

交通政策審議会港湾分科会 第10回事業評価部会

平成29年3月10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10回事業評価部会を開催いたします。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本日は、平成29年度予算に向けた港湾整備事業及び港湾局所管の海岸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くと存じます。なお、本日の所要時間につきましては、約1時間30分を見込んでおります。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料は、議事次第、事業評価部会委員名簿、配席図。以上のほか資料1、資料2-1-1から2-8-2まで。参考資料の1、参考資料の2がございます。資料の不足がございましたら、お申しつけください。よろしゅうございますでしょうか。

続きまして、本日の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名の出席を賜っております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数4名に達しております。

それでは、開催に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

**【港湾局長】** 事業評価部会の先生方におかれましては、年度末のお忙しい中ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

今年も事業評価部会の時期が来たという感じを持っております。例年より、実は今年の新規の件数が多いでございます。これは後ほどまたご説明をさせていただく予定ですが、クルーズが、我々が予想していた以上の伸びを示しております、これがまだまだその勢いが続くだろうということで、新しい仕組みをこれに対応してつくらせていただいております。

その関係で、港湾法の改正についても、今日閣議決定をされまして、夕方衆議院のほうに送られる予定になっているわけではありますが、このような状況の中で、この新しい仕組みと連動して進めるようなクルーズ拠点形成のためのプロジェクト。これが数多く入っている関係で、今年は例年よりもかなり多い新規事業の件数になっております。

いずれも我が国経済、あるいはインバウンドをしっかりと受けとめる。また安全・安心という観点から必要な事業だと思っておりますし、29年度の着工をしっかりと目指すべき事業だと思っております。

先生方には忌憚のないご意見を賜りまして、ご審議をいただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

**【事務局】** それでは、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。

これより、本日予定しております議事に入ります。部会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

**【部会長】** それでは早速ですが、議事に入らせていただきたいと思います。本日は平成29年度予算に向けた港湾整備事業及び港湾局所管の海岸事業における新規事業採択時評価として、港湾7件、海岸1件の計8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】** 本日ご議論いただきます港湾整備事業の平成29年度新規事業候補について、ご説明を順次させていただきます。

資料1をごらんください。個別事業の説明に入ります前に、本事業の着手に至った経緯、あるいは政策的なつながりと関連といったものをご説明させていただくための資料がございます。

1ページ目をお開きください。こちらについては、新規事業の候補の位置図ということでございます。2ページのほうで、事業の概要をご説明させていただきます。

北から順番に仙台塩釜港仙台港区のふ頭再編改良事業ということで、東北地方で生産されるコンテナ貨物の増加及びそれに伴う京浜港への国際フィーダー航路便数の増加に対応する事業。

水島港については、とうもろこしといったような配合飼料の原料となる穀物の大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応する事業。

それから、鹿児島港臨港道路整備事業については、鹿児島港周辺の交通混雑の緩和。港内の円滑な交通の確保に対応するもの。

志布志については、水島と基本的には同じでございます。

それから、佐世保、八代、平良については、先ほど局長から説明ありましたとおり、東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増に対応する事業ということになってございます。

それから3ページをお開きください。主要港湾政策と新規事業採択の経緯というふうに書かせていただいております。本日お諮りをする港湾について、7事業でございますが、大きくバルク戦略港湾、それから復旧・復興、それからクルーズ振興、地域の産業競争力強化という柱のもとにぶら下がる事業というふうに考えてございます。

まず国際バルク戦略港湾については、小名浜、釧路、徳山下松と、これまでご審議いただきましたけれども、今年度、水島と志布志について、事業着手の環境が整ったということによって、ご審議をお願いするものでございます。

それから復旧・復興につきましては、平成27年度まで集中復興期間ということであったわけですが、いよいよ28年度から32年にかけて、復興・創生期間という新しいフレームに入りました。復興を中心とする事業ということで、仙台塩釜港のふ頭再編事業に着手をするものでございます。

それからクルーズについては先ほどの3事業でございます。

それでは政策の柱別に少しずつ今の足元の状況をご説明させていただきます。4ページ目をお開きください。国際バルク戦略港湾政策についてでございます。基本的には、説明しておりますとおり、企業間連携による大型船を活用した一括大量輸送というものを実現するために、大型船の2港寄りといったようなものを対象とするという事業でございます。

本日お諮りするのは、穀物。とうもろこしメインでございます。5ページ目をお開きください。この国際バルク戦略港湾の政策の今の足元の状況でございます。まずとうもろこしということで説明させていただきましたが、我が国へのとうもろこしの主な荷動きルートというものを図で示しておりますが、基本的にはアメリカやブラジルといったところが荷物の発地になっており、その交通の結節であるパナマ運河が2016年の6月に供用されているということでございます。

また、こうしたパナマ運河の拡張に従って、貨物船も大型化をしております。我が国については、これに国際バルク戦略港湾で対応することとし、小名浜、徳山下松、釧路という形で順次採択を進めているということでございます。

それから、6ページ目をお開きください。復旧・復興でございます。復旧・復興については、明日でいよいよ震災から6年ということになるわけでございますけれども、基本的には港湾については、ほぼほぼ復旧、壊れたものをもとに戻す事業というのは完了しているということになってございます。唯一例外として残っておりますのは、長大な防波堤ということで、2か所まだ残っておりますけれども、これも29年度において順に完了をす

る予定になってございます。

そしていよいよ復興というフェーズでございまして、新しい産業を東北に根づかせるための施設整備を現在進めているということでございまして、例としては小名浜、相馬、石炭、LNGということで、例を挙げさせていただいております。こうした復旧・復興にかかる取り組みを踏まえて、現在東北管内の港湾というものの貨物全体の状況を見たものでございますけれども、左側が港湾における全貨物量の推移ということでございますが、平成20年度と見比べましても、もう遜色のないというかむしろ上回っている水準に達しているということでございます。

コンテナというフェーズで見ましても、震災前を既に大きく上回っているということでございます。本日これは、東北管内ということでお示しをさせていただいておりますけれども、この東北管内のうち6割を占めますのが、本日お諮りする仙台塩釜港ということで、仙台塩釜港の逼迫する需要を何とかクリアするための事業ということになってございます。

それからクルーズでございます。クルーズ船の寄港については、2016年199万人というところまで大幅な増加。寄港回数という目で見ても、2,018回と対前年度比約4割に近い増加ということになっているというところでございます。

こうしたクルーズ船の寄港増というものを戦略的に取り込むという観点から、公共事業によるクルーズ船の専用ふ頭というものの整備。それから民間による旅客施設の整備というものを組み合わせて、対応していく拠点として、平成29年1月31日に本日お諮りする佐世保、八代、平良というものを含めて6港選定をしております。ちなみにこの事業の該当しない横浜、清水、本部の3箇所につきましても、既存の継続事業、もしくは現在既に供用しておるターミナルというものを活用して実施をするということになってございます。

個別の事業の説明に入ります前に、参考資料の2に、公共事業を着手するに当たりまして、各港湾管理者からあらかじめ本事業を採択することについてのご意見をうかがってございます。

基本的に個別の説明は割愛をさせていただきますけれども、各事業の港湾管理者からは、いずれの事業についても早期に着工してほしいという強い要望が寄せられているという状況を紹介させていただきます。

資料2-1-1でございます。水島港でございます。事業の概要としては、水島港の下側に図面がついてございます。右側が水島地区、左側が玉島地区という状況でございます。

水島地区に新たに14メートル岸壁を増深整備いたしまして、左側の玉島地区においては、12メートルの岸壁を新設整備するという事業でございます。

2ページ目をお開きください。水島港の概況でございます。水島港の概況については、食料コンビナートが形成をされているというのが、この水島港の最大の特徴ということになってございまして、大きく3カ所。水島地区に2カ所、それから玉島地区に1カ所の食料コンビナートが形成をされているということでございます。

3ページにありますように、この3カ所の拠点というものを大型船で、まず14メートルのところに入り、次いで12メートルの減載をした形で大型船2港寄りという形で寄っていくための基盤整備という位置づけになります。

事業の必要性、緊急性についての説明になりますが、4ページ目をお開きいただきますと、水島港における穀物輸入量というものについては、玉島地区における新たな食糧コンビナートの設置によりまして、115万トンの増加が見込まれるという状況になってございます。

続きまして5ページ目でございます。費用便益分析に入りますが、この貨物量を設定し、その上で便益がどのように出るかという構造が連携輸送でございますので、効果の出方が運び方によって少し異なるということになります。具体的に言いますと、水島地区の②について、引き続き水島地区岸壁②のほうに浅い岸壁に直接入るものについては、基本的には何も便益が発生をしないということで、残りのものについては、基本的には大型船を使う、活用することにより、何がしかの形で便益が発現をするということになります。

6ページに便益算定の表がついてございます。基本的には、本事業を実施しない場合、各岸壁に単独輸送により穀物を輸入するということに対して、Withの場合には、大型船を活用した効率的な輸送が可能になるということで、この輸送費用の削減分を便益として計上させていただいているということになります。

7ページになりまして、B/Cでございます。B/C、B-C、それから経済的内部収益率については2.3、350億、10.9%という状況になってございます。

それから貨幣換算が困難な効果ということをお8ページに整理をさせていただいております。基本的に本事業により穀物輸入の拠点性が高まることで、広域的な畜産業の産業競争力が強化をされるということ。それから、本事業が実施をされない場合については、既に進んでいる民間投資とタイアップをした穀物輸入との相乗効果は図られないという問題点が出てくる。もしくは、農林水産業の輸出力強化戦略にも悪影響を及ぼすことが懸念をさ

れる。もしくは、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が低減をされるといったようなことを整理して  
ございます。

続きまして、志布志港の資料2-2-1でご説明をさせていただきます。重複する部分  
は、基本的に省かせていただきます。岸壁の整備内容につきましては、この新若浜地区に  
岸壁14メートルを整備するものということになってございます。2ページ目にまいりま  
して、この港湾についても、先ほどの水島同様、九州一円の穀物輸入の拠点となっている  
ということでございます。

3ページ目をお開きください。本事業の実施前、実施後の輸送形態の変化を示したもの  
でございます。基本的には同じ説明になりますので、基本的には詳細の説明は省略をさせ  
ていただきます。また、本事業。基本的には既存施設の老朽化への対応というのもあわせ  
て実施をするということを眼目の1つにしてございます。周辺の老朽化する岸壁の荷物を  
この若浜中央地区の1号岸壁。4ページになりますけれども、この1号岸壁に集約をする  
ということで、その部分の貨物をこの新しくできる岸壁に集約をする。移転をするという  
形で整理をするというものでございます。

5ページ目にまいりまして、便益発生構造については、基本的に先ほどの水島港と同  
じでございます。従前、WithとWithoutの場合で、どうしても共同輸送に適さない貨物が一  
部あるものですから、それについては単独輸送ということになりますが、残りは基本的に  
は連携輸送という形でそれぞれ大型船の輸送による便益が出るという形になってございま  
す。6ページに大型化による海上輸送コスト削減分359億円というふうに書かせていた  
だいてございます。

7ページ目でございますけれども、費用便益比は、B/Cで3.5、B-Cで259億。  
経済的内部収益率が16.4%ということでございます。貨幣換算が困難な効果については、  
基本的に同じでございますので、説明は省かせていただきます。

水島、志布志について説明は以上でございます。

**【部会長】** それでは、水島、志布志の新規事業採択時評価につきまして、ご意見、ご  
質問をよろしくお願ひいたします。

ないですか。ございませんか。よろしいですか。

それでは、次行きましょうか。次の事業につきまして、事務局からご説明お願ひいたし  
ます。

**【事務局】** 続きまして、資料2-3-1に基づきまして、仙台塩釜港の仙台港区のふ

頭再編改良事業の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。一番下の図面にありますが、現在この高砂地区のコンテナターミナルについては、船が2隻泊まっておりますけれども、いわゆる2バースの形で整備をされております。今回、整備をいたしますものは、この赤でハッチングをした部分の整備ということで、都合3ターミナル体制になるという事業でございます。総事業費125億円ということで、事業期間は7年を見込んでおります。

それから2ページ目をお開きいただきます。仙台塩釜港の足元の状況ということでございます。先ほどもご説明しましたが、仙台塩釜港も既に震災前を上回って航路、貨物量ともに発展を続けているということでございます。しかも、当該地域、基本的には道路ネットワーク。これまで整備してこられなかった道路ネットワークの整備が進展をしております、いわゆる物流の面での好循環が生まれてきている。そういう状況になっております。

こうしたことに基づきまして、3ページ目でございます。この左側のグラフはコンテナ取扱貨物量を示したものでございますが、黄土色の部分。これが国際フィーダー分ということで、京浜港を通じて世界に流れていくもの。それから、外貿貨物ということで、例えば中国直行、韓国直行といったような貨物についてはこれに該当するわけですが、特にこのグラフを見ていただきますと、国際フィーダー航路に該当する貨物が大きく伸びるということが、見込まれております。具体的な国際フィーダーの伸びの部分で見ますと、右隣にありますゴム製品。それから自動車部品といったものが大きく伸びるというふうにされてございます。

また、一応これらは全て主要品目については、個別の企業へのヒアリングに基づいて積み上げ方式で需要予測を行っております。また、企業戦略の関係上、個別の企業名は割愛させていただいておりますが、各社ごとにヒアリングをして積み上げたというものでございます。

4ページ目をお開きください。こうした堅調な需要が見込まれる仙台塩釜港でございますけれども、現在既にコンテナ船の滞船というものが発生をしているということが、左側の写真でその状況をイメージしているわけでございますけれども、右側に月当たりのコンテナバースの利用状況とその滞船隻数の変化が整理をしております。入港隻数が増加した分だけ、もうほぼほぼそれに比例する形で滞船が増加をしているというような形になっていて、ほぼほぼ取扱能力の限界に来ているというのが今の状況ではなかろうかというふうに考えてございます。具体的に港湾運送事業者さん。実際に働かれていますの方々の声を拾

っても、相当に悪影響が出てきている。また、最悪の場合というのは、貨物が積み切らずに結局陸送で追いかけたというような事例も既に報告をされているという状況でございます。

こうしたことから、本事業を実施するわけではございますけれども、5ページ目でお開きいただきますと、費用便益分析における貨物量の設定ということでございます。With時の貨物量については先ほどの積み上げ分を反映したものです。Without分については、既往の2バースをもうちょっと使えるだろうということで、最大限有効活用をしたという場合の仮定でございます。このWithout時の取扱貨物量の仮定については、港湾の施設の技術上の基準に従って算定をしたものということにしております。

With、Withoutの整理ができましたところで、6ページをお開きいただきますと、本事業における便益というものは、先ほどお話をしました沖待ちというものが解消することによる便益。それから、ターミナルの再編拡張によって、コンテナ需要が現存の施設では積み切れない分を対応できるという分が268億円。それから、震災時において、貨物の輸送コストの増大が回避をされるという便益が2億円。それから、震災時において、その施設そのものが被害を免れるという便益が6億円という形で、マニュアルに沿って算定をしているところでございます。

7ページ目をお開きください。結果のみご報告しますと、B/Cが2.9、それからB-Cが194億円。経済的内部収益率は11.6%と算定をされているところでございます。

貨幣換算が困難な効果について、8ページ目でご説明をさせていただきます。本事業により、国際海上コンテナ輸送の効率化が図られることで、産業の国際競争力が強化されると。加えて、新たな企業の投資も行われることで雇用が創出され、地域活力の向上や東日本大震災からの復興の促進が期待をされるということ。加えて、本事業。基本的には最大の需要者はフィーダー船であるということから、京浜港の基幹航路の維持・拡大にも資するものというふうに考えてございます。その他、震災時における幹線貨物輸送の確保、環境への負荷削減というものを書かせていただいております。

それから、9ページと10ページにおきましては、代替港。先ほどのWith、Withoutの場合にどうなるかということシミュレートしたものです。その根拠とした資料を添付させていただきます。

以上でございます。

【部会長】 それでは、仙台塩釜港ですが、ご意見、ご質問、よろしくお願ひいたしま

す。

【委員】 じゃあ、いいですか。

【部会長】 はい。お願いします。

【委員】 事柄の整理ですけれども、さっきのバルクの2つは、WithケースでもWithoutケースでも貨物の量は共通でこのぐらい来て、そのときに運び方が違うから、それに伴うコストダウン効果はその量にかかる感じで効いてきますという話ですよ。コンテナについては、Withoutのケースでは施設的な限界があってこれ以上運べないのが、Withになると運べます。それはヒアリングした結果からこのぐらいですと、こうやっているのですよね。それはそれでいいけれど、先ほどの事業に戻っては申しわけないが、バルクのほうは運べることは運べるってシナリオでほんとうにいいのかなっていうところが、これと比べるとちょっと気持ちが悪かった気がする。

コンテナに関しては、塩釜には入れないので、その分が京浜に行くということになっているのでしょうか。潜在需要はWithと同じぐらいあるわけですよ。それで運び切れない分が、違う港に行くことになっているのでしょうか。

【事務局】 代替港は大船渡と小名浜になります。北部のほうは大船渡を使い、南部のほうは小名浜を使うという形です。仙台塩釜港については、一部繰り返しになるかもしれませんが、5ページ目でWithoutの納得感というところをどう出すかというところを、我々も一番苦労した点ではありますけれども、なるべく今の輸送。今できる施設を最大限有効活用した場合をWithoutのケースにしていこうではないかということが、1つの基本的な考え方になっております。

したがって、それを施設の技術上の基準に従って、1回仮定をして計算をして、さらにはうわばみ分について、そこからさらにどうやっても努力しても飛び出てくるものについては、先ほどの9ページの形で、個々個別に荷主の位置を特定しましたが、これはあくまでも例を示している画像で、地域ごとに大船渡が近いか、小名浜が近いかを一つ一つ精査をしました。

【委員】 どちらにしても大船渡と小名浜ですね。

【事務局】 はい。基本的には国際フィーダー航路のある港という形で選定をしております。

【委員】 こういう理解でいいですか。まず国際フィーダー航路がないとチョイスにも何にもならない。なおかつ便益があまり過大に出ないような、つまり評価としてはわりあ

い安全めに見て、なるべく近いところで想定してやっているつもりですと。だから本当にこうなるかどうかわからないし、ひょっとしたら京浜港に行くかもしれないけれども、それよりも便益が内輸になるように選定しているつもりですっていう理解をしてもいいのか。

【事務局】 はい。そういうことです。

【委員】 よくわかりました。

【事務局】 おそらく、実態面で言えばトラックで京浜港に持っていくっていうのを荷主はチョイスするのが多いような気はするけれども、それをWithoutのケースにしてしまうと、便益が出すぎてしまうので、考えられる範囲で、フィージブルかどうかは別にして、フィーダー航路がそこそこあるから、それは値段的にはかなり競争できるので、一応これをWithoutにするのは、一定の合理性はあると考えた。

【委員】 そのことをどこかに書いておいたほうがいいと思います。それこそ評価だから、真の姿は誰にもわからないけれども、過大評価にならないようやっているつもりですっていうスタンスを。

【事務局】 そうですね。わかりました。

【事務局】 あと残る1点。震災時については、今のところマニュアルが備わっているので、我々行政官としては、とりあえずまずはそれでやってみたというのが正直なところでございますが、実際東日本大震災を経た後の実感としては、「何か6億ってちょっと小さいな」というふうには思っていて、そういう意味も含めて8ページの事業効果のところ、震災時における幹線貨物輸送の確保ということを書かせていただいたのですが、その記載がまだ実感に合うような記載になっていないというのが実態ではなかるうかと思えます。

【委員】 今申し上げたかったのは、計算上の仮定として、確率掛けるから、こういうことになるけれども、確率掛ければ平均化しているのと同じですから。けれども、明日起こるかもしれないし、そのときにはこんなもんじゃないっていう。かといって明日起こるとは限らないから、こういう計算しています。でも、そんなことまで考えると、この定性的に書いているようなことで、判断していくつもりですとか、ちょっと解釈みたいなものを、ここに書くかどこかに書くかは別にして、思っていないとエンジニアリング的な評価としてはちょっと心配な感じがします。

【事務局】 おっしゃる感じはすごくわかりますので、逆に言うとマニュアルの問題なのかもしれないとも思います。

【委員】 同感です。

【事務局】 これ、純粋にマニュアルに忠実にやっているもので、今のような観点でこういう地震時の便益というのは、正しい数字だと思いますけれども、結果として通常時の便益がものすごく大きく出ているので、それとの比較で誤解されないようにはしないとけないと思います。少し工夫がいるかもしれません。

【部会長】 表現の仕方には工夫がいきますね、でもやっぱり結局こうせざるを得ないとも思います。

【事務局】 そうなんです。数字としてはこうなってしまう。

【部会長】 だから別ページにして、どういう影響があるのかを記載する。たとえば、期待値で出すという方法もある。同じページで1、2、3、4と並記する。

【事務局】 マニュアルの課題としても少し考えたほうがいいのかもしいない。

【委員】 本件の表現の仕方として、ここには発生確率を掛けた結果しか書かれていないので、確率を掛ける前の数字と、その確率を表記しておかれたらどうでしょう。その確率は、過去の経験から与えられたものですが、もしかしたら来年起きて再来年も起きるかもしれないという可能性もないわけではありません。だから、6億円の算出のもとになっている「何億円×確率」という表記はどうでしょう。

【事務局】 はい。表現ぶりの修正を検討いたします。

【委員】 例えば、じゃあ新幹線をつくるときに、脱線しないようにATCをつけています。だからそのときに、ATCをつけなかった場合の事故を起こるというのを回避する便益なんて入れているわけではない。それは安全というものに対してここまでやるのは標準設計ということで、費用で見込んでいるだけです。通常の便益だけやっている、例えば整備新幹線では。これが例えばL1の津波までは施設でやりましょうっていうのは共通の認識になっているから、それについては便益出す必要がないですよ。

【事務局】 そうです。

【委員】 それと同じようなことかもしれないという意識をどこかで思いながら考える余地があると思います。

【事務局】 そういう意味では、耐震強化岸壁の便益を数字で出す必要があるかどうかという議論かもしれないですね。そこはいろいろこれからの課題という面でも考えてみたいと思います。

【部会長】 はい。

【委員】 私も今震災時におけるWithoutの回避は、その上の震災時における貨物の輸送

コストの増大回避ももう少し大きいのかなというような気もいたします。

お聞きしたいとか確認したいのは、その上のターミナル再編拡張による輸送コストの削減のところの268億の話ですけれども、これのもとになる年数というのは、このページ3にある平成36年の7年間。平成27年から7年間という。何年間のもとにコスト削減というのが、要は……。

【部会長】 何年分を集計しているのでしょうか。

【事務局】 平成36年から50年間。

【委員】 平成36年に完成したとして、平成36年から向こう50年というものを、今の現在割引価値に直してコスト削減というふうに言っているわけですね。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。その確認をしたかっただけです。

【部会長】 はい。

【委員】 2点ありまして、1点目は純粋な質問です。8ページの貨幣換算が困難な効果などところで、「雇用が創出され」という表現があります。これそのとおりだと思いますが、現実問題として、3つにバースが増えたときに、人の手当てができるということも、ヒアリング等で確認されているのかどうなのかということです。実際に、今まで2つしかないところに、3つバースができたときに、その増えたバースにも手配できるだけの人の確保ができるのかというほんとうに素人的な質問です。

もう一点は、様々なところでモーダルシフトという言葉が使われていると思います。今のご説明ですと、バースを3つに増やすことで京浜港に集荷ができるということであれば、環境への負荷軽減への言及の部分あたりに、モーダルシフトの促進というような言葉を入れてもいいのではないかと思います。今の日本の社会では、トラック輸送から船舶輸送へという流れの方向をどのように確保するかが重要な課題の一つだと思います。そうだとすれば、モーダルシフトという言葉はやはり貨幣換算が困難かもしれなくてもとても大事だと思いますので、言葉として使われてもいいのかなとも思いました。

【事務局】 まず、2点目のほうからお答えをいたしますと、基本的にモーダルシフトの性格を十分有するものでございますので、最終版のときには、ここにモーダルシフトの促進とか、そういった形で記載をし直したいと思っております。どうもありがとうございました。

それから、人手。3ターミナル目にかかるべき港湾運送を担うような人手が確保できる

かどうかというご質問でございますけれども、実は私どもも直接的には、例えば港湾管理者から今日時点において確認をしているわけではないですが、県もしくは地方整備局のほうからも、直ちに人手が足りないので、ゆえに3ターミナル目の事業ができないといった情報は一切聞いておりませんので、基本的には何とか対応できるのではないかなと今は見込んでおります。

**【部会長】** はい。ありがとうございます。いいですか。

それでは、次の事業に行きましょう。事務局から説明をお願いします。

**【事務局】** それでは、資料の2-4-1、鹿児島港の臨港道路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。本事業、平成29年度から34年度にかけて予定しております延長2.4キロ、2車線の臨港道路整備事業でございます。下にあります図面で行きますと、この赤の部分ということになりまして、この接続する白の部分は臨港道路として既に供用中の部分ということで、まさにこの臨港道路としてのミッシングリンクの部分の事業であ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。鹿児島港の概況について、ご説明をさせていただきます。図面、左から本港区と新港区と続いているわけですがけれども、基本的に鹿児島港については、江戸時代から開発が始まったというふうに言われておりますけれども、このときには本港区。続いて大正、昭和の時代に新港区。続いて鴨池港区という形で、いわゆる北から南に開発が順次進んでいくというような形で整備が進んでまいりました。

また、右側の下のほうでございますけれども、市街地境界という赤い線があるかと思えます。非常にその地形上、海の際面すぐ近くまで山が迫っているということから、実は60万都市でありながら、南北を結ぶ幹線交通が基本的には今2本しかなくて、国道225号と、県道産業道路しかないという状況でございます。

残りの1本がまだぶつ切りの状態ではあるということでございます。先ほど申し上げましたとおり、歴史的な発展の経緯とあわせて、順次南側に港湾の機能が整備をされておりました関係で、基本的には南北の道路交通の臨港交通の確保の需要が非常に高い港湾という形になってございます。

3ページ目をお開きください。現時点におきまして、赤の点線の部分がつながっていないということによりまして、このつながっていないところまで来た交通が、産業道路もしくは国道225号のほうになだれ込んでくるというような形になっていて、慢性的な交通を引き起こしているということございまして、この中に当然臨港交通も巻き込まれてい

るという状況でございます。

4 ページ目をお開きください。費用便益分析については、基本的に道路の整備と全く平仄を合わせて臨港道路の評価も行っております。将来の分布交通量を設定いたしまして、それをネットワーク上に配分をするということになります。Without時は引き続き産業道路と国道225号のみ。それからWith時については、国道225号、産業道路に加えてこの臨港道路が開通をするということに伴う交通量の分散が図られるということでございます。

5 ページ目をお開きいただきますと、基本的には臨港道路の整備事業のBにつきまして、は輸送費用そのものが削減されるというものを便益化したもの。それから輸送時間費用が削減をされるという便益。それから事故損失額削減便益というこの3つを計上させていただいております、費用便益比は2.5、純現在価値、B-Cは349億円。EIRRは10.9%というふうになってございます。

6 ページ目にまいりまして、貨幣換算が困難な効果というところでございますが、基本的にはこの臨港道路の連続性がようやく確保されるということで、トータルのストック効果の発現が期待できるということでございます。

また、道路混雑が改善することで、効率的な物流体制の構築が期待されたり、トラックドライバーの精神的な負担が軽減をされるというような効果も期待されるところでございます。

また、クルーズ船というものも、この鹿児島港に寄港しているわけでございますけれども、大型バス等が市内を抜けるのに往生するといったような事態も発生しているところでございまして、こうした観光圏の拡大といったようなものも期待をされるというところでございます。

以上でございます。

**【部会長】** それでは、この臨港道路整備事業について、ご質問、ご意見いただきたいと思っております。

はい、どうぞ。

**【委員】** ありがとうございます。2点お願いします。

1点は、手戻りにもなってしまうけれども、いつも思うのが例えば港湾を改良したら大量の物資がそこに入ってくるわけで、そこがちゃんと流れるようなところまで勘案して、事業が遂行されているのかが明確にされていないと感じています。

例えば1ターミナルが増えました。そこで非常に交通渋滞が起きて、結局違うところで

揚げたほうが時間的に早かったのではないか、時間を買うような産業が多いものですから、そういったところの配慮までなされて、答申がなされているのか疑問を持ちました。もし配慮がなされているならば、それは定性的な評価のところきちんとその後のトラック輸送などの交通量を勘案しても、この量が最適だということまで今回開発しますとか、そのあたりの言質が1つ欲しいかなというのが仙台のところでした次第です。

加えてこの鹿児島港の場合は、ストック効果ということをおっしゃっていますけれども、どちらかというとネットワークが分断されたところがつながったって、ネットワーク効果のほうが非常に大きくなって、ストック効果かなとコメントとして話しておきます。

【部会長】 スtock効果という言葉が曖昧ですね。抽象的にストック効果と言っているに過ぎないと思います。

【委員】 つながらないとストック効果がないみたいな感じですね。

【部会長】 何のこと言っているのかが不明ですね。

【事務局】 すみません。実は私が今回の道路の必要性を説明しようとするばかりに、あたかも無計画に、道路計画がそうになっていたかのような説明になってしまったのではないかと反省しているのでございますが、基本的にはこの部分も実は一体的につなぐような形でもともと計画をされていたところでもあります。

