

近畿地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度 第1回）

議事録

日時：令和元年8月1日（木） 15：00～17：30

場所：大阪合同庁舎第1号館 第1別館（3階）304共用会議室

【委員長】 それでは、審議に入りたいと思います。

■足羽川ダム建設事業

【委員長】 それでは、意見を求めたいと思います。いかがでしょうか。

事業費がおおむね3割増えているということで、多分国民の目はそこへ行くのかなと思いますが、この監視委員会として何か確認しておくことがあれば、いかがでしょうか。

1つ私のほうから確認しておきたいんですが、この河川事業にかかわらず、事業が進捗していく上でだんだん情報が集まってきて、それで、それに対応していくということで費用についても上振れしたり下振れしたりすることがあることは、これまでのほかの案件の審議なんかでもいろいろ指摘されています。社会経済条件の変化については、これも毎回確認するのですが、当初の計画を策定したときに、まず将来予測をして、それで、その将来予測と、それから現時点での違いがあれば、それは何かというところを見るというのが私は基本かなと思っていました。

事前の説明を伺っていますと、将来の予測というのはなかなか難しいので、計画策定時点の現状を基本とするのであるというご説明をいただいて、ちょっと誤解があるのかもしれませんが、そうした場合に、もちろん上に振れる場合も下に振れる場合もあるかと思いますが、基本としてはその時点での最善の技術をもって予測をするということが必要ですので、予測しづらいから現状のままとするというのでいいのかどうかということについて、考え方をちょっと整理したいなと思っています。

【事務局】 現在私ども、特にダム事業、河川事業につきましては、「治水経済調査マニュアル」という、これは国土交通本省で策定されたマニュアルに沿って将来のこの事業の効果などを見込むとされてございますけれども、先ほど委員にご紹介いただきましたように、その将来の資産の想定は、この中でも「重要な要素である」と指摘はされていますが、「それを具体的かつ合理的に設定することは現時点の知見では困難であるため、基本的には現状の資産の状況が将来も変わらないと想定せざるを得ない。」とも指摘されてございます。

このマニュアル自体が平成17年4月に策定されているものでございます。それから大分時間も経過してございますので、それが今後どう対応できる状況になってきているかということは、今後の課題として、引き続き、国土交通省、今回はこの治水の話でございませけれども、検討されていく課題ではあるのかなと認識してございます。

【委員長】 何か補足されることはありますか。

【事務局】 その「治水経済調査マニュアル」も、今、本省の中では検討の俎上にはのぼっているような状況なので、ちょっとそれを見させていただきたいなと思っております。

【委員長】 私が懸念していますのは、確かにその17年時点あるいはその前にしても、現在の技術水準ではなかなか難しいんだということになっているかもしれませんが、逆に言うと、アカデミアのほうからすると、相当精密に予測もできるようになっているという実感もあるわけなんですね。そうした場合に、マニュアルでそうなっているからということが何か金科玉条のようになって、そこで思考停止してしまうと困るなど。もし何かあったときに、あれは最善の知見をもって判断した結果ですかと言われたときに、仮に訴えられたときに勝てるのかなと懸念するところがあります。思い過ごし過ぎかもしれないですが、そういったときにそれに対してきちんと説明できるような根拠を持って、それこそ随時見直して、できることはきちんとやっていますと根拠を持って言えるような体制をとっておいていただきたいなと希望いたします。これはこの案件だけではないと思っております、ぜひお願いしたいなと思っております。

【事務局】 ちょっとだけ補足させていただくと、治水対策の場合、どういう浸水のおそれがあって、どういうところに人口が増えていきそうだからということは、きめ細かに見ていく必要があるかと思うんですが、それは各流域の特性に応じてきめ細かにやっていくという部分だと思うんですが、この事業評価は、ある意味個別の事業を評価しているという側面もありますけれども、全国でやっている事業を同じ物差しで統一的に評価するというので、ある意味優劣ではないですけど優先度合いを勘案するという側面もあろうかと思うので、ちょっとそういう意味で同じマニュアルに沿わざるを得ないと申し上げましたが、ここの事業展開を考える上ではきめ細かにというのはおっしゃるとおりかと思いません。

