

平成22年度 第1回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成22年8月30日（月）13：30～16時30分

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：

委員）玉井委員長、石黒委員、川邊委員、古田委員、松本委員、丸山委員
整備局）局長、副局長、次長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、
港湾空港部長、営繕部長、用地部長他

4. 審議案件

1) 河川事業の再評価

・信濃川特定構造物改築事業（大河津可動堰）

2) 海岸事業の再評価

・石川海岸直轄海岸保全施設整備事業

3) 道路事業の再評価

・国道8号 直江津バイパス

・国道253号 上越三和道路

・国道8号 加賀拡幅

4) 港湾事業の再評価

・直江津港 港口地区 防波堤整備事業

・伏木富山港 伏木地区 多目的国際ターミナル整備事業

・金沢港 大野地区 多目的国際ターミナル整備事業（防砂堤）

5. 審 議

1) 河川事業の再評価

■信濃川特定構造物改築事業 大河津可動堰

（委員）

可動堰倒壊・陥没時の被災イメージでは右岸堤防が破堤した場合の被害が想定されている。右岸堤防が確実に破堤するというイメージを受けるが、この被災イメージは必ず起きる想定なのか。洪水は大河津分水にも多少なりとも流れるのではないか。

（委員長）

明治時代の「横田切れ」のように破堤した実績もあり、右岸側が破堤した場合は被害額が非常に大きくなるという考え方からだと思うが、補足の説明はありますか。

（整備局）

委員長の意見のとおり必ず起こる被災イメージという事ではなく、可動堰が倒壊した場合には、右岸が破堤する可能性があり、仮に破堤をした場合はこのような被害が想定されるということで、今回の事業を実施によりその被害が軽減されるという説明をさせて頂いていま

す。

これは事業の費用便益比(B/C)を算出するためのシミュレーションで、事業の実施(構造物の改築)によって流下能力が向上するため、それにより被害が軽減されるという事を実現したものです。

(委員)

少し関連しますが、改築事業完成前後(計画規模の洪水及び戦後最大規模の洪水)でシミュレーションを行って、対応方針(原案)が出されているが、4)対応方針(原案)事業継続の記載について、大河津分水付近での破堤による被害想定、被害人口の記述があり、事業を継続して完成により、これらの被害が解消するかのよう感じる。

この事業が完成しても、全ての想定被害が解消する訳ではないので、堰の改築後も被害が残るという事を記述しないと誤解が生じるのではないかと。

(委員長)

先ほどの説明では、便益については年の平均値を出すということでやっていますよね。その点も含めて事務局の方から説明をお願いします。

(整備局)

今回の事業は改築の必要性②にあるように、可動堰の直上流部付近の一番流下能力が低いところの解消のため可動堰の改築事業をやっているものであり、それにより流下能力が向上するという効果について、B/Cを算出しています。

ご指摘のとおり、計算上100%被害がなくなるという事はないので、対応方針については、事業により被害が軽減されるというような表現に修正させていただきます。

(委員)

可動堰が倒壊した場合の想定時の被害は最初に記載されているが、改築事業完成前後(計画規模の洪水及び戦後最大規模の洪水)ではそれとは違う内容(堰の改築による流下能力向上の効果)が混在している。

今回の事業整備により、これは被害をどのくらいまで押さえられるのかをまず明確にし、それを超える場合の被害はどのようになるのかなどの整理にして欲しい。

(委員長)

今意見が出ましたように対応方針(原案)については、事業の必要性等に関する視点と対応方針(原案)との対応が少しわかりにくい部分があるというご指摘ではないかと思えます。

原案の事業継続という点では特に異論がなかったと思えますので、それは委員会としても認めることにします。しかし、今回の事業の効果と最大被害が生じるような大きな災害という2つの面があるので、工夫してまとめて頂くということでお願いします。

2) 海岸事業の再評価

■石川海岸直轄海岸保全施設整備事業

(委員)

石川海岸の主たる浸食の原因は、河川からの土砂の供給等が言われていて、全体的にはそのような事が原因であると思うが、海岸事業の記述のみで河川事業についてのコメントがないので全体的な関連が判らない。

例えば、河川からの土砂供給などを実施しているのであれば記述し、それで対応出来ないところを海岸事業で浸食対策をやっているなどの関連性が判る説明をして欲しい。

(整備局)

石川海岸の浸食箇所を見てもらうと、今回実施している海岸事業の区域内には手取川があり、河川から極力土砂を供給する形で進めています。

具体的な事例としては、上流は砂防事業を実施しており、「流す砂防」ということで、既存施設のスリット化をすとか、新設するものについても透過型の堰堤を造ることによって、平常時は下流に土砂を流す取り組みとか、下流の河川についても砂利採取を規制することにより、極力河川からの土砂供給を増やすというような取り組みを実施しています。

今回の資料では海岸の事業評価ということで、若干説明が不足していますが、取り組みとしては、海岸だけではなく河川や砂防も含めて対応をやっているということでご理解願います。

(委員長)

流域一貫の土砂管理というのがありますが、そういった考え方の基に海岸構造物と沿岸漂砂の関係があるのではないかと思います。

構造物を作ると土砂供給の流れが変わるといような事も含めて、一体として考えているという説明で理解しました。

(委員)

少し気になったのですが、石川海岸の浸食要因について記載してあるわけですので、常識的には要因となるものを取り除いたり、改善したりするのが先決ではないかと考えられます。

よって、やはり手取川から大量の土砂が流れてきたり、あるいはそれを止めてしまっているような現状を説明したうえで、海岸事業がいかに必要かというよう説明の仕方でないと、要因と取扱う海岸事業が結びつかないという印象があります。

(委員長)

その観点については、少し補足説明をして下さい。

現状としては、その要因のために対策を行っているところであるが、侵食が進んでいるというところでしょうか。

(整備局)

石川海岸の浸食要因については、河川からの土砂供給の減少、海岸構造物による沿岸標砂量の減少、沖向き標砂による土砂流出の3つが推測されていますが、定量的な把握が出来ている訳ではなく、このような要因が主に考えられるだろうということです。

石川海岸については河川からの要因以外にも、日本海側の冬期風浪などにより冬場に非常に大きな波により浸食され、かつ沖側に砂が流れていることが想定されており、このように浸食されやすい気候や地形条件を併せ持っているということで、海岸事業を実施している状況です。

(委員長)

海岸だけという視点ではなくて、それに関連した関係も考慮し、海岸事業を考えるという説明を入れて頂くのが良いという意見だと思います。

(委員)

浸食の進行に伴う越波発生イメージですが、図中で緩勾配の場合に高波が襲来して消波するという記載は、誤解を与えるのではないかと思います。

緩勾配の海岸では、消波せずに逆に波高が高くなる場合もある気がします。特に計画波の周期が14秒くらいの波になると、より緩勾配ではかえって波高が高くなるという現象も場合によってはあるので、むしろ浸食されて構造物が破壊されるというような説明を重点的にした方が良いと思う。

(整備局)

越波発生のイメージの中で、基本的に水深が浅くなると波が減衰していくということを説明する意図ですが、消波するという表現が適切でなければ修正させて頂きたいと思います。

(委員)

周期が長くなってくると、波高が高くなるという現象があるということを聞いた覚えがあるもので質問させて頂きました。

(委員長)

水深が浅くなるという現象だけを考えると、底面の摩擦が効くようになり減衰しやすくなるので、それは一般論としては良いのではないかと思います。

それと昭和44年までの浸食状況が書いてあるわけですが、従来の事業の効果と今後の部分との議論が少しわかりにくい気がします。

これまで行った事業の効果の記載があります。例えば計画を実行したときのコストとメリットをどのように考えていたのか。それが10年間経過するとこのような結果であったとか、検証出来るような資料は整理されているのでしょうか。

(整備局)

今回の資料ではそのような整理はしていませんが、事業着手以降、定期的に測量等を実施して、海岸浸食の状況等は把握しているので、そのような見地が説明が出来るのかどうかについて検討させて下さい。

(委員長)

総括としては、今回の原案は納得出来る形ですので、認めるということによろしいですが、資料については、具体的に新しい視点で少し整理して頂き、今後の議論の参考にさせて頂くということを進めていきたいと思えます。

事務局としては、少し作業して頂くということをお願いします。

3) 道路事業の再評価

- 国道8号 直江津バイパス
- 国道253号 上越三和道路
- 国道8号 加賀拡幅

(委員)

直江津バイパスの便益では、全体の事業と供用済み以外の残事業を対象に、便益の算定をしており、異なる便益の値を用いて算出しているのに対して、残りの上越三和道路、加賀拡幅については事業全体、残事業とも同じ便益の値となっている。以前に説明を伺っていると思うが、どういう場合に違いがでてくるのか。

全部供用されないと便益が発生しない場合もあると聞いたこともあるが、直江津バイパスは供用が複雑なので説明して欲しい。

また、直江津バイパスがコスト縮減の可能性についての、用地買収の実施に関する記載があるが、コストの面でどのような意味合いがあるのか。

(整備局)

直江津バイパスの場合、全体B/Cについては、平成42年度の将来交通量推計の予測に基づき、バイパスが存在しない状況の場合と全線の整備が完成した場合を想定して、便益を算定しています。

残事業B/Cについては、既にほとんどの整備がなされているが、まだ残っている事業区間について整備した場合としない場合の便益を計算して、かかる費用で割って算出しており、この他の事業についても、同じ考え方に基づき算出しています。

上越三和道路、加賀拡幅については、まだ整備されている区間がないので、残事業=全体事業になっているため同じ数値となっており、供用した区間の有る無しで残事業と全体事業で計上する便益の対象が異なってきます。

(委員長)

費用便益分析では、基準年次が平成22年となっていますが、今年度の数値を基に事業を何も整備しない場合と完成した場合とで比較をしているのでしょうか。

また、基準年次という意味も説明して頂けますか。

(整備局)

基準年次を境に整備が終了したかどうかを区分して、費用や便益を算定しています。

(委員)

上越三和道路の説明に関して、軟弱地盤対策に関しての説明があつたが、コスト縮減の可能性に関して、どのような対策を行っているか、工事の難易度が高いので国で権限代行を行っているとの事なので、それも含めて具体的に説明してもらいたい。

また、今後の事業の見通し等について、暫定2車線供用とか4車線化の整備方針が示されているが、私の理解では2車線の道路が完成形ではなかったとの理解ですが、いかがでしょうか。

(整備局)

上越三和道路については60mの軟弱層があり、単に地盤が悪いという事の他に優良な圃場がある地域であるため、軟弱地盤対策としてはDJM工法で施工しています。

また、道路盛土にあたっては、圃場を引き込む形で地盤沈下するため、きちんと管理基準で管理しながら施工を行っています。

軟弱地盤対策としてはDJM工法で施工していますが、現地で試験を行いながら改良ピッチや材質を検討し、コスト削減効果が最大となるよう対応を行っています。

国では類似する上新バイパスの軟弱地盤対策の施工実績も有しているため、国で実施する方が効果的との考えから、権限代行の1つの要因となっています。

上越魚沼地域振興快速道路の全体計画については、交通量の見直し等により一部区間の八箇峠道路については2車線で見直しを行ったところではありますが、上越三和道路については全線4車線の計画で進めています。

(委員)

それでは費用便益分析も4車線で行っているのでしょうか。

(整備局)

費用便益分析については、上越三和道路については、全線4車線の計画で平均18,700台の計画交通量となっており、4車線で費用便益分析を行っています。

(委員)

あくまでも個人的感覚ですが、上越三和道路にこんなに多くの交通量が利用するのでしょうか。4車線が本当に必要なのかと感じます。

(委員長)

何か推計についての前提条件等を説明してもらえば良いと思います。

どういう範囲の車がこれを利用するのかという事ではないでしょうか。

また、特別な利用状況等(例えば観光等の要因)があるのでしょうか。

(整備局)

計画交通量の平均18,700台ですが、並行する現道の国道253号の交通量が約13,000台程度です。またほぼ同様の位置に並行する県道が3本あり、交通量はそれぞれ5,000台から8,000台で、これらのお大半が上越三和道路を利用するという交通量のシミュレーションになっています。

(委員)

費用対効果算出資料の感度分析で、交通量が9,800台~20,600台とありますが、変動ケースが±10%ですので、変動幅が大きくないのでしょうか。

費用便益比についても1.4~1.6となっていますが、感度分析を行う前は1.2であることから、1.2を中心とする幅ではないのでしょうか。

(整備局)

9,800台から20,600台というのは、IC間の多いところと少ないところの交通量を示したものであり、残事業を対象にして±10%の感度分析を行っているものです。

(委員)

上越三和道路が整備された場合でも、現在の国道253号はこのまま残るという理解でよろしいでしょうか。

それと便益を考える時に、現在の上越三和道路区間の7kmを評価対象とすると思いますが、調査区間とか計画路線を含めた、全体の上越魚沼地域振興快速道路全線の効果による便益は見込む必要はないのでしょうか。

