

令和5年度第1回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■令和5年度の事業評価監視委員会における審議の進め方

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、何か御質問などございますでしょうか。よろしいですか。特に今年度から御参加いただいている委員の皆様、大体こういう進め方でやっておりますけれども、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 特に御意見等ございませんようですので、審議の進め方については、委員会として了承させていただきます。

■令和5年度 第1回 事業評価監視委員会 審議案件一覧

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。それぞれにつきましては、後ほどまた御説明と御審議いただく時間がありますので、先へ進ませさせていただきます。

■道路事業における費用対効果分析について

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、御質問、あるいは御意見などございますでしょうか。特によろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、よろしく願いいたします。

■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

（１）一般国道５１号 潮来バイパス

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 それでは、御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。

○鈴木委員 御説明ありがとうございました。標準横断図があるのですけれども、こちらは1.2kmの延長区間で、東関東自動車道が潮来まで来ていますけれども、その延長で最後に来るとというのが分かったのですけれども、この1.2km区間で、どこかで両道、上りと下りをつなぐ線というのは出てくると思うのですけれども、同じ平面上にあるのですけれども、どのように両車道をクロスさせるのでしょうか。トンネルとか上で通すか、同じ平面なので、その辺はどのような設計になっているのでしょうか。

○事務局 水戸側のほうで東関東水戸線は高架橋構造になっておりまして、国道51号潮来バイパスに関しましては平面構造になります。ですので、水戸側のほうで立体交差する形になります。

○鈴木委員 今後、住民との説明とかで、ここに道路が欲しいとか、そういうので結構事業費増を今までもいろいろ経験してきたので、今1.2kmある中で、十分な距離で北と南を結ぶその線というのは、もう十分検討されているということでよろしいのでしょうか。

○事務局 はい。地元とも調整の上、断面を決めております。

○鈴木委員 分かりました。ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。そのほか、ございますか。特によろしいでしょうか。

それでは、本件につきましては、継続という事務局案を承認するというでよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。

■港湾事業における費用対効果分析について

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。ただいまの御説明につきまして、御質問などございますでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

(1) 横浜港 国際海上コンテナターミナル 再編整備事業

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様、御質問、御意見がございましたら、お願いいたします。

○鈴木委員 鈴木です。よろしいでしょうか。

○久保田委員長 どうぞ、お願いします。

○鈴木委員 10 ページ目で、左側のところで既定計画と変更計画があるのですが、既定計画というのは、1万4,000TEU級の船が奥側に入っている形になっているのですが、これは現状がこの形になっているという理解でよろしいですか。

○事務局 現状は、図のとおりです。奥側のD4に1万4,000TEU級の船を入れている形になっているところがございます。

○鈴木委員 そもそも、この計画を立てたときは、変更でその1万4,000TEU級を手前にしようという話になって、今こちらで改修が入っているんですけども、当初は何で1万4,000TEU級を奥にしようという計画が立ったのでしょうか。奥のほうが、何かメリットが

あったのでしょうか。手前にするか、奥にするかというのは、多分議論になったと思うのですが、何かしらで奥にしたのだらうなと思うのですが、そのときの理由が何かあるのですかね。

○事務局 お答えいたします。当時でございますが、D4岸壁は、ここまで大きな船が入っておりませんでした。9,000TEU級ぐらいの船でしたので、問題なく運用されていたところですが、ここ近年でございますが、船舶の大型化が進んだということがありまして、1万4,000TEU級の船が入ってくるようになったというのが、実情の流れでございます。

そうしますと1万4,000TEU級の船がD4に入るときには、D5に停泊船がないとか、タグボート配備条件の制約があるのでそれを解消するために、港ふ頭の入り口に近いD5岸壁に大型船を着けることによってコスト縮減されるということで、港湾計画変更が昨年度行われたということになります。