【委員長】 というよりは、むしろ統一的な物差しを随時見直していく必要があるのではないかという趣旨でお願いしたつもりです。ありがとうございました。

【事務局】 わかりました。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

【委員】 費用便益分析ってするときに、幾つかやっちゃいけないと習ったことがあったとっていて、そのうちの1つがインフレーションの考慮と税金の考慮だったと思うんですが。今回のところで消費税の話もそうだし、このデフレーターを書いてあるけど、別にこれが費用増加の原因だというわけでは多分ないんだろうなとってはいるんですが。だから、この資料の表現は、誤解を招くような書き方になっているのかもしれないなと思うんです。

まず、事務所サイドに聞くとすれば、21ページのこの社会的要因と書いてあるところに何でこういうデフレーターみたいなのが書いてあるかと。これが例えばあたかもこれのデフレーターが上がったから単価が高くなっていて費用が増加したかのように見えるけども、本来費用便益分析をやるべきところは、同じユニットの労働が1つのユニットであって、インフレによって労働単価が変わったことは費用便益分析に反映すべきでない。このために、単価そのものは多少変わってきていても、それは何年価格ということで統一することで評価されているはずなんですよね。そこがちょっとよくわからないなと思ったわけです。

だから、何年価格に対してどれだけ費用が増加しているのかと、まずそういう議論をされているかということで、総費用というのは、過去のものを戻してくるときにデフレーターを使うわけだけでも、そのデフレーターを使ったときにほんとうはこれぐらいになりましたということなのか、それを言うておられるのか、そうでなくて、単純な合計費用が増えているところとこれを比べて書かれているのかとか、そこがちょっとわからないという1つですね。

それからもう1つは、さっきの税金、消費税が上がりますから費用が増えますという議論をされましたが、これはマニュアルの問題だろうと思いますが、本来入れるべきでないと僕らは昔習ったと思うんですよ。税金はそもそも所得移転であるので、こういう費用便益分析をする際にはその部分は考慮しないでやりましょうという議論であったと思うんですが、それがいつの間にかマニュアルではそういうふうに入れなさいということになっているんでしょうかという2つの質問です。2点です。

【事務局】 ちょっとこの事業評価の資料の中に、費用便益分析というのは重要なファクターではあるんですけども、決して費用便益分析だけをしているわけではなくて、いろんな事業の必要性だとか経緯もご説明させていただいたのと同様に、事業費の変化というの

も1つの重要なファクターなので、特に今回事業費が変わったということが、5年という経過をしないまでに事業費が変わったということも1つの大きな要因なので、今回事業評価をさせていただいていますので、事業費が変わったというご説明だということです。

費用対効果を計算する上では、消費税のことはカウントしていないんですけれども、費用対効果の説明として消費税の話を持ち上げたわけでもなく、これはちょっとそういう意味では事業費の話とB/Cの話が連続して出てくるので、どこで切れているんだということが説明上わかりにくかったかもしれませんが、前半で言っていたのは事業費が増えましたというお話。B/Cの中には同じ時点での評価をさせていただいていますし、消費税も見込んでいないと、こういうことになっています。わかりにくくて申しわけございません。

何か補足があれば。

【事務局】 同じでございます。

【委員長】 委員、という説明です。

【委員】 わかりましたが、例えば、じゃ、ここで言うところの社会的要因と書かれているところで書いていらっしゃるの、要するに、これはこの事業を完了するまでに必要となる事業費だから、いつ使ったか知らないけども、どこかで使うだろう、あるいは今後使うものについては現在の単価で見積もってとか何かそういう理屈があるんですよね。言い方を変えたら、そういうところが説明されずしてこの事業費が幾らと言われても、さっきの時間の流れの中で説明されるとよくわからんなど、こうなるんですが。

