

河川事業

重点審議内容の選定

岩崎（美）委員

河川事業の再評価の 3 件はすべて環境整備事業であるが、富士川と利根川下流の環境整備事業は主に河川の利用推進を目的とした事業、鬼怒川環境整備事業は自然再生を目的とした事業となっている。

自然再生事業は、河川が持っている自然環境の復元をするだけでなく、住民の生活環境、生態系の向上、河川空間、水辺の空間など、全体的な意味もある。とりわけ流域の住民の意識が高いということがあり、鬼怒川環境整備事業を重点審議に選んだ。

事後評価は 5 件あるが、この中で利根川下流環境整備事業の中の銚子野尻地区を重点審議事業に選んだ。利根川下流の独特の汽水域の再生、護岸、河岸の整備によって、どの程度自然が再生したのか、また、実際にどのくらい生息環境が向上したのか、改善したのかを、事業完了後のモニタリング結果を交えて事業の効果を説明していただきたい。

西谷委員

自然再生事業が幾つかあるが、環境整備事業は人が環境をどう利用するかという重要なことであることから、再評価対象事業からは富士川環境整備事業、事後評価対象事業からは利根川下流環境整備事業を重点審議事業に選んだ。

同じ環境整備事業でも、都市周辺の川と地方の川では環境の受け止め方が住民によって違うし、川の性質が違う。

利根川は首都圏に近く割合平坦なゆったりした大河川であるが、富士川は山が近く急流であり、河川の周辺も自然環境がたくさん残されており、それだけに都会と違い、流域の住民の環境に対する意識が少し低いのではないかと。それを考慮した上で、例えば水辺の楽校のようなものを整備するとしても、首都圏だと住民が割合熱心にやるが、地方だと余り熱心にやらなくても大丈夫だという意識もあるのではないかと。実際、富士川は水辺の楽校の数も少ない。同じ首都圏でも、中心部とちょっと離れたところでは環境に対する理解が

違うのではないかとということで富士川環境整備事業を選んだ。

また、利根川下流環境整備事業の銚子市野尻地区は、過去に護岸を矢板で整備したところであり、堤内地側と堤外地側が遮断され、堤内地側の植生もうまくいっていないところである。今回注目しているのは、この護岸を矢板のような硬いものを使わないで自然再生を試みるということで、両者比較してモニタリングしてもらえばいいのではないかと。

ただ、場所によっては矢板でなければいけないところもあるのではないかとと思うので、一概に矢板が全部いけないというわけではない。どう環境再生が行われるかということは今後のモニタリングの結果だと思っている。

質疑応答

岡部委員

環境整備事業では、便益算定の基本データとなるアンケートに基づいて負担金額の数字を算出しているが、郵送によるアンケートで簡単に答えられるものなのか。補助資料などがあるのか教えていただきたい。

事務局

例えば、鬼怒川環境整備事業では「資料1-2-」の1ページ以降にあるアンケートを用いている。併せて事業の概要を同封して送っており、事業概要にはこの事業の目的の他、当該事業箇所についても、既に完了しているもの、今後展開していくものを分かるように記載して参考資料として送り、アンケートの精度を上げていく取組みを行っている。

西谷委員

環境整備事業の便益は、支払い意思額で決定され、本当に事業の効果が発現しているかどうかということに関してはなかなか難しい。

そこで、鬼怒川環境整備事業の「資料1-2-」の3ページに魚道の遡上率が書いてあるが、これはどう求めたか。

事務局

遡上率は、テレメトリー調査でサンプルとなる魚に発信機をつけてそれを下流で放流し、上流のどこまで上っていくのかを追っていくことによって遡上率を出している。

西谷委員

魚道の種類は、どういう魚道を設けているのか。

事務局

既設の整備が終わった魚道は階段式の緩傾斜魚道で、ブロックを組み合わせて延長をゆるやかにしながら魚を上らせる魚道であり、今計画している勝瓜の魚道は、ハーフコーン式で流水が滞留できるような魚道である。

西谷委員

今まではアイスハーバー型の魚道が多かったが、アイスハーバー型は水位変動に対して対応が難しく、また人がたくさん集まるところでは非常に危険だということで、多摩川の場合は、潜孔のところまで土砂を埋めて対策している。今後、人の集まるようなところに魚道を設置する際はよく検討した方がいい。

