

平成30年3月13日（火）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階 特別会議室

交通政策審議会港湾分科会 第11回事業評価部会議事録

交通政策審議会港湾分科会事業評価部会

交通政策審議会港湾分科会第11回事業評価部会議事録

1. 開催日時 平成30年3月13日（火）

開会 15時45分 閉会 16時45分

2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階 特別会議室

3. 出席委員氏名

<委員>

氏名	役職名
家田 仁	政策研究大学院大学 教授
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 常任幹事
大串 葉子	新潟大学 准教授
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 経営研究センター長・教授
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会運輸委員会物流部会委員

4. 会議次第

- ① 平成30年度新規事業候補について（港湾整備事業） . . . 4
- ② 鹿児島港 国際クルーズ拠点整備事業について . . . 5
- ③ 福山港 ふ頭再編改良事業について . . . 12

【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11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。私は、事務局を務めさせていただきます、港湾局総務課企画官の谷合でございます。本日はしばらく私のほうで議事の進行役を務めさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

本日は、平成30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。なお、所要時間につきましては、約45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ますと思います。資料は、議事次第、委員名簿、配席図のほか資料1、資料2-1-1と2、2-2-1と2、参考資料の1、2がございます。不足などございましたら、お申しつけください。よろしいでしょうか。大丈夫ですね。

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名の出席でございます。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、港湾局長の菊地よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 菊地でございます。事業評価部会の先生方には、お忙しいところご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

今回の事業評価部会におきましては、平成30年度の港湾整備事業として新規事業採択を予定しております鹿児島港のクルーズ拠点整備事業、広島県の福山港のふ頭再編事業の2つの事業につきまして、ご審議をいただきたいと考えております。

鹿児島のクルーズ拠点整備事業につきましては、昨年改正しました港湾法に基づきまして、官民連携による国際クルーズ拠点を整備しようというものでございます。これについては、クルーズ拠点の選定について、今年の2月27日に国際クルーズ拠点として選定をしたところであります。また福山港につきましては、地域の基幹産業となっております製鉄業あるいは造船のブロックを製造する、そうした地場産業をしっかりと支えとともに、コンテナ船の大型化にも対応した整備が求められておりまして、福山港全体でふ頭を再編し効率的な港湾の運営ができるような、そうした事業を進めていこうというものでございます。いずれも地域経済にとって大変大きなインパクトのある事業だと思っております。

先生方にはぜひ忌憚のないご意見を賜りまして、ご審議のほうをよろしくお願ひしたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【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。小林部会長、司会進行をよろしくお願ひいたします。

【部会長】 それでは早速ではございますが、議事に入らせていただきたいと思います。本日は平成30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2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ひいたします。

【事務局】 港湾局計画課事業企画官の西村と申します。よろしくお願ひいたします。港湾整備事業の平成30年度新規事業候補につきまして、ご説明をさせていただきます。

まずはお手元の資料1をごらんください。本日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、新規事業候補の2件の位置を示してございます。2ページは、事業の概要を紹介いたしております。1つ目の鹿児島港につきましては、東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加や大型化に対応するための事業でございます。2つ目の福山港につきましては、我が国の基幹産業である鉄鋼業や造船業の国際競争力強化を図るための事業でございます。

3ページをごらんください。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、クルーズの柱と地域の産業競争力強化の柱のもとでの事業となります。

それでは、政策の柱別に事業にかかわる状況をご説明させていただきます。4ページをごらんください。2017年の訪日クルーズ旅客数は、前年比27%増の253万人、クルーズ船の寄港回数は前年比37%増の2,765回と堅調な伸びが続いております。

5ページをごらんください。我が国港湾へのクルーズ船の寄港が急増している状況下、昨年港湾法を改正し、国際クルーズ拠点として国が指定した港湾において、民間による受入施設整備を促す制度を創設し、昨年7月には横浜、清水、佐世保、八代、本部、平良の

6 港を改正法に基づく国際旅客船拠点形成港湾に指定しております。そして先月、鹿児島港を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したところでございます。今後、国交省、港湾管理者、クルーズ船社等の関係者がそれぞれ必要なハード、ソフト、両面の取り組みを進めていくこととなります。

次に6ページをごらんください。鉄鋼業をめぐる動向を紹介しております。左の図は世界の鉄鋼需要の見通しでございますが、平成36年の鉄鋼需要は平成27年と比較して、約11%増加する見込みでございます。特に南アジア、中東、アフリカといった我が国から遠方の国での需要が大きく増加することが見込まれております。右の図は我が国における各港の鋼材輸出の推移でございますが、福山港が全国1位で推移しており、福山港が我が国を代表する鋼材輸出港であることが見てとれます。

7ページをごらんください。造船業をめぐる動向を紹介しております。世界の海上荷動き量は増加を続けており、造船市場の長期的拡大が見込まれます。また平成32年からの船舶燃料油の硫黄分濃度規制の開始といった船舶をめぐる環境規制の強化の動きと関連して、船舶の代替建造需要の増加も見込まれます。

8ページ以降につきましては、政府の計画や方針等にクルーズあるいは地域の産業競争力強化といったことがしっかりと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。

