

交通政策審議会港湾分科会 第12回事業評価部会

平成31年3月7日

【事務局】 定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会港湾分科会第12回事業評価部会を開催させていただきたいと存じます。

委員の皆様方には、午前中からの方もいらっしゃるかと思いますけれども、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

まず、資料の扱いでございますけれども、現在弊省のほうでは省を挙げてペーパーレス化も進めてございまして、本部会におきましても、ペーパーレス会議を施行させていただきたいと思っております。次回以降はさらにペーパーの削減に努めてまいりたいと考えておりますので、ご理解いただければ幸いです。

タブレット端末の操作方法につきましては、既にご説明させていただいておりますので、操作方法を書いた説明書の配付をもって省略をさせていただければと思います。

紙ベースの資料もあわせておつけしていますが、そちらには会議資料一覧をつけておりますので、操作端末の不明な点でありますとか、資料の不足がございましたら、お申しつけ頂ければと思います。ご確認いただければ幸いです。

よろしゅうございますでしょうか。また不足等ありましたら、会議の途中でもおっしゃっていただければと思います。

それでは本日は31年度予算に向けた港湾整備事業における新規事業採択時評価につきまして、ご審議いただきたいと思います。所要時間につきましては、おおむね1時間半程度を見込んでおりますので、よろしく願いいたします。

続きまして、委員の出席状況をご報告いたします。現時点で委員7名中6名ご出席いただいております。交通政策審議会令8条に規定されている定足数である4名の過半数に達していることを、ご報告させていただきます。

それでは、開催に先立ちまして、港湾局長の下司よりご挨拶を申し上げます。

【下司港湾局長】 午前中に引き続きのご審議をお願いすることになりまして、申しわけございません。長時間ではございますが、よろしく願いいたします。

今回の事業評価部会でございますが、31年度予算案、現在国会のほうでご審議いただ

いておりますが、この中で、港湾整備事業における新規事業候補として5つの事業をエントリーをいたしてございます。

5つございますが、1つはコンテナ関連で横浜港、それからクルーズ関連で下関港と那覇港、バルク関連としまして苫小牧港と伏木富山港、この5つの事業でございます。このうち、クルーズの2件につきましては、別途「官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾」という位置づけもございますので、別途そちらの手続きも同時並行で進めさせていただきます。

3月1日に、この官民連携の手続のもとで新たに那覇港と下関港を選定いたしました。本日のご審議の結果も踏まえまして、さらに港湾法に基づく国際旅客拠点形成港湾として、今後、国土交通大臣による指定を行いたいというふうに検討を進めてございます。

今回、審議事項の候補として挙げました5つの事業につきましては、これらの考え方のもと、関係する港湾管理者や民間企業とも連携を図りながら、しっかりと進めてまいりたいというふうに、私ども考えておる事業でございます。

本日、先生方の忌憚のないご意見を拝聴したいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 記者の方に申し上げます。これより議事に入りますので、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

それでは、議事に入らせていただきたいと存じますので、小林部会長、司会進行のほうお願いいたします。

【小林部会長】 それでは早速ですけれども、議事に入らせていただきたいと思います。

本日は、平成31年度予算に向けた港湾整備事業における新規事業採択時評価として、5件につきまして逐次ご審議いただきます。

それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】

計画課事業企画官でございます。まず資料1でございます。本日もご審議いただきます新規事業候補につきまして、港湾政策の中での位置づけなどについて、ご説明させていただくための資料でございます。

1 ページ目は、新規事業候補5件の位置でございます。

2 ページは、事業の概要を紹介しております。国際コンテナ戦略港湾政策として、横浜港において、国際海上コンテナターミナルを再編整備する事業、クルーズ拠点として下関

港と那覇港において、クルーズ船専用ターミナルを整備する事業、そして地域の産業競争力強化のため、苫小牧港と伏木富山港において、バルク貨物を扱うターミナルの機能を強化する事業でございます。

3 ページでございます。主要港湾政策と新規事業採択の経緯をまとめております。国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、復旧・復興、クルーズ、地域の産業競争力強化の5つの政策の柱に基づき、近年各事業に着手してまいりましたが、本日お諮りしますのは、4年ぶりとなります国際コンテナ戦略港湾の柱、それと平成29年以降3年連続となりますクルーズの柱と、毎年着実に進めております地域の産業競争力強化の柱のもとの事業となります。

それでは、特に国際コンテナ戦略港湾とクルーズの柱につきまして、事業にかかわる状況をご説明させていただきます。

4 ページでございます。世界各地域の主要港湾におけるコンテナ取り扱い個数は、この15年間で3倍と増えてございます。

5 ページでございます。我が国におけるコンテナ取り扱い個数につきましても、15年間で1.5倍と増えてございます。

6 ページをごらんください。コンテナ船の大型化の進展は著しく、現在就航中の世界最大級のコンテナ船は、2万1,000TEU級となっております。なお、今週日曜に、我が国においても、1万9,000TEU級のコンテナ船が入港し、横浜港南本牧において、荷役作業を行ったところでございます。

7 ページをごらんください。近年、船社間のアライアンスの再編が進んでいましたが、現在は三大アライアンスに集約されているところでございます。

8 ページをごらんください。近年、コンテナ船の大型化の動きと相まって、基幹航路に大型コンテナ船が投入されると、ほかの航路に投入されるコンテナ船も順次大型化するカスケード現象が起きています。

9 ページをごらんください。8 ページまでにご説明したような状況を踏まえ、我が国においては、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的に、国際コンテナ戦略港湾政策として「集貨」「創貨」「競争力強化」の3つの政策を展開してきているところでございます。

10 ページをごらんください。国際コンテナ戦略港湾政策につきましては、成果があらわれ出しているところでございます。具体的には、例えば神戸港においては、平成7

年の阪神淡路大震災以降、長年にわたって平成6年に記録した292万TEUを超えていなかったところですが、平成29年にその記録を超え、平成30年も294万TEUと過去最高を更新したところでございます。また横浜港においても、平成29年以降北米航路2航路、中南米航路1航路が新規開設するとともに、今月にも平成28年から休止となっていました欧州航路が寄港再開する予定となっております。

11ページをごらんください。ここからはクルーズをめぐる動向を紹介しております。2017年における世界のクルーズ人口は、10年前の約1.7倍、特にアジアは約3倍と急増しました。こうした中、訪日クルーズ旅客数も、2017年まではウナギ登りに増加していたところですが、去年は踊り場となりました。

12ページをごらんください。訪日クルーズ旅客の太宗は、中国発のクルーズなのですが、去年はそのクルーズが減少したのです。グラフで、各クルーズ船社が中国市場に投入するクルーズ船の旅客定員規模を示しておりますが、近年、中国のクルーズ市場の急拡大に伴い、各社が配船を急増させ競争が過熱した結果市場が軟化し、2018年は調整局面に入ったものです。各社の計画によれば、2019年も調整局面が続きますが、2020年からは再び中国市場へクルーズ船の配船の増加を計画しています。

13ページをごらんください。2019年以降建造されるクルーズ船の隻数を紹介しています。このうちアジアに8隻が配船される予定です。また配船先が未定の船が39隻あり、成長著しいアジア市場へより多くの新造船投入の可能性もあります。

14ページをごらんください。国土交通省は平成29年に港湾法を改正し、官民が連携して国際クルーズ拠点形成していくための制度を創設しました。

15ページをごらんください。本制度に基づき、昨年までに7港を港湾法上の国際旅客船拠点形成港湾に指定してきたところでございます。昨年の10月から12月にかけて第3次の募集を行いまして、今月の1日に下関港と那覇港を港湾法上の指定に先立ちまして、官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾に新たに制定したところでございます。

16ページ目以降は、政府の計画や方針等に、国際コンテナ戦略港湾、クルーズや地域の産業競争力強化といったことがしっかり位置づけられているということを紹介しておりますが、説明は割愛させていただきます。

個別の事業の説明に入ります前にご紹介いたしますが、参考資料の2でございまして、本事業を採択することについての各港湾管理者からのご意見を添付してございます。個別の説明は割愛させていただきますが、各港湾管理者からは、それぞれの事業について早期

に着工してほしいという強い要望が寄せられております。

それでは、資料の2-1-1に基づきまして、横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業について、ご説明させていただきます。

1 ページをごらんください。事業概要でございます。国際戦略港湾の横浜港におきまして、コンテナ船の大型化や今後の貨物量の増加に対応して、新本牧ふ頭に水深18メートルの岸壁を有する新たなコンテナターミナルを整備するとともに、本牧ふ頭の既存コンテナターミナルの改良を進めるものでございます。事業期間は平成31年度から43年度、総事業費は3,100億円を予定しております。

2 ページをごらんください。本事業の意義についてご紹介したいと思います。今般、新本牧ふ頭に新たなコンテナターミナルを整備することで、本牧ふ頭、新本牧ふ頭、そして南本牧ふ頭をコンテナ取り扱い機能強化エリアとして形成していきます。また大黒ふ頭については、横浜ベイブリッジをくぐれない12万トン級以上のクルーズ船も受け入れられますが、PCC船が集積する自動車取り扱い機能強化エリアとしていきます。そして、ベイブリッジより内側の内港地区は、クルーズ船受け入れ機能強化エリアとして、より一層の魅力的な港町づくりを行っていきます。本事業はこのような競争力強化と賑わい創出のための、横浜港のグランドデザインの実現のための最後のチャンスであるといった意気込みのもとで、コンテナターミナルの再編整備事業を展開していくという意義のあるものでございます。

3 ページをごらんください。京浜三港のコンテナ取り扱い数の推移を紹介しています。2009年にリーマンショックの影響で後退がありましたが、2017年には811万TEUと初めて800万TEUを超えました。なお2002年から2017年までの15年間の年平均伸び率は、2.7%となっています。

