

交通政策審議会港湾分科会 第15回事業評価部会

令和3年3月9日

【事務局】 それでは、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15回事業評価部会を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

まず、本日はウェブ会議システムを活用し、一部の委員の方にはオンラインで御参加いただいております。傍聴はオンラインのみとさせていただいております。傍聴されている方につきましては、誤ってカメラ及びマイクのボタンを押されないよう、御注意願います。

説明資料の確認は、お手元のタブレットを御覧いただければと思います。オンラインで御参加いただいております方につきましては、事前にお送りしております資料に会議資料一覧を付けておりますので、御確認ください。よろしいでしょうか。資料の不足、御不明な点などもございましたら、会議の途中でも結構ですので、お申し付けください。

それでは、本日は、部会長代理の選任について、及び令和3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、本日の所要時間につきましては、約1時間30分程度を見込んでおります。

続きまして、本日の委員の出席状況を御報告いたします。現時点で、委員6名中6名の御出席です。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、港湾局長より御挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 おいで頂いた委員の皆様方には、日頃から港湾行政に関しまして、御理解、御協力を賜りまして、誠にありがとうございます。また、ウェブ参加の委員の皆様にも本当にお世話になっております。ありがとうございます。新型コロナウイルス感染症ということもありまして、こうした形で開催をさせていただいておりますこと、御了承賜ればと思います。

本日の事業評価部会ですが、令和3年度予算に向けました港湾整備事業における新規事業候補7件について御審議を賜ればと思います。いずれの事業も、サプライチェーンの強靱化、また、それを通じた企業の国内回帰への支援、防災・減災、国土強靱化、また、そ

れを通じた、安全・安心の確保、さらには地域産業の競争力の強化、また、それを通じた輸出競争力の強化という観点からも非常に重要な事業と考えているものであります。

関係する港湾管理者及び民間企業等からも、ぜひにという声をいただいております。今日、具体的に、7件ですけれども、一つは、石狩湾新港、これは鉄スクラップ等の輸出増加に対応するものであります。また、清水港は、コンテナ、パルプ貨物の増加に対応するもの。四日市港、これはコンテナ貨物、完成自動車等の増加に対応するもの。加えて舞鶴港及び姫路港というのは、背後立地企業の生産活動を支援するというものであります。さらには川内港、これも、農水産物・食品の輸出、とりわけ木材の輸出の増加と原木の輸出の増加に対応するものであります。さらに、最後の西之表港、これは離島の安定した生活、経済の維持に関するものであります。

この7件について御審議を賜ることになっております。ぜひ、また本日も忌憚のない御意見賜ればと思います。どうぞよろしく願いいたします。

**【事務局】** それでは、議事に先立ちまして、オンライン出席いただいている委員の発言方法について御説明いたします。

オンライン参加されている委員のカメラとマイクは最初にオフにさせていただき、発言を希望される場合は、挙手ボタンをオンにしてください。部会長より御指名がございましたら、カメラ及びマイクをオンにさせていただき、御発言をお願いいたします。発言が終わりましたら、挙手ボタン、カメラ及びマイクをオフにさせていただくようお願いいたします。

また、チャット機能を利用して発言の御意思をお示しいただくことも可能です。部会長から御指名がありましたら、カメラとマイクをオンにした上で、御発言をお願いいたします。

それでは、以降の進行は、部会長をお願いいたします。よろしく願いいたします。

**【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。

前回の部会まで部会長代理を務められた大野栄治委員が、昨年8月に交通政策審議会委員の任期を迎えられました。交通政策審議会令第7条第5項に基づき、部会長が部会長代理を指名することになっておりますので、加藤浩徳委員に部会長代理をお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

いいですか。加藤委員、よろしいですか。

【加藤委員】 はい。若輩者ですが、謹んでお引き受けいたします。よろしくお願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、次の議事に入らせていただきたいと思います。本日は、令和3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、7件につきまして逐次御審議いただきます。

それでは、事務局から御説明をお願いいたします。

【事務局】 着席のまま失礼いたします。本日はよろしくお願いいたします。

本日御審議いただきます港湾整備事業の令和3年度新規事業候補について御説明いたします。まず全体像につきまして、資料1を御覧ください。

先ほど港湾局長の御挨拶にございましたとおり、本日は、北海道の石狩湾新港から鹿児島種子島の西之表港まで7件を御審議いただきます。1ページ目は、この案件の位置図でございます。

2ページ目でございますように、これらの事業につきましては、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて重要性が増しております、豊かで活力ある地方の形成と多核連携型の地域づくり、中でもとりわけサプライチェーンの強靱化、農林水産物・食品の輸出促進、内航フェリー・RORO輸送網の構築及び離島交通の安定的確保に大きく寄与するものでございます。

以下、本日の事業に関連します港湾政策をめぐる現状につきまして、時間の関係もございますので、簡単に御説明させていただきます。

4ページでございますが、世界各地域と我が国の貿易額の推移でございます。新型コロナウイルス感染症の影響を受けまして、一時的な影響はございますけれども、引き続き我が国にとって世界の各地域との貿易の重要性は変わらない。その一方で、今回、東南アジアを中心としましたサプライチェーンの多元化の必要性が改めて認識されたところでございます。

また、リスク分散の観点から、多核連携型地域づくりの重要性が改めて認識されたところでございまして、5ページのように、その中核となり、地域での投資、雇用の創出という確実な成果を生み出す港湾の役割の重要性が改めて認識されていると承知しております。

その中で、現在農林水産物・食品の輸出、その促進が我が国の最重要施策の一つになっておりますが、7ページでございますように、その84%は港湾経由でございます。

したがいまして、8ページにございます2030年に輸出額5兆円という目標を達成するために、港湾の果たすべき役割は極めて大きいと考えておりまして、9ページにお示しておりますように、農水省とも連携いたしまして、産地と港湾が連携した農林水産物・食品のさらなる輸出促進に重点的に取り組んでいるところでございます。令和3年度予算におきましては、民間事業者による荷さばき施設への整備の支援拡充などの取組も進めております。

また、11ページ、12ページにお示しておりますトラックドライバー不足への対応や、災害に強い効率的な輸送ネットワークの構築を目指したフェリー・ROROネットワークの構築も重要な施策と考えております。さらに、離島におきましては、住民生活安定の確保の観点から、一段とその重要性が高いと理解しているところでございます。

離島につきましては、13ページにお示しておりますように、各種調査、領海警備、低潮線保全区域の監視等の活動といった領海等の保全等に関する活動の拠点として極めて重要な機能を有しております有人国境離島、とりわけ特定有人国境離島の地域社会の維持は、我が国にとって極めて重要な意義を有していると考えております。

15ページにございます、昨年12月11日に閣議決定されました「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を踏まえた防災対策の加速化・深化、あるいは16ページにお示しております、そして、昨日の分科会で詳細な説明のございましたカーボンニュートラルレポート、あるいは洋上風力発電を含む港湾の脱炭素化についても重要な課題となっているところでございます。

本日御審議いただく事業につきましては、これらの施策を推進し、直面する課題を解決するために重要なプロジェクトとなっておりますところ、参考資料にございます地域からの強い要望も併せまして、しっかりと御説明させていただきたいと思っております。

18ページ以降は、関連する計画・基本方針等を掲載させていただいているところでございます。

それでは、1件目、石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業について、続けて説明をさせていただければと思います。

北海道経済の中心でございます札幌に最も近い石狩湾新港におきましては、高速道路ネットワークの整備も進んでおりまして、1ページにございますように、企業の立地、設備投資が進んでおります。一方で、同港は北海道の鉄スクラップの輸出拠点となっているものの、既に水深不足による減載を強いられているほか、今後、さらに鉄スクラップの輸出

