

交通政策審議会港湾分科会 第5回事業評価部会

平成25年4月24日

【事務局】 皆様、おはようございます。ただいまより、交通政策審議会港湾分科会第5回事業評価部会を開催いたしたいと思っております。

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

本日は、平成25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等につきまして、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、おおむね1時間ほどを見込んでおります。

資料の確認をさせていただきたいと思っております。お手元に議事次第、それから事業評価部会委員名簿、配席図、資料1、資料2-1、それから資料2-2、資料3-1-1から3-3-2、それから最後に、参考資料として参考資料1、参考資料2をつけてございます。不足などございましたら、お申しつけください。

次に、委員の選任、再任、部会長選出についてご報告でございます。委員の改選につきましては、7名の方に引き続き事業評価部会の委員としてご就任いただくことになりました。どうもありがとうございます。また、部会長につきましては、委員に引き続きお願いすることとなりました。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、部会の開催に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶申し上げます。よろしくお願い致します。

【港湾局長】 おはようございます。お忙しい中、第5回の事業評価部会にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。第4回が昨年1月でございますので、そういう意味で、1年ぶりでございますけれども、今回は、平成25年度予算に向けました新規事業採択時評価手続に着手ということでございます。私ども港湾局関係では、小名浜港、京浜港、阪神港の3事業が対象となっております。この3事業でございますが、我が国の国際競争力の強化に資する基幹的な交通インフラである国際コンテナ戦略港湾の機能強化、あるいは、資源、エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた、効率的海上輸送ネットワークの形成に当たり、いずれも大変重要な事業だと考えております。今日お

集まりいただきました委員の皆様の見解をいただきまして、忌憚のない議論を通じて、この新規採択時評価につきましてご審議いただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

【事務局】 議事に入ります前に、委員の出席状況を確認いたします。本日は、委員7名中4名の皆様のご出席でございます。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4名に達しております。

それでは、本日、予定しております議事に入ります。

【部会長】 それでは、早速議事に入らせていただきたいと思ひます。

本日は、先ほどご紹介がございましたように、平成25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案件3件でございます。ご審議をよろしくお願したいと思ひます。事務局からご説明をよろしくお願いたします。

【事務局】 ご説明申し上げます。よろしくお願いたします。

それでは、審議に先立ちまして、若干予算の前提につきましてご説明申し上げます。資料の1です。一番上にありますのが、今年の2月26日に成立しました補正予算でございます。港湾整備事業費で国費で567億円。その中で、港湾整備事業の左の箱の中の2つ目、「成長による富の創出」というところの「コンテナ戦略港湾の機能強化」とございすが、これで国費194億円という金額を計上してございす。

2枚目が25年度の当初予算ということで、これにつきましては、政権交代がありましたこともあって、通常であれば夏に概算要求するものが、今年の1月に要求が差しかえになりまして、それで1月末に閣議決定され、そしてつい先ごろ、4月16日に衆議院を通過、今、参議院で審議中の予算ということになります。港湾整備事業費、一番上の箱の左手でございますが、通常枠で1,696億円ということでありす。その中でも力点を置きます重点事項の中で、中段右手の箱の中にあります「コンテナ基幹航路の維持・拡大」ということで、予算としては書いていませんが、384億円を計上してございす。これは、24年度補正予算とこの当初予算を合わせますと、通年の1.3倍規模の港湾事業費ということで、これからこの予算が成立し次第、一斉に整備を進めてまいることとなります。その中でも国際コンテナに関しましては、15カ月予算で、総額578億円の国費になります。これは、昨年と比べて1.7倍の規模でございす。そういうことで、非常に力点を置いて進めていきたいということになります。

予算のこの柱立てにありますとおり、「復興・防災対策」、「成長による富の創出」、「暮ら

しの安心・地域活性化」という、この3本柱が政府全体としての重点3分野でございますが、ここを進めていくわけでありますが、特に笹子トンネルの事故以降、老朽化対策予算の緊急的なニーズといったものが増えていることもありまして、相対的に新規事業への着手が窮屈になりました。そういうこともありまして、絞りに絞って、新規事業採択案件としては、本日ご審議いただく3件になったということになります。

資料2のほうに、本日審議いただく3件が選ばれました経緯を大まかに書いてあります。必要性・緊急性が高いこと、それと、先ほどから申しましたコンテナ戦略港湾なり地域を支えるインフラということでの政策整合性が高いこと、それと、関係者との調整状況等を踏まえまして、本日の3件を選定したということでございます。

それでは、第1点目の議題にあります小名浜港につきまして、資料3に基づいて内容をご説明申し上げます。

1ページ目でございます。写真にございますとおり、小名浜港は福島県の港です。世界の輸送船の大型化を受けまして、石炭を10万トンから20万トン程度積める、いわゆるケープサイズという非常に大きな石炭船が入港できるようにしたいということで、この福島小名浜港を国内の石炭ハブ港として機能できるようにすることで、石炭火力発電所向けのエネルギー源の安定調達を目指すというプロジェクトでございます。

現況、写真に、青囲みで6号埠頭、7号埠頭という、これは、6号埠頭は14メートル岸壁が1バース、7号埠頭は13メートル岸壁が2バース、この辺が、今現在、小名浜港で石炭を取り扱っているターミナルになります。その沖側に、黄色くなっていますが、沖合人工島をつくりまして、ここを橋で渡すんですが、この人工島に、岸壁を新たにつくる計画です。今回、水深18メートルの岸壁と、それに至る航路・泊地を整備します。

実はこの部分に関しましては、14メートル水深の岸壁ということで、既に平成20年に事業採択されておりますが、その部分についてはまだ現地工事に入っていない状況になっています。そこについて、近年の石炭船の大型化を踏まえまして、岸壁水深を14メートルの整備から18メートルの整備に変えるといった内容になります。トータル総事業費としては580億円ですが、今回、14メートルを18メートルに岸壁水深を変更したということに伴う追加投資額としましては、227億円ということでございます。平成30年までの事業期間ということで考えております。

2ページ目です。福島県の沿岸でございますが、非常に多くの石炭火力発電所や石炭利用企業が立地してございます。左の図のとおりであります。ちなみに、小名浜周辺の火力

発電所の発電量の約8割は首都圏向けということで聞いております。下から2つ目の赤丸ですが、東京電力広野火力発電所でございますが、ここは新しい発電機がもう既にできていまして、第6号機になりますけど、今年の年末には運転を開始するということになっていきます。

小名浜におけます石炭の取扱量の棒グラフがその右にあります。東北・北関東地域の一般炭の取扱量の3割に当たります610万トン程度を安定的に扱っているところです。輸入が青で、赤につきましては、一旦小名浜港で輸入したものを、先ほど申しました広野火力発電所向けに二次輸送する、移出扱いになります。