事務局

専門家の皆さんの御意見をいただき、工夫しながら進めていきたい。

進士委員

支払い意思額は地域性が出る。那珂川環境整備事業と鬼怒川環境整備事業の支払い意思額で倍程度違うが、利用者の支払い意思額なので、環境保全型の事業より利用施設やアクセスが容易で楽しいという事業には支払い意思額の期待値が高まるのだろう。そうなると河川管理としては公園的で、そういうことを集めていくと、自治体で細かい気配りをしながら町全体としてやった方がいい。河川の場合、大きな水系として自然の生態系の豊かさや流域全体での河川環境管理というのが重要であり、河川の本質と支払い意思額の結果のバランスがとれていないような気がする。

河川としての本質は保全型で、生態系全体としては自然再生の方が重要だが、利用サービス型になると、地元のところでやった方が合理的で、利用サービス型の場合は河川だけで完結しない。そのあたりをどう調整するかが大きな課題だ。

西谷委員

小貝川環境整備事業では堤防で腹づけをしている。小貝川はカミソリ堤で有名だったので、あの腹づけは環境と治水と両方兼ねてやっていて良い案だと見ていたが、そういう複合的なところは幾つかあるのではないか。

また、荒川上流直轄河川改修事業（荒川第一調節池）では洪水だけの説明だったが、埼玉県は利水にも使用している。

事務局

河川環境事業について、自然環境と利用という観点から、支払い意思額にも反映されてきていると思うが、利用の方がCVMのアンケート結果から算出される支払い意志額は大きくなるという傾向は見られる。

また、国でやるか、地方でやるかという議論があるが、環境整備事業も単に利用者のためだけにやっている事業ではなく、治水上の必要性があるというのが大前提で、例えば小貝川の堤防を緩傾斜堤防化すると、勾配が緩くなるので一般の利用の人は楽に川に下りられるようになるが、河川管理者としても堤防が太ることで、浸透対策には有利になる。

環境整備事業を進めるにあたっては、治水事業としてやるのが大前提としてあって、加えて利用促進の効果も発現できるように配慮してやっているところである。

公園も含めた河川管理施設については、治水上の観点もあり、そこを国がやるのか、地方がやるのかというのは難しく、現在もいろいろ議論を重ねているところである。

中条委員

CVMのアンケートでは、沿川住民に対して支払い意思額を聞いているだけで、実際に利用しているかというのは関係してないのではないかと。利用者数がふえるところは沿川の住民も支払い意思が高くなるから相関はあるかもしれないが、費用・便益の便益のところには、実際そこへ遊びに来る人たちの数は関係ないと思うが、違うか。

CVMの質問だから実際に利用することは関係なく、こういう環境が維持されることに対してどれだけ支払いたいと思うかという質問だから、受益の範囲は別にして、沿川の住民として、遊びに行かなくてもその環境を維持することに対してどれだけ支払う意志があるかということである。実際の利用について便益を求めたいのなら、公園にしてお金を取ればいい。それをしてないのは、実際にそこへ行かない人たちが支払う意思を持ってい

るからで、利用がふえているか、ふえてないかは関係ないのではないか。

事務局

鬼怒川環境整備事業は自然再生の事業で、魚道、礫河原の再生で、河川の利用とはあまり関係はない。アンケートの手法は、自然再生の場合は認知率というものを取って、この事業を知っているか知っていないか、賛成か賛成でないか距離別の認知率を出して、その変化点を見て受益の範囲を設定している。

森地委員長

利根川下流環境整備事業について、この事業は一部がP F Iで行われており、「資料1 - 4 - 」の2ページに事業区分が記載されていて、赤枠で囲まれた3つが今回の再評価の対象となる事業で他は別の事業であるが、なぜ、湿地や水辺広場がP F I事業となっているのか。

また、事業の種類は違うが、一体のプロジェクトなのにこの3つだけ今回取り出して評価する意図は何か。

事務局

護岸と水辺広場と湿地と書いてある3つが環境整備事業でやっている事業であり、この中で水辺広場と湿地のみがP F Iで行っているが、護岸は河川管理施設であり治水上必要な施設で、国で管理する必要があることから直轄事業として整備している。

森地委員長

「資料1 - 4 - 」の2ページの「車両倉庫」と「河川利用情報発信施設」は収益施設であるが、水辺と湿地は収益施設でないのになぜP F Iに入っているのか。

一括して包括契約みたいなもので、一部分でやらずにまとめて契約するのか。

事務局

同2ページで、河川事業と記載しているもの以外はP F Iで一括発注している。予算上の区切りで今回、このような評価対象になっている。

森地委員長

環境整備事業だけ取り出して評価する意味は何か。

事務局

今の制度上、環境整備事業の予算をつけるのが正しいかどうかという観点でこの事業を評価する必要があり、結果として環境整備事業だけを取り出して評価を行っている。

森地委員長

支払い意思額を調査しており、水辺交流センターや道の駅とここを分けて便益算定できるのか。アンケートのやり方は、同時に全部聞いて環境整備事業だけを答えてもらっているのか。

事務局

今回、アンケートを取るにあたって、できるだけ環境整備事業のみに対する支払い意思額を提示してもらえるように工夫した。「資料1-4-」の2ページを見ると、この地域ではさまざまな事業が展開しているが、色を塗っている部分が環境整備事業で、これに対する支払い意思額を聞いている。

森地委員長

PFIでやる意味は、もともとはコストダウンだが、収益事業の場合と、収益事業でない場合で意味合いが違って、収益事業でない場合は、その意味合いとしては2つあって、1つは包括契約することで毎年発注するより一括だから恐らくコストダウンができるということで、もう1つは、他と組み合わせることによって価値が上がるということである。

逆にデメリットとしては、収益事業でない場合はかかれ借金ということになり、ずっと金を払い続けるということになる。

中条委員

PFIで営利事業でなくてやる場合と営利事業でやる場合も当然そのプロジェクトは基本的にPFIでやる限りは完全な民営化で任すという話でないから、事前にプロジェクトの計画があって、それは費用・便益を算定しているはずであり、そこをPFIでやること

によってより効率的にできるという証拠があってPFIに任ずことになる。

事業を始める段階で、費用・便益は算定しているはずで、本当はそこを見なければいけない。

森地委員長

本日は環境整備事業についての審議ですから、これで結構です。

それでは、河川事業の再評価の原案及び事後評価の案について承認するというところでよろしいですか。ありがとうございます。

道路事業

重点審議内容の選定

中条委員

道路事業の審議対象は浅間山IC関連の1件だが、有料道路での取付け部分であり、問題意識は、ここの部分だけで評価するのは何の意味があるのかという点で、評価単位、事業の単位をどうするかというのを10年ぐらい議論してきたが、改善されてないので、今後しっかり改善していただきたい。

森地委員長

中条委員と同じく、今の問題意識がポイントだと思います。

質疑応答

森地委員長

それでは、道路事業の事後評価の案について承認するというところでよろしいですか。ありがとうございます。

港湾事業

重点審議内容の選定

岩崎（政）委員

港湾事業の審議対象は、横浜港本牧ふ頭国際海上ターミナル整備事業の1件だが、アジアにおける物流、ハブとして日本が位置づけられるためにはコンテナターミナルの整備というのは必要不可欠なわけで、今回の事業内容は、1つは災害に強い物流基地をつくる、もう1つは経済的な観点からコンテナ船の大型化に対応できる物流基地にする、ということである。

事業自体は必要だと思うが、今回は事後評価であり、当初予測していた数値が十分な成果をあげられているかどうかを実証していただくことが重点審議のポイントだと思う。

佐々木委員

B / Cの算定にあたっての根拠が審議のポイントになろうかと思う。事業自体の必要性は高いと認識している。

質疑応答

西谷委員

東京港と横浜港が対比して説明があったが、横浜港の積み荷がふえた場合、東京港の方は空きができるのか。

事務局

最近の経済危機がある前の状況で言うと、横浜港も東京港も堅調に伸びている。首都圏、東京湾全体の港は堅調に伸びている。

岩崎（政）委員

西谷委員のご指摘は、「資料3 - 2 - 」の14ページの災害時の回避コストの点で、横浜港が災害によって使えなくなり東京湾の大井ふ頭を使うことを想定した場合のコストと、横浜港が頑丈になることによってどれだけコスト削減できるかを比較している部分についてか。

西谷委員

全体の積み荷がふえた分だけを横浜港で引き受けるのなら、横浜港の整備の必要性は分かるが、東京に行く荷物が横浜港に行くだけなら、施設を整備する必要性があったのか。

岩崎（政）委員

東京港も横浜港も東京湾岸であり、一体的に考えるものだと思う。

災害時の問題で、地震がきたら横浜港も東京港も両方ともつぶれると思うし、比較をするのであれば、鹿島港や中部地方に荷物が着いた場合のコストと横浜港が頑丈であることによつて他の港に荷物が行くことを回避できるコストを比較しないと、横浜港と東京港を比べても余り意味がない。東京港以外の港と比較すると、災害時の輸送コストはもっと大きくなるはずだ。

事務局

東京港以外の港を比較対象とすると、横浜港を整備することによるコスト削減額はもう少し大きくなると思う。

中条委員

「資料3 - 2 - 」の14ページに施設被害回避額が53.0億円とあるが、これに地震発生確率を掛けると15ページにある18億円になるのか。

事務局

同14ページの輸送コスト削減額18.6億円、施設被害回避額53億円は単年度の額で、地震発生確率を乗じた場合、代表年の便益が「資料3 - 2 - 」の〔資料3〕にある0.4億円、0.7億円になる。〔資料2〕の幹線貨物輸送コストの削減、施設被害回避のところ、2009年時の額がそれぞれ0.4億円と0.7億円になっており、その後、年を追うごとに社会割引率を掛けて、それぞれの年度のコストを算定し、表の一番下のところの6.4億円と11.4億円という数字の合計が18億円となる。

中条委員

横浜港が地震で使用できなくなった場合、東京港に行ったら対応できるのか。これだけでは地震のコストは過少ではないか。

また、海外トランシップについて、釜山港に行くという前提にしているが、東京港に行くという前提を考えないのか。東京港は水深がないから行かないという前提だと思うが、

東京の大井ふ頭のプロジェクを今度やるときには、やはりトランシッは釜山港を考えるのか。

事務局

基幹航路を考えた場合、横浜港に仮に寄らなかった場合に船社がどこの港に寄っていくかを考えると、横浜港をスキップして東京港だけに寄るとするのは考えにくい。一番船社がスケールメリットを活かしてどこに寄るのかを検討した場合、釜山港を使用するのではないか。

中条委員

非現実的ではないか。

事務局

実際に横浜港をスキップして東京港だけ寄るとすることは考えにくい。

中条委員

コストを考えると、横浜港に 15m水深の岸壁ができないと横浜港に入れないという前提で、そのときに横浜港に入れないから、その貨物は全部釜山港に行くというのはかなりの過大評価ではないか。

ほかの港に 15m水深の岸壁がないから釜山港を選択するという計算をしているとすると、横浜港に 15m水深の岸壁ができれば、次にほかの港湾事業で 15m水深のプロジェクトで便益を計算するときは、トランシッは横浜港に行くという前提でよいか。であるならば、このプロジェクトの優先順位を決めておかないと先にやったプロジェクトの方が有利になってしまう。

事務局

便益が過大ではないかという指摘だが、現在の基幹航路において日本をスキップする状況を見ると、最近の傾向から横浜港も東京港もスキップして釜山港に行くのではないかと考えている。

中条委員

釜山港に行くのは日本の港の競争力の問題であって、15m水深岸壁がないから釜山港に行っているわけではなく、既に前から釜山港に行っているのではないか。15m水深岸壁を整備しないと全部釜山港に行くという計算は過大評価だと思う。

事務局

船社に対し、もし横浜港に15m水深岸壁がなかった場合、どこへ行くかとヒアリングをしたら釜山港に行くという回答だった。15m水深岸壁がなければそういうことを考えざるを得ない。

仮に、横浜港より先に東京港に新しい岸壁をつくって、東京港を選択ができるのであれば、東京港を選ぶ可能性もあると思う。

笠委員

船社がどの港を選択するかは、港湾で働く方の状況、使用料など総合的なことがあって、水深だけの話でないと思うが、今は14,000TEU級の超大型化の船もあり、こういった船は水深17mないと入れないということなので、これがどのぐらいの割合で運用されているのか。15m水深で入れる7,000TEU級の船はまだ圧倒的に多くて、超大型で1万4,000TEU級の船はまだ少ないとしても、「資料3-2-」の3ページのグラフの傾向を見る限りは大型化の傾向で、そうすると岸壁を整備している間にどんどん船の大型化が進んでしまって、15m水深岸壁のところには入れない船が多くなり、事業完了後の便益計算の意味がなくなってしまうのか。平成9年にこの事業の計画をする段階で、将来を見て15mで十分だとは普通は考えないのではないか。

平成9年以降の船の大型化は、特に2005年以降はすごく急だと思うが、岸壁を整備している間に水深15mで足りないからもっと深くしようという判断はできなかったのか。

事務局

周辺に他の船も多く、浚渫するのも1m掘ると2m掘るのでは期間が違うので、まずは水深15mを整備するというので15mで供用し、船が大型化しているのので、現在、16m水深とする工事を行っており、平成22年度中には16m水深で供用できる。岸壁の構造もはじめから16mで整備できるように考えており、できるだけ無駄を省いている。

笠委員

16mでも8,000 T E U級しか対応できない。今は14,000 T E U級の船もできているのに、16mでもまた足りなくなるのではないか。先を読んで整備していかないといけないのではないか。

事務局

「資料3 - 2 - 」の3ページのグラフは、現在、いろいろな船会社がどういう船をつくっているかを調べたものであり、今、一番大きな船の形が2006年で12,000 T E U級となっている。今のところ12,000 T E U級の大型化というはある特定の船社のみである。他の船社を見ると7,000~8,000 T E U級、北米で5,000~6,000 T E U級の船が多くなっている。大型化する傾向はあるが、コンテナ船の大型化を考えた場合に、16mぐらいの水深で入れる船が主流であることをふまえ整備を進めている。

