

交通政策審議会港湾分科会 第6回事業評価部会

平成25年12月11日

【事務局】 定刻になりましたので、ただいまより、交通政策審議会港湾分科会第6回事業評価部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しい中、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26年度予算に係る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。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料は、議事次第、委員名簿、配席図のほか、資料1、資料2、資料3、参考資料1、参考資料2がございます。不足などがございましたら、どうぞお申しつけください。よろしいでしょうか。

次に、委員の選任についてのご報告でございます。このたび〇〇委員に事業評価部会の委員としてご就任いただくこととなりました。どうぞよろしく願いいたします。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 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を申し上げます。

【港湾局長】 年末のお忙しい中、委員の皆様、お集まりいただきましてほんとうにありがとうございます。

今般、相馬港における港湾整備事業につきまして、平成26年度予算に係る新規事業採択時評価手続きに着手することになりました。本事業でございますが、民間事業者による相馬港LNG基地建設計画に対応して実施する事業でございます。東北地方はいろいろ課題がございますが、エネルギーの安定供給に寄与し、さらに地域産業の活性化など、被災地ということもございまして、復興の加速化につながるのではないかと考えてございます。官民一体となって取り組む事業でございますので、非常に重要な事業と考えてございます。

本日お集まりの委員の方々の忌憚のないご意見によりまして、この新規事業採択時評価についてご審議いただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【事務局】 議事に入ります前に、委員の出席などを確認いたします。

本日は、委員7名中6名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、司会進行をよろしく願います。

たします。

なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきますので、よろしく申し上げます。

【部会長】 それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。平成26年度予算に係る港湾整備事業における新規事業採択時評価等、1件のご審議をお願い申し上げたいと思います。事務局から、まず資料の説明をよろしく願いいたします。

【事務局】 今回の資料は、1つが相馬港航路・泊地整備事業の計画概要、もう1つが新規事業採択時評価ということで、2部構成にさせていただいております。本件は先週12月2日に港湾分科会においてご議論いただいた相馬港港湾計画の変更に係る事業でして、計画段階では既に多くの議論を経てきているものでございます。

本事業につきましては、民間事業者が相馬港の背後にLNG受入基地の建設を計画していることに対して行うものでして、企業合理化促進法に基づき民間事業者から受益者負担を得て実施する事業となっております。この民間事業者は、平成25年11月27日にLNG受入基地建設に係る最終投資決定をしております、続く29日には福島県との間で立地協定の締結を行っております。その意味で、民間事業者が来年度の事業計画を作成する上で、国としても早急なる判断が求められている状況でございます。このLNG受入基地の立地により、福島県の相双地域を中心とした背後圏における新たな企業立地、あるいは被災地復興の加速化にも資するものであると考えております。

まず、計画概要でございます。1枚めくっていただきますと、相馬港の概要を書かせていただいております。港湾背後には火力発電所がございます。これは石炭火力で、石炭の輸入拠点として非常に重要な港でございます。他方、福島第一原発の事故以降、化石燃料に対する需要が非常に大きくなってきておまして、LNGの輸入拡大の動きがございます。その一つの大きな動きとして、北米からのシェールガスの輸入について、我が国は積極的に取り組んでいるという状況でございます。民間事業者が相馬港のLNG受入基地建設計画を発表されたのが昨年11月ということで、わずか1年少々で事業化にこぎつけているという状況になっております。

このLNGは、カナダのシェールガスを輸入しようということで、カナダのパシフィック・ノースウエストLNGプロジェクトの一環として行われるものでございます。民間事業者は、この上流権益の10%を獲得しております。需要としては、年産1,200万トンの埋蔵量を誇っていて、そのうちの10%の120万トンの輸入を最大で考えているということでございます。

もう1枚めくっていただきまして、相馬港の課題でございます。今までは12～15万m³積みの船舶が主流でございましたが、シェールガス革命以降、LNG船大型化の推移をご覧いただきますと、ここ数年間で急激に船型が大型化していることが分かります。相馬港では、民間事業者の考えによりまして、将来的には21万m³積みの船舶による輸入を計画しており、これへの早急な対応が望まれております。