さて、個別の事業の説明に入ります前にご紹介いたしますが、一番下の参考資料2でございます。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2-1-1に基づきまして、鹿児島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。鹿児島港の中央港区のマリンポートかごしまと呼ばれる地区でクルーズ船が専用で使える水深10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30年度から33年度、総事業費は89億円を予定しております。

2ページをごらんください。鹿児島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。鹿児島港近辺には、桜島あるいは島津家の別邸として築かれた庭園である仙巖園など、多数の観光資源がございます。また、鹿児島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着実に増加してきておりまして、昨年は108回を記録しております。

3ページ目をごらんください。鹿児島港が官民連携による国際クルーズ拠点的形成する港湾に追加で選定されるもとなつた鹿児島県とロイヤル・カリビアン・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。鹿児島港中央港区のマリンポートかごしまにおきまして、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社の運行するクルーズ船のみで運用開始年の平成34年において50回、目標年の平成44年においては130回の寄港を目標としております。現在、マリンポートかごしまにおきましては、16万トン級のクルーズ船まで対応できる岸壁があるのですが、今般、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社が所有する22万トン級のクルーズ船まで対応できる岸壁を計画し、鹿児島県はロイヤル・カリビアン・クルーズ社に対し20年間、最大で40年間まで、年間最大150日間の優先的な利用を認めるというものです。なお、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社は、新たな岸壁のところで旅客ターミナルと屋根つき通路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。鹿児島港は、国際クルーズ拠点としてロイヤル・カリビアン・クルーズ社以外のクルーズ船社も含めて平成34年に年間228回のクルーズ船の寄港を目標としております。また、最大22万トン級のクルーズ船の寄港を目標としております。一方、鹿児島港におきましては、現在、本港区の水深9メートルの岸壁と中央港区の水深9メートルの岸壁でクルーズ船を受け入れておりますが、フェリーや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は制限されますし、また22万トン級のクルーズ船の寄港には対応できていない状況にございまして、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ページ目をごらんください。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、フェリーや貨物船等の利用調整の関係で、鹿児島港におけるクルーズ船の受け入れ可能数は207回と見込まれます。本事業を実施するwithの場合では、鹿児島港のクルーズ船受け入れ可能数は大幅に増加し、平成34年には年間228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21回分の受け入れのお断りを回避することができるようになります。

なお、鹿児島港におけるクルーズ需要については、平成34年以降も伸びていきますので、withのケースとwithoutのケースはより大きくなっていくのですが、ここでは安全サイ

ドをとって平成34年時点の21回を便益算定のベースとして固定して使っております。この21回分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6万7,567人と算定されます。この外国人一時上陸者の増加数に費用便益分析のマニュアルに沿って1人当たりの観光消費額2万円を乗じまして、国際観光純収入の増加便益という形で算定を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、248億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。結果でございますが、B/Cは2.9、B-Cは162億、EIRRは13.6%ということになってございます。

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。

説明は以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ただいま説明がありました鹿児島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きまして、ご意見、ご質問ありましたら、よろしく申し上げます。

【委員】 では1つだけ。

この計算根拠のところを聞くんですけども。一番言いたいところが必ずしも計算のところじゃなくて、この計算なんてたかが外人が幾ら金使うかだけの話だから、そんなことよりは8ページに定性的に書いてあることのほうが、はるかに日本にとって大きなことから、ここを充実していただきたいというのが本来の趣旨ですけどね。

そのときにまた、さっきの会議でも言ったけど、いわばすばらしい港湾空間というものを再構築していく、つまり明治時代に横浜港をつくった、ああいうレンガ建てみたいなものが、今もって使えるようなものを、今平成でつくっていくということが長期的にいい空間をつくる。これは中長期的なものじゃないですか。その先がけになるみたいなことは、やはりこういうところにも少しは書いたほうが私はいいと思うけど。

だけど、とは言うものの、手前のところで質問すると計算根拠になっているのが、鹿児

島港が年間228回の寄港を目標としているというようなことから計算根拠にしているんですよね。だけでもキャパの関係でwithoutならば207回だから、その差額の方だけいくでしょうということになっているんだけど。一方で、ここでの書きぶりの中で、その先はもっと伸びるだろうけれども、安全側を見て、この値でいっていると言っているわけでしょう。

【事務局】 はい。

【委員】 だけど、一方で最初に言っているのは目標としている数字を計算根拠に挙げているというのは、これはあくまで目標なのであって、むしろ最大値なんじゃないですかという気持ちもしますよね。そうすると、ここに設定している228回というものの説得力というものがこの計算根拠の全ての原点にあるわけですよね。そこに関する資料というのが、このバックデータというのは、これは単なる計算の掛け算、足し算書いてあるだけだから、大して意味がないものであって、むしろ、そのバックとしているものが、今まで目標としている数字を、ことごとくとは言わないけど、多くは突破しているわけでしょう、九州の港は。それを考えると、これは目標とは言いながらも、まずここまでいくのはほぼ確実と考えられるとか、そういうようなところの感じがいるんじゃないかと思いますがね。つまり、ご説明の安全側を見ているという類いのところと、最大値を見ているみたいなものが矛盾しないような表現をレポート上することをお勧めしますね。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【事務局】 ありがとうございます。