量が増大することが見込まれており、その対応が課題となっているところでございます。

また、現在、港湾背後でバイオマス発電所の建設も進められており、令和4年8月に稼動する予定となっております。そのため、同発電所の燃料として使用される木質ペレット、PKSの海上輸送についても対応が必要となっております。

2ページ目は、事業概要でございます。本事業につきましては、先ほどお話しさせていただいた課題を解消するため、水深12メートル岸壁の整備、泊地の浚渫等を行うこととしております。

事業期間につきましては令和8年度まで、総事業費92億円、うち港湾整備事業費70億円を見込んでおります。

また、効果の早期発現の観点から、令和7年度に、暫定供用することとしております。

3ページからは、事業の効果でございます。まず①でございますように、本事業の結果、大型船による鉄スクラップの輸送の効率化、直背後での集積・保管による品質確保が進みまして、鉄スクラップの輸出競争力の強化が図られ、東南アジア等の鉄スクラップ需要を取り込むことが可能になると考えております。

また、②のように、鉄スクラップ排出事業者の社会・経済活動の安定、バイオマス燃料、化学薬品、廃棄物等の安定した取扱いによる地域の地域産業の振興、あるいは、ドライバ一不足が課題となる中での、将来にわたって持続的な輸送体制の確保、背後地域への企業立地の促進を図れるものと考えております。

さらに③でございますように、バイオマス発電のための燃料を大型船で効率的に輸送します。これを安定的に供給することによりまして、政府が目標とします「2050年カーボンニュートラル」に向け、脱炭素化、カーボンニュートラルの実現にも寄与するものと考えております。

また、本事業によりまして陸上輸送距離の減少、あるいは海上輸送回数の減少によりまして、④でございます、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出ガス減少を見込んでおります。

本プロジェクトに関連しまして、複数の鉄スクラップ事業者が連携した共同輸送の検討が進められておりまして、これにより、将来的には全国のスクラップの輸送の効率化、廃棄物処理コストの低減、国際的な鉄スクラップのリサイクルの促進、それを受けた国際資源循環が⑤のように進むものとも考えております。

6ページからは、事業効果のうちの一部でございます費用便益分析、いわゆるB/Cに計上される効果の説明でございます。6ページは、船舶大型化による鉄スクラップの輸送

コスト削減効果でございます。本プロジェクト実施の結果、鉄スクラップの減載が解消されることによりまして、輸送回数が減少し、年間5.2億円の海上輸送コストの削減が見込まれているところでございます。

また、7ページにございますように、石狩湾新港で扱い切れない鉄スクラップについては、このプロジェクトがなければ近傍の室蘭港で扱うことが想定されており、その陸上輸送コストがなくなることによりまして、年間3.2億円の効果が図られると考えております。

そのほか、8ページにございますように、バイオマス燃料のうち、PKSにつきましては、大型船により効率的な輸送が可能となることによりまして、年間0.5億円の海上輸送コストの削減が見込まれているところでございます。

なお、これらの代替港につきましては、貨物の性質を踏まえた上で、ヒアリング等により、その貨物を扱い得る同一港内あるいは周辺他港の中から最もコストが小さくなる施設を選択してございまして、以降の説明についても同様でございます。

今の便益を整理しましたのが9ページでございます。その上で、この便益を前提としまして、計算期間を令和3年度～令和56年度にとり、評価基準年度を令和2年度、社会的割引率4%としまして、便益と費用を現在価値に換算した結果が10ページの上部でございます。

結果、総便益156.1億円、総費用73.9億円で、B/C2.1、B-C82.2億円、EIRR9.2%を見込んでいるところでございます。

石狩湾新港に係る説明は以上でございます。

**【部会長】** ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がございましたら、御発言をお願いいたします。

**【委員】** 御説明ありがとうございました。先ほど、代替港として室蘭港が使われるというお話がありましたが、これは、すでに現状でそうなっているという理解でいいでしょうか。そういう説明がない中で、withoutで室蘭港を代替港として使うという説明があったので、教えていただければと思います。

**【事務局】** 事業者のヒアリングを行っている中で、石狩湾新港で扱えないものについては室蘭港で扱うとお伺いしております。

**【委員】** それは、すでに現状でそうなっているということでしょうか。

**【事務局】** 現状でも、そのように扱うと伺っております。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【部会長】 そのほか、ありますか。よろしいですか。

【委員】 便益の考え方のところで、withoutとwithがあるのですが、withoutの場合、半分ぐらいしか積めないとあるのですが、これは、現状このようにして既に運用しているのか、あるいは、このようなことになってしまうということを言っているのか、どちらなのでしょう。

【事務局】 こちらも現時点で起きておりまして、大型の船を入れておりますけれども、満載で運べない状態になっております。

【委員】 そうですか。

【部会長】 ありがとうございます。よろしいですかね。

【委員】 はい。

【部会長】 それでは、次の事業につきまして、事務局から御説明をお願い申し上げます。

【事務局】 続きまして、清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業について御説明いたします。資料2-2-1を御覧ください。

1ページにございますように、清水港につきましては、製紙業の製造品出荷額等が全国1位でございます。静岡県の原料輸入を支える港湾であるとともに、近年は全国の製紙工場の原料の輸入拠点として、パルプ輸入のトランシップのハブとしても機能しているところでございます。

また、清水港につきましては、静岡県を中心とする東海地方の経済を支えるコンテナ輸出入の拠点としても重要な役割を果たしており、特に東南アジア航路の航路数の増加、及び船舶の大型化が進んでいるところでございます。

一方で、大型船が利用できる岸壁が限られており、特にパルプの輸入に際しましては、減載による非効率な輸送を強いられておるところでございまして、これに対応する岸壁の確保が必要となっているところでございます。

2ページ目は、事業概要でございます。本事業につきましては、先ほどお話をさせていただいた課題を解消する観点から、水深15メートル岸壁、耐震強化岸壁の整備、泊地の浚渫等を行うこととしております。

事業期間は令和7年度まで、総事業費78億円、うち港湾整備事業費76億円を見込んでおります。

3 ページからは、事業の効果でございます。まず、①にございますように、本事業の実施に伴うパルプ輸入の効率化により、清水港及び清水港からトランシップしております港湾を利用する企業の物流コストの削減が図られまして、製紙産業の国際競争力強化、あるいは消費者の購入価格の低下に寄与するものと考えております。

また、②のように、製紙産業を含みます産業の振興、大型コンテナ船の安定的な就航による背後企業全般の国際競争力の向上、清水港と道路ネットワークにより結ばれる工業団地等へのさらなる新規立地の促進も期待されるところでございます。

さらに4 ページの③のように、コンテナ船とパルプ船の荷役、陸上輸送における動線の交錯の緩和による安全性・効率性の向上も期待されるところでございます。また、耐震強化岸壁の整備によりまして、被災時の海上輸送が可能となりまして、④にございますように、社会・経済活動が維持されることも期待されているところでございます。

その他、本事業による海上輸送回数の減少によりまして、⑤にございます、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出ガスの減少を見込んでいるところでございます。

5 ページからは、事業効果のうちの一部、費用便益分析、いわゆるB/Cに計上される効果の説明でございます。5 ページにつきましては、船舶大型化によるパルプの輸送コスト削減効果でございます。本プロジェクトの実施の結果、大型船及びトランシップ輸送を活用しました効率的な輸送が可能となり、大型船の輸送回数の減少等、年間6.8 億円の海上輸送コストの削減が見込まれているところでございます。

また、6 ページのとおり、耐震強化岸壁の整備によりまして、南海トラフ地震発生時におきましても、清水港からの輸送が可能となりまして、陸上輸送コスト削減に伴う効果を年間2 億円と見込んでいるところでございます。

地震時の代替港につきましては、選択時のコストが最も小さくなる施設という考え方を維持した上で、同一地震の影響範囲や地震の影響その他を考慮いたしまして、使用できない施設を外して設定しているところでございます。考え方につきましては、以降のプロジェクトも同様でございます。

これらの便益を一覧で整理しましたものが7 ページでございまして、この便益を前提としまして、計算期間、令和3 年度～令和5 7 年度、評価基準年度、令和2 年度、社会的割引率4 %としまして、便益と費用を現在価値に換算した結果が8 ページの上部でございます。

結果、総便益1 3 2.5 億円、総費用6 4.8 億円。これによりまして、B/C 2.0、B

－C67.8億円、EIRR8.5%を見込んでいるところでございます。

清水港につきましての説明は以上でございます。

【部会長】 ただいまの説明につきまして、御意見、御質問をお願いいたします。

【委員】 二つ質問があります。一つ目は5ページ目で、輸送量が3.5万トンから5.5万トンになる一方で輸送回数が半分以下になってしまうことと、輸送経路も9通りから6通りになるという点です。これらについて、その理由を教えてください。

二つ目は、被災したときに横浜港を経由するという点ですが、これは被災後どの程度の期間この状態が続くと想定されているのか教えていただけないでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。一つ目の質問につきましては、それぞればらばらで運んでいるものを清水港に集約しまして、ハブ・アンド・スポークという形になることによりまして、大型船の輸送回数が減り、効率化が図られるところと考えております。併せまして、今の形で、それぞれの海外の港からそれぞれの港に運ぶということではなく、清水港に一旦運んだ上で、トランシップをしますので、航路数も大幅に減っているという設定をさせていただいております。

もう1点、横浜港の被災につきましては――すみません。ちょっとこちらの質問を忘れてしまいまして、申し訳ありません。もう一度お願いできますか。

【委員】 二つ目は、被災した後、横浜港を経由する期間として、どれぐらいの期間が想定されているのかという質問です。被災後、永遠にこの状態が続くわけではなく、いつかは復興などを経て元に戻るわけですね。

【事務局】 港湾の災害からの復旧につきましては、2年間を見込んでいるところでございます。

【委員】 復興に2年間かかると想定しているということですね。

【事務局】 はい、そうでございます。

【委員】 2年間か。それは、妥当な期間なのでしょうか。

【事務局】 直轄事業の施設につきましては、2年間で復旧するというを前提としておりまして、それは、この事業評価ではなく、実際の復旧についての考え方でございますので、妥当だと考えているところでございます。

【委員】 そうですか。分かりました。ありがとうございます。

【部会長】 そのほか、ありますか。よろしいですか。

特にないようですので、次の事業につきまして、事務局から御説明をお願いします。

【事務局】 続きまして、四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業について御説明させていただきます。資料2-3-1を御覧ください。

日本で最初の石油コンビナート、エネルギー供給基地等を擁する工業港として発達し、中京工業地帯の西部における物流拠点として重要な役割を担っております四日市港につきましては、1ページにございますように、近年、東南アジア航路のコンテナ船の大型化が進展しており、水深14メートル岸壁の利用が増加しているところでございます。東南アジア航路の船舶の大型化と貨物量の増加に伴いまして、大型船の着岸可能な岸壁の不足が見込まれているところでございますので、水深14メートルの岸壁の追加整備を強く要望されているところでございます。

2ページ目は、事業概要でございます。本事業につきましても、先ほどお話しさせていただいた課題の解消のため、水深14メートル岸壁、耐震の整備、泊地の浚渫等を行うこととしております。

事業期間は、令和10年度まで。総事業費324億円、うち港湾整備事業費189億円を見込んでいるところでございます。また、効果の早期発現の観点から、令和8年度に暫定供用することとしております。

3ページからは、事業の効果でございます。まず①にございますように、本事業の実施によりまして、コンテナ船の大型化・増便への対応、機能の集約等による輸送効率化が図られまして、背後に位置する自動車関連企業をはじめとします幅広い産業の国際競争力強化の向上が期待できるところでございます。

また、②のように、火力発電所や化学産業のための燃料・原料の大量一括輸送の実現による地域産業の振興、ドライバー不足が課題となる中での将来にわたって持続可能な輸送体制の確保、背後圏の工業団地等へのさらなる企業立地の促進も期待されるところでございます。

さらに③にございますように、北ふ頭へのコンテナ機能の集約によります荷役機械の稼働率の向上、横持ちの解消、あるいは人員・機材等の二重化の解消等による効率的な荷役が可能となるほか、AI・IoT、遠隔操作化等の活用によりまして、将来的にさらなる生産性の向上が期待されているところでございます。

また、耐震強化岸壁の整備によりまして、被災時の海上輸送が可能となり、④にございますように、社会・経済活動が維持されることを期待しているところでございます。

本事業によります陸上輸送の短縮に伴いまして、⑤のように、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>といった排

出ガスの減少も見込んでおります。

5ページからは、事業効果のうち、B/Cに計上される部分の効果の説明でございます。  
5ページにつきましては、本事業の実施によりまして、近傍の四日市港を使用することとなるコンテナ船の陸上輸送の短縮による輸送コストの削減でございます、年間13.2億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

6ページにつきましては、完成自動車の輸出の際に、近傍の四日市港を使用することによりまして陸上輸送の短縮による輸送コストの削減で、年間14.8億円の効果を見込んでおります。

また、7ページでございますように、耐震強化岸壁の整備によりまして、大規模地震、南海トラフ地震の発生時にも四日市港からの輸送が可能となり、陸上輸送のコスト減による効果として、年間22億円を見込んでいるところでございます。

これらの便益を整理いたしましたのが8ページでございます、その上で、この便益を前提としまして、計算期間を令和3年度から令和60年度、評価基準年度を令和2年度、社会的割引率4%としまして、便益と費用を現在価値に換算した結果が9ページ上部でございます。

結果としまして、総便益606.8億円、総費用272.5億円、B/C2.2、B-C334.3億円、EIRR8.5%を見込んでおります。

四日市港に係る説明につきましては、以上でございます。

【部会長】 御質問、御意見ございましたら、よろしく申し上げます。

【委員】 2つございます。まず、四日市港の場合の総事業費が324億円のうち、港湾整備事業費189億円となっているのですけれども、ほかのところも含めてなのですが、この総事業費対港湾事業費の割合というのが、非常に、かなり多いところもあれば、この四日市の場合でしたら、そのほかの事業費のほうが多いようです。それはいろいろな起債だとか、そういったものでなさると思うのですけれども、どこからどこまでが港湾事業費でやる、どこからどこまでが地方の起債でやるというような、そういうものの何か一つのルールがあれば教えてほしい、と思うのが1つと、それから、この四日市港などの場合でしたら、本当にこれからの自動車産業や、これからの我が国のいろいろな産業の国際競争力を増すためのいろいろな輸送が行われるわけなのですけれども、この便益の考え方の中に、削減効果しか数字にはあらわれなくて、本来ならばこのことによって増えるであろう——公共投資ですから、投資の意味合いも本当は多くて、便益の中に、これによるこうい

った輸出産業の寄与効果みたいなものが含まれるといいなと思いながら聞いておりましたのですけれども、何かそういうものも、この削減というところに何かうまく加味されながら計算されているのかどうかというのがお聞きしたいところです。