4 ページをごらんください。ここでは、東京港における海上コンテナ取り扱いの課題を2点挙げております。1点目は渋滞です。トラックドライバーの平均待機時間が2時間を超えるようなターミナルもあるなど、ターミナル周辺の交通渋滞や、ドライバーの長時間待機が深刻化しております。課題のもう1つは超大型船受け入れの制約でございます。羽田空港の空域制限や、海底を通る臨海トンネルの構造から、超大型コンテナ船の受け入れには制約があります。

5 ページをごらんください。横浜港につきましては、横浜環状北西線の整備により東名高速道路へのアクセスが容易になるとともに、圏央道の一部となる横浜環状南線や横浜湘

南道路の整備により、西方や北方へのアクセスが改善されます。

6ページをごらんください。東京港の課題や横浜港のアクセスの向上も踏まえ、京浜3港におきましては、東京港、川崎港の機能も引き続き維持、強化をしておりますが、超大型コンテナ船の受け入れ機能については、自然水深を生かしつつ横浜港において担うという機能分担を計画してございます。

7ページをごらんください。近年基幹航路のコンテナ船の大型化が進展しており、北米航路では2割弱、欧州航路では7割強のコンテナ船が1万TEUを超えるものとなっております。こうした中、横浜港においても、既に満載喫水で水深18メートルが必要なコンテナ船が入港した実績があります。

9ページをごらんください。横浜港に投入される既存航路でございますが、大型化が進んでおります。例えば下にありますが中南米航路でございますが、これまで投入されていた9,000TEU型から1万1,000TEU型への大型化がなされている事例がございます。

9ページをごらんください。横浜港ではリーマンショック後コンテナ取扱い量が低迷する厳しい時期が続いたのですが、平成29年からコンテナ取扱い量が増加に転じました。外貿トランシップコンテナも絶対量としては多くありませんが、平成27年から29年にかけて約4倍となっており、新規北米航路の開設や欧州航路の再開とも相まって、今後コンテナ取扱い量の増加が見込まれるところでございます。

10ページをごらんください。横浜港では、道路ネットワークへのアクセスの向上に併せまして、コンテナターミナル近傍にロジスティクスパークの整備が進んでおり、一層の貨物取り扱いの素地が形成されつつあります。

11ページをごらんください。基幹航路におけるコンテナ輸送は、3大アライアンスに集約されているところですが、現在横浜港においては、同一アライアンスに属する船社が本牧ふ頭、大黒ふ頭、南本牧ふ頭の3地区に分散しており、同一アライアンスの船社間で貨物を積み替える際にふ頭間での陸送が必要となるなど、非効率な面があります。

12ページをごらんください。以上のことから、今般水深18メートル、延長1,000メートルのバースからなる新本牧ふ頭を整備し、将来的には本牧ふ頭、新本牧ふ頭、南本牧ふ頭の3ふ頭にコンテナターミナル機能を集約し、アライアンスごとに効率的なふ頭運営を可能とすることを目指しております。

13ページをごらんください。ここでは京浜港の将来貨物量の推計手法を紹介しております。

ます。輸出入別、品目別、航路別、港湾別の貨物量を過去の推移、社会経済指標、ヒアリング等を基に推計しております。結果として、京浜港全体で平成44年に1,028万TEUと推計しております。平成29年からの15年間での年平均伸び率としては、1.6%です。そして、東京港の施設能力が限界に達していることや、超大型船に対応した新たなふ頭整備は横浜港で担うことなどに鑑み、平成44年における横浜港のコンテナ取り扱い貨物量を480万TEUと設定しております。

14ページをごらんください。平成44年における横浜港のコンテナ取扱量480万TEUのうち、このプロジェクトを実施しないwithout時の横浜港のコンテナ取扱量、345万TEUを超える部分を便益対象貨物として設定しています。

15ページからは、便益を模式的に説明しているものでございます。without時には、釜山トランプ等で北米等へ輸送されることになり、with時において、横浜港からダイレクトで北米等へ輸送される場合と比べて、荷主にとってコスト増となります。withとwithout時のコストの差分を、マニュアルに基づいて輸送コスト削減便益として算定しております。

16ページは、船舶の大型化による外貿コンテナ貨物の輸送コスト削減便益を算定したものです。

17ページは、フィーダー船専用バースを本牧ふ頭に整備することで、フィーダー船の滞船解消便益を算定したものでございます。

18ページは、大規模地震時の幹線貨物輸送コスト削減便益を示しております。本事業で整備する岸壁は、耐震強化岸壁として整備しますので、震災後も国際海上コンテナターミナルの輸送機能を維持でき、without時に比べて輸送コストが削減できるものです。

19ページをごらんください。費用便益分析の概要をまとめております。B/Cが3.5、B-Cが5,793億円、EIRRが10.4%となります。

20ページをごらんください。貨幣換算が困難な効果について挙げております。例えば最初に記載しておりますように、本事業により基幹航路の維持・拡大が図られ、物流効率化による我が国の産業の国際競争力の向上が図られることに加えて、一番最後に記載しておりますように、京浜港全体で必要とされる施設能力を確保し、各ふ頭の荷繰り作業が適正化されることにより、コンテナターミナル周辺の渋滞が緩和されることなどが期待されます。

説明は以上でございます。

【小林部会長】 それではただいま説明がありました横浜港国際海上コンテナターミナ

ル再編整備事業の新規事業採択時評価につきまして、ご意見ありましたらご発言よろしく
お願いいたします。

【竹谷委員】 どうもありがとうございました。京浜港のこれからのことを考えたときに、やっぱり大規模な船が入るとか、その辺を整理しないといけないと思いますので、基本的にはこの方向だと思いますし、便益計算もきちんできていますといいと思います。実際金額にあらわれないもの、例えば荷主からすれば、やっぱりアメリカに持って行くのに一度例えば韓国に持って行くのかと、お金の話はここで出てますけれども、そのリードタイムだとかいろんなことを考えたときに、やっぱりその効果というのはここにあらわれている以上のものがあると思いますので、そういう意味でもきちんとして、ちょっと文章にしづらいかもしれませんが、そういう企業にとってのメリットなんかも入れると、よりいいのではないかなと思います。

それと、やっぱりもう1つ気になりますのが、輸出が横浜で輸入が東京だったときに、そうはいつでも荷物がコンテナとか偏りますので、その辺を本当に一体化した運用をしていかないと、それぞれが独立して輸入と輸出といってもうまくいかないと思います。それはこの話と別でいいと思うんですけども、やっぱりそこをどううまくコントロールしていくかというのが港運のポイントだと思いますので、それは意見として申しておきます。以上です。

【事務局】 1点目については、貨幣価値の換算のできないところの記述でもう少し充実させていきたいと思います。

【小林部会長】 そのほか。

【大野委員】 どうもありがとうございました。費用便益分析の基になっている将来のコンテナ需要について、過去のトレンドで伸ばされているということですが、内陸での輸送の利便性がだんだん昔に比べてよくなってきて、圏央道をはじめとした高速交通網の発展で、もっと伸びるような気もいたします。そこまで分析するだけのバックデータがどこまで整っているかによりますが、この外貨コンテナの国内の起点または終点の分布を把握されていると、その辺の交通網整備に伴う需要の増加というのも、ある程度予測できるとは思います。このあたりはいかがでしょうか。

【事務局】 まず、コンテナ貨物の発生集中につきましては、基本的には各県ベースでデータがございますので、基本的には県庁所在地に集中させた発生集中という仮定をした計算をしてございます。

需要予測については、確かに先生がおっしゃるとおり、アクセス向上によって利便性が高まる、あるいは時間が短くなれば当然増えるはずなんですけど、今回は27品目ごとにトレンドあるいはGDPとの相関とかそういったようなことで、それぞれやったものを積み上げておきまして、そこまでちょっと残念ながらできていないのですが。ただ、便益の計算をする際におきましては、時間価値というところで効いてくる。輸送コストにつきましては、便益の計算上は反映される形にはなってございます。

【大野委員】 ありがとうございます。

【小林部会長】 そのほかいかがですか。よろしいですか。

なければ次の事業をお願いします。

【事務局】 それでは、資料の2-2-1に基づきまして、下関港国際クルーズ拠点整備事業についてご説明させていただきます。

1ページをごらんください。事業概要でございます。下関港の新港地区、通称長州出島と呼ばれる地区で、クルーズ船が専用で使える水深12メートルの岸壁を有する新たなふ頭を整備するもので、事業期間は平成31年度から平成34年度、総事業費は97億円を予定しております。

2ページをごらんください。下関港のクルーズ船の寄港地という観点からの特徴を紹介しております。下関港周辺には、歴史的な観光地や「ふく」などの日本食、関門海峡あるいは対岸の門司港レトロなど多数の観光資源がございます。また下関港はクルーズ市場の成長著しい中国など東アジアに近接し、地理的優位性が高く、近年クルーズ船の寄港回数は増加してきており、昨年は減少したものの一昨年には57回を記録しております。

3ページをごらんください。下関港が官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾に追加で選定される基となった、下関市とMSCクルーズ社の共同作成による計画書の概要を紹介しております。下関港の新港地区におきまして、運用開始年の2023年において120回、目標年の2035年においては180回、5万トン級以上のクルーズ船を寄港させることが目標となっております。20万トン級クルーズ船まで対応できる岸壁を計画し、下関市はMSC社に対して、30年間、年間最大100日間の優先的な利用を認めるというものです。MSC社は新たなふ頭において、旅客ターミナルを整備することとなっております。

4ページをごらんください。事業の必要性、緊急性でございます。下関港は、国際クルーズ拠点として、5万トン級以下のクルーズ船の寄港9回を含めて、平成35年には、年

間129回のクルーズ船の寄港を計画しております。一方下関港におきましては、現在新港地区の既存岸壁に加えて、関門海峡側の東港地区と本港地区でクルーズ船を受け入れておりますが、関門海峡は潮流が速く、5万トン級以上の船舶の寄港は認められておりません。また、新港地区の既存岸壁は貨物船との利用調整の関係で、クルーズ船が利用できる日数が制限されている状況にあり、こうしたボトルネックの解消が求められているところでございます。

5ページをごらんください。本事業の費用便益分析における、クルーズ需要等の設定についてお示ししているものです。本事業を実施しないwithoutの場合は、新港地区においては、貨物船との利用調整の関係で、5万トン級以上のクルーズ船の受け入れ可能回数は94回と見込まれます。本事業を実施するwithoutの場合では、新港地区の5万トン級以上のクルーズ船受け入れ可能回数は大幅に増加し、平成35年には、年間120回の需要全てに対応できるようになります。すなわち、withのケースでは、withoutのケースで発生したであろう26回分の受け入れお断りを回避することができるようになるものです。この26回のクルーズ船寄港に相当する訪日外国人一時上陸者の増分は、8万4,525人と算定されます。この外国人一時上陸者の増加数に、マニュアルに沿って1人当たり観光消費額2万円を乗じまして、国際観光純収入を増加便益という形で算定させていただいているところでございます。

6ページになりますが、310億円が国際観光純収入の増加便益となります。

7ページをごらんください。B/Cは3.2、B-Cは216億円、EIRRは14.8%となります。

8ページをごらんください。貨幣換算が困難な効果ですが、雇用の創出や地域活力の向上が見込まれるとともに、外国人との交流機会が増加することによって、国際交流の促進が期待されるということもあるのではないかと書かせていただいております。また地域住民等による港の景観向上や、地域づくりの取り組みなどを通じた地域振興の効果、あるいは我が国のクルーズ旅行全体の魅力が向上するといった効果、さらには観光地としての地域の魅力や、知名度の向上といった効果も見込まれるのではないかと書かせていただいております。

引き続きまして、同様のプロジェクトでございますので、資料2-3-1に基づきまして、那覇港国際クルーズ拠点整備事業についてご説明させていただきます。

1ページをごらんください。事業概要でございます。那覇港の新港地区で、クルーズ船

が専用で使える水深12メートルの岸壁を有する新たなふ頭を整備するもので、事業期間は平成31年度から33年度、総事業費は110億円を予定しております。

2ページをごらんください。沖縄圏域のクルーズ船の寄港動向を紹介しております。昨年は那覇港が長崎港を抜いて全国2位となるなど、クルーズ船寄港回数上位10港に沖縄県の港湾が3港ランクインしております。昨年は西日本の港湾が総じて低調であったのに対して、沖縄については好調を保っております。

3ページをごらんください。那覇港は、クルーズ市場の成長著しい中国、台湾などから沖縄本島と平良港や石垣港といった先島、または九州に寄港するショートクルーズの寄港地として高く評価されております。また、那覇港に寄港にするクルーズ船は大型化しております。

4ページをごらんください。那覇港が官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾に追加で選定される基となった、那覇港管理組合とMSCクルーズ社とロイヤル・カリビアン・クルーズ社とのJVとの共同作成による計画書の概要を紹介しております。那覇港の新港地区におきましては、運用開始年の2022年において、108回、目標年の2030年においては205回、クルーズ船を寄港させることを目標としております。22万トン級クルーズ船対応の岸壁を計画し、那覇港管理組合はMSC社及びロイヤル・カリビアン社に対して30年間、年間最大250日間の優先的な利用を認めるというものです。MSC社およびロイヤル・カリビアン社は新たなふ頭において、旅客ターミナルを整備することとなっております。

5ページをごらんください。事業の必要性、緊急性でございます。那覇港のクルーズ需要は、実績及びヒアリングに基づく2020年代前半には400回となると推計されます。一方、那覇港においては、現在クルーズ船専用バースである泊8号岸壁と貨物バースである新港9号岸壁でクルーズ船を受け入れていますが、新港9号岸壁はコンテナ船との利用調整の関係で、クルーズ船が利用できる日数が制限されている状況にありまして、そうしたボトルネックの解消が求められているところでございます。

6ページをごらんください。本事業の費用便益分析でございますが、先の下関と同様の方法で計算をしているものでございます。

7ページになりますが、354億円が国際観光純収入の増加便益となります。

8ページをごらんください。B/Cは3.7、B-Cは261億円、EIRRは16.0%となります。

9 ページをごらんください。貨幣換算が困難な効果ですが、基本的には下関港のところと同様のことを記載しておりますが、1 点沖縄特有の話として、④の観光地としての魅力の向上のところの2 行目なのですが、特に沖縄に寄港するクルーズ船は那覇港と先島のセットで寄港するケースが多く、沖縄圏域広域の魅力や知名度の向上にもつながると書かせていただいております。

説明は以上でございます。

【小林部会長】 クルーズに関係する2 件のご説明ありましたが、いかがでしょうか。

これは昨年すごく減りまして、沖縄だけが堅調だったということですが、これは沖縄は台湾が多いからそうなったのですか。それとも中国本土でやっぱり熱は下がってちょっと去年は落ち込んだとか、どう解釈したらいいか、いかがですか。