○鈴木委員 ありがとうございます。ちなみに、1万4,000TEU級、2隻は入れないということですか。

○事務局 そうですね、岸壁延長は、今400メートルということで整備をしている最中ですが、300メートルですとちょっと入り切れないというのが現状でございます。

○鈴木委員 であれば、下のところにコンテナのスペースも、これD4とD5で配置が赤の線で変わっていますよね。結局、奥のD4には、もう1万4,000TEU級が入らないから、そのスペースをD5に持ってくるという、そんなイメージだと思うのですが。気になるのは、その下の部分です。今、バンプールと書いてあるところと、隣に公園があるので、すけれど、公園も半分ぐらいに減らされる形になっているのですけれども、公園も半分になってしまうのでしょうか。

○事務局 シンボルタワーというところですね。緑地になっておりますけれども、港湾計画の変更で減少しますが、一方、こちらの図には示してありませんが、新本牧ふ頭にて整備予定です。

○鈴木委員 そうなんですか。

○事務局 そちらに緑地を整備する計画になっています。

○鈴木委員 D4とD5で、結局今まで9,000TEU級だったのを1万4,000TEU級に、要は入れ替えるということですが、シフトチェンジするみたいなイメージですよ。

- 事務局 はい、それで結構です。先ほどの入港時における制約を解消します。
- 鈴木委員 現状、D4、D5で、その公園のところを潰さずに保っているのに、何でその下の部分に拡張しないといけないんですか。
- 事務局 まさしく、D4も今後使っていくということになっています。それで合わせますと、貨物量が増えていきまして、待機場なり、そういう施設をどんどん拡張していかないと渋滞等々の解消とか、そういう意味でこちらを拡張していくということになります。
- 鈴木委員 現状の状態でも、D4、左側の既定計画のところには1万4,000TEU級が入って、D5のところには例えば9,000TEU級が入ったとして、制約で入らないかもしれませんが、入ってしまうともうパンクするという、そういう設計になっていたということですか。
- 事務局 はい、おっしゃるとおりです。取扱い貨物量がかなり増えますので、そのような推計になっております。
- 鈴木委員 今回は、そのD4、D5を同時に動かせるための、それと、その下の部分の四角のこの横側を足さないとおえないと、そういう理由ですか。
- 事務局 はい、おっしゃるとおりです。その解釈で結構でございます。
- 鈴木委員 分かりました。以上です。
- 久保田委員長 ありがとうございます。他の方、いかがでしょうか。
- 志手委員 志手です。よろしいでしょうか。
- 久保田委員長 志手先生、どうぞ。
- 志手委員 今のお答えの中で、D4とD5で1万4,000TEU級の位置を入れ替えることで、かなりコストダウンになるんだと。コストダウンというのは、多分運用段階のコストダウンだと思うのですが、そのコストダウンの試算やその効果というのは、例えば便益の中に入っているのかとか、そういった辺りはどうでしょうか。要は、運用段階のコストダウンが、この増額分に見合うのかどうかという話ですけど。
- 久保田委員長 いかがでしょうか。
- 事務局 今回の計画の変更によりまして、D5に大型のコンテナ船が入ることによって、時間的なコストが削減されるということ。それから、今までD4、内側のほうのバースを使う場合に、タグボート、これが3隻使う必要があったのですが、これが2隻に変更できるということで、コスト削減が可能になるということでございます。
- 志手委員 大体幾らぐらいの効果があるんでしょうか。試算する期間によっても違うと思いますけれど。

○事務局 タグポートにつきましては、1隻が削減されるということで、年間にしますと約1,000万円の削減になります。

○志手委員 なるほど。それが何年間、何十年間と使われていくことで、今回の設計変更に見合うような効果が出るでしょうと、こういう解釈でよろしいでしょうか。

○事務局 当岸壁につきましては、令和10年に完成いたしますので、それ以降につきましては、そういった効果が50年間累積されますので、そういった効果が見込まれます。その他の効果もございますので、そういったものを含めて、いろんな効果が発現されるというふうに考えているところでございます。