ただ、3ページ目をお開きいただきますと、臨港道路鴨池中央港区線と書かれたところに、突き出た旗が立っているような土地の部分があると思いますけれども、この部分の土地利用計画が、実は約20年近く定まらなかったということがあって、最後の道路の線形を、どこを通して行っていったらよいのかということが定まらなかったという事情がございます。

他方で、臨港道路もこれだけ長い道路でございますので、段階的に整備を進めてきたという経緯の最後のラスト1マイルといいたいまいしょうか。そういった形になっておりまして、基本的には先ほどご質問のありましたバースをつくって、そこで混雑するというようなことにはならないように港湾計画等も含めて、基本的にはやっているのでございますが……。

【委員】 それは、仙台とかが特に……。

【事務局】 段階的な整備の段階で少しそういったことが出てくる場合はあるということでございます。

【事務局】 仙台塩釜みたいな事業を先生おっしゃられたと思うのですが、それは全部大体やっています、発生集中交通が既存の道路にどのぐらい負荷を与えるかと。場合に

よっては、つなぐ道路が貧弱だったりするとその部分で渋滞が発生したりするので、そういうところは臨港道路整備事業ってまさに港湾側で幹線道路につなぐ事業がありますので、そういう事業もセットにして、岸壁整備事業とセットで事業採択するっていうのが、通常のパターンになっています。

【委員】 そう言いながら、実は新潟港でも、非常にトラックの待ち状態で渋滞発生して環境が汚染されたりとか、トラック業者の方たちの、特に女性のトラック運転手の方たちを推奨していながら、なかなか長時間労働というところの解消が進まない状態がありました。ですので、港の改良をされるときには、道路の接続部分等の流れも滞りなくなるように工事手順の検討をお願いしたいです。よく川とかでも、上流を改良したいけれども、そうすると下流が洪水をしてしまうので、下流を拡張してから上流を改良するみたいな流れをつくっておられますので、港湾の改良もそういった流れの中であるんですねっていうところの確認をしたかったんです。ありがとうございます。

【事務局】 おっしゃるとおりです。とっても大事なポイントでありまして、それは港湾計画でもしっかりチェックし、事業採択のときもチェックしておりますけれども、具体的に新潟港の今お話があったので、ちょっとその部分は我々もどういう状況だったのか調べてみたいと思います。

【委員】 でも道路が非常に通りましてからは、大分改善されておりますので、やっぱりセットで行かないと一時的にも周辺には混雑が生じますので。

【事務局】 おっしゃるとおりですよ。

【委員】 バースが増えて良かったねって言っていると、その周辺地域が非常に負荷がかかって苦しみことになりますので、よろしくをお願いします。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員】 この鹿児島。この絵を見ると、この紫色の臨港道路ですよ。鹿児島県庁はすぐそばにあるんですね。もっと街の中にあるとばっかり思っていたけれども。ということは、これは決して現代的な意味での「わー港、港」っていう感じとは限らずに、人も来る場所ですよ。そうすると向かいには桜島で景色もいいでしょうし、この新しい臨港道路は、それなりの風景を楽しむ要素とか、それなりの配慮をしながらつくる道路ではないかと思いますが、その辺の事情はどんな感じでしょうか。

【事務局】 基本的には遊歩道になるかどうかわかりませんが、歩道的なものを現在計画でございまして。

【委員】 国道と県道産業道路っていうのはつまらない道路ですよ。通っても港や海が全然見えなくて。それを新たに臨港道路ができることによって、もちろん渋滞緩和にも、それから物流の円滑化にも使えるけれども、実は極めて風光明媚な鹿児島の特徴を引き出す観光要素も出るみたいなことは、定性的なところでちょっとぐらい書いても罰は当たらないのではないかと思います。

【事務局】 わかりました。委員おっしゃられたのは、そのとおりでありまして、実は、非常に、これから具体の設計をやって工事に入って行くわけですけども、その中でも風景を見られる場所をつくってほしいという要望が極めて大きいです。

この部分は、ほぼ橋梁になりますので、橋梁の一部を拡幅して、そこで桜島を見たり。それからマリンポートっていう、ここに巨大なクルーズ船が泊まるのですが、これが非常に絵になるから、そういう場所をつくってほしいっていう要望があります。現にここの切り欠きのところも橋になっていまして、地元ではABCのC橋っていう、そういうふうと呼んだりしていますが、ここもマリンポート越しに桜島が見えるということで、非常にいいビューポイントになっていまして、同じように拡幅して、ちょっとそこにとまって。

【委員】 混まないといいですね。

【事務局】 そうなんですけれども。そういうポイントになって。それはやりたいと思っています。

【委員】 それを中長期政策の中の美しい風景をつくっていくんだという、そういうのにも資するという配慮をしながらつくっているつもりですというのは、何かあってもいいと思いましたがけれども。

【事務局】 わかりました。ですから、そういう意味ではまさにおっしゃられたような単なる歩道じゃなくて、見る場所をつくって、デッキみたいな。そういうのをやりたいとしています。

【部会長】 ①の事業効果ですが、連続性の確保という表現が気になります。混雑が減少する効果は、直接便益で入っているので、ダブルカウントの危険性がある。港にそういう道路が整備されることにより、眺めがよくなるとか、土地利用が高度化される効果を指摘した方がいい。

【委員】 そういうことこそ新しいタイプのストック効果。

【事務局】 ありがとうございます、修正をいたします。

【部会長】 よろしいですか。

それじゃ次お願いします。次の事業に行つて。

【事務局】 続きまして、資料2-5-1に基づきまして、佐世保。2-6-1に基づきまして八代。2-7-1に基づきまして平良。この3件。基本的には同じ形での事業になりますので、共通点多々ございますので一括してご説明をさせていただきます。

まず2-5-1の佐世保港のクルーズ拠点整備事業でございます。事業概要につきましては、水深10メートルのクルーズ船。クルーズ船が専用で使えるターミナルを整備をするということで、事業期間については29年度から31年度ということで、32年度初年からクルーズ船社による利用を可能とするという形で整備を進めたいと考えてございます。事業費は63億円ということでございます。3年間の急速な施工が求められる事業ということでございます。

2ページ目をお開きいただきますと、佐世保港の概要ということでございますけれども、ハウステンボスとか、非常に観光資源に恵まれた佐世保港ということで、クルーズ船の足元の需要というものも、大変大きく増えてくるということになってございますけれども、先ほどより話の出ておりますクルーズ拠点整備形成計画書というものがまとまっております、3ページ目でございます。

佐世保市とカーニバル・コーポレーションという両者の共同によりまして作成された計画書がございまして、運用開始年における平成32年において、200回。追加で200回という形でまとまっているというところでございます。現在この佐世保港につきましては、左側の三浦地区というところがございますけれども、こちらに7万トン級まで、まず対応できる、いつでも対応できるというターミナルがございまして。さらに現在整備を実施しております、16万トン級の船まで対応できるようになるという予定でございます。

ただ、しかしながら実はこの赤線の一番下側の部分といたしましょうか。こちらの部分が自衛隊と共同の形で利用をします。もっと言いますと自衛隊の資産であるということになっていて、基地としての利用をされる場合については利用できませんよというふうに制限がかかっているという状況でございます。

こうしたことから、先ほどの200回もの寄港需要というものに対応するためには、基本的には新しいターミナルが必要であるということで、浦頭地区に14万トン級の対応のターミナルを計画するというものでございます。