また加賀拡幅ですが、東側の小松バイパスの4車線化事業中との記載もありますが、工事も進んでいるので、加賀拡幅だけでなく小松バイパスも含めれば、なお一層の走行時間の短縮等が図れますが、そのような事も便益に反映されるのでしょうか。

(委員長)

現道との関係がどうなるのか、予測については他の部分が完成している影響をどう見るかということですかね。

(整備局)

現道の国道253号については、上越魚沼地域振興快速道路が完成しても、生活道路として利用者がおりますので、残るといことです。

上越魚沼地域振興快速道路の目的としては、広域的な地域の連携強化・活性化、冬期も含めた安全性確保や命の道など多様な目的があり、通過交通も乗ってきます。

便益を算定する際の考え方ですが、平成42年時点で関連する全ての道路が出来ているという前提で推計するので、三和から魚沼間の全線が完成している想定で推計しています。

加賀拡幅についても平成42年時点では小松バイパスも全線4車線で完成しており、加賀拡幅の評価をするにあたっては、加賀拡幅が完成の有無を条件に便益を算定しています。

(委員)

上越三和道路の費用対効果算出資料の感度分析ですが、残事業の費用便益分析はまだ始まったばかりで、用地買収費用を先取りして差し引いただけですので、あまり算出する意味はないと感じる。まだ始まったばかりなので、事業全体の費用便益比を中心に議論されるべきで、感度分析も事業全体の1.2を中心の幅となるべきである。

効果的な道路整備なら、最初から4車線で整備を進めるというのが私の考えですが、現在の経済状況で公共事業を減らしていくときに、結論のある話しではないと思うが費用便益比が1.2という数値で、このまま4車線で整備を進める事には疑問を感じる。

用地買収については4車線分を進めていると思うが、個人的には2車線道路を作るのは好ましくないと思っているが、2車線で早急に整備することも地域のためになり、費用対効果も上がるのではないか。

(委員長)

結論はそれぞれ事業に関しては県知事等からも要望もあり、事業継続についてはよろしいかと思います。将来の需要推計では周辺の道路が繋がっている前提で行っていますが、場合によっては需要の推計が満足されるのか否かかなり差があると思われるので、必要によっては、対象路線も4車線の計画を2車線に振り替えるなど進捗に併せて幅を持った代替案等を検討する必要がある。

(委員)

新潟県知事の意見については、事務局でどのような解釈をしているのでしょうか。

(整備局)

知事から、このような意見を添えて回答するような指示があったと聞いております。

その真意は知事に聞かないとわからないのですが、私どもが実施する道路事業、河川事業、港湾事業など、新潟県に負担金を頂いている全ての事業に関して、年2回総括的に説明させて頂いており、その際に優先順位とか個々の事業の必要性についてのご指摘を頂いており、そういった流れのなかで、今回につきましても全体の優先順位ですとか総合交通体系という視点が大事だという主旨でこの表現となっていると理解しております。

4) 港湾事業の再評価

■直江津港 港口地区 防波堤整備事業

■伏木富山港 伏木地区 多目的国際ターミナル整備事業

■金沢港 大野地区 多目的国際ターミナル整備事業

(委員)

直江津港整備事業の対象は防波堤だけでしょうか。

費用便益比が1.2.3という非常に大きな値が出ていて、防波堤整備の費用に対して便益の方の釣り合いがとれていないように思うのですが、いかがでしょうか。

(整備局)

事業は防波堤整備のみであり、沖の防波堤2500mと第3東の660mが該当します。便益は直江津港で防波堤を整備してLNGを直接受け入れた場合と、整備せず最寄りのLNGの受け入れ地である新潟東港から直江津港までの間を輸送した場合のコストの差分を計上しています。

(委員長)

この事業のなかで埋め立て地の造成など、一連の施設整備はどのようになっているのでしょうか。

(整備局)

背後地の造成は発電所や受け入れ基地をつくる目的でそれぞれの企業が行っています。

岸壁についても、企業専用岸壁となっており、帝石や東北電力などの事業者負担で行っています。

このため、公共事業としての評価は防波堤の整備のみに着目してB/Cを算定しています。岸壁や土地の造成については、発電所とかLNG受け入れの全体計画のなかで位置づけられているものであり、切り離した形で評価をさせて頂いています。

(委員)

本件は火力発電所とLNG基地を作るための岸壁であって、東港の輸送距離を代替として便益を算定するのではなく、火力発電所とLNG基地整備も便益対象として評価しなければならないのではないのでしょうか。

港湾整備の費用便益分析マニュアルに基づき算出されているのだと思いますが、その結果が1.2.3となっても説得力がないと思います。対応方針(原案)のところでもそのような記述が一切ありません。

電源開発の効果(便益)は、電源開発計画などで算定されていると思いますので、それらを踏まえて、直江津港における火力発電所を作る理由や効果を整理すべきだと思いますが、いかがでしょうか。

(委員長)

エネルギーの安定供給の点や日本海側に整備するメリットについては、少し資料では触れられているとは思いますが、いかがでしょうか。

(整備局)

今回の発電所の立地は、国のエネルギー基本計画に基づき行われています。

日本海側からの代替輸送路の確保の面において意義は大きいものだと考えています。

一方で、エネルギー政策と協調しながら事業を進めていくという事も港湾整備の役割と理解しており、事業評価マニュアルに基づき新潟港との代替港で計測している事についても全く意味のないものとは思っていません。

(委員)

直江津港は99%が整備済みで、説明について残りわずかなので完成を図りますという整理であれば判るが、全く新しいものを整備するような説明となっている。

また、港湾整備についてはいろいろな整備内容によって評価をどう捉えるかが違うと思うが、金沢港と伏木富山港の整備内容についても、全体事業の便益の中で残事業を評価を行うのか、供用済み区間や未整備毎に個別に評価を行うのかが気になる。

例えば、残事業が全体事業よりも小さくなる場合もあるが、この点が行き過ぎると残事業を止めたらという評価になるが、伏木富山港については87%進んでおり、早く整備して次に移るとするのが良いと思う。それについて、もう少し説明頂きたい。

(整備局)

伏木富山港の費用分析については、内港維持の浚渫費用の削減がプロジェクトのなかで大きな便益を占めており、輸送コストの削減効果というのは比較的全体の便益の割合に対して小さくなっています。

既に10m岸壁や7.5m岸壁および14m岸壁を暫定12mで供用しており、その効果については既に見込んでいます。残事業評価については、残りの14m岸壁の増深効果や、防波堤の延伸によるRORO船の定期就航の効果となりますが、その部分の便益が少ないところもあり、全体よりは低い結果となっています。

(整備局)

金沢港については、防砂堤整備だけあり、費用便益については残事業についても全ての防砂堤整備が完了した時点から便益が発生するという事で計上しています。

ただ、防砂堤の事業なので少しずつ延伸するだけでも効果が全く出ていないわけではないと考えており、実際には途中の整備段階についても埋没を低減する効果についての検証は行っていますが、今回の評価では途中段階での便益の計上は行っていません。

(委員長)

延伸途中での計測はしていないということですか？

(整備局)

推定で計算した結果はありますが、実績としてどのくらい埋没が進んだかと言うことについてはデータを持ち合わせていない状況です。仮に途中段階の便益を考慮して試算すると全体事業のB/Cは1.7となります。

(委員長)

そういう意味では、防砂堤の計画はある意味では経緯を見ていれば所定の効果が期待できるので、今後、判断をされていくということによろしいでしょうか。

(委員)

直江津港の場合、先ほどの委員の指摘に関連してですが、費用便益分析というのはプロジェクトが何なのかということを設定して、そのなかで費用と便益を測っていくという事になると思います。

しかしこの場合は、企業合理化促進法に基づいて国が受益の範囲において、事業者から負担をもらったうえで国とか県が費用を出していくことになっています。

要するに一般的にエネルギー港湾整備事業は、国が費用便益分析で計算する場合は、岸壁整備は事業者が造成しているので、評価対象外とし、残る防波堤整備のみを費用便益分析の対象と判断している。LNGでエネルギーを作るのは全体ではなくて、国が係わる港湾施設の部分についてのみ費用便益分析を行うことが、全国的にも一般的なケースということで理解すればよろしいのでしょうか。

(整備局)

その通りです。

(委員)

専用岸壁を誰が整備するかというのは費用便益分析を行う時に関係ないんですよね。船が入ってくるには岸壁は必要なのであって、少なくとも専用岸壁の費用は入れないと理屈は合わないと思います。