表にございますとおり、小名浜港は、一般炭の輸入量としましては我が国で第6番目の地位になりますが、上位5港につきましては、全て石炭火力発電所の専用岸壁で扱っているということからしますと、公共岸壁を経由して一般炭を入れている港としては、我が国で最大でございます。

3ページ目であります。今、小名浜港が抱えている課題の説明です。1つ目は、大型輸送船の喫水調整を余儀なくされている。要するに水深が足りないということです。石炭輸送においては、今、パナマックス級のサイズということで、積み荷量からすると、6万トンから8万トン程度を超えるようなサイズが主流になっています。また、10万トンを超える、ケープサイズというさらに大きいサイズの船がこの20年間で、投入隻数としては5倍に増えています。それに伴いまして、バルク貨物船の中で、紫色、10万トンを超えるケープサイズを超える船の船腹量というのが、この10年で3割から4割のシェアに拡大しています。要するに、大型船でコスト安で輸送するということが、主流になっているということでもあります。

そういう動向に呼応しまして、石炭の積み出し港であるオーストラリアとインドネシアなどでは、おおむね18メートルを超えるような規模で岸壁が整備されており、韓国などの輸入国においても大水深の岸壁を備えているということです。

一方で、我が国の小名浜港の場合は、冒頭の写真にもありましたとおり、最大水深14メートルということでありますので、どうしても、大型船舶が入る場合には積み荷を調整して、減載して入らざるを得ないという不利なものがございます。パナマックスが2割ぐらい減載して入るということで、満載で入るときに比べて、年間で10億円程度の損失だというふうなことが言われてございます。

4ページ目で、課題のその2でございます。岸壁の延長がそもそも不足しているという

状況であります。この棒グラフは、水深13メートルを有している小名浜の岸壁における滞船の状況を示したグラフです。例えば2010年でありますと、第7号埠頭に石炭船が年間81隻入っていますが、そのうちの55隻が滞船をしています。その55隻の滞船の延べ日数は230日ということで、沖の方で1隻当たり平均4.2日程度、結局、岸壁が足らずに入港待ちするというところであります。

その次の下ですが、小名浜港の石炭用の岸壁が耐震強化に未対応ということですが。石炭は火力発電の燃料であり、大規模地震時でも非常にニーズが高いということで、常に安定供給される必要があると思いますが、小名浜港の石炭輸入岸壁で耐震強化されたものは、今のところ皆無ということでございます。

以上のような課題を解決するために計画したのが今回のプロジェクトです。5ページ目が計画段階評価ということで、この案1というのが今回のプロジェクトで、案2が代替案であります。代替案は、それなりの延長が確保されている第7号岸壁が水深13メートルですが、これを必要水深18メートルに改良するという案になっています。しかし結局、この代替案ですと、先ほど言いましたが、岸壁の延長自体が足りないということの解決にはつながらないということなので、水深は確保できても滞船自体が減らないということになります。さらに、今現在、非常に使われている岸壁を、改良工事で使ってしまうということ、その切り回しもなかなか難しいということ、さらに、コストについても高いということなので、今回提案しているプロジェクトが最適だろうという判断をしております。

6ページ目は、そういうような経緯で、港湾計画のほうについても、昨年の7月の港湾計画の一部変更で、大水深化という計画が位置づけられているという状況を示しました。

7ページ目から、当事業の費用便益分析に入ります。まず貨物量の設定でございます。現況の607万トンに加えまして、今後、冒頭に申しました東京電力の広野火力発電所の発電機が運転開始されるということで、輸入が125万トン、輸出も125万トンで、合計で250万トンが現況に追加されるということで、将来の石炭の貨物量としましては、857万トンというふうに見込みます。一方、小名浜で、大型船で入ってきて、大体半分石炭をおろして、その後、輸送船の喫水を上げて、それで、表にございますが相馬、酒田、能代、原町、茨城、この位置関係は8ページをちょっと見ていただくとわかるんですが、こういったところいわゆる2港寄りということで、喫水を上げて、そういった近隣港に石炭を配送するという連携を考えてございますが、これらの連携港に配分する分が229万トンということであります。ちなみに、この連携港ですと、小名浜で石炭を半分おろす

と船底が上がりますので、その船が上がった状態であれば、入れる港の設備というのは全て整っております。追加の投資は、連携港側についてはないということになります。この貨物量の推計の中で、ケープサイズ級、あるいはポストパナマックス級という船で輸送される、この東港で扱う268万トンと連携港に配る229万トンの合計497万トンを便益計算に使うという設定で、後の計算に入ります。

8ページ目でございます。便益の貨幣換算であります。まず、Withケースなんです、小名浜の18メートル岸壁を有する東港に、最大級のケープサイズ級の船、12万トンの船が満載で年間約19隻、もう少し小ぶりの、8万8,000トン級のポストパナマックス船が年間32隻入港すると見込んでおります。それらの船が、満載で積んできたものの半分を小名浜でおろして、半分積んだまま次の連携港のほうに回るとというのがWithケースであります。一方でWithoutのケースですが、小名浜では、先ほどの貨物量設定で、輸入が125万トン増えるという設定をもととしてございましたが、それを2割減載したパナマックス級の船で輸入するということになります。7万8,000トンのパナマックス船が2割減載して入るということなので、125万トンの増分に対しましては、年間約21隻の追加輸入を担うということになります。施設が現況のままですから、1隻当たり4.3日の滞船ということでありましたから、既に年間230日滞船している状況に、さらに窮屈に船が追加で入ってくるということなので、全体として、延べ滞船日数として325日になるだろうという考え方でございます。さらに、連携先になります能代、酒田、相馬、原町、茨城、こういったところについては、従来、小名浜と連携することなく、相手港から直接パナマックス船が減載した形で必要量を輸入するというのがWithoutケースになります。このWithとWithoutの比較をします。小名浜で輸送船が大型船化するというスケールメリットが発揮されます。連携各港についても、今、相手国と1対1で輸入するよりも、小名浜から部分的に2港寄りでもコスト安、スケールメリットを発揮した形で輸入がなされるということで、大型化の便益、船の大型化で海上コストが安くなるという便益が年間49.7億円ということで見込んでおります。

2つ目が、新規ターミナルの整備で滞船が一応解消されると。年間325日にわたる滞船がなくなるということで、その解消便益ということで12.1億円ということになります。ちなみに、ここで鍵括弧で書いてありますのは、追加投資の分に対する便益ということで表現しています。

さらに9ページ目で、小名浜港の当該岸壁を耐震強化するというので、仮に大規模地

震が発生した場合は、全量を千葉港からの二次輸送に頼らざるを得ないというWithoutケースと比較しまして、地震発生確率を掛けて、年間0.7億円の震災時の輸送コストが削減されるということになります。

