

## 令和6年度第4回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和6年11月19日(火) 午後2時00分から午後4時36分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議21

### 3. 出席委員

委員長 内山 久雄 (東京理科大学 名誉教授)

副委員長 中村 英夫 (日本大学 理工学部 土木工学科 教授)

委員 (名簿順)

朝日 ちさと (東京都立大学 都市環境学部 教授)

押田 佳子 (日本大学 理工学部 まちづくり工学科 准教授)

知花 武佳 (政策研究大学院大学 教授)

茶木 環 (作家・エッセイスト)

### 4. 審議会に付した議題

(1) 令和6年度第4回事業評価委員会評価対象事業に関する意見交換及び検討等

- ① 元町港前浜地区離島ターミナル整備事業
- ② 三池港沖ヶ平地区離島ターミナル整備事業
- ③ 御蔵島港里浜地区離島ターミナル整備事業
- ④ 神湊港底土地地区離島ターミナル整備事業
- ⑤ 東京港 品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ⑥ 新海面処分場護岸整備事業 (東京港新海面処分場予定海域)

### 5. 議事の概要

(事務局より議事進行について説明)

○事務局 本日の議事進行につきましては、内山委員長がオンライン出席のため内山委員長より中村副委員長にお任せしたいということですので、以後、議事進行について中村副委員長よろしくお願ひ致します。

(1) 令和6年度第4回事業評価委員会評価対象事業に関する意見交換及び検討等

- ① 元町港前浜地区離島ターミナル整備事業
  - ② 三池港沖ヶ平地区離島ターミナル整備事業
  - ③ 御蔵島港里浜地区離島ターミナル整備事業
  - ④ 神湊港底土地地区離島ターミナル整備事業
- (上記について、東京都から説明)

○副委員長 ご説明ありがとうございました。4件について一括してご説明をいただきました。ご質問など挙手の上でご発言いただければと思います。

○委員 9ページ何度もご説明いただいている整備なしとありの比較ですが、上のだと例えば4億8,100万の差が物資輸送コストの削減になるということじゃないですか。これだと481ですよ。それが1個前の何百億になるのはこれに何がかかっているのですか。

○東京都 1年あたりのコスト縮減便益になっていて、岸壁とか防波堤ができれば静穏度が向上するということになりますので、できた時点から50年分積み上がっていくということになります。

○委員 50年分を積み上げたのが、これになるということですね。わかりました。三宅島の説明で、最初に来島者の7割が船舶を利用しているということですが、5ページ見るとずいぶん来島者数の割に船を降りている人が半分以下な気がするのですがなぜ7割なのですか。

○東京都 三宅島につきましては、貨客船が着く港が3つあります。三池の他に阿古漁港と伊ヶ谷漁港にそれぞれ着いていて、それで1/3ぐらいになっています。

○副委員長 その他はいかがでしょうか。茶木先生。

○委員 八丈島視察をさせていただきまして、具体的な状況についても大変勉強になったのですが、八丈島を例にとりますと、ここは特に厳しい気象条件・海象条件というところで孤立しがちだったり、生活がしにくかったりという中で、この島の玄関口が安定的に運行することが非常に住民の方々の心の安心や平穏など、本質的なところに関わってくると感じています。

その中で少しお伺いしたいのですが、評価対象とあがっている以外に1島2港だったり、2突堤だったりというところで就航率の記載がそれぞれあった方が

良いかと思いました。例えば季節変動などのご説明が少しあった方が分かりやすいと思っています。また、それぞれの港は玄関口となります。八丈島の神湊港の待合所が住民の方と観光客の交流拠点になっていて、他の島の港でもそういう機能があるのかどうなのかというようなところ、お伺いできればと思います。

○東京都 就航率の関係につきまして、今回説明した資料に入っていないので、中身の細かい資料の方には入っていきまして今後資料の見せ方について参考にさせていただきます。