それから、もう一つ最後に、今日、冒頭に新規事業候補についての大きな考え方、国際競争力であるとか、防災・減災であるとか、政府の方針であるとかという基本方針のお話があって、今まであまりなかったので、この表が非常によかったと思います。やはり、この事業評価委員会でやるのは、これからの大きな方針と、この事業とのベクトルがしっかり合っているのかどうかというのが一番大切のところだと思います。なかなかB/Cをどこまで、どのように便益を入れるかというのは計算の問題ではあろうかと思いますが、ぜひこれから、この評価する場合は、大きなベクトルと日本の港が進む方向と事業とのベクトルを、むしろ整合性を何かこうチェックするような、そういうような項目もあれば、これからまたいいのじゃないかなということ、感想としてコメントさせていただきました。

以上です。

**【事務局】** 御指摘いただきまして、ありがとうございます。1点目の総事業費と港湾整備事業費の差でございますけれども、こちらのプロジェクトにつきましては、埠頭用地の整備が大きくなっておりまして、こちらが115.2億円になっております。

このケースのみならず、全体のルールでございますけれども、基本的には、岸壁ですとか泊地といったものを、臨港道路も含めましてでございますけれども、公共事業で整備いたしまして、収益を生む埠頭用地ですとか荷役機械につきましては、起債事業という形で港湾管理者が整備をしているというふうになっております。それぞれちょっと特殊な例はございますけれども、基本的な考え方は以上でございます。

2番目の自動車産業を中心としました競争力強化に係る便益でございますけれども、しっかり投資の効果を見込んでいるのかというところでございます。こちらにつきましては、そもそも事業評価につきましては、B/Cはあくまで一部であって、全体として、有効性ですとか効率性ですとか必要性をちゃんと見た上で、そうした効果についてもしっかりと把握して評価をするようになっておりますけれども、今のところ、具体的な指標としまして取り込むということはできていないところもございまして、先ほど最初のほうに御説明させていただいた、定量的あるいは定性的な効果としてお示しをしているところでございますので、委員御指摘のございました点につきましては、全省的に取り組んでいるとこ

ろでございますけれども、我々としまして、引き続きまして何かいい方法がないかというのを模索し続けたいと思います。

3点目でございますけれども、こういう個別の事業に関しまして、もともとの大きな方針があつて、それにどう適合しているかということの御指摘だったかと思ひます。それをチェックするような方法、チェック項目とかというものがあるべきではないかということだと思ひますけれども、こちらにつきましても、先ほどのB/Cに何を入れるかという全体の流れの中で、先ほどの有効性ですとか効率性を考える中で、こういった施策とどう合致しているかということをしっかりチェックできる方法はないかということについて今検討を進めているところでございまして、また御報告ができるように頑張りたいと思ひます。御指摘ありがとうございました。

【部会長】 そのほか、いかがですか。

【委員】 四日市港でコンテナ船対応の岸壁を深くするというのは、船がどんどん大きくなつていふから、そういう意味では非常に効果的だと思ひますし、名古屋港とか大阪港に運んで余計な輸送費がかかることと比べれば、非常に大きな便益があると思ひます。その中で水深14メートルのところなのですが、在来船というか、ばら積み船ですと、よく3万5,000トンとか5万トンに対応するために、例えば何メートルの水深というように、分かりやすい基準が出ていふものですが、コンテナ船で例えば資料には水深12メートルだと、2,500TEUまでしか入らないということは書いてあると思ひますけど、その岸壁の深さと、例えば14メートルにすると6,000TEUまで運べるとか4,000TEUまで運べるとか、岸壁の深さだけではなくてコンテナ船の大きさなどを一つの指標にすると、聞くほうも分かりやすいような気がするのですが、その辺はいかがでしょう。

【事務局】 ありがとうございます。船の大きさとコンテナ船の積載量につきましては、船それぞれによつて違いがあつて、幅がございふけれども、こちらで14メートルの岸壁が必要と設定していふものにつきましては、4,000TEU級という整理をさせていただいておりまして、コンテナの量でいうと2,500～4,500TEUを想定していふところでございふます。

【部会長】 よろしいですか。

それでは、次の事業につきまして、事務局から御説明をお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。続きまして、舞鶴港和田地区の国際物流ターミナル（-12m）整備事業でございふます。資料2-4-1を御覧ください。

舞鶴港につきましては、京都府北部に位置しまして、近畿圏における日本海側の海上輸送の拠点となっております。結果、エネルギー関連産業、あるいは木材関連産業、ガラス製造業等の企業が背後に立地しているところでございます。

その中で、1ページにございますように、舞鶴港和田地区におきましては、珪砂等のバルク貨物、あるいはコンテナ貨物の取扱いがあり、既にバースが混雑している状況でございますけれども、背後企業における設備投資によりまして、バルク貨物を中心とします取扱いが増加する見込みでございます。新しく発生します、あるいは増加する貨物については、赤色で資料中1ページに書かせていただいているところでございます。これに対応した新たな岸壁の整備が必要となっているところでございます。

2ページ目が、事業の概要でございます。本事業につきましては、先ほどお話をさせていただいた課題を解消する観点から、水深12メートルの岸壁及び埠頭用地の整備を行うこととしております。

事業期間は、令和9年度まで、総事業費71億円、うち港湾整備事業費46億円を見込んでおります。また、早期の効果発現の観点から、令和7年度に暫定供用することといたしております。

3ページ目から、事業の効果でございます。まず、①にございますように、本事業によりまして、整備される岸壁から輸入される貨物を原料としまして、生産される製品の一部につきましては、コンテナ貨物として阪神港から基幹航路により輸出されることとなっております。したがって、本事業につきましては、舞鶴港の需要に対応するのみならず、政府の施策でございます、国際コンテナ戦略港湾政策にも寄与するものと考えております。

また、②のように木質チップ、コークス等の原材料、あるいはエネルギー関連貨物の輸送の効率化によりまして、関連産業を含めました企業の競争力の向上、製品価格の低下に寄与するほか、ドライバー不足が課題となっている中で、将来にわたって持続可能な輸送体制の確保、あるいは舞鶴港と道路ネットワークにより結ばれております工業団地等へのさらなる立地が期待されるところでございます。

さらに③にございますように、バイオマス発電のための燃料の大型船による効率的輸送、安定的供給が見込まれておりますところ、脱炭素化、カーボンニュートラルの実現にも寄与するものと考えております。

また、本事業によりましてCO<sub>2</sub>の減少につきましては、④のとおりでございます。

4ページからは、事業の効果のうち費用便益分析、いわゆるB/Cに計上される効果の

説明でございます。4ページにつきましては、本事業の実施によりまして、近傍の舞鶴港を使用することとなりますバイオマス燃料のPKSの陸上輸送距離の短縮によります輸送コストの削減であり、年間2.9億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

5ページにつきましては、本事業の実施や、同様に近傍の舞鶴港を使用することとなります、スラグの陸上、海上の輸送コストの削減によります効果を年間2.6億円と見込んでいるところでございます。

6ページにつきましては、同様に舞鶴港を使用することとなりますコークスの陸上輸送の短縮によります輸送コストの削減として、年間1.2億円の効果を見込んでいるところでございます。

これらの便益を一覧で整理しましたのが7ページでございます。その上で、この便益を前提といたしまして、計算期間を令和3年度から令和56年度、評価基準年度を令和2年度、社会的割引率4%としまして、便益と費用を現在価値に換算した結果が8ページの上部でございます。

結果、総便益117.8億円、総費用56.7億円で、 $B/C$  2.1、 $B-C$  61.1億円、EIRR 9.1%を見込んでいるところでございます。

舞鶴港につきましての説明は以上でございます。

**【部会長】** 御質問、御意見ございましたら、よろしく申し上げます。

**【委員】** ありがとうございます。この舞鶴港の事業から期待される効果として、阪神港に対する寄与が一番大きいかのように書かれてあるのに少し違和感があります。これらの事業は地域産業にも寄与するということが最初の2ページ目か3ページ目に書かれてあったと思うのですが、にもかかわらず一番の効果が阪神港に対する寄与だというのは、地方港の事業効果としてうたうべきことなのでしょうか。

それから、阪神港からの輸出量が増加、もしくは新規立地が行われるとのことですが、何かエビデンスが示せないでしょうか。特に阪神港からの輸出量が増えるというのは、計算可能な気もします。排出ガスの減少については、CO<sub>2</sub>何トン減少と書かれていますが、ほかについては、数値データで示される情報があまり出てきません。B/Cの計算を丁寧にするのは当然だと思うのですが、それ以外の一般的な効果についても、数値データが出せないかと思います。

以上です。

**【事務局】** 御指摘いただきまして、ありがとうございます。1点目につきましては、

国の政策に合致するというものを先に書いたほうがいいのではないかなというところがございまして、こちらでは国際コンテナ戦略港湾への寄与、最初に書かせていただいたのですけれども、おっしゃるように、効果の大小で言われましたら、もともと地域に貢献するというのがあった上で国際コンテナ戦略港湾にも寄与するという書き方のほうが正しかったかと思えます。

2点目につきましては、特に阪神港に対します貨物の量の変化等につきましては、数字で整理をしていますが、すみません、ちょっと今手元に持ってきてなくて、また御報告をさせていただければと思えます。申し訳ありません。

【委員】 いえいえ。少し心配しているのが、データを示すと、実はすごく寄与が小さいと見られるかもしれない点です。やはり地域に貢献するというのを、一番に言ってあげたほうが、筋がいいのではないかと私自身は思います。コメントです。御検討いただければと思えます。

【事務局】 気をつけたいと思えます。ありがとうございます。

【部会長】 そのほか、いかがですか。よろしいでしょうか。

それでは、次の事業につきまして、事務局から御説明をお願いします。

【事務局】 続きまして、姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業でございます。資料2-5-1を御覧ください。

姫路港広畑地区では、平成4年に新日鐵、現在の日本製鉄が高炉の廃止を決定したことを受けまして、企業用地の利活用の検討がなされ、現在では多数の企業が進出するとともに、設備投資など活発な企業活動が行われており、さらには産業用地の分譲も進んでいるところでございます。

こうした中、1ページにございますように、産業用地の分譲とともにさらなる設備投資も計画されておりました、赤字のように、貨物が増加することが想定されております。結果、既存岸壁の取扱い能力については不足する見込みとなっております、これに対応した新たな岸壁の整備が必要となっているところでございます。

また、2ページのように姫路港の北側で、東西を結びます国道250号線をはじめとします姫路港広畑地区周辺の道路につきましては、既に慢性的な渋滞が発生しております、夢前川右岸線の整備など、道路側でも対応を進めているところでございます。

一方で、この港湾整備によりまして、港湾関連車両の増加も見込まれますので、広畑地区の岸壁への円滑が輸送の確保、あるいはこうした周辺交通への影響の縮小が必要となっ

ているところでございます。

3 ページ目が、事業概要でございます。本事業につきましては、今の課題を解決する観点から、水深14メートルの岸壁、臨港道路の整備等を行うこととしております。

事業期間につきましては、令和12年度まで、総事業費270億円、うち港湾整備事業費255億円を見込んでおります。

また、早期効果の発現の観点から、令和9年度に暫定供用することとしております。

4 ページからは、事業の効果でございます。先ほど御指摘をいただいたところで説明しにくいですが、まず、①でございますように、原料を輸入いたしまして、製品を阪神港から輸出いたしますので、国際コンテナ戦略港湾政策へ寄与するものと考えているところでございます。

また、②でございますように、原塩等の原料、あるいはエネルギー関連貨物の輸送の効率化によりまして、関連産業も含めた企業の競争力の向上、製品価格の低下に寄与するほか、港湾関連貨物の円滑な輸送が可能となることで、製品の入出荷の定時性の確保によりまして製品の競争力の確保が実現するとともに、近傍の港湾の利用によりまして陸上輸送距離の短縮によりまして、ドライバー不足に対応し、将来にわたって持続可能な輸送体制の確保、あるいは同地区及びその周辺への新規立地の促進が期待されるところでございます。

さらに③でございますように、バイオマス発電のための燃料の大型船による効率的輸送、安定的供給によりまして、脱炭素化、カーボンニュートラルの実現にも寄与するものと考えております。

また、本事業によりまして陸上輸送距離の短縮等によりまして、④でございます、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>といった排出ガスの減少も込んでおります。

5 ページからは、事業の効果のうち、いわゆるB/Cに計上される効果の説明でございます。5 ページは、本事業の実施によりまして、姫路港を使用することとなりますバイオマス燃料の木質チップの海上輸送距離の短縮及び積換え費用の削減により、輸送コストの削減としまして、年間8.1億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

6 ページにつきましては、姫路港を使用することとなります工業用の原塩、こちらにつきまして、海上輸送距離の短縮あるいは大型化による輸送回数の減少によりまして、年間4.8億円のコスト削減効果を見込んでいるところでございます。

7 ページは、同様にバイオマス燃料のPKSに関しまして、輸送船舶の大型化による輸送コストの削減として、年間2億円を見込んでいるところでございます。

8ページにつきましては、今度は食用の原塩でございますけれども、こちらの陸上輸送距離の減少によりまして、年間0.9億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

9ページでございますけれども、こちらは臨港道路の整備・改良によります港湾関係車両等の円滑な輸送体系の確保によります輸送費用の削減、輸送時間の短縮及び事故損失の減少、いわゆる道路の3便益でございます。こちらにつきましては、年間17.7億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

これらの便益を一覧で整理しましたのが10ページでございますして、この便益を前提といたしまして、計算期間、令和3年度から令和58年度、評価基準年度令和2年度、社会的割引率4%といたしまして、便益と費用を現在価値に換算した結果が11ページの上部でございます。

結果、総便益507.2億円、総費用204.7億円で、B/C2.5、B-C302.5億円、EIRR10.7%を見込んでおります。

姫路港につきましては、以上でございます。

【部会長】 御質問、御意見、よろしく願いいたします。

【委員】 すみません。ないようならば質問させてください。5ページ目で、2次輸送がなくなることによって輸送コストがゼロになるという話がありました。すばらしいことだと思ったのですが、そうだとすると二次輸送をしている船会社の収入もなくなってしまいます。船会社の収益は、計算の中ではどのように取り扱われているのでしょうか。

【事務局】 御質問いただきまして、ありがとうございます。本事業に限らず、こうした別の事業者の収益につきましては、B/Cの考え方で、もしここで事業をしなければ別のところで新たな事業に就かれるということで、ここから外すような形にはなっていないのが実情でございます。

【委員】 そうなのですね。分かりました。ありがとうございます。

【事務局】 ありがとうございます。

【部会長】 ほか、よろしいですか。

それでは、特にないようですので、次の事業について、事務局から御説明をお願いします。

【事務局】 続きまして、川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業について御説明いたします。資料の2-6-1を御覧ください。

1ページにございますように、日本全体の話でございますけれども、我が国の木材輸出

額は増加しておりまして、品目別では原木が4割以上を占めているところでございます。

輸出先につきましては、中国が多くなっております。その中で原木の輸出量につきましては、右の表でございませけれども、志布志港をはじめとします九州地方の港湾が上位を占めているところでございます。

川内港につきましては、鹿児島県北西部に位置する重要港湾でございまして、北薩地域の海上輸送の拠点となっており、どこでも木材の輸出については増加しておりますけれども、川内港からの原木輸出に使用されている船舶につきましては、岸壁水深の関係から、2,000DWTという制約を受けておりまして、この右下の表でございませけれども、一般的な輸送船舶に対して、競争力という観点から著しく劣っており、これに対応する岸壁の整備をすることが必要な状況となっております。

2ページ目は、事業概要でございませ。本事業につきましては、先ほどの課題を解消する観点から、岸壁水深12メートルの耐震強化岸壁の整備、航路・泊地の浚渫等を行うこととしております。

事業期間は令和9年度まで、総事業費は160億円、うち港湾整備事業費122億円を見込んでいるところでございませ。

また、効果の早期発現の観点から、令和8年度に暫定供用する予定となっております。

3ページ目からは、事業の効果でございませ。まず①にございませように、本事業によりまして、川内港における原木貨物の取扱能力が向上いたしまして、林産品の輸出拡大が図られることで、農林水産物・食品の輸出額を2030年までに5兆円、うち林産物につきましては、1,660億円といたします政府目標に寄与するものと期待しているところでございませ。

また、②にございませように、木材輸出の促進によりまして、適切な木材の利用が進み、生産体制の確保、及びこれに伴う雇用創出等、地域における林業の振興が図られるとともに、川内港の利便性が向上することで、背後圏への新規企業立地が期待されると考えております。

また、耐震強化岸壁の整備によりまして、被災時の海上輸送が可能になりまして、③にございませように、社会・経済活動の維持及び、近隣の離島も含めました地域住民の安全・安心が確保されることも期待されております。

本事業によりましてCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の削減、排出ガスの減少については、④に示しているところでございませ。

5 ページ目からは、事業を効果のうち、いわゆる B/C に計上される効果の説明でございます。5 ページ目につきましては、本事業の実施によりまして、船舶の大型化による原木の海上輸送コストの削減、及び近傍の川内港を利用できることにより陸上輸送距離の減少あるいは海上輸送距離の短縮による輸送コストの削減でございます、年間 8.6 億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

6 ページにつきましては、同じく川内港を使用することとなるコンテナ貨物の陸上輸送距離の短縮に伴う輸送コストの削減としまして、年間 5.3 億円を見込んでいるところでございます。

また、7 ページでございますように、耐震強化岸壁の整備によりまして、大規模地震、こちらでは鹿児島県西部直下地震を想定しておりますが——の発生の際にも、川内港からの輸送が可能となりまして、陸上輸送のコスト減による効果を年間 0.3 億円見込んでいるところでございます。

これらの便益を一覧で整理しましたのが 8 ページでございます、その上でこの便益を前提といたしまして、計算期間を令和 3 年度から令和 5 9 年度、評価基準年度を令和 2 年度、社会的割引率 4% としまして、便益と費用を現在価値に換算した結果が 9 ページ上部でございます。

結果、総便益 241.6 億円、総費用 132.1 億円。これによりまして、B/C 1.8、B-C 109.5 億円、EIRR 7.9% を見込んでおります。

川内港に係る説明は以上でございます。

**【部会長】** 御質問、御意見ありましたら、よろしく申し上げます。よろしいですか。

**【委員】** ありがとうございます。3 ページ目なのですがすけれども、一番下の行に、「利便性が向上することで、背後圏への更なる新規立地の促進」と書いておられるのですが、これは具体的にどういう産業の新規立地を予定しておられるのかを教えていただければと思います。

**【事務局】** 直接的には林業の振興によりまして製材を想定しておりますが、もちろんコンテナ貨物等もでございますので、それ以外の貨物を取り扱う事業者につきましても、立地の促進が進むものと考えているところでございます。

**【委員】** では、主として林業関係ということなのですね。ありがとうございます。

**【事務局】** 今回一番大きな効果がございますのが、林業関係でございます。おっしゃるとおりだと思っております。

【部会長】 ほか、いかがですか。いいですか。

それでは、次の事業につきまして、事務局から御説明をお願いします。

【事務局】 続きまして、西之表港洲之崎地区複合一貫輸送ターミナル整備事業について御説明いたします。資料2-7-1を御覧ください。

西之表港の位置する種子島につきましては、九州南方に位置します人口約3万人の特定有人国境離島となっております。西之表港につきましては、種子島におきます貨物の約9割を扱うなど、同島の最重要インフラの一つとなっております。

その中で、1ページにございますように、鹿児島港と西之表港を結んでおりますRORO航路につきましては、種子島で唯一の貨物専用定期航路として、住民の生活物資、生産品など、様々な物資を輸送しているところでございます。

一方で、繁忙期等に積み残しが生じておりますほか、農水産品の鮮度保持や、あるいは生活物資の安定的輸送、さらには、この島の特徴としましてロケット関連貨物の需要増、こういったことに対応する輸送力の強化が強く求められているところでございまして、これに対応した船舶の大型化に伴う岸壁の整備が必要となっているところでございます。

また、2ページにございますように、このRORO船でございますけれども、現在、岸壁の延長の関係で、船舶につきましては、船尾だけを接岸させた状態で船尾荷役を行うという不安定な係留状態となっております。平成30年には強風にあおられた結果、岸壁に衝突する事故が発生しているところでございます。このため、係留方法の改善が必要となっているところでございます。

災害発生時の支援が陸から行えない離島につきましては、港湾が緊急物資、あるいは救助部隊、資機材等の輸送の生命線となるところでございますけれども、3ページのとおり、西之表港につきましては、島嶼部に所在する重要港湾の中で、現在、唯一耐震強化岸壁が整備されていない港湾となっております。地震発生時の種子島及び周辺離島の海上輸送機能の確保のため、早急に耐震強化岸壁を整備することが強く求められているところでございます。

4ページは、事業の概要でございます。本事業につきましては、先ほどお話しさせていただいた課題を解消する観点から、水深7.5メートルの耐震強化岸壁の整備、泊地の浚渫等を行うこととしております。

事業期間につきましては、令和8年度まで、総事業費は85億円、うち港湾整備事業費68億円を見込んでいるところでございます。

5 ページからは、事業の効果でございます。まず①でございますように、本事業によりまして、大型船に対応した輸送の効率化によりまして、同島の社会的サービスの水準が向上し、生活の安定に寄与するものと考えております。

また、農林水産業や宇宙開発関連産業等の背後地域におきます活動の維持・発展、あるいは島自体の自立的発展及び地域間の交流や連携の推進など、下のほうに書いておりますけれども、我が国の離島地域の振興に係る基本方針に合致する効果が期待されているところでございます。

さらに、これに伴いまして、人口の流出の抑制が実現すると考えておりまして、地域社会の安定化が図られる。その結果、6 ページの②でございますように、有人国境離島である種子島の国土としての維持・保全も期待されるところでございます。

また、③のように、接触事故等に伴います欠航を回避することが可能になることに伴いまして、船舶の安定的な運航が確保され、生活物資等の安定的な供給にも寄与するものと期待しているところでございます。

さらに7 ページの④でございますように、種子島で唯一の耐震強化岸壁が整備されることによりまして、被災時においても海上輸送が可能となり、種子島の社会・経済活動の維持、種子島及び周辺離島の海上輸送機能の確保による地域住民の安全・安心が確保されることが期待されているところでございます。

なお、⑤でございますけれども、本事業の実施に際しまして、利用転換を図ります既存岸壁では大規模な老朽化対策が不要となりますので、維持管理コストの低減も図れるものと考えているところでございます。

8 ページからは、事業の効果のうちB/Cに計上される効果の説明でございます。8 ページは、本事業の実施によりまして船舶の大型化によりまして積み残しの解消、これによって発生いたします貨物の時間費用損失の削減でございます。年間1.1 億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

9 ページにつきましては、本事業の実施によりまして輸送船舶の大型化に伴います海上輸送コストの削減でございます。年間0.4 億円の削減効果を見込んでいるところでございます。

10 ページにつきましては、本事業の実施によりまして事故発生に伴う損失の回避効果でございます。年間0.03 億円の効果を見込んでいるところでございます。

また、11 ページにお示ししておりますように、本事業において、耐震強化岸壁が整備

されることによりまして、災害——種子島東方沖地震を想定しておりますが、このときにも西之表港からの輸送が可能となることによりまして、貨物輸送コスト増大の回避が実現する効果としまして、年間7.9億円を見込んでいるところでございます。

これらの便益を一覧で整理したのが12ページでございます。その上で、これらの便益を前提としまして、計算期間は令和3年度から令和58年度、評価基準年度は令和2年度、社会的割引率4%といたしまして、便益と費用を現在価値に換算した結果が、13ページの上部でございます。

結果は、総便益135.0億円、総費用67.7億円、 $B/C$ 2.0、 $B-C$ 67.3億円、 $EIRR$ 8.8%を見込んでいるところでございます。

西之表港につきまして説明は、以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。御意見、御質問ありましたら、よろしくお願ひします。ございませんか。

全体を通じてでも結構ですけども、何かありましたら。ございませんか。

**【委員】** では、全体的な点について質問をします。今回、初めて参加させていただいて、大変勉強になりました。

1つ気になったのが、脱炭素化がこれほど強く言われているのに、 $CO_2$ に関して便益が計算されていない点です。 $CO_2$ 排出量の削減量自体は出していただいております、非常にすばらしいことだと思いますが、今後、 $CO_2$ の排出量削減を便益としてカウントしていこうという議論はあるのでしょうか。

**【事務局】** 御質問いただきまして、ありがとうございます。その点につきましては、しっかりと考えなければいけないというふうに御指摘もいただいて、また考えておりまして、現在につきましては、この事業によりまして発生します $CO_2$ が、定量的に今の方法では把握できていないというところがございます、ストレートに比較ができないので入っていないのですけれども、御指摘の点については、全くそのとおりだと考えておりますので、ぜひ対応できるような方法を考えていきたいと思っております。

**【委員】** 前向きに検討いただけるということであれば、いいと思います。ありがとうございます。

**【部会長】** そのほか、いかがですか。

**【委員】** 余談ですが、今回の投資のところでは、港の大型化とか耐震化とか、そういう話があったのですけれども、情報共有を含めてちょっとお話しさせていただきますと、今、

国際海上輸送、コンテナ輸送が大変なことになっていまして、それは需給関係の悪化から来て、品物が運べないとか、あるいは運賃が高くなるとか、遅延するとか、いろいろなことが起きています。こういう状況に我々が置かれて、日本にコンテナ船が寄港しなくなったり、本数が少なくなったり、経済合理性を認識して船会社が中国に多く行くとか、そんな感じのことが見受けられている中で感じますのは、やはり日本の港湾、これはコンテナでなくて在来船もみんなそうだと思うのですけれども、国際競争力を持って強くなっていかないといけないのだなというのを、今回、有事になってそう思いました。

今回いろいろな投資が入っていますが、有事になって急にできるわけではなくて、やはりふだんからこのように大型化して効率よくするとか、もちろんIT化とか生産性の向上とかもあると思うのですが、やはりインフラとかファシリティもある程度強化していかないと、そういうときに非常に立ち行かなくなってくるような気がします。

ですから、今回はもちろん基幹航路だけではなくて地方港も含めて、コンテナ船以外の在来船とか、ばら積み船とか、RORO船なども含め港を非常に強くしていくということが重要なことだと思います。よって、港湾分科会並びにこの事業評価部会で、そういうことについて、無駄な投資はいけないと思いますけれども、精査していただいて、投資をすることが非常に重要だなというのをつくづく感じるがありましたので、コメントとして述べさせていただきます。

以上です。

**【部会長】** そのほか、ありますか。

**【委員】** すみません、2点質問がございます。昨日の港湾分科会でもカーボンニュートラル報告のお話が出てきました。このような地方の港に関しても、やはりカーボンニュートラル報告を推進する方向なのでしょうか。それは、例えば港湾計画とどういうふうに関係があるのでしょうか。

もう一つのご質問は、たとえば東京港のような基幹港になるような、大規模な港と、このような地方の経済を支える比較的小規模な港との間で、カーボンニュートラル報告に関する政策の在り方が違うのでしょうか。以上2点につき、教えていただければと思います。

**【港湾局長】** 大変重要な御指摘をありがとうございます。まさにカーボンニュートラル報告の関係、そして、また先ほど委員からも大変重要な荷主としての立場から御指摘を賜りまして、ありがとうございました。

まずは、この日本の港を考えても、今は当たり前のように物流が来ていますけれども、

その当たり前のようにということはどうしていくかという、まずそこを根本的に考えなければいけない。その面で港を強くする。今のようにコンテナ貨物が不足するという時代ですよね。現実には中国がそれだけのコンテナ貨物自体を、箱自体の生産国の大手になっているというところから含めても、この港の物流をどう強くしていくかというのは、ものすごくこれから我々は俯瞰的な視野から考えていかなければいけないということを改めて感じた次第です。

加えて今の委員からの脱炭素化の関係ですね。まさにこれも環境価値という面で、港をどう考えていくかということは非常に重要な観点だと思っています。全国では、2050年カーボンニュートラルを目指すということですから、この方向に基づいて港も対応していくことになるのですけれども、もちろん大量の貨物を扱うところと少しの貨物を扱うところ、また貨物の特性によってもいろいろな評価の基準が出てくるかと思っています。そのあたり、今考えておまして、例えば大きな港でもともとどれぐらいのCO<sub>2</sub>を出しているのかとか、それから削減量だとか削減率でどう評価するのかとか、そういうできる範囲で、港の特性に合った形でカーボンニュートラルをどう実現していくかということが重要かと思っています。これは、また別途の場でも議論したいと思っています。

また、港湾計画というところの絡みですけれども、港湾計画は主に施設配置計画になっておりますので、カーボンニュートラルということで、脱炭素化ということで、環境価値をどう見ていくかというのは、これはまた新たな切り口が入ってきたと思っています、これも検討しているところです。

一方、東京港についての言及がございましたけれども、当然、東京港は非常に重要な港です。今は我々、カーボンニュートラルポートの検討会を実施しておりますが、これは、まずは全国6地域7港で検討しているものでございまして、これは年度内にカーボンニュートラルポートの骨子をまずまとめまして、それから、その骨子に基づいてカーボンニュートラルポートのマニュアル化も図っていきたいと思っています。改めまして、その節にはまた御指導賜ればありがたいと思います。

**【委員】** 事業を評価するときの便益の出し方の中に、時間便益というのがもう少しあってもいいと思います。大型化していったら効率をよくする。またこれから「PORT2030」も受けながら、ターミナル自体も整備していくでしょうし、かなり時間、リードタイム自体も短縮していくと思いますので、時間価値というのを入れ込んでください。道路などは特に便益性の中で、時間短縮便益というのを考え出していくのですけれども、輸送

