

交通政策審議会港湾分科会 第18回事業評価部会

令和6年3月6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18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、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、国土交通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、この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。タブレット端末の操作方法については、午前中の港湾分科会で御説明したとおりですので、操作方法を書いた説明書の配付をもって省略させていただきます。また、紙ベースの資料につきましても、会議資料一覧をつけております。タブレット端末操作が不明な点や、会議資料の不足がありましたらお申しつけください。

また、本日はウェブ会議システムを活用し、オンラインでの傍聴が可能となっております。オンラインにて傍聴されている方につきましては、誤ってカメラやマイクのボタンを押されないように御注意をお願いいたします。よろしいでしょうか。

資料の不足、不明な点等がございましたら、会議の途中でも結構ですので、お申しつけください。

本日は、令和6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いて、委員の皆様にご審議いただきたく存じます。

なお本日の所要時間につきましては、約2時間程度を見込んでおります。

続きまして、今回、新たに事業評価部会委員に御就任いただき、本日が初めての御出席となる委員の方を2名御紹介させていただきます。

まず、一般社団法人日本経済団体連合会ロジスティクス委員会企画部会委員の丹澤俊夫委員です。御挨拶をお願いいたします。

【丹澤委員】 経団連のロジスティクス委員会の丹澤です。よろしくお願ひいたします。午前中の港湾分科会から引き続きですがけれども、今回のこの事業評価部会、初めての出席になります。どうぞよろしくお願ひいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

次に、日本大学法学部教授の南健悟委員です。御挨拶をお願いいたします。

【南委員】 日本大学法学部の南と申します。どうぞよろしく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、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名のうち、5名の方に御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に達しておりますので、報告いたします。

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】 本日は事業評価部会の開催に当たりまして、皆様方、御出席、午前中から本当に長い時間になりますが、本当にどうもありがとうございます。

今回からこの事業評価部会に丹澤委員と南委員に新たにメンバーに加わっていただいたということでございます。何とぞよろしくお願いを申し上げます。

司会から冒頭ありましたが、令和6年度の新規事業採択案件として、今日は候補案件6件の御審議をいただきます。具体的には、地域産業の国際競争力強化を図る茨城港と徳島小松島港、沖縄振興を支える製造業など産業の発展を支援する中城湾港、そして、洋上風力発電の導入促進に必要な拠点整備を図る青森港と酒田港、そして津波や高潮から石油化学コンビナート、住宅地への浸水被害を防止する四日市港海岸と、この6件でございます。

先週、この6件を候補とする旨を各港湾管理者、海岸管理者の方々に電話で御報告申し上げましたところ、もう長年の懸案というか、待望の事業が始まるということで大変お喜びでございました。また、背後の関係する民間企業の方々からも、これはぜひ進めてほしいというお声も多々いただいております。そういう意味で本当に重要な事業ばかりだと思っておりますので、しっかり前に進めていかなければいけないと思っております。

そういう中で、今日、新規採択事業としての適格性、これを先生方にはしっかり御議論いただければと思っておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 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。

それでは、以降の進行は部会長をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

【部会長】 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

令和6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、6件につきまして順次御審議をいただきます。

それでは、事務局から御説明をお願いします。資料1は総論ということですが、資料1

に引き続いて資料2-1の茨城港の内容まで、続けて御説明をお願いいたします。

【事務局】 事務局でございます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。まず、先ほど御紹介いただきました、御審議いただく6件の全体像について改めて説明いたします。

資料1を御覧いただければと思います。1ページ目に今回御審議いただく6件の概要をまとめさせていただいておりますが、先ほど冒頭、港湾局長から申し上げたとおり、今回の案件、まず緑囲みにしております茨城港常陸那珂港区、それから、徳島小松島港赤石地区、それと同じく中城湾港新港地区の案件、これはそれぞれ地域産業の競争力強化に資する国際物流ターミナル整備事業ということでございます。

オレンジ囲みの青森港油川地区、それから酒田港外港地区の案件は、洋上風力発電の導入促進に必要となる拠点の整備というものでございます。青囲みにつきましては、四日市港海岸ということで南海トラフ地震に伴う津波ですとか、台風による高潮・高波の対策、こういったことで行う直轄海岸保全施設整備事業ということでございまして、いずれも我が国の喫緊の課題を解決するために必要な事業となっております。

次ページ以降には、政府全体の方針ですとか計画を、今回御審議いただくこれらの事業との関係性を整理した形で用意させていただきました。これらの事業につきましては、記載のとおり、政府の方針ですとか計画が多く、切り口で合致していると考えてございます。

また、局長から冒頭ありました、本日の資料の後ろに参考資料2という資料をつけております。こちらは今回の事業について、それぞれの地域、港湾管理者、あるいは海岸管理者の方々から、その実施について強い要望をいただいている案件であるということを表す資料でございます。

それでは、続きまして各事業の内容について説明させていただきます。最初に、地域産業の競争力強化に関連する事業から説明させていただきたいと思っております。なお、将来貨物需要の根拠となります具体的な情報を示すことができないかという御示唆を予めいただいております。今回、具体の企業が特定されないような形で、お配りしている資料の一番後ろに、別冊資料という形でお手元に用意させていただいております。適宜御参照いただければと思います。よろしくをお願いいたします。

それでは、まず、茨城港常陸那珂港区の事業について説明させていただきます。資料2-1-1を御覧いただければと思います。

まず1ページ目、茨城港の概要でございますけれども、右のほうに写真をつけておりますけれども、北から日立港区、それから常陸那珂港区、大洗港区と3つの港区で構成をさ

れてございます。特に今回の事業箇所でございます常陸那珂港区でございますが、北関東自動車道と直結しておりまして、北関東地域の経済・産業を支えるとともに、東京湾の港湾物流機能を補完する役割を担った港でございます。

2 ページ目を御覧いただければと思います。常陸那珂港区の概要でございます。常陸那珂港区のほうは、北ふ頭と中央ふ頭がございますけれども、こちらのほうで産業機械ですとか完成自動車等の輸出を取り扱う外内貿のRORO船が就航しているということ、それから北関東の産業・地域経済を支えると、こういった物流拠点となっている状況でございます。また、産業関連物資の輸送を担う外貿定期コンテナ航路ですとか、京浜港への国際フィーダー航路も就航しております。

常陸那珂港区の直背後、この図面の下側になりますけれども、大手の産業機械メーカーなどが立地しております。北関東、首都圏方面につながる高速道路のインターチェンジも近接しておりまして、内陸に立地する企業にとっても重要な物流拠点となっております。

それでは3 ページを御覧いただければと思います。常陸那珂港区の課題と事業の必要性・緊急性についてです。常陸那珂港区のうち、北ふ頭地区でございますが、外内貿コンテナ貨物ですとか、外貿RORO貨物が取り扱われております。真ん中のグラフでございますけれども、主に産業機械の輸出増に伴いまして、令和4年には過去最高の取扱貨物量177万トンを記録するような形になってございます。

右側のグラフは、それに伴って入港隻数も増加傾向にあるということでございます。岸壁の不足に伴いまして、慢性的な滞船あるいは運行遅延が発生している状況でございます。左のグラフにもお示ししていますが、特に外貿の航路については概ね2隻に1隻が滞船するといった状況、さらには、一部貨物については、横浜港への横持ちを強いられているというような状況が発生していると伺っております。

4 ページを御覧いただければと思います。こうした中で、北米のインフラ投資ですとか世界的な鉱物需要の増大に伴って、建設機械の需要はどんどんと高まっております。常陸那珂港区における産業機械の輸出貨物の取扱量が近年増加しておりますので、この表中のA社、B社というのが産業機械メーカーになりますけれども、今後のさらなる生産の増加、あるいは輸出の増加を計画してございます。また、生産の増加を見込んでいる自動車メーカー、これはC社さんですとか、中古車販売会社D社さん、その他コンテナ貨物を扱う企業、複数の企業から、物流コストですとか、2024年問題等の観点から、京浜港への横持ちを解消して、常陸那珂港区からの出荷を増加させていきたいと、こういった御意向を

お持ちであると伺っております。

こういった実情につきましては、先ほど紹介いたしました別冊資料の2ページから4ページに、産業機械メーカーさんの増産計画に係る報道ぶりですとか、その背景となる北米での建設機械の需要動向、自動車メーカーの生産・輸出計画等に関する情報を、簡単でございますが、纏めさせていただいたものをお配りしております。

5ページになります。岸壁の不足に伴いまして、外貿RORO船の慢性的な滞船、運航遅延が頻発しております。一部は京浜港への横持ちを強いられているという状況の中、中央ふ頭地区におきまして、水深14メートルの岸壁を新たに整備いたしまして、北米向けの産業機械を運搬する大型の外貿RORO船をこの中央ふ頭地区に転換させることで、慢性的に発生した滞船の解消を図っていきたいと考えております。

また、増大する産業機械の貨物需要にも対応することが可能となりますので、非効率な輸送が解消され、ひいては地域産業の国際競争力強化が図られると考えてございます。

6ページに今回の事業の概要を整理させていただいております。本事業でございますが、水深14メートルの耐震強化岸壁とその背後のふ頭用地の整備を行うこととしておりまして、事業期間は令和12年度までの7年間、総事業費160億円を見込んでおります。