今後、船の状況をもう少し見極めながら整備を進めていきたい。

笠委員

釜山港の水深は何mか。

事務局

16~17m程度である。それ以上の水深となると、世界的にもかなりまれで、シンガポールでも16~17m程度である。

中条委員

日本には、横浜港以外に15m水深の港はないという前提で便益を算定しているのか。

事務局

横浜港以外では、東京港や名古屋港が15m水深となっている。

中条委員

それでは、なぜトランシップを釜山港と考えて便益を算定しているのか。

事務局

船会社は貨物の多い港、貨物が集約できる港を寄港地として選ぶ。実際、日本で貨物が最も多いのが東京湾内であるが、横浜港を発港して、名古屋港、神戸港に行くということは考えられず、最も集荷が見込まれる釜山港を寄港地として選ぶ船会社が多い。

中条委員

それはおかしくないか。横浜港以外に東京港なども 15m 水深の港であるのに、なぜそこに行かないのか。

事務局

今の日本の基幹航路の便数の減少などを考えて、釜山港を寄港地として考えている。

森地委員長

確認しないとわからないが、内航海運と外航海運でコストがものすごく違う。例えば、釜山港と神戸港を比較すると、釜山港に運んだ方が安い。

中条委員

東京港に 15m 水深の岸壁があるのに、なぜ東京港を選択しないのか。

事務局

東京港はすでに容量がなく、空いていないという前提で便益を算定している。

中条委員

今は東京港は空いてないかもしれないが、便益算定の前提がなぜ 50 年間現状と変わらない条件で考えるのか。

梅山副局長

このバースを増深するにあたり、15m 水深のバースが整備されないのなら、船会社がアジアでの拠点を全部釜山港に移したいという話もあった。釜山港に移して、日本で今扱っ

ている荷主の貨物を釜山港へもっていき、そこでトランシップとして扱いたいという議論があったと聞いている。

横浜港を整備しなければ、ここを使っている船会社がアジアの基地を全部釜山港に移してしまうといういきさつがあり、釜山港をトランシップすると設定し便益算定を行っている。今の状況を前提として 50 年間の便益を算定することがいいのかということについては、将来の話であり、便益算定上は、今の状況が続くものとして設定しているが、トランシップに釜山港を選択したのはこういった背景がある。

森地委員長

事実関係を言うと、15m水深の議論があったのは 1990 年前後で、そのときに 15m水深はアジアでは香港とシンガポールしかなかったのではないか。そのとき港湾の釣り堀論が非常に盛んなときで、こんなことをやるなという話がものすごくあった。結果的に横浜港を 15m 水深にしておいてよかったという印象だが、整備していなければやはり船は釜山港に行っていたらう。

もう 1 つ事実関係を言うと、1995 年の阪神淡路大震災と同じ時期に港湾審議会で本牧ふ頭の 16m水深岸壁の整備が決まった。そのときに日本の大手が要らないと主張した。しかし、半年ぐらい前の同じ港湾審議会では 16mが必要だ言っていた。船会社自身も先が読みにくい社会である。

もう 1 つ、東京港の容量の需要を予測したとき、審議会で需要が多過ぎると言われ需要予測を下げた。結果的には実績が数年で予測をオーバーして、また予測を上げてそれに対応しなければいけない。船の社会はそういうものすごい競争と変動が起きているところで、どうやって先を読んでおくのかというのが重要で、やることがむだなことと、やらなかったことの痛手をどう判断するかというのが一番のポイントである。

中条委員

横浜港の整備は必要だったと思うが、便益算定にあたって釜山港をトランシップするという考えはおかしいのではないか。

笠委員

確かに将来を見通すのは大変難しく、特に行政という性質上、先を読んで整備して、

実際にはそこまで必要でなかったということになったときには、税金を浪費したという形で批判されるということがあるから、少しずつ後追いにならざるを得ない側面はあるのだと思うが、やはりこの便益の計算が少し過大ではないかという気がして、水深を1m深くしたからといって釜山港をやめて横浜港に来るのが。

森地委員長

今まで横浜港へ来ていた船が、他の港へ行ってしまうという話である。

中条委員

他の港へ行くのは、水深だけが理由ではないのではないか。

岩崎（政）委員

10ページにあるトランシップの話は、大型コンテナ船がどこに寄港して、荷物を小さく分けて、それからどこに送っていくかを考えている。大型船が着ける岸壁があるところにまず来て、そこから小分けにして近隣の国へもっていくと考えたとき、日本に荷物をもっていくといったときに、一番近い深い岸壁を持っている港は釜山港になると思う。ほかに大きな港は上海と香港にあるが、釜山港より遠いので、一番コストが小さく出るのは釜山港ではないかということで、釜山港をトランシップするとしたのではないか。

笠委員

釜山港を横浜港のカウントパートに置くのは理解しているが、ハード面だけではなくてソフト面も含めた総体的な話であり、24時間港湾の荷役が稼働するか、日本独特の荷役のシステム、あるいは使用料の面もあって日本の港は外国の船が入りにくい、使いにくいようなので、水深を深くしても今までどおり釜山を使うのではないか。

森地委員長

少し前までは14m水深で船が港に入ってきていた。そのときには東京港にも横浜港にも来ていたが、船が大きくなり日本に来れない。そうすると、船会社は当然ハブ港として釜山港に行くことになる。現実には起きていることは、それまでは船が小さいから横浜港にも入れたが、船が大きくなると14mでは入れなくなり釜山港に行くということだ。

笠委員

今まで横浜港に来ていた船は、水深が深くなればずっと来るということか。

森地委員長

結果的に、6ページにあるようにこれだけ来ている。水深以外の理由で釜山港に移った船もたくさんある。現実には起きていることは、どんどん日本の船が日本をパスして釜山港に行っている。それを何とかひきとめようというときに、14mを15mにしなかったら致命的で、物理的に入れないから当然釜山港に行かざるを得なかった。便益算定の前提条件として釜山港をトランシップするという考えは正しいと思っている。

梅山副局長

船会社も世界的な輸送のビジネスをどうやっていくかという中で、横浜港を15m水深に整備することと、それとともに使用料などソフト面でのコストダウンを図ることがないと、別に横浜港にとどまっている必要はなくて、釜山港に行ってそこをアジアの拠点として活用したいという話があり、15m水深というハードの整備を行った。横浜港の場合には、背後の荷役機械、港湾荷役の共同化を図るための共同の会社をつくり、従来よりもコストを下げて船会社にサービスできる体制を整えた。それによって今の時点でも横浜港にとどまって、ここをアジアの拠点として日本、一部アジアの貨物も扱っている船会社もある。

岡部委員

恐らく、この便益の計測は現在の船会社の意識や横浜港が整備されなければ釜山港に行くであろうという想定で説明されているが、何かデータがあるのではないか。こういう仮定であれば、こういう行動パターンを取るというデータを船会社から伺っていたりするのではないか。

事務局

整備をする際には船会社の意見は聞いており、仮に15m、16m水深の整備がなかった場合、ある程度集荷能力が見込まれる釜山港に行ってしまうという意向は聞いておるので、そういう船社の行動パターンを勘案した上で Without ケースの便益を算定した。

岡部委員

そういった補助資料的なものが今回、十分ではなかったのではないか。

中条委員

日本のほかの港で 15m水深の岸壁を整備していないのなら釜山港にトランシップするという考えでいいと思うが、そうではないのではないか。

森地委員長

仮に横浜港しか 15m水深岸壁を整備しないとすると、神戸港の取扱量はもっとダウンするはずである。

つまり、それぞれが非常に厳しい競争にさらされているとき、物理的に船が入らない港であれば間違いなくその港に船は来ない。今、東京港に来たトランシップが神戸港や仙台港に行っている数と、釜山港からトランシップしている数のどちらが多いかということ釜山港の方が多い。

横浜港に入れなかわりに名古屋港へ行くという構図になってない。その影には、内航は船型も小さく、コストも高く、燃料税もかかるといった構図があるが、事実関係としては釜山港がハブになるという事実は正しい。

中条委員

それは水深の問題でないだろうと思う。

森地委員長

水深はミニマムの条件で、水深がなかったから入れないから当然メイン航路としては船が入れるところへ行く。

中条委員

ここで計算しているのはトランシップではないのか。10 ページには、海外トランシップ回避による輸送コスト削減と書いてある。

事務局

10 ページでは、横浜港行きの荷物が直接横浜に来ずに一度釜山港に寄って横浜港に来るのを回避することによるコスト削減額を示している。海外トランシップとトランシップという意味が混在すると思うが、ここでは横浜行きの荷物がどこかに寄って来るかということである。

中条委員

横山港起終点の貨物が釜山を経由してくるというのはおかしいと思う。日本海側であれば、釜山港を経由してくるのはわかるが。今回の便益算定の計算上、単に代替港という形で一番近い港を選ぶというのであれば、釜山港以外の港があるわけで、その状況でもって計算をし直したらどうか。

事務局

例えば名古屋港に仮に入ったとしたら、名古屋から陸上で東京、横浜方面へ運ぶか、あるいはフィーダーで国内で運ぶことになるが、その方がコストが高くなることは計算を行い確認している。

仮に釜山港に行って新潟から入ってくることも考えられるが、その場合もコストが高くなることから、釜山港をトランシップするという条件が一番コスト比較としては安全側をみている。

中条委員

そうであるならば、釜山港の競争力がそれほど強いということか。

事務局

コストを比較して、安いということが一番釜山港が強い要因であると思う。やはり内航船は相当コストが高く、名古屋港もしくは神戸港から横持ちして陸路で横浜へ運んでも相当コストが高くなる。

森地委員長

横浜港だけのために、小さな船でアメリカ等からもってくることは可能性としては考え

られるが、現実には船の容量が違えばコストがかなり下がり、やはり大きな船で釜山港まで行ってから横浜港に行った方が安いということになる。しかも 7,000~8,000 個のコンテナを横浜港で全部降ろせた時代であれば直接横浜港に行っても問題ないが、日本のシェアが小さいため、中国や韓国に行って、そこからフィーダーにした方が安いのは間違いないから、こういう計算をしているのだと思う。

中条委員

そうだとしたら、横浜港の水深を 15m にしたとしても貨物は戻ってこないのではないか。

森地委員長

明らかに横浜港の取扱量がふえているが、輸出と輸入の構造が変わってきており、今までは横浜港で取り扱っていた貨物が、15m 水深を整備しなかったらある程度は釜山港に移ってしまうわけで、その分をどこで防ぐかという状況下での意思決定だと思う。

中条委員

日本起終点の貨物であるとするなら、小さい船で直接横浜へもってくるという代替案と比べれば、釜山に大きな船で運んだ方が安いという計算であるが、15 ページにある 3,400 億円もの便益になるのか。感覚的にはとても便益が大きいと思う

岩崎（美）委員

便益について、9 ページに便益の項目が から までであるが、これはマニュアルなどに基づいてやっていると思うが、例えば から までは輸送コストの削減で、 から は海上輸送のコスト、 から が陸上輸送コストの削減の項目となっている。

輸送コストを海上、陸上とわかるように書くなど、工夫していただきたい。

事務局

わかりました。今後に活用させていただきます。

森地委員長

便益の額の妥当性はここでは判断できないが、釜山港をトランシップするという考え方

は間違いないと思う。

船が日本の港から減っていくときに、横浜港を整備しなかったらどこへ行っただろうと考えれば、名古屋港など日本の港に行くことは考えにくい。

中条委員

自然に考えれば小さい船のまま横浜港を利用するのだろうと思うが、それより釜山港に大きな船で運んだ方が安いという説明なので、それが事実であるならばそのように理解する。

森地委員長

もしそうでないとしたら、小さな船でアメリカと日本の間で輸送しているはずが、今は混載で中国の貨物がメインとなっている。

中条委員

日本発着の貨物がメインではないのか。

森地委員長

大きな船に乗っているの貨物のうち、日本発着のものは一部分である。今はアメリカに行っている荷物の多くは中国の貨物や釜山港の乗りかえで、それに日本の荷物が一緒に乗っているという状況である。

岩崎（政）委員

コンテナ船の大型化がどんどん進んでいるというのは、3ページに表になっていたが、それはコスト削減の一環で、大きな船でどこか大きな港に着けて、そこからフィーダーで小さな船に乗りかえて運ぶことになるが、これはハブとスポークの関係で、小さな船で直接日本や中国に運ぶという傾向にはなっていない。

森地委員長

それでは、港湾事業の事業評価の案について承認させていただきます。

営繕事業

重点審議内容の選定

進士委員

営繕事業の審議対象は2件であり、審議のポイントとしては、九段第3合同庁舎はPFIでやられたので、PFIがどういうところで成果を上げたのか、そのあたりを少し丁寧に説明いただきたい。

筑西しもだて合同庁舎は、シビックコア、地域開発の中に位置づけられており、地域との関連、地域活性化等への寄与、景観の評価の問題もあるので、そのあたりを丁寧に説明いただきたい。

秋山委員

九段第3合同庁舎はPFIであるとともに千代田区との合築であり、国交省の部分と千代田区の一部が一緒の建物になっているので、そのあたりを分けて評価ができるのかどうか。また、PFIについては事業期間は15年間で、15年経つと国に戻ってくるという形だが、便益算定の期間は50年間になっていて、保有した場合と借りた場合で比較するわけだが、50年間ずっと同じところに固定的に建築物を借り上げるという前提が本当にいいのか。そのあたりの仕組みはもうちょっと考えた方がいいのではないか。

借りるかPFIでやるかで倍ぐらいコストが違うが、そんなに違っていいのかという印象がある。

また、新規採択時の評価と建った後の評価の視点は違うのではないかというのが前から議論に出ており、これは事前と事後で同じ視点で調べてどうだったかを確認することも大事だという話であったが、そうであれば採択時の評価がどうだったのかはきちんと説明していただきたい。

また、付加機能でCASBEEがあるが、事業ごとのCASBEEの結果を見てもよく分からないので、今までやってきた営繕事業の結果を整理して、今回の事業を相対的に見ることができないか事前をお願いしている。

コストについても、標準的な場合と付加機能を加えた場合を分けて整理していただくこともお願いしたところである。

質疑応答

森地委員長

九段第3合同庁舎について、「資料4 - 2」の2-31ページで法人税がマイナスになっているのはなぜか。

事務局

建物を保有した場合は建設会社が法人税を納めるので国庫に入ってくる。一方、賃借の方は不動産屋が賃料を取ることによってそれを国庫に納めるということで、これは主に法人税であり、国庫に入る分はマイナス計上という表現をしている。

森地委員長

光熱水費や維持管理費、修繕費が、保有した場合と賃借の場合で違うのはなぜか。

事務局

まず維持管理費は、賃借の場合は清掃費程度だが、保有すると運転管理や保守などもあるので、2-31ページをみると保有の方がコストが高くなっている。

光熱水費も、賃借の場合は占有部分だけが対象となるが、保有の場合は共有部分も含めて光熱水費がかかってくるので、保有の方がコストが高くなっている。

岩崎（政）委員

九段第3合同庁舎で、業務を行うための基本機能のB1評価が2-13～15ページにあるが、新規事業採択時と今回の事後評価で評価基準を変えたということだが、どう変わったのかよくわからない。どのあたりがどう変わったのか。

事務局

基本的には未来形で書かれていた表現を現在形に変えている。新規事業採択時には事業の実現性という観点で表現していたものを、事後では実施した結果どうだったかという表現に変えた。例えば、2-13ページのアクセスの確保について、「整備の見込みあり」という記載があるが、2-14ページにあるように、完成後は結果的にどうだったかという評価に変えている。

新規事業採択時に評価した事項が事後においても間違っていないか、検証という位置づけにしているため、評価基準の大きな変更はせず、事前、事後で評価点が変わっていない結果となっている。

森地委員長

それでは、営繕事業の事後評価の案について承認ということによろしいでしょうか。ありがとうございました。

報告

質疑応答

岩崎（美）委員

五十里ダム水環境改善事業は関東地方ダム管理等フォローアップ委員会で審議を行っており、この事業評価監視委員会は、その報告を受けるだけであるとすれば、本委員会での報告はどういった位置づけになるのか。

事務局

「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」が定められており、その中の第4の1に、「事後評価の実施手続」という規定があり、『「ダム等の管理に係るフォローアップ制度」の対象となるダム事業において、当該制度に基づいた手続が行われる場合には、本要領に基づく、事後評価の手続が行われたものとして位置づける。』ということで、この委員会の方には報告させていただいている。

西谷委員

本委員会の中でも意見は言えるのか。

河川部長

意見をいただいて、それを関東地方ダム等管理フォローアップ委員会に伝えることも可能である。

笠委員

便益の集計の範囲で、これまで説明を受けた再評価や事後評価の事業では、集計範囲は2 km 単位ぐらいで事前の調査をされているが、この事業では範囲が20km 単位になっているがどうしてか。

また、「資料5 - 2 - 」の12ページを見ると、川治温泉の宿泊者数は増加しているが、川治温泉の宿泊者というのはダムに来られるのか。

事務局

集計範囲を20km 圏としていることについては、ダムの直下流に川治温泉があって、温泉に来た主目的がダムということはないと考えられるが、どこから来られたかとアンケートを取ると非常に遠くから来られているのが実態としてある。その中で、現地での環境整備事業の認知度の調査を行い、非常に遠い方は環境整備事業を認識してないところがあるが、この事業を認識している方々がどの距離かというのを算定して便益算定した。

なお、この事業における便益算定に用いている数字については、地域、地元のエリアを対象に予備調査を行い、本調査として旧藤原町が包絡するエリアが認知度が高いということで、このエリアを集計範囲としている。

笠委員

事前調査も住民を対象にしたということか。

事務局

インターネットを使って地元住民を対象に事前調査を行っている。観光客にもアンケートは行っているが、便益算定にあたっては今回は地元地域を対象とした調査結果を用いている。