これら、今述べました全体の費用とコストを比較しまして、B/Cは1.8と。追加投資分のみ228億円をコストと見込んだ場合は、3.1という計算になります。

さらに、10ページで、そのほかの費用換算が困難だった効果につきましてざっと述べますと、大型船が入港できるようになるということで、今まで石炭の調達先がオーストラリアやインドネシアに限られていましたが、足が伸びるという意味で、南アフリカだとか南米からの輸入も可能になります。調達先が多様化することで、価格交渉力が増すという意味では、さらなる石炭の価格低減が見込まれるのではないかと、思われます。さらに、地域経済につきましても、安定安価な石炭の調達をきっかけに、雇用創出、税収増、こういった効果も期待されますし、さらに、船舶自体が非常に効率的に動くので、環境に配慮されるという効果が見込まれると思っております。

資料の説明は以上ですが、参考資料の2に各港湾管理者さんに意見照会しました結果、港湾管理者福島県さんからも、ぜひプロジェクトを進めてくださいということで回答をいただいております。被災地の復興、原発がこういう状況の中でのプロジェクトということで、私どもとしましてもぜひ進めるべきだと判断しております。

以上であります。

【部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました小名浜港の国際物流ターミナル整備事業と関連しまして、ご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。

【委員】 一番最後のほうの地震のときの便益を計算してありますね。今回の東日本では、ここは被災はなかったんですか。

【事務局】 被災はございまして、すぐには使えない状況でした。

【委員】 それで、この火力発電はもう完全にとまっていたんですか。

【事務局】 千葉港で出光さんの専用岸壁がありまして、そちらから輸送したということで聞いています。これも、実績としては、千葉から緊急的な調達ができましたので、それは震災時の便益算定の代替港ということで設定しました。

【委員】 なるほど。バックデータがあったわけですね、たまたま。幸か不幸かということですね。わかりました。

もう一つ、先ほど小名浜港以外の連携港は、今までは1対1で船が直接来ていたとおっしゃいましたね。この場合に、小名浜港から、こういう連携港以外の、この場合の広野とかの火力発電所がありますね。ここの岸壁に直接つけるというようなことが、素人としては考えると思うんですけど、そういうことよりも、こうやって大きな船で集約的に大きな港に入れて分配したほうがコストが安くなると、こういう政策ですか、これは。

【事務局】　　そうです。連携によって、全体的な物流コストを下げようということで、そういう発想で国際バルク戦略港湾の選定というのを進めた中の1港が、小名浜になります。ちなみに、広野火力発電所については、専用岸壁として水深10メートルの岸壁を備えていまして、そこを深くすればいいじゃないかという議論があるかもしれませんが、海底が岩盤で、仮に深くするとものすごいコストがかかるということで、もう10メートルで打ち止めなんだそうです。そうしますと、小名浜から小型船に積みかえて持っていったほうがコスト安ということで、そういう輸送が広野火力についてはなされていますし、ほかの能代、酒田については、大体13メートルないし14メートルぐらいの岸壁を備えています。

【委員】　　そんな深いのがあるんですか、ちゃんと。

【事務局】　　その程度であってもパナマックス船の減載でしか入れないということですので、それよりも、ケープサイズなりポストパナマックス船という大型の船が減載して入ったほうが、全体としてのコストは安くなるということです。

【委員】　　広野火力は、この小名浜に立地させたほうがよかったんじゃないですか。今から考えたら、そういう集中的な立地……、今から、また火力発電は重要ですよ。

【事務局】　　結果論からすると、そうだったかもしれません。

【委員】　　東北なんか、ご存じのとおり今ピンチですから、集中的に火力発電所を、こういう大きなタンカーが入るような港に集中させたほうがいいということですか。

【事務局】　　いろんな側面があると思うんですけど、新規立地の場合ではそういうことも一案かと思えます、新規立地の場合では。

【委員】　　もともと、今回はまたこの三陸地方は、震災の結果として7メートルの防波堤をつくって、背後地に誰も住まわせないようにしますから、がらがらに空いているんですから、そういうところに火力発電が欲しいんですけどね。ただ、こういうような非常に大きなバルク船が来ないと、やっぱり採算が合わないというような状況ですと、結構、港の施設は厳しいですね、これは。そういうことですね、火力発電の重要なことは。わかり

ました。

【部会長】 ほかにご質問ございませんでしょうか。

【委員】 じゃあ、1点だけちょっと確認させていただくと、この後出てくるようなコンテナのほうだと、岸壁だけじゃなくて、その背後のヤードの大きさであるとか、その接続する道路の問題とか、そこがネックになることもあったりしますよね。今回の小名浜のケースの場合には、岸壁に加えてこの荷役施設とか、あるいはそこから各地に運ぶための施設であるとか、その辺の状況はどんな感じになっているのでしょうか。

【事務局】 今回、開発しますのは、1ページの写真のとおり、非常に広大な沖合埋立地に立地させるという意味で、埋立地自体、首都圏の残土なり、あるいはしゅんせつした土砂を入れることで、岸壁の整備に合わせて造成していきますが、ここに広大な石炭保管ヤードを準備します。背後の道路に関しましては、この周辺の需要自体はそれほど変わらないだろうということで、現状の交通ネットワークで大丈夫だろうと見込んでいますし、基本的にはここからの二次輸送なり2港寄りでの海上での配送ということであれば、陸上のほうにそれほど負荷をかけることにはならないものと考えられます。ただ、2港寄りする際に、この小名浜で停泊する船が荷役に時間がかかり過ぎますと、次の港が困ってしまいますので、その意味で、荷役機械については、非常に効率のいい、スピーディーな荷役ができるものを導入しようということで、それはコストに計上してございます。

【委員】 その石炭を置く場所のことは何と云うんだか知らないけど、それは費用の中に入っているわけですね。

【事務局】 入っています。野積場は別プロジェクト扱いで、埋立地造成プロジェクトという形で別のプロジェクトになっております。

【委員】 それは県の仕事？正確に言えば、そういうものがセットになって、それで、この目的を達していこうということですね。

【事務局】 はい。もともと沖合の埋立地自体が、震災前から、首都圏の残土を受け入れる廃棄物埋立護岸プロジェクトということで構想されていたものです。

【委員】 そうね。だから、いわば、ここに書いてある事業に加えて、隣接した事業があって、そのメリットは、もちろんこの貨物輸送だけの話じゃなくて、廃棄物を処理することができるというメリットもあったりするんだよ。だから、便益はこれだけじゃなくて、しかし、関連している事業というのもこれだけじゃなくて、という世界ですね。希望を言えば、このレポートとあわせて、参考で、関連している仕事がこのように行われつつ

あるんですよ、あるいは行われようとしているんですよと何かつけておくと、全体性が見えるように思いましたけどね。

以上です。

【委員】 そうですね。

【部会長】 はい、ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

【委員】 じゃあ、簡単に1点だけ。5ページの代替案のところ、案の1、案の2ということで、案の2は7号埠頭を挙げられていますけれども、同じ石炭の埠頭ということで、6号埠頭の可能性はないということによろしいんですかね。

【事務局】 そうですね、6号埠頭ですと、岸壁の延長が280メートルしかなくて、今度構想しています岸壁自体が340メートルですので、延長が足りません。従って、埠頭をさらに前出しというか、埋め立てが必要になると、コスト的に全然合わないだろうということで、代替案として排除されないんですが、一応案の2ということのほう、まだ妥当性があるだろうということで挙げさせてもらっています。

【部会長】 ほかにございせんか。

【部会長】 私のほうから1つ確認しておきたいんですが、2ページによりますと、連携港で、多くの企業が連携して、石炭を購入するという仕組みをつくらないと、これはうまく回らないわけですよ。そのあたりの企業間連携というのは、ちゃんとうまくいくことが約束されているのかどうかですね。バルク戦略港湾の選定にも私、携わりましたので、各企業の方は連携しますという形で宣言されておられましたが、実際の各企業の石炭を利用する時期が微妙にずれていたりして、どこかでストップしながら調節しなければいけない機能が必要になってくると思うんですが、そこらあたりも各企業間で十分連携を図って、このプロジェクトとしてうまくいくように、再度、港湾管理者も含めて注意していただきたいなということで、注文をつけておきたいと思います。

もう1点は、8ページのB/Cの分析概要を見ますと、これは、大型化することによって、トン当たり1,000円近く石炭の輸送コストが下がるわけですね。このメリットを各企業が享受するわけで、それなりの応分の負担があってもいいんじゃないかというふう思うんですが、各連携港の、これは専用埠頭に全部揚げるんですかね。

【事務局】 基本はそうです。

【部会長】 そうすると、2港寄りの港湾等々においては、専用岸壁におけるアンローダーというのはもう自前で整備するということになるわけですか。

【事務局】 これは今も直接輸入しているの、もう既にあるものを使うということです。

【部会長】 ケープサイズ船が対応できるようなアンローダーも、自前で整備されていくということになっているわけですね。

【事務局】 今、パナマックス用に使っているやつを、そのまま使うということです。少し時間はかかるかもしれません。

【部会長】 はい、わかりました。

【事務局】 1点目のほうですが、部会長ご承知のとおり、国際バルク戦略港湾選定の折に、福島県から詳細な計画書が出されておりますが、このたびこの新規プロジェクトに当たりまして、福島県のほうも一生懸命、さらに精緻な計画にして、複数港寄りなり二次輸送を行うということを構想してございます。当該内容につきまして、いろんな港の荷主さんとも調整された内容ということで承っておるところでございますが、今後、連携による輸送路の形成の実現性に向けて、港湾法の改正等もこれからありますし、それに基づいた計画づくりのようなスキームも導入しようと思っておりますので、確実に実現されるような方向で話をしていきたいというふうに思います。

【部会長】 はい。よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかにご質問、ご意見、ないでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、再度、事務局のほうにお願いしておきますが、このプロジェクトが最大の効果を発揮するために、やはり企業連携、港湾管理者間連携というのが大前提になってございますので、それが崩れないように十分注意をしていただくと同時に、そういう仕組みをちゃんと守るように注意をしていただいで、事業を進めていただきたいというふうにお願ひ申し上げたいと思ひます。

特にこれ以上質問がないようでございますので、次の案件に進ませていただきます。次の案件は、京浜港、阪神港、先ほどご説明がございましたように、それぞれ国際コンテナ戦略港湾の機能強化事業でございます。あわせてご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【事務局】 それでは、資料の3-2-1、3-3-1、京浜、阪神、似たような内容でございますので、連続でご説明いたします。

まず3-2-1の1ページでございます。当該地のプロジェクトの写真については2ページ目にあります。まず1つ、京浜港に関しまして、右下の東京港におきまして、中央防

波堤外側埋立地で、写真にありますY1、Y2というコンテナターミナルプロジェクト、これは今年度で概成する予定になっていますが、それに隣接するY3という新たなコンテナターミナルをつくるというプロジェクトと、左上の横浜港南本牧埠頭ですが、これも写真にありますMC3というのが、本年度、概成が見込まれておりまして、これに連続する形でMC4という新たなコンテナターミナルを建設するというところでございます。

1ページ目にございますとおり、総事業費としましては、597億円、平成30年までのプロジェクトということになります。ちなみに水深は、東京港が水深16メートル、横浜港は水深18メートルということで、我が国最大水深のコンテナターミナルになります。

3ページ目で、京浜港の現況をご説明します。日本地図にございますとおり、東日本一円の貨物をこの京浜港で扱っているということで、非常に広い背後圏を持っております。右の表にありますとおり、1週間で200便の定期コンテナ船が入港していて、北米、欧州などの基幹航路についてはうち31便ということになります。貨物量が棒グラフになりますが、2009年のリーマンショックで一旦少し落ちましたが、その後また順調に、もとどおりに回復し、2011年には過去最大の外貿コンテナ取扱量695万TEUを記録してございます。

4ページ目で、京浜港の課題を述べてございます。1つ目は、ターミナルのヤードが狭隘だということ、もうキャパシティをオーバーしているということに伴って、それがトラック渋滞につながっているということでありまして。最近、東京都トラック協会が発表されましたところだと、東京港の青海で平均5時間、最大7時間ものゲート待ちのトラック渋滞が出ているというような、非常に劣悪な状況になっています。

下の方で、ターミナルの岸壁の延長不足という問題が2つ目でございます。東京、横浜で、合わせて水深15メートル以上を有するのは15バースありますが、その15バースの平均で、岸壁に船がついている時間の率ですね、岸壁占有率が54%ということになっております。通常、世界的にも4割ないし5割ぐらいが適正水準だろうと言われておるのを超えておるということで、非常に船の利用面からも過密な状況と言えます。

5ページ目で、今度はターミナルの水深不足の話ですが、先ほどの石炭船と同様、コンテナ船についても非常に大型化が進んでおります。右のグラフで、上が欧州航路の状況ですが、欧州航路に投入される船が一番コンテナ船としては大きなサイズが入るんですけども、最近の船の建造発注状況等も踏まえまして、2016年には、欧州航路に投入される船の約76%が8,000個積み以上の船舶となる見込みでございます。8,000個積

みといたしますと、水深16メートルが必要になってくるということになります。欧州航路の8割ぐらいがこうなるだろうということです。

北米航路につきましても、欧州航路で大型船を入れることで、それまで欧州航路で使っていたクラスの船を、次に北米航路に回すというような、カスケード現象と言われる現象があることもありまして、北米航路においても8,000個積み以上が3割程度になると思いますし、全体として大型化が進むというふうに見込まれています。

実際、円グラフにありますとおり、京浜港に一昨年278隻入りしましたうちの4割が、水深16メートル以上を必要とする大型船舶という比率になっていまして、この比率がますます上がるだろうと見込まれております。

6ページ、7ページ、8ページがターミナルの容量不足とか大水深化に対応するために、どんなプロジェクトがベストかという計画段階評価であります。6ページの東京で、今現在コンテナターミナル①、②、③、④、4カ所ございますけれども、この①、②、④、いずれにしましても背後が狭隘で、もう拡張余地がございません。さらに、例えば④番目の品川埠頭なんかでいきますと、海底トンネル等が走っていることなんかも含めまして、さらに水深を深くすることができないとか、いろんな制約条件がございまして、先ほどの課題を解決するのであれば、中央防波堤外側、③番目ですね、その新規の部分を拡張するのがベストであろうと、コスト的にもそれがベストだというふうに使われます。

7ページ目が横浜ですが、これも同じで、既存の⑥番目大黒埠頭、⑤番日本牧埠頭、この辺も狭隘でございます。⑦番目の南本牧埠頭を拡張するのが一番最適だというふうに使われます。というようなことをまとめたのが8ページの表ですが、随分細かいので、詳細な説明は割愛させていただきます。

9ページ目で、そういう考え方で港湾計画も整理しまして、昨年12月の一部変更で、そういった考え方が港湾計画にも位置づけられてございます。

10ページから費用便益分析でございます。まず、貨物量の設定につきましては、航路別に北米航路、欧州航路等々、この辺は横ばいで進むだろうと予測しております。東南アジア近海航路が非常に今後伸びるという予測で、近隣の経済成長を考えれば4%程度の伸びが予測され、航路別に将来見込みを立てて積み上げ、将来の貨物量を設定しています。このターミナルが供用を開始する2018年では、全体として966万TEU、年率換算で3%程度で増えていくだろうと見込んでいます。このうち東京港のY3ターミナルで取り扱う予定の28万本と、横浜南本牧MC4で取り扱う予定の30万本、合計58万本を

便益の算定に使用するというにしています。

それを用いた便益分析が11ページであります。1つ目が、一番大きなサイズのコンテナ船が投入される欧州地中海航路の分析で、5.6万本が、今後、欧州航路の対象ということになっていますが、これを、Withケースですと直接京浜港に入れられるようになり、Withoutの場合は、大型岸壁がないので京浜港に入れないととなりますと、基本的には釜山トランシップにならざるを得ません。そのコスト差ということで、海外トランシップを回避できる便益として、年間54億円が見込まれます。

2番目で、その欧州航路を除いた分ですが、岸壁の延長が確保されるということで、With時については京浜港で直接扱うことができますが、岸壁の延長が確保できなくなればオーバーフローなので、Withoutとしまして、仙台塩釜、名古屋、清水等での余力のある部分でその分を取り扱わざるを得ません。そうなりますと、陸上の輸送コストが余計にかかるということで、その差額172億円程度の便益が発生するだろうというふうに見込んでおります。

12ページ、3つ目で、震災時の輸送コストの削減効果ということで、地震で京浜港が使えなくなると、仙台、あるいは名古屋等からの二次輸送に頼らざるを得ないということで、地震発生確率を考慮して、年間5.7億円程度の震災時の輸送コスト削減便益が見込まれるということで、以上を費用で割りますと、B/Cは6.3ということになります。

13ページに定性効果をまとめてございます。コンテナで輸送コストが下がるということで、地域産業なりに非常に絶大な効果が及ぶだろうというのが1番目。2つ目で、先ほどの激しい渋滞が解消に向かうだろうという点。3つ目で、震災時でも幹線輸送ルートが確保されて安心。4番目で、コンテナを取り扱うこと自体が増えますので、港湾での収益が確保される。さらに、船自体も輸送の効率化が図られるので、CO₂、NO_x対策につながるということ等を挙げてございます。

続きまして、阪神港でございます。

プロジェクトとしまして2ページ目の写真をごらんいただきたいのですが、右下の大阪港では、夢洲地区で既にC10、11、12のターミナルが供用しておりますが、そのC12、水深16メートルの岸壁を、今、400メートルのところを650メートルに延ばすという改良になります。それで、神戸港におきまして、六甲アイランドにありますRC6、7という、現状ですとRC6が水深14メートル、RC7が水深15メートルでございますが、これをいずれも水深16メートルに増深し、かつ耐震化を図るという改良プロ

プロジェクトになります。先ほどの京浜が、両方とも新設のターミナルをつくるのに比べまして、この阪神港に関しましては、既に供用しているターミナルを増強、改良するというプロジェクトです。

1 ページ目に戻りますが、総事業費は385億円で、事業期間は平成29年度までを見込んでございます。

3 ページ目で、阪神港につきましても、先ほどの京浜と同じですが、背後圏が西日本一円ということになります。定期航路としては週169便、そのうち基幹航路、北米、欧州で17便。需要に関しましては、やはり同じような傾向でありまして、2011年には非常に回復をしてきまして、427万本を扱っているということでもあります。

4 ページ目の課題についても、ほぼ京浜港と同様になります。まず、コンテナターミナルの容量が不足している結果、渋滞が起きています。東京ほどでないにしても、例えば大阪でも平均でトラックの渋滞が2時間ゲート待ちしているとか、そういう状況を聞いております。

それで写真でも、大阪の夢洲地区全バースにフルで船が張りついています。延長が不足している状況の中で、バース占有率が51%ということで、京浜港より少し低いにしても、世界的に見ればかなり過密ということで、新たな寄港要請をお断りしているような状況が、大阪でも見受けられます。

5 ページ目は、先ほどと同じで、非常に船の大型化が進むということで、全く同じです。阪神港は、円グラフで、一昨年129隻が入ったうち、やはり4割は16メートル水深を必要とするような船で占められている状況ということなんです。

6 ページ、7 ページで代替案の説明になりますが、これにつきましても、結局いずれも狭隘で、容量を拡大できそうな余地というのが、大阪においてはやはり夢洲のC12の延長ぐらいしか見当たらないということです。7 ページで、神戸については、大水深化の改良をするべきところが、④番目のポートアイランド地区、⑤番、六甲アイランドの西側、ここも一応候補としては当然ありますが、④番、⑤番で中央航路がさらに輻輳することを考えると、⑥番目のほうに手をつけたほうが大型船の航路分散ができます。さらに、改良にかかるコストなどを総合的に勘案しますと、⑥番目の増強が一番ベストだと判断される、ということをお示しを8ページにまとめております。

