

交通政策審議会港湾分科会 第20回事業評価部会

令和8年3月23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20回事業評価部会を開催いたします。

委員の皆様には、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、資料の扱いについてですが、現在、弊省では省を挙げてペーパーレス化を進めておりますため、本部会でもタブレットを併用して開催させていただきます。タブレットの操作方法についてですが、今回の会議においては、システムの都合により、事務局によるタブレットの自動操作ではなく、委員の皆様御自身で操作をいただく形となっております。詳しくはお手元にある資料の「閲覧方法」というペーパーを御参照ください。会議中、タブレット操作について御不明な点がございましたら、事務局までお申し出ください。ご不便をおかけして申し訳ございませんが、よろしくお願いいたします。

本日は、令和8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いて、委員の皆様にご審議をいただきたいと存じます。なお、ウェブ会議を併用したハイブリッド形式で進めておりますので、オンライン参加の皆様にも、どうぞよろしくお願いいたします。

今回新たに事業評価部会委員に御就任いただき、本日が初めての出席となります委員を御紹介させていただきます。

中京大学経済学部准教授の齊藤由里恵委員です。

【委員】 中京大学経済学部の齊藤由里恵と申します。皆さんと闊達な意見交換ができることを期待しておりますし、また、いろいろお教え賜ることが多いと思いますけれど、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 よろしくよろしくお願いいたします。

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】 国土交通省港湾局長でございます。本日は皆様お忙しい中、御参加いただきまして大変ありがとうございます。

部会長をはじめ、委員の皆様におかれましては、例年よりは遅い時期ということで、新

規事業評価の御審議をお願いする次第でございます。

今回の部会では、令和8年度予算に向け、港湾整備事業の関係で2件、三島川之江港の金子地区、そして、博多港の箱崎ふ頭地区、いずれも、フェリー・RORO船に対応した整備ということで、複合一貫輸送ターミナルの事業について御審議いただきたいと思っております。

これらの事業はいずれも、地域の基幹産業の競争力強化、経済成長、そしてサプライチェーンの強靱化に資するものとして、港湾管理者はじめ、船会社や背後の立地企業等の港湾利用者の皆様からも多大な御要望をいただいていたところでございます。

こうした中、我々も今回の審議に当たっては、定量的な分析、いわゆる費用対効果だけでなく、むしろ、この事業の社会的意義、必要性についても委員の皆様から御審議いただきたいと思っており、そういう資料構成にしております。

また、今回ご審議いただく複合一貫輸送ターミナル整備事業に関連して、令和8年度予算から、フェリー・ROROターミナルにおけるシャーシの位置管理に係る補助事業を内定いただいています。予算成立後、適宜、適応していきたいと思っており、さらに生産性が上がる取組と期待しております。

現在、中東情勢が日々変化しており、高市内閣でも危機管理投資・成長投資の中で、港湾ロジスティクスについて、民間投資や危機管理投資として期待をいただいているところでございますので、港湾の整備が、日本の経済成長、そして、国力の強化に資するように取り組んでいきたいと思っております。引き続き、どうぞ御指導よろしく申し上げます。

本日は皆様、お忙しい中、これからどうぞ御審議よろしく申し上げます。

以上です。

【事務局】 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名全員に出席いただいております。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、議事に入りたいと思います。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は、部会長をお願いいたします。それでは、部会長、よろしく申し上げます。

【部会長】 今、局長から、いろいろサジェスションいただきましたが、大変大事な案件の御審議をさせていただくことになるということでございました。よろしく申し上げます。

します。

早速ではございますが、令和8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、2件につきまして、御審議いただきたいと思っています。

それでは、事務局から、御説明をお願いしたいと思います。

今回御審議いただく2件は、いずれも複合一貫輸送ターミナル整備の整備事業の内容になりますので、資料1に引き続いて、資料2-1-1、2-2-1まで、つまり、この2つの事業をまとめて御説明いただいてから、議論をしたいと思っています。

事務局からの御説明、よろしくお願いたします。

【事務局】 着座のままで失礼いたします。よろしくお願いたします。

本日御審議いただく三島川之江港と博多港の2件の事業につきましては、先日の第99回港湾分科会におきまして、両港の港湾計画の一部変更について御審議いただきましたけれども、それを事業化するものとなっております。

資料1で本日御審議いただく事業について、その概要と政府の方針、計画等との関係を、それから、資料2-1-1、2-2-1で事業内容について整理をしておりますので、御説明させていただきます。

まず、資料1を御覧ください。1ページ目は、今回御審議をいただく三島川之江港と博多港における港湾整備事業の概要でございます。三島川之江港金子地区複合一貫輸送ターミナル整備事業は、複合一貫輸送ターミナルを整備し、国際フィーダー航路の増便やROR船の大型化に対応することで、地域の基幹産業の競争力強化や国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図るとともに、耐震強化岸壁として整備することで、サプライチェーンの強靱化や災害対応力の強化を図る事業です。