それと、さっきのまだお答えいただけてないのは、このデフレータが書いてあるのはどうということですかということですが。ここについてもご説明、補足いただきたいんですが。

【事務局】 21ページのところでデフレータの紹介をさせていただいておるのも、事業費の増ということを知りやすい指標として紹介をさせていただくために参考として、物価の統一的な指数というのがなかなかわかりやすい指標がないものですから、その中でこの治水デフレータというのが1つ物価の上昇等を表現するのにわかりやすい指標かなということで紹介をさせていただいているものでございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。

ほかにご意見ありましたら伺いますが、大分時間も押していますので。

【委員】 じゃ、もう1個だけ聞いていいですか。じゃ、参考資料のところに書いてある前回評価時と今回評価時のB/Cですか、こちらの中には少なくとも先ほど説明では消費税増加分というのは入っていないんですよね。

【事務局】 はい。

【委員】 でも、矢印、社会的要因、括弧、消費税とか物価とか書いてあるけど、じゃ、ここは誤解を招くから、せめてここぐらい直してほしいんだけども。

それからあと、B/Cの計算が、例えば27年度の評価、24年のときの値を使っていますと言っているから、今のようなのは全く入っていないんだろうけども、言いかえたら費用増部分はないんだろうけども、それでも1.3なんですよね、B/Cが。

【事務局】 はい。

【委員】 ということは、今回は便益も増えているということですか。

【事務局】 はい。

【委員】 じゃ、そこもやっぱりちゃんと言わないと、これ、誤解をすごく招きますよ。同じ数字だから。

【委員長】 便益が増えている部分はおっしゃったような記憶がややあります。

【委員】 そうですか。僕が勘違いしましたか。

【委員長】 進めてください、質問を。

【委員】 だから、何かそこら辺のところ少しひっかかるんですね。だから、少し補足いただけたら大変ありがたいんですが。

【事務局】 30ページのところで、便益につきましても、市街地の資産価値ですとか、あるいは世帯数が増えたということで、その守るべき対象となる場所の価値が上がっています。

【委員】 そうか。ごめんなさい。僕が聞きそびれたんですね。ごめんなさい。きちんと書いてあります。

【事務局】 参考までに便益のほうは1.71倍ということで増えています。

【事務局】 ただ、これ、今見ていただいている30ページの総費用（C）という欄の主な要因の「公共工事関連単価や消費税率の変化などにより」と書いてあるのは、委員ご指摘のとおりおかしいので、ここはちょっと資料を修正させていただきます。

【委員】 よろしくをお願いします。

【事務局】 わかりました。

【委員長】 じゃ、その修正される一環として、今出てきました質問なり疑問について、ここでの疑問は多分国民の疑問でもあろうかと思しますので、少し整理していただいて公表していただければ、非常にありがたいと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、足羽川ダム建設事業の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲においてはおおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたしますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道417号冠山峠道路

【委員長】 それでは、審議に入りたいと思います。ご意見、ご質問あれば承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 これもマニュアルに書いてあるでしょうけど、防災面の効果が特に大きい事業のときはB/Cを出さなくていいんですか。

【事務局】 はい。B/C、効果が費用を上回ってということは確認しながらやるんですけども、必ずしもB/Cという形で表現しないこととなっています。

【委員】 逆に1を切っている場合には、その理屈はわからないわけでもないんですけども、1を超えているのにB/Cを出さない理由がわからない。しかも、この事業には、冬季の通行止めの解消など、現行マニュアルにおいても特別に工夫して参入してもいいというような記述があったのではなかったんです。僕の理解では、多分、府県なんかのマニュアルを見ていると、冬の場合の部分の通行止めの解消効果をちゃんと入れてB/Cを算出している例もある。要するに平常時だけでのB/Cを出すのと、それから、冬期間の便益を出して、それに対してウェイトをかけることもあると思うんですよ。そんなのもやられていたりもするし、しなきゃいけないということはないけども、ただ、こういうやつは意外と効果がむしろ出る事業だと思うから、何で積極的に出さないのかなと思いましたという感想ですが。もし出ているのでしたら教えてもらえますか。