平成29年は108回鹿児島港で就航していますが、5回がロイヤル・カリビアン・クルーズ社で、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社以外のクルーズ船が103回入ってございました。平成30年の予約の状況を見ますと、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社が20回ぐらいで、それ以外が178回入っています。この平成34年の設定は、平成30年から他の社が178回で横ばいだったと仮定して、目論見書にありますロイヤル・カリビアン・クルーズ社の50回を上乗せした分です。じゃあ、その目論見書の50回というのが実現がそんなに難しいものかということ、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社はここに投資もしますし、しっかりと使っていくので、決して228回というのは大きいほうではないというふうに考えております。

【委員】 それはここで言うんじゃないくて、国民に説明するのがこの資料だからね、そ

ここに入っていないのがおかしいと言っているわけ。

【事務局】 はい、わかりました。ご指摘のとおりでございます。

【委員】 今のことに絡んで。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 私、このクルーズ、拠点の選考の委員だったので、直接ロイヤル・カリビアン・クルーズ社からのプレゼンテーションをお聞きして、非常にそれが説得性があったお話が、もし家田先生のご質問に……。

【委員】 でもね、そんな、どこかの業者がこう言っているからああでしょうみたいなものは国民には通用しないからね。

【委員】 今から、まだ終わってないんです。これから言おうとしているんですが。

【委員】 客観の根拠がほしいですよ。

【委員】 数字として、その中にもあったと思うんですけれども、私が非常に説得性があるなと思いましたが、熊本県の八代港にもロイヤル・カリビアン・クルーズ社が今同じようにターミナルをつくっていて、初め、どうして鹿児島、熊本の八代港に近いからと思いましたが、近いからこそ逆に朝早く着くことができ、要は滞在時間が長く取れる。ゆえにオプションツアーの観光に遠出もできると。今ならば八代のほうも、また鹿児島港だけだったら、八代だけだったら、組めないようなルートがとれて、そして滞在時間が長くとれる。朝早く着いて遅くまでいて、あるいは夜は結構長く船が係留できるというところに非常に良い点があります。現地とのいろいろな地元振興や観光にかなり寄与しながらツアーを組めるというようなお話があって、私は非常に納得した理由の1つなんです。

ぜひ、これに家田先生がおっしゃるようにデータを、あのときデータもあったように思うんですけれども、どれぐらい、どういうルートをとろうかという予定のものがあったように思うんです。八代港だけではなく九州にほんとうに1年、2年でたくさんターミナルができているわけですね。今の鹿児島だけではなく、ほかの港でも全部同じようなことが言えるわけなので。そういう滞在時間が、ちょうどこの鹿児島や、神戸港から船で来て、夜着けます。ちょうど東のほうから来るポジションとしてもいいし。そういうほかのターミナルというか港との連携の中で相乗効果が出るというようなことも選定の理由です。やはり、ここ単独でここだけで考えるんじゃないクルーズというのを考えていただきたいのと、周遊クルーズとして考えていただきたいと思いました。

【委員】 でもね、今なんかも、そういう面ももちろんあるけれども、一方で食い合い

効果だってあり得るわけだから。やっぱり何ていうんですかね、港湾同士、ここだけじゃなくたっていいんだけど、思うのは、その地元の事業者がこう言っているからこう予測していますという種類が多過ぎるんですよね。やっぱりなるべく客観根拠をつけて、その説得力に努力するということがないと、ここまでの新規事業採択といたって2つばかりでしょう。しかもたかが知れてるわけじゃない。こうなっちゃったのは、そこら辺に関する将来の港湾のビジョンに対する港湾局としての見識と客観根拠というものが、やっぱりもうちょっとつけて、先を読んでやっていくんだというふうに事業評価というのはやっていかないかね、そう思うんですよ。

だから、ちょっと厳しいことを言う。これはやってほしいんだけど、それにはいい資料をつくるという風潮をつくらないとね。それがさっきやった中長期戦略のいわば基本精神だと思うんですよね。そんなものだから、ちょっと厳しいことを言ったけど、ぜひ今上村さんが言ったようなことも含めて、もう少し根拠をつけるという風習をつくってほしいですけどね。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 おそらく似たようなことだと思うんですけども。

例えば目標がどうかというよりも、現時点で1隻しか岸壁につけないのだと、どんなにダイヤモンドがきたとしても、これしか受け入れられないと。ところがそれを、しかも大きい岸壁を1つ余計につくることによって、一体どれだけ稼働率が上がるのかとか、それから、それがロイヤル・カリビアン・クルーズ社が予定している寄港回数にどれぐらい対応可能なものになるのかといったようなことを具体的に数で示されるとか。なので、そういう意味で単なる目標というよりも、これだけの要請があって、かつできればそれプラスアルファも望みたいとしたら、それに対応するのに、この2つの岸壁、特に大きいのをつけられるようになることが一体どれだけの意味を持つのかというのを数で、やはり1日何隻ついて、そこに何時間停まってということを考えれば、出せるような気がするんです。それからもう一つは、つけられる船が当然大きくなると、乗ってくるお客さんがどれぐらい増えるとか、そういうのも寄港隻数掛けるで出てくると思うので、そういうのを少し示されると、家田先生おっしゃるような、ある種の数的根拠というか、望むらくはという印象ではないものになるような気がいたします。