あと、船客待合所の神湊につきましては、神湊町が部屋を使って朝市、物産をしている所とかもあります。他の港についても、例えば神津島港、元町港も同じように町の方たちが物産をしたりとか、そういう部分があるので、船客待合所も乗降客の人達だけではなくて、にぎわい創出ということでも活用されていることはあると思います。引き続きそのような整備をしていきたいと考えてございます。

○委員 是非、そういうことも少し入れていただくと、この港湾整備の意義が更に広く理解されるように思いました。

○委員 3つあるのですけれども1つは需要予測のデータで先程、三池港であれば5ページのところで出ていたものですが、船舶乗降客数の方はコロナの期間を除いたことになっていて、観光客と関わらない定常の利用というのはあると思うのですが、観光の部分がやはり変動が大きかったりするかと思うのですが、その辺りの識別をどういうふうにするのかと、そこの中身の部分がどうなっているのかを教えてくださいたいのが一つです。

特にその定常利用のところの代替の手段がないということで非常に必要度が高いと思うので、そういった種類のもの、必要度の余裕が違うものとの性質の違いをどう考えたらいいいのかというところの観点でお伺いしています。

あと、三池港については先程3つあるとお話があったのですけれども、他の所に比べて全体が減っている時に三池港が増えたり、他の所よりも港と島全体の数字が連動していないような気もして何かあれば教えてくださいたいと思います。

例えば平成30年度、令和元年度のところの来島者数は減っているんですけども、三池港については減っていないというところがあるんです。細かいですけども、それが2点目です。

もう一つは大島の元町港の方で、コスト増のところ、設計波の見直しというのがあったのですけれども、それは基準の変化があったのか、それとも個別の見直

しだったのかを教えてくださいいただけます。

最後にコスト増の要因で、コスト縮減の情報があるのですが、物価上昇だったり、ワークライフバランスだったりということで全体的にコスト増が見込まれるケースが公共工事全体で増えていると思うのですが、特に海の中のものだったりすると、人の確保が大変だったりとかがある気がしていたのですが、そのあたりは記載記述として見込まなくて良いのかというところをお伺いしたいです。

○東京都 2点目の三宅島の中でも三池港の変動があるじゃないかというところだと思うのですが、年によって波の状況とかも変わってきているので年によっては三池港が4割着く場合もありますし、2割になったり、3割になったりする場合もあるのでその着く率が全体として他の港を使う割合とかが年によって結構変わってしまうというのが現実的なところですね。なので、三池港の使用の割合が減っていたり、増えたりすることがあります。

○委員 特に特別な条件ということではなくて、この海域の条件であるということですか。

○東京都 年によってそういう事があります。3つ目の元町の設計波の見直しですけれど、これにつきましては計算方法が新しくなってきたりするので、計算手法を見直したりより精緻な波の高さを導いたりそういうシミュレーションをしています。あとはデータにつきましても、より蓄積していくので蓄積したものをシミュレーションに入れてやっていくことで、より精緻な計算ができるということになり、そういう見直しを行っております。

3つ目の物価の上昇に関連して建設工事にも、ということもあると思うのですが一応我々も理解できる範囲でコストには計上しているということはありません。

○委員 コスト増の数を特記するほどではないということですか。

○東京都 それぞれの場所ごとにわかりやすい特徴的なところを書いたので、物価の上昇というのでも全体的にかかっているんで、あえてここでは書いてないというだけで、ただ物価上昇というのは当然みんなにかかっているところで、今回については各港の特徴的なところだけ書いてございます。

○委員 分かりました。費用対効果の値が大きく変わってきたりした時などに

書いてあることが多かったと思うのですが、そこまでの影響はなかったというふうにみなしているのでしょうか。

○東京都 実際は結構あると思いますので、今後また再評価の時点でそういうところが顕著であれば書いていくようにしようと思います。

○委員 わかりました。前回評価時点によって、そのあたりの条件も違うかと思うので書く必要があれば記載されてあった方がいいと思います。

○東京都 ありがとうございます。1点目のところですが、三宅の三池港につきましては、5ページの令和4年度の値としてはこの緑の線の来島数の方ですね。全体で35,000人になっていて、その内訳としては観光客が28,000人で定常利用が7,500人という割合で定常利用はそんなに変わらず、観光客が増減しているという状況になっています。