(整備局)

港湾整備の場合、同じような施設でも、公共で整備したり、企業が整備したりするものが入り交じっています。

そのような中で、公共投資として港湾施設を整備する時に、その施設整備における公的負担とそれにより得られる社会的メリットを比較し、公共投資した部分のB/Cを分析する事が基本です。

例えば、通常であれば防波堤も公共でやって、岸壁も公共でやると全てコストにカウントします。一方、公共で整備した岸壁の上でも、実際に物流を機能させるためには、民間の関連業者の車両等施設もあり、民間企業が港湾の公共施設を利用して、個々の企業活動を行い、料金収入によって回収しています。

その中で、ある種の公益性に鑑みて、公的に支援する部分について、それによって得られた社会的な便益が費用に見合うものであるかどうかという事が、港湾の場合のB/Cの考え

方になります。

特に今回の事例は民間で整備する棧橋等がかなり大規模な施設であり、企業合理化促進法に基づいて一定の基準に基づいた上で、支援を行うかを慎重に審議して行っておりますので、結果として考えると、公的支援の部分だけでB/Cを算出するという整理せざるを得ないかと考えております。

(委員長)

全体を考えるとこのような事もあり得ると思うのですが、この場合は整備順番で考えると考えやすいと思います。埋め立てを行い専用岸壁を整備したが、船が泊地に荷物を置きたいときに、防波堤がなければ安定的な荷役作業が出来ません。

極端に言うと非常に大きな土地に大きな施設を計画して、防波堤は大きいのを作って下さいと言うのがいいのか、中間規模の施設を作って中間規模の防波堤というのが全体としては最適なのかという議論はあり得ますよね。その部分も議論するためには論理的には全体を考えた計算をしておかないと議論出来ないということだと思います。

(整備局)

そういう意味で、電気事業者やLNG事業者は基本的には民間事業者なので、民間の企業判断のなかで決めているわけですが、エネルギー供給に係わる事業と今回審議している港湾整備での支援は密接不可分な関係になっているので、全体を意識しながら頭を整理していくのは必要だと思います。

(委員)

事業そのものではなく、あくまで費用便益分析の方法に関してなんですが、防波堤の全体事業費の724億円の半分を国と県で負担し、残りの半分以上を事業者が負担しているわけですので、費用の724億円の中に既に事業者の負担が入っているわけです。

専用岸壁まで船が出入りするようになるには、事業者整備分も必要なので、やはり一体として費用便益分析をするのが正しいやり方だと思います。

(整備局)

御指摘については大変良く判りますが、直江津港の場合、この様な費用便益分析を行うことが本当に意味があるのかと思っております。事業の継続の理由についても、B/Cの投資効率については一切触れずに、先ほどの法律に基づいて事業を実施することだけ記載しておりますので、B/Cの議論については、この港湾に限っては参考値扱いとして頂ければと思います。

(委員長)

そういう意味で委員から指摘があった輸送コストの削減により便益を算出するという手法は、プロジェクトの主旨から違っているような面もあると思われる。

(委員長)

それとこれは前から申し上げている事ですが、伏木富山港と金沢港については、浚渫土砂

が便益なり事業全体の中で、非常に大きなファクターになっています。

それである意味では漂砂の関係で、港湾の建設が外部に対してどのような影響を与えるかという外部経済的な考察が入っていないわけです。

ここで防砂堤を整備し金沢港で止めたら、砂を待っている海岸があるとすれば、そこには砂が行かなくなるという心配があるわけです。

その外部経済への影響というものが将来的な課題としては残っているように思います。

(委員長)

審議をまとめますと直江津港の港口地区については、プロジェクト全体をどう考えるかという議論がありましたが、対応方針（原案）は先ほど整備局が補足をされたように、特にB/Cは理由に挙げておらず、意見にも出ているように既に99%の進捗率であるとか、電力供給に関連する法律の枠組みで行われているということで、原案を承認したいと思います。

伏木富山港については、外港設備への機能のシフト、管理経費の削減、大型船の利用ということで、地域産業の発展や国際競争力の強化ということが記載されていますが、この理由で妥当であるということによろしいと思います。

金沢港大野地区については、防砂堤ということで、航路埋設を軽減させるあるいは途中経緯を見ても、埋設浚渫が軽減されているという事ですので、原案どおり承認したいと思います。