7ページに事業の効果を、主なものとして4つお示ししてございます。

1つ目は、産業機械の輸出増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、裾野の広い関連産業の生産体制も確保できるということ、これに伴って、雇用を含めた地域全体の活力向上にも寄与するというところでございます。

2点目は、常陸那珂港区を利用した海上輸送が可能となることで、首都圏中心部の通行を回避できて、トラックドライバーの労働時間短縮、労働環境の改善が図られるというものでございます。

3つ目でございますが、こちらは、被災時においても耐震強化岸壁を活用して海上輸送が可能となることで、背後企業の事業継続が可能となるということ、ひいては社会・経済活動の維持が期待されるというものでございます。また、首都圏との同時被災を免れることができますので、リダンダンシー確保にもつながるというものでございます。

4点目は、横持ちといった陸上輸送が短縮されますので、CO₂、あるいはNO_xの排出量が減少するといった効果でございます。

8ページに費用便益分析の概要を整理させていただいております。こちらにつきましては、マニュアルに基づきまして、貨幣換算される便益として計上できる効果を3つ整理さ

せていただいております。

1つ目は、外貿RORO船を北ふ頭から中央ふ頭に転換させることで、現在、北ふ頭で発生している滞船が解消され、これに伴う便益として年間10.1億円。

2点目でございますが、今後増加が見込まれる貨物についても、常陸那珂港区を利用した外貿RORO船で運搬できるということになりますので、京浜港への横持ち解消といった、陸上輸送距離が短縮されることに伴って年間13.2億円の便益が発生するというものでございます。

3点目は、震災時においても、常陸那珂港区からの海上輸送が可能となるということで、外貿RORO貨物の輸送コストの増大が回避される便益、これは地震の発生確率を加味したもので、年間0.6億円となっております。

9ページに、費用便益分析の結果の概要をまとめさせていただいております。計算期間でございますが、令和6年度から、建設期間プラス50年ということで、令和62年度まで、基準年は令和5年度で、社会的割引率に関しましては4%、便益・費用を現在価値に換算した結果でございますけども、上の表の右側のとおり、総便益としては388億円、総費用は132億円ということございまして、左下のほうに表記させていただいておりますけども、B/Cは3.0となっております。

また、国会等での議論もございまして、今回から国交省全体の取組といたしまして、社会的割引率に関しましては、過去30年間の国債等の実質利回り2%、過去20年間の実質利回り1%、この2%と1%を参考値として併記するということになってございます。それぞれ2%の場合でB/Cは4.3、1%で5.4という結果になってございます。

次ページ以降、今回行った便益計測における対象貨物の考え方等についてつけておりますが、時間の関係もございまして、説明は割愛させていただきます。

茨城港については以上でございます。よろしくお願いたします。

【部会長】 ただいまの説明に関しまして、御意見、御質問がございましたら発言をお願いいたします。お願いします。

【委員】 御説明いただき、ありがとうございます。参考資料もつけていただき、大変助かりました。

2点あります。1つ目は、あまり御説明はなかったのですが、資料を拝見したところ、10ページ目でしょうか、米州向けRORO貨物取扱量が令和4年から令和13年でどう変化して、便益がどう出ているかが書かれております。濃い青色の部分でしょうか、この

分だけ横浜港に横持ちされている貨物を輸送しなくて済むから、その分だけ所要時間が短縮されるという考えで、便益が計算をされているものと私は理解しました。これによれば、増産した分が100%横持ちされるという仮定が置かれているように見えるのですが、その根拠は何でしょうか。増産したからといって必ずしも全部横浜に持っていくという保証はないような気がします。むしろ滞船するということだってあり得るのではないのでしょうか。なぜすべてが横持ちされると仮定したのかを教えてください。

あともう一つは、事前に説明いただいたときにも質問したのですが、港湾事業にもかわらず、実は、ほとんどの便益の発生源は道路での走行時間短縮になっている気がします。そのときに、道路輸送の時間価値をどう設定したのでしょうか。教えてください。

【小林部会長】 お願いします。

【事務局】 1点目でございます。増産分で、なぜそれが全て便益になるのかという御質問だったと思います。10ページの資料でございますけれども、まず令和4年度の時点で、これはアメリカ向けのRORO貨物が約54万トンありますと、ただ、この状況下においても既に滞船が生じているということです。それと、それぞれ荷主さんもこういった滞船を避けたいということで、常陸那珂港を利用したいけれども、なかなかそれが実現していないと。

実情を申し上げますと、滞船がある中で、荷主さんは、常陸那珂港で貨物を乗せられない場合に、横浜港に持っていくのに、例えば産業機械を分解して、それで持って行って横浜で組み立てて積み込むといったようなことまでされておりますし、仮に自走して、工場から常陸那珂港ではなく横浜港に持っていく際も、結構大型の特殊車両になりますので、いろんな通行許可を取っていかねばいけないという中で、結構これに1か月以上要するようなことになります。そうすると、工場の中にたくさんの製品が滞留して、結果的には生産が減少してしまうような、こういった影響まで出かねないというような状況だとお伺いしております。そういう状況から考えますと、今後、増産をし、それが仮に新しい岸壁で受け入れられるようになれば、少なくとも増産分は、新しい岸壁のほうで見ていい便益ではないかとここでは考えてございます。

【委員】 今のお話は、Withの場合ですね。要するに、できてしまったら常陸那珂港を使うのは確実だけどWithoutのときには増産していないから考えなくていいと、そういうことですかね。

【事務局】 考え方としては、旺盛な需要に対して生産はしたいので、生産はするもの

の、もうそれは基本的には常陸那珂港で現状でも扱えていなくて横浜港に横持ちしている現状があるので、基本的にはこれ以上増えるものはもう常陸那珂港で扱えず、横浜港に。

【委員】 100%横浜港ですね。

【事務局】 持っていかざるを得ないという、そういうことです。

【委員】 分かりました。一部は待つ人もいたりするのではないかとも思ったので少し強引な仮定のような気もしました。今でも100%横浜に行っているわけではないのだとすると、現状の比率くらいにするというのもありうるという印象を持ったのですが、いずれにせよ何か根拠がある方がいいと思いました。

【事務局】 分かりました。

【事務局】 2点目の道路の輸送費用の考え方でございます。道路局におきまして、国内輸送を対象としまして、総輸送距離、それから貨物量、そういったところの統計情報を基に、ドライバーの機会費用ですとか、車両の機会費用、貨物の機会費用も含まれますが、そういったものを合計しまして、貨物車の時間価値の原単位を算出していると認識しております。

一方で港湾の場合は、国際海上輸送ということで、我々は調査の出発点からコンテナ流動調査の国内の生産地ですとか消費地、それから海外の相手の港湾のところに届くまで、陸上輸送、それから海上輸送、トータルで見て原単位を調査しているというところがございまして。そういった違いがございまして、陸上部分だけを見ているのが道路で、我々としましては、陸上と海上部分をトータルで見て、時間価値がどうだということを原単位として持っているというところが少し違いとして出てきているというところでございます。

【委員】 港湾事業でも道路事業でも道路の上を走っているのはトラックである点は同じで、双方ともトラックの走行時間が短縮される効果を測っているはずですが。道路事業におけるトラックの走行時間短縮効果と、港湾から来た貨物を運ぶトラックの走行時間短縮効果が違っている理由があるとしたら、運ばれている貨物の種類が違っていることくらいなのではないかと言う気がします。ドライバーの機会費用は、賃金で計算したりしていて実はほとんど道路事業と同じで、異なっているのは貨物の機会費用ぐらいで、実は貨物の機会費用の部分は価値全体に比べると小さいので、それほど時間価値が両方で違わないのではないかとも思われます。ですので、なぜ港湾から来た貨物をトラックで運ぶ場合は、一般的なトラックの場合と、時間価値がそんなに違うのかが私にはよく分からないところがあります。

【事務局】 値自体は違ってきます。港の原単位が道路よりも大きいかという、ケース・バイ・ケースでして、逆に港のほうが小さい場合も結構あるということでございます。港の場合、基幹航路に乗せるものなのか、近海航路に乗せるものなのか、そういった貨物の行き先とかによっても違ってきますので、一概には申し上げられませんが、著しく港のほうが原単位として大きいというものではございません。

【委員】 承知しました。今回に限った問題ではないので、どこかで一度うまく整理していただくのがよいかもしれません。そういう部会みたいのもあるという話を伺っているので、そこで議論していただくのでしょうか。

【部会長】 それはマニュアルがあるのですよね。

【事務局】 マニュアルでございます。

【部会長】 この委員会の課題ではないのだけど、マニュアルの問題ですよ。

【委員】 もちろん。

【部会長】 マニュアルの委員会にも話を投げかけたほうがいいのかも分かりません。7ページで、CO₂の排出量が減少するとありますが、これは？

【委員】 横持ちの部分ですね。

【部会長】 横持ちの部分。だから、WithとWithoutの比較でこういうことが起こっているという理解ですね。

【委員】 どうも御説明ありがとうございました。

今回初めて出席をしたものですから、まず一つ、根本的なことをお伺いしたいのですが、便益の計算のところ、工事終了後50年という計算を使っているという御説明がありました。この50年というのが、どのように決められたものか、御説明いただければと思います。

50年というのは民間企業と比較するとかなり長いスパンだと思っております。民間企業では、生産場所を変えとか、業態を変えることも含めて、50年というスパンで考えるのは難しいなかで、どういった根拠なのかというところです。