また、博多港箱崎ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業は、複合一貫輸送ターミナルを同じく整備いたしまして、ROR船の大型化に対応することで、背後圏域の持続的な成長や国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図るとともに、耐震強化岸壁として整備することで、サプライチェーンの強靱化や災害対応力の強化を図る事業でございます。

2ページ以降、政府全体の方針、計画等と、本日御審議いただく事業との関係を整理しております。国際フィーダーの増便やROR船の大型化に対応するための岸壁を耐震強化岸壁として整備する事業でありますことから、3ページ目、4ページ目に港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針や、5ページのPORT2030、6ページの第6次社会資本整備重点計画、7ページの総合物流施策大綱、8ページの国土強

靴化基本計画関係、それから、9ページの経済財政運営と改革の基本方針2025、10ページの新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画など、政府の方針、計画に多くの切り口で合致をしていると考えてございます。

それからまた、後先になってしまいますけれども、本日の資料の最後、参考資料2にございますように、当該事業につきましては、御地元からその実施について強い要望をいただいているものでございます。

事業の概要と政府全体の計画等との関係についての説明は以上でございます。

続けて、それぞれの事業の内容につきまして、御説明をさせていただきます。

まず、三島川之江港金子地区複合一貫輸送ターミナル整備事業です。資料2-1-1を御覧ください。

なお、この資料を補完し、将来貨物需要の根拠となります具体的な情報を企業が特定されない形でお示すために、お配りしている資料の一番後ろになりますけれども、別冊の資料を御用意させていただいておりますので、適宜御参照をいただければと思います。なお、ウェブで御出席いただいている委員の皆様には、別冊資料を事前送付させていただいておりますので、適宜御参照願います。

1ページ目をお願いします。三島川之江港の概要になります。

三島川之江港は愛媛県四国中央市に位置しており、高速の結節点に近接していることから、四国4県へのアクセスに優れております。今回整備予定の金子地区には外貿コンテナ航路、国際フィーダー航路が、隣の村松地区には内貿RORO航路等が就航しており、市内の紙製品関連企業に加え、高速道路を通じて四国広域からアクセスする企業により、紙製品の輸出・移出等で活用されるなど、三島川之江港は製造業や物流の拠点として重要な役割を果たしています。

2ページ目を御覧ください。金子地区、村松地区では、外貿貨物として木材チップ、内貿貨物として紙・パルプなどを取り扱っています。左下のユニットロード貨物は、背後企業の設備投資やモーダルシフトの進展により、過去10年間で約1.4倍に増加しています。

3ページ目を御覧ください。事業の必要性・緊急性の御説明になります。金子地区では、現在週11便の定期コンテナ航路が就航し、令和6年に過去最高の国際フィーダー取扱貨物量を記録している一方で、岸壁利用の逼迫により、週1便の国際フィーダー航路が狭隘な村松地区での荷役を余儀なくされています。韓国航路と国際フィーダー航路の寄港が重

複した場合は沖待ちが発生している状況です。また、東南アジア・東アジアにおいて紙製品の需要が拡大しており、輸出量の増加に伴う国際フィーダー航路の増便が見込まれることから、コンテナ船のバースウインドウの確保など、港湾機能の強化が必要な状況です。

4 ページを御覧ください。RORO船の話になります。村松地区では近年、RORO船の貨物量が増加し、積載率が高い水準となる一方で、現在の岸壁は老朽化も進行するなど、陳腐化が著しい状況です。また、ヤードが狭隘であるため、港内に分散してシャーシを蔵置するなど、非効率な荷役を強いられています。昨今のトラックドライバーの労働力不足などにより、モーダルシフト需要が拡大しており、今後、RORO船の大型化が見込まれていますが、現在の岸壁では水深が足りず、港湾機能の強化が必要な状況です。

5 ページ目を御覧ください。四国中央市周辺では最大震度7や震度6強の地震が想定されており、三島川之江港は、愛媛県地域防災計画において、大規模地震発生後に緊急物資や復旧資材等の輸送を担う防災拠点となる港湾として位置づけられています。一方で、三島川之江港は、耐震強化岸壁が未整備であり、大規模地震発生後に緊急物資や復旧資材の輸送に対応できないほか、復旧までの間は港湾貨物の輸送に対応できず、背後地域の社会・経済活動に影響が生じる状況です。

6 ページを御覧ください。まとめ的なスライドですけれども、国際フィーダー航路の増便、RORO船の大型化が見込まれる一方で、岸壁水深やふ頭用地が不足しており、現状の施設では増加貨物を受け入れることが困難な状況です。今回、金子地区に新たな岸壁を整備することで、国際フィーダーコンテナ貨物の増加に伴う国際フィーダー航路の増便や、RORO船の大型化が可能になるとともに、港内の横待ち輸送が解消され、効率的な荷役が可能となります。また、耐震強化岸壁として整備することで、大規模地震発生時において支援船舶の入港が可能となるほか、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが可能となります。