9 ページでは、港湾計画についても、先ごろ変更して位置づけたということをお示しをしております。

10ページ目では、貨物量の設定について、京浜港と同様に基本的に航路別で計算して設定しました。結果として年率4%増ぐらいで伸びるだろうという見込みであります。このうち、便益の対象貨物としましては、大阪の夢洲で、結局、現行の能力を超えて滞船状況が生じているので、それを解消して、滞船の影響を受けているような貨物量ということで86万本、あと、神戸港六甲アイランドにおいて8,000個積み以上の大型コンテナ船で輸入されるであろう貨物量ということで18万本、合計104万本を便益の計算に使うということで設定しております。

11ページですが、まず、神戸港の18万本についてですが、神戸で今14メートルなり15メートルの水深ですと、やはり大型船が入れないということで、Withoutケースとしては、釜山トランシップになってしまうだろうということで、その解消便益が107億円ということです。2番目が、今度は大阪港が主ですが、バースが足りないためにオーバーフローして、近隣、堺泉北港などを使わざるを得ないこととのコスト差ということで40億円。3つ目で、震災時の輸送コスト削減ということで、阪神港が使えなくなりましたら伊勢湾諸港に二次輸送を頼らざるを得ないということで、9.9億円ということで、B/Cとしては全体として7.7という計算でございます。

最後の定性効果については、ほぼ同様であります。

以上です。

【部会長】 はい、ありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました京浜港及び阪神港の国際コンテナ戦略港湾の機能強化事業に関連しまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いしたいと思います。

【委員】 簡単なことを2点ほど伺いたいんだけど、1つは、現状でどっちも、とにかく戦略的にやっていくことにしたんだから、そこに重点を置くという大方針のもとに現状を見てみると、混雑問題が生じているんだから、そこを何とかしましょうよ、こういうことですよ。そのときに、非常に強調されているんだけども定量的な便益に入っていないものが、陸上でのゲート待ちの待ち時間ということですよ。

それで、ロジックからすると、コンテナの、要するに海サイドの工夫をすることによって、多段積みがもうちょっとましになって、コンテナのトラックへの積みおろしが楽になるから待ち時間が減るねと、こういうことなんだけれども、これはもちろん交通事業の1つなので、交通事業で典型的に評価に入れたいところですよ、ほんとうは。それは、港湾でのマニュアルにはこの辺はどんな扱いになっていたのかなというのはあまり覚えて

いないので、ちょっと教えていただいて、今後こういうところを、やっぱり重点的な港湾に投下していこうと思えば、そこら辺が非常に重要なことでもあるし、今後のお考えなんかを聞きたいなというのが1点です。

もう1点は、バース利用率ということで、京浜が54%、それから阪神が51%ということで、ここの中に書いてあるご説明によると、ちょっと遅れたときだつてぱっと入れなきゃいけないし、飛行機のロードファクターみたいに8割とか、そんなになっちゃったら動きがとれないんだよという意味で、このぐらいが適切、40から50%が適切と書いてあるんだけど、もうちょっとバックの資料が欲しいような感じがするんですよね。よその国と比較しても決して低いわけじゃないとおっしゃっていたんだけど、よその国はどうかということと、それから、じゃあ、1つの船が浦賀水道に入ってきて、そして、仮に横浜に入るといような場合、それで出ていくという場合でも、「さあ、着岸せんとす」までの何時間と、それから、着岸して何時間か荷役して出ていくと、そのときにどこからどこまでの時間が、この利用率という時間になっているのか。それとも、すごく大ざっぱに日にちか何かで何日分の何日とかやっているのか。割と緻密なことを要求している割には、この利用率というところが少し感度の悪い指標じゃないかなと思うんだけど、そこら辺の事情をちょっと教えていただけたらと思います。

以上2点です。

【事務局】 まず1点目は、先生がおっしゃるとおり、この渋滞解消を非常に強調していますし、この効果は大きいのですが、その定量化がなかなか難しいということで、定性評価のところに書いています。

【事務局】 臨港道路の評価がもちろん別のマニュアルに書いていますので、臨港道路もWithとWithoutで輸送時間が短くなったらどうなりますかということです。ですから、本当にWithとWithoutで、消費地からコンテナターミナルへの輸送時間を、ゲートの待ち時間も込みで評価をすれば、先生のおっしゃることはできるので、やればよかったような気がします。

【委員】 要するに道路の改良によって解消することもできるけど、こっちの発生側で解消するというのが、一番筋のいい対応ですよ。対処療法じゃないからね。だから、今はしようがないんだけど、しかも足し算になる話だから今回はいいとしても、何か少し研究されたほうがいいんじゃないかなと思いました。

【事務局】 はい。先ほどあったトラック協会さんが、平均4時間があつて、4時間を

ゼロにできるとか、そこがうまく言えればよかったのですが、おそらく今何時間ぐらいあって、それがどうなるかという、その時間の設定はなかなか困難なところですよ。

【委員】 トラック協会が4時間と言ったから、そうですかと言うわけにもいかないですね。何らかの客観的な数値も欲しいですね。

【事務局】 そうです。ですから、今回、少し便益を堅めに評価をしているということです。

【委員】 ぜひ勉強していただけたらと思います。

【事務局】 それと、岸壁利用率ですけれども、これは、単純に岸壁に船がついている時間で、岸壁に対して1日24時間、1週間で168時間と、その中で岸壁についている時間を色を塗っていきますので、面積比になります。

【委員】 ということは、アプローチしている時間は入っていないんだよね。

【事務局】 入っていないです。

【委員】 だから、アプローチする時間だって、その間入っていたらアプローチできないんだから、占有時間としてとっておくべきだね。つまり、車で言えば、2つの車が走っていたとしたら、車間距離をあけなきゃいけない。車間距離の中に車を入れられないですからね。ということは、この車はその車の面積だけじゃなくて、その先も取っているようなものだね。そういう評価をしたほうが、国民的にはわかりやすい利用率なんじゃないかと思うんだけど。そうすると、54%じゃなくて、多分70%とか、そんな感じになるんじゃないのかな。

【事務局】 はい。まさしくそういう状況で、車間距離があまりになさ過ぎるとか、それで危険だとか、そういう状況が実は課題となっているところです。

【委員】 そういう変動に対応できないですね。今はしようがないとして、そこら辺も何か自分たちで指標を開発して、それで、国際的にこれからはこういう指標でやるのがいいんだ、と打って出るくらいのほうがいいと思うし、ぜひご研究をお願いしたいと思います。

【事務局】 ちなみに、諸外国で、例えばアメリカのロサンゼルスですと、同じような計算をしますと、やっぱり30%ぐらいとなります。ヨーロッパも同様です。

【委員】 なるほど。どうもありがとうございます。

【事務局】 研究課題だと認識してございます。

【委員】 ぜひお願いします。

【部会長】 はい、ありがとうございます。

委員からご質問がありました1番目の質問の件に関しましては、こういう費用便益分析、現行のマニュアルでみな計算されているのですが、本当にそれでいいのかということも含めまして、また改めてよろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかに、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 7ページに現行のコンテナのターミナルの配置が載っていますよね。この配置が、先ほどありましたように全て、ヤードは狭い、長さは短い、ということで何か根本的に設計ミスじゃないかと思うような疑いを持つんですけど、もともとこういうコンテナの配置の仕方というのはどんなふうな形がいいのかとか、なぜ今これが、こういう渋滞している状況が発生しているのかということについて少し教えていただいて、今後、こいつを拡張するには、どちらの方向に行くと、このような事態が発生しないようになるだろうかというようなことが知りたいですね。

我々、まず一般道路でも、狭暗い道路をつくって、くにくにくにしたものをつくって、渋滞ばかり起こしているようなところばかりじゃないですかね。ほんとうは最初の段階でちょっと拡張しておけば、ぐっと走りやすくなるような状態が続くような、最適な配置と最適なヤードの広さとか、この設計思想がやっぱり欲しいですね。僕は、そのときに純便益が最大になるような、そういう設計思想であるべきだと思うんですけどね。

【事務局】 コンテナ輸送が日本に入ってきたのが昭和40年代の当初なのですが、そのころは、積んできている船も、1,000個積みとか、今より小さかったんですね。ですので、その当時は、コンテナヤードの奥行も、200メートルとか300メートルぐらいで十分足りていたというのがあります。1回の積みおろしの個数も少なかったということで、非常に集中率が低いという形でした。

ところが、船が大型化してきますと、大型船が着くと、1回に1,000本から2,000本ぐらいを揚げ積みします。それに向けてコンテナのトラックが、搬入だとか搬出で集中するということが起きてきているということです。したがって、ヤードの中で多段積みというか、どうしても蔵置容量を増やすためにたくさん積み上げていくと、取りに来たときに荷繰りをしなきゃいけないなどかというようなことがあって、それを避けるために、ヤードの面積を広げるという方向で、実はここ10年ぐらい、コンテナターミナルの面積が世界的に広がってきたということがあります。

横浜の場合には、本牧埠頭が一番最初、横浜港でコンテナターミナルが開発されたとこ

ろで、本牧埠頭でやって、その次に大黒に展開して、南本牧という、歴史的にそういうふう
に開発されてきた経緯があります。したがって、当時40年代にコンテナ輸送が始まっ
たときのスペックで、実は本牧埠頭がまだ使われているという状況なものですから、今、
委員が言われたように、狭いとかという状況の中で無理して使っているということです。
例えば、東京港の青海も、コンテナヤードの奥行きが300メートルから350メートルぐ
らいしかなくて全然狭い、ということで容量があふれて、青海のところで渋滞が起きてい
る。したがって、本来、そこを根本的に見直して、一番最新のスペックでいうところの奥
行き500メートルとか600メートルだとかという国際水準に合わせていくべきところな
んですけれども、現実にはなかなかそういうものを地元と調整してとか、スペース的な問
題でできないということで、新しくつくるところからいわゆる世界水準のターミナルを整
備してきている。そういう状況にあります。

【委員】 反省が要ると思うんですよね、僕は。どうしたら避けられるかと考えなけれ
ばならない。仕方がないというのをご説明されたと思うんですよ、今は。そうじゃなくて、
何か要るんじゃないかと思うんですよね。

【事務局】 結局、コンテナターミナルの能力というのは、こういう大型船の時代にな
ってきますと、基本的にはヤードの面積で決まるところが実は相当あります。結局、面積
が狭い中で、1バース30万個を扱おうとすると、どうしても多段積みにはせざるを得ない
というようなことになって、それによって荷繰りだとか、非常に非効率なヤード内の作業
が発生するということがありますから、根本的な解決というのはそういうことをやってい
くとか、あるいは輸入型のターミナルなんかの場合には、これは大井の6番のターミナル
につくってあるんですけど、機械式の立体駐車場みたいな蔵置施設をつくっています。こ
れは、荷繰りをしないで直接コンテナを引き出せるような、そういった新しい蔵置方法な
んかを、例えば輸入型のターミナルには導入していただくとか、そういったことで少し解決
していかないといけないのかなというふうには思っています。

【委員】 それは、やっぱりここでも真剣に考えねばならない課題になってくるんじや
ないですか。それでやらないと、やっぱり国際競争に勝てないんじゃないですかね、基本
的には。

【事務局】 おっしゃるとおりです。

【委員】 それはどちらの方向で検討されているんですか。ここではまだ検討されてい
ないですか。新しい荷役機械等はここでは入るんですか、新しい埠頭のところでは。

【事務局】 大型船に対応した大型の岸壁クレーンであるとかトランステナーだとかというのは、最新型のものをももちろん入れていくんですけども、今申し上げましたような既存のターミナルをどういうふうにして効率化していくかというのは、これからの課題だと思っております。

【委員】 そうすると、今の荷役機械のところは、積み方のオートメーション化というんですかね、機械化というんですかね。そういう方向で解決できると、こういうことですか。

【事務局】 そういう部分で効率化できるところは相当あります。例えば名古屋の飛島のところに最新型のターミナルができています。ここは、コンテナのヤードの中の荷繰りだとかというのは相当自動化していますので、例えば夜間のそういった時間を使った荷繰りなんかで効率を上げているというようなこともできます。そういったことで、もちろん新しくつくるところはそういったものも入れつつ、既存のターミナルの改良なんかも、通称蚕棚と呼んでいるような仕組みを導入するだとかというのを、ちょっと考えていかないといけないというふうには思っています。

【委員】 そのような技術革新への動機づけは、どこが行うんですか。埠頭株式会社が新しく自分たちで動機づけして、施工して、そういうことをつくっていくということを行うような仕組みになっているのですか。そちらサイドはどんな状況ですか。

【事務局】 このために国際コンテナ戦略港湾については、港湾運営会社という制度を法律上導入しています。これは、コンテナターミナルについて一元的に運営する主体として整備をしております。これは、基幹航路を維持していくために、あらゆる努力を運営主体として図っていただくということです。その中で、今、先生がおっしゃったような荷役効率を高めてコストを下げる、サービス水準を上げる、というような努力も、その港湾運営会社の重要な業務だと思っておりますので、そこに期待をしております。

【委員】 わかりました。そうすると、先ほどの港湾収益という言葉がありましたけど、これは、その株式会社の収入という意味ですか。

【事務局】 それもありますし、ここで実際に荷役をする方々の仕事も増えるという効果も含んでおります。

【委員】 そうすると、やっぱり本来ならばコンテナの場合は、そういう株式会社があるんだったら、株式会社の収支分析が並行的に今から行われていく必要があるんじゃないかと僕は思いますね。それは、制度として今そうになっていませんから、今すぐ事業評価の

中に入れていくかどうかは別にしましても、いずれにせよ、埠頭株式会社の、港湾株式会社
社の収支分析が前面に出てくるような、そんな事業評価が必要な時期に来ているように思
いますね。

【事務局】 重要な指摘だと思いますので、しっかり我々の中で検討していきたいと思
います。

【委員】 よろしく。以上です。

【部会長】 ほかに。

【委員】 先ほどの小名浜との比較で、素朴な印象として申しますと、京浜で言うと8
ページの表でしょうか。こういう表をつくっていただくのは大変結構だと思いますし、む
しろ小名浜のほうで、突然2つの案に絞って数値が比較されるというのが、ちょっと唐突
な感じがしますので、ぜひその前段階として、この京浜の8ページとかの表を、あるいは
説明でもいいと思うんですが、小名浜のような場所でもやっていただきたい。つまり、2
つの案に絞る前の段階ですよ。その比較表をきちんと書いていただくのが先決かなとい
う感じがしております。

それからあともう一つ、小名浜の関係では、連携の効果というのが明示されていたと思
うんですが、阪神あたりで言うとうどんなんですかね。広島発着のコンテナを内航フィーダ
ーで阪神を使っていくというのと、釜山トランシップで行った場合との比較とか、そうい
った連携の効果というのは出ていないんですか。

【事務局】 そういう効果はもちろんありますけれども、今回の計算の中では、貨物量
としては、今後の増加分というのは見込んでいるものの、便益計算の上では、阪神背後の
貨物量を対象に、今回は堅めの計算ということでしております。

【事務局】 ただ小名浜のほうで連携効果で計算しているのは、要するに二次配送とい
ったことを特別計算はしていないですが、2港寄りということで、超大型船が小名浜で貨
物をおろして、船を上げて、その船が次の港に行くというようなパターンなので計算して
おります。ただ、コンテナに関して、欧州航路等に投入されるような超大型コンテナ船の
2港寄りというのは考えにくいので、入っておりません。

【委員】 物が違うからね。運んでいる物が。

もう1点だけいいですか。今、委員がおっしゃるような、この課題に対応するのにこの
チョイスがベストかどうかというのは、確かに代替案の比較ということで大事なことでは
あると思うんだけど、私のようなエンジニアリングサイドから見た感じからいうと、まあ、

妥当な案ですよ。より重要なところで言うと、この予算が絞られている時期に、なぜここなのかと。ほかにもいろんな課題がありますよね、全国に。だけでもなぜ小名浜をやるのか、あるいはなぜ京浜港のこの問題で、阪神港のこの問題。これは戦略港湾ということで比較的説得力があるんだけど、バルクのほうとか、今日は地方港はないからなんだけど、もしあった場合にはなぜそうなのという、そこまでのスクリーニングのところのほうが、実は割と外に出されないというか、少なくともこういう場では議論されないでいる。そこそこが、僕はこの事業評価の次の課題だと思うのですが。個々のプロジェクトの評価は結構よくできていますよね。

【部会長】 全国的に見て、どこどこを拠点にすれば最も効率がいいかというのは、一応粗いながら、どちらが最も効果があるかというようなことを国総研さんのほうで計算していただいた結果も、参考にしながら選ばれています。

【委員】 選ばれているんだけど、そのときに、1港じゃないわけですから、バルクの戦略港湾は。そのときに、あそこの港湾のこんなこともやりたい、ここの港湾のこんなこともやりたいって、いろいろあるはずだけど、その中の順序づけというか、なぜ小名浜かというところの、プロジェクトが小名浜、さあ、どうでしょうかと言われたときには、こうやって資料を見ればいいじゃないですかとなるんだけど、もっといいのはないのかとか、もっと緊急性があるのがないのかというところは、目が見えないわけです、僕らは。そこに関する今後の勉強課題という意味ですけどね。

【部会長】 今の委員の質問に対しては、何か事務局のほうから。今回なぜ小名浜が一番先なのか。

【事務局】 小名浜に関して言えば、いわゆる今回の震災の、原発の、そういった復興の1つのシンボルという意味合いも、我々としては考えております。まさにあそこの地域から元気になっていただく、一番やっぱり、そういう意味では優先順位が高いという意味合いは1つ込めてございます。

【委員】 僕も小名浜でいいと思っているんですよ、実は。だけど、あえてこれを言ったのは、道路でも、次の課題としてはそこだなと思っているんです。つまり、ウェイティングリストというか、ロングリストはお持ちですよ、管理者の中では。その中で、さあ、これです、これですというときの判断というものに、実は事業評価の、個々のプロジェクトのB/C以上に重要な妥当性というか、説得力というか、見える化というのか、国民にわかってちょうだいなものやっけていきたいなと思うものですから、小名浜のなぜです

かということの疑問というよりは、そういうことを明らかにするという姿勢を持ちながらやっていったほうがいいんじゃないかという意味で、今後の課題ということで申し上げた次第です。

【部会長】 小名浜については震災復旧事業とダブらないように、二重手間にならないようにあわせてやってしまおうというところが非常に大きい理由だと思いますけれども、委員がおっしゃるような理屈も、今後検討していく必要があるんじゃないかというご提案でございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

あと、戦略港湾、阪神、京浜に関連して、ご質問、ご意見ございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、今日ご審議いただきました3件について、それぞれ委員会としての答申案文を読み上げさせていただきます。

「答申。小名浜港国際物流ターミナル整備事業の新規事業採択時評価については、適当である」。こういう答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、次いで京浜港でございます。

「答申。京浜港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業の新規事業採択時評価については、適当である」。これでご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。

最後に阪神港でございます。

「答申。阪神港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業の新規事業採択時評価については、適当である」。これでご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。いずれもご異議がないようでございますので、答申案文どおりに答申させていただきます。

なお、小名浜につきましては、先ほどの評価の大前提である企業間連携、それから港湾管理者連携が大前提になってございますので、事業実施については、その連携を十分に実施できるような体制を整えておやりくださいということを、委員会から意見をつけさせていただきますというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、本日の審議予定はこれで終了しましたので、事業評価部会としては、これで終了させていただきたいと思えます。

【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。どうもありがとうございました。

— 了 —