○委員 わかりました。観光の産業として、需要の性質が違うので情報としてはあったほうが分かり易いかなというふうに思った次第です。

○委員長 今年の8月に八丈島に視察させていただきましたけれど、八丈島は国立公園の一部を構成していることを改めて知らされました。

その頭で今日の説明を聞かせていただきましたけれど、少なくとも関連する計画の中に国立公園であるという、つまり自然公園法に基づく公園計画があるという国立公園の計画というのは関連する計画には全く入っていないという事に気が付いたのです。つまり自然公園法は、国立公園を規制する法律ですけど、そのうたい文句は自然保護が必要という事と自然保護ばかりしていたら駄目だからつまり誘導と規制ですね。誘導というのは人がいっぱい来るような誘導策をとるという事と、他方で乱雑な事をやっちゃって自然保護を念頭におくと、こういう事が法律の趣旨です。今回4つの島の自然公園法による関連計画がないのは不思議に感じました。

便益の中に利用客の増加を含めるか含めないか凄く難しいとは思いますがコロナであろうと旅客が減るという事は、国立公園としての利用価値を下げる事なのでそういう観点で八丈島、三宅島に比べて大島の港湾には欠けている様な気がして、是非とも自然公園法による国立公園計画との整合を図りつつ事業を推進していただきたいと思いました。質問ではなく感想です。

○東京都 自然公園法に関してですが、自然公園法の区域と港湾は隣接してい

るのですけれど、自然公園法にはかかっている状況になっています。

○委員長 国立公園に指定されているのは一島ではなく一部分であって、今のお話では港湾区域にかかっているから関係ないでしょと聞こえるのですけれど。国立公園側と協議が必要でいくら国立公園の指定地ではなくても、ここは国立公園であるという感覚で港湾整備も必要ではないかとの趣旨で発言しました。

○東京都 わかりました。ありがとうございます。参考にさせていただきます。当然、国立公園と隣接している所なので、一緒に協同しながら整備を進めていこうと思っております。

○副委員長 最初の元町港ですけれど、3 ページ目に全体としては昭和 61 年からという計画期間ですけれど補助事業の採択としては平成 12 年からお書きになられています。

公共事業評価は基本的に国が補助を継続して、つけたかつかないか定期的な判断になるのですけれども、平成 12 年以前も別の補助事業としてやってこられて継続しているのか、別事業としてあって平成 12 年から今回評価対象事業が事業採択されてスタートしているという理解だと思うのですが、その場合に費用なりを昭和 61 年から計算するというあたりがその趣旨に合っているのか分からなかったの、評価対象事業とは別の事業でやったのをここに加えてみるというのが事業評価上どういうことになっているのかわからなかったの、教えていただければというのが 1 点です。

2 点目は、チェックシートを前回と比較して見ております。チェックシートの方には、地元調整に時間を要しているということがこの元町港について書かれているのですけれど、差し支えなければどのようなことが問題になっていて、その解決の見通しがどうなのかということをお伺いできればということです。

それから御蔵島ですけれど、この写真で岸壁-7.5m 東という残事業になっている所は次のページ左側の赤い岸壁が残事業でも残っている所ですけれど、その先の白い波線が何かというのを教えて頂いてもよろしいでしょうか。

あと、これもチェックシートを見ていますと最後の対応方針を書くところに、前は小型船舶について輻輳を緩和する必要があると書いてあるのですけれど、今回無くなったというのは、その部分の整備が完了して、残事業という意味ではもうなくなったという理解でよろしいでしょうか。