【事務局】 産業港湾課長でございます。非常に難しいご質問で、我々も沖縄が落ちなかった理由というのはなかなか、正確に言うとかかめておりません。確かに海外から来ているお客様が多いというのは事実でございます。実は、台湾から来ているお客さんは昨年増えております。中国は減っていますけど台湾は増えている。この効果も多分この実態に反映された結果ではないかなと思っています。すいません、明確なお答えできなくて。

【家田委員】 じゃあちょっと。那覇と下関は結構だと思うんですけども、ポート2030でもあったように、このクルーズ船を引き金のように使って港湾及びその周辺の空間的質を上げていくというのに、私自身は大変に期待しているところなんですけれども、今回の那覇港のこのクルーズ船の係留する場所と下関の新港、これはあんまりそういう感じのところじゃないので、そこを強調する必要は必ずしもないんですけども、何といたらよいか、費用便益分析ではとにかく2 万円くらい使ってくれるんでないのということやってるので、ほかに手がなからこんなふうにやってみますというだけの話で、さほど信用もできないけど、かといって他にもないしなということではないですか。

ぜひそういうことから並行して調べておいたほうがいいと思うのは、今お話があったように、沖縄で多分台湾の人たちはあんまり減ってなくて増えていてという話があるのだけれど、一体寄港して何をしているんだと。こんなことしているんだよねとかあんなことしているんだよねとか、トレンドがこういうふうに変っているんだよねとか、何かそういうフォローアップ調査みたいなものといのはどういうふうに行っているのか、僕はよく知らないのですが、多分おやりになっていると思うんですけど、そういうのをしばらく続けると、この2 万円×何人だというような話とはちょっと違う、異質の評価の仕方ができる

かもしれないし、と思っているところです。

質問というわけでもないんだけど、そういうフォローアップ調査はどうやっているか、この下関や那覇に限りませんが、何か教えていただけたらありがたいと思います。

【事務局】 これまでは我々は、クルーズが来てどこに行ってどんなものを買ったりどんな観光地でどんな買い物をしたりというところは、港湾局としてアンケートを現地で調べたというのはあまりなくて、港湾管理者に地元でどういう効果があるんだという把握をしていただくようなことを各地でいろいろやっていますが、これだけ我々も拠点港としてクルーズ施策をやってきてますので、少し根拠としても継続的にそういうデータを集めて分析をして、次のクルーズ拠点のケースに役立てていきたいなというふうに思っております。

【家田委員】 ありがとうございます。力強いお言葉で、もう事後評価の時期になるようなものはあるんですけど。クルーズ船の事業では、まだないかな。

では事後評価ということじゃなくて、実情を調べるというようなことをぜひおやりになって、5年くらいのうちにもうちょっとリアリティのある表現ができたりするといいですね。やはり幾ら分の効果ということもさることながら、この後ろに定性的に書いてあるところについて、それこそストック効果と称するような事例がいろいろとストックされていくと、説得力がうんと増すと思いました。以上です。

【小林部会長】 ほかはいかがですか。

【大野委員】 これはこれで結構です。将来的には、今度外国から来る人だけでなく、日本人が外国に出かけていくという需要も増えてくると思うんです。そういったときに便益をどうやって計るのだろうかというのが1つありますので、将来的には必ずそういう時代が来ると思いますから、今から準備しておいておかれるといいと思います。

以上です。

【小林部会長】 それは積み残した課題だったんですね。出国人数はそのとおりで。

ほか、よろしいですか。それでは次の事業について事務局からご説明をお願いします。

【事務局】 それでは、資料2-4-1でございます。

苫小牧港西港区真古舞地区国際物流ターミナル整備事業につきまして、ご説明させていただきます。

1ページをごらんください。事業の概要でございます。苫小牧港西港区真古舞地区の中央北ふ頭で、かつて水面貯木場であったところを、バルク貨物を扱うための水深12メー

トルの岸壁として整備する事業です。事業期間は平成31年度から34年度、総事業費は70億円を予定しております。

2ページをごらんください。苫小牧の概要でございます。苫小牧港の背後には、西部工業基地、及び東部地域という北海道随一の大規模工業地帯が形成されております。また多くの内貿定期航路が開設され道内の流通拠点ともなっており、北海道のみならず我が国経済にとって重要な役割を果たしております。

3ページをごらんください。苫小牧港はRORO船、長距離フェリー等の拠点となっており、内貿取り扱い貨物量は全国1位です。また、外内貿合わせた総取り扱い貨物量は、北海道全体の5割以上で、また全国4位でございます。

4ページをごらんください。苫小牧港西港区の中央北ふ頭背後には、鋼材倉庫や飼料サイロが立地していること、また中央北ふ頭は、北海道道259号線と日高自動車道、および道央自動車道ともアクセスがよいことから、利便性が特に高くなっております。

5ページをごらんください。苫小牧港の課題と事業の必要性、緊急性について説明しております。苫小牧港西港の岸壁は、大変混雑しており多くの滞船が発生しています。中でも中央北ふ頭が最も深刻でございまして、平成29年には471隻の滞船、延べ滞船時間8,085時間を記録しており、中央北ふ頭の混雑解消は特に重要な課題となっております。

6ページをごらんください。中央北ふ頭では近年貨物の取り扱い量の増加に伴い、滞船隻数・滞船時間も増加傾向となっており、経済的損失が大きくなっております。恒常的なバース不足により、荷主間で1日当たり約100万円の滞船料を支払うことで、バースの利用調整を行うケースも発生している状況でございます。

7ページをごらんください。中央北ふ頭背後にサイロを有する企業が混雑のため中央北ふ頭で荷揚げができず、代わりに比較的混雑の度合いが低い勇払ふ頭で荷揚げを行い、トラックでの横持ち距離が長くなっている事例を紹介しております。このような他ふ頭から中央北ふ頭への横持ちが生じている貨物は、年間約25万トンでございます。

8ページ目と9ページ目は便益を模式的に説明しているものでございますが、本事業により、中央北ふ頭における滞船と他ふ頭から中央北ふ頭への横持ちが解消されるものでございまして、マニュアルに基づいて算定した結果、滞船コスト削減便益は年間で約3億円、9ページですが、横持ちコスト削減便益は年間で約1億円となりました。

10ページをごらんください。費用便益分析の概要をまとめております。B/Cが1.4、B-Cが24億円、EIRRが6.3%となります。

11ページをごらんください。貨幣換算が困難な効果について挙げております。本事業により、地域産業の競争力強化が図られること、中央北ふ頭のみならず他ふ頭の混雑緩和も図られること、また貨物の陸上横持ち輸送が短縮されることから、排出ガスが減少するといった効果を書かせていただいております。

引き続きまして、同じバルク系ということでございまして、資料2-5-1に基づきまして、伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業についてご説明させていただきます。

1ページをごらんください。事業の概要でございます。伏木富山港新湊地区中央ふ頭において、既存の岸壁を14メートルに増深改良するとともに、ふ頭用地の利用方法を見直すなど、ふ頭の再編整備を行う事業です。事業期間は平成31年度から34年度、総事業費は50億円を予定しております。

2ページをごらんください。伏木富山港新湊地区の概況でございます。新湊地区の背後には多くの工場等が立地しており、特に中央ふ頭は、燃料や原材料となる石油コークス、木材チップ、アルミインゴット等のバルク貨物の取り扱い拠点となっております。

3ページをごらんください。新湊地区中央ふ頭の利用状況を紹介しております。岸壁直背後は石油コークス、木材チップ、アルミインゴット等の蔵置で稠密な利用がなされております。なお岸壁については、一番右でございますが、中央1号の1バースのみが水深14メートルとなっており、その他は水深10メートル以下でございます。

4ページをごらんください。新湊地区中央ふ頭の課題と事業の必要性、緊急性をご説明いたします。石油コークスを輸入する船舶や、木材チップを輸入する船舶は、おおむね5万トン級以上の大型船である一方、中央ふ頭には水深14メートルの大水深岸壁が中央1号の1バースしかないため、混雑による滞船が発生しております。年間57隻、1隻当たり平均11時間の滞船となっております。また中央2号岸壁とその背後の木材チップヤードの間にはベルトコンベアがあり、中央2号岸壁では木材チップの荷役を効率的に行えるのですが、中央2号岸壁は水深が10メートルしかないため、現在木材チップを輸入する船舶は、まずは1号岸壁につけて木材チップを一定量荷揚げして、そこでダンプトラックで背後のチップヤードまで陸上運搬を行い、船舶の喫水を上げてから隣の2号岸壁に輸送船をシフトするといった非効率な運用となっております。

5ページは、その具体的な様子を紹介しているものでございます。

6ページをごらんください。現在中央1号岸壁で輸入している石油コークスですが、今後輸出入等が増える予定です。具体的には石油コークス取り扱い企業が北米から年間13

万トンの石油コークスを輸入し、一旦伏木富山港で蔵置し、10万トンは国内他港に移出し、3万トンを中国へ輸出する予定です。

7ページをごらんください。現在中央ふ頭の岸壁背後は稠密に利用されており、追加で取り扱う予定の石油コークス全てを中央ふ頭の岸壁直背後で蔵置するスペースがありません。このため本事業を実施しない場合は、輸入した石油コークスの一部は隣のふ頭で仮置きし、輸出をする際に隣のふ頭から中央ふ頭へ戻すという横持ちが発生します。しかしながら本事業を通して、中央1号、2号岸壁の荷役効率を上げるのに合わせて、老朽化陳腐化している水深7.5メートル以下の中央5から9号岸壁は不荷役の護岸とすることで岸壁直背後の石油コークスの蔵置場所として活用することが可能となり、隣のふ頭との間での石油コークスの横持ちをしなくてよくなります。

8ページ目から10ページ目までは、便益を模式的に説明しているものでございます。本事業によりまして、中央1号岸壁から中央2号岸壁への木材チップ船のバースシフト、それと中央1号岸壁における滞船、それと、中央ふ頭と隣のふ頭の間での石油コークスの横持ちが解消されるので、マニュアルに基づいて算定した結果、バースシフト費用削減便益は41億円、9ページですが、滞船コスト削減便益は約19億円、10ページですが、横持ちコスト削減便益は約13億円となりました。

11ページをごらんください。費用便益分析の概要をまとめております。B/Cが1.7、B-Cが29億円、EIRRが7.4%となります。

12ページをごらんください。貨幣換算が困難な効果について挙げております。本事業により、地域産業の競争力強化が図られることに加えて、陸上の横持ち解消によりCO2やNOXの排出量低減といった効果を書かせていただいております。

説明は以上でございます。

【小林部会長】 それではただいま説明にありました、苫小牧と伏木富山港の事業についてご意見ご質問ありましたらよろしく申し上げます。大串さん、では申し上げます。

【大串委員】 ご説明ありがとうございました。それぞれの事業に対して何か疑問等があるわけではないんですけれども、特に苫小牧など理由の緊急性の中で3として、例えばサイロまでの飼料の輸送の話が出ているかと思えます。こういった何て言うんでしょう、荷物そのものに特段の配慮が必要がない、つまり精密機械とかそういったものでないようなものとかで、少し港内の移動が必要なものに関しては、例えば自動運転などの技術をどんどん使っていただけるような素地を用意していただいて、それでもそういったイノベー

ティブなものを積極的に導入する。プラス、こうしたやり方で解消していくというような二段構えでぜひ事業を推し進めていただけると、非常に港湾そのものが先進的な印象を与えたいと思いますし、先進的な技術を取り込むにも熱心ですよというPR的なことも大事だと思いますので、ぜひこういう少しローカルエリアで柔軟な対応ができそうなところを特定して、横持ち等の効率化にもより励んでいただくのを1つかませていただけるようなことをお願いしたいと思います。

ちょっとここではあまり関係ないかもしれませんがよろしく申し上げます。

【事務局】 どうもありがとうございます。まず、港湾局は、コンテナのほうから結構AIとかいろんな新しい取り組みを始めておりまして、また次の展開としてはフェリー、ROROとかもやっていきたいと思っておりますけど、先生に背中を押していただきましたので、バルク貨物についてもそういったことができないか今後検討していきたいと思っております。

【竹谷委員】 見え方だけの問題なので大したことではないんですけど、苫小牧のほうだけ、便益計算のときに年幾らと出ていますでしょう。ほかのところ、合計で100億円とか200億円の中で、元々何年計算だったかとかいろいろ考えなければいけないんですけど、これは統一したほうがいいと思うんですけど、どちらかというまとめでなんですよ。年幾らという計算はどちらをベースでやっているんですか。

【事務局】 計算自体はもちろん毎年幾らとやっているのを50年間の供与期間の割引率4%で現在価値化して総便益出していますので。

【竹谷委員】 そうですね。なんか意味があって分けているんだったらそうなんですよけど、ないとすればなんか誤解だけ招くのかなと。

【事務局】 あまりないので、平仄を合わせたいと思います。

【竹谷委員】 よろしく申し上げます。

【家田委員】 今のところだけ。ベースが一番積み上げでやっているわけだから、まとめのところは別に年だって何十年だっていいようなものだけど、結局1日当たり何隻がこういう目に遭っていて、それは横持ちが何万円で云々という単価を出して、それを年にするとこのくらいで、50年で割り引きながらやるとこうですねと、そういうものですよ。だから、一番最後の値と、ベースになっているのは一番最初の値で、最初の値がないとそれがどれくらいリアルなものか、分からないんですよ。むしろ僕はそちらを丁寧に書いておくほうがいい資料だと思います。

【小林部会長】 割引現在価値化してしまうと。

【家田委員】 何が何だか。

【事務局】 実際のところマニュアルに基づきまして1隻当たり1時間当たりの滞船コストというのがありますので、その積み上げがわかるような形で補足を入れたいと思います。

【小林部会長】 いかがですか。よろしいですか。

それでは、特にほか意見がないようですので、答申案について一括してお諮りしたいと思います。

まず、答申、横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業の新規事業採択時評価については適当である。

答申、下関港国際クルーズ拠点整備事業の新規事業採択時評価については適当である。

答申、那覇港国際クルーズ拠点整備事業の新規事業採択時評価については適当である。

答申、苫小牧港西港区真古舞地区国際物流ターミナル整備事業の新規事業採択時評価については適当である。

伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業の新規事業採択時評価については適当である。

そういうことでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。

ご異議がないようですので、答申案のとおりさせていただきたいと思います。

ちょっと早いですが、以上で本日の審議は終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたします。

【事務局】 ご審議ありがとうございました。以上をもちまして、本日の部会を閉会させていただきます。

— 了 —