あと、茨城港についてお伺いしたいのですが、現在は大型のRORO船というのはどこに寄港していますか。

【事務局】 RORO船は今も常陸那珂港の中に寄港しておりますが、今は、北ふ頭と中央ふ頭がございますけど、北ふ頭のほうに入っております。

【委員】 北ふ頭において外貿コンテナ船とか内貿コンテナ船が着岸していない、空い

ているタイミングで入っているということですね。

【事務局】 そうですね。資料の3ページを御覧いただければと思います。これは少し斜めから撮った写真ですが、手前側に写っていますのが北ふ頭になります。一番手前側に一番大きく写っている船が外貿RORO船ということでございます。その奥に外貿のコンテナ船、さらに奥に内貿のRORO船、対岸側に見えていますのが奥まったところに内貿RORO船とか外貿のPCC船、こういった船がとまっていますが、今回説明したのはこの一番手前側にある外貿RORO船は一応北ふ頭に今入っておりますが、これが滞船を起こしているという意味でございます。

【委員】 茨城港に関する質問は先ほどの件だけです。

【事務局】 評価期間の50年に関しましては、プロジェクトの中で整備をする、いわゆる土木施設ですね。岸壁とか、あるいは防波堤とか、基本的には土木施設の耐用年数が50年なので、まず50年で効果を見るというのが基本的な考え方になってございます。御指摘のように、民間の需要はいろいろさま変わりする可能性があります、なかなかその50年を評価する上で、今現時点での評価で分かることを前提に、便益を積み、今後の評価は、新規採択の段階だけではなくて、5年後には少なくとも再評価を行いますし、事業が完了した後、5年後にも事後評価というものをやっていきます。

少なくともその評価のスパンの中で分かりうる状態は考慮の上で、このプロジェクトの効果があったのかどうかという形では検証するという形になっています。

【委員】 分かりました。一般的に、何か物をつくるとかしたときに、民間の考え方でいいのかわかりませんが、減価償却という考え方で、何年で償却が終わるかというのが一般的にあると思いますが、その辺の計算というのはされているということでしょうか。

【事務局】 そういった投資については、減価償却を見込みながら計算には入れております。

【委員】 大体何年とか、そういったものを教えていただくことというのは可能ですか。

【事務局】 例えばものによりますけども、ちょっとした機械類であれば、例えばそれが15年であれば15年を見込みながら計算に入れておりますし、あと、全体的に50年は長いので、先ほど少し説明で触れましたけども、現在価値化するという行為で評価も行っております。

【委員】 分かりました。

【委員】 少し細かいところかもしれませんが、もしお分かりになればということをお伺いしますが、今回の事業の効果の中で、ドライバー不足等への対応というのがあるかと思えます。今回、横浜港への陸上輸送を回避することができるということで、トラックドライバーの労働時間の短縮が図られるということが示されているかと思えますが、具体的にどのくらい労働時間が短縮されるのか、もしお分かりになれば教えていただけますでしょうか。もちろん工場立地によって横浜とこの常陸那珂港区との距離というのが変わってくるかと思えますが、もし平均的にこのくらいは削減が見込まれるとか、そういったところがもし具体的な数値として出ているようでしたら、少し教えていただければと思います。

【事務局】 御指摘ありがとうございます。今回のこのプロジェクトの中で、事例としてでも本当はお示しできればよかったのですが、手元にはそういう情報が取りまとまったものはございませんが、多分にそういったドライバーの労働が前提となって今こういう貨物の陸送がかけられていた状態が常態化しているということに対しては、海上輸送へのシフトが幾分かでも図られれば、定性的な評価にはなりますけれども、ドライバー不足への何らかの貢献が期待されるのではないかと。

具体的な、定量的な効果に関しまして、また改めて別途、今そういったモーダルシフトの政策を進めておりますので、そういった中でしっかりと検証を進めていきたいと思っております。

【事務局】 1点だけ補足させていただきます。今回、資料の12ページ目を御覧いただければと思いますが、今御指摘をいただきました横浜港に横持ち輸送をかけている場合の事例を紹介させていただいております。これを便益化しているわけですが、そのときの仮定で、我々年間1万8,000台が大体、茨城県辺りからは出発すると見ていただきまして、主に横浜港を仮定しております。これは大体1時間から2時間ぐらいの時間でございますが、年間1万8,000台程度の輸送が見込まれると、そういうふうに見ております。それがドライバー何人分に相当するかというのは簡単には出せませんが、目安としてそういった数字を持っているところでございます。

【委員】 どうもありがとうございます。

【部会長】 そのほか、お願いします。

【委員】 2点申し上げます。1つ目は、さきほどの質問の回答に対してですけど、減価償却費は財務諸表上の架空の費用なので、入っていないものではないかと予想します。

マニュアルでどうなっているのかを確認していただければと思います。

もう1点は、この事業の目標は地域産業の活性化ですよ。7ページ目では、効果として記述はあるのですが、もし地域産業の活性化が一番重要だとしたら、関連するエビデンスや情報をもう少し追記されてはどうでしょうか。既に対象地域の周辺で産業活動がなされている事例があるわけで、これまでの港湾整備により対象地域でどのように産業が活性化してきたのかというデータぐらいは集めて、それがさらに活性化されますというような説明が必要なのではないのでしょうか。それが便益として計算される必要は必ずしもないのですが、一般の方に事業の重要性を説明する上で、既存の事例からエビデンスを説明するというスタンスが必要だろうという印象を持っております。今後とも似たような事業がある場合には御検討をお願いいたします。

【事務局】 承知しました。ありがとうございます。

【部会長】 ほかいかがですか。いいですか。

RORO船が最近急増している。その背景にはドライバー不足という問題がある。マニュアルどおりに便益計算されていると思いますが、世の中の状況が変わってきている。陸上の輸送時間の短縮効果も大きい可能性がある。

【委員】 かなり大きいと思います。

【部会長】 輸送時間を考えれば、もっと便益が大きく出ているかも分からない。それから50年先を見れば現在価値はほとんどゼロになってしまっている。50年というのは耐用年数を考慮しているのでしょうか。RORO船の耐用年数はどれぐらいなのでしょう。今の時代的背景を考えて、マニュアル自体も再検討する必要がある。その必要性を痛感いたしました。本日の資料における計算自体は、マニュアルに従ってきちっとやっておられる。そういうふうに評価したいと思います。

それから、残存価値計算されるときに、減価償却使っているのかな。

【委員】 使っていないと思ったのですが、可能性はありますね。

【部会長】 割引率をかけて0.6億円になっている。

【委員】 なるほど。確かに期末の残存価値の算定には減価償却をしているかもしれないですね。失礼しました。

【部会長】 償却した価値を使っているかも分かりません。それは確認をしておきたいと思います。よろしいですか。

それでは、次の事業の御説明をお願いしたいのですが、答申案について、後ほど一括し

ていろいろお諮りしたいと思いますので、その点御了解ください。

それでは次、お願いします。

【事務局】 続きまして、徳島小松島港の赤石地区国際物流ターミナル整備事業について説明いたします。資料2-2-1を御覧いただければと思います。

まず、1ページ目に徳島小松島港の概要をお示ししております。周辺地域には世界有数の化学工業メーカーですとか製薬メーカー、それから豊富な水資源、山林資源を生かした形で発展をしましていました製紙業メーカーさんが数多く立地しております。このほか、令和4年12月からになりますけれども、バイオマス発電所が新たに稼働しているといった状況でございます。

中でも今回のプロジェクトサイトでございます赤石地区でございますが、製紙業、あるいはバイオマス発電で用いられる木材チップの大型バルク船のほか、化学工業品、化学薬品などの多様な産業物資を扱う外貿コンテナ航路、あと神戸港との国際フィーダー航路が就航しております。こういった形で、背後の立地企業の物流拠点となっている港でございます。

2ページ目には赤石地区の取扱貨物の状況をお示ししております。赤石地区のまずコンテナ貨物でございますが、右の円グラフにお示ししておりますが、紙パルプ、あと化学薬品、木製品などを大宗の品目としております。左上のグラフになりますけれども、およそ年間当たり2万TEU前後で推移をしているということで、その棒グラフの上のほうに青色の凡例がございますけれども、こちらが内貿コンテナ貨物でございます、大半は神戸港との国際フィーダー貨物が占めているという状況でございます。

また、製紙用の原材料ですとかバイオマス発電燃料としての木材チップが海外から輸入されております。令和4年12月から稼働開始したバイオマス発電所の影響もありますけれども、年間当たり130万トン程度の取扱いで推移をする見込みでございます。

3ページに、徳島小松島港の赤石地区の課題と事業の必要性についてお示ししております。赤石地区では、左の写真でございますが、定期コンテナ船や木材チップ船が岸壁を利用しているほか、クルーズ船も利用してございます。大型クルーズ船が寄港する際には、コンテナ船ですとか木材チップ船が係留できなくなって、沖待ちを余儀なくされるケースも発生しております。こうした中で、右の表になりますけれども、徳島小松島港近隣の化学工業品メーカー等が、世界的な半導体需要ですとか国際的な環境規制に伴っての需要の高まりを受けまして、その部品あるいは関連資材の生産体制の増強を図っているという状況

でございます。各企業ともに工場と神戸港との間を陸送されているようでございます。トラックドライバー不足の問題等への対応の観点で、まさに神戸港との国際フィーダー航路への転換を計画されているということでございます。

特にこの国際フィーダー貨物につきましては、各社の増産計画や、陸上輸送からのモーダルシフトが見込まれるということで、内航船社さんによる増便も検討されてございます。そういった状況を鑑みて、今後、約1.3万TEUほどのフィーダー貨物の増加が見込まれております。

これにも関連いたしまして、別冊の資料の6ページから10ページに、各社の具体的な設備投資計画の報道ぶりですとか、A社からB社、C社の各社が公表されている設備投資あるいは増産計画などを掲載させていただいております。

4ページになります。現状では国際フィーダー船を木材チップや外貿コンテナ船と同時に着岸させるための必要な岸壁延長、あるいはふ頭用地が確保できない状況にございます。こうした背景もありまして、水深13メートルの岸壁の延伸ですとか、その背後のふ頭用地の拡張、これによりまして、国際フィーダー船、それから外貿コンテナ船、それから木材チップ船の同時着岸を実現したいというものでございまして、これによりまして新たな貨物需要への対応が可能となりまして、ひいては神戸港への安定的な集貨、あるいはモーダルシフト需要への対応が可能となると考えてございます。

5ページに今回の事業の概要をお示ししてございます。本事業では、水深13メートルの耐震強化岸壁と、これに伴う泊地及びふ頭用地の整備、さらにコンテナ船の2隻同時接岸を可能とするための荷役機械の整備も行います。あわせて、それと同時に、既存の岸壁の改良を行うということにしておりまして、事業期間といたしましては、令和12年度までの7年間で、総事業費は約90億円ということとなっております。

6ページに事業の効果を5つほどお示ししております。

1つ目は、新たなコンテナ航路の就航により、世界トップクラスのシェアを有するような地域の基幹産業のさらなる国際競争力強化が図られるということ。

2点目は、新たな国際フィーダー便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短縮など、物流2024年問題への対応が図られるという点。

3点目は、徳島小松島港から阪神港への国際フィーダー便が増加することで、国際フィーダー便による集貨が図られるということ。国際戦略港湾のさらなる競争力強化にも貢献すると考えてございます。

それから4点目になります。大型クルーズ船着岸時にも、外貿コンテナ船との同時着岸が可能となるということで、大型クルーズ船寄港時のコンテナ船の滞留も解消されるということが期待されます。

5点目は、徳島県内の企業の増産に伴って、陸上輸送の増加がありますけども、それを抑制することにつながって、ひいてはCO₂の削減が期待できるというものでございます。

7ページに費用便益分析の概要をお示ししてございます。ここで計上する便益としては1点、モーダルシフトによる輸送コスト削減を挙げてございます。新たな国際フィーダー便の就航が可能となりますので、増産貨物の受入れが可能となって、輸送形態については、陸上輸送から海上制への転換が期待できるというもので、年間11億円の輸送コスト削減が見込まれております。

8ページに費用便益分析の結果の概要をまとめてございます。先ほど紹介したプロジェクトと条件は基本的に同じでございますけども、便益・費用を現在価値に換算した結果、総便益は174億円、費用が83億円ということで、B/Cは2.1となっております。社会的割引率2%の場合で3.0、それから1%で3.6となっております。

徳島小松島に係る説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【部会長】 御質問、御意見等ございましたらよろしく願いいたします。お願いします。

【委員】 1つだけよろしいでしょうか。この事業はこれまでのものと少し違って、陸上輸送するWithoutのケースに対して、船でフィーダー輸送するWithケースの方が逆に時間がかかることになると理解してよろしいですね。事業によって時間は余計にかかるようになるのだけれども、コストが安いので便益が出るという事業という理解でよろしいでしょうか。

【事務局】 はい、そうです。

【委員】 時間が増加することによるコスト増よりも輸送コストの削減分のほうが大きいというのは、10ページ目の資料を見れば分かるという理解でよろしいでしょうか。多分、原単位にとっても依存しそうですので、どうなっているのかな、簡単でいいので教えてもらえればいいです。

【事務局】 ありがとうございます。

【事務局】 今御指摘いただきました10ページ目でございますが、文字がいろいろ書いてあるところで恐縮でございますが、赤色で着色している行が3行あるかと思えます。

今御指摘いただいた時間の観点でいきますと、赤色の2行目を見ていただければと思いますが、トータルで輸送時間費用を算出したものが、W i t h o u t ケースだと年間当たり2,500万円ちょっと。これがW i t h ケースだと逆に大きくなりまして、3,290万円ということで、時間というコストはW i t h ケースのほうが大きくなってしまいますけれども、トータルとしまして輸送コストは安くなるという計算の結果を立てているところでございます。

【委員】 分かりました。興味深い事例だと思いました。ありがとうございます。

【部会長】 そのほかいかがでしょうか。

【委員】 御説明ありがとうございます。今回の整備事業においては大型クルーズ船の寄港地のコンテナ船滞船の解消というのが目的なので、費用便益効果については、基本的にコンテナ船の方で見ているのだと思いますが、基本的にクルーズ船は増えないということで、計算されているのでしょうか。つまり、クルーズ船がたくさん来るようになれば、またコンテナ船にも影響が出る可能性もあるのかと素人的には考えたので、そうであれば、基本的な大型クルーズ船の寄港回数というのは将来的にわたって一定であるということ的前提に、今回の事業によってそのコンテナ船の側が滞船解消できるというような考え方でよろしいのか、確認させていただければと思います。

【事務局】 過去、徳島小松島港で一番クルーズ船の寄港が多かったのが、港全体で年間13回でございます。そのうち赤石地区に寄港した回数としては7回ということで、これぐらいの回数であれば、コンテナ船の着岸を予定していないときに、そこを狙ってクルーズ船に入っていただくということは十分可能だろうと思っております。ただ、実現象としましては、コンテナ船も定期航路ではありつつ、スケジュールは乱れますので、たまにバッティングするということがございます。そういった可能性を排除できるという定性的な効果はあろうかと思いますが、便益で見込むほどのものではないと判断しております。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 ほかいかがですか。よろしいですか。

御質問がなければ、次の事業に移りたいと思います。中城湾港ですね。よろしく申し上げます。

【事務局】 続きまして、中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業についての説明いたします。資料は2-3-1を御覧いただければと思います。

まず、中城湾港の概要でございますが、沖縄本島中南部の東側に位置する港でございま

して、製造業の立地、あるいは物流・人流の拠点でございまして、今回のプロジェクトサイトとなっているのが新港地区というところです。このほか、スポーツコンベンションが計画されている泡瀬地区、新港地区の隣にございます。こういった多様な機能を有しておりまして、沖縄県の経済成長に重要な役割を担った港でございます。

2ページ目に、新港地区の概要をお示ししております。中城湾港の新港地区でございまして、左上の平面図、こちらは平成19年に埋立てが竣工しております約400ヘクタールの人工島になります。近年、製造業ですとか物流倉庫の立地が急速に進展してございまして、中央の上のグラフになりますが、立地企業で言いますと約260社、雇用者数でいうと7,000名に達するという状況で、安定かつ大規模な雇用環境を創出している地区になります。

右側の図グラフになりますけれども、那覇市に次いで第2、第3の人口を抱えるのが沖縄市、うるま市になりますが、その市境に位置する場所になります。両市の人口増ですとか完全失業率の改善に大きく寄与するなど、沖縄の産業振興及び雇用創出に重要な役割を果たしております。

また、中央の下側のグラフになりますけれども、うるま市の製造品出荷額が約600億円規模に成長する中で、左下の写真になりますが、さらに新港地区の背後にも新たな工業団地を計画しております、周辺地域でも企業の立地がさらに見込まれるという状況にございます。

3ページに、中城湾港の課題と事業の必要性について、整理をさせていただきました。まず、写真の奥側になります。これは令和3年の7月に東ふ頭のほうで県内最大規模のバイオマス発電所が稼働しておりますけれども、大型の燃料バルク船については、着岸できる岸壁が東ふ頭にはなくて、手前の西ふ頭にしかないということで、発電所までの貨物の横持ちが発生している状況にございます。

また、左写真手前側になりますけれども、令和3年の6月には、西ふ頭におきまして、飼料用のサイロ8基が増設されてございます。穀物の輸入に際しまして、西ふ頭の13メートル、今、写真ではバイオマス燃料のバルク船が着岸しているところになりますけれども、その水深13メートル岸壁のところの予約がなかなか取りづらいということでございまして、大型船に切り替えることができず、小型の輸送船で非効率な輸送を余儀なくされていると伺っております。

加えて、西ふ頭のほうで対応しているクルーズ船の岸壁の予約状況でございまして、

大型貨物船の寄港増が増えているという状況を踏まえまして、従前は週1回、一応スロットを設けて受け入れていたわけですが、令和5年から隔週1回という形で縮小してございます。このように大型クルーズ船の寄港需要にはなかなか対応できていないというのが課題として挙げられております。

こうした背景の中で、穀物ですとか、燃料バルクの非効率の輸送の改善、あるいはクルーズ船の寄港時の対応のために、まずは燃料バルク船の取扱いを東側のふ頭のほうにシフトしたいと。東ふ頭における岸壁の整備が新たな課題となっております。