○東京都 1 点目は後でご説明します。2 点目の地元調整ですが、隣に漁協さんがありまして環境配慮した港湾整備を進めてくれという、そういうものの調整

で時間を要したというところがございます。

御蔵島の白い点線はこれが今の計画の先の構想という意味で点線を書いているものです。小型船舶については、もう完成しているのでなくなっています。

1点目、非常に分かりづらい表現となっているのですが、元町港は都の事業評価制度に則って評価し始めたのが平成12年ですが実際は国の補助を貰って昭和61年から工事自体もやっております。実際プロジェクトの目的自体は一緒に、国の評価もマニュアルに基づいて都の方もやっております、国の方にも合わせて提出させていただいております。

それと評価年次、採択年次がずれているだけでプロジェクトの評価が変わってくるというのはおかしな話ですので、今回記載としては都の事業採択年次を記載させていただいておりますけれども、国の事業評価のプロジェクト期間、昭和61年からというものに合わせて、B/Cを算出させていただいておりますのでこういった記載となっております。

○副委員長 わかりました。ありがとうございました。要するにプロジェクト単位というか全体なんだけれども、予算としてはいくつかに、例えば場所で分けたりしてやっているけれど、評価としてそこは一体ものだろうという、そういう評価の手順が国としても、国と共通で都が同じ考え方でやっておられると、そういう理解でございますね。

あと、地元情勢についても横の漁業の方々との調整というのは、当然あるかと思えます。当然毎年、或いは定期的にご相談しながらだと思っておりますけど、特段それで工事が止まって、毎年苦勞しているということではなくて、しっかりと漁業の方々との調整しながら進めているという認識でよろしいですか。

○東京都 その通りでございます。

○副委員長 わかりました。どうもありがとうございました。

○委員 白点線の御蔵島の3ページのところで、なぜこの白の部分は今回一気にできないのですかというのと、逆に白の部分だけやるのは何かB/C難しそうな気がしたのですが、どうでしょうか。

○東京都 事業として、まず岸壁を造って定期船が停まれるようにするところまでを今の事業範囲として考えていて、プロジェクトのラインとしては、そこまでを今回は考えているということです。できればその先に防波堤を造ることでさらに静穏度が良くなるので、そうすると就航率が上がってくるのでそれで経

過していけば便益も上がってくると思っています。

○委員 なるほど。わかりました。

○副委員長 プロジェクトで見るから、これだけのB/Cじゃなくて、全体のB/Cでまた見るような形ですね。ありがとうございました。

○副委員長 そういたしましたら、ほぼ質問等出尽くしたようでございますので、4件一括して対応方針は継続ということで出てきておりますが、原案通り継続という形で宜しゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○副委員長 特段ご異議なさそうですので、継続という形で決定とさせていただきます。

⑤ 東京港 品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業  
(上記について、東京都から説明)

○副委員長 ご説明どうもありがとうございました。それでは、ご質問等ございましたら、ご発言をお願い致します。

○委員 確認です。岸壁が高くなって、水深が深くなっていて両方あるのでしょうか。

○東京都 岸壁の高さは既存通りになってございまして、水深を深くする計画でおります。

○委員 水深が深くなる。そうすると、関係あるかどうか分からないですけど、今気候変動で海面上昇が70数年で、平均60cmということが想定されていますけれども影響はないですか。

○東京都 実質的な影響としては、私どももまだ把握をしてないところでございますが、実はこちらの岸壁自体は、例えばキティ台風といった過去の本当に大きい台風と同様の規模の台風が来た場合に、水没の可能性が元々ある所でございまして、都民の方をお守りする防潮堤のラインは、埠頭の背後に設置してござ

います。気候変動による海面上昇については、恐らく全国的な対応としてはまだ十分に考慮されていないと思います。

○委員 なるほど。防災の観点で言うと、防潮堤があるのですけれども、私むしろ懸念しているのは、船が上がってきますよね。海面が上がると場合によっては上手く着かなくなると岸壁も上げてあげないと上手く荷物が上げ降ろしできないという場合を聞いたものですから。その辺は段階的に今後上げていくのか暫く様子見なのかというそこですけれど。

○東京都 異常潮位ではなく、普段の潮位の高さについての質問と理解しました。

現状では、通常時の海面が明確に上がっているという話はまだ聞こえてきておらず、また、将来的にどう対応するのかについても私ども把握はできていない状況でございますが、現状はこの状態でと考えてございます。

○委員 おっしゃる通りで、私も別の委員会で聞いていますけれども、今上がっているかどうか、よく分からないみたいですね。やはり地盤の変動もあるというのはありますけれども、とは言え 2100 年に 60cm というのが多分我々扱っている目安にはなっているので先といえば先ですけれど、50 年ぐらいの規模の B/C を検討している観点から言うと、防潮堤の話はまた別にしても岸壁の高さも少し気にしておいた方がいいのかなという程度です。

○東京都 わかりました。ありがとうございます。こちらについては私共もアンテナ張っていきたいと思います。

○委員 今までお話を伺いして、この事業についてだけではなく、事務局にお伺いした方が良いかもしれないですが、この評価の表し方、形式として先程の離島の時にも、国立公園との関係がありまして、今回もこの案件についても、地域防災計画、計画との関係をどういうふうに見せていったら良いのかということですので。

今の再評価の様式だと、関連計画の変化も変更はないということで社会経済情勢との変化のところでそれを書くようになっているのですが、事業全体の事業の位置づけですね。上位計画が何で、関連計画が何で、というところの情報が先にあった方が良いのではないかと思います。確かそういう形で計画を記載するような様式になっている事業評価制度も多いかと思います。

理由として一つ考えられるのが定性効果の考え方で、定性効果をいわゆる多

様な効果をどういうふうに表示していくかという時に、その一つの指針が上位計画への貢献というところで、その事業の費用便益で表せないというような方向性になっているかと思えますし、すごくリーズナブルなあり方だと思えますので、どういった計画が関連して上位にあるかというところは、情報として示した方が良いのではないのかなというのの一つです。

もう一つの観点は気候変動などで計画がよく変更されるといいますか連動して色々変わってくることが多いので、そういった意味でも関連計画、あるいは上位計画の情報を分かり易く示しておいた方が良いのではないかなというふうに思いました。

○事務局 どうもありがとうございます。おっしゃる通り、確かにそういうところを書く欄が今ないことから記載するよう検討していきたいと思えます。確かに各局で作っている計画もありますし、都全体の計画もある中で上位計画についてしっかり書いていければと思っています。貴重なご意見ありがとうございます。

○委員長 質問が2つありまして、先程2024年問題でお話に出ましたが現実にトラックのドライバーが足りなくなっていて、陸上トラック輸送から海上輸送に転換しているだろうと思われるのですが、数字で表れているのでしょうか。

2点目が7ページの便益として「船舶大型化による輸送コスト削減便益」ですが、もし今後の傾向として2024年問題が継続して陸上トラック輸送が海上へ転換する事になると、この輸送コスト削減便益の中にトラックから排出するCO<sub>2</sub>の削減効果は結構大きいのではないかと思うのですが、そこまで便益にカウントする方針であるのでしょうか。

○東京都 陸上から海上への転換が数字上に表れてきているかということですが、こちら実は「2024年問題」と表現される通り、今年から始まった規制による影響がかなり大きな部分を占めておりますので、現状まだ数字として把握しているものは残念ながら持ち合わせておりません。しかし、全体の予測としては、その他の輸送手段についても同様、大きくシフトされていくだろうと考えてございます。そのため、回答としては、現状は数字を持ち合わせておりませんが、想定をしているということになってございます。

次の船舶大型化によるCO<sub>2</sub>の削減に伴う便益というご質問についてです。CO<sub>2</sub>の削減効果は確かに予想されてございますが、金額換算はされてないので、便益には入っておりません。ただ仮に、トラックによる輸送をすべて船舶に切り替えると、大体80%のCO<sub>2</sub>排出量が削減されるという試算結果を把握してございます。