コストの削減にプラス、やはり時間便益を出しながら便益を増やしていくというようなことも、もう少し増やしていけば、また便益も上がっていくと思いますので、ぜひその指標も加えていただけたらと思います。以上です。

【部会長】 大体出尽くしましたでしょうか。よろしいですか。

今回の資料ではEIRR、内部収益率の算出がなされているのですね。いろいろ社会基盤施設の事業評価において、B/CとEIRRを併記するように変わった。今回提出された資料に基づいて両者の関係をみてみると、互いに相関関係は強いけれども、必ずしも比例関係にはないようには見えます。これぐらいB/C、内部収益率が大きな数値になれば、その違いというのはあまり議論するところはないというのが素朴な印象です。それよりも、港湾の事業評価というのは、やはりシナリオですね。シナリオをどう考えるのかが本質的な問題です。

さらに言えば、港湾計画は施設計画のレベルに終わっているとか、いろいろ批判がありますけれども、しかし、港湾で何をしようかとする意思というのか、それを評価しているのだというのが、やはり港湾計画の1つの大きな特徴だろうと思っています。

それから、先ほど、委員からご意見もありましたけれども、全体の戦略とこの評価が一致しているのかどうかという問題。委員がおっしゃられたのは、そういうことだろうと思うのです。そういう目で見ると、資料として書いてしまえば、「輸送費用の削減」という言葉で評価が終わってしまうのですが、それを文字通り費用削減のみで終わらせてしまうと、実質的な議論ができない。事業評価の前提として、港湾で機能を実現しようとしているという計画の意志、そちらが先に大前提としてあるのですよね。それを達成できたときに費用がこれだけ削減できる。事業評価としてはそれを評価しているので、いつのまにか費用の削減というか、そこばかりが独り歩きし始めると問題があるという印象を持ちました。局長がおっしゃられたカーボンニュートラルとか、新しいものをつくっていくというのであれば、そのレトリックというのか、その考え方も含めて、もう一度基礎から新しい時代の事業評価のありようというのを考えていく必要があるのかなと思いつながりながら聞かせていただきました。

最後に、時間の話で、これは難しい課題ですけれども、これが達成できれば港湾計画にとって大きな一歩になるのですよね。輸送費用は、言わば輸送する立場から見ているのですよね。ところが、時間と言うと、これは荷主というか、物が運ばれるものの立場から見ているのですよね。そういう物流というのか、物の流れという視点からの評価というのは、

実はあまりやられてなかった。これは別に、港湾だけではない。公共事業一般に共通する課題です。たとえば、道路だって車の流れはみているけれど、物の流れの評価は考えていない。物流の時間価値の評価の問題は、すぐに答えが出るとは思えませんが、継続して考えていく必要があると思いました。

今後の方向性として、事業評価マニュアルにかかわる課題が改めて幾つか浮き彫りになってきたと思います。しかし、今日の事業評価の委員会で取り上げた議題に関しましては、特段御意見はなかったというふうに思います。ここで、答申案について一括してお諮りしたいと思います。よろしくお願いします。

答申。石狩湾新港東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。

答申。清水港新興津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。

答申。四日市港霞ヶ浦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。

答申。舞鶴港和田地区国際物流ターミナル（－12m）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。姫路港広畑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。

答申。川内港唐浜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。

答申。西之表港洲之崎地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の新規事業採択評価については適当であるということ。

以上のおり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。御異議がないようですので、答申案のとおりと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ので、事務局に進行をお返しします。

【事務局】 御審議ありがとうございました。なお上村委員におかれましては、今回任期満了をもって退任されることになりましたので、御紹介申し上げます。

【上村委員】 それでは一言。

昨日は最後の港湾分科会では少し御遠慮させていただいてご挨拶しませんでした。本日はお話させていただきます。交通政策審議会の港湾分科会、私は事前の臨時委員に2年、それから10年やらせていただいて、また臨時委員2年ということで、計14年務めさせていただきました。

ほかの国交省の中の委員会の中でも、この港湾の委員会が本当に一番、私にとっても勉強になりまして、エキサイティングでございました。それは、港というのが、やはり国家の通商による外交政策の足腰というインフラでございまして、もう常にいろいろな政治や経済や産業構造やいろいろなものに左右されながら進んでいくという生きものとしての港が、本当にワールドワイドに私の目も開かせて頂きました。

特に今の港湾局長とは政策の法案化も一緒にやらせて頂きました。もう随分前ですが、「国際バルク戦略港湾」は産みの苦しみをしましたけれども、それも大変花開きましたし、「国際物流戦略」も、それから「PORT2030」。いろいろな政策に関わらせていただいて、それが実現していくのを目の当りに見て、本当に時代の流れを感じるとともに、自分の提案なりというのが皆さまと一緒に政策となり法律化して形になっていく、何か一つの歴史の証人としての面白さを味わわせていただきまして、感謝いたしております。又、チームで作って上げていく楽しさもありました。

これから恐らくアフターコロナの中で、また新しいカーボンニュートラルとか洋上風力とか、新しいことが港湾の中でも出てまいります。また道具立ても、AIだとかロボットとか、ドローンだとか、自動化とか、またいろんな道具立ても出てまいります。新しいことというのは、本当にわくわくドキドキなんですけれども、また思いもよらない大きなリスクもあります。でも、こういうことを言うのが、やはりだんだん年寄りなのですねと、自分でも思っております。むしろ新しいことは、恐れを知らぬ若い方たちが果敢に挑戦してやっていただくのがいいのかなというふうに本当に感じております。期待しております。

御礼と、最後に私の一番好きな言葉を出させていただきます。「夢で始まり、情熱で持続し、責任感で全うする」と。これからの未来を、ぜひ皆さんの港湾に関わる方たちの責任感で実現、全うをしていただきたいと願っております。

簡単ですが、御挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

**【事務局】**      ありがとうございました。

最後に、港湾局長より御説明申し上げます。

【港湾局長】 本日は、事業評価部会7件の事業採択時評価について御審議を賜り、ありがとうございます。そしてまた、今日で委員最後ということで、先ほど上村委員から大変心のこもった、また詩人ならではのメッセージをいただきまして、ありがとうございます。

私も、本当に上村委員から、俯瞰的な視野と、そしてきめ細やかな御指摘を賜りまして、大変この事業評価部会に関しまして、重要な示唆をいただいたと思っております。改めて御礼申し上げますとともに、また立場を変えて、港のほうを、いろいろな形で御指導を賜ればと思います。

また、先ほど部会長からも造詣の深い御指摘がございました。これは事業評価でB/Cということで対応させていただいておりますが、どうしてもB/Cがちょっと表に出すぎたような気もしているところでもあります。まさに大きな戦略性についてどのように共感を得るかとか含めまして、また定性的な評価はないのかも含めて、また我々も工夫をしていきたいと思っております。

本筋の事業評価につきましては、本日いただいた御意見を踏まえまして、新規事業採択に向けた手続を引き続き進めてまいります。

また、今回、加藤浩徳委員に部会長代理に御就任を賜りました。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

改めまして、返す返すいろいろな感謝の念は尽きないところでございますが、上村委員には改めて感謝の念をお伝えし、また、本日御出席の委員の皆様方には、大変お忙しい中、御足労賜りまして、貴重な御指摘を賜り、改めて御礼を申し上げます。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【事務局】 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。本日はありがとうございました。

— 了 —