やすのか、それとも今までどおり説明でいくのか、見直しがこれから行われるのです。そういう話も出ておりますので、ぜひ港湾においてもまた、B/Cのやり方をどこかでもう一度考える必要があると思います。

特にこの函館に関しては、直接今回のフェリーターミナルと関係ないかもしれませんがけれども、津軽海峡は今、日本の船、日本以外の船も含めて、もうかなりいろんな船籍がずっとアメリカからの航路として釜山に行く船はほとんどここを通る。それでよく聞くのは、

この今の冬の日本海が非常に荒れた場合に、どこへ停泊して逃げるのかとかそういう問題を抱えていると私は思っております。ぜひそういった、直接これには関係ないかもしれませんが、耐震工事のほうではおそらく関係してくると思いますので、ぜひB/Cのやり方を見直すということに反映していただければと思います。

それから、もう一つ、もしご存じでしたら教えてほしいのですが、この津軽海峡はどれぐらいの船が通っているのでしょうか。そういうのは今、直接関係ない話ですけれども、もしご存じであれば教えてほしいのですが。

【事業企画官】 津軽海峡を、日本海側と太平洋側の間をどれぐらい通っているかというところでございますね。

全体につきましてはまた後ほど調べてご回答申し上げますけれども、今部分的なデータということで。大型コンテナ船、パナマックス以上の大型船ということで、今手元にデータがございましたのでご報告させていただきますと、2009年7月の1カ月間で、津軽海峡を通過して日本海側から太平洋側に抜けるのが40隻でございます。それから、太平洋側から日本海側に入ってくるものが50隻。あわせて90隻のパナマックス以上の大型コンテナ船が1カ月間に航行しているというデータは今手元にございました。その他につきましては、ちょっとお時間いただいて整理をさせていただきたいと思っております。

【委員】 はい。

【部会長】 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【委員】 函館についてはよくわかりましたので、特に意見はありません。その手前のところで、これは単に報告事項なので、質問なのですが。この資料1にある新規着工事業、港湾整備事業が7件ですよ。

【事業企画官】 はい。

【委員】 それが、8件どうこうして、それが最終的に7件になったというようなお話だったでしたね。

【事業企画官】 はい。

【委員】 それは、政務サイドでお決めになったというようなお話でしたか。

【事業企画官】 はい。最終的には、政府内で決めたということになっております。

【委員】 それで、8件がどういうもので、ここの7件に入らなかった1件はどのようなものであって、それはどういうお考えから落ちているのかというのはご説明いただきたいのですが。

【事業企画官】 はい、わかりました。資料1でございます。資料1の、まず私のほうから港湾整備事業について説明しまして、後ほど海岸・防災課のほうから海岸事業についてご説明いたします。

港湾整備事業につきましては、A3の表の上に苫小牧から沖ノ鳥島まで、これが7件。それと、事業化検証調査のところの上の段に名前が出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、この1件、あわせて8件を要求しておりました。先ほど申し上げましたとおり、政府内での調整の結果、8件のうち上に載っている7件というのが新規着工事業ということで政府案に盛り込まれて、境港につきましては選外になっております。

その理由といたしましては、この新しく岸壁を整備する必要性というのを木材の船型の大型化ということで説明しておりました。これは現在、ロシアから境港に原木を輸入しているというのがほとんどでございますけれども、ロシアの輸出関税が上がりそうだという話、実際これまでも上がってきていて、これからも上がる予定ではありますが、そのために地元の原木輸入の方々が北米材に切りかえてきているということです。そうしますと、太平洋を渡ってくる船ですので、船が大きくなって、大型の岸壁が必要になってくるということがあります。

それから、現状においても木材を一挙に大きな船で持ってきて、原木をふ頭におろしたときに、置き場が足りないので、ちょっと離れたところに1回1回、大きなフォークリフトでトラックに積んで離れたところに持っていかないといけないという、二次輸送が発生してしまっていて、大変使い勝手も悪くなっているというところが、新規の岸壁の必要性でございました。

それで落ちた理由は、大型化が予定どおりに進むのかどうかということを見極める必要があると。ロシアの関税が時によっては、上げるといってなかなか上げるのを延期しているじゃないかというようなところを、もう少し研究する必要があるのではないかということです。

それから木材については、データ上、国内全体の木材需要は一定の中で、境港の木材需要が増えるということは、日本のどこかの港の木材輸入が減っているのではないかと。その辺をどういうふうにか考えるのかということのをちゃんと検証する必要があるということです。

それから3つ目は、今後増えてくるといっているリサイクル貨物というのが、需要をもう少しきちんと詰める必要があるということです。そのために、新規着工は今回見送るけれども調査費用をつけますので、1年間この調査で、先ほど申し上げましたテーマについ

てよく研究をしてくださいと、こういう結論になったところでございます。

【委員】 なるほど、わかりました。ちなみに、BとCとB/Cは幾つですか。

【事業企画官】 Bが232億円、Cが77億円、B/Cが3.0でございます。

【委員】 ありがとうございます。コメントだけしておく、ただいまご説明いただいたようなことを、やっぱりわかるようにしておくのが重要だと思います。こうなりましたというだけより、一旦は8件が重要と審議したことであって、それを、単にB/Cが小さいものを落とすという話じゃなくて、あるいは幾ら分だけ落とすという話じゃなくて、今ご説明されたようないろんな状況の見極めや、あるいは付随している効果というか、影響のところをチェックした上で落とすというのは、単にB/Cで判断しないというところが妥当なご判断だと思います。ぜひそこを記録で残すようお願いできたらと思いました。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、家田先生からのご提案にのっとり、今後はこういう場合の選に漏れているやつも、漏れた理由、あるいは事前の計算結果、そういうものは一括して載せていただくということで、資料をおつくりいただきたいと思えます。

【事業企画官】 はい。

【部会長】 あと、ご意見、ご質問はございませんか。

【委員】 今の境港の場合ですけれども、後ほど計画段階評価というのが出てきますよね。

【事業企画官】 はい。

【委員】 今の落ちた理由を聞いていますと、やっぱりこういう需要とか状況があって、これに対して代替案としてほかにどういう手があるだろうかということを考えると、今言った問題提起に対して詰めることができるようになるのではないかと思うのですね。そうすると、代替案を提示するというものが計画段階の評価だとすると、こういう材料は、計画段階の評価として絶好のターゲットとなりそうな感じがしたのですが、いかがでしょうか。

【事業企画官】 おっしゃるとおりだと思います。先ほど申し上げました課題を再検討した上で必要性が認められれば、また24年度の予算要求をさせていただくことになると思えます。その際には、また8月に事業評価ということでご審議いただくとともに、次回からは計画段階評価ということでもその案件を……。

【委員】 一緒にやるのですか。

【事業企画官】 はい。来年度に限っては、後ほどスケジュールをご説明しますが、計画段階評価というのと事業評価を同じタイミングでやるということになっています。今のスケジュールですと、例えば24年度要求の1年前に事業評価をやります。計画段階は、さらにその1年前にやるということになっていますけれども、24年の要求のものについては、1年前が23年で事業評価。さらに1年前の22年に計画段階評価と。ただ、この仕組みはその時点ではございませんでしたので、24年度要求につきましては、経過措置として計画段階評価と事業評価を同時にご審議いただくというようなことに、省内で決まっておりますので、よろしく申し上げます。

【部会長】 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

私のほうから、この案件に関して3点だけ確認させていただきたいのですが。事業費が10億削減ですね、これは上部工が35mから15mになったということで10億。この10億に相当するものが上部と下部に分けたら、下部の杭の本数というのは変わっているのですか。

【事業企画官】 ちょっと遠くて見づらいかもしれませんけれども、4本杭を入れることにしております、今データはございませんけれども、杭の本数については変更があると思われま。

【部会長】 わかりました。コスト削減の大きな部分といたしますと、やっぱり上部工のほうが大きいのですか。

【事業企画官】 申しわけございませんが後ほど、後ほどご報告させていただければと思います。

【部会長】 2点目ですが、これ青森航路の便数は何便でしたっけ。

【事業企画官】 青森航路の便数ですね。1日32便でございます。

【部会長】 青森航路だけで？

【事業企画官】 32便というのは、函館港全体でございます。

【部会長】 両方足して？

【事業企画官】 すいません、それも調べまして後ほどご報告申し上げます。

【部会長】 あと、こちらの函館港北ふ頭の大型化に伴って、青森のほうはもう大型化が済んでいるわけですか。支障がない？

【事業企画官】 はい、青森のほうは支障がないということでやっています。

【部会長】 はい、わかりました。

そうしたら、今お伺いしたことで、わかればまた後で結構ですから、教えていただきたいです。

【事業企画官】 はい、後ほどご報告させていただきます。

【部会長】 ほかに委員からご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【海岸・防災課長】 すいません、中座しておりまして申しわけございません。先ほどの委員からのご質問に関して海岸分をご回答させていただきます。