○副委員長 ありがとうございます。それでは出尽くしたようでございますので、品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の対応方針についてお諮りをしたいと思います。原案は継続ということでございますけれども、原案通り継続ということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○副委員長 継続で決定をいたします。ありがとうございます。

**⑥ 新海面処分場護岸整備事業（東京港新海面処分場予定海域）**  
(上記について、東京都から説明)

○副委員長 ご説明ありがとうございます。それではご質問等ございましたらお願いします。

○委員 大変重要な事業であることはよく認識しておりますし、良く分かりました。2個ありまして、1点前回はもう最終の処分場だということは伺っていきまして、でも今回Fを追加したということは、ここに関してはまだ面積が広がっていく可能性というのはあるのでしょうか。それとも、もうFが本当に最後ですか。島が大きくなる可能性があるかどうかというのが1点目です。

○東京都 今回Fブロックを追加させていただきました。なお、右下のEブロックは、今回の評価に含まれていませんが、今後の事業進捗に合わせ、Eブロックを追加する時期がくる予定です。

○委員 そうするとここは最後ですけど、これの最終形というのはまだ見えないという理解で良いですか。それともこのEが本当に最後ですか。

○東京都 新海面処分場としての最終形としては、このEブロックが最後になってくると考えております。

元々、Eブロックを含めた新海面処分場としての全体形は、港湾計画等で決められており、航路の関係とか港湾区域の関係でこの形が決まっているというところがございます。

当初、実は全体で事業評価を第一回やったというふうに聞いているのですが、あまりにも事業期間が長すぎるので、埋立状況を見ながらブロックを実際

に必要性に応じて足していこうということで、ブロックを追加してきているというふうに聞いております。

○委員 良く分かりました。どんどん状況に応じて足していっていきらないなと思っていたのです。だから全体計画の内側ではやっていて、新たに次々ピースが増えていっている。そういう理解ですね。非常に良く分かりました。

もう1点がこの便益が増えた理由は良く分かったのですが、この新たな土地の造成というのがあるのですけれど、これいつ使えるのだろうかというのがある、一応これはベネフィットなので何年からこれを使えるようになるのかというのがお金に効いてくる気がするのですがここ算出方法を教えて頂けますか。

○東京都 Fブロックについて、埋め立て処分が完了しないと土地として使えないというところがございますので、処分計画等でどれぐらいの土が入ってくるかっていうところを想定し、埋立完了後、実際土地としての価値が出てくるということで算定をしております。現在価値化をして評価をしているということになります。

○委員 この埋め立て処分の完了見込みまでということになるのですか。何年後になるのですか。

○東京都 埋め立て処分ですが、なるべく減量化し、処分場の延命化を図ろうと考えております。実際の埋め立て処分がいつ完了するかについて、公式な我々の見解としては今後の経済動向やリサイクル施設の進展と不確定な要因があって、正確な見通しは困難ではあるのですが、色々な前提をつけながら50年以上というところでお答えさせて頂いております。事業評価する際には、設定として何十年と設定しないといけないのですが、概ね50年以上というところではあります。

○委員 先ほどの港湾の方で50年と聞いていたので50年以上のものは入らないのかと思ったのですが50年後でも大丈夫ですか。

○東京都 新海面処分場については、埋め立て処分がどうしても長くなってきますので、50年後分以降についても計算をさせて頂いております。ただし、現在価値化すると、どうしてもすごく小さい額になってきます。そういうやり方をさせて頂いているところです。

○委員 ありがとうございます。

○委員 8ページの便益のところ、「新たな土地の造成（資産の創出）」で前回のチェックリストよりも金額が増えていると思いますけれど、この増えた分についてFブロックの分はどのように考えればよろしいでしょうか。

○東京都 今回費用も増えていますが、便益も増えているという状況がございます。前回1.5から2.0になってございまして、先程最初大きく全体で評価しているというところがあります。それをブロックごとに整備を進めていますが、当初の時から、配布資料ですと浚渫土の「東京湾外への処分コスト」という6ページ、便益の計算が3種類あります。1兆円と大きな数字になっていますが、最新の積算基準や単価を適用して今回計算を実施しております。

見ている項目としては同じですが、いろいろ物価も上がってきたり、最新の積算基準や単価を適用して計算をやり直したり、それが少し大きくB/Cの数字に影響しているというところがございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員 ご説明ありがとうございます。

前回のご説明でも議論を見ている、遅れれば遅れるほどB/Cが下がっていくのですけれど、でもそれが悪いことではないという、一旦もう必要と見込んだからにはB/Cが1を超えているという情報は大事かと思うのですけれど、ただ事業の本質としてはゴミを減量すればするほど、処分量が減って行って、ということですね。事業完了が遅くなってB/Cが小さくなっていくという事かと思うのですけど、そういう理解でよろしいですか。

○東京都 おっしゃる通り、実際土砂を処分することによって便益が出ますので、それが先に行けば行くほど現在価値化する時には、便益としての数字は小さくなっていくというのは間違いないと思います。

○委員 分かりました。先程の資産価値も発現するのが先送りになればなるほど小さくなっていくということですね。

何かそこがやはり普通の事業と違って表現も難しいなと思うのですけれども、それは4ページのゴミ処分量実績がどれぐらい予想よりも少なくて済んだかというところの不確実性と言いますか、予測との乖離に依存する部分があると思うのです。通常はその予測と乖離したら、余り良くなかったという事にな

るのですけれど、この場合には予測との乖離が良い情報になる部分もあると思うのですが、この予測の乖離というかこの実績は予測と比べてどのくらい乖離、凄く下がっているものなのか。例えばFブロックの次、Eブロックが要らなくなるというレベルではないですか。そのあたりはどうでしょうか。

○東京都 そういった点では、乖離として確かに発生しているといったところがございます。何割といったところまでは手元にありませんが、例えば建設発生土とか浚渫土の土砂系であれば、令和元年度ですと計画 120 万 $m^3$ に対して 84 万 $m^3$ とか、数字として乖離は確かにございます。その乖離がEブロックを整備しなくていいことになるのかという事につきましては、今後も廃棄物や浚渫土砂等は発生してきます。埋め立て処分のペースとしては遅くなってきますが、いつかはいっぱいになってしまうため、いつかは必要になってくるという事になってきます。そういった点でFブロックを今回追加したのですが、例えばEブロックについてはその状況を見ながらEブロックの着手について考えるといったことが必要になると考えております。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

実績との乖離の部分というのが発現してくる便益に関わってくるところもあるので、そことの関係が表現するのが必要かなというのと、あと便益が小さくなるのが悪いことではないという意味では例えば、公営住宅だと1を下回っても良いよというような基準、運用があるかと思うのですが、今は2.0ありますし問題はないですけれどその必要性の方のウエイトが大きいということかと思しますので、その便益との関係というのはどこかの段階で整理して示す必要があるかと思えます。読み流してしまうと、定性的効果の方でそれを表現しきれてないといえますか、通常の事業に定量効果と定性効果が補完的にあるように読めてしまうのですけれど、逆をいっている部分があるので少し今後表現の仕方に工夫が必要かなと思ったところです。

○東京都 ありがとうございます。今頂いたご意見を定性的な効果のところ  
で表現していくというところ、次回以降に考えさせて頂ければと思います。

あと、前回の時も埋立処分場を長く使っていく事は良い事なんじゃないかっていうところで、B/Cの算定にうまく反映できないかといったご意見をいただき、国へも伝えてはどうかという助言をいただきましたので、国の方にもお話を  
入れさせて頂きました。

全国の他の処分場でも基本的にはマニュアルに沿って、同じ便益項目を見て  
いるようです。現時点で、延命化することの便益を上手く数値化する方法は確

立してない状況にあります。ご指摘、ご意見頂いた内容につきましては、定性的効果の書き込みのような形で今後対応させて頂ければなと思っております。

○委員 それで思ったのは先程の話で定性的効果のところ、他の計画への寄与、関連計画への寄与というところがもしきちんと評価できるとそのゴミ減量の方の他計画の目標に寄与しているというようなところで、もしかしたら表現しやすくなるかもしれないなというふうに感じました。

B/Cは難しいということも現段階でわかりました。ありがとうございます。

○委員長 2つ質問があります。1つは、5ページ目に護岸壁の絵があるのでですけど絵を見る限り、この護岸は重力式ですか。重力式護岸だと地震時に壊れるのではないかと。だから杭を入れなければいけないかと、素人的な見方ですけどまずこの重力式護岸で大丈夫かと。これから起こるであろう地震に対して、阪神淡路のように重力式護岸が崩れてしまいましたけれど、そういう事が起こらないかどうか心配で、それが1つの質問です。

それから2つ目は皆さんが再三再四おっしゃっている事なのですが、7ページになりますが、新しく土地ができるということで、それを資産創出額と称して、7,617億円計上されているのですが、面積を見ると合計で379.9万㎡、だから約380万㎡の新しくできた土地の資産価値が7,600億円というふうに読めるのですが単純に言うと平米あたり20万円くらいですよ。東京湾のこういう所に新しく土地ができてそれが平米20万円という事はないのでは。場合によっては平米200万円ぐらい市場価格としては出るのでは無いかと。だからここで言っている資産創出額は一桁違うのではないかと、これも素人的に言うとそういう事ですが。

言ってみれば、最終処分場を造るプロジェクトですが、別の言い方をすれば東京湾に新しく土地を造成するプロジェクトと言えないことは無いので、その割には安いなと感じがするのですが、原単位をどうやって出したのかなと疑問です。

最後に土地ができる便益を費用便益分析では1,900億円くらい見積っていますけど、それはどういう考え方で一年間の便益をどう見積ったのか。

合計すると3つの質問ですが、よろしくお願いします。

○東京都 まず一点目の護岸の構造について、資料の中で表示している護岸の構造が、延命化の方法を説明する為の資料となっております、実際の護岸についてですが、委員長おっしゃったように、ケーソンを使った重力式護岸もございしますが、ケーソンの下は支持地盤の-40m程度まで地盤改良をして、その上

にケーソンを置いているといった構造です。

あと重力式護岸以外にも、鋼管矢板式護岸もあります。やはり 40m 程度、鋼管矢板を支持地盤まで打ち込んでいます。最新の設計基準で設計し、整備を進めてきています。

2 点目の土地の価格ですが、おっしゃる通り平米約 20 万円で計算をしています。

今回の事業評価対象となっている新海面処分場の直ぐ上側に中央防波堤内側という土地があります。そこはもう一般利用されていて、その評価額を我々の局で持っています。それを使って算定しています。

実際、東京港における土地の需要としては、コンテナ埠頭など、コンテナを置く所がひっ迫していたり、倉庫群も林立していたり、ご指摘の通り色々な物流関係の引き合いはあるかもしれませんが、この B/C を算定する上では直近の評価額を使用しています。

3 点目のご質問につきまして、この 7,617 億円は実際の B/C の算定をする際に資料の中では 1,946 億円となっています。先程も質問の中でやり取りさせて頂いたのですが、埋め立て処分が終わって土地として使えるのが、何十年後になってくるため、7,617 億円を現在価値化すると 1,946 億円になってしまうこととなります。

○委員長 現在価値に換算したということですね。

○東京都 そうなります。

○副委員長 ありがとうございます。それでは出尽くしたようでございますので、対応方針についてお諮りをしたいと思います。原案は継続ということでございますが、原案通り継続ということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○副委員長 それでは原案通り継続で決定をいたします。それでは本日予定いたしました審議案件はこれで終了でございます。進行を事務局にお戻しいたします。

(事務局より今後の日程等について説明)