事業の緊急性、必要性でございますけれども、4ページ目でございます。平成32年に295回の寄港があるというふうに想定をされますので、これがその必要性の最大の理由

ということになってございます。ちょっと5ページ目をお開きいただきますと、費用便益分析におけるクルーズ需要等の設定ということでございますけれども、With時は295回寄港するということが可能になるのに対しまして、Without時。これも先ほどのWithoutの議論をどう設定をするのかという議論になるわけですが、基本的にはまず回数として、寄港回数としては、現在のバースがあいている日が基本的には入れるだろうというふうに想定をしまして、その日を数えたものが255という回数になります。

ただ、しかしながら、先ほど言いましたとおり、この255回についても、大きい船が入れる日と入れない日がありますので、平均の線形という形で言うと、右側と左側の黄色では平均の人数が違うという形になりますので、基本的には旅客外国人の一時上陸者という目で見ますと、寄港回数がそのままWithoutよりも増える分については、全部純増の形で増えると。右側の255回に相当する部分については、大型クルーズ船への対応が可能となることに伴う外国人一時上陸者の増加というものを、計算をするということでございます。基本的には、この外国人一時上陸者の増加数に、マニュアルに沿って、一人当たりの観光消費額2万円というものを乗じまして、便益という形で算定をさせていただいているということでございます。6ページになりますが、557億円というのが、国際観光純収入の増加便益として計上させていただいているということでございます。

7ページ目でございます。現在価値化したもので、費用便益比は8.4。B-Cが491億円。経済的内部収益率は38.1%ということになってございます。

それから8ページ目でございます。貨幣換算が困難な効果ということで、雇用の創出、地域活力の向上でございますけれども、やはりこれだけのお客が増えるということで、地域の関連産業の収益は増大をし、地域活力の向上が見込まれるということ。さらに、訪日クルーズ旅行の魅力全体を向上するという。さらに良好な景観の形成。交流機会の増加。観光地としての魅力の向上といったようなものが見込まれるのではないかとこのふうにかかせていただいております。

2-6-1の八代港でございます。整備するスキームは基本的には同じでございますが、1ページ目をお開きいただきますと、水深10メートルの岸壁を整備いたします。これも3年間で完了させる計画。事業費は104億円。うち港湾整備事業費は82億円ということになってございます。

八代港の概況につきましても、先ほどと同様でございますので、割愛をさせていただきますが、八代港についても近年寄港状況が非常に増加しつつあるということでございます。

3ページ目をお開きいただきますと、こちらのほうはロイヤル・カリビアンという会社と熊本県と一緒に拠点形成計画書を提出してきているということでございまして、運用開始年平成32年において、80回の寄港というものが想定されておるということでございます。

こちらの事業については、4ページをお開きいただきますと、この右側の下の右側の図面でございます。現在クルーズ船というのは、この木材チップとかコンテナ等が扱われている岸壁。黄色の部分でございます。こちらでクルーズ船が着いているというところでございます。こちらについては入れる日は基本的には船型の制限は何らかからないという状況になっております。新しくできるバースについても、最大級の船まで留まれるという形で整備をする予定でございます。

5ページ目をお開きいただきますと、先ほどと同じ考え方でございますけれども、現行でどれだけ入るかということをも1つの前提として計算をしますと47回ということでございまして、その純増分というところを便益として見ているということでございまして、6ページになりますけれども、便益については339億円ということでございます。

また、本事業、基本的に熊本県における初の耐震強化岸壁ということになりますので、先ほどもちょっと議論になりましたが、震災時における貨物の輸送コストの増大を回避ということが図られるという部分を便益として計上してございます。

7ページにまいりまして、B/Cは3.3、B-Cは238億円。EIRRのほうは16.1%ということになってございます。

それから、貨幣換算が困難な効果というところでございますが、基本は同じでございますが、耐震強化岸壁であるということに伴って、少し地域や人命被害の回避であるとか、地域住民の生活の安全確保が図られるといったような記載をつけ加えさせていただいているところでございます。

続きまして資料の2-7-1の平良港でございます。平良港につきましても、水深10メートルのクルーズ船専用のターミナルを新たに整備するというものでありまして、3年間でこれも整備をしますということで、事業費92億円でございます。

平良港につきましても、2ページにございますけれども、こちらも近年クルーズ船の寄港回数が急増しているということで、特に台湾発着の航路等が非常に多く着いているというところがございます。

この平良港については、3ページになりますが、港湾管理者である宮古島市さんと、カ

ユニバル・コーポレーションさんの共同によりまして、拠点形成計画書がまとまっているということで、平成32年の寄港回数については、250回ということになってございます。

それで、4ページ目でございます。平良港の現状でございますが、右側の図面を見ていただきますと、下崎地区ということで、こちらのほうにクルーズ船を着けることができるのですが、こちらについては、5万トンクラスまで。それからRORO線のターミナルについても着けることは現在実施中のところで、着けることは可能なのですが、基本的にはRORO線のターミナルとして整備をされておりまして、あくまでも使えるのは空いている日だけという形になります。

同じくB/Cの計算でございますが、5ページ目でございます。こちらについては、先ほどの佐世保と同じ形の計算ということになります。6ページ目、国際観光純収入は、842億円。7ページ目にまいりまして、B/Cは9.3億円。B-Cは752億円。EIRRは37.4%ということでございます。貨幣換算が困難な効果については、先ほどの佐世保と同じですので、割愛をさせていただきます。

説明は以上でございます。

**【部会長】** それでは、以上のクルーズ拠点整備事業3件。ご質問、ご意見……。

はい。

**【委員】** 今の費用便益分析の項目は、入港による国際観光純収入というところが、一番重きがあるわけですが、私はいわゆる岸壁利用料というか、ここはもう一遍確認をしたいのですが、着岸料というのは、地方自治体にも入るとは思いますが、それはやっぱり費用分析のいわゆるBの部分、ベネフィットの中にもっと入るべきではないかと思うのです。

例えば空港ですと、着陸料は1回幾らとなっていて、エアポートの場合は。日本はこの着陸料が高いということの中で、着陸料を安くせよという国際的な要請の中で、ターミナルビルと一緒にして、今回関西エアポートができてコンセッションに持っていった経緯があります。いわゆる岸壁を整備して、1回船が着くことの着岸料というものはないのでしょうか……。つけ加えるべきではないかと思うのですが、それは地方自治体に入るだろうとは思いますが、それはこの費用便益分析の中には入ってこないのでしょうか。

**【事務局】** はい。まず現時点の計算においては、入っておりません。基本的には、各港湾管理者とも入港料とか岸壁使用料については、維持修繕費相当分という形で設定され

ているものが多いですので、ほぼ修繕費分と同程度の形で、観光消費額と比べてあまり大きな金額をとっているわけではないということです。

【委員】 そのこのところを今度は考えても良いように思います。

【委員】 今のところのポイントは、誰の視点にとっての評価かっていうところでご説明したほうが良いと思います。つまり国民経済で言えば、払っている人がいて、もらっている人いて、キャンセルし合う。つまり維持管理費とキャンセルしているのではなくて、払っている人と受け取っている人がいるから、その両方の人のプラスマイナスとっているから、計算に入れませんかよってというのが理屈だと思います。

だから、例えば高速道路つくったときに、NEXCOにお金が入ってくるともちろん便益には入れませんが、当然。それと同じことだと思います。けれども、委員おっしゃるように、それはトータルではそうかもしれないが、その地方自治体にとっての便益は、と言ったときには入ってくる。だから、トータルで見ると、立場を変えて見るのっていうのを、今後の課題ですけれども、やっていくと委員おっしゃるようなことにお答えできるのだと思います。現時点はマニュアルがそうになっていないですね。

【委員】 ただ、空港の場合には、やっぱり着陸料というのは、一旦やっぱり上がってきて、その中で、それは国が管理している、あるいは地方が管理している。いろいろなケースが今回、関西エアポートの株式会社では収入として上がっていると思います。

【委員】 例えば滑走路をつくるときに、空港に上がってくる収入というのは便益には入れませんが。

【委員】 では収支の決算のときだけですか。

【委員】 けれども、事業がどういう効果をもたらすのか。それぞれの主体にどういう出入りがあるのかというのはもちろん計算に入れるけれども、ここでやっているのは、便益と費用の比較だから、便益のところは、空港でも同じです。

【事務局】 コンセッション事業の事業可能性っていうのを議論するときは、今委員おっしゃったように、収入と支出の関係を整理するので、収入としての着陸料っていうのは当然コンセッション内の収入になってきます。それは事業が成立するかという意味でのコンセッションの事業評価です。

【委員】 デュージェリとは違うんですね。

【事務局】 評価分析では当然入ります。

これは、社会的な効果っていうか、そういうものがこの事業によってどういうふうな便

益が発生するかという評価をやっているので、言ってみれば民間事業として、あるいはコンセッションとしての事業成立性を評価しているわけではないので、今委員おっしゃったように、そこは入れていなくて。

【委員】 けれども、今のマニュアルはこうだからという限界性を認識した上で、何ていうか、レポートつくったほうがいいような感じはします。

【事務局】 そうですね。

【部会長】 並行してマニュアルの検討作業が動いていましたが、着岸料については議論していません。租税に関しては、所得移転だから、キャンセルアウトするので、事業便益として計上しない。しかし、世界経済という視点ではなく、国内経済の視点のみに着眼するという、便益ナショナリズムの立場に立てば、着岸料は海外から日本への所得移転として便益に計上してもいい。

【委員】 「交流機会の増加」というこの表現の中には、それも含まれていると解せるのではないかと、ちょっと思いました。

【委員】 クルーズ船の寄港回数が増加することで、見学者との交流機会とかが増えると評価されてしまうのは、違和感があるということだと思います。

【事務局】 本質的には、このクルーズのプロジェクトはいずれも外航クルーズなので、外国の方が来られる。そのインバウンド500万人の目標に向けて、200万人来るとか、300万人来るので、来られた方が例えば八代に来て、人吉市に行くとか、阿蘇行くとか、あるいは地域の皆さんとのいろいろな交流だとか、そういうことを通じて、貨幣になかなか換算できない文化的な交流も含めて、地元というか、田舎が国際化するみたいな効果とかもひっくるめて考えたほうがいいとは思うのですけれども、ただこのクルーズ船専用のプロジェクトをやるのは初めてなので。今までは貨物ターミナルと併用するターミナルでやってきたのですけれども、初めてクルーズ船だけが使うターミナルを事業として始めるので、どうやって便益分析をやるか試行錯誤でやっているという部分があると思います。

ですからいただいたご意見も踏まえて、まさに部会長がおっしゃったマニュアルの問題になってくるので、そういう部分でちょっと検討して。

【部会長】 マニュアルの検討作業は、最終報告がでているので、マニュアルのガイドラインにそった評価作業の枠からは逸脱したくない。ただ、マニュアルを取りまとめるにあたり、今後に残された検討課題をいくつか取りまとめている。たとえば、今回のマニュアルでは、日本から出ていく観光客の便益を考慮していない。それは、クルーズ観光が脚

光を浴び始めてから、時間がそれほど立っていない。中でも、日本人のクルーズ観光のポテンシャルに関しては、今後増加すると思えるが、現時点では成熟していない。そのため、今回のマニュアルでは、その便益を計上していない。日本人のクルーズ観光の動向がはっきりしてきた段階で、マニュアルをもう一遍見直す必要がある。便益ナショナリズムの観点から、クルーズ観光の便益を再整理するという課題が残されているので、着岸料の問題は、マニュアルの修正の段階で継続して議論することにした。今回は、最終報告されたマニュアルに基づいて便益評価することにした。

【委員】 1点だけ申し上げたいのが、ここに書いてあるようなことをやらないと計算できないからしているけれども、それ以上に日本びいきになってくれる人が増えたり、あるいは日本人が外国に行って、中国を実際に見てきて、中国も悪くないなって思ってくれることが全く安定した国際関係の推進のためにもいいし、そういう意味ですごくいろいろな意味あるよねって、いろいろな意味がほんとうにあるんだよねってということもわかった上でこれをやっていますっていう感じの位置づけをやって、これからうんと勉強もして、この2万円って原単位のかわりに、例えば遠い将来1人来ると、日本のそういう意味での便益が幾ら分に相当するっていうのは、実は2万円なんてもんじゃないくらい大きいかもしれない。

【委員】 好感度が。

【委員】 好感度が上がって子供やなんかにも言ってくれてというようなこともあり得るし、鷹揚に捉える必要があると思う。貨幣換算が困難な効果っていうところも、もうちょっと鷹揚な表現がいいと思います。今委員おっしゃったけれども、クルーズ船見学者の交流機会の増加なんて些少な話でしょう。もっと地元が外国人の目がたくさん来ることによって、地元をもっとよくしようという活動が増進されるであるとか、それからまたクルーズ船の寄港船数が増えると、良好な港の景観が形成される。クルーズ船がきれいだからって意味を言いたいのだろうけれども、それを契機にして、より美しい港をつくっていくことに努力する。そのスタートもできるし、もっと言えばそれが便益、必ず入っているはずですよって言いたいぐらいのいい港をつくってほしい。この表現はまだ改善の余地があるように思いました。

【事務局】 承知しました。改善を図らせていただきます。

【委員】 1点だけ質問させてもらっていいですか。

各クルーズ拠点のところで、カーニバル社が基本的に優先的に使えますよとかですね、

いろいろ特定の社名が出て、これは使う人がもういて、利用が担保されていますよってことおっしゃりたいのかなと思うのですけれども、何かこの会社のために、この会社が優先的に使うようなために国費が投入されるのかしらんというふうにも見えてしまって、そのあたり例えば言質をとって、この対応年数の期間ちゃんと使うっていうことの契約があるのかといったことを考えてしまうのです。なので、これをわざわざ特定して書かれている意味をぜひ教えていただければと思います。

**【事務局】** 今委員がおっしゃられたことは極めて重要なポイントです。他方、クルーズ船を安定的に寄港させるというためには、やはり特定の船会社が長期間にわたって、安定的に使えるようにしてあげないと来られないのです。というのは、クルーズ商品がどうやってつくられているかという、例えば2019年のクイーンエリザベスの日本寄港が発表されているのですが、つまり2年先とか、そのぐらいの商品を今発表するのです。ということは、2年先の時点で、岸壁の予約をしておかないといけないということなのです。

したがって、今までは貨物ターミナルの空いている日に着けてもらいましょうと言うことやっていたけれど、これだと年間数十回が限界で、500万人を入れるためには、優先的に使える仕組みがいるということで、今回この仕組みをつくっています。

他方で、公共岸壁ということもあるので、どこまで優先的に使えれば公共性が担保できるのかというのは、法律家も入れて議論して、年間300日ぐらいまでだったら、ぎりぎりあと65日、一般のほかの方に開放すればぎりぎり保てるだろうと。法律的な議論も踏まえて、その辺を上限にしようということで仕組みをつくりました。