指宿港海岸がどうして事業化検証調査になったかということですが、指宿港海岸は砂浜が侵食を受けていまして、その結果いわゆる砂浜の消波機能というものが低下していて、台風が来たときなどはすぐ越波をしてしまうというような状態になっています。ですから、砂浜に養浜をして、それが侵食しないようにする対策を講じなければいけないんですけれども、そのためにはいわゆる海の中の漂砂現象というのをきっちり解明した上で、効果的な対策を検討しないといけません。しかし、その辺りの詰めが十分できていなかったのもので、その詰めを行うために、まずはきっちり調査をやるべきではないかということになりました。それで、じゃあ当面は調査だねということで事業化検証調査、これを行って、コスト縮減もできれば含めて効果的な対策を検討し直した上で、改めて着工要求しようということになったわけでございます。

【委員】 ちなみに、BとCとB/Cは。

【海岸・防災課長】 8月にご議論いただいたのが、総事業費は120億円でございまして、B/Cは8.2でございました。

【委員】 8.2。

【海岸・防災課長】 はい。

【委員】 ありがとうございます。

【海岸・防災課長】 総事業費ですので、いわゆる現在価値化した数値ではございませんけれども。現在価値化したものでいいますと、費用が96億円、それから便益が790億円ということでございます。

【部会長】 ありがとうございます。ほかにごございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本件に関しまして答申案文を読み上げさせていただきたいと思いますが、お諮りさせていただきたいと思います。答申、「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（変更）については適当である」、これを本部会の答申案文にしたいのですが、よろしいでしょうか。ご意見ございませんか。

（「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、ただいまの案文で答申させていただきたいと思います。

それでは、もう1件の審議案件ですが、議事の3番目でございます。「計画段階評価の試行について」ということで、事務局から資料のご説明をお願いします。

【事業企画官】 ご説明申し上げます。

資料はまず、「計画段階評価の試行について」とタイトルをつけております資料3-1で、国土交通省全体の取り組みについてご説明させていただいた後、茨城港常陸那珂港区でのケーススタディについてご説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただきまして、まず1ページですけれども、一番上の青い薄ブルーの囲みの中に書いてありますが、この計画段階評価と申しますのは、事業の必要性等が検証可能となるよう評価手法を改善すると、このために計画段階評価を新たに導入するというところでございます。これまで、事業評価の部会でご議論いただいていたときには、事務局のほうでこういう事業を進めますという案を1つに絞ったところからスタートして、その事業評価についてご審議いただいておりますけれども、今回はじゃあ何でその事業になったのかということから、第三者の委員会の先生方のご意見を聞いてやっていくということでございます。

その辺をポンチ絵でかいたものが1ページの右側の図でございます。今までは、1ページの右下にありますところのブルーで塗った新規事業採択時評価というところから、事業評価というものがスタートしております。そこにご提示させていただく事業の中身というのは、事務局側でいろいろな議論、あるいはもちろん比較検討等も行っており、ここからご提示してご議論、ご審議していただいておりますところですが、その上流部分につきましても第三者委員会の先生方のご意見を聞くべきであると。聞いた上で、政策目標、それからそれへの対応方針というのがきちんとしたものになっているかどうかという検証をいただくということかと思っております。

そのピンクに塗った部分が新たに導入された部分ですけれども、解決すべき課題をきちんと把握、原因を分析した上で政策目標を示して、その目標に従って、幾つかの対応案があるでしょうと。例えば、先ほど申し上げました船舶の大型化で、大きな岸壁が必要であ

るということになった場合に、その岸壁を新たにつくるのか、あるいは今ある岸壁の前を深く掘ればそれで対応可能なのか、あるいは既にちょっと離れたふ頭に大きな岸壁があって、そっちのほうを使うことで新たに使ったり、つくったり、掘ったりすることもなく、ふ頭利用の再編でできることもあるのではないかというあたり。これは当然、これまでも私どものほうで検討した上で、新規事業採択時評価のところでご提示させていただいておりましたけれども、今申し上げたピンク色の部分についても第三者の検証を入れると、こういうことでございます。

このことにつきましては、前回8月の事業評価部会では委員のほうから、この個別の事業評価も大事だが、何でこの事業が選ばれているのかが大事というようなご指摘もいただきましたけれども、その部分にも通じるものがあると考えております。

2ページ目に、今後の省としての進め方をまとめております。評価の対象でございますけれども、これは右側の表に整理されております通りでして、港湾局につきましては港湾整備事業ということで、新規事業採択時評価の前年度までにやるということになります。ですから、例えば25年度予算で要求しようと思えば、24年の夏には新規事業採択時評価というのをご審議いただくのですけれども、さらにその前の年までにこの計画段階評価というのをいただいおかないといけないというスケジュールになります。

ただ、左側の一番下に書いてありますとおり、平成23年度予算、これは小規模な実施計画ベースでの新規事業というのがあるのですが、それは港湾局について対象事業がございませんので、具体的には24年度予算ということになると思うのですが、24年度予算に係る新規事業については、23年夏に新規事業採択時評価を行うと。さらにその1年前ですから、22年のときに22年に計画段階評価を行わないといけないのですが、もう既に22年というのは終わっておりますので、今回経過措置として、23年夏に新規評価と計画段階評価を一緒にご審議いただくという経過措置をとらせていただくということになっております。

試行についてということで、赤囲みしておりますけれども、今回はそういうことをするに当たって、計画段階評価の手法というのも含め、22年度中に各分野、道路、河川、港湾と、各分野1件試行を行うということにしておりまして、この試行をやった上で、その試行結果を23年3月、年度末に公表することになっております。このため、後ほどご説明させていただきますが、港湾局では常陸那珂港区をケーススタディとして、今回と次回、計画段階評価ということでご審議いただいて、その結果を今年度末、3月に公表したいと

考えております。非常に短い期間ですけれども、ご指導方、よろしくお願ひしたいと思ひます。

3 ページでございますけれども、これは港湾整備事業の流れの中で、どういったものを計画段階評価にかけるかということを検討したフローチャートでございます。先ほど申し上げましたとおり、前回もなぜこの事業が選ばれたかというのが重要だという話がございましたけれども、その辺もあわせまして整理しました。

今までどういうふうなやり方をしていたかと申しますと、港湾計画上、記載されているけれどもまだ未着工の施設というのが全国にございます。それらの中から、事業化を図っていくわけですが、未着工施設の中から、ロングリストというのをつくるということをやりたいと考えております。これは今までも、事務的にやっていたわけですけれども、前回の委員のご指摘等にも踏まえる形でやっていくということを検討しております。

まず未着工施設の中から、整備要望があるものをロングリストとして並べます。この中から、さらに必要があるものをショートリストとしていき、このショートリストの部分について、計画段階評価というのを行うというようなことを考えております。このショートリストのことを直轄港湾整備事業計画と呼びたいと考えております。ロングリストからショートリストに移行する事業というのは、例えば港湾計画に位置づけがなされているかどうかですとか、地元の要望の大きさ、必要性の大きさ、それから地元の調整状況等を踏まえてショートリストに移して行って、計画段階評価を行うことといたします。

計画段階評価を経て、これは新規事業としてこういう事業だということが決まったものが、即事業化するわけではなく、さらにその後、緊急性等を詰めて、これはこの年度に要求する必要があるとされたものについて、新規事業採択時評価のご議論をいただいた上でパスしたものを、予算要求していくというような流れを考えているところでございます。

次のページに、その計画段階評価の試行の検討事項とスケジュールについて記載させていただきますけれども、試行を通じまして、先ほど1 ページのフローチャートで申し上げました、政策目標を実現するための代替案を評価するに当たっての評価項目の設定としてどのようなものがあるか。それから、代替案をどういうふうに立てる必要があるかといったあたりをご審議いただきたいと考えております。

今後のスケジュールといたしましては、本日第1 回目のご審議をいただいた後、そのご審議を踏まえまして事務局のほうで試行の作業をさせていただいて、3 月中旬の第3 回事業評価部会でご審議、並びに試行としてのご了解をいただきたいと考えているところで

ざいます。

次の資料 3-2 に説明を移らせていただきますけれども、「茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 計画段階の試行について」でございます。今回は基本的な考え方をご提示させていただいて、いろいろとご意見、ご指導をいただきたいと考えております。

1 ページ目は茨城港常陸那珂港区の概要をまとめたものでございます。茨城港常陸那珂港区というのは、従前常陸那珂港という港でございましたけれども、現在は常陸那珂港と日立港と大洗港が合併して、茨城港常陸那珂港区という呼ばれ方をされております。

左側の地図にもありますとおり、東京から 110 キロのところに位置しておりまして、1969 年の新全総のときに、首都圏への新しい物流ルートとして新しい港をつくるということで、何もなかったところに新規港湾として 1989 年に整備に着手したものでございます。それが現在では、右下の写真にございますような形のところまででき上がってきているということでございます。

2 ページ目に、現在の利用状況をご説明しております。外貿航路といたしましては、2000 年 4 月に北ふ頭と、外貿ふ頭コンテナターミナルというのが供用開始しまして。現在、右側の世界地図に示しておりますけれども、北米、韓国、中国、あるいは欧州、極東ロシア、それからオーストラリアとの定期コンテナ並びに在来航路が就航している港でございます。

内貿航路といたしましても、北海道、それから北九州を結ぶ定期 RORO 船というのが、それぞれ便数を書いておりますけれども、6 便、12 便、3 便という頻度で就航しております。さらに、横浜港との内航フィーダー航路、松山港との定期内航のコンテナ航路も運航しているというような港でございます。

その取り扱いは 3 ページにまとめておりますけれども、2009 年で 476 万トンでございます。右側の円グラフにまとめておりますとおり、外貿貨物につきましては量的には石炭が一番多いですが、これは常陸那珂港区の直背後に立地しております東京電力の火力発電所の石炭でございます。2 番目に多い産業機械というのは、外貿で 2 番目の産業機械というのは、同じく港湾直背後に立地しておりますコマツですとか、日立建機からの産業機械の輸出の貨物でございます。

内貿取扱貨物、右下で、完成自動車というところで約 3 分の 1 を取り扱っておりますけれども、これは北海道との間の、先ほど申し上げました北海道との間の内貿 RORO 船を、

こう行ったり来たりしているんですけども、その際の空シャーシー、何も積んでいないシャーシーだけというのが、統計上完成自動車という項目に計上されておりまして、それが3分の1を占めるというような形になっております。ですから、この完成自動車というのは、輸出用の乗用車がふ頭に並べてあって、それを取り扱っているというものではございません。

4ページに、今申し上げた企業も含め、港湾直背後の企業立地状況というのを書かせてもらっています。右下に東京電力という青い囲いをつけた吹き出しがございますけれども、ここに発電所が立地しております。その前面ですとか、あるいは日立建機という吹き出しがあるところの、まだ外側だけできて何も埋まっていないふ頭がございますけれども、こういうところに東京電力から出る石炭灰を入れて、石炭の処分場として埋めていって、埋め上がったらまた土地利用するというような整備の仕方を進めているところでございます。

そういう港でございますけれども、今回の試行に当たっての国際物流ターミナルの話に移っていきます。5ページ目、現状の課題ということでございますけれども、建設機械の取り扱いが非常に伸びているという現状がございます。建機メーカーへのヒアリングによりますと、建設機械の輸出というのは今後もさらに増加していくというような状況がございます。右側の写真というのは、こういうRORO船に建機を載せて、輸出をしているところを示した写真でございます。

6ページ目ですが、これらの建機を輸出するに当たって、地元のほうからは船が混んでいて着けないと、場合によっては船が着けなくて、横浜港までこの建機を大きなトラックに載せて運んで、横浜港から輸出していると。だから、そのあふれた貨物もちゃんと常陸那珂港区から輸出できるように新たな岸壁をつくってもらいたいと、こういう要望がございます。これらにつきまして、従来であれば、需要がどれぐらいあるかとかいろんなことを検討した上で、対象事業、岸壁水深12メートル、275メートル掛ける1バース、事業費90億円の新規要求という形からスタートで、事業評価部会にご提示させていただくところですけども、今回の評価は、この前に考えないといけない、ということでございます。

6ページにそのあたりの考え方をまとめております。従来であれば、6ページから新規事業採択時評価というのがスタートするわけです。6ページであれば、A案というふうに決まったところから第三者の先生方のご意見をいただくところですけども、それをピンク色の、これは資料3-1の1ページに示したものですけれども、こういう流れで対応方

針の決定まで持っていくということでございます。

これを、今回の常陸那珂港区の試行に照らして書いたものが右側でございますけれども、解決すべき課題の把握・原因分析ということで、この部分につきましては、外貿RORO貨物の輸送需要が増加していると。現状として、混雑のために横浜港への横持ちが発生しているという状況がございます。政策目標として、これらの増大する外貿RORO貨物需要へ対応しないとイケないと、横持ちされている貨物を常陸那珂港区から直接輸出するようにならなければならないということです。

このためにはどういうことが考えられるか、代替案の比較、評価ということで、A案、B案、C案と出すわけです。常陸那珂港区のケースで申し上げますと、案1として、国際物流ターミナルというのを新たに整備しましょうと。案2として、港内どこか深く掘れば着ける場所というのがあれば、そこを深く掘って使いましょうと。案の3は、既に深い岸壁が、その船が着ける深い岸壁があるかどうか探して、もしあれば場合によっては玉突きで、貨物の取り扱い場所を変更することによって対応できないかということを考えましょうと。案4というのは、もう横浜港を使うようにしましょうと。こういう代替案が考えられると思います。

それからもう一つ、これもご意見賜ればと思っておりますけれども、代替案といったときには、その構造形式というのも案1のさらに枝分かれとして、ケーソンでつくるのか、矢板でつくるのか、栈橋でつくるのかというのは、代替案としてあり得るのかなど。今は、もうケーソン式でつくるということまで事務局のほうで詰めまして、そこらご提示させていただいておりますので。先ほど、黒田先生からも栈橋の断面のご質問もありましたとおり、そういったこともご提示して、ご審議いただいたほうがいいのか、あるいはちょっと技術的過ぎるのでそれは事務局でということになるのかというふうなところを、今考えているところでございます。

7ページ、そういう中にご審議いただきたい事項ですけれども、常陸那珂港区についてということで、今の6ページ以降まとめております。まずは評価項目を設定しないといけません。これはどういうことかと申しますと、最後の9ページを見ていただいたほうが、私どもの考えをご説明しやすいのですが、最終的な取りまとめの方法として9ページに掲げておりますとおり、縦に評価項目をまとめて、これを二重丸、丸、三角、あるいは点数制がいいのか、ABCがいいのかというのはありますけれども、並べた上で評価をして、どれが1つの案に絞り込むということを考えております。

7ページは、この9ページにある評価項目、①、②、③と書いておりますけれども、どういう項目で評価すればいいかということでございます。現在、私どものほうで考えておりますのは、代替案の有効性ということで、貨物取扱可能量、その案によってどれだけ貨物が取り扱えるようになるのか、あるいは横持ちがどれだけ解消されるのか。それから、代替案の効果ということで、輸送コストがどれだけ削減されるか。それから、定性的なことにもなるかと思いますが、産業の国際競争力とか、地場産業の活性化にどれだけ寄与するのか。それから③、これは数字的な話になるかと思いますが、雇用がどれくらい増加するのか、生産がどれだけ拡大するのか。④は、環境への影響、CO₂ですとか、騒音、生態系、新たに埋め立てるとなれば、その分海面が消失するというようなことも含めてどう見るか。

それから、代替案の実現性ということで、荷主、船社の意向というのも評価項目に入れる必要があると思います。工場のすぐ近くの岸壁が使えなくなって、遠くを何百メートルか離れた岸壁を使ってくださいということが、現実的かどうかということも評価する必要があります。構造物によっては、技術的にそんなものができるのかというような検討も必要かと思っております。

それから実施体制の状況ということで、港湾管理者、地方公共団体からはいろいろとご協力もいただかないといけないことで、協力が得られるかどうかということも、評価項目として掲げる必要があると考えているところでございます。

それから次の8ページは、代替案としてどのようなものを設定すべきかということでございます。これは先ほどご説明しましたとおり、今私どものほうでこの常陸那珂港区について、ケーススタディとして設定しようと考えているのは緑のところでございますけれども、1つは新設、それからもう一つは常陸那珂港区内での既存施設の増深改良、それから同じく同じ港の中での既存施設の利用形態の変更、それからほかの港の既存施設で取り扱うという案、この4つを代替案として掲げて、先ほどご説明した評価項目で評価していくということを考えています。今回、ケーススタディということでございますので、構造形式の検討というのも事務的には作業をやりたいと考えているところでございます。

その結果を、この方式がいいかどうかということも、ご意見賜ればと思っておりますけれども、私どもの案としましては、こういう採点表形式で絞り込むということを案としてご提示させていただければと思っております。長くなりましたけれども、説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました計画段階評価の試行について、ご意見ご質問を賜りたいと思います。よろしくをお願いします。

【委員】 資料3-1の2ページ目あたりを見ていますと、この計画段階評価の対象として挙げられているもの、例えば河川とか道路とか、このあたりは直轄事業の指定区間というのが既に決まっているわけですよね。それに対して港湾の場合には、全面的に港湾管理者が管理するという原則があって、そこに直轄事業が割り込んでいくというような、そういう法制度になっているはずですので、おそらく道路とか河川とはかなり性質が違う、評価の仕方も当然違ってくるのではないかという感じはしております。

それで、その関係で素朴な感想ですが、港湾の場合には港湾計画の策定の段階で、ある程度こういう代替措置についても検討はしているはずですよね、青写真レベルだとは思いますが。代替措置についても一定の検討をして、場合によってはB/Cの数値を出していただいている場合もあると思うのですが。そういうものをうまく使っていけないのかなというのが、率直な印象でございます。

もちろん、港湾計画にはいろんな要素があるでしょうが、全くの青写真のものもあるでしょうけれども、直近の直轄事業が予定されているものについては、これに類した評価を港湾管理者のほうでやっていただくというのも、一つあり得る方法ではないのかなという感じはしております。

とはいっても、おそらく先ほどの説明でいうと、ロングリストのレベルでの話にはなると思うのですね。それをショートリストに絞り込むには、また別途優先順位をつけるために評価が必要だということはわかるのですが、その辺も港湾管理者がよりよい事前の評価をした場合には、その優先順位を上げるとか、いろんなインセンティブを与える方向があるのではないかと思うのです。一言で言えば港湾管理者の港湾計画、あるいはそれに付随する手続をうまく利用して、それを使った上でこの新しい評価の仕組みをつくったほうがいいのではないかなというのが、個人的な意見でございます。

【部会長】 ありがとうございます。ただいまのご意見で、事務局のほうから何か。

【事業企画官】 先生ご指摘のとおり、現時点においても実際にはそういうことをやっているケースが多いです。こちらにご提示させていただいている事業評価手法も、ある程度港湾計画段階で管理者が検討した結果というのもございますので、その辺は十分活用させていただいているところです。今回も、ロングリストからショートリストに移行するに

当たっての優先順位をつける部分ですとか、実際の計画段階評価というのは、もう少し港湾管理者の検討結果を活用する方法を考えたらというご指摘だと思いますので、そちらの方向での検討をしてみたいと思います。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 前回の港湾分科会の、港湾計画の一部改定の際に、港湾計画の段階で大雑把な費用がわからないのでしょうかという質問をさせていただいたと思うのですが、そのときには、概算だけでも出ないと、逆に港湾計画段階で言いも悪いも私は言えないということを申し上げたら、いや、この時点ではわからないですと、この時点でそんな詳細な費用は出ないということでした。むしろ、これで港湾計画をされてから、初めて具体的ないわゆる事業計画に落とし込んでいって、費用の計算が出てくるものであるから、港湾計画の段階では原則的に費用はわからないというふうにお聞きをしましたので、私はせめてゼロの数ぐらいのところはわからないと、港湾計画の段階でいいも悪いも言えませんねというような意見を申し上げたと思うのですね。ですから、今委員がおっしゃるように、ある程度港湾計画の段階でそういった検討がしてあるのであれば、大体の費用の概算ぐらいは出てくるということになりますが、その点はどうなのでしょう。

【事業企画官】 1つは、出している場合にも、それが先生方に申し上げることができる精度の数字になっているかどうかという部分で、そういうお話があるのかもしれませんが、それでも。計画課長、その辺はいかがでございましょう。

【計画課長】 計画段階の額というのは、この前、前回の審議会で委員のほうからご指摘のあったとおり、コストを出すというのは、確かに可能は可能かと思っています。ただ、かなりラフな数字になりますので、ある意味では例えば土地条件なり、それから現場の状況もわからない中に出しますから、そういった数字を出すにしても、ただ公式の場でどこまで使えるのか、ひとり歩きする可能性もありますので、そういった意味ではどういうふうな使い方をしていくかということも含めて、一緒にご議論をさせていただいたほうがいいかと思っています。

【部会長】 今、ご質問があった件と関連するのですが、ここで計画段階における事業評価とっているのは、ほとんど実施計画ですよ。常陸那珂港区の港湾計画じゃないですよ。

【計画課長】 違います。

【部会長】 だから、資料の説明も、常陸那珂港区の港湾計画はこういう位置づけにな

っていて、今事業の対象としているところはここなんですという説明がないからですね。これそのものが港湾計画ではないわけですよ。

【事業企画官】 はい。

【部会長】 ええ。だから、そのレベルの違いで、ここで議論しているやつは、かなり事業計画ですから、金額をはじけるわけですよ。

【事業企画官】 はい。

【部会長】 僕はこの事業計画の段階で、この事業目的もそういうのはすぐわないじゃないかということになったら、港湾計画のほうにフィードバックさせざるを得なくなるのですけれども。そういう場合はどういう取り扱いにするのかということも、少し議論しておかないと、このシステムですべていいですよと、なかなか言い切れません。

【委員】 そうですね。今のことに関連してなんですけれども、そういう意味で言えば、3ページのこの事業の流れのほうの、この表には載っていない未着工施設までのところが、どういう流れなのかということからの議論になると思うのです。ですから、この一番左の端のこの点線の以前のところで、港湾計画なり港湾計画の一部改定とか改定というのが、いつも分科会であるわけですよ。だから、そこから来ないと、この赤字の直轄港湾整備事業計画まで来ると、事業の実施計画のお話ですよ。

【事業企画官】 はい。

【委員】 だから、今回の評価というのが、割合、部分最適、全体最適みたいなところでいうと、かなりもう具体的実施における事業評価というような、かなりその範囲が限られた事業評価だというふうな理解をしないといけないわけですよ。もっと全体の事業評価と、あるいはもう少し全体の、国としてのむしろ港湾B/Cみたいな話ではなくて、かなりもう落とし込んできて、ここからここまでの事業評価をどうするのかと。今、そんな話をしているという、そんな理解をすればいいですか。

【計画課長】 そのとおりです。これちょっと、資料の作り方が非常に悪いと思います。本来、この前に港湾計画があって、その中から次に何を事業着工していくかというような議論が始まって、ここの流れに乗ってくるものですから。そういった意味では、この計画段階評価といっている計画という言葉が、混乱の原因になっているのも事実です。これが港湾計画の段階じゃないかというふうに、あるいは受け取られますので。そうではありません。

【委員】 実施計画というようなほうが、むしろびったりですよ。

【計画課長】 はい、そのとおりです。

【委員】 まさしく、そこが混乱のもとでね。港湾計画というのが、一般名詞で普通に使っちゃうからね。港湾計画って特殊概念で、決して事業的な計画の集合だけではなくて、土地利用計画とか、その他もろもろが入り込んでいるものだから、おそらく委員の言うのもわからんではないのだけれども、港湾計画全般の費用を想定したり、B/Cを出すというのはあんまり、何か難しい、つまり都市計画で出せと言われたときに、この東京の都市計画のB/Cを出せと言われたって困っちゃうのと同じことが、多分起こるのじゃないかと思うので。部会長おっしゃるように、使い分けを上手にやるほうがいいと思います。

その上で、まずバックグラウンド的にちょっと申し上げて、理解を間違っていたら言うてほしいのですけれども。ダムにあるような、事業のスタイルそのものが、事業の内容そのものがどうかみたいな意見があって、必ずしもダムによらない治水にしようじゃないかというものがあってね、事業段階であつてもいろんなチョイスがあるはずであると。河川局が作りましたよね、何か、ダムの場合とか、堤防を上げる場合とか何かいろいろ、霞堤はとか、何か古典的なものまで含めて。要は事業だけれども、その事業の結論として出しているプランニングそのものがベストのものであるかどうか、懸念があるというようなところからスタートしている世界がありますよね、その流れが一つあります。

もう一つは、代替案を比較しましょう。しかも、計画段階だ、構想段階だというのは、戦略的環境アセスの中で言われてきた流れもあるじゃないですか。その中で、じゃあ何がどういうふうに代替案をつくりましょうとか、何を評価指標にしましょうということ自身が検討対象になっていて、それを検討して決めた後、今度は作業に入るといようなプロセスがあつて。しかも、そこに住民の参加も加わっている。

やっぱり用語が似ているから、ここはそうではなくて、事業段階のものであつて、事業の実施計画の直前のところの、いわば若干振りながらこの計画がベストかどうか、説明力を上げるためのプロセスですよ。しかも、それを部内でも今までやってきた面が多いけれども、それをこの審議会というのは、第三者機関を使うことによってより説得力のあるものにしたいですよという、そういう理解をしていいですよ。

【計画課長】 ええ。

【委員】 で、じゃあその上で、ちょっと意見を2、3言いますが、1つは、そういうふうな場合に、この方式がすごくビューロクラティックに将来運用されるように仮になったとするとね、簡単ですよ、これ。もう荒唐無稽な代替案つくっておけばいいんでね。

【計画課長】 はい、そのとおりですね。

【委員】 どう考えたって、これがいいでしょうとってA案になるようにするのは簡単だよ、プロにとっては。だから、そんなことはやる必要もないくらい妥当な案だからこそ、そうなるのですよね。

つまり、どういう場合にこの代替案をつくらなきゃいけないかというのは、悩ましい事例ですよ。本当にここに荷物が来るのかなと。よその船に、港に行っちゃうという案だあってあるじゃないとかいう、さっきの境港みたいなね、そういうような悩ましい場合に限って、この代替案方式というものの意味が出てくるし、やることの価値が出てきますよね。じゃないと、単にビューロクラティックに作業量だけ増えるだけでね、何の意味もない。少なくとも、紙は増えるけれども、大した意味のある話じゃないよね。

とすると、この対象範囲が今港湾整備事業全般になっているのですかね。港湾整備事業となっているのだけれども、議論していただいて、当面はそれで結構ですけども、本当に代替案の検討が有効性を持つような事業はどんな性質を持つものであって、どんなものはそうじゃないのかというのを、道路もそうだと思いますよ、代替案なんて設定したって、くだらない話になるだけのものも幾らでもあるからね。そういうところもサーベイのアイテムだということを、1つ申し上げておきたいのが1点。

それから2点目は、先ほどご説明いただいたように、今までだってどうしようかなと悩む場合には、部内的に検討しているでしょう、代替案をね。それが、港湾管理者がやっている場合もあるだろうし、直轄の中でやっている場合もあるだろうけれども。それをね、ぜひ出してほしいのですよ。つまり、この常陸那珂ではこうだというのがケーススタディはいいけれども、今まで代替案を、まあまがりなりにもちょっとやっただと、丁寧にじゃなくてもいいんだけどね、やってみたという場合には、どんな事業で、その場合にはどんな代替案を用意したかということ、サーベイしてほしいのですよ。

それで、むしろそれを題材にしたって僕はいくらいじゃないかと思っているのだけれども。ぜひそういう、過去どういことを代替案として用意したかを見せていただきたい、これが2点目です。

それから3点目は、先ほどの冒頭ちょっと質問させていただいたように、従来の費用対効果分析的にやってみたところで、どうしたってB/Cのところに着目されるし、Bを何を入れるかということばかりに、うんと精力を割いて勉強もしてきたしというところだけれども。さっきの境港なんかでいうと、落とされる理由がそこじゃないですよ。

【計画課長】　　そうです。

【委員】　　つまり、この代替案にしたときに、こんな懸念事項があるという懸念事項があって、その懸念事項から落とされていますよね。とすると、この代替案のチェックの際も、そういうさっきの境港が心配のネタになったようなものも、そういうアイテムが出てくるような方式で作業しないと、実行的な意味がないなと思うので。今まで落とされたものというのを少しサーベイしていただいて、こういうところをチェックできるような方式にしましょうねというふうにお願いしたいと思いました。以上3点です。

【事業企画官】　　ありがとうございます。

【委員】　　この資料の3-1のほうですけれども、河川とダム事業についてというのが、これ2ページに載っていますね。河川とダム事業については、ここにありますように、現在検証をやっているの、この検証作業がそのまま一種の計画段階の評価とみなしてもいいですよと、こういうふうに位置づけてありますよね、これ。現在、検証作業をやっているわけですけれども、全国一斉にやっていますよね。ここでは、この確かにこの計画評価と同じように、ダムの検証作業は代替案を数個用意して、代替案のつくり方も、まずこういうものの案を出しなさいといった、その中から代替案をつくれという作業を指示して、それから数個の代替案について、さまざまな項目において評価を行えと、こういうふうになっているのですね。

その中の1つの項目に、今委員がおっしゃった懸念事項といいますか、懸案事項というものが1つありますし、もちろん環境とかこういうものもコストもありますし、それから現状の予算で実現できる効果が発揮されるような時期がいつであるかというような項目も入ってきます。しかも、目標とするのは港湾計画ではなくて、ここ河川では、河川基本計画じゃなくて整備計画ですよと、こう言っているんですね。だから、整備計画という言葉は、このほとんど河川では事業計画ですよ。

そんなふうになっておりますから、僕はこの一つの参考として、ここでの実行の仕方の進め方としては、ダムの検証作業で、各地で今委員会やっています、作業を取りまとめられています、そこにそれぞれ工夫した表をつくっているのですね。こういうやつが公表されていますので、こういうのを参考にして、特に河川が一番今うまいタイミングで進んでいますので、ここにおける評価軸を参考にしてつくっていくと、行政全体としても整合性が持てるし、現在話題になっているようなことと大体フィットすると思うのですね。そういうことが一番いいのではないかなと思いました。

【委員】 そうですね。

【委員】 しかも、このダムの場合は、もちろんダムの反対の人たちからもパブリックコメント等をやって、それで必要ならば計画洪水流量のあり方がおかしいじゃないかというようなことになってきますと、意見陳述をしていただくと。意見陳述をしていただいて、その場での質疑応答を行って、その場でああでもない、こうでもない論争するわけではないですけれども、そういう意見陳述をもらって。それをまたこの評価項目の中に、そういう意見があったと。それに対して、担当の方はどんな意見の考え方をしているかという記述がなされてね。それで、その一覧表を見ることによって、一応この評価項目の中でどういう検討がなされて、どういう反対意見があって、それに対してどんなふうに取りまとめたかという表ができるのですね。

これが、このここでおっしゃる評価項目とその整理というようなところということになると思うのですね。代替案ごとにずらっとこう並ぶわけですね、基本的にそういう評価の結果がですね。それぞれの、どの項目はどちらがよりよいか、悪いかというようなことも一覧表で出ますので、ひとつ絶好のタイミングだと思いますので、このダムの検証作業の報告がまだ一回も出ていないかもしれませんけれども、出ていないですよ、多分。

【委員】 僕はまだ見ていないですよ。

【委員】 ええ。僕のところで、もうちょっとで出そうなんですけれどもね、僕やっているところは。

【委員】 関東ももうちょっとですね。

【部会長】 委員の意見を聞いていて、これ河川の整備計画の代替案レベルと、我々が今考えようとしている港湾整備事業の代替案なんて、もう全然レベルの違う話ですよ。これ、RORO船の貨物需要への対応というのは、じゃあコンテナターミナルつくれなんという代替案、あり得ないわけですよ。ダムにしようか、堤防上げるかという話の代替案とは全然違うレベルの話ですよ。だから、横並びで、省内で各局共通でできることがあるかどうかということで、一応議論はされていると思うんですけれども、今の議論ではなかなか同じレベルで共通の手法でできないんじゃないかなという気がしますがね。

【委員】 いや、例えば、ここでいう代替案って何ですかということでしょう、具体的に。

【事業企画官】 はい。

【委員】 河川ではダムと河川事業をやって、別のやつは堤防のみと、それから放水路

をつくるとか、そういうような案ですよ。ここでの例えば案として出てきていますのは、これは資料3-2のほうの8ページですね。

これも代替案なんですけれども、このダムとか堤防とかいうときには、普通はこの場合に新設のみという代替案は普通なくて、新設プラス既存施設の利用形態の変更、あるいは既存施設の増深プラス既存施設の利用変更というふうに、3番目の既存の利用変更というものがいつも伴うような形になっていますね、あれは、そこがキーポイントでして。この場合も列挙するときの代替案としては、いつもこの③番目の利用形態の変更と、これは現状の貨物量がどういうふうな動きをしているかということと連動しますので、だからこれをいつもキーポイントに置いておくのですね、1つ。こうすると、わかりやすくなると思うのですけれどもね。

一方、その代替案と連動して、最初の目的があるようなところでも、現在横浜港に貨物を持っていっていますということはあるんですけれども、どの程度の割合で持っていつているかがわからないと、目的にならないですね、これもう、設定としては。したがって、評価項目なんか、こういうの入れられないです、こういうものは。だから、そこら辺も評価の項目の中で表として入れるためには、キーポイントは押さえておくことは、もう代替案でいえばこういう格好であると。これは、別に今回、河川計画と僕は非常に似ていると思うのですけれども、そういう観点で参考になるのではないかと、こんなふうに申し上げたかったのですけれども。

【事業企画官】 この計画段階評価の取り組みを始めるに当たって、省内で示された例として、道路の例が言い方としては示されたのですけれども、そのときには交通混雑を解消するために横に平行してバイパスをつくるのか、それとも交差点を改良するのか、というところから議論をしないといけないという例示がございまして。それをもとに、そのレベルでの場合分けということであれば、こういう代替案かなということ考えたものでございます。その上で、先生がおっしゃったように、確かにこの既存施設の利用形態の変更というのは、境港でも伴っていますね。

【委員】 それポイントですよ。

【事業企画官】 ご説明は前回の事業評価部会でもしていなかったことを、今のお話を聞いて少し反省しているのですけれども。前回の事業評価部会では、その利用変更していく中での、そのつくる部分だけに限って、どちらかというと中心に議論していただいたというのがございますので、これ3番目というのは、確かにどれにも共通するというので

すね。

【委員】 そう、これをキーポイントに押すと、表の中の項目としてもものすごく鮮明に上がってくるのではないかと僕は思うんですね。確かにB/Cなんかは、もう一部分ですよね、そうなってくるとね。それはそれでいいんですけども、私としては。そういうふうに思うのですね、ここのところをキーポイントに置いて整理すると、わかりやすいのではないかなと思います。

【事業企画官】 はい、ありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございます。ほかにご意見ございませんでしょうか。

【委員】 先ほども申しましたように、計画段階という言葉をやひ別の言葉にしていたくということをお願いしたいのですけれども。ぜひこの常陸那珂のこの試行について思うのは、地方において、地方管理者において、こういうのが取りまとめられて、そして何年に港湾計画の中でこれが審議されて、採択されて、そしてこのロングリストに載ってという、こういう経緯を、時系列的にまずわかるほうがいいのではないのでしょうか。またこれも第三者委員会でまたやるわけですけども、初めてごらんになる方もおられると、もういきなりこういうふうに来ると、今までの経緯が全くわからないで、そういう経緯をストーリーとして最初に書いていただくという方が理解がよくできるのではないかと思います。

それから、これは別の観点の質問ですけども、この常陸那珂の場合でも、こういうふう整備するということをおある意味アピールとか、うたい文句の中で企業にアピールしたから、またこのコマツとか日立なんかも工場立地をしたと思うのですよね。こういう港湾計画があるということも、また非常にPRされたことが、企業自体がここへ引っ越されたり、ここに増強しようということがあると思う。そういうことと経緯も含めてわからないと、何かこれだけをぱっと見たときにはね、何かこれ専用岸壁だし、何かもう企業にやってもらえばとかね、そういうふうなことの勘違いがやっぱりぱっと出てくると思うのです。これだけいきなり見たら、何かもう2つの重機の企業のためにこれ国でやるのかみたいなね、そんな印象も持ってしまう人も、中にはいるのではないかというね、何かそういう怖さが私はあるので。やっぱりそうではなくて、港を整備するということで、企業にも立地して頂き来てもらったというようなことがわからないといけないと、この資料を見て思いました。

【事業企画官】 はい。

【部会長】 これ、国際ROROの中身の貨物は、建機だけでしょう、今。

【事業企画官】 はい。

【部会長】 だから、この企業の専用ふ頭を国の金で整備してやっているのと一緒にだよ、はっきり言って。

【事業企画官】 そっちの側面から見れば、そういう言い方をされてしまう場合もありますけれども。

【委員】 言い方もできるのですよね。しかし、でもそういう港湾整備するというメッセージを出したから来てくれたという意味合いと、両方ありますものね。

【事業企画官】 そうですね。でも、この建機以外の利用を排除していることもなく、時間軸的には将来ほかの貨物も使えますので。

【部会長】 だから、公共RORO岸壁として、港湾計画で位置づけているという説明が要るわけですよね。

【事業企画官】 はい、そうですね。

【部会長】 そのときに、どういう需要が予測されているかという可能性が予測されるかと。

【事業企画官】 はい。その上村先生のご指摘はまことにそのとおりで。ちょっと今回は、港湾計画の図面さえも載せていなくて、大変その点説明不足ということと、考えが至っていなかったということで。ちょっと次回、きちんと整理させていただきたいと。次回以降ということで、今後ずっと整理させていただきたいと思います。

【委員】 そういう意味でいうとね、さっきも言ったけれど、この代替案を用意して検討するということの価値のある事例のほうが、僕はいいと思うんでね。この常陸那珂って、これ以外に何か案があるのかよという感じがするんだよね。つまり、それこそ境港みたいなね、じゃあ代替案を検討してみようじゃないかと。で、おっしゃるとおりやめたほうがいいのかどうか、検討してやろうじゃないかと。どうせやるなら、何か代替案を検討することのモチベーションが上がるやつのほうがいいように思うのだけれど。

【事業企画官】 ご指摘の趣旨、ごもっともでございますけれども。すいません、これ手続的に、既に常陸那珂港区でケーススタディをやるということが決定されて公表されておりまして、その段階ではまだ境港が年末こういう結果になるというのがわからない段階での着手でございましたので。

【委員】 じゃあ、この常陸那珂はやるとして、裏作業で境もやってくると。

【事業企画官】　　そうですね。それは、先ほど申し上げましたとおり、今回事業化検証調査というのをいただいていますので、例えばその調査の中でそういう経費もございますので。ある意味、そういう政府内での議論の理論武装という意味でも、家田先生がおっしゃったような観点で、それはやっていきたいと思いますので、またご指導、よろしくお願いいたします。

【部会長】　　この案件としては大きな代替案の1つですけれどもね、現状横浜港に横持ちしていると。

【事業企画官】　　はい。

【部会長】　　横浜港に横持ちした建機というのは、横浜港からROROで出ているのですか、何で出ているのですか。

【計画課長】　　横浜からは、パーツを小さくしてROROで出していますね。

【部会長】　　パーツを小さくして。

【計画課長】　　ええ。パーツを小さくしてですね。常陸那珂に入れるメリットは、公道を走らなくても済みますので、パーツを大きくして完成品に近い形で積める。

【部会長】　　工場から直送できるというわけか。

【計画課長】　　ですから、ここに国際RORO定期船が入っている理由は、完成品クラスの非常にでかいのを積めると。船会社も、寄港すればそれだけの荷があるというので、今ROROで定期というのはかなり珍しい、コンテナ船ならありますけれども、ROROで定期というのはここしかありませんので。そういう意味では、そういうメリットがあるからということが入ってきています。

【部会長】　　ROROの国内フィーダーというのはないですか。

【計画課長】　　今はなかったと思いますね。

【部会長】　　乾さんが入っているのはコンテナだった？

【計画課長】　　ええ。定期ではなく、不定期で。船をチャーターして、常陸那珂から横浜に横持ちをするというのがあります。これは、例えば建機需要が非常にばっと上がっているときには、この国際RORO定期では間に合わない場合がありますから、その場合には横持ちをしているケースは、少し前まではありました。ちょっとリーマンショックの後には、今どうなっているのか現状を押さえていませんが、そういうのはありますね。

【部会長】　　多分、次回にこの案件はこの部会としては、どういう結論を出さなきゃいけないのですか。この案件で、この計画段階評価を行った結果、これはその代替案、これ

とこれをもう一回検討しなさいというような結論でいいわけですか。あるいは、今提案されている事業そのままですと、もう少しB/Cを詰める方向に突っ込みなさいという結論ですか。

【事業企画官】 最終的に公表する結論というのは、まだ省内で、試行をやっていく中でまた横の調整というのものもあるかもしれませんが、現時点で私どもが想定しているのは、今日ご提示しました資料の、要はこの9ページ目を埋めて出すということと、これをやるに当たってこういう課題があったと、そういうご指摘事項の中の、やっぱりこれは試行ということで、こういう手法がとれるかどうかを検証するということも含めて試行ということだと思っていますので、こういうことをやっていくに当たってはこういう課題がありますねということ、付記させていただくのかなと思っています。

それで、これがまあ24年度、来年度からもう本格運用ということに省としては方針がなされておりますけれども、やっていきながら、やはり今までの事業評価書も回を経るごとにご審議いただいて改善されていくといったことは、この計画段階評価でも当然あるべきかなと思っています。

【部会長】 わかりました。そうすると、考えられそうな代替案を念頭に、我々も頭に入れておきながら、次回はこれを説明するためのこういう資料を用意してくださいと、こういう言い方をしておかないといけないわけですね。

【事業企画官】 はい。

【部会長】 わかりました。

【委員】 先ほどから、このふ頭は1社の専用ふ頭的なものであって、これを税金でつくることに対しては不公平とか、あるいは問題ではないかというような、近いような意見が出てきてますね。そうした場合には、もう一つの考え方としては、ここでいう費用負担をこの受益者にしてもらおう。それは岸壁使用料の格好もあるでしょうし、建設費の負担という格好もあるでしょうと思いますが、そういう整備制度ですよね。あり方としては整備制度の検討というのが必要になりますよということまで来ますよね。これは、今までは事業評価のレベルではやっていませんよね、こいつはもう別物で考えましょうという。

だけど、計画段階になってくると、これはもうそういう問題まで僕は含むのではないかなと思うのですね。あんまりやりたくはないですけども、ここは。だけど、それに対するやっぱり見解が必要になってくると思いますね、僕は。今のように港湾計画に載っているから、それで済むというわけにはいかんでしょう。今回の仕分けの作業の相手もそうい

う問題があったわけですね。あれは、その場合には便益を計算するなということには話にならんから、便益は計算しますけれども、しかし整備制度としてどういう格好であるべきかという議論は、これはやっぱりこういうところとか、どこかで詰められて、それが正当ですよという、根拠がありますよという説明が要りますよね

【事業企画官】 幾つかそういう議論が、今年の行政刷新を含む議論の中でもご指摘がございました。例えば、港湾の便益というのは、発生ベースでご説明をするものですから、どうしても何か特定の船会社、要は物流コストの削減を直接的に受益する船社のためにやっているような受け取られ方をされてしまうということがございました。そこについては、発生ベースイコール帰着ベースという考え方でやっています、これは帰着ベースでは、広く薄く国民に波及するのですというようなご説明をしている点が1点。

それからもう1つは、現時点、大宗はこの貨物なので、これで便益を出していますけれども、ほかの貨物も使えますと。あるいは、ほかのこの常陸那珂のこのコマツ、日立建機についても、ほかの利用を排除しているものではなくて、今たまたまこの2社が使っていますけれども、将来にわたって見渡せば、いろんな企業がこの港を使うことが想定されますということが2点。

それから3点目は、港全体としては不特定多数が利用しているということでございます。1つの港に10バースがあると、その10のバースを1つのバース群というか、港として見た場合には、その港には不特定多数で船が入って利用していると。ただ、利用に当たって、どこでも勝手に使っていいということだと非効率が生じるので、じゃあ日立建機さん、コマツさんはこっちを使ってくださいねと、東電さんはここを使ってくださいねということを港湾管理者が調整した上で、港湾利用しているという意味で不特定多数の利用と。

その3点でご説明をすることが多いのですけれども、なかなか先生がおっしゃったように議論になりやすいところですので。

【委員】 やっぱり費用負担とつながらないといかんですよ、それは。

【事業企画官】 ええ。

【委員】 今のような安い料金だったら、経済効率が落ちているはずですね。税金の使い方としたら経済効率が落ちているはずですから、それを高めるためには一定の料金で負担させていくという。そうすると、どんな最適料金によって効率性を上げるかと、純便益を最も大きくするかという、そういう計画の方向に行く方向だと思いますよ。つまり、専用ふ頭みたいな感じですよ、簡単にいうと。

【事業企画官】 ええ。

【委員】 そちらの方向に持っていかないと、経済合理性とか、費用便益分析の思想とは一致しないですよ。

【委員】 委員のおっしゃることは僕も同感だけれど。ただ、個々の代替案評価型のところでやらなくても、もうそれこそ港湾分科会のメイン中のメインのテーマですから。

【委員】 そう。

【委員】 そういう場のほうがすっきりいけるのではないですかね。

【委員】 もちろんそうですよ。もちろんそうですけれども、そういうことがチェックできていますよということがね、ここで出てくるんですよ、本当にできていますかというふうには。

【委員】 事例からね。

【委員】 はい。

【委員】 だけど、おそらく作業上の都合からいくと、そういうところにうんと労力を割くというか、そこに集中したような表現様式のレポートにするよりもそういうことも検討課題というのがわかりますね、くらいの感じでいいのでは

【部会長】 今度ね、民主党が掲げている事業評価の枠組みの再検討というのはね、そういう事業整備制度も頭に入れながら、これで1回試行をやってみてという話をしているのか。多分、そうではないと思うのですよね。

【委員】 全然違うよね。

【部会長】 だから、こういう議論をすると、例えばこの事例でいくと、整備制度のあり方の議論も一時踏み込まなければいけないケースがありますよということは、この事例でわかりましたよということはコメントできますよね。

【計画課長】 はい、そうですね。

【部会長】 だから、中央負担の負担率を変えとかね。

【委員】 ただですね、今、今日の資料だけをごらんになると、そういう意見が出やすいと思うのですよね。ですけれども、今までの経緯なり、それから今もう海外に企業がね、もうそれだったら逆に、おそらく企業から見れば、今ごろになってそんなことを言われるのだったら、海外に工場をつくっておいたほうがよかったなという、そういう議論になってくるわけです。

もっと逆に海外であれば、多分これ中東だとかアメリカ、ヨーロッパなんかには輸出され

るのでしょうけれども、中東だったらもうそれこそ専用岸壁どころか工場までつくって来て税制その他整っており誘致されているのに、この常陸那珂にやっぱりつくったんだと。それは、そういう企業立地に対するやっぱり県なり、また国の1つの方向があったからこそ、ここへ逆に日本にとどまってあげましたと、そういうことだと思うのですよね。だから、そういう1つの経緯が、この前堤の中にやはり要るということだと思います。そういうのがないと、今のようなこれだけ見たときには、当然そういう意見が出てきてしまう可能性もあると思うのですね。

【計画課長】 おっしゃられるとおりで。本来、これ港湾計画を立てるときに、公共岸壁にするかどうかというところで、既にその議論が実はあるのですね。というのは、もう公共岸壁でやって、背後の土地についても企業に、要するに誘致のために提供しますと。企業が立地した結果が今こういうふうになっているとなると、その後からそれがいいか悪いかというのは、そのときの政策判断としていいかどうかという、その段階でのやはり事業制度を含めた判断というのがあったということになりますから。そういったところも含めて、本来こうずっと流れがあるというのをご紹介しながら議論をしないといけないというのは、もうよくわかることです。ですから、ちょっとそこも含めて、どういうふうにプレゼンをするかということになるかなと思いますので。

【委員】 切り分けておいたほうがいいんじゃないかな。

【委員】 案外、機械的に考えたほうがいいのですよ。もう単純に、料金が適正かどうかという判断だけでいいのですよ、そんなもんでもう。それはもちろん、いろんなことは考えられませんよ、料金の最適化、べらぼうに大きな問題ではあることはあるけれども、要するに簡単に言うと、料金が適正ですかという、こういう形のものがいいんですね、今の議論に対しては。そこに焦点を当てられればいいですね。もちろん、企業が逃げるといふことも、企業誘致のときとかそういうことは、いっぱいそういう歴史があるわけですが、料金の設定はどういうものが望ましいかという議論は、これが別途にあっていいですね、そういうものと結果に。

【部会長】 いや、荷主はエンドユーザーだからね、ダイレクトユーザーは船会社ですよ。

【委員】 だから、船会社に料金を設定させればいいですよ、全然問題ないですよ、船会社が払う、あるいは港湾荷役業者、船会社が払うのですか、岸壁使用料というものは。

【計画課長】 そうですね。

【委員】　　そういうことですよ。

【計画課長】　茨城県庁に出向していた私としては、県庁の中では、料金は非常に安くても、結果的に企業立地とかいろんな面の一般会計の税収が上がるので、利用料金についてはむしろ適正であるというか、もっとディスカウントをして企業誘致を促進してもいいんじゃないかというのが、港湾管理者の中の立場ですね。

【委員】　　いや、それは本当に正しいかどうかわかりませんよ、経済効率がいいかはかなり疑問な理論ですね。

【計画課長】　それはそういうことで、いろんな数字も整理をして……。

【委員】　　だけど、それは経済合理性があるかどうかは、かなり疑問のある意見ですね。例えば日本の場合は高速道路にしても、極端にこれ受益者負担でしょう。で、今度はただにするというわけね。世界中見回して、いろんなところがあるのですね。で、今回はある程度の一定の値段とか、よい格好のものが出てくるのですね。この意見は、それなりに散らばってもしょうがないのですけれども、このままでいいでしょうとは言えないと僕は思いますね。

【委員】　　大事なポイントですし、ぜひやったほうがいい議論だと思うんですよ。だけど、そんなこと考えるようなレベルの議論の今段階かというのと、そんな感じじゃないでしょう。しかも、このさっき冒頭申し上げたように、この計画レベルでの代替案付きの評価というのが、共通してみんな言っているのですけれども、物事の本質を突きつめて、本来にあるべき姿を見極めようということをやっているというよりは、要は結果としてこういう方式でやりたいというものの説得力を増すようにしましょうねというところからスタートしているに過ぎない作業だから、そこからいろんなレッスンを学んで次に持っていくというのは大事なことだけれど、べらぼうな作業をそこにくっつけてやっていくというのがあんまり現実的じゃなくて。

一方で、そういう政策的なニーズにミニマムにおつき合いしながら満たしつつ、もう一方で、さっき申し上げたように境港みたいなケースで代替案を検討しておけば、もうちょっとましなチョイスができたかもしれないというのに活用できるようであれば、当事者側としても方策としては有効ですよ。そのくらいにしておいて、費用負担論やなんかは別途、何も常陸那珂に限定する話じゃないものとして、港湾分科会で検討することにはしてはどうかと思いますけれども。

【委員】　　それをぜひともそういうことで。

【部会長】 それで今、ほぼまとめていただいたのですけれども、この部会の役割ですよ。この部会の役割は、この新しい事業評価制度を固定して導入するのがよいのかどうかということ、この試行実験で確認してくれと言われているのか、いや、それはもう前提で、細かい作業としてどうしたらよいかということを出プットしてね、こういう手順でよろしいよと。それによってレベルが全然違うわけですよ、議論するレベルはね。

【計画課長】 部会長がおっしゃった、後者ですね。

【部会長】 これはもう横並びで、もうこの新制度のもとでできる範囲のことは何かということだけ議論してほしいと。だから、あんまりさかのぼって議論し出すと、その制度自体がおかしいという話になるから。ほぼ予定の時間が過ぎていますが、あと何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 これがですね、計画整備とも関係ありますけれども、沖ノ鳥島、このときに僕、多分部会のとときに言ったと思うのですけれども、こういうところはこの尖閣諸島みたいな形で、中国とかいろんな国が島として認めないとか、あるいは領海としても認めないとか、経済水域として認めないとかいうような形の事件が発生する可能性があるんで、それを防ぐためにこの永続的な施設と、できたら人も住めるようにするという便益をカウントすべきではないかということを行いました、当時はまだ尖閣諸島問題が出ていなかった状況で、事務の方と、問い合わせてお互いに話してみても、実際どういようなこの領海としての価値みたいなものがあるのだろうかというときに、あんまり船が通航したり、資源があったところを掘れるとかいうようなことがあるのだけれど、その辺の問題は大きな問題じゃないかもしれないというようなことで、僕らはそのときはおさめたのですけれども。

今回の尖閣諸島問題を考えたら、こういうのをもうちゃんと人間が住んだり、施設をしておくことによって、一種の領土というものの権利を確定的なものにするというね、そういう意識をやったり、この何らかの格好で明示化する必要があると思いますね。この段階も、そういうことは避けておいてこういう形の記述がしてあると思うんですけれども、こりゃ避けるということが問題じゃないですかね、あれ尖閣諸島みたいなああいう問題が出てくると。

【委員】 でも、一方であれですよ、なまじその辺を妙な数値化してやってみると、何だこんなもんかみたいのところが多く出てきちゃうと、何やっているかわからなくなるから。沖ノ鳥島あたりが落ちなかったのは、うちもまあそう捨てたもんじゃないなど。つ

まり、B/C低いから捨てちゃえなんてばかやっついてなくて、これはやっぱりちゃんと金かかったってやらなきゃいけないっていう判断をしてくれたわけでしょう。よし、それならまだ大丈夫だという感じがしましたがけれどもね。

【委員】　　こういう事件、ああいう尖閣諸島みたいな事件がね、こういうところでも起きる可能性があるということですよ。だから、このこいつが、そういう価値があるということをやっぱり、何ていうかね。だから、以上ですけれども。さてその後どうするかはね、こいつはまた難しい問題ですけれどもね。だけど、とにかくそういうふうなコメントをやっぱりつけておきたいよね、この事件、この案件に関しては。

【部会長】　　だから、それはね、僕に言わせたら、事業を採択するかどうか、予算をつけてというのは、まさしく政策の話ですよ。だから、これ以外にできない政策も、これいっぱいあるわけですよ。国威を發揚するとかね、国の安全保障とかって、いっぱいあるわけでしょう。だから、そのときの政府がポリティカル評価項目として、私はこれに一番ウエートを置くといったら、それで採用したって構わないわけですよ。

【委員】　　いや、それを僕は文句言っているのではないですよ。ここに、そういう効果というか、こういうこのコメントをつけるべき対象になっていることが、今回の尖閣諸島問題で浮かび上がってきましたねというコメントをしているだけです。

【委員】　　先生おっしゃることは、本当にそうだと思うのですが、ただこのやり方として、表目の建前はこういうふうにしておいて。

【委員】　　そう。

【委員】　　実際にはそうですけれども、あえてコメントをつけないという。その実際の裏コンセプトとしては絶対そうだと思いますけれども、変に刺激をさすことが、そういうようにみずからコメントしてしまうと逆に、こんな事項もあったのねという、相手が思い出すと。今現在、注目していないのに変に思い出してしまうという悪影響も、両方の局面で考えられますから。ですから、あくまで建前としての何かこう海洋資源だから、ちらちらとこういうふうにしておくというのも、1つの戦略的にはよくて。でも、しかし実際には、しっかり本当は裏のコメントとしてはそうなんだということかなと、私は理解をいたしておりますけれども。

【委員】　　そうですね。やっぱりここに大体適当な感覚で、そこに人が定住しているというような状況がやっぱりいいんでしょうね、多分、ああいう問題を考えるときにね。人がいたら、ああいう問題はひよっとしたら起きなかったかもわからんですね。

【事業企画官】 沖ノ鳥島とか南鳥島とか、遠隔離島、尖閣もありますけれども、その島々でちょっと課題が違ってまして。

【委員】 ああ、そうですか。

【事業企画官】 ご存じのとおり尖閣は、中国がここは中国だと言っているのが尖閣ですよね。沖ノ鳥島は、中国がここは島じゃなくて岩だと言っているのが問題ですね。その沖ノ鳥島の場合は、経済活動が島の定義として、大陸棚とかEEZを形成することができる島の定義として、経済活動が行われていないといけないというのがあるので、その経済活動をつくるためにまず港湾をつくって。港湾をつくれれば調査船も着くでしょうし、保安庁の船も着くでしょうし、というストーリーで考えておりますので。究極の経済活動というのは、先生がおっしゃるとおり人が住むことだと思っておりますけれども。そういう方向で考えておりますし、それは事業評価でも書いております、経済活動を行うためにこれをつくるのですというのは、書いてあるところではございます。

【委員】 なるほど。そこは意識して書いてあるわけですね、わかりました。

【部会長】 3番目の計画段階評価の試行については、もう一回ございます。今日、委員からいろいろご意見が出たことをもう一度まとめていただいて、さらに代替案に関連して用意していただかなければいけない資料も出ておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

これで、もし委員のご意見がこれ以上ないようでしたら、一応本日の部会は終了としたいのですが、よろしいでしょうか。

(「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、すべての議事が終わりましたので、進行を事務局のほうにお返しします。

【企画官】 ご審議ありがとうございました。次回、第3回の事業評価部会につきましては、3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ひますので、よろしくお願ひいたします。本日使用した議事資料などにつきましては、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させていただきましたらば、後日郵送いたします。

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 —