4ページ、その一方で東側のふ頭がどうなっているかということでございますが、平成29年から、定期のRORO船、これは京阪神の航路になりますけども、こちらのほうが就航しております。その後、貨物が増加してまいりまして、令和3年には2隻目の定期航路、こちらは博多航路が就航するような形になってございます。今後も、右の表になりますけれども、輸送機械ですとか、施工部材、建設部材、あるいは完成自動車などの需要の増加が見込まれております。これに伴って関連企業各社は、工場の新設ですとか拡張、こういったものを計画してございまして、今後貨物がさらに増加することが見込まれております。

さらに定期のRORO船の寄港が見込まれておりますけども、左側の写真です。現状、RORO船はバースが1つしかございません。さらにこの1つのバースでほかの不定期船なども利用されてございまして、RORO船の新たな就航がなかなか困難な状況であるということでございます。

別冊の資料の12ページに、ヒアリング情報にはなりますが、中城湾港周辺に立地する企業の増産計画など、一部でございますが、あと報道ぶりについても掲載をさせていただいております。

5ページに事業の概要をまとめさせていただいております。こうした課題を解消するために、新港地区東ふ頭に水深11メートルの耐震強化岸壁、それから港湾施設用地等の整備を行うこととしてございまして、事業期間は令和11年度までの6年間、総事業費は98億円ということでございます。

事業の効果といたしましては、4つお示ししております。

1つ目でございますけども、大型船でのバルク貨物の輸送が可能となるということで、沖縄県の飼料流通機能の強化が図られるという点。

2点目ですが、RORO船の増便が可能となる環境が整うということで、横持ち輸送と

いった非効率な物流が改善されるということ。企業の競争力強化、さらなる企業立地等が期待されるということでございます。

3点目につきましては、耐震強化岸壁ということで、被災時においても海上輸送が可能となりますので、背後企業の事業が継続するといった効果が見込まれます。

4点目、船舶の大型化ですとか、陸上輸送距離の短縮が図られることで、CO₂、あるいはNO_xの排出量が削減されるというものでございます。

7ページに費用便益分析の概要をお示ししてございます。便益として計上している効果というのは5つございます。

1点目は、穀物の輸入ですとかビレット、これは鉄筋等の原料になります。こういったものの輸出におきまして、大型のバルク船による輸送が可能となります。これによって年間4.9億円の輸送コスト削減が見込まれるというものです。

2点目は、バイオマス発電燃料の輸入におきまして、現在西ふ頭から発電所に近い東ふ頭にシフトするということになりますので、これに伴って横持ち輸送が削減されるということ。また、完成自動車の移出とか移入、これを行っておりますけども、現状では那覇港から中城湾港に寄港するRORO船を利用することで、同様に横持ち輸送コストが削減されるということが期待されます。これを合わせまして、0.9億円の輸送コスト削減につながるというものでございます。

3つ目は、RORO船の増便への対応が可能となるということで、増加する貨物の輸送について、那覇港ではなく中城湾港を利用できるようになるため、陸上輸送距離が短縮されるという効果として、年間0.1億円の輸送コスト削減につながるというものです。

4点目、大型クルーズ船の寄港機会が増大するというに伴いまして、年間5億円の国際観光収入増が期待できるというものでございます。

5点目は、被災時においても中城湾港からの海上輸送が可能となるということで、地震発生確率を考慮すると、幹線貨物の輸送コスト増大が回避される便益として、年間0.02億円の輸送コスト削減ということでございます。

8ページに、費用便益分析の結果をまとめてございます。基本的には先ほどまでの事業と同じでございますが、便益費用を現在価値化したところと言いますと総便益は187億円、総費用が約80億円ということで、B/Cは2.3ということになってございます。社会的割引率2%のときに3.6、1%で4.6という結果になってございます。

中城湾港に係る説明は以上となります。よろしくお願いたします。

【部会長】 それでは御質問、御意見いただきたいと思います。お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。まず、産業の国際競争力強化や地域経済への貢献が前半でうたわれているにもかかわらず、この事業の目的にそれらが記述されていないのが気になりました。その結果なのかどうか分かりませんが、事業の効果の中でも地域経済への貢献みたいな項目が出てこないのには、少し違和感があります。一応、②の中に背後企業の競争力強化とは少しだけ出てきますが、この事業の本来目的からいえば、もう少し前面に出てくるように書かないと、目的がうまく達成できていないかのような印象を受けます。これが第1のコメントです。

それから、これまた方法論に関する話なのかもしれませんが、大型クルーズ船が寄港することによって便益が生じるというのは、もちろんあり得ることだとは思いますが、クルーズ船はもしかしたらほかの場所に行っていたものが単にこちらに来るようになるだけかもしれません。そうすると、ほかのところの便益が減ってこちらの便益が増えるのかもしれない、その意味ではプラスマイナスゼロになるということは起こらないのかなと思いました。便益の計算は、基本的には社会全体でどれぐらい便益が発生するかを考えるべきですので、振替効果だとしたらまずいだろうという気がします。新たにクルーズで旅行する人が純増することが見込まれるのであれば、この便益の計算方法でよいと思うのですが、どのような前提でクルーズ船の便益を考えたのかについて、お考えがあれば教えてください。

【部会長】 お願いします。

【事務局】 すみません。記述ぶりは御指摘のとおり、もう少し定量的、定性的な効果、6ページのところにそういったことをしっかり書かせていただくべきだったかと思います。

それから2点目に御指摘をいただきましたクルーズの便益についてです。ちょっと説明は割愛をさせていただきましたが、資料の11ページに中城湾港のクルーズ船の状況をちょっと説明させていただいております。まず現状でございますが、お断りを含めて2019年には60回、これは予約ベースも含めてです。その後も2020年、21年とかけて年間52回程度の予約がございます。これはどういうことかといいますと、このときに週1回のスロットを一応用意するというので、それだけ満杯になるような予約が入っていたということでございます。

中城湾港のクルーズの需要というのは、基本的に沖縄本島全体のクルーズ需要の中で特に那覇港で受け入れられないような部分が中城湾港に流れてくると、こういった状況、傾

向がございます。ちょっとこの中には書いていないのですが、これと並行して那覇港の寄港数が増加するに伴ってこの中城湾港の寄港の需要が発生したケースがございました。今回ちょっとコロナという事情がありましたけれども、足元で沖縄の那覇港のクルーズ需要が大分戻ってきていまして、今年でいうと約250隻、もうこれはピーク時に近いぐらいの需要まで戻ってきていますし、2035年頃には、これは沖縄で試算してケースですけれども、678隻ぐらいは増えていくだろうということになります。

そうすると、とても那覇港だけでは受けきれないので、基本的には中城湾港でそれを支えなければいけないということになります。この棒グラフで言うところの2022年まで横棒で引っ張っているのが週1回制限したレベルになっておりますけれども、これが今、隔週で18回ぐらいまでしか受け入れられないようになっておりますが、今回新たに整備をすることでクルーズ船の受入れ環境が改善すると、少なくとも週1の制限ぐらいのレベルにはスロットが用意できるだろうということです。

ただし、実際には那覇港で受け切れない需要はもっとこれ以上にありますので、基本的には36隻の中城湾港における需要はまずあるだろうと見込んでいます。これが無いとどうなるかということですが、もうもともと沖縄本島への観光需要に切れなくなってしまっていますので、これらについてはなかなか判断難しいですけれども、日本への寄港が減っていくのではないかと判断をして一応、便益にカウントをさせていただいたということになっています。

【委員】 難しいですね。

【事務局】 なかなか難しいです。沖縄のクルーズは、基本的には中国のクルーズ発着がベースになっておりますけれども、沖縄観光を目的としているというのが一つの要素だと思っております。これが適わなくなると、やはり機会を逸失してしまうのではないかと。要するにクルーズのサービス、商品自体が減ってしまうだろうということがございます。

【委員】 今の御説明だと、潜在的な需要はあるものの、容量の制約でそれがまだ発現していない。したがって、今回新たに整備することによって需要が誘発されて、追加の需要が生じるはずだと、こういう論理だということですね？

【事務局】 そのとおりでございます。

【委員】 承知しました。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】 御説明ありがとうございました。現在、自動車船やRORO船に積載するのは、那覇に陸送しているなかで、船を那覇から直接、中城湾港に持ってくるということだと理解しているのですが、現在、那覇港での自動車船やRORO船の混雑度というのがどの程度なのでしょう。それがある程度混雑しているということであれば両港で平準化されるメリットがあると思いますが、もしそうでないとすると、ただ那覇港については稼働率が落ちるだけという可能性があった場合に、陸送の部分によるコストセーブは分かりますが、那覇港の稼働率が落ちてしまうところについてどのように考えているのかなというのが一つ質問です。

【事務局】 ありがとうございます。実は昨年度のこの新規のプロジェクトの案件で、那覇港のRORO船のバースを新規に整備する事業を御審議いただいたところでございます。沖縄の物流の拠点、基本的には那覇港でございまして、そこにRORO船が多数就航しております。もともと、もうそこでは滞船もそうですし、様々な課題が発生したこともありまして、令和5年度からの新規事業として那覇港のRORO船の拡張という工事に着手しています。それぐらい、もう那覇港というのはパンパンな状況にございます。そういった中で今回は、本来、中城湾港で取り扱ったほうが効率的なものが、現状では逼迫する那覇港で取り扱われているわけですけれども、これらの中城湾港にシフトさせることを目的とした事業になっております。

【委員】 分かりました。昨年状況を知らなかったもので申し訳ありません。2つの港で平準化されるということであれば、理解はできました。

【事務局】 もう1点だけ補足をよろしいでしょうか。今回は那覇港に寄っていた船を中城湾港への寄港に切り替えるということではなくて、現実的に考えますと、RORO船は那覇港に寄って、その帰り道に中城湾港にも寄って、さらに本土に帰っていくことが想定されると考えております。中城湾港に寄れるだけの貨物のポテンシャルがあるにもかかわらず、今、岸壁が空いていないので那覇港にだけ寄ってという状況が発生していると我々としては捉えているところでございます。

【部会長】 その点、事前の御説明のときも確認したのですが、要は中城湾のところの背後地にももう産業集積ができてきているという、独自の需要があるという、そういうことですね。

【事務局】 さようでございます。

【部会長】 その点を再確認しておきたい。平準化の効果ということよりも、そもそも

那覇の空間スペースが少なく立地できなくなっている。そこで中城湾の背後地における企業立地が増えてきているという背景があると思います。ほかよろしいですか。それじや。

【委員】 すみません、簡単に一つ、現状を教えてくださいたいのですが、クルーズ船について先ほど少しお話がありました、コロナ前は中国発のクルーズの回数が非常に多かったということですが、現状もコロナを過ぎてからも中国発が予約の段階で顕著に見られるのかどうか教えてくださいたいと思います。インバウンド効果という点では、中国以外のところからも結構来ているという話が報道等では見られるのですけれども、沖縄においては同様の状況が続いているのかどうか、確認させてください。

【事務局】 中国も、先ほどの資料の11ページに少しだけ記載させていただきましたが、昨年からまず団体旅行の解禁があり、その後、クルーズ船の再開を発表するといった、そういったステージになっています。2024年の今の予約は沖縄全体で591ぐらいです、これは実は沖縄の過去最高よりも予約数で見れば多いような状況になっていますが、まだ中国発着のクルーズ船が過去のピークのときのそれと比べたときに、そこまではまだ中国の需要が回復してなくて、その他地域の関係でのクルーズ船が結構増えてきている状況です。ですので、中国の発着クルーズの需要が本格的に復帰をしてくると、さらに大きくなってくることが見込まれるということです。

【委員】 あと、詳しい数字はありますか。

【事務局】 ちょっとすみません、手元に中国の回数というのが載っていません。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 御説明いただきましてありがとうございます。全体として、この国際物流ターミナル整備事業については賛成をしたいと思います。御説明の中で、この新港地区においては新たな工業団地ができると御説明されましたが、それを見込んだ上での、それも含めた上での今回の新設の岸壁ですとか、そういうもろもろの取組になるのでしょうか。それとも新たな工業団地ができたら、また別途対策、対応策というのを審議にかけるといった状況なのでしょうか。ちょっと確認させてください。よろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。今回貨物の増加を見込んでおりますのは、まさに先ほど紹介した人工島の部分に立地されている企業さんの貨物を集めています。現状では、紹介したうるま市の港の背後で整備されている工業団地の需要というのはまだ見込んでおりませんので、そこでの貨物需要が出てきた場合には、またさらにその次のことを考えて

いかなければいけないと考えています。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございました。それでは、次の事業に行ってよろしいですね。事務局から洋上風力の御説明をお願いします。

【事務局】 続きまして洋上風力発電について、まずその取り巻く状況と、あと青森港、酒田港における基地港湾整備に係る事業をまとめて説明させていただきたいと思います。

まずは資料3-1-1を御覧いただければと思います。政府ではグリーン成長戦略におきまして、2030年までに10ギガワットの案件形成、2030年エネルギーミックス達成のために5.7ギガワットの導入といった具体の政府目標が示されてございます。また、世界情勢を受けまして、エネルギーの安定供給の確保の観点からも洋上風力発電の導入促進が求められている状況にございます。

こうした中で、再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定ですとか、洋上風力発電設備の建設維持管理に必要となる基地港湾の整備を進めているところでございます。図の青い太字の部分、今年1月に公募を既に開始してございますが、青森県沖日本海の南側の事業において利用を想定する港湾が青森港となつてございまして、同様に山形県遊佐町沖の事業において利用を想定する港湾が酒田港となつてございます。いずれも今回の審議案件となつてございます。

2ページに基地港湾制度の概要をお示ししてございます。もう御案内だと思いますけれども、国土交通大臣が左下側に示しております基準を踏まえまして洋上風力発電設備の設置、維持管理に利用される埠頭を有する港湾、これを基地港湾という形で指定をし、発電事業者がこの埠頭を長期間、最大30年間貸し付ける制度となつてございます。これまでに能代、秋田、鹿島、北九州、新潟の5港を指定してございます。

3ページに、基地港湾に求められる機能をまとめてございます。大型化する洋上風力発電設備の部材の輸送あるいは建設のために基地港湾が求められるということですが、その機能としては幾つかございます。特に重要な要素は2点ございます。一つは、洋上風力発電の部材輸送に使用される大型貨物船が着岸可能な岸壁を有すること。もう1点は、部材のプレアセンブリに対応するために岸壁の地耐力が強化されていることでございます。左側は、洋上風力発電設備の部材輸送に使用される貨物船でございますけれども、設備の大型化に伴いまして3万トン級の大型船が投入されている状況にあります。また、右側になりますが、これは秋田港におけるプレアセンブリの状況ですけれども、写真のようにタ

ワーを立てて陸上で組み立てることになりますので、通常の岸壁ですと地耐力は平米当たり3トンから4トンぐらいでございますが、これと比較して約10倍の地耐力が必要となっております。

4ページに洋上風力発電設備の設置の流れをまとめさせていただいておりますけれども、岸壁から部材が輸入されまして、その背後ヤードで保管をされます。岸壁の近傍でタワーのプレアセンブリを行いますけれども、この一連の過程で所要の規模ですとか性能の港湾施設が必要となるということです。その後、プレアセンブリされた部材をSEP船で積み出して海上サイトで建設をすると、こういった流れになっております。

続いて今回御審議いただく個別の港湾について、まず青森港から説明いたします。資料3-2-1を御覧いただければと思います。青森港でございますけれども陸奥湾の最奥部に位置しておりまして、本州と北海道を結ぶフェリー輸送の約4分の1を担う、こういった物資、あるいは旅客輸送における重要な拠点としての役割を果たしてございます。フェリー貨物のほかにエネルギー関連貨物ですとか金属くず、セメントなどを扱っておりまして、青森県の生活産業を支えている港でございます。このほか、風力発電の導入量ですとか風車の設置基数については、青森県が全国の中でも上位を占めるということがございます。こうしたことを背景に、近年では陸上風力の発電設備の部材についても青森港で取り扱われるなど、風力発電の導入という観点でも青森港は重要な役割を担っております。

2ページ目になります。青森港周辺海域での再生可能エネルギーの導入の見通しでございます。令和5年10月に経済産業省と国土交通省が青森県沖日本海南側を再エネ海域利用法に基づく促進区域として指定をしております。今年1月から当該区域の事業者の公募を開始してございます。この海域で想定される出力規模でございますが約600メガワットで、15メガワットの発電設備の40基分を見込んでおります。同区域の公募占用指針におきまして、利用可能な港湾として青森港を提示しております。その他周辺海域におきましても今後、洋上風力発電の導入が見込まれております。青森港周辺において洋上風力発電の導入機運が高まっている状況でございます。

3ページに今回の事業の概要でございます。青森港の油川地区におきまして水深12メートルの岸壁、これに関連した航路、泊地の整備を行うとともに、岸壁背後の地耐力の強化を行います。事業期間といたしましては令和9年度までの4年間、総事業費123億円を見込んでございます。

4ページに事業の効果、主なものを3点示してございます。1つ目は洋上風力発電の導

入促進が図られ、グリーン成長戦略ですとかエネルギーミックスなどで示された洋上風力発電の導入目標の達成に寄与すると考えてございます。

2点目でございます。洋上風力発電設備の建設ですとか関連部材の製造、あるいは運用、維持管理等、各プロセスへの地元企業の参入、あるいは関連企業の立地によりまして地域での洋上風力発電産業の創出ですとか地域経済への波及、雇用創出などの効果が期待されるものでございます。参考といたしまして、先行しております秋田県では地域経済への波及効果等が既に発現をしております。例えば作業員の輸送船の新造など、こういった新規の投資が行われている状況でございます。

3点目になりますけれども、洋上風力発電設備の陸上での組立て、効率的な作業船への積み込みですとか、洋上風力発電設備の設置が可能となりますので、これに伴ってCO₂あるいはNO_xの排出量の削減が見込まれるというものでございます。

5ページに費用便益分析の概要をお示ししてございます。今回の事業で便益として計上している効果は3つございますけれども、1点目が、岸壁を整備することで大型船を用いた海上輸送が可能となり、1回当たりの輸送でより多くの部材の輸送が可能となります。これによりまして年間2.4億円の輸送コスト削減が見込まれるというものです。2点目は、地耐力の強化によりましてプレアッセンブリが可能となりますので、SEP船に発電部材をより多く積み込むことができます。これに伴って洋上風力発電設備の設置箇所との輸送回数が減少いたしますので、これで年間19.9億円となっております。3点目、同様に地耐力強化によってプレアッセンブリが可能となるということで、洋上のサイトの設置箇所、こちらの発電設備の積み下ろしにかかる日数が大幅に短縮をいたします。これによりまして年間107億円の荷役コストの削減が見込まれるということでございます。