【事務局】 便益をどちらかというところと控え目に出させてもらっているというところで、最低限あるような便益を計上させてもらって一定の効果がある。おっしゃるような、冬季を含めて半年通れませんが、非常に便益としては、それを数えると大きなものになるのではないかと思います。

【委員】 今聞いたばかりで、だから言えないということですね。

【事務局】 いわゆる全国統一でやるときには入っていない。B/Cが要らないというのは、

防災面とか交通安全事業だったら要らないというのが明記されているのでやらないんですけども、先ほどちょっと誤解を招くようだったので、 B/C は、1を超えているわけじゃなくて、普通にやれば多分1を切るんです。1を切るんですけど、これ、多分、書いてあるんですけども、災害時の迂回解消を含む云々ということで若干特別なことをやっていると思うので、いわゆる通常の B/C だと多分1を切るんだと思います。その際に、まず並べてみて、プラスアルファのものがあれば一応並べてもいいということにはなっているのですが、全国統一の場合には、ここに、特別な便益を足しちゃだめよとなっているので、本当はこういうやり方をやっちゃいけないんじゃないのかなとは思いますが、これがまず第一です。

もうあと1個、地域特性に応じて見せ方として見せてもいいらしいんですけども、その際にはあんまり B/C という出し方で割り算をするのではなくて、コストはもしもプラスアルファの計算をしたらこういうのがあり得るかもしれないというのを並列で並べて、ご参考までに見ていただくというのはあると思いますので、ちょっと見せ方の工夫は考えたいと思いますが、これはそういうのと、一応見せ方の工夫をしてやっているものだとご理解いただければと思います。

【委員】 じゃ、ちょっとそこ、わかるようにしてもらったほうがほんとうはフェアかもしれないなと思います。それから、やっぱり今までだったらほとんど半年止まっているようなところがあって、そこを使えるようになりますというのは1つ大きなところだということなんでしょう。そのことの効果みたいなところも、防災面の課題はわかったけど、じゃ、これができてどうなるかというところが、そういう意味では時間は書いてあるけど、何かちょっとわかりにくいかなと思ったりもするんですよ。課題があるから、これ、毎日通れるようになりますって、そういうことなのですかね。何かよくわからないんですけど、これをするとどうなるかという意味では、せっかくだったら何かその辺がわかるかいいなと思ったんですけどね。

【事務局】 承知しました。効果をこの表の中でもしっかり表現して、一般の方、皆さんにちゃんとわかりやすく書いていくということが大事だと思いますので、少し最後修正して、整理させていただこうかと思います。この効果の点もわかりやすく整理させていただきます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【事務局】 個人の、私の意見みたいなものですけど、 B/C なんか書かなくてもいいん

じゃないかと思っていたんです。あくまで9ページは参考だと思っていまして、多分、投資効果ではない要因でやる道路もあるのかなど。例えば交通安全事業もそうなんですけれども、こういう冬季通行不能の解消であったり、そもそもつながっていないところをつなぐというのは、なじみにくいものもありますので、その辺は言葉できちっとわかるように、さっきの冬季交通の解消であったりをわかるようなことをしたほうが、皆さんにとってはわかりやすいようになるんじゃないかと思っておりますので、それはちょっと工夫させていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。要は国民から見て、都合の悪いときは出さないみたいに思われるとまずいなということなんです。ですから、そうじゃなくて、これはこういう原則でやるべきものだよと。