7 ページを御覧ください。事業概要をお示ししております。

本事業では、水深9mの耐震強化岸壁を整備し、併せて、その前面の泊地、航路・泊地の浚渫と、背後のふ頭用地の造成を行うこととしております。事業期間は令和8年から10年代半ばまでで、総事業費は232億円、うち港湾整備事業費は127億円を見込んでおり、残りの105億円がふ頭用地の整備費用となります。

事業効果としては、①地域の基幹産業の国際競争力強化、②トラックドライバー不足への対応、③効率的な荷役の実現、④被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・

安心の確保、⑤排出ガスの削減が挙げられます。

また、貨幣価値化可能な事業効果について、費用便益分析した結果、B/Cが2.1となっております。

8ページを御覧ください。8ページから12ページは、定量的・定性的効果の概要について、御説明を致します。

1つ目として、地域の基幹産業の国際競争力強化について御説明いたします。船舶大型化に対応した岸壁を整備することで、国際フィーダーコンテナ貨物の増加に伴うフィーダー航路の増便やRORO船の大型化による輸送効率化が可能となり、物流コストの低減や生産性向上による商品価格の低下、関連産業従事者の所得向上など、製紙業を中心とした地域の基幹産業の競争力強化が図られます。

9ページを御覧ください。トラックドライバー不足への対応です。トラックドライバー不足による将来的な長距離輸送力不足が懸念される中、三島川之江港を利用したRORO航路や新たな国際フィーダー航路による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間が短縮するなど、労働環境の改善が図られるとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築が図られます。

10ページを御覧ください。効率的な荷役の実現です。現在の村松地区は、背後用地が狭隘なため、シャーシプールが分散しており、本船荷役時の横待ち輸送等、非効率な作業を強いられています。本事業により、船舶の大型化に対応した岸壁整備やふ頭用地を再編することで、金子地区にRORO船を移転し、シャーシプールが集約され、非効率な荷役状況の改善が図られます。

11ページを御覧ください。耐震強化岸壁を整備することで、被災時においても、背後企業が事業を継続することが可能となり、社会・経済活動の維持が期待できます。また、生活必需品や復旧資材といった緊急物資の輸送が可能となり、地域の安全・安心を確保することが期待されます。

12ページを御覧ください。排出ガスの削減についてです。岸壁を整備することで、RORO船の大型化、フィーダー輸送に対応可能となり、現在トラックで輸送している貨物を船舶で輸送することができ、陸上輸送距離の短縮や、船舶大型化による輸送効率化が図られます。トラック輸送した場合に比べ、CO₂排出量は約1,000トン弱ですけれども、53%削減され、カーボンニュートラルの実現に寄与するとともに、NO_x排出量は5トン/年、これは11%削減ということで、大気汚染の防止に寄与いたします。

13ページからが費用便益分析の概要でございます。

便益として計上している効果は4つです。1つ目は、船舶大型化による輸送コスト削減効果です。大型船舶の入港が可能となり、貨物1個当たりにかかる海上輸送コストの削減額を便益として計上しており、年間1.6億円の輸送コストの削減が見込まれます。

2つ目、3つ目は、モーダルシフトによる輸送コスト削減効果です。RORO船の大型化への対応により、現在、陸上輸送している貨物を海上輸送に転換することが可能となり、年間6.7億円の輸送コストの削減が見込まれます。また、新たな国際フィーダー航路の就航が可能となり、増加貨物を受け入れることにより、年間10億円の輸送コストの削減が見込まれます。

4つ目は、震災時の輸送コスト削減効果です。耐震岸壁の整備により、震災直後1か月は緊急物資、それ以降は幹線貨物を扱うことが可能となり、年間7.2億円の輸送コストの削減が見込まれます。

14ページを御覧ください。費用便益分析の結果を取りまとめたものとなります。

社会的割引率は4%として、費用便益分析を行った結果、B/Cは2.1。参考ということで、社会的割引率を2%、1%とした場合のB/Cをその欄外に書いておりますけれども、それぞれ3.1、3.9となります。

15ページには便益対象貨物の考え方、それから、16ページから20ページには便益計測の考え方について記載をしておりますけれども、時間の関係もありますので、ここでの説明は割愛をさせていただきます。

最後のページには、昨今の公共事業全体の事業費増加の状況を踏まえ、今後予見される事業費増加のリスク要因をまとめております。想定されるリスクに対して必要な設計の見直し等を行いながら、適切に対応してまいりたいと考えてございます。

三島川之江港の説明は以上となります。

続きまして、博多港の箱崎地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の御説明をさせていただきます。資料2-2-1を御覧ください。

1ページは、博多港の概要になります。博多港は福岡県福岡市に位置しておりまして、東京、敦賀との間を国内RORO船で結んでいるほか、国際コンテナ船、国際クルーズ船やバルク船が多数寄港するなど、我が国有数の物流・人流拠点として機能しています。今回整備予定の箱崎ふ頭地区は、ふ頭背後において福岡都市高速道路にアクセス可能であり、旺盛な都市圏需要に伴う物流ニーズに応え、九州の経済活動を牽引する重要な役割を果た

しています。

2 ページ目を御覧ください。博多港の外貨貨物は、主に国際コンテナ船によるゴム製品等の輸出や家具装備品、衣類・身の回り品等の輸入、自動車専用船による完成自動車の輸出を取り扱っています。また、内貨貨物は、RORO船による取合せ品、完成自動車、製造食品、飲料など生活関連の貨物が輸出の大宗を占めています。移入は、石油製品、砂・砂利などの産業物資が多いですけれども、完成自動車、取合せ品などの貨物も取り扱っています。

3 ページを御覧ください。事業の必要性・緊急性です。箱崎ふ頭地区は、東京方面、敦賀方面のRORO船に加え、一般貨物など多くの船舶により利用されており、博多港の内貨貨物の取扱拠点として機能をしています。特にRORO船は、近年、積載率が高水準となっており、モーダルシフトなどによる需要増加に対応する大型化が見込まれる一方で、現在の岸壁では水深が不足しており、寄港が困難な状況です。また、ふ頭用地は狭隘でありまして、ふ頭内道路にもシャーンを仮置きしているような状況です。

4 ページを御覧ください。福岡市周辺では、警固断層帯が活動した場合、震度6以上となることが予想されており、市の地域防災計画において、博多港は大規模地震の発生後に、幹線貨物輸送及び物流機能確保等を担う防災拠点として位置づけられています。一方で、博多港で整備済みの耐震強化岸壁は、アイランドシティ地区のコンテナ対応岸壁のみで、幹線貨物、RORO船ですとか、緊急物資の輸送・支援船舶の入港等に対応する耐震強化岸壁は未整備となっており、早期の対応が求められています。

5 ページを御覧ください。モーダルシフトなどによる需要増加に対応するRORO船の大型化が見込まれる一方で、岸壁の水深、延長及びふ頭用地が不足している状況です。箱崎ふ頭地区において、岸壁の整備やふ頭用地の拡充・再配置等を行うことで、RORO船の大型化に対応するとともに、増加貨物の受入れや荷役の効率化を図ることが可能となります。これにより、増大する博多港の海上物流ニーズに対応し、我が国が抱えるトラックドライバー不足などの課題の解消に寄与するとともに、耐震強化岸壁としての整備により、大規模地震発生時においても物流機能が維持され、背後企業の事業継続が図られることで、安定的な社会・経済活動が可能となります。

6 ページ目を御覧ください。事業の概要をお示ししております。

本事業では、同じく水深9mの耐震強化岸壁を2バース整備し、併せてその前面の泊地、航路・泊地の浚渫と、ふ頭用地の造成を行うこととしております。事業期間は令和8年か

ら10年代半ばまで、総事業費は195億円、うち港湾整備事業費は192億円を見込んでおります。

事業効果としましては、①福岡都市圏の安定的な社会・経済への貢献、②トラックドライバー不足への対応、③効率的な荷役の実現、④被災時における社会・経済活動の維持、地域の安心・安全の確保、⑤排出ガスの削減が挙げられます。

①については、大型船でのRORO貨物輸送が可能となることで、生活関連物資をはじめとする様々な製品の輸送を通じて、九州の経済や文化の中心地である福岡都市圏の持続的な成長、ひいては九州全体の発展に寄与します。

②については、トラックドライバー不足による将来的な長距離輸送力不足が懸念される中、本事業の実施により、博多港を利用したRORO船航路による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善を図るとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図ります。

③については、RORO船の大型化に対応した岸壁が整備されるとともに、ふ頭用地が拡充されることにより、荷役の安全性及び効率性が向上し、担い手不足の緩和や働き方改革への対応による港湾利用環境の改善を図ります。

④については、大規模地震発生時において、物流機能を維持し、背後企業は事業を継続することが可能となり、社会・経済活動への影響を最小限に抑えることが可能になるとともに、地域の安全・安心を確保することが期待されます。

⑤につきましては、陸上輸送距離の短縮、及び大型船舶による輸送効率化に伴い、CO₂排出量は年間約2,500トン、90%減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与するほか、NO_x排出量は6.2トン、89%減少することで、大気汚染の防止に寄与いたします。

また、貨幣価値化可能な事業効果について、費用便益分析した結果、B/Cは3.9となっております。

7ページから11ページまでは、その事業効果について記載しておりますけれども、三島川之江港と基本的な考え方は同様ということで、時間の関係上、御説明は割愛をさせていただきます。

12ページを御覧ください。費用便益分析の概要です。

便益として計上している効果は3つです。1つ目は、船舶大型化による輸送コスト削減効果。大型船舶の入港が可能となり、貨物1個当たりにかかる海上輸送コストの削減額を

便益として計上しておりまして、年間2.8億円の輸送コスト削減が見込まれます。

2つ目は、モーダルシフトによる輸送コスト削減効果です。RORO船の大型化への対応により、現在、陸上輸送している貨物を海上輸送へ転換することが可能となり、年間27億円の輸送コストの削減が見込まれます。

3つ目は、震災時の輸送コスト削減効果です。耐震強化岸壁の整備により、震災直後から幹線貨物を扱うことが可能となり、年間4.4億円の輸送コストの削減が見込まれます。

13ページに、費用便益分析の結果をまとめております。

社会的割引率4%とした場合に、費用便益分析の結果、B/Cは3.9。社会的割引率を2%、1%にした場合は、それぞれ5.7、7.2となっております。

14ページには便益対象貨物の考え方、15ページから17ページは便益の計測の考え方について記載しておりますけれども、時間の関係上、説明は割愛をさせていただきます。

三島川之江港同様、最後のページには、昨今の公共事業全体の事業費増加の状況を踏まえ、今後予見される事業費増加のリスク要因をまとめております。想定されるリスクに対して、必要な設計の見直し等を図りながら、適切に対応してまいりたいと考えております。

博多港の説明は以上でございます。

御審議のほど、よろしく願いいたします。

【部会長】 御説明ありがとうございました。

2件続けて御説明いただきましたので、いずれの事業からご質問いただいても構いませんし、共通する部分はまとめてご質問いただいても構いません。

御質問ある方、ウェブからでも手を挙げるというボタンがありますので、それを押してもらえると進行がスムーズになりますので、よろしく願いします。

いかがでしょうか。

【委員】 御説明いただきありがとうございました。

今回の御説明の資料を拝見して、これまでの資料と比べると、1個1個の効果を、非常に懇切丁寧に説明していただける資料になっていて、非常に良くなったという印象を持ちました。

質問としては、どちらの港にも該当する内容か分からないのですが、1つ目の港で例を挙げると、今回、新たに港を整備することによって、陸上輸送から海上輸送にモーダルシフトする効果が、かなり大きな便益を占めているように感じました。トラックから船にモーダルシフトすることで、コストは当然安くなるが、逆に時間はかかるようになる。コス

トが安くなるのと、時間がかかることによる費用が上がるという効果はトレードオフの関係になると思います、時間価値の設定方法が質問のポイントになるが、かなり、時間が増えることによるマイナスの便益というのが小さく評価されていて、直接的な輸送費用の削減による便益がすごく大きく評価されているような計算結果だと思う。通常、時間短縮便益が便益のほとんどを占めると教科書的には言われている感覚からすると、かなり時間が増加するのにもかかわらず、増加による不便益というのが小さく評価されている印象がある。おそらく、時間価値の設定方法が問題だと思うが、本事業において、輸送される物品の想定を教えていただけるとありがたいと思いました。

【部会長】 委員も御質問があるようなので、まとめて御質問受けてから、事務局からお答えをお願いします。いかがでしょう。

【委員】

前の委員と同じような質問ではありますが、実際に、モーダルシフトが進んだ場合という形で便益を計算されていると思うのですが、どこまでモーダルシフトが進むのかも含めて、教えていただければと思っています。実際に運ぶものによっては、船よりもトラックのほうが早く到着するというのは十分あり得ると思いますし、結果的に、モーダルシフトが進まないという状況になった場合には、便益が得られないという可能性もあるのかなど思っております。それぞれの港において、モーダルシフトしたいという事業者の要望がどの程度具体化しているのかも含めて、教えていただければと思います。

【部会長】 事務局いかがでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。

委員の最初の御質問の時間価値についてですが、マニュアル上、ユニットロードの時間費用の原単位を設定しておりまして、農水産品、林産品、鉱産品といった品目毎に加え、RORO船、コンテナ船、フェリーといった船舶の種類毎に、時間費用を計算し、その分を時間価値として減じているという形になります。

それから、次の委員御質問の、どこまでモーダルシフトが進むのかについては、別冊の資料において、個別の企業のヒアリング結果や報道発表資料も織り交ぜながら御説明させていただいており、基本的には企業にヒアリングをしてモーダルシフトの意向を示している貨物や今でも運びたいが船舶の容量の関係でお断りをしている貨物もあり、ニーズは高いと考えております。様々な観点で、現在の需要として把握するとともに、再評価や事後評価においても、チェックを行うこととしています。

【委員】 御説明ありがとうございました。実際に輸送されている物品の品目を考慮しながら、時間価値が適切に設定されており、マニュアルに沿って計算されていること理解しました。それであれば問題ないと思います。

【事務局】 委員からの御質問の続きになりますが、例えば、三島川之江港でございますと、別冊の6ページに、紙製品のD社と書いており、現在トラックで本社から出荷先まで運んでいるも貨物を、RORO船が大型化されれば、三島川之江港から千葉港の間は船に載せますという話をお伺いしておりますし、次の7ページとか8ページについても移出貨物、移入貨物のそれぞれあり、同様の設定をさせていただいております。

【委員】 御説明ありがとうございました。

【部会長】 いかがでしょう。

【委員】

今、皆さんが御質問されたところにも関連しますが、マニュアルに沿って費用便益分析を行っているとのことで、問題ないかと思っております。

モーダルシフトを考える場合に、全ての貨物がモーダルシフトするのは、本当にそうなのか気になるところです。先ほども御質問あったかと思いますが、マニュアル上は問題ないにしても、実態として、本当に確度が高いのかは、疑問に思いました。全てをモーダルシフトすべきなのか、陸上輸送の輸送時間が短いことも考慮し、一部は陸上輸送するという考え方もあるのではと思った次第です。ただし、マニュアルに沿って計算されているのであれば問題無いと思う一方で、疑問が少し残りましたので、今後いろいろ御検討いただけたらばと思っています。

もう一点気になったのが、博多港についてで、今まで北九州港で取扱っていた貨物を博多港に移すというところで、博多港単独で考えると特に問題ないと思う一方で、日本全体で考えると、例えば、北九州港で今まで担っていたものが、この整備によって博多港に移行していくということで、事前に御説明いただいたときも御質問させていただいて、北九州港でもたくさん荷物を受け入れたいという要望もあるが、現在の岸壁ではいっばいだという説明もありましたので、全体的に見ても、メリットが大きいと思っているところではありますが、ぱっと見たときに、北九州港と博多港で貨物を取り合っているように見えてしまうので、説明資料含め工夫して記載した方が良くと思いました。

さらに、費用便益分析のところに含まれていると思う一方で、一般の方への見せ方としては、やはり、モーダルシフトすることで、人員不足がどの程度解消できるのかという視

点で記載すべきではと思いましたので、御検討いただければと思います。

【部会長】 事務局、いかがでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。

全てがモーダルシフトするののかという点につきましては、企業さんに聞き取った中でのシフトということで設定をさせていただいており、陸上輸送しているすべての貨物の動きを抑えられている訳ではないので、我々が確認できた中での設定にしております。

2つ目の博多港と北九州港の貨物の取り合いに関する御指摘については、評価の上では貨物の重複がないように設定をさせていただいております。ただし、現実世界として、例えば、整備が終わったときや船舶が就航したときに、実際に、貨物がモーダルシフトしているのか確認しております。現に、事後評価を事業完了後5年以内に行うことにしており、そうした折に整理をするとともに、日々チェックしていくところと考えています。

それから、モーダルシフトが進んでどの程度トラックドライバー不足が解消されるのかというご質問をいただいておりますが、定量的にお示しすることが難しく、我々も説明に苦慮しているところです。事後的に、どの程度輸送が楽になったのか、トラックドライバーの人数や労働時間がどの程度解消されたのかについて、引き続き、勉強していきたいと考えております。

【部会長】 今の話は、私も同様に感じていて、冒頭に局長が仰っていたことにも繋がると思いますが、要するに、費用便益分析に留まらず、政策目的に対してどう貢献したか事業効果毎に御説明いただくようにしてはいかがかと思っております。直ちに説明資料を修正してくださいということではないのですが、モーダルシフトの話にしても、コストが安くなれば良いという問題でもないわけで、CO₂削減とか、環境問題への対応とか、日本として取り組もうと思っている政策に対してどの程度貢献するかということも大事だと思います。今後は、説明の仕方をご検討いただければと思います。

【部会長】 いかがでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございました。

モーダルシフトすることで、輸送日数が増えるということは間違いないと思っておりますので、その辺をどう考えるかというのは確かにあると思っております。一方で、福岡もしくは四国から京浜までは約1,000キロもの距離があります。現在、足元運んでいるかというのと運んでいるというのが現状だと思っておりますが、トラックドライバーの残業時間規制がある中で、今後貨物を運びたくても運べなくなるというのが、現実には起こってくるのではない

かと思えます。国交省が、2030年にトラックドライバーが3割足りなくなるという試算をしておりますが、近い将来トラックドライバーが足りなくなったときに整備するという考えもあります。一方、今のうちから、岸壁を整備して大型船が入るようにするというのも、必要だと思えます。

私からの質問は、博多港についてです。今後大型船が入ってくるという計画の中で、資料の12ページでは、6,000DWTに対して今後7,000DWTに大型化すると記載してありますが、この船型の船が、世の中にあり、現状では、博多港に入れなくても整備されれば入ってくるということが可能になるということなのか、あるいは、今後7,000DWTの船が出てくるという設定なのか見通しについてお伺いしたいのが一つ。次に3ページ目に、東京航路と敦賀航路の積載率が記載されており、東京航路の方は積載率がかなり高く、更に東京から下ってくる荷物が多くて、上りが少ない状況かと思えます。トラックについても、福岡から東京に上りがないから、東京からも出せないというような状況があると聞いておりますが、先ほどの6,000DWTから7,000DWTに大型化することで、単純計算でいいか分かりませんが、キャパシティが約17%増えるといったときには、余裕がでると見えています。12ページ目のコスト削減効果として、1隻当たりの輸送貨物量が増加することにより効率化を図るという設定は、満載状態が前提の話だと思えますが、現状、多少余裕があって、17%船型が大きくなったときに、満載になるということであれば、確かに効率化を図れると思うが、この辺の効果について、どのようにお考えなのかお伺いしたいと思えます。

【部会長】 事務局、いかがでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。

船の大きさの設定につきましては、実際に船を運航している事業者さんに話を聞きながら設定をさせていただいておりますので、これから7,000DWTの船が入港するというところで考えております。

コスト削減効果につきましては、満載前提ではないのかということについては、御指摘のとおりある程度貨物を積まないとも効果は出ないというのは事実だろうと思えますが、その辺も考慮しながらマニュアル上も数値を設定しているということであり、今回設定しているものが載れば満載にはなるという考え方です。

【部会長】 よろしいですか。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【部会長】

これまでの話は、需要の話に関係しているように思います。その地域での需要がある程度定まっている、あるいは、伸びていくにしても、シナリオがあって、その中には多くの場合複数の港湾整備が関係しています。各港の役割分担や、港湾の整備によって顕在化できていない需要が顕在化されるなど、港湾システム全体としての対処が求められていると思います。この資料では、個別の需要予測を説明されていると思いますが、全体の需要予測が前提としてあって、それに対して、港湾の青写真があり、そこの中での話として、個別に事業評価を実施しているという理解でよろしいのでしょうか。

【事務局】 全体としての推計みたいなものの中で、個別の事業化に当たっては、それぞれの需要を確認するという事で、個別のヒアリング結果等を提示させていただいており、それを根拠として積み上げていくという形になります。

【部会長】 分かりました。別冊資料において、個別の需要予測が説明されているということ理解しました。全体の計画についても、本部会において、御説明いただくのも良いのかと思いました。

委員、いかがでしょうか。

【委員】

私からは3点あります。トラックドライバー不足について言及していただいていると思いますが、これまでの取組によって、何とか実は運んでいるという状態ですが、今後本当に運べなくなるだろうと言われていています。道路においても、人口が少なくなるのだから物の動きも少なくなるのではと話があり、逆に、人口が少なくなると、物の動きを大きくしていけないと生活ができなくなるということで、これまで以上に、物流に付加価値をつけて運んでもらうということが必要なのではないかと思います。それに向けて、しっかり海上輸送を拡充していくということはとても重要なことですし、トラックドライバーが乗らなくなりますみたいな話が9ページのところとか、地元の方の話として、三島川之江港の話が出ていますが、実際には、RORO船にも同乗されて、トラックドライバーは休めるけれども乗船しなければいけない状況を港湾の力でなくしていただいて、海上輸送の間は人が張りつかなくてすむようにする必要があると思います。行き先のところでトラックドライバーのマネジメントができて、今以上に貨物が出荷される状態ができると、付加価値が上がると思いますので、このような効果を便益計算できるように、数字をとらまえていただけたらなと思いました。これは、お願いします。

2点目について、特に東京港に運ぶ例が出ていますが、かなり混雑しているターミナルですので、トラックドライバーがターミナルに入れない場合やターミナルに入れても長時間待たされるという状況もある中で、東京港から早く貨物を出せるような港湾の仕組みをしっかりとPR材料として、アピールしていただければと思います。先ほど、港湾輸送はトラック輸送よりも時間がかかるという話があり、荷主としては、そういったところに懐疑心があると思うので、船で運べて効率的だけど、港湾から出るのに時間がかかるとの話になると、価値が半減してしまうので、早く貨物を出すという仕組みをきちんと整えられているのかといった効果について、次回以降、検討していただければと思います。

3点目についてですが、経済安全保障の観点からすると、陸上輸送だけではなく海上輸送も可能になれば、輸送チャネルが複数あることによる企業のBCP含めたリダンダンシーが確立されると思います。急な船舶利用が難しいと伺っており、日頃から利用しないと、輸送品質や船会社との交渉の仕方も分からないという中において、緊急の貨物はトラックで運んでもらい、1日2日余裕のある貨物は船で運んでもらうなどすれば、最終的な経済合理性は荷主さんにもあることを、事業評価の中にも、宣伝できるように入れていただくと良いと思いました。

新しい物流大綱が2026年度に策定されますので、その中にも、1日2日、余裕を持って発注や輸送をするだけで、輸送会社のコストが非常に下げやすくなるかと思います。ジャストインタイムで届ける場合には、前もって準備しておく必要があるので、着荷主さんの理解も非常に必要になると思いますし、発荷主さんが余裕を持って出すということも大事だと思いますので、港湾の仕事と直接関係しないかもしれませんが、港湾の価値は、確実に海上輸送で運べるということであると思うので、事業評価でも入れ込んでいただくと良いと思いました。

【部会長】 事務局、いかがでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。

1つ目のドライバーが海上輸送中休めるのかという点につきましては、これ、両方ともRORO船のプロジェクトでございまして、フェリーの場合は、トラックドライバーも乗船する必要がある一方で、RORO船の場合は、ヘッドとって、人が乗って運んでいる部分を切って、台車の部分だけ載せて運ぶことになりますので、海上輸送の間は、トラックドライバーは乗船しなくて良いという形になります。なお、フェリーにおいても、ドライバーが乗船する場合と切る場合があります。