対岸の輸出積出港のカナダのプリンスルパート港は、最大水深が20m超という港でございます。したがって、ボトルネックは相馬港になるわけで、こちらの施設のスペックを上げていくということになるわけでございます。

1枚めくっていただきまして、港湾計画への位置づけということで、この新規事業採択の前提となる港湾計画の見直しの際には、民間事業者、海上保安本部、水先人等と十分な調査を行っている状況でございます。具体的には、航行安全対策調査委員会等において第三者を交え、LNG船入出港時の操船や荷役時の安全性についての検討を実施しております。

港湾計画に至る経緯はここに書かれているとおりでございます。

もう1枚めくっていただきまして、4ページに比較案を掲載してございます。港湾計画を検討するに当たり複数の案を検討したわけですが、こちらには代表的な検討案を書かせていただいております。案1、案2は、いずれもドルフィンを縦置きしたり横置きしたり、既存の航路配置をうまく使う案として検討したものでございます。案1が今回ご提案させていただいている案でございますが、案2は縦配置ということで、既存の14mの水深の航路・泊地を使うことはできるのですが、その左側に火力発電所への石炭の積み入れの荷揚げ岸壁があり、これとの輻輳が非常に懸念されるということで、航行安全対策調査委員会等で水先人等の合意が得られないことになりまして、これは非常に厳しい案になっております。案3は、沖防波堤のところに専用の荷揚げ栈橋をつくるという案ですが、やはりコストが非常に高くなるということで、一番合理的な案が案1であると考えまして、これを前提に事業化を考えていきたいと思っております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました事業計画の概要に関連しまして、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

特によろしいでしょうか。

特にご質問もないようでございますので、それでは、事業の評価関係資料の方を説明いた

だいて、また質疑に入りたいと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、資料2、新規事業採択時評価の資料についてご説明を申し上げます。たいと思います。

1枚めくっていただきまして、事業概要でございます。相馬港背後におけるLNG基地の立地と合わせて実施する事業でございます。航路・泊地、水深14mの浚渫事業を対象事業として考えております。事業費は20億円で、国が5.6億円、港湾管理者が4.6億円、民間事業者が半分の10億円を負担するという事業でございます。それから、関連する事業として、民間事業者で行う3億円の浚渫事業、港湾管理者で行う起債事業、これは40億円、護岸の構築、それから用地を造成する事業も関連事業として組み込んでおります。トータルで63億円がこのコストとなるわけでございます。

1枚めくっていただきまして、事業の必要性及び緊急性でございます。LNG調達コストの低減は、日本再興戦略において産業基盤を強化するための取組として位置づけられたものでございます。

民間事業者は平成30年には相馬港でLNGの受入事業を開始したいということで、まず本事業による航路浚渫、必要な用地造成を2年間という短い期間内に行わなければならないということになっています。本事業は平成26年から平成27年度末までに終わらせ、以降、民間事業者が上物の建設、荷揚げ栈橋をつくり、最終的には平成30年には本格的な稼働を開始したいということで、非常に緊急性の高い事業だと思っております。また、この事業そのものはエネルギーの多重性確保の観点からも非常に重要と考えております。

1枚めくっていただきまして、費用便益分析における貨物量等の設定でございます。左の表は電源構成比で、紫が原発で、黄色がガス発電、その下が石炭となっております。これをご覧いただきますと、原発事故以降、原子力発電の比重がほとんどなくなりましたので、それをカバーする形で火力発電の比率が高くなっているということになります。

右に仙台市ガス局の需要の表がございます。平成23年度は震災の年でしたので減っておりますが、全体として伸びていくという傾向もございまして、これらを背景にいたしまして、民間事業者では平成30年度に36万トン、平成39年には71万トンという取扱量を見込んでおり、これをベースに貨物量を設定いたしまして、計算をしている状況でございます。

1枚めくっていただきまして4ページでございます。本事業における便益としては、大型船による入港が可能となるので、それによる輸送コストの削減便益を見込んでいるということでございます。相馬港にLNG基地を立地するという前提ですが、現有水深が7.5mで、こ

れに対応した小型船で輸入した場合、これがwithoutのケース、本事業実施によって大型船に対応できる場合をwithのケースとして比較いたしました。大型船の利用により輸送が効率化されますので、年間約25億円程度の輸送コスト削減が見込まれてございます。基準年は平成25年、計算期間は50年、社会的割引率は4%で計算して、それに残存価値1.9億円を加えますと、将来的な便益は413億円でございます。割引後の費用は56億円ですので、B/Cは7.4という数字が出ております。

次に5ページでございます。ほかに貨幣換算できない効果がございます。これは①から④まで書かせていただいております。1つ目は、国内立地企業へのエネルギー安定供給による産業競争力の強化、2つ目は、多重性の確保によるエネルギー供給の安定性向上、3つ目は、LNGを利活用する新たな産業の立地促進、震災からの復興支援・加速、4つ目は、温室効果ガスの排出量減少等による環境負荷の低減となっております。

このように、震災復興だけではなくて、我が国のエネルギー政策上も重要な事業になっておりまして、実はこの事業だけではないのですが、安倍総理が今年9月にカナダを訪問され、LNGの対日輸出協力合意を取りつけたことにも関連する事業でございますので、非常に重要な事業だと思っております。

以上により、本事業は十分な費用対効果が見込まれるということと、国家のエネルギー政策や復興の加速という面からも重要な事業であるということから、新規事業として実施に向けた取り組みを進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくご審議をいただきたいと思っております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました評価関係資料及び評価結果について、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

【委員】 今お話をお聞きしまして、日本がこれからエネルギーの大きな転換期を迎えて重要な事業であると思えますし、かつ必要性和緊急性の高いことはよく分かります。

そこで1つ、これはそれゆえに平成30年と言わずにもっと早く、緊急性のある、より一日でも早くできればいいなと思っておりますが、先ほどのご説明では、接続のパイプラインがある程度できてからでないと工事に入れないということですか。技術的なことは分かりませんが、同時にやっていって、もう少し前倒しに、平成30年より前に開始できるという可能性はないのかをお聞きしたいと思います。

【事務局】 民間事業者との話ではこれが最速のスケジュールになっております。と言いますのは、まず、浚渫、用地造成をやってからでないと言物（モノ）の整備はできないという状況でして、2年間で浚渫と用地造成を突貫工事でやりまして、その後、速やかに背後の整備に入るということにして、これでもかなり短期間で工程になっていると思っております。仰るように、できるだけ早く整備をすることが、我が国のエネルギー需要の観点からも、震災時の復興の観点からも重要だと思っておりますが、そのような状況であると聞いております。

【委員】 港の水深についてよく分からないので教えてください。

先ほど10万トン級の大型船に対応するというので水深14mにするということですが、このレベルの水深で、当面对応出来るということか、あるいは将来もっと船が大きくなって、そのとき水深14mでは足りなかったことになるのか、この点をご説明いただければと思います。

【事務局】 将来の船舶の大型化に十分対応できる水深なのかというお話だと思いますが、結論から先に申し上げますと、当面これで十分だと思っております。まず、民間事業者の想定船舶が21万m³という大きさです。当然、水深14mで十分なのですが、これを少し上回っても14mあれば対応できます。と言いますのは、LNG自体、非常に軽いものですから、すぐ15m、16mの水深が必要ということではございませんので、将来を見越しても当面これで十分対応できるのではないかと計画になっていると理解しております。

【委員】 東北地方が描いてある絵、あるいは福島あたりが描いてある絵、こういう発想はいいですね。ともすると港湾の仕事は、ここの防波堤がこうですよという話の絵しか出てこないのだけれど、こういう大きさの中でやっているという表現が大変よろしいと思います。さらに言うならば、ぜひ次回ぐらいから、あわせて資料を作った方がいいと思うのですが、日本全国の地図があって、こういうLNGのラインがほかにはどうなっているのか、この辺りがとりわけ弱いとかが見える方がいいですね。それから、世界地図がついていて、それが全体でどのようなムーブメントになっているのか。国交省の仕事の中で港湾局ぐらい空間的に大きなところを見ているところはないので、ぜひ、そういう方面に行ったらいいと思います。そういう意味で、第一步を踏み出していただいて大変よかったと思います。