○志手委員 取引量も増えるということもありますよね。

○事務局 はい、おっしゃるとおりでございます。

○志手委員 そうすると改修というか変更するのには、約300億円ぐらい増額になるということは、その変更の理由になっているもので得られる効果との対比というのも何か必要ではないかなと思って質問しました。

○手塚委員 今の点に関連して、約300億円あるいは構造強化の141億円が出ているのは、船舶が急激に大型化したことが一番大きな理由と理解しています。

この急激な船舶の大型化を、事前に把握できなかったのかについて、およそ10年前に世界最大の船舶は大体1万3000から1万4,000TEU級ぐらいでした。それがたった10年で、世界最大が2万4,000TEU級のように2倍に跳ね上がっています。船舶の大型化が急激に進んだために事前予測が難しかったという背景があります。

船舶の大型化が急激に進んでいて、なおかつ、それに対応する形で港湾整備をする場合、どうしても整備のために必要な投資が発生します。そうであるならば、300億円という金額について、その内訳は別途精査する必要はあるかと思いますが、300億円でどれだけの効果が生じるかを問題にするというよりは、当初計画された効果を得るために、状況の変化に合わせて整備し直した、と理解したほうが良い、と考えます。

したがって、この船舶の大型化などといった恐らく事前の計画では予想し得なかったぐらいに急激に変化があったということ、それに対応して追加の投資が発生しているということなどから、内訳については、精査が必要ではあるかもしれませんが、増額はやむなし、と考えます。以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

それから、今日あまり御説明がなかったと思うのですが、大型のコンテナ船が頻度

高く寄港できないことに対するデメリットといたしますか、日本を通り過ぎてアジアの別の港に行ってしまうといったことに伴うコストというか、マイナスのベネフィットが相当大きいということも伺っております。多分すぐに積算はできないのかもしれませんが、そういう面を、何とか急激な、まさに大型化に対応するという必要性を鑑みて、こういう事業をされたというふうに私も受け止めております。ありがとうございました。

では、朝日先生、お願いします。

○朝日委員 ありがとうございます。私も関連するところなんですけれども、5ページのところで、他の先生方のところと同じ意図なのですが、コンテナ取扱い個数の赤い最大積載可能コンテナ数というのが、R3、R4で急激にジャンプして大きくなっていて、これが予測可能ではなかったのかというところをお聞きしたかったのですが、その港湾計画で変わる前にです。

それで関連してですけれども、今回も再評価に関わっている理由が、そのコスト増がありますので、やっぱり大型化に関するところですよ。石材の価格上昇もありますけれども、上二つはやっぱり大型化に関するところなので、ここなんですけれども。そういった増額、コスト面の膨らむというところのリスクがあったり、港湾でもそうなんだと、いろんな事業で大きくなっているんだというふうに感じたところです。

この事業評価の費用対効果に関するところを見てみると、例えば海外のマニュアルなどを見ると、やっぱりこの近年のこの5年ぐらいの改定で変わっているところというのは、リスク項目を充実させましたという改定がとても多いんですね。EUであったりとか、イギリスであったりとか。日本の場合には、そういう基になっているマニュアルの考え方というのは変わってないところではありますけれども、やっぱりそのところの説明というのが必要になってきているような大きな流れにもあるんだなと思っています。

そこで、リスクに関する、こういったところでの捉まえ方として、やっぱり今までの文脈では、一丁目一番地として費用対効果がきちんと出ると、割とコンサバティブな部分的な便益を取っていても出ますよということが今までのスタンスだったと思うのですが、費用がやっぱり大きくなっていくという大きな流れを考えると、もう少し費用面のリスクのところというのを丁寧に説明する必要があるのかなと思っています。

こういった個別のところでは丁寧に説明していただいていると思うのですが、それが予測可能だったのかというところが、やっぱり大きな流れとしてあって、例えば、そのリスク目録を作っておいて、こういう可能性がありますということを作っておきなさいとか、

リアルオプション的な何かというようなやり方が、少しずつやっぱりこの数年出てきているなというふうに思っています。この事業評価の枠組みの中で、そういったリスクに対するやり方が規定されてるわけではないと思うので、こういった形で御説明をいただければと思うんですけれども。やっぱり説明を丁寧にしていくという意味では、事前にその計画段階でどのぐらい予測可能だったのかというようなところとか、どんなリスクが考えられるかというところを事前にリストアップしていくような方向性の検討をお願いできればなというふうに思いました。以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。宿題をいただきましたので、御関係の皆様、今後どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございます。ぜひそういう観点も今後必要になると思います。

そのほか、どうでしょうか。お願いします。

○山崎委員 14 ページですけれど、便益の計測、地震時の輸送コスト削減ということで、耐震化により被災したときにも使えるということなのですが、国際ターミナル構想の中で、東京、川崎、横浜という三つの中で、被災したときというのは東京と川崎がもう使えなくなるから、代替港として仙台と名古屋と静岡になるのかというような読み方をしているのか。

東京と川崎は耐震化は進んでいるのですか。今の並びで言うと、優先順位というか、今回、耐震化は横浜がやると言われているのですけれど、この図を見ると、もう東京も川崎も耐震化をしていないので、他港でやらなきゃいけないというふうな感じで読めてしまうのですけれど、その辺のところはいかがでしょうか。

○久保田委員長 はい、お願いします。

○事務局 まず、想定している地震というのが、首都圏の南部地震というものを想定してございますので、その場合に被災を受けるのは横浜だけではなく、川崎及び東京についても、同様に被災を受けるというふうに考えているところでございます。

なおかつ、このコストの考え方なんですけども、基本的には耐震岸壁でなければ、それが全部壊れてしまうという想定に基づいて、これが壊れなかった場合と壊れた場合ということで計算をさせていただいてございます。当然、壊れた場合につきましては、川崎及び東京を含めた京浜港につきましては貨物の取扱いができませんので、代替地として他港、例えば清水あるいは仙台、こういったところの港を使うこととなりますので、その輸送コスト、あるいは時間的なコスト、こういったものを耐震強化岸壁を整備することによって

回避できるということで、コストを積み上げているところでございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、原先生、どうぞ。

○原委員 申し訳ありません、農大の原と申します。

先ほどの件について、ちょっと関連で伺いたいと思ったのですが。このコンテナの大型化ということについての予測は難しかったという御説明を受けまして、理解をしたところなのですが。このコンテナ船の大型化というのが、今までで起こってきたことが、今後もどんどん進んでいくような予測が、仮にですけれども、もし成り立つのであれば、そうするとどんどんそれに合わせて変化していかなければならないということになりそうように思うのですが。たまたまこの事業が始まってからのコンテナ船の大型化というのが特別な何か技術進化とか、何かの一つのブレークスルーがあってそうなったことなのか、もうどんどん大型化するような趨勢にあるのかというようなことについては、どのように推測できるのかということについて、御説明いただけるとありがたいと思います。お願いします。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 今の御質問でございますけれども、まず大型化の件は、ユーザーの意向が急遽、基幹航路として大型船を投入したいというニーズがありまして、そちらに対応したというのが今回のD5でございます。

一方でございますが、このプロジェクトの新本牧には18m岸壁がございます。こちらはかなり大きな船を入れられることで、今整備を進めているということです。それと本牧BCも、先ほど一部整備が終わったということで御説明しましたが、こちらのほうでもかなり大きな船を入れられるということで、大型化に関しては、今後もこのプロジェクトの中でしっかり取り組んでいくということで、今事業を進めております。

○久保田委員長 よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

そのほか、ございますでしょうか。オンライン参加の先生方、いかがですか。

○若井委員 なければ、よろしいですか。

○久保田委員長 お願いいたします。

○若井委員 群馬大の若井と言います。よろしく申し上げます。

いろいろと先生方がお話しされていた中に大分私の意見も含まれていたもので、なるべく重複しないようにコメントをしたいと思います。繰り返し、当初想定していた状況から

社会情勢が変わったことが、ある意味、予見できなかったのが主因で、当初計画を変更せざるを得なかったという、そういう筋で、その予測自体がかなり難しいということもあるし、今回の場合には、具体的なある特定の顧客の意向が大きくそういうことに関与しているので、余計にちょっと予測しづらかったというようなコメントもあったかと思います。