【事務局】 どうもありがとうございます。資料のその辺のデータとかつくり込み、ご指摘を踏まえて修正をさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

【部会長】 いいですか。はい。

【委員】 多分これは必要になってくるでしょうから全体とすれば私はこれで結構です。ただ、やはり理論武装をしないとイケないですから、それは今、先生がおっしゃったとおりで、きちんとやっていただければいいと思います。

別の質問なんですが、先ほどロイヤル・カリビアン・クルーズ社以外を固定にして、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社の増えるところを計算したということですよ。考え方はいろいろあると思いますが、ある船会社の独自色がついて設備も投資してもらってという物件は、設備はよくなればほかの船会社も集まってくるというのもあるでしょうし、他の船社のホームグラウンドに入るようなものだから、実際は若干ほかの船会社が嫌がるようなことになるのか。ある程度お金を出してもらって優先権を与えるということが、結果的にほかのどのような結果になっていくのでしょうか。これはただの質問です。

【事務局】 基本的にクルーズ需要、まず、やっぱり鹿児島という桜島が見える非常にいいロケーションでいろんな観光地が近接している。世界遺産とか自然とか、指宿なんかもありますし、そういった魅力があって、アジアのクルーズ需要が増えてくると、鹿児島というのが各社とも非常に魅力的なものとして人気が出てくるというのはあると思います。

そういった中で、今回新しいパスについては、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社に2年前から予約を特別に認めると。つけたい日の2年前から予約を優先的に認めるんですけども、1年前になって入っていなかったらほかの船社に開放するというシステムにしておりますので、人気があれば、そこでほかの社もこのインフラを使えるということで、ある種、相乗効果になっていく面もあるかなと思います。

【港湾局長】 補足しますと、この鹿児島をやるときに、我々も我々なりに実はクルーズ船社の意向なんかも、どうするつもりなんですかと聞いていまして、世界で一番大きなカーニバルグループとあって、プリンセス・クルーズとかコスタ・クルーズを運用しているところも非常に興味を示していたのは事実です。彼らが一番今大きく入れているんですけども、彼らは前回の6つの新規の場所を選んだときに、横浜と佐世保と沖縄の宮古島に投資をするということを決めているので、今の状況では鹿児島はなかなか投資環境にならないけれども、非常に魅力的なディスネーションなのでずっと使っていきたいという希望を非常に強く持っていました。それを踏まえた今回の将来の需要推計をしているということになっています。

一方で、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社については、さっき上村先生がおっしゃっ

たように八代しか実は前回の6つのときには拠点を持てなかったもので、彼らは九州を中心に、特に中国からのお客さんを連れてきて、いろんな商品をつくりたいという戦略のもとに、もっと拠点をもちたいということで、今回投資をして自分たちのしっかりとした拠点をもちたいということで、ここの投資を決定したというプロセスがありまして、結果的に出てきているのがロイヤル・カリビアン・クルーズ社と鹿児島県とのジョイントのPPPになっているとご理解いただくといいかなと思います。

したがって、どこかと優先使用の関係になったから減るということではなくて、むしろその魅力に応じて各社も入れてくるということになってくると思っています。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 よろしいですか。

1ページですね、事業の切り出しの問題だと思うんですけども、対象としているのは、駐車場と旅客の上屋、岸壁、泊地、ここだけなんです。これがクルーズの増加に対応するところを切り出して、ここだけの事業評価をやっているということ。この文章としてはわからなくてもいいんですけども。それからこの後ろ、3ページ目になると、そこがちょっとあいまいになってくるんで。3ページはもうちょっと書き直したほうがいいんじゃないかなと。だから、この県が整備中の旅客ターミナルとか、これは入ってないですよ。

【事務局】 右側の岸壁①については、今回のプロジェクトに入ってございません。

【部会長】 入ってないけれど、この図を見たら、この施設が中心に見える。

【事務局】 そうですね。

【部会長】 この緑地のところに吹き出しが入っています。この図は誤解を招きます。

【事務局】 はい、ご指摘のように。

【部会長】 もう少しプロジェクトの焦点を明確にされたほうがよいように思います。

【事務局】 はい、岸壁②のプロジェクトとわかるように差別化を図りたいと思います。

【部会長】 ここは修正しておいてもらえますか。

【事務局】 はい。

【部会長】 よろしいですか。

それでは次にまいりましょう。次の事業について、ご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは続きまして、資料2-2-1に基づきまして、福山港ふ頭再編改良事業についてご説明させていただきます。

1ページ目をごらんください。事業の概要でございます。箕島地区でバルク貨物を扱う

ための水深12メートルの岸壁を整備するとともに、箕沖地区でコンテナを扱っている水深10メートルの岸壁の延長を延ばすなどの整備をする事業でございます。事業期間は平成30年度から35年度、総事業費142億円を予定しております。

2ページをごらんください。福山港の概況でございます。福山港周辺には、鉄鋼業や造船業等、企業の事業所が多数立地しており、福山港は我が国の基幹産業である製造業や地域の経済・雇用を支えるために重要な役割を果たしております。

3ページ目をごらんください。福山港の課題と事業の必要性・緊急性の1つ目として、バルク貨物の輸出量の増加、あるいは船舶大型化への対応が挙げられております。福山港からの鋼材輸出は鋼材メーカーの海外販路の拡大により着実な増加が見込まれており、中でも遠方諸国への輸出が伸びていくと見込まれております。遠方諸国への鋼材輸出には、3万トン級の船舶を使用するケースが増えているのですが、現在、十分な水深の岸壁がなく、積み荷を1.8万トンまで減載して輸出しているような状況でございます。また、福山港では造船関連資材の輸出の増加も見込まれておりますが、現在十分な水深の岸壁がなく、喫水調整を行うなど、非効率な輸送を強いられている状況でございます。

4ページ目をごらんください。岸壁延長不足への対応が挙げられます。福山港の箕沖地区では、コンテナを扱っており、中国航路、韓国航路、東南アジア航路が就航しております。箕沖地区には水深10メートル、延長170メートルの岸壁が2つあるのですが、平成28年から福山港に就航する東南アジア航路の船舶が大型化しまして、延長が長くなりました。その結果、1つの岸壁に中国航路あるいは韓国航路のコンテナ船が着岸しているときは、岸壁の延長不足で、東南アジア航路のコンテナ船は着岸できないようになり、滞船が発生する状況となっております。

また、福山港背後圏の多くの企業が設備投資を進めており、今後背後圏で発生するコンテナ貨物が増加するとともに、フィーダー船による福山港から神戸港への輸送需要が増加していく中で、さらなる滞船の発生が見込まれている状況でございます。

5ページ目をごらんください。既存施設の老朽化への対応が挙げられます。福山港の公共岸壁の多くは老朽化が進行しており、荷役用岸壁として引き続き利用していくためには、将来にわたって修繕費用や維持管理費用が必要となります。ふ頭再編により機能の移転と集約を進め、将来の維持管理費用を抑制することが必要と考えております。

6ページをごらんください。費用便益分析における貨物量等の設定でございます。まず左側のグラフに鋼材輸出量を示しております。現在、約625万トンを取り扱っていると

ころ、平成36年には需要が約772万トンに増加すると見込まれております。withoutのケースでは引き続き積み荷を減載した非効率な輸出を継続していく必要があるのですが、水深12メートルの岸壁を整備するwithケースでは約157万トンを3万トン級船舶満載で輸出することが可能となり、海上輸送コストの削減便益が発生します。

右側のグラフは造船関連資材輸出量を示しております。現在6万6,000トンを取り扱っているところ、平成36年には需要が9万1,000トンに増加すると見込まれております。withoutのケースでは引き続き喫水調整等の非効率な輸出を継続していく必要があるのですが、withケースでは遠方向けの7万5,000トンについて、3万トン級船舶で輸出することが可能となり、海上輸送コストの削減便益が発生します。

7ページをごらんください。コンテナ貨物に関する便益対象貨物の設定でございます。現在、約8万TEUを取り扱っているところ、平成36年には需要が約11万6,000TEUに増加すると見込まれております。withoutのケースでは、そのうち岸壁の延長不足によりフィーダー船が他のコンテナ船と同時着岸できず、約1万3,000TEUは福山港での扱いではなく、他港まで陸送して取り扱うこととなります。岸壁を延伸するwithのケースでは、この約1万3,000TEUについて取りこぼしがなくなり、その分の陸上輸送コストの削減便益が発生します。

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、マニュアルに基づいて算定した結果、船舶の大型化による輸送コストの削減便益は302億円、沖待ち解消による滞船コスト削減便益は13億円、岸壁延伸改良による輸送コスト削減便益は41億円でございます。

10ページ目をごらんください。本事業ではふ頭再編により箕島地区岸壁に貨物を集約する一方、老朽化、陳腐化した沖浦岸壁、一文字岸壁、新涯岸壁について、荷役用岸壁としての利用を廃止することで、荷役用岸壁として使用を続けた場合に、それらの岸壁にかかるであろう修繕や維持管理コストが削減されます。この維持管理コストの削減効果は14.8億円でございます。

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。ここで1点ご報告申し上げたいのですが、既存施設の利用転換による維持管理コスト削減効果の扱いでございます。これは、費用から引くのではなく、便益のほうに足すほうがよいのではないかと検討したのですが、港湾整備事業の評価手法の構築に関してご指導いただいている有識者の方々にご相談したところ、行政コストとして費用の中で考慮するほうが適

切であるというご助言をいただきましたので、費用のほうから引くということにさせていただきます。結果B/Cが3.4、B-Cが253億円、EIRRが13.1%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国際競争力強化が図られることに加えて、フィーダー航路の充実が図られることにより、阪神港への集貨が促進され、国際コンテナ戦略港湾の基幹航路の維持・拡大に貢献するといった効果や、モーダルシフトが促進され、環境負荷が軽減される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。