これ、後の懇談会報告でも言いますけれども、やはり費用便益分析というのは事業評価の一部であるということと、それからあとは、インフラ整備というのは人命とか、それから社会の維持に不可欠なインフラ整備と、それから、もう少し効率的に何かやりましょうという、分けて考えるべきところがあるのであって、これは前者ですよ。ですから、この事業評価を見た人がそのことをよくわかるような形で書いていただきたいと希望します。これはそれぞれの事務所の案件として書くのではなくて、事業評価というのはそういうものなんですよというのを全体としてわかるように明確に宣明していただきたいと思っております。これはここだけの話じゃなくなります、そのことを希望いたします。

ということで、ほか、いかがでしょうか。

【委員】 何度か説明をお聞きしまして、わかりやすくなつたかなと思っています。最初、本当にわからないというか、いろいろ言わせていただきました。わかりやすくなつたんですが、事業の目的が、この資料の2ページでは安定した通行の確保と今回なっています。ただ、説明をお聞きした中では、防災の面が出てきたり、あるいは、地元の自治体のほうでは、むしろ周辺地域との交流、観光交流のほうが地元のほうの声としては出てきていたり、何か目的が変化していつているような、何かぶれがあるなという印象を持ちました。

防災の場合はB/Cが出にくいということもあって、出さなくてもいいということではあるんですが、そうした場合に、B/Cの数値を出した場合に都合の悪い数字がもし出た場合には、防災のほうに分類して、逃れるというか、事業の正当性を伝えるという格好に悪用しようと思えばできるようになってしまいますので、そういう懸念がやっぱりありま

す。出ないものは出ないかもしれない。でも、水害からこれだけの人が例えば救われるとか、資産がこれだけ救われるとか、いろいろな事業の中で方法を見つけて示して下さっていると思いますので、B/Cが出にくい場合は何らかの方法で説明ができるようなことをするなどして、効果の数値が出にくい場合はとりあえず防災の理由をつけるとか、そういうことに決してならないように、本当に防災がブラックボックスになってしまう可能性がありますので、ちょっとその辺りを、私自身は心配をしているという意見です。

【委員長】 これはこの場だけの議論じゃ終わらないことは多分ご承知だと思いますので多くは申し上げませんが、基本はこの事業評価を見て国民が疑念を抱くことがないようにしたいと、これが基本ですよね。ですから、その全体的な方針、考え方というのは、先ほども申し上げたように明確に出しておいていただきたいと思います。それを踏まえた上で、じゃ、今後どうすべきかというのは、さらに別のところで議論をする場を持ちたいと思いますので、この案件についてはここまでにしたいと思います。よろしいですか。

ほか、ぜひにというご意見があれば承りますが、いかがでしょうか。

【委員】 9ページの災害時の迂回解消という言葉ですが、この事業の場合にはもともとある道路があって、それが災害を受けて通行止めになるので、違うところに行かないといけないところが解消されると普通は多分読むと思うんですけども、ここの場合にはいわゆる普通の道路というのがまずない状態にほぼ近いので、そういう場合に災害時の迂回解消というのを実際にどう読むんだろうなというところの、これはシンプルな質問なんです。

【委員長】 その点についてはいかがですか。

【事務局】 元々ネットワークが切れている箇所ですね。

【委員】 ほとんど林道しかないわけですよね、実際に。

【事務局】 もともとないところで、今のルートとしては、福井と岐阜を結ぶのは北陸道、名神高速道路というのを想定しまして、それが災害にも被災するリスクもあると。それが冠山峠道路ができることによって岐阜と福井がダイレクトに結ばれるというところの効果を見ている。

【委員】 それは、だから、北陸道のほうの災害のことを言っているんですか。

【事務局】 そうです。北陸道の代替の効果もあるということです。

【委員長】 だから、現在ネットワークがないことによって、現状では迂回した格好になっているんですよね。その迂回しているところからが被災したときに迂回するという話で

すよね。迂回を受けることができるという意味ですので、そこは……。

【事務局】 本来あるべきところにネットワークが担保されていないので、迂回路が代替路に設定されている。

【委員】 あんまり客観的でなくて、ここにルートがあることが非常に社会的意義が高くなるのはわかるんですけど、そのときにその迂回解消という表現がなかなか難しい。ちょっとぱっと見ると難しいので、その場合、どういうストレートな表現がいいだろうかと。これはちょっと今答えなくてもいいと思いますので、また考えていただきたいと。

【委員長】 何からの迂回なのかがわかるように整理していただければと思います。

【事務局】 工夫させていただきます。ありがとうございます。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、一般国道417号冠山峠道路の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道175号西脇北バイパス

【委員長】

それでは、ご意見、ご質問あればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】 この案件に関しては、確認すべきこと、おそらく何回も今まで再評価がなされてきているわけですが、費用増が示されたのは今回が初めてということに関して質問します。この理由はこの間今のような調査はされてなかったからですか。こういう理解をしてよろしいんですね。

【事務局】 実際にこの事業を全面的に進め始めたのが29年度からになります。それまでは大体3億ぐらいの事業費で細々と続けてきたんですけども、このあたりから用地買収が全面的に解決をして、全面的に工事着手できるような状況になったということで、29、30ぐらいできっちりとボーリング調査をしたり詳細設計をして、お金がはっきりしてきたということで今回の事業費増ということでございます。

【委員】 わかりました。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、特にご質問もないようですので、一般国道175号西脇北バイパスの審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■ 堺泉北港国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 それでは、ご質問、ご意見いただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 直接的な費用の話ではないんですが、13ページに「海底浚渫窪地への埋め戻し用材として」という、その土砂を使って水環境の改善に寄与していくという一文を書いているんですけども、その工事に伴う水環境への影響って非常にいろいろな形で出てくると思うんですけども、こうした土壌を使って水改善するという以外に費用を投じている、水環境保全のために費用を使っている部分、これは何かコスト削減の提案として書かれていますよね。これは実際に行っていただいてコスト削減につながるのか、書いているだけなのか、どちらなのでしょう。実際やっていただけるのでしょうか。

【事務局】 この近くでも実際に浚渫工事などをやっておりますので、そのときに実際にこの窪地、ちょうど番号的には12番のあたり、このあたりの窪地に実際に土砂を投入するなどして有効活用させていただいております。通常こういう窪地がございませんと、我々みずから土砂処分場など、そういうもの、拡散しないような施設を別途整備して、そこに投入するという形を選ばざるを得ないんですけども、相当深い窪地、二十何メートル深い窪地となっておりますので、ここでの貧酸素水塊が魚のとれぐあいとかにもすごく悪影響を及ぼしているというご意見もかねてからいただいておりますので、そういうことを埋めるということでその貧酸素水塊の発生を防止するということでも役立っておりますし、先ほど申しましたように自社処分場とか、そういうものも整備する必要がなくなりますので、そういう点でもコストも削減も図れているというところで、一応両者達成しているという状況でございます。

【委員】 ここはもう当初より計画の中に見込んで、こういう形で土砂をうまく使うことで水環境を改善していこうというのが当初よりあったということですか。

【事務局】　そうです。大阪湾の環境再生計画というものが平成15年の都市再生計画の中で立ち上がっておりまして、その中で我々としてもこういう窪地も、ほかにもいろいろ対策はあるんですけども、その中でも窪地対策というところで取り組ませていただいております。その一環として今回この事業の中に取り込んでおるというところでございます。

【委員】　いろんな工夫はされていると思うんですけども、やっぱり港湾のほうをいじられると、どうしても海への影響というのはいろんな形で出てくると思うんですが、これ以外に何か費用を使って保全して、工事するプロセスの中で水環境の保全に配慮されている事項というのはあるんですか、このほかにもいろいろ。

【事務局】　そうですね。本件ではございませんけれども、例えば護岸ですとか、そういうところの形状を工夫することで、藻場とか、そういうものが生育しやすいような、そういう構造のものもあったりしますので、そういうものが取り入れられる場合には、そういうものも使って環境改善というものは図っているというところです。

【委員】　それは特にないとか、このご提案いただいている13ページのところが具体的には水環境の保全につながるということであるということ。

【事務局】　今回の事業では、とりあえずまずこの分につきましては、窪地対策に関してはまずやっていこうということを我々考えておりますので、ありますし、それ以外にもいろいろ、今後事業を実際に進めていく中でいろんな漁業関係者の方とかとも協議も実際にやっていくことになるんですけども、その中でいろいろ意見とかいただきましたら、それは可能な限り我々としてもできる分については対応していきたいなどは考えております。

【委員】　ありがとうございました。よろしく願いいたします。

【委員長】　ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、堺泉北港国際物流ターミナル整備事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されたいと思います。よろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】　ありがとうございました。

■日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】　ご意見、ご質問があればいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】　3ページのところに、実際これからどういうものがここに輸入されてくるのか

というところで、木質資源ということが書かれていて、上段はいわゆる地場産業ということなんですけども、後段が木質バイオマスのいわゆるバイオマス発電だということで、いわゆる外材を輸入することだと思えるんですけども、これだけ紀州のいわゆる山地のまさに山の木材をもっと使わないんでしょうかというのが素朴な質問で、そういうことも含めて、この港が実際どういう役割をしていくのかということをし少し丁寧に議論していただくというのではないかなと思っておりますけど、そのあたり、いかがでしょう。

【事務局】 まず、木質バイオマスの輸入につきましては、ご紹介させていただきますと、ヤシ殻であるとか木質ペレットをオーストラリア、それからインドネシア等から今回新たに輸入し、バイオマス発電をする予定でございます。

今お話ありました紀州材をもっと使わないのかという話でございます。いろいろな木材の事業者さんのほうに聞いてみますと、紀州材自体はあるんですけども、近年担い手が不足して、伐採から運搬し製材するまでのコストがかかるということと、あとは、安定的な品質のいい製材を供給することがなかなか難しく、コスト面も含めて外材を使っているということを聞いております。

ただ、地元の商工会議所も、紀州材を活用して、例えば中国であれば大連地方に輸出したいという意向もあり、各種取り組みが以前ありました。我々直轄事務所としても、県と連携しながら、そういった紀州材を輸出できるような取り組みについてもしっかりサポートしていきたいと考えています。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【委員】 これは九州ではかなり中国に木材輸出を始めていますよね。ですから、紀州でそういうことをやるためにこういう港の整備がまさに地元の活性化につながると。港のところが活性化するには当然大事だと思うんですけど、やっぱり地域全体が、和歌山県知事言葉もありますので、そういう観点に起爆剤になるような港整備であるということのやっぱりいわゆるアピールと、それから、実際の活用を進めていただくことを期待したいということです。

【事務局】 鹿児島であるとか宮崎はそういった取り組みも進められておりますので、我々も和歌山県の紀州材をそのようにしっかりサポートしていきたいと思っております。

【委員】 わかりました。よろしくをお願いします。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかにもご質問あるかと思いますが、少し時間も押しておりますので、これでこの審議

は終えたいと思います。

それでは、この日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲においてはおおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されたいと思います。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、これで本日の審議、報告事項について終わるということになります。ご説明もありがとうございました。

委員の皆さん、長時間のご審議、お疲れさまでした。

一旦ここで事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたりますご審議、ありがとうございました。

本日の議事録（速報版）をお配りしてございます。委員長、確認をお願いしたいと思います。

【委員長】 それでは、続けて、事業評価監視委員会審議議事録（速報版）の確認及び修正を行います。今お手元に配付されました議事録（速報版）の案についてご確認をお願いしたいと思います。何かお気づきの点、ありますでしょうか。

なければ、この速報版でご確認いただいたということにしたいと思います。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ほかに事務局から皆さんにお知らせいただくことというのはありますでしょうか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 それでは、事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 それでは、これもちまして、令和元年度第1回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会いたします。委員の皆様、どうもありがとうございました。

【議事録終わり】