私もそういう状況はあると思いますし、これから、あくまでもその世界の情勢をある程度先手を打って予測を把握した上で、限られた国家予算を国際競争力を確保するために、国際港については、場合によってはいろいろ投資をしたり、あるいは選択・集中みたいなことも考えることがこれから必要なと思います。

先ほどどなたが発言したか把握していませんけれど、委員長だったのでしょうか、御指摘したことを、もう一押し私も賛成を含めてコメントをしたいのですけれども。

費用対効果の分析の基本的な考え方で、その便益の算出の際の着眼項目に国内他港への利用を回避するという、要するに国内という閉じた中をある程度想定した形でのそういう便益、これはクラシカルな方法で、そういうやり方にのっとった場合でもこのくらい便益が出るという形で数値化するというので、それはそれでいいのかもしれませんが、繰り返すちょっと御指摘いただいているように、恐らく国際港という特殊性を考えると、やはりその国際戦略という視点が非常に重要だと思われまます。

御存じのように、上海とか、香港とか、シンガポールとか、近年整備が進んで、取扱量を非常に今、急速に増やしてきた国際港湾が東アジアには近いところにたくさんあるというのは、御承知のとおりです。その大型化したコンテナ船をスムーズにさばけるかどうか、これは岸壁だけじゃなくて、バックヤードとか、果てはアクセス道路とかインフラの荷さばき能力とかもやっぱり同時に合わせて同じように整合的に拡充していかないとけないというふうに思います。今回詳しくお聞きしませんでしたでしたが、恐らくその貨物取扱い全体について、今回その主眼に挙がっているコストアップの部分以外にも、それと整合する形での附帯インフラの整備も併せてやっていくということが、今後の有効性を考えると重要なのかなという感じがいたしますし、あと、これは一朝一夕になかなかうまくいくことではないかもしれませんが、今申し上げたような観点から、国際競争力を確保するといったことの本当の意味合いを、何かある種の便益みたいな形で定量化して、そういったことの整備が有効だということを説明するために生かすことができるのであれば、何かその国内他港に利用回避するというだけでなく、海外の他国港の利用を回避するみたいな視点も、便益の定量化の中で多少考慮できる方法というのは必要なのかなと個人的

には思ったりするところです。

返す返すも、具体の顧客がこういうふうになったので、ちょっと想定が外れてこうなったといったこと自体に、個人的にはあまり敏感に反応する必要はないのかなというふうに思っています、それより大事なのは、そういうことを含めて、基幹航路からここが外れてしまうような状況が外的要因から起こり得るのであれば、自助努力でそれを最大限回避するためにはどんな先行投資をやったらいいかという、ある種のそういう経済安全戦略的な視点での施策が、こういうときの事業の適正を判断するときにも必要だと思います。いずれ国際関係が将来思わしくない状況に陥った方が一の有事のときにも、こういった重要なインフラ、あるいはその物流を安定維持するための備えとして、こういった投資が必要なんだということを、国際港という特殊性に鑑みて、ちょっと議論していいのかなというふうに思いました。

いずれにしても、どこからが不要で、どこまでが必要というのは、なかなか事業効果を一筋縄で定量化するのは、将来をどこまで見据えるかということに関わっているので非常に困難であるということは、先ほど来、繰り返されているとおりで、私もそう思いますけれども。いずれにしても、その従来型の費用便益分析で考慮できてこなかった部分がもしあるのであれば、そういったある種の国際戦略的な視点も勘案して、あわせて議論を進めていただきたいと思います。