【部会長】 それでは、ただいまご説明がありました福山港ふ頭再編改良事業の新規事業採択時評価について、ご意見、ご質問、よろしく願いいたします。

【委員】 じゃあ、よろしいですか。

【部会長】 はい。

【委員】 大型船が使われるようになることによる、とにかく輸送コスト削減というのはある話であっていいんだけども。そのときに計算の根拠とか十分には把握していないんだけども、この3ページの左側にグラフがありますよね。平成36年まで伸びている。この種のやつを入れているのかな。要するにベース需要の伸びというのを入れているんですかね。

【事務局】 はい。

【委員】 入ってるんだ。

この図に関する説得力というのは、どれを見たらわかるんですかね。

【事務局】 平成36年度の鋼材輸出量772万トンと見ておりますが、背後の鉄鋼メーカーが海外に主な出資とか合弁会社をつくっておるんですが、そういったものの生産動向、あるいは海外の自動車工場向けの設備投資の動向から推計してございます。

鉄鋼メーカーは世界各国で合弁会社の設立とか出資を行いまして、今後増大する海外の需要を取り込む計画でございます。それと中東とか中南米におきまして、自動車メーカーが新たな工場を建設しておりまして、福山からの輸出量の増加が見込まれているといったところです。

【委員】 それはね、さっきのクルーズ船みたいなものは、ここのところ急にきてババツとなっているから、比較的最近の動向、しかも5年程度の投資ですから、目標としては

トレンドで、思っていたより増えたよねという実績で十分言えると思うんだけど、こっちは、鉄鋼なんてずっと昔からやっているんだから。そうすると、この福山がH21以降書いてありますけれども、それより手前から見ていて、何年に予測したときの数字よりも実績が当たっているのか、当たっていないのか。それが、なるほど当たっているというんだったら、なるほどいろんなヒアリングしてみたので当たるよねということになるけど、それってちっとも当たってないじゃないという話だとすると、今このH36で言っているというのも、ほんとかよという話になるじゃない。でしょう。

ということは、そこに関するこれまでのヒアリングした、つまり予測したのと実績との、どっちにどれぐらい程度の範囲に入ってますよというものが、この772の説得力の根拠になるわけですよ。そこのところがちょっと、何ていうかな、急に始まった仕事じゃないですからね、鉄鋼は。もうちょっと何かあるんじゃないかなという感じはしますけど。

【事務局】　今回は、非常に背後に強力な鉄鋼メーカーがいるので、基本的にはその設備投資、実際かなり大きな整備投資を今進めているところでございます。

【港湾局長】　先生がおっしゃっておられるのはよくわかる。これが根拠なくぽんと示されているということだと思いますので。これについては、これが出てくる前提となるさまざまな、今おっしゃったような過去の予測と実際の乖離の問題だとか、あるいは企業のヒアリングの内容だとか、きちっと根拠をつけて、結果としてこの推計値になりますということがわかるような資料に修正をさせていただきたいと思います。

【事務局】　申しわけございません、ちょっとその辺が足りなかったのです。

【委員】　いいですか。

【部会長】　どうぞ、今の関連ですか？

【委員】　今の関連で。

これ、まだホットなトピックなので、これからまだトランプ大統領が鋼材に関してどれぐらい関税かけてくるというのもまだ決着ついていませんけれども、ぜひ、その北米の割合だとかという、中南米にアジアに、どれぐらいの割合で輸出という、さっきの772の背景の中にはそれもあります。また、世界情勢は刻々と動きますのでね。このご説明を受けるときは、まだ例の関税を上げる話はまだ出てなかったんですけども、ここ10日間ぐらいで急にそういう話も出てきていますから。今おっしゃる、そういう根拠というのは大事だと、私もつけ加えさせていただきたいと思います。

【事務局】　772万トンのうち北米向け貨物は約5%を見込んでおります。現状は約

6%です。新興国のほうが増えてきますので、むしろ北米に関しては少し、1%ほど落ちて5%と見込んでおります。

それと関税の行方は、我々も注視して心配して見えています。それによって当然影響も出てくる面はあると思うんですが、今のところ日本の鋼材、非常に品質がいいので代替がきかないというので、それほど大きな影響がないんじゃないかという見方をする人もいます。そこは実際どうなっていくか注視していきたいと思っております。ただ、5%、6%のところでございますので、感度分析の中で、仮に全体の需要が10%減ったとしても、B/Cはまだ3.1あるといった感じで見ております。

【部会長】 4ページに必要性・緊急性と書いてありますね。そういうことは、既に着岸できずに機会を逸しているとか、他港に迂回しているとか、そういう事例が発生しているのだと思います。そういう事例を記載されて、必要性、緊急性の議論を補強されたほうがいいと思います。

【事務局】 はい、そうですね。

今、1万8,000トン積みまでしか積み出せる岸壁しかないところ、既に3万トンの船を使っているケースが多くなってきているという状況でございます、12m岸壁があれば3万トン満載で運べるようになるという状況で、早く岸壁ができればできるほどすぐに効果は発現できるということで期待されております。

【委員】 さっきおっしゃった滞船はここに書いてありますけれども、実際3万トンで、パーセンテージ、満載して来られないとかいうのをこのあたりに付記されたらよいのではないかと。

【事務局】 はい、そうですね。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 6ページに関して主に聞きたいことがあるんですけども。それよりも前に、先ほどの皆様のコメントと同じように、一時期、国外でつくられる、現地生産体制で、現地に製鉄所をある程度つくってという時代もあったわけですけども、最近は国内回帰といたしましょうか、日本国内での製造コストをできるだけ下げられるような競争力を生み出せるようになってきたということもありますので、いろいろな経済的な変化というのを見込んだ上で、これぐらいの年数は妥当なんじゃないかというのを、少し書き込んでいただかないと、びっと引いたのかなみみたいな、皆さんたちが多分、おそらくは精緻にやられているようなことに対する説明がもう少しいるのかなと思いました。

特にアジアでの製造といいたまいますか、東南アジア等での製造業に向けて輸出が増えていくということですので、このバックヤードにある会社のこういった強みがあって、しばらくはこの需要は続くだろうというような定性的なコメントでもいいですので、載せておいていただくと、少し説得性が増すんですね。やはり今、鉄鋼というのは一つ経済紛争の大きな目玉として取り上げられがちですので、政治的に左右されるようなものではないんですよというような状態で、少しコメントがあるとよかったかなというふうに思いました。

それから、先ほどからまた少し出ていますけれども、滞船が発生していることでの機会損失といいたまいますか、そのあたりの費用をどの程度織り込んでいるのかというのを、私も読めていないので、もし織り込んでいないようでしたら、本当は数字として織り込まれているんですかね、滞船でいろんな費用が発生しているということが削減できるということは入っている。

【事務局】 入ってございます。

【委員】 入っているんですね。ありがとうございます。もう少し丁寧に書いていただけると読みやすいのかなと思います。

あと一つだけ教えてほしいんですけども、さっき6ページという話をしましたが、これ、with、withoutが同じ棒線で引っ張られている、何て言うんでしょうかね、with、withoutの貨物量が同じで、内訳的にこうですよということになっているんですけども。これだとどうなのかな、withoutでも可能なんだけどということなんですよ、きっと。

【事務局】 今ある既存の12mよりも小さい岸壁で輸出せざるを得ない状況で対応せざるを得ない状況が続くということでございます。

【委員】 今ある既存の岸壁だけでも7,718という数字は可能で、こっち側の造船関連の輸出の91というのも、今あるので十分いけるんだというふうに、思わず読めてしまうんですけども、それでいいんですか。

【事務局】 輸送としては非効率な状態が続いていくと。

【委員】 そうなんですよ。そうしたら、何か、これってちょっと、非効率でも頑張られるんじゃないかというふうに読まれてしまう資料になっているんじゃないかなと、この1枚、要らないんじゃないかなぐらいの、正直、皆さんどうですかね。これ見たら誤解が生まれるというか。量は変わらないけれども、非常にコストが削減できたり。

【部会長】 この赤い部分はほかの港へ行っているという意味でしょうか。

【事務局】 6ページに関しましては、赤いところが12m岸壁で、3万トンの船満載で運べるようになるという部分の貨物量でございます。今まで11m岸壁で1万8,000ですとか、7.5m岸壁で5,000トンで運ばざるを得なかったところを、12m岸壁ができる3万トンの船で満載で常に運ぶことができるので、貨物の単位当たりの輸送コストが安くなるのと、輸送回数が減るということで、大型化のスケールメリットが出てくるということの部分でございます。

【委員】 だから、輸入量ももし変わらなくて、12m岸壁で便利になったら、例えば船が100船入っていたのが80船になって、その分が減るので効率が上がるとか。そういうことの比較がないと、単純に誤解するということだと思います。

【事務局】 ちょっとプレゼンの仕方が。

【委員】 わかりにくいな。

【部会長】 最後に代替港の選定と書いてあります。

【委員】 そうですね。だから、コスト削減に寄与するんですよということをしっかり。

【部会長】 これ、13ページの代替港の設定、これは関係ないですね。

【事務局】 これはコンテナのほうでして、このプロジェクトは箕島地区が鉄鋼とか造船というバルクを扱ってしまっていて、箕沖地区の岸壁を延長するほうがコンテナでございまして、一番最後の参考は国際フィーダーコンテナの取扱いのときの代替港の設定でございます。

【部会長】 なるほど。

【委員】 ちょっとよろしいですか。

【事務局】 はい、どうぞ。

【委員】 今のところだと、11ページの表に便益が出ていて、そのアイテムの中で一番きいているのが300億円で、一番上のところですね。大型化によってとにかく同じ量を運んだってコストが下がるんですよ。それは、だからこそ、回数が減るから沖待ちも減る、要素が次に抜き出しているのか、ちょっとそこの違いがわからないけど、少なくとも大型化によるメリットは大きいよね。ただそのときに、コストが削減して同じ量でも、それによる便益と、一方で772になる、増える分について、要するに便益をやるときに台形で計算するとき、台形のこういうふうになっていても、あるいはこのままでも便益は出るんですよ。

そうすると、この300のうち、どのぐらいが増える量に相当するもので、どのぐらいは増えないとしても、出ちゃう便益なのかという、どんな比率になっているのか次第なんです。はっきり言えばこれの便益費でも、3.4でしょう、十分高いわけですよ。そうすると、あそこのこんなに増えるんでしょうというところで頑張らなくても、今大型化の流れです、そこに対応するとコストを削減できます、その便益はすごく大きいんですけど、十分言えるし、それに加えて、将来増えていくことも計画しているんで、その便益もこれだけあるんですよという見せ方もあるなと思って。だから、この300の内訳が大体どんな比になっているか、ご存じだったら聞きたい。これが1点ね。

2点目は、その次の12ページは定性的な話になって、地域の産業の振興だと出ているよね。これは非常に重要で、一方ではそこでは、言うだけじゃだめで、鉄鋼で食ってきたまちはほかにも幾つかあるわけですよ、釜石とか室蘭とかね。そういうところが厳しいわけですよ。八幡もそうですよね。だけど、この福山はJFEが頑張っているんで、人口の減少なんかほかにも比べてましですねとか、あるいは地域の振興でこんなことを市や県がやっていますね。これはほかにも比べると希望は大きいよね、その希望を後押しするのがこの仕事ですみたいな、そういうのがあるといいなという気がしますけど。

以上です。

【委員】 多分、それを言うときに、やはり日本が出す鉄鋼製品というのが質がいいというのをもっと強く言われてもいいのではないかと。つまり、それが国際競争力になっていて、だから、今の時代でも福山からこれだけ出せるというところも言われてもいいかもしれない、さっきおっしゃっておられた。

【事務局】 はい。

【部会長】 いいですか。

【事務局】 302億円の内訳がどういう比率になるかというのは、ちょっと考え方がなんなんですけど、平成27年に625万トン扱っていました。このうち605万は11m岸壁から出しております。そのうち、今、156万トンを12m岸壁で出そうとしていますので、見方によっては全て大型化による便益だということができるんで、302億円は基本的には貨物の増分というよりも、現状でもこれが出るという見方ができると思っています。

【部会長】 わかりにくい図ですね。6ページ左のほうの鋼材輸出量、便益算定の対象となっているけれども、要は27年から36年のところの増加分がほとんど見えていない。

ところが、右の造船というのはかなり便益が出てきていますが、鋼材のほうを全面に押し
た書き方をされている。しかし、両者の取扱量は、まったく違う。

【事務局】 ボリューム的にですね。

【部会長】 造船は増えているけれど、総量としては微々たるものですね。

【委員】 けたが違う。

【部会長】 けたが違うから、やっぱり鉄鋼の鋼材のほうが議論の中心になる。

【事務局】 貨物量的には圧倒的に。

【部会長】 ということでですね。このままだと苦しい。

【委員】 だけどさっきの300億のところは、この6,150できいてくるということ
でしょう、上の赤いところじゃなくてね。

【事務局】 そうです。

【委員】 そういうことですよ。とすると、この絵があたかも誤解するんだよ。

【事務局】 船舶が大型化したところ、その増えたところがちょうど赤くなっているん
で、鉄鋼のほうですね。

【部会長】 下も赤く書かないといけない。

【委員】 下も赤くていい。

【委員】 これ全部赤いんですね。そういうことなんだ。全部が大型化して。

【委員】 そうそう、ほとんどは下の6,150できいているんですよ。だから、それに
加えてこういう面もあるということで十分だよ。

【委員】 全部っていうと、またやり過ぎだとは思いますがね。

【部会長】 やっとわかってきた。

【委員】 わかってきた。

【部会長】 どうですか、よろしいですか。

【委員】 1つだけ。これ、便益計算の範疇外なので、参考として何か資料というかデ
ータとしてあってもいいと思うのは、さっきのクルーズのほうも、これもそうなんだけど、
もちろん便利になるし港湾の使用料は多分増えるわけでしょう。そうですね。もちろん
それは払っている人ともらう人がいるから、キャンセルしちゃうから便益には入れないん
だけど、でも、それでも普通の人が見るときには、ああ、これによって港にも、つまり地
元に回り回って収入になっていくわけだから、それもやっぱり参考のデータとしてはあっ
たほうがいいと思いますけどね。

【部会長】 よろしいですか。

【事務局】 今後の対応を考えたいと思います。

【部会長】 はい。ちょっといろいろご意見、資料の修正の意見が出ましたけれども。資料の修正については私預かりにさせていただいて、そしてそれぞれのところに関して議決をしておきたいと思います。

まず、答申案について、一括してお諮りしたいと思います。

答申。鹿児島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。

福山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。

資料の修正を預からせていただきたいと、そういうふうに思います。よろしゅうございますか。

(「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。本日ご使用になった資料につきまして、お持ち帰りいただくか、郵送をご希望の場合には、机の上に置いたままご退席ください。

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 —