それで、このパイプラインは大体どのくらいの直径で、時間当たり何トンくらい運ぶ能力があって、もう一つついでに聞くと、山形県の南部のところを貫通して白石と柴田のあたりがつながっていますが、中通りは多分、道路に近いところを通ると思うんだけど、この辺、山はすごくあるけれども、もし分かったらどういうところを通っているのかを教えてください。

ださい。分からなかったら、別の機会でも結構です。

もう一つ、資料2の5ページ、「貨幣換算が困難な効果」というところがすごく重要だと思います。Bにはなかなか入れにくいものですが、いろいろなものをあわせて記述して判断してもらいましょうという方向で、ぜひ、ご努力をお願いしたいと思います。

そこでコメントですが、私もいろいろな種類のプロジェクトを拝見する中で、港くらい素人にとって理解の難しいところはない気がします。それは何かというと、withoutケースをイマジネーションするのが難しいんです。水深を深くするとかいろいろな工夫をしないと全く大型船が来なくなってしまう、抜港されてしまうんだというイマジネーションが少なくとも国民には伝わっていないんです。大きいハブをとろうとしているかのように思われている。だから、ここでこれをやるとこんなことができますという表現は沢山あるけれど、もしこれをやらなかったらどの様な事態が想定されて、それが日本経済にとってどの様なことを意味するのかというwithout重視の表現をする余地があるだろうし、それこそ現時点では港湾の事業を理解するときの最も大きなところではないかと思っております。

単なるコメントで、今後に活かしていただけたらありがたいと思います。

【事務局】 最初の方、分かる範囲でご説明させていただきたいと思います。

このパイプラインの直径ですが、一番細いところで、郡山のラインでは6インチ、太いところだと20インチぐらいまであります。設計圧力が6.86メガパスカルということです。

【委員】 そんなものなんだ。20インチだったら自転車のタイヤより小さいもんね。どうもありがとうございます。

【事務局】 それから、世界地図を見て仕事をしろというのは仰るとおりでございまして、先ほど申し上げたように、このシェールガスプロジェクトは非常に重要なプロジェクトになっていまして、日本だけではなくて韓国等も同じようなことを考えておりまして、いかにコストを下げるかということですね。アメリカのm3当たりの調達価格は非常に安いということはお存知だと思いますが、日本では数倍のコストをかけて調達しており、それを使っている現状を変えなければいけない。そのためには今の調達ルートだけではなくて、新しい調達ルートをつくっていくという観点から、こういった事業をどんどん進める必要があると思っておりますので、これからはそういう発想で資料もつくらせていただきます。

【委員】 資料もそういうところで、ぜひ、国民にアピールしていただきたいと思います。

【事務局】 はい。先ほど仰っていたwithoutのケースですが、非常に難しいとは思いますが、今申し上げたような調達コストがもし下がれば、ということも含めて表現できれば、

非常に分かりやすくなるということを考えておりました、そういうこともこれから検討していきたいなと思っております。ありがとうございます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【委員】 今回の関連で、withoutの想定ですが、多分、これを港湾事業であるとみなすこと自身が問題なんです。これはLNG基地プロジェクト全体のありなしの比較をしなければならない。そうすると、なしのときは費用もかからないし生産もできないからゼロだとして、ありの場合はどうなるかという、このLNGで運ばれたものが生産されているわけですから、それだけの付加価値をかけるとGDPへの貢献もあるわけです。それに対して、コストのサイドはどのような形になっているかという、今回の建設その他にいろいろかかった事業費の総額がどういう値になるかという形になって、その差分になるところが収益みたいな形になります。付加価値の増大分みたいな形になる。そうやって計算すると、昔から伝統的にOECDやUNIDOとかがやっています工業開発の費用便益分析というふうな形になるのかなと思ひます。

そう考えると、後ろの方にありました地域開発効果とかいうこともそのまま連動してきますし、もちろん、今回の評価は法律で決まっている内容ですし、制度としての港湾事業の費用便益分析をやるということに関しては、それはそれでこのままで結構だと思ひておりますが、このプロジェクトそのものの費用便益分析という観点は一つどこかでやらなければならない。今の日本の制度ではやっていないと思ひます。世界銀行等ではやります。工業開発の観点からして多分、JICAもやると思ひます。日本の内部では公共事業が具体的な対象ですから、このようになるということ自体は、それはそれで結構だと思ひますが、プロジェクトそのものの費用便益分析を本気でやろうと思ひたら、そちらの方向で、今の制度を変えてやっていくべきです。

【事務局】 社会経済に対する総便益を、効果と言うべきかもしれませんが、どう評価するかというのは非常に重要なポイントだと思ひます。事業の評価とはまた別にこういった企業の立地をどのように分析していくかというのは重要な課題として受けとめておりますので、引き続き勉強させていただきたいと思ひております。それで、実のところGDPを増大する効果がどれだけあるかというのは、さまざまなケースを比較検討しながら、公益的な効果を考えながらやらなければならないので、簡単ではないと思ひておりました、全くないところに、途上国みたいなところで行う分析とはまた異なる困難さがあるのかなと思ひております。そういう意味では、中長期的な課題としては考えていかなければならないと思ひております。

一方で、例えば公共事業単体の事業効果をどのように把握するかと申し上げますと、現行のような形の評価の手法がまずあって、あとは、現在、貨幣換算できないものについてはまず定性的な評価をしながら勉強を進めて、貨幣換算できるものについては徐々にそのようにしていくということは一つの考え方ではないかと思っております。現在、私の方でそれに対して明確な答えを持っているわけではございませんが、引き続き検討させていただければと思っております。

【委員】 今のお話はもちろんそのとおりで、正当な勉強としてぜひ進めていただきたいと思うけれど、私がさっき言った趣旨は、そのレベルよりももっと通俗的なレベルの話で、港湾の仕事というものが普通の人に——普通の人というのはその辺の人という意味ではなくて、政治家も含めて——、本当の意味が分かるように伝えるのは結構難題だということを言いたかったんです。交通の専門家と思われる人ですら、十分な理解ができていないという恐ろしさを言いたいだけで、評価そのものの話ではございません。

【部会長】 パイプライン事業というのは誰が主体でいつごろから始まっているわけですか。

【事務局】 新潟・仙台間のガスパイプラインは随分前からです。日本海エル・エヌ・ジー株式会社から、ずっと線を引いて仙台のほうに持っていくというプロジェクトは、操業を開始しているのが平成8年でして、それよりもっと前になりますので敷設には数年かかっていると思います。それから徐々にパイプラインを充実させてきているのですが、今回はこのパイプラインを名取で接続させるということで、新たにパイプラインを40キロほど相馬から引くことになります。それを接続することによりまして、日本海側と太平洋側と両方からLNGを供給することができますので、エネルギーの多重化ということで、リダンダンシーの観点からも非常に重要と考えているわけでございます。

【部会長】 私がお聞きしたかったのは、パイプラインとあわせてこの相馬のエネルギー基地構想があるはずなので、パイプラインの事業はいつごろ始まっているのか。つまり相馬港は、今のエネルギー基地化という補助が出ることを前提にパイプラインを引いているわけですか。

【事務局】 今回、相馬のLNG基地建設プロジェクトについては、相馬港の背後にLNG基地を建設するということと、相馬から名取までの40キロ間の接続パイプラインを整備するという、それら一体のプロジェクトです。それが平成24年11月30日に建設計画が民間事業者より発表されております。パイプラインの整備はこれからになります。

【部会長】 まだこれからですか。

【事務局】 はい。相馬から名取までの整備についてはこれからになります。今回の事業と同じように進めていくことになります。

【部会長】 分かりました。

【委員】 私も少しおさらいでもあるのですが、新しい委員もいらっしゃるので、エネルギー港湾事業とは何なのかというところからいった方がおそらく理解しやすいと思います。港湾の中の特にエネルギー港湾事業というのはどのように成り立っているのかという、前提条件であるとか、どんなことができるのかということを少しご説明いただければと思います。

【事務局】 この事業制度でございますが、企業合理化促進法という法律がございます、これは昭和27年に成立した法律でございますが、この法律に基づいて事業を実施することになっております。もともとこの法律の目的は、技術の向上や重要産業の機械設備等の急速な近代化を促進する、それによって原材料とか動力、エネルギー、原単位の改善を指導勧奨すること等によって企業の合理化を促進するということでございます。そのためには、企業の調達コストを下げると、例えば整備、あるいは大型化への対応ということが前提になってくるわけでして、それを積極的に支援していこうという大きな法体系でございます。

この法律の中では、エネルギー事業者であったり、鉄鋼なども入りますが、事業者が企業の合理化に資するために必要な道路であったり、あるいは港湾、漁港等の建設・改良・維持、復旧を含めて、その様な施設を管理している者に対して、それをつくってくださいと申請することができるんです。その申請に基づきまして、この場合はまず福島県に申請することができます、県で受けとめて、それを実施すると決めましたら、そのために必要な港湾計画の変更を行い、あるいは事業によっては国と協議をして、例えば大水深の浚渫であったり岸壁の建設であったりすれば、国が実施すべき事業として事業を推進するという形になります。

今回の場合は、大水深の岸壁前面の航路・泊地の浚渫事業でございますので直轄事業として国が実際に事業をする。その際に、水深にもよりますが、基本的には受益者負担が前提になっておりまして、民間事業者はその半分のコストを負担します。港湾法なら港湾法に基づいて、残りの半分を公共が負担するというような事業スキームになっておりまして、現在でもこの事業スキームを使いまして、民間事業者の物流環境の改善等を行っているという制度でございます。

【委員】 そうするとこれは福島県も同時に事業評価にかけているんですか。

【事務局】 一括してこの事業評価を行っています。

【委員】 評価方法については私も勉強したいと思っておりますので、今後ご検討いただければと思います。

今回の水深14mにするというプロジェクトについて、浚渫によって出てくる土砂はその後どのように使われるのか。護岸の埋め立てに使うとか、そのような費用節約みたいなことを考えられているのか、そのあたりご説明をお願いいたします。

【事務局】 仰るとおりでございます。まさに港湾管理者の方で起債により護岸をつくっていただきまして、そちらに捨て込んで用地造成と浚渫事業をあわせて行うということを考えております。

【委員】 ありがとうございます。結構です。

【委員】 このプロジェクトは相馬市、福島県の沿岸の浜通りにとって大歓迎のプロジェクトです。しかも、写真を見たら分かりますように、まだ被災地が大分残っているような、この中での復興というか、振興事業です。なるべく早くつくって、なるべくたくさん地元の人たちをこの事業のために雇用していただいて、復興への足がかりとしてぜひとも推進していただきたいと思っております。

この北側は新地町でして、その北側は山元町で、みんな大きな被害を受けています。常磐線もズタズタになりまして通っていませんで、浜に住む人も山側に上がっていくような格好で、高台移転になっております。このプロジェクトはものすごくうれしいプロジェクトです。ぜひともよろしく。

【港湾局長】 力強いご意見をいただきました。まさに写真のとおり、防波堤はまだ歯抜けの状態のところ随分あって、鋭意ここを埋めようということで現地では行っています。今の状態ですとどうしても波が入ってくるので、荷役に若干支障があるということもあって、ともかく最大限早くこの防波堤を復旧するとともに、また今回、このLNG基地を民間でやっていただけるとのことなので、これがいかに早く効果を出せるか、そういうことによって地域の雇用も生まれますし、我々としてはこのプロジェクトについて最大限の努力をやっていきたいと思っております。

あわせて福島ということであれば、この評価委員会で審議していただいた小名浜の18mの岸壁も今年新規着手いたしまして、まさに小名浜の方も石炭の大水深岸壁ができる、それで安く石炭も調達できるということもあり、電力会社等でIGCCという最新鋭の石炭ガス化発電が2基、小名浜に立地するということもございまして、小名浜の方は石炭火力、こちらもゆくゆくは火力発電所という話もございまして、そういう意味で、福島復興を港湾サイド

からしっかりと応援させていただきたいと思っております。

よろしくお願いいたします。

【部会長】 どうもありがとうございます。

ほかにご質問ございませんか。よろしいでしょうか。

これ以上質問等がないようでございますので、本日の審議案件について、答申案文をお諮り申し上げたいと思います。

「答申 相馬港航路・泊地整備事業の新規事業採択時評価等については適当である。」、こういう答申で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。

ご異議がないようでございますので、読み上げさせていただいたとおりの答申にさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

それでは、本日の審議案件は終了いたしましたので、進行を事務局の方にお返しします。

【事務局】 ご審議どうも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。

— 了 —