以上、感想です。

○久保田委員長 ありがとうございます。コメントをいただきました。

もし何かございましたら、お願いします。事務局、お願いします。

○事務局 御意見ありがとうございます。ここで出している便益比というのは、あくまでもマニュアルに基づいてコストを計上しているというものでございますけれども、このマニュアルに計上できないものとして、例えば、これで雇用を確保したと、雇用を確保した場合について、こういったような効果については、マニュアル上はそれを見ていないということになっているところでございます。

それから、国際的なそのリスクのお話もございましたけれども、コロナのときに、非常に国際の物流が混乱した時期がございました。あのときに、例えば釜山港でのトランシップ、こういったことをしようとした場合に、非常に長時間の滞留とか、滞船が起きたというふうに聞いているところでございます。それがいざ開始するとなった場合に、じゃあ、その国はどこの国の貨物を優先的に扱ってくれるんですかというような問題が、恐らくあった

のではないかというふうに思っているところでございます。

やはり、そういったなかなかコストに出てこないところ、こういったリスクの面についても、本来であれば、こういった事業評価のところでは皆様に御議論いただければなというふうに思っているところでございますけど、ちょっと現状では、まだ至ってないというところでございますので、引き続き検討していきたいなというふうに思っているところでございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほか、ございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 よろしいですか。今後に向けて、あるいは、評価の在り方そのものに対して非常に前向きな御意見をいただきましたので、今後、宿題とさせていただきたいと思えます。

本件につきましては、いろいろ御意見はありましたけれども、継続という判断で委員会としてはしたいと思えますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。それでは、皆様に御了承いただきましたので、本件については継続という判断とします。ありがとうございます。

それでは、本日の審議案件は以上でございます。

■報告

・思川開発事業

(上記について、事務局から資料により説明)

○司会 ただいまの説明につきまして、御質問等あれば、お願いいたします。

○平澤委員 御説明ありがとうございます。質問ですが、こちらのダムの本体は、かなり整備が進んでいるように御説明があったと思いますが、例えば、今年の夏も水害の被害が

出ている地域がございますけれども、関東のこの辺りの地域で大雨が降ったときに、今の時点で、このダム機能を活用することは、できる状態になっているのでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。結論から申し上げますと、本体の盛り立てはほぼ終わっているのですが、このダムちょっと特殊な形式で、本体の盛り立て完了後、ダムの上流側にコンクリートの板を遮水壁として施工して、それをもって水を止めるということになっております。本体の盛り立てが完了した後、沈下を数か月待って、その後、遮水壁を施工しないと水がためられないということになっておりますので、今すぐというのはちょっと難しい状況でございます。

ただ、それらの工事が終わって、実際水をためる試験湛水の開始ができれば、ダム機能としては一応水をためられるという状況になります。その後であれば、場合によっては洪水調節も可能と思われれます。以上になります。

○平澤委員 ありがとうございます。洪水調節については、一般の国民の方々も非常に期待していると思いますので、機能を発揮できるようであれば、先行してお願いできればと思います。それから、ダムの効果について、ぜひ国土交通省関東地方整備局と連携し、一般の方々に周知をしていただければと思います。以上でございます。

○事務局 御意見ありがとうございます。事業完了前でも、できることについては、しっかり関東地整と連携しながら対応していきたいと思っております。ありがとうございました。

○司会 ほかにいかがですか。

ないようですので、よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○司会 本日の議事内容は全て終了いたしました。

最後に、その他ということで何かございますか。

○原委員 恐れ入ります。非常に細かいお願いですが、いろいろな説明の資料を拝見しているときに、もし可能であればということですが、結構古くからの事業も多いので、元号表記の後に括弧書きの西暦などをつけていただくと、何年ぐらいたっているとかということが分かりやすく、ありがたいなというふうについていつも思っておりまして、一言申し上げさせていただきます。

○司会 御意見ありがとうございます。対応可能なものについては、対応のほうをさせていただきます。

ほか、何かございますか。よろしいですか。

それでは、これをもちまして、令和5年度第1回関東地方整備局事業評価監視委員会を閉会させていただきます。本日は、御審議誠にありがとうございました。

閉 会