6ページに費用便益分析の結果の概要をまとめさせていただいております。計算期間といたしましては、令和6年度から建設期間プラス30年ということで、これは1事業者分の貸付期間をまず評価期間と設定させていただいております。昨年度、新潟港でも御審議いただいた際も同じでございますけれども、促進区域の指定海域のみ、便益で今回は計上させていただいております。区域指定まだされていないところ、すなわち、これは協議が整っていない海域を含めてしまいますと、地元の関係者から予断をもって判断していると誤解を与える可能性がございますので、2海域目以降につきましては指定以降に評価に反映させていきたいと考えているところでございます。便益と費用をまとめますと総便益が202億円、総費用が102億円ということでB/Cは2.0となっております。社会的

割引率2%の場合が2.1、1%の場合が2.2となっております。

続いて、酒田港についても同じようなプロジェクトでございますので、併せて説明させていただきます。資料3-3-1を御覧いただければと思います。酒田港のまず概要でございますが、最上川の河口に位置する山形県唯一の重要港湾となっております、北前船による交易で繁栄し、山形県の重要な物流拠点となっております。エネルギー関連貨物を中心といたしまして外貿定期航路の就航ですとか、リサイクルポートの指定を契機として関連企業の進出、あるいは再生可能エネルギーの発電施設などの立地が進んでいる状況でございます。

2ページに、酒田港周辺海域での再生可能エネルギーの導入の見通しをまとめております。こちらは青森港と同様に令和5年10月に山形県遊佐町沖を促進区域として指定しております、今年の1月から事業者の公募を開始してございます。出力規模は450メガワットで、15メガワットの発電設備30基分を見込んでおります。公募占用指針におきまして、利用可能な港湾としてこちらの酒田港を提示してございます。そのほか、周辺海域におきましても今後、洋上風力発電の導入が促進される見込みでありますので、こちらでの基地港整備を進めていきたいということでございます。

3ページに事業の概要をお示ししてございます。酒田港の外港地区におきまして水深12メートルの岸壁、航路、泊地と防波堤等の整備を行うということで、事業期間といたしましては令和9年度までの4年間で総事業費122億円を見込んでございます。事業の効果につきましては、青森港で見込まれる効果と同様の効果が発現されることを想定してございます。

5ページに費用便益分析の概要でございますが、こちらにも基本的な内容は青森港と同様でございます。1つ目の船舶の大型化による海上輸送コスト削減につきましては年間で1.8億円、2つ目の海上輸送の効率化で年間12.3億円、3つ目の荷役作業の効率化で年間約80億円ということでございます。

6ページに、その結果の概要をまとめさせていただいております。表の右側になりますが総便益が147億円、総費用が110億円ということでB/Cは1.5となっております。同様に割引率2%の場合、それから1%の場合もともに1.6という結果になってございます。

一連の説明は、以上でございます。よろしくお願いたします。

【部会長】 御意見、御質問をよろしくお願いたします。

【委員】 はい、御説明ありがとうございました。この事業は少なくとも促進区域と決まっているところだけを対象に、便益が計算されているという話ですが、便益が発生する期間は実は3年だけですね。計算期間が30年と言っているけれども、最初の3年だけ便益が出て、あと全部ゼロという計算をしているという理解でよろしいですか。

【事務局】 基本的にもう便益のほとんどが最初の建設期間で発現する形になっておりますので。

【委員】 なるほど。建設期間中のみに便益が発生するということで、分かりました。30年間ということで、整備された土地がその後何かに活用されるというのがこの評価では見えてこないのですが、ただの更地になるのでしょうか。もし維持管理して何かに使えたりするのか、ちょっとどういう想定でいらっしゃるのか、教えていただけるとありがたいと思いました。

【事務局】 ありがとうございます。この事業は、まず基本的には洋上風力発電設備の導入を進めるために、今回はまず評価としては1海域のみを便益には計上しておりますけれども、事業目的としては2海域目、3海域目でもこの基地港湾を使っていただけるように整備してございますので、そういう意味では、まずは洋上風力発電設備の導入に資する目的が第一でございます。その後の何か多目的での利用というのは現時点ではちょっと想定しておりませんので、便益等には、あるいは、その効果の中では記載してございませんけれども、まずは分かっている範囲のものを示しているのが現状でございます。

【委員】 事業の目的からすると、そういう使い方でもいいのかもしれないのですが、国民目線から見れば、建設期間中にしか便益の発生しないものをつくるというのがもったいないなという気がしましたし、残存価値がこの中には計算項目として出てこないのも気になりました。ほかの用途にも何か使えそうな気がしますので、残存価値が発生しそうです。すぐに変更しなければならない類いのものではないのかもしれないのですが、もし整備した土地を将来何かに活用する予定があるのであれば、そういうことも何か少し書き込めばいいのではないのでしょうか。そうすれば、より有効に土地を活用していると国民に説明できるのではないかなという印象を持ちました。

【部会長】 ほかよろしいですか。

【委員】 今の委員からのコメントとも少し関わってくるかもしれないのですが、今後もし青森県沖、日本海の北側や、陸奥湾で洋上風力発電事業が行われるようになった場合に、今回、青森港での整備というのが使われる可能性があるだろうということが、こちら

の資料には書かれているのかなと思います。もし、そういった場合に費用便益を計算するときには、もう既に出来上がっているものをそのまま使う関係上、費用面で抑えられるとか、そういう計算になるのかどうかというのをちょっとお伺いできればと思います。

【事務局】 まず、今回つくった基地港湾が2海域目の事業者さんに使ってもらう場合に、どういう形で事業評価に反映するかですけれども、今回のこの事業は事業期間4年間ですので、恐らくこのままいきますと再評価というのが5年に1回ですので、再評価を迎える前にこのプロジェクトは終わってしまいますが、事業完了後に事後評価を行います。完了後5年後には行うこととなりますが、その時点で2海域目の事業者さんが利用されているということになれば、2海域目の建設時に効率化された便益も用いて、このプロジェクトの効果は評価しようと考えてございます。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【委員】 御説明いただきましてありがとうございます。私、第1ラウンドの秋田県の促進区域の地域協議会のメンバーとして、この青森県、そして山形県の酒田港、この取組にも大変関心を持っております。4ページの洋上風力発電産業の育成なのですが、これは秋田県の地域産業への波及事例ということで、第1ラウンドの秋田県の事例を参考とされておりますが、青森県と、そして山形県においても地域産業の育成で洋上風力関連の産業として、かなり地元の企業を巻き込む可能性は高いのでしょうか。ちょっとこの辺り教えていただきたいと思います。

【事務局】 現在、青森県それから山形県両方の海域の事業者の公募を行っております。この公募占用指針の中に地域経済の波及効果という項目もございます。参加している事業者から、どういった地域経済に貢献できるかというものをきちんと提案をしていただいて、それを点数で評価するということとなりますので、今回これまで秋田で見られたような地域経済の波及効果というものが青森でも期待できると考えています。

【委員】 山形県においてもですね。

【事務局】 はい。山形県においても同様でございます。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【部会長】 いろいろ御意見ありがとうございます。費用便益分析の方法論を作ったときは、洋上風力発電を我が国で導入していくと、それを推進する意図で出来上がっています。当時、CO₂削減の便益の数値、原単位が全然安定しておりませんでした。それから、事業のスコープをどうするかということで随分悩んだいきさつがありました。洋上風力の

基地港湾の整備便益は、輸入材の輸送の効率化を軸に考えている。その当時の状況を考えれば、それもやむなしと言わざるを得なかった。契約が終われば洋上風力発電所は撤去される。そういう大前提のもとで便益計算の方法が組み立てられている。新しい方法論ができるかと言っても、なかなかまだ難しいところはあるように思います。

いま、カーボンニュートラルポートと銘打って港湾局が政策を展開していこうとしている。洋上風力だけではなく、これからカーボンニュートラルに関わる案件が出てくるでしょう。本日の事業案件においても二酸化炭素の排出量削減が整備効果として記載されているけれど、便益計算には入れてない。二酸化炭素削減の便益評価に関して方法論をつくれるかどうか、安定した数値が出るかどうか、不確実な点がいろいろあるけれども、検討はしていかなければいけませんね。

【委員】 僕もそんな気がしました。

【部会長】 という思いを強く持ちました。うまくいくかどうかは分かりませんが、検討していく意義は十分あると思います。

時間が押しておりますけれども、その次、四日市港の海岸直轄海岸保全施設整備事業についてお願いします。

【事務局】 四日市港海岸直轄海岸保全施設整備事業につきまして説明いたします。資料の4-1を御覧ください。まず、1ページ目でございます。四日市港海岸は三重県内最大の人口を有する四日市市を控えて今般、事業化を考えております、こちらの石原地区、塩浜地区には、行政施設や消防署などの救援、復旧を担う地域中枢機能が所在するとともに国道、JR、近鉄などの交通機関が位置しています。また、四日市石油化学コンビナートが立地し、伊勢湾内の原油処理能力の約5割、日本全体の約8%を担う重要な地域であり、背後には住宅地も密集しています。