東京港の混雑に関するご質問については、港に運べても取りに行くのに時間がかかるというお話でした。この点につきましては、今回、局長の御挨拶の中にもありましたが、令和8年度から新しい補助事業としまして、シャーシなどの位置管理をデジタル化するという取組について補助を出すという新しい制度を設けており、今回の事業と併せて利用していただいて、効果が出ていくと考えておりますので、これについても、我々もしっかりと取り組んでまいりたいと考えています。

最後の輸送チャンネルが複数あることによるリダンダンシーの確保ということ観点についてですが、企業がリダンダンシーを考えて取組になられることと考えておりますが、海上輸送のキャパを増やすということが今回のプロジェクトと考えており、結果として選択肢を増やすことに寄与すると考えているので、御指摘の点については、引き続き考えてまいりたいと思います。

【事務局】

今まで御質問いただいた点について、補足させていただければと思います。

需要の話について幾つか御質問いただいたかと思えます。需要につきましては、お断りしているという現状は確かにあり、かつ、今お手元に机上配布という形で配らせていただいた資料にありますように、個別にヒアリングを地元でかけており、確実な需要、シフトしてくるだろう需要について、今回積ませていただいているところです。先ほど委員から御指摘いただいた積載率の話につきましては、フェリーやROROといった貨物につきましては、上り下りの偏在も当然ありますが、曜日であるとか、季節によつての波動性がありますので、100%にはならないのが実態です。ただ、波動性も考慮しながら、新しく大型化した船についても、これぐらい積めるだろうという予想を立てて、便益の算出をさせていただいているという意味においては、問題ないのかなと思っているところです。

委員から御指摘いただきました東京港の混雑の話については、委員から申し上げたように、システム入れる、あるいは、ターミナルの中のふ頭用地が偏在しており、様々な所に散らばっていたりする関係もあり、荷役に阻害になっておりますので、用地の使い方の見直しも、今後必要になってくるのかなと思っているところです。

リダンダンシーについて、貨物の複数ルートを確保することは荷主にとって必要なのではないかという観点は、まさに御指摘のとおりでございまして、かつて広島で大豪雨があった際に、陸路、道路、鉄道にしても寸断され、海上輸送が活躍したという実体験があり、枠が埋まっている関係で、日頃利用していない一見さんでは載せてもらえないという実態

がありましたので、今後様々な形でコメントを付記させていただくようなことを取り組んでまいりたいと思います。

また、マクロ的なことを申し上げれば、例えば、物流センサスのデータを見ますと、500キロから700キロぐらいの距離帯であっても、実はフェリー・ROROが担っている輸送量は5.3%ぐらいしかない一方で、トラック輸送は、61.5%占めています。僅かシフトしただけでも、実は、今の移送能力の倍ぐらいには簡単になるという現状があります。全てがシフトするというのではなく、一部だけでも、何とか吸収できないかという現状であるとともにさらに増やしていこうと考えているところです。

【委員】 重たいものを道路で運ぶと、道路損傷が激しいということがあり、非常に昨今問題になっており、重たいものほど海上輸送していただいた方が、別のインフラに対しても非常に良いと思いますので、ぜひ、使っていただけると非常にありがたいです。

【部会長】

様々な御意見をいただきました。より本質的な話としては、費用便益分析の体系で良いかという議論があります。施策に対してどう貢献するかを併せて御説明いただいたほうが良いかと思いますので、御検討ください。

もう1つ気になるのは、現在は、単一の港の議論をしているけども、例えば、昔の阪神港・神戸港の話においては、港の喫水が世界水準に達していないといった議論をしているときには、日本の港が選ばれるのかといった視点に立ち、他港に移ってしまうことを防ぐためにはこの投資が必要という議論をしていましたが、今の費用便益分析の枠組みの中では、考慮されていない気がします。港が不便だからという理由で、荷主や企業の行動として、国内での生産をやめて、他国にシフトするといった話もあります。そのような話も視野に入れて計画は作られていると思いますので、説明の中で触れていただけると良いと思いました。

多次元的な意味で、この港の効果というのを主張していただいて、必要性というのを納得した上で、この事業を推進すべきであるということについて、分かりやすく、国民に向かって発信するということができるのと良いと思いますので、次回に向けて、検討していただけると、大変ありがたいと思いました。よろしく願いいたします。

全体としては、評価の仕方等について改善の要望があったと思いますが、特にこの事業について、不適當であるという御意見はいただけていないように思いますが、いかがでしょうか。

この新規事業採択について、一括してお聞きします。三島川之江港金子地区複合一貫ターミナル及び博多港箱崎ふ頭地区複合一貫ターミナル整備事業の新規事業採択時評価について、適当であるとお答えしてよろしかったでしょうか。よろしければ、拍手をお願いします。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。

皆様から御賛同いただきましたので、適当でございますということになります。答申案のとおりとして回答させていただきたいと思います。

ここで審議を終えて、事務局にマイクを返します。よろしくお願いいたします。

【事務局】 御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。ありがとうございました。

— 了 —