

No. 9

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(令和6年度 第2回)

一括審議案件に対する意見等

【事業名】 日高港塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業	(再評価：一括審議)
委員からの質問	質問に対する回答
P.6 貨幣換算しない効果（定性的・定量的な効果）は第2回事業評価委員会で再評価を行う他港湾（大阪港・舞鶴港）においても同様に発現されるものか。	ご理解の通りです。
P.4 周辺においてバイオマス発電所の稼働が見込まれているが、本事業の事業期間延長によって影響はないのか。	現在残事業として残っているのは泊地の浚渫であり、-10mで暫定供用しています。当面、発電所稼働時に就航する船舶は現在の水深で支障ないため、事業期間延長による影響はありません。将来的に利用船舶が大型化されるまでには事業完了する見込みです。
P.3 他事業との調整による事業期間延伸はよくあることなのか。	一概に言えないものの、事業期間延伸の理由となる他事業は令和5年6月の台風2号にて被害を受けた地域における緊急性の高い事業であり、そちらを優先することとなりました。
P.5 輸送コストの削減の図を見ると、陸上輸送距離が短くなることでコスト削減となっているが、図に記載の日高港背後圏とはどこか。	資料に記載している木質ペレット・PKSは一例であるが、そちらについては、P.3の水色着色箇所のバイオマス発電所を陸上輸送先に設定しています。また、その他の貨物については、和歌山県の紀中地域を設定しています。
P.5 海難減少便益について、日高港が整備されない場合は他の港に避泊可能なのか。近隣の下津港にも避泊可能であれば、便益22.8億円は大きいように感じる。	避難港である由良港や和歌山下津港にも避泊が可能であるが、由良港や和歌山下津港だけでは避難泊地が不足するため、日高港において避難泊地を確保することで、マニュアル上、海難減少便益を見込めることになっています。
P.5 海難減少のための避難泊地の確保について、日高港ではまだ避難泊地は確保できていないのか。	防波堤の整備は完了しており、避難泊地は確保できています。
P.5 海難発生数のグラフに示されている「田辺」は日高港沖のことを指しており、避難泊地の整備が海難発生数の減少に寄与しているということか。	日高港周辺の海難発生数を示しており、直接的な効果は分からないものの航行する船舶の安全性に寄与していると考えています。