2ページ目です。次に、この地域の課題になります。南海トラフ地震の発生、こちらが懸念されておりました、今後30年以内に発生する確率は70から80%とされております。

続けて3ページ目でございます。こちらも課題でございます。当該地域ですけれども、既設の海岸保全施設がございます。海岸保全施設は、こちらの図に示しますように水際線の護岸や、少しそこから陸側に設置される擁壁など、いわゆる防潮壁のことになります。これが整備されたのが昭和30年代で古い設計でございまして、地震発生時に施設の直下で液状化が発生し、施設が倒壊して津波防護機能が損なわれることが懸念されております。

4 ページ目でございます。以上、申し上げましたような課題認識から、本事業は海岸保全施設の耐震改良とかさ上げを実施することによりまして、発生確率の高いレベル1津波や当該地域の過去最大の高潮である伊勢湾台風クラスの高潮、こちらから背後地域の生命、財産を防護することを目的としております。総事業費は250億円、事業期間は令和6年度から17年度を予定しております。

5 ページ目です。海岸法におきましては国土の保全上、特に重要なものであって、工事の規模が著しく大きく、また、高度な技術を必要とする場合に、国が直轄事業として実施することができることが規定されております。今回、直轄事業としての実施を考えております区間の海岸保全施設は石油化学コンビナートが立地し、伊勢湾内の原油処理能力約5割を担っている地域などを浸水から防護するものでございまして、国土保全上、特に重要なものであります。さらにこの地域は、危険物貯蔵タンクや架空、埋設の配管が近接する狭隘な場所であることから、一般的な工法での施工が困難であります。したがって、高度な技術を要する大規模なプロジェクトとして直轄事業で実施すると考えております。

なお、石原地区、塩浜地区に隣接する別の地区においては、そのような施工上の制約が少なく一般的な工法により施工可能であり、海岸管理者である四日市港管理組合の事業として実施することとしております。

続きまして、6 ページ目になります。本事業の費用便益分析における便益の考え方になります。海岸事業の費用便益分析指針に基づきまして、家屋などの一般資産の浸水防護便益、道路などの公共土木施設の浸水防護便益、電気、ガス、水道など公益事業の浸水防護便益、これら3つを定量的に計上することとなっております。

7 ページ目です。これらの浸水防護便益についての考え方として、WithoutとWithでどのような設定をしているかについての説明になります。Withoutの場合は海岸保全施設が地震により倒壊し、その後、襲来するレベル1津波により背後地に浸水が発生します。数値シミュレーションの結果では、767ヘクタールが浸水すると予測されております。これに対しましてWith、整備後の場合は耐震改良を行うことにより地震が発生しても施設が倒壊せず、後に襲来するレベル1津波で浸水被害が発生しない状況になります。

8 ページ目です。これらの考え方による便益の計算結果を含めまして、費用便益分析結果の全体概要を示しております。計算条件につきましては左上にお示ししておりますとおり、事業期間12年間、評価期間は50年間、評価基準年度は令和5年度で、社会的割引

率が4%といております。便益と費用については右の表のとおりでありまして、現在価値化後の総便益が647億円、総費用が187億円であります。左下、4)のとおり、B/Cは3.5となります。また、社会的割引率が2%の場合、1%の場合、それぞれについても計算しておりまして下に参考値として示しております4.6及び5.3という数値になります。

加えまして、感度分析として資産、建設費、建設期間、それぞれがプラスマイナス10%変動した場合についても検討しておりまして、最も小さいものでもB/Cが3.1ということになっております。

9ページ目です。効果のうち、先ほど定量的な効果をお示ししておりましたが、貨幣換算が困難なものについてです。いずれも津波浸水の防護の結果として見込まれる効果として、①から⑤を掲載しております。まず、①人的被害の軽減と住民の不安の軽減の効果、②企業活動の継続によるサプライチェーン維持の効果、③市役所や消防署などの救援、復旧拠点機能が維持されることや国道、鉄道の機能が維持される効果、④浸水に伴う漂流物によりタンク等が損傷して発生する危険物への引火等、2次被害のリスク低減効果、⑤最大クラスの津波、いわゆるレベル2津波に対する減災効果、これらが期待できると考えてございます。

最後10ページ目ですけれども、特に最大クラスのレベル2津波に対する減災効果についてです。本事業におきましては、右に示しております鋼管杭基礎構造を採用することによりまして、津波の衝撃の作用や越流の発生があっても従前の構造のように施設が倒壊せず、粘り強く機能を発揮することが可能となりまして、レベル2津波による浸水面積の低減や浸水開始時間の遅延が効果として期待できるものとなります。

説明は以上でございます。

【部会長】 それでは質問、御意見いただきたいと思いますが、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。2つあります。1つ目は7ページ目で、浸水想定図が出てきます。素人考えなので間違っていたら御指摘いただきたいのですが、整備後は、全く浸水なしになるというのに違和感があります。特に今回、直轄事業はどちらかといえば北側を守るように整備されていますが、四日市の地形や震源を考えると南側から津波が来そうです。南側の直轄事業対象区間以外のところからこの地域に容易に津波が入ってきそうな気がします。整備後の浸水想定はきちんとシミュレーションしたのかというのが質問の1つ目です。

2つ目は、このエリアにはガスや電力の施設があるのでしょうか。公益事業等の浸水防護便益というのがそれに当たりそうですが、便益がとても小さい値になっています。ひとたび電気や水道などがとまると、今回の能登半島の地震でもそうでしたが、ものすごくインパクトが大きい気がします。マニュアルの設定上、そうなっているから仕方ないのかもしれないのですが、少し違和感があるぐらい、ほかの便益に比べると小さくなっている印象です。このエリアで被害は大きくなさそうだとしたことなのか、何か少し事情を教えてくださいいただけるとありがたいと思いました。

【事務局】 ありがとうございます。まず1点目ですけれども、7ページ目の浸水想定
の整備後ですけれども、まず、これらの浸水想定につきましては、この事業で整備する箇所と連続する形で存在する施設としまして、ほかの港湾、海岸の事業以外で行う河川の堤防の整備とか、そういうものも別途存在することになります。ただし、この事業の効果をここでは確認するために、ほかの事業による整備というものは完了していると仮定して浸水シミュレーションをまず行っております。その条件で整備する前の地形条件というか、今回整備する部分の耐震改良が行われていなくて津波が浸水する条件でシミュレーションしたものが左側のW i t h o u tの図になります。

御指摘の右側、浸水想定、浸水なしとなっている部分ですけれども、こちらについてはレベル1の津波及びそれを発生させる地震、それらが作用しても施設が崩れないように今後設計をして整備をしていく前提で私ども、事業を行ってまいりますので、それが終わったときには浸水しなくなっているということで、それを表現したものとなっております。それがまず1点目でございます。

2点目の公益事業についての値なのですけれども、こちらにつきましては電気、ガス、水道などの施設の被害を計上する形で考え方としてはとっております。計上の仕方としては、費用便益分析指針に基づいて率計算で計上することになっております。具体的には一般資産の100分の1の数値を計上することになっておりまして、その値で計上しておりますので御指摘のとおり、ちょっと小さいというような印象になっているのかなと考えております。

また、事業がストップした場合、電気が来なくなったとか、そういうことによってその後生じる不経済ですとか、そういった部分の便益までについては、この事業の中では計上していない状況です。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。後者はおそらく治水マニュアルに書かれてあるとおりに計算したのだと思われますので、施設の資産価値だけで便益を計算しているのだと予想しますが、港湾地区にある重要なエネルギー関連施設が被害を受けることはかなり広域に影響を与えそうなので、河川のやり方をそのまま使うのはどうなのかなというような印象を持ちました。これはもちろんマニュアルの話なので、この事業に限った問題ではないと思います。

1つ目については、私はまだよく分かっていないのですが、今のお話だと横に河川があるのですね。少し見づらいなのですが、川の治水対策が行われている前提でW i t h W i t h o u tも条件設定しているという理解でよろしいですか。

【事務局】 はい。

【委員】 なるほど。それがあから、直轄事業対象区間は限られているけれども、川のところはもう堤防ができていて、津波が来てもこちらから津波が入ってくることはないということで、一応被害はゼロになるという仮定を置いておられるということですね。

【事務局】 はい。

【委員】 承知しました。ありがとうございます。

【部会長】 他は、いかがですか。よろしいですか。実際は、災害が一番弱いところをついてくるので、縦割りではいけないのだけれども、この事業に関してはこういう想定でということですね。

【委員】 分かりました。

【部会長】 全ての事業についての一通り御意見、御質問をいただきましたけれども、よろしいですか。マニュアルはちょっといろいろ御指摘いただいて、いろいろあることが分かりましたけれども。

【委員】 すみません、いろいろ指摘しまして。

【部会長】 この事業に関してはきちっと現行のマニュアルに沿ってやられているのだと、そういうことで、答申案について一括してお諮りしますけれどもよろしいですか。

答申、茨城港常陸那珂港区中央ふ頭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、徳島小松島港赤石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、中城港湾新港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、青森港油川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、酒田港外港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。

以上のおりでもよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。御異議がないようですので、答申案のおりとさせていただきます。

以上で本日の議事は終了しましたので、事務局に進行をお返しいたします。

【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 —