それを、今回法律っていう形で担保する必要があるということで、今日まさに閣議決定をした港湾法の中に入れていますが、港湾管理者と船会社との間で協定を結んでいただくことをその法律の要件にしている、その中に何年間、この船会社が使いますという条項を、協定の中で定めるということを求めています。そういうことで20年間ちゃんと年間200回連れて来ることを担保する仕組みをつくっています。

**【委員】** ぜひどこかに何か、そういうのも説明していただくと、誤解がなくてよいと思います。利用がちゃんと担保されているということを入れていただければと思います。

**【事務局】** わかりました。そういう意味でいうと、今日ほんとうは法律の条文とかをお渡しすればよかったです。

**【委員】** ずっと説明されておられるように、例えば熊本県とか、佐世保市とか、必ず市や県という、地方公共団体が入っていますよね。その点が大事だっていう理解でよろし

いですよね。

【事務局】 おっしゃるとおりです。

【委員】 つまり民間と公共団体が両方で協力してクルーズを盛り上げる予定であって、それゆえに公共岸壁を公共のお金で強化するというふうに理解したのですけれども、それでよろしいですよね。

【事務局】 全くおっしゃるとおりで。まさに公共岸壁をどうやってクルーズっていう新しい需要に対応するかという意味で、広い意味での、PPPかもしれません。民間に、クルーズ用のターミナルビルを投資してもらい、そして岸壁は公共岸壁。これパッケージにして1つのプロジェクトにしたっていうことなので。

【委員】 公共事業でつくっている整備新幹線は、JRが使用して運航しているのと同じですね。

【事務局】 おっしゃるとおりですね。そういう考えというか、そういう整理ができる。

【部会長】 はい。よろしいですか。

それでは、最後の事業に行きましょう。

【事務局】 続きまして、港湾局所管の海岸事業の平成29年度、新規事業の候補についてご説明させていただきます。資料2-8-1、大分港海岸直轄海岸保全施設整備事業でございます。1ページをごらんください。事業の背景ということで、我が国におきましては、国民の安全・安心に係る政府の計画・方針といたしまして、国土強靱化基本計画等に基づきまして、南海トラフ地震、それから津波、水害等に対して、政府一丸となって強靱な国づくりを計画的に進めているところでございます。

2ページ目をごらんください。そのような政府の方針の中で、国が大分港の海岸の整備に取り組む必要性でございます。まず左側でございますが、こちら青色く塗っておりますが、南海トラフ地震で発生する津波により大きな影響が出るところ、具体的には30センチ以上の津波が30分以内に襲来する場所でございます。大分港海岸はこちらに位置しているところがございます。さらに右側の図でございますが、黄色くハッチングしておりますが、九州ということで、台風の常襲地帯にも位置しております。このような2つのリスクを抱え、さらにそれに伴う被害が甚大になる可能性があるという中で、高度な技術、それから大規模な対策が必要ということで、新規事業候補として選定をしております。

3ページ目をごらんください。事業の概要でございます。下の写真でございますけれど

も、整備の内容につきましては、赤い線のところ、こちらの海岸線に沿って、海岸保全施設整備として、約21キロの護岸の改良を行います。具体的には、既存の護岸では高さが足りませんので、かさ上げをするというところと、地盤が人工の埋立地で非常に悪いものですから、地震に備えた液状化対策を行うといった内容になっております。事業の実施に当たりましては、延長が非常に長うございますので、段階的に整備効果を発現するというところで、効率的、効果的な整備を進めていきたいというふうに考えております。

続きまして4ページ目です。大分港海岸背後の重要性でございますが、ここは大分県の県庁所在地の大分市がございまして、大分市の人口の約5分の1が集中しているというところと、さらに行政の中核機関でございます大分県庁、それから大分市役所があるということで、人命、行政機能的に大変重要な場所であるということでございます。

続きまして5ページ目でございます。経済の観点からの重要性でございます。左側の写真の真ん中に津留地区というのがございますが、こちらに新日鐵住金の製鉄所がございまして、粗鋼生産量が全国第2位ということで、ここから全国の自動車や造船メーカーへ材料が供給されているという重要性がございます。また、同じ写真の右側、鶴崎地区というのがございますが、こちらJXエネルギーの製油所がございまして、こちら九州唯一の製油所ですので、熊本地震の際に、この製油所が無事だったということで、東日本大震災のような燃料の不足が発生しなかったということがございます。

このように、大分港海岸の背後は、大分県の地域経済のみならず我が国の産業・経済にとって、大変重要な場所であるということでございます。

続きまして6ページ目。津波対策の緊急性でございます。委員の皆様ご存じのとおり、南海トラフ地震ですけれども、今後30年以内に70%程度の高い確率で発生が予測されております。津波が発生いたしますと、右側に浸水想定図がございまして、こういった形で広範囲で大規模な浸水被害が発生すると、それに伴いまして、その下に表がございまして、最大で約3万人の方が被害に遭うということが想定されております。

続きまして7ページ目でございます。高潮対策の緊急性ということで、こちら台風の常襲地帯に位置しておりますので、写真が4枚ございますが、近年もこのように越波、浸水、それに伴う陥没といった被害が発生しておりますし、今後も大規模な台風が来たときの高潮によりまして、浸水が発生するといったことが想定されております。

続きまして1ページ飛ばしていただきまして9ページでございます。費用便益分析の結果でございます。上に図がございまして、左側が事業、対策を実施しない場合のWithout。

右側が対策を実施した場合、護岸のかさ上げを行った場合のWithでございます。対策を実施いたしますと、浸水が防護されますけれども、対策を実施いたしませんと、浸水によりまして、家屋、それから事業所が浸水してしまうということが発生いたします。これを防護するところが便益、効果となっております、便益が現在価値に換算いたしますと、2,760億円。それに対しまして、費用が214億円ですので、費用便益比は12.9となっております。

続きまして10ページ目でございます。貨幣換算が困難な効果等ということで、まず1つ目、人的被害の低減ということで、死傷者数が低減するとともに、住民の不安を軽減するといった効果が期待できます。

また、②でございますが、繰り返しになりますけれども、経済・産業機能の維持ということで、企業の災害リスクを軽減するといったことや、我が国の経済・産業の維持・発展に寄与するといったことが期待できます。

また、③行政・防災機能の継続ということで、発災時の行政・防災機能の維持や、エネルギー供給拠点の機能の確保ができるといったことが期待できます。

⑤ですけれども、最大クラスの津波に対しましても、浸水面積の低減、津波到達時間の遅延や、一定の避難時間の確保といった減災の効果というのが期待できます。

以上で説明を終わります。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見ございませんか。

【委員】 これは、確率は。

【事務局】 確率につきましては、資料の2-8-2になりますが、高潮で被害を想定しておりまして、こちらの4ページ目、様式の3になります。上から3つ目の表です。発生確率50分の1、40分の1、こういった形で外力の規模を想定して算出しております。

【委員】 入れているのですね。入れても毎年200億近い便益が出るわけですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 大きいですね。先ほどの事業と全然違う世界の数字が出るっていうのは。

【事務局】 発生確率の違いの問題があります。こちらは高潮で、50年確率ですので。

【部会長】 よろしゅうございますか。

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。

答申。水島港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。

志布志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。

仙台塩釜港仙台港区ふ頭再編改良事業の新規事業採択時評価は適当である。

鹿児島港臨港道路整備事業の新規事業採択時評価については適当である。

佐世保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。

八代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。

平良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。

大分港海岸直轄海岸保全施設整備事業の新規事業採択時評価については適当である。

以上のようにしたいですが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【部会長】** ご異議がないようですので、答申のとおりさせていただきたいと思います。

以上で審議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、本日の事業評価部会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —