

## 交通政策審議会港湾分科会 第8回事業評価部会

平成27年3月10日

【事務局】 ただいまより交通政策審議会港湾分科会第8回事業評価部会を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましては、大変ご多忙の中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、委員の出席につきましては、委員7名中6名の出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定されております定足数である過半数4名に達しておることを報告申し上げます。

本日は、平成27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、委員の皆様にご審議いただきたいと存じます。本日の所要時間につきましては、約1時間半を見込んでおるところです。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。議事次第、事業評価部会委員名簿、配席図のほか、資料1、資料2-1-1から2-4-2、また、参考資料1、参考資料2がございます。不足などございましたら、お申し付けください。

それでは、港湾局長より、ご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾分科会からの引き続きのご審議、お疲れのところでございますけれども、誠にありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の事業評価部会では、平成27年度予算において新規採択の候補となっております茨城港、名古屋港、広島港、境港の4事業について、ご審議をお願いさせていただきます。

現在、政府におきましては、アベノミクス効果、これを全国に波及させるために、製造業の国内回帰あるいは成長産業の育成といったところに力を注いでいるというところがございます。港湾政策につきましても、これらを後押しできるように、地域の産業競争力の強化、これを図るための港湾整備が求められているところではないかと思っております。

そういった視点で、新規事業採択時評価につきまして、先生方の忌憚のないご意見をいただきまして、そのご意見を踏まえながら、しっかりと取り組んでまいり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】 それでは、本日予定しております議事に入ります。なお、カメラの撮影につきましては、ここまでとさせていただきます。

部会長の選任に当たりましては、交通政策審議会令第7条第3項の規定により、部会長を委員の互選により選任することとなっております。事前に委員の皆様から事務局に対しまして、交通政策審議会委員であり、また港湾分科会長でもある小林委員をご推薦いただいているところでございます。

他に推薦は、ございますでしょうか。他に推薦がなければ、小林潔司委員に部会長をお願い申し上げたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(異議なしの声)

【事務局】 ありがとうございます。ご異議がございませんようですので、小林委員に部会長をお願いしたいと思います。それでは、小林部会長に、ご挨拶とその後の議事進行をお願いしたいと存じますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 部会長に選任させていただきました小林でございます。よろしく願いいたします。

早速ではございますが、本事業評価部会の部会長代理を、交通政策審議会令第7条第5項に基づいて部会長が指名することになってございますので、大変恐縮ではございますが、大野委員に部会長代理をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

【委員】 はい、承ります。

【部会長】 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

本日は、平成27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4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】 まず資料の1及び資料の2-1-1に基づいて、ご説明させていただきます。

資料1をご覧ください。平成27年度新規事業候補についてということで、今回ご審議をいただくこととなった事業についての私どもの考え方、政策的な位置づけとの相関関係といったものをご説明させていただくために作成をしたものでございます。

1ページ目をお開きください。今回ご審議をお願いいたします事業は4件ございますけれども、その内3事業、茨城港、広島港、名古屋港につきましては、自動車関連の海上輸送及び附帯する陸上輸送に関する物流機能の改善が、主たる目的でございます。さらに、先程、港湾分科会でご審議をいただきました境港については、複合一貫輸送網の形成が主たる事業目的でございます。

続きまして、2ページ目をお開きください。これらの事業について審議いただく訳ですが、新規事業採択の過去も含めた流れと、港湾関連の政策の動きというものを整理したのが2ページ目の表になります。一番上に政府の上位計画を書かせていただいております。一番右を見ていただきますと、港湾法の改正に関する項目は別立てで、備考として書かせていただいております。

私ども、大きな政策の柱としては4本、こちらに整理させていただいております。まず、「復旧・復興」でございます。平成27年度末までが、集中復興期間とされており、復興に資する事業というもので、平成24年度から順次、ここに書いてあります事業が採択されてきているということでございます。ちなみに、復旧については言及しておりませんが、現在、基本的には復旧作業はほぼ終了しております。

続きまして、「国際コンテナ戦略港湾政策」でございます。これは平成23年の港湾法改正に基づいて現在実施しており、順次必要な事業を採択してございます。政府の目標としては、平成28年度までに水深16m以上の大水深コンテナターミナルを3バースから1

2 バースに増加をさせることとしており、達成に向けて必要な予算の確保を図り、しっかりと進めているところでございます。

また「国際バルク戦略港湾政策」。現在、小名浜港、釧路港の2港において具体の共同輸送といった動きが、まさに始まろうというところに至っております。これらについては今後、しっかりと進めていくということでございます。

最後に「地域の基幹産業の競争力強化」。今回、平成27年度に向けご審議をいただく4事業は、こちらに該当いたします。この政策名称につきましては、従前、地域の活性化ということで進めてきたものですが、今般、地域の基幹産業の競争力強化という名称に仕立て直して強力で推進をしていきたいということでございます。

その理由をご説明いたします。3ページ目をお開きください。

政府全体の基本方針として、「経済財政運営と改革の基本方針2014」等が定められておりまして、地域産業の活性化、さらに下を見ていただきますと、国が責任を持って世界トップクラスの事業環境を整備する、グローバルに競争力のある地域企業が牽引する活力ある地域を目指すというようなこと、各産業分野における立地・投資環境を向上させるための物流の効率化、機能強化等を推進する、まさにこの一翼を担うのが、港湾整備ということでございます。今回、自動車、それから複合一貫輸送網の強化というものについては、基本方針において、しっかりと位置づけられているものでございます。

5ページ目、6ページ目をお開きください。まず、アベノミクスの一の手となりますのが自動車産業ということで、何よりわが国最大の雇用の担い手であり、就業人口が全体の約1割、547万人等々、わが国経済に占める役割が大きい産業の1つということになってございます。

自動車関連の産業が、こういった物流環境に置かれているかを、7ページ目でご説明をさせていただきます。民間企業からの声を左に書かせていただいております。完成自動車の物流を取り巻く環境というのは、必ずしも良好ではなく、特に大型船舶に対応した岸壁の整備、荷さばき地、モータープール等の用地の確保、老朽化への対応等を、しっかりと進めていく必要があると考えてございます。

それからもう1つの柱、複合一貫輸送網の形成について、9ページ目をお開きください。

国内海上輸送網におけるミッシングリンクということで、左側の図面を見れば、一目瞭然ですが、舞鶴港から北九州港にかけての延長約600kmにわたって国内海上輸送網、幹線輸送網が無い区間となっておりますので、これらの対応を図ることが主眼になっております。

他方、10ページ目に山陰地域の企業集積の状況を書いております。

全国と山陰地域の比較をご覧くださいと、山陰地域の特徴として、実は電子部品・デバイス、情報通信機械の比率が非常に高くなっています。こういった付加価値の高い製品があるにもかかわらず、現時点においては、RORO船の国内幹線輸送からは外れている。本事業はこういった課題の改善が必要という位置づけに基づくものでございます。

続きまして、資料の2-1-1に基づき、茨城港常陸那珂港区国際物流ターミナル整備事業について、ご説明をさせていただきます。

1 ページ目をお開きください。

茨城港常陸那珂港区の中央ふ頭に直轄事業で新しい国際物流ターミナルを整備するというものでございます。事業費65億円、うち港湾整備事業費55億円となっております。この外数は起債事業になります。これは、地方自治体が借金を起こし、償還性の資金で実施をするということでございます。

2 ページ目をお開きください。茨城港常陸那珂港区の概況でございます。

真ん中を見ていただきますと、常陸那珂港区の品種別取扱貨物量の中で完成自動車が約28%を占めています。これは中古自動車の輸出が主たる機能であり、今のところ新車の輸送機能は基本的に無い状況でございます。

3 ページ目をお開きください。事業の必要性・緊急性に係るご説明でございます。

まず、常陸那珂港区につきましては、関東北部に立地する完成自動車メーカーに増産の見込みがあり、こちらの増産分等につきまして、現在、京浜港、具体的には川崎港の利用を想定しておりますが、川崎港まで陸送するという非常に非効率な輸送を強いられるということでございます。これを、平成23年3月に開通した北関東自動車道を経由し、そこに直結する常陸那珂港区に輸送して効率化を図りたいというものです。

しかるに、現在、常陸那珂港区においては十分なふ頭が無いという状況です。むしろ沖待ちや抜港といったような事態まで生じているような状況ですので、右側の写真の中ほどに黒色で示している現在整備中の中央ふ頭のすぐ隣に、赤色で示すとおり連続バースの形で整備をするということが求められています。

4 ページ目については、事業の位置づけということで、港湾計画段階での議論ですので、説明を省略させていただきます。

5 ページ目でございます。計画段階の評価ですけれども、これは、新規事業の採択に当たり、計画段階における代替案の検討をさせていただくものでございます。今回ご提示したのが案の1でございますが、案の2として、既存施設の増深改良で対応した場合にどうなるかという案を示しています。基本的には、費用の面、それから物流機能の強化の面、いずれにしても案の1が最善であるということで、案の1が妥当とさせていただいたということでございます。

6 ページ目をお開きください。費用便益分析における、貨幣換算をするものについての説明になります。

まず新しく転換をする貨物の想定ですが、現在該当するメーカーが増産して110万台生産する見込みとなっており、企業ヒアリングによれば、36万台を常陸那珂港で取り扱うという意向となっています。この36万台を輸送の効率性向上に係る便益対象貨物としています。

7 ページ目をお開きください。港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルに基づいて計

算しますと、京浜港を利用する場合に比べ、年間36万台トータルベースで4.9億円の陸上輸送コストの削減が図られるということでございます。

8ページ目をお開きください。事業効果のうち貨幣換算が困難なものについてご説明させていただきます。

まず、北関東地域における首都圏の物流機能の補完という位置づけでございます。現在整備中の国際物流ターミナルとの連続ターミナルという形で運用が可能となることで、常陸那珂港区における効率が大幅に高まると考えてございます。これにより、同港のプレゼンスが高まり、首都圏の物流ネットワークの補完・多重化が図られるということです。さらに、茨城港を中心とする物流ネットワークについては、首都圏との同時被災を免れることができますので、リダンダンシーの確保にもつながります。

②の地域産業の国際競争力強化の説明は割愛いたしますが、③被災地の復興にも資するものであります。それから、陸上輸送従事者の就業環境の緩和ということで、首都圏中心部の通行を回避できることによるメリットについても記載しております。

説明については、以上でございます。

【部会長】 それでは、茨城港常陸那珂港区国際物流ターミナル事業の新規採択時評価につきまして、ご意見、ご質問お願いいたします。はい。

【委員】 常陸那珂港区については、北関東自動車道をうまく使い首都圏の混雑緩和をするとか、今の東京港の状況を鑑みますと、こういう施策で首都圏に入らなくていい車両を回すというのは正解だと思いますし、これで物流が円滑になるというのは間違いない。環境とか色々な面で効果も間違いないと思います。

あと、便益とすれば相当なものがあるというのは分かりますが、特定の会社を中心であると少しわかりづらいところがあります。もちろんみんなが使いますから、1社だけの利用ではないですし、今使っている方も便利になるというのは、それは当然だと思います。ただ、その中心が偏るとなると、53億円とその辺の関係について我々がそのように理解していいか、ちょっと教えていただきたいと思います。

【事務局】 まず53億円については、便益計算上36万台、ある特定のメーカーを前提として計算をさせていただいたものでございます。

他方で、現実には1バース目と連続ターミナルになります。これは完全に一体運用というような形になります。今、第1ターミナルを利用するものとして想定されるのは、建設機械を利用するメーカー数社、さらに新しく中古自動車を現在扱っている方も、こちらを使用する見込みもあり、実態面としては、公共性、公共利用というものは、十分図られるであろうと考えているところでございます。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 今の点につきまして、便益をどの段階で測るかということであろうと思います。この事業のファーストインパクトといいましょうか、発生ベースといいましょうか、最初は事業の効果が特定の企業の収益につながりますが、それが市場を波及して、自動車の価

格が下がったり、あるいは雇用が増えたりして、広く帰着します。つまり、便益を発生ベースで測るか帰着ベースで測るかの違いがあっても、結局、便益の大きさは同じになるはずです。

ですから、この計算の方法は間違っていないと思います。

【部会長】 他は、いかがですか。はい。

【委員】 この1ページ目を見ますと、事業期間は平成27年～平成32年だから6年かかります。今、日本にとりましても、やっと一番の主力の輸出品である自動車がここまで回復して、こういった港利用の需要があるのであれば、また景気の変動からいろんな為替だとかが変わった時点ででき上がっても意味がないので、こういった需要があるのであれば私はもっと早く整備した方がよいと思いますが、工期をもっと短縮するというようなことはできないものなのでしょうか。

【事務局】 ご指摘ありがとうございます。

現在整備中の1バース目についても、何とか頑張っており、当初より1年短縮して平成27年度に供用するという見込みでございます。

私ども、平成32年という見込みについては、決して手を抜いているわけではございません。現在、埋立工事手法も含めて、最大限、今の時点で何とか確からしいというところで設定しています。他方で、ここからさらに状況を見ながら可能な限り前倒しを図っていく、これは当然だろうと思っております。

企業も、基本的にはこの岸壁ができれば、直ちに転換をしたいという意向でございます。

【部会長】 いいですか。はい、どうぞ。

【委員】 今のところと、それからその前に出た論点ですけど、今のところについて言うと、色々な制約条件によって工期は決まるじゃないですか。例えば、新宿の駅の改良は10年ぐらいかけていますけど、あれは、山手線に着手してから中央線に着手するという手順で進めている。これは作業上の手順でどうしたって工期が決まってしまう。他には、毎年の予算の額で決まってくる場合もあるし、住民との用地交渉等の要因もある。

この事業について、私はおそらく予算面の問題ではないかと思えますけど。仮に技術面の問題だったら、先程の事務局の回答でいいと思うけれど、もし予算面の問題であるとするならば、それこそアベノミクス的な世界では、こういうところこそなるべく集中投資して、そして早く効果を上げようっていう方が筋ですよ。

だから、何によってこの期間が決まっているのかというのを、説明していただいた上で、委員の質問にお答えいただいた方がいいのではないかっていう印象を持っています。これが1点。

それから、その前の議論は、非常に重要なところですよ。委員が言うように、確かに途中に何の問題もなければ、結局国民1億3000万人が、みんな享受するのだから、要は公共みたいなものだからいいという論理になるのだけど、けどやっぱり当座の受益者がごく特定の企業でしかないということに対するある種の懸念をお持ちになる国民だって

いるわけだから、何らかいような意味で透明性を確保していくことが、やっぱり重要だと思いますね。

これは事業の評価というよりは、事業がスタートした後に、どういう風にしてその効果を国民に発信できるようにするかというオペレーションの問題だと思うけれど、それは事業評価とは別によくお考えになっておいた方が、この種の懸念を色々なところで言われないうで済むと思うので、引き続きご検討いただけたらいいと思います。

以上です。

【委員】 ちょっと補足していいですか。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 先程の私の意見も、これはやるべきだと思っていて、東京港の混雑緩和を含めて素晴らしいことだと思っています。

ただ、先程委員が言われましたように、誤解があったりとか、変な風にとられるとまずいなということを思って言っていますので、これを特定の企業だから駄目ということではないので、そこだけは誤解のないように。

【部会長】 シナリオの書き方ですね。陸上輸送コストの削減で、完成自動車メーカーの非効率な輸送を解消するためだけみたいを受け止められるので、これはやっぱり港湾のB/Cは、こういう形にならざるを得ないように思います。

これは、道路事業を例として取り上げれば残事業便益みたいなもの。追加的な投資に対してどれだけの便益が出てくるかという評価を行っているわけで、事業全体に対して評価をやっている訳ではない。すなわち、追加的なマージンのみの評価に着目しているので、費用便益計算するためにはこういうシナリオを設定せざるを得ないのだろうけども、港湾事業の効果としては、ここで取り上げているものだけではない。もっと他にも検討すべき効果があるのではないかということだと思います。

このような性格を持つ事業の評価に関しては、マニュアルの検討の際に議論しないといけないかもしれませんね。

【委員】 そういう意味では、もちろんこれは港の事業評価ですけども、とても大事なものは、北関東自動車道を使えることによって、運ぶ距離がまず短い。つまり、そこで必要なガソリンの量も減る。それから首都圏に入る車のトラックの数が減る。それは当然のことながら混雑の緩和につながるわけで。できるのであれば、それを具体的にもうちょっと数値化してもいいのかなと思いますね。

つまり、全体としてモーダルシフトとか色々言っているわけですから、少なくとも私の目から見ると、距離が短くなっていることと、それから首都圏に入らずに済む、首都圏に入るトラックが減るといふ、その2点だけでも、かなり公共の意味合いを持つだろうと思います。その点、もう少し強調されてもいいのかなと思います。

【港湾局長】 重要なご指摘を、本当にありがとうございます。

この数値化している部分というのは、最小限、少なくともこういう値が出ていますとい

うベースで、こういう表し方をしておりますけれども、この資料の最後のところにも、貨幣換算が困難な効果という書き方で、今ご指摘いただいたものも含め示しておりますので、こういったことをしっかりと説明をできるように取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

【部会長】 それじゃあ、よろしいですか。次に行きたいと思っております。

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】 続きまして、名古屋港ふ頭再編改良事業でございます。先程の事業のネーミングは「国際物流ターミナル事業」、一方今回は「ふ頭再編改良事業」となっておりますけれども、これは基本的には、既存のターミナルの再編を伴うかどうかの違いでございます。

それでは早速、中身のご説明に入らせていただきます。

1 ページ目でございます。

名古屋港金城ふ頭における国際物流ターミナルの整備ということで、右図に書いておりますとおり、ふ頭用地の造成、岸壁の造成、一部改良というようなものの組み合わせでございます。その効果については、後程、図面でご説明させていただきます。

2 ページ目、名古屋港の概況でございます。名古屋港は完成自動車輸出台数全国1位、占める割合で約4割ということで、自動車輸送のネットワークという観点からすると、最重要港湾ということでございます。

3 ページ目をお開きください。事業の必要性・緊急性の説明に入ります。

左側のグラフは、金城・弥富ふ頭に着岸する自動車運搬船の大型化の進展状況を示しています。全隻数の25%が6万トンクラスということで、水深12mを必要とするものが、まさに入りつつあるということでございます。右側に写真を載せております。

4 ページ目でございます。ふ頭再編の概要を説明させていただきます。

左側の図面について、一番左に弥富ふ頭、一番右側に金城ふ頭がございます。実はこの両ふ頭の間にもたがって、ふ頭機能、それからモータープール等の自動車取扱機能がそれぞれ分散して立地をしているというところが、現状の問題点でございます。例えば、弥富ふ頭側にせっかく集積した車両を、船が金城ふ頭に寄るからということで、金城ふ頭の方にわざわざ輸送をするというような、その逆もまたしかりというような実態があるということです。

さらに右側の写真でございます。テレビ等でも話題になりましたJR博物館、それからレゴランドといいまして、レゴブロックの会社が新しいテーマパークを作るというような計画があるなど、同じ金城ふ頭においても、再開発の計画が別途進んでいます。物流機能とこういった交流機能の分離、次のページの施設老朽化への対応とセットで、最後の姿を描いていこうと考えたということでございます。

金城ふ頭の岸壁の多くは、昭和40年代に建設されており、老朽化が写真のとおり進んでいるところでございます。今回、新しい岸壁の整備に併せまして、例えば金城ふ頭の一番右側「W52～W57」と書いてあるところについては利用転換を、自動車とか一般貨

物ではなくて、例えば旅客船とかクルーズ船とかいったような方向に利用転換をしていこうだとか、一部、補修、改良が不適切なものについては、不荷役化を図るといようなことを組み合わせてやろうということで、6ページ目が、再編後の前後の比較という図面になってございます。上の図と下の図を比較しますと、弥富ふ頭からすべてのモータープール、取扱拠点機能の集約をするという計画になってございます。

それから7ページ目でございます。大規模地震時における完成自動車輸送機能の維持ということでございます。

現在、名古屋港については、耐震強化岸壁3バースが整備完了しているところですが、自動車輸送に対応したものは、基本的には無い状況です。全国の4割を占める完成自動車の輸出拠点がこれを欠いているという状況を、何とか改善をしたいということでございます。

8ページ目の港湾計画への位置づけについては割愛いたします。

9ページ目、計画段階の評価として、金城ふ頭の再編をどういう形でやった方がよいかということを検討したのが、案の1と案の2でございます。交流機能との分離・区分を図るという観点から、案の1が圧倒的に機能的に有利かつ工費的にも有利ということで、案の1を選択しています。

続きまして10ページ目。事業効果のうち貨幣換算できるものについての説明です。

費用便益分析における貨物量の設定について、現在、124万トンの貨物が水深12m岸壁で取扱われており、これが310万トンまで増える、この分が大型船の輸送によって効率化されるという便益の根拠ということでございます。

11ページ目をお開きください。海上輸送コストの削減として、年間24.2億円。それからモータープールの一元化による横持ち費用の削減、それから、モータープールの保管費用の削減というもの、それから震災時における輸送コストの増大回避という便益を見込んでおります。この部分については、代替港というものを被災地域と別地域で確保するという考え方で定義をしております、堺泉北港を設定しております。

最後の14ページ目をお開きください。被災地における代替港の設定ということでございますけれども、東南海地震を対象にいたしますと、同時被災を免れる地域であり、かつ必要なスペックの施設ということで堺泉北港をピックアップしたということでございます。

13ページ目をお開きください。貨幣換算が困難な効果でございます。

わが国最大の自動車輸出の拠点機能の確保と安定ということ、これが、まさに最大の効果であろうと考えております。それから、港湾機能の集約による効率的な施設管理、それから環境への負荷軽減といったような効果もあると考えております。

説明は以上でございます。

【部会長】 はい。それでは、ご意見、ご質問がございましたら、よろしく申し上げます。

【委員】 すみません。この事業、賛成しますけれども、先程私はあまり港湾のことに、工事自体の専門家ではないので、どうしても資料の作り方に目が行ってしまって、とても

失礼で申し訳ないのですが。

例えばこれを行うことによって、どの程度、輸出増が見込めるかとか、あるいは、今後、名古屋港から積み出される自動車の台数が、どの程度伸びが見込めるか、そういう、つまり2ページ目、3ページ目に書かれている図に、輸出の伸びが見込める予想図とか、あるいは、これを整備することによっての効果みたいな図がもう1枚あると、いわゆる先程冒頭ご説明があった成長戦略とのかかわりが、もっとはつきり出てくる気がします。

そこが示されると、もう少し意義に膨らみが出てくるというか。全体の性格の中でのこの整備の位置づけに説得力があるような気がしまして。そういう辺り、少し付け加えていただくと、いいのかもしれない。

**【事務局】** 工夫させていただきます。

**【部会長】** よろしいですか。はい、それじゃあ、次行きたいと思います。広島港ふ頭再編改良事業、お願いいたします。

**【事務局】** それでは、広島港ふ頭再編事業について説明いたします。

1ページ目でございますけれども、広島港のほぼ中央部にある宇品地区において、水深12m岸壁を、既設の水深10m岸壁を増深して整備するというプロジェクトでございます。総事業費62億円、うち湾整備事業費59億円でございます。

2ページ目をお開きください。広島港の概況と完成自動車取扱状況ですけれども、平成21年のリーマンショックにおいて、一時期落ち込みましたけれども、現在、ほぼ以前の姿を取り戻したという状況でございます。現在、広島に立地する自動車産業については、増産を計画しているということでございます。

3ページ目に、広島港の課題と事業の必要性についての説明を書いております。

まず①としまして、船舶大型化に伴う岸壁水深の不足への対応があります。この図面の真ん中の仁保地区においては水深10mの岸壁しかないということでございます。

②について、仁保地区の左側の宇品地区においては、水深10mしかなく、なおかつ、背後に立地する倉庫が老朽化をしております。現在、完成自動車の輸出には使えず、細々と輸入に使っているという状況でございます。

③としまして、岸壁の不足による自動車運搬船の滞船の発生があります。仁保地区と宇品地区の沖側においては、自動車運搬船の滞船が発生しているところでございます。

それから、④大規模地震発生時の物流機能の確保ということで、ここにつきましては、先程の港湾分科会における港湾計画のご議論にもございましたけれども、広島市中心部に直結する耐震強化岸壁という位置づけでございますので、自動車の物流機能の確保を図るということでございます。

4ページ目をお開きください。先程説明しました内容を、それぞれ書いております。大型化に伴う岸壁水深への不足への対応の必要性、陳腐化した既存施設の存在の問題があります。

さらに5ページ目でございます。2隻待っているという状況をご覧いただけるかと思い

ます。それから、耐震強化岸壁の整備の必要性でございます。

6ページ目の港湾計画への位置づけにつきましては、先程ご審議いただいたところでございます。

7ページ目をお開きください。代替案として案の1、案の2を検討しています。基本的な機能は、ほぼ同じということになる訳ですけれども、やはりコストの観点から案の1が有利であるということで、案の1を採用させていただいたということでございます。

8ページ目をお開きください。ここは、先程の茨城港の議論とも重複しますが、現在、広島港を利用する自動車の増産分というものを、便益対象貨物として設定しているということで、12万台を新しく整備する宇品地区岸壁で取り扱うという想定のもと、便益を計上しています。

次の9ページ目から、その根拠を示しております。

w i t h時とw i t h o u t時の差分ということで便益を計算する訳でございますけれども、w i t h o u t時については、最も合理的な設定として広島港の五日市地区にある岸壁を使うという想定をしました。ただし、その場合は、陸上輸送コストがかかる。また、②船舶大型化であれば、例えば新しく整備をする岸壁だと6万トンクラスが対応可能であるけれども、4万トンクラスしか入れないということで、それぞれのw i t h時、w i t h o u t時の差分が出てくる。さらに、新しい岸壁ができますので滞船コストが削減されるということでございます。

それから10ページ目をお開きください。震災時における輸送費用の増大回避ということで、1.4億円の便益、さらに震災時における施設被害の回避ということで0.4億円を見込んでいます。

さらに11ページ目に、貨幣換算が困難な効果を書いております。地域産業の国際競争力強化に加えて、中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市に、中心部に直結する耐震強化岸壁が整備をされるという効果があります。それから輸送効率化によるCO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>の削減について記載しております。

説明は以上でございます。

【部会長】 はい。ご質問、ご意見、よろしく申し上げます。

【委員】 9ページ目にある便益について、①、②、③は通常時の便益ですよね。それで10ページ目にある④、⑤は震災の非常時ですよね。これは、確率みたいなことをどのように考慮しているのですか。

【事務局】 各年度の発生確率と被害額、所用額をもとに計算しています。

【委員】 確率って、どのぐらいでやっているのですか、何十年に何%っていうのは。30年に70%とか、そういうのを使っているのですか。

【事務局】 各年度で言うと、1%弱ぐらいです。

【委員】 1%弱っていうことは、100年に1回ぐらいっていうことだ。

それで、これは感想ですけども、確率を入れてやるっていうのは確かに一理あるけど、

これ概算すると、全部の便益の九十何%以上は、通常時の便益ですよ。非常時の便益は、ちょっとなんです。それは確率を掛けるから、そうなるのだけだね。

だから、私の個人的な考えは、それは、この計算方法でもいいけれども、一方で、大災害が起こったときに手も足も出なくなるというのは大変困ったことですねっていうのがあるからこそ、国土強靱化とかやっているわけじゃないですか。

そうすると、こうやって確率で期待効用みたいなものを入れて計算すると、災害がドカッって来ることのつらさっていうのは評価に入らない訳ですよ。

だから、計算方法はこれでいいけども、別途、何か起こったときに、with時のケースだとこうなるけども、without時だと、災害発生時にこうなってしまうという辺りをもう少し記述しておいて、記述的なところと数字のところと両方見ながら、やっぱり大事ですねって、そういう論理にしとかなないとどうかなという感じがしました。

他にも南海トラフ等、大規模災害が想定される場所がいっぱいある。それでしかも、貨物の量があまり多くない港湾だってある。それから首都直下みたいなことになると、また話が一桁違ってきたりする。でも、計算するのが難しいという面もあったりする。だから次回以降、この種の災害時の便益のところについては、少しご考慮をいただけたらいいなと思いました。

以上です。

【部会長】 はい。他にいかがですか。はい。

【委員】 今のお話で、例えば非常時にこの港が壊れないとしたら、周辺の都市もここに頼ることになると思うんですね。

そうすると、例えば岡山とかいろんな都市があるでしょうけど、どの程度の人たちが、ここに依存できる可能性が見込まれるかみたいな考え方は、いいかもしれない。

【事務局】 そうですね。非常に大ざっぱな言い方をすると、大体30万人の人口で1つの耐震強化岸壁がいるという考え方になっています。

今、広島県の港湾計画でいうと3バース。大体人口100万人のところ3バースで、一番近いところに今回整備する訳ですけども、もう1つ五日市という、ちょっと10kmぐらい離れたところに、もう1つ整備されているところがございます。

この辺り、もう少しちょっと説明能力を磨いていきたいと思っております。

【部会長】 はい。

【委員】 これは、質問じゃなくて意見ですが、課題は全部なるほどと思いました。その中で、今、喫水対応で入っているのかもしれませんが、大型船が入らないというのが問題だと思います。三十何万台も輸出していて、船はどんどん大型化してきますし、コンテナ船を見てもバルク船を見ても、結局大型化の方がコストがはるかに安くなるというのは明確ですし、それが入らなくなるというのは企業としては、相当つらいことが起きてくる。この金額が高いか安いかはちょっと別ですけども、コンテナ船でも気がついたら2万個積める船が入る港が日本のどこにあるんだみたいな話もあります。そういうことを考

えたときに、大きい船が入れるというのは、ここで自動車を作って輸出している以上は必須条件なので、それを支援する意味でもこういうことは非常に必要だと思います。

不便でも接岸できるのだったら別ですけど、基本的に着かないということらしいので、最低限のところは整備しないと、国際競争力という観点で著しくハンディキャップを負うんじゃないかと思いますので、ぜひ、やっていただきたいなと思いました。

【部会長】 はい。

【委員】 本日は、自動車の輸出というのが結構、どの事業もあるもので、改めて港における事業の便益の出し方というものを、もう一度、基本に戻りながら見ているんです。

道路においては、例えば3つの便益でB/Cを出して、それにあとは言葉で説明する手法というか、厳密には貨幣換算できるけども、あくまで3便益を基本として、それにまた付加して効果を説明するということになっています。

港の場合も、一応、海上輸送コストの削減であるとか、船が非常に渋滞するというようなことの時間の削減だとかというのは、結構数値で現れるわけですけども、その他のところというのは、なかなか表れにくいところもあるのですが。

ただ、何が言いたいかといいますと、私は今日の自動車の話を聞いていまして、本当ならば、これが自動車の輸出に伴う企業がどれぐらいの、税金でもって国庫金に、財政的収入としてリターンするというのが、本来ならばB/Cの中に出てきてもいいぐらいだと思います。港において、日本の産業にどれぐらい港が寄与するかというのが、輸入においては、なかなかちょっと薄まっていて、それが原価計算にもなっていて計算できにくいんですけども、自動車の場合は、非常に割と分かりやすい計算の中で結構できるのではないのでしょうか。だから、こういう場合には、何かそういうような自動車専用のB/Cみたいなのがあってもいいのかなと思います。税金リターンという関係でいけば、本当に何万台増えることによって、それはもうすごいリターンも、税金で返ってくるので、大きな便益だと思うんです。何千億円単位で違ってくると思います。そういう意味でのB/Cというのは、また他の商品分野でもちょっと工夫の余地があるなというふうに思いました。

【事務局】 ちなみに、私どもも、どのぐらい活性化できるかという便益の考え方を八方手を尽くして探したんですけど、例えば自動車工業会が出しているデータで言うと、例えば100万台生産が減れば、製造品出荷額で7.1兆円ぐらい下がると、雇用も万人単位で減るというような試算がなされています。まだ、いかんせん、なかなか定量的に申し上げられないところがございますので、少し今後検討したいと思います。

【部会長】 大きな課題だ、今のは。これも、我々検討しないといかん。特にやっぱり輸出を考えているからね。

【事務局】 はい。品目別のB/Cの出し方があっていいというのも、ちょっと大きなヒントというか、課題をいただいたような気がします。

【部会長】 そもそも雇用を作り出しているんだけど、それが全然入ってこないわけだな。

【委員】 B/Cというか、Bのところのカウントするところに生かすことも課題、タス

クになり得るけど、その手前のところで、今委員が言ったのは、いいアイデアだと思うんですね。つまり、単純な産業のところ、輸出もあるような単純な産業のところで、色々な効果をきっちり勉強しといて、アピール要素には、ものすごくなりますよね。他の産業も、きっとこんなもんだという論理になりますよね。非常に素晴らしいアイデアだと思います。

【部会長】次、行きましょう。

【事務局】 それでは続きまして、境港ふ頭再編改良事業について説明いたします。

1 ページ目をお開きください。先程の港湾分科会でも説明がありましたけれども、境港竹内南地区に水深10mの岸壁を整備するもので、総事業費93億円、うち港湾整備事業費58億円、この差分35億円が起債事業となっております。

2 ページ目をお開きください。先程も少し触れましたけれども、境港は、基本的には原木の輸入拠点という役割をもっていますが、さらに一方で、背後の合板製造業あるいは製紙、電子部品メーカーなどの製造業が多数立地している港でございます。

3 ページ目をお開きください。境港の事業の必要性・緊急性の整理でございます。

国内海上輸送網のミッシングリンク、トライアル輸送の概要を書いております。これを何とか解消しようということで、地元の取り組みが現在進められております。平成25年度にトライアル輸送を実施いたしまして、各企業、大変前向きな対応を示したということでございます。

平成27年度から、週1便もしくは月1便ぐらいの頻度で、あらかじめスケジュールを設定した運航がもう始まるというような動きになっておりまして、平成32年度の本バースの完成を踏まえ、定期航路が就航する計画となっております。

ここまで荷主の姿勢が大きく変化しましたその要素としては、右側にトライアル輸送結果の1例を記載しています。苫小牧から山口県の防府に運んだ場合ということで、リードタイム、輸送コストともに大幅に削減ができた、荷主の姿勢も大きく変化をしてきたという例を示しております。

4 ページ目をお開きください。港湾施設の老朽化及び船舶航行の安全確保を踏まえたふ頭再編についてです。

境港につきましては、図面の上方に境水道がございますけれども、境水道側にかなりの機能が張りついている一方で岸壁の老朽化が進んでいます。今回、新しく竹内南岸壁を整備し、新しく就航する内貿RORO船、それから外港地区に着いている国際フェリー、それから高速船というものの利用に対応するということでございます。また、これに併せ、非効率な岸壁については不荷役化を図るということでございます。

5 ページ目をお開きください。港湾計画への位置づけについては、割愛させていただきます。

6 ページ目をお開きください。計画段階の評価として、代替案を検討した経緯でございます。只今ご審議いただいております竹内南地区の案の1、それから少し北側の外港竹内地区で同じ岸壁を整備するという案の2を比較いたしますと、コスト、さらに旅客の動線

等も含めて有利であるという観点から、案の1が妥当とさせていただいております。

7ページ目でございます。費用便益分析における便益対象貨物の設定についてです。各トライアル参加企業に対してヒアリングを実施し、個別にどのぐらい利用するかということ聞いた結果を集計したものであるということでございます。

境港をベースとする出入りについて、寄港地としては基本的には北陸、北海道を想定しておりますので、北陸、北海道それぞれの間の移出入を計算しております。便益対象貨物の考え方でございますけれども、当面、5000トンクラスの船で、まず定期的な輸送を始めるということですので、本事業では、平成32年に、1万6000トンクラスで大型化をして輸送をしたらという想定で便益をカウントしております。したがって、当初の準定期化段階において運ぶ9万トンについては大型化効果、残りの28.4万トンについては転換効果を見込んで計算をするということでございます。

8ページ目でございます。具体的な輸送ルートの転換による輸送コストの削減についてです。鳥取から関東地方の例ということで、既存ルートはトラックである。これを、ROR船プラス陸送に転換をする。広島→北海道の方面の例で言うと、名古屋を経由したルートから直送ルートに変わるといったような具合に、それぞれ便益対象貨物ごとに計算しており、輸送コストのトータル削減額は9.2億円/年ということでございます。貨物は基本的に同じなのですが、先程言いましたとおり、大型化する分だけを見込んだ貨物が9万トンございますので、この部分について0.8億円ということでございます。

9ページ目をお開きいただきますと、震災時における輸送コストの増大回避について記載しています。

これにつきましては、最後のページをお開きください。11ページ目でございます。

想定した地震は鳥取県の西部地震で、それぞれ着く船ごとに必要なスペックが異なりますので、そのスペックごとに、最も妥当なところというものを設定させていただきました。同時被災を免れるところで必要水深が確保される場所というもので、例えば内貿ROR船で言うと浜田港、国際フェリーについては鳥取港といったような形で、それぞれ船のスペックが違いますので港が違っているということになるわけでございます。

それから10ページ目に戻っていただいて、貨幣換算が困難な効果についてです。

地域産業の安定・発展といったこと、それから陸上輸送におけるトラックドライバー不足の緩和に資する、それから環境への負荷軽減ができる、それから港湾機能の集約による効率的な施設管理が可能となる、それからリダンダンシーの確保という観点で、耐震強化岸壁の整備と新しい国内海上輸送幹線というものが形成をされることによって、大規模地震時等における瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保も図られるといったようなこと。それから離島航路の確保というような観点。このような効果を掲げさせていただいております。

説明は以上でございます。

【部会長】 はい、それでは、また質問、ご意見よろしく申し上げます。はい。

【委員】 便益計算のところを教えてほしいのですが、貨物が大型化することによる便益は分かるのですが、既存の貨物というのは、今でもトライアルで結局、RORO船が利用しているわけですね。ですから、それが古くなって使えなくなるので、これをまるまるその便益として計算しているのか。そこのところがちょっと分からなかったの。

【事務局】 実は平成27年度からこの事業が完成をする平成32年度までの間、9万トンの貨物はこの5000トンの船で運ぶであろうと、大体週に1便程度、就航するこの船で運ぶであろうという設定でございます。

【委員】 それは、今の岸壁のままでも、これをやらなくても運べますよね。

【事務局】 ええ。それで今、5000トンまでの船であれば、水深7m半の岸壁があれば着きますので、そこは既存のものを基本的には使うということが可能であるということです。他方で、これ以上、5000トンの船で、じゃあ全部運べるかという、実は背後地域の問題があって、ここについては、すべて5000トンの船ですべて運ぶというわけにはいかないところということになっております。

【部会長】 はい、どうですか。いいですか。

竹内団地は、神戸の方にみんな持っていつているんですね、現状はね。商社もないし、それからいろんな貿易とかそういうことに携わるサービス産業が、ほとんど立地してないので。今後、そういう機能がここに出てきたら、また新しくいろんな雇用を実は生んでくると思うんですね。今いろんなことが八方塞がりでは止まってしまっているんですね。

ただ、それは右のものを左に持ってくる話で、費用便益としては効果が出てくる話ではないかも知れないですけども、地域経済としては非常に大きな話があるので、そういう話も、できたら、ちょっと書き込んでいただけたら、ありがたいかなという気もしますけど。山陰の活性化、今、本当、実情をよくわかっているから特に思いが強いんですけど。

ここはまだ、航路も無いんですね。山陰地域はミッシングリンクになっているので、ここをきちっと、やっぱり育てていけないといけないということも、ちょっと書き込んでいただけたら。

はい、どうぞ。

【委員】 港湾機能の集約化ということで、貨物輸送のトラックが集中してくるようになるのですが、その輸送路は確保されているのでしょうか。これは道路事業になるかもしれませんが、地図を見る限りにおいて心配です。先程の港湾の場合は高規格道路あるいは広い道路が確保されているように地図上見えますので、大丈夫かと思いますが、境港の場合は大丈夫でしょうか。

【事務局】 基本的には、この地域の臨港道路の交通容量が大きく問題になっているということは、聞いてございません。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【部会長】 じゃあ、よろしいですか。はい。

それでは、答申案について一括してお諮りをしたいと思います。

4つの答申ですが、茨城港常陸那珂港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。答申、名古屋港ふ頭再編改良事業の新規事業採択時評価については適当である。答申、広島港ふ頭再編改良事業の新規事業採択時評価については適当である。最後に、境港ふ頭再編改良事業の新規事業採択時評価については適当であると。こういうことにしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(異議なしの声)

【部会長】 それでは、答申案のとおりにさせていただきます。

以上で、本日の審議は終了いたしました。

【委員】 ちょっと、いいですか。リクエストですけど、ここに港湾管理者の意見があるじゃないですか。港湾管理者はそれはやりたいって言うに決まっているから、これを読むまでもないけれど、港湾管理者は日本の場合には自治体ですからね、港湾管理者たる者の港湾管理者としての意見だけじゃなくて、地域行政を行う者としての自治体の意見もしくはこれに付随してというか、それに先行して、もしくはその上位として、こういう地域ビジョンを持っているだとか、そのくらい欲しいですね、地方の港湾については。

それから、また巨大な港については、やっぱり広域地方計画の中での物の考え方とか、そういうものもあると思う訳ですけど、特に地方の場合は、地方創生みたいなものをつくったり活力増進みたいなものをつくったりするためには、港湾サイドだけの意見じゃないものが何かあってもいい感じがしましたね。意見です。

(港湾局計画課長 宮崎) どうもありがとうございます。

【部会長】 はい、それじゃあ、お返しします。

【事務局】 ご審議ありがとうございました。

本日使用しました資料などにつきまして、お荷物になるかと思えます。もし、机の上に置かれてお帰りになられるという場合につきましては、後日郵送させていただきます。

以上をもちまして、本日の事業評価部会を閉会させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —