

交通政策審議会港湾分科会 第19回事業評価部会

令和7年3月11日

【企画官】 それでは、ただいまより交通政策審議会港湾分科会第19回事業評価部会を開催したいと思います。

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

まず、資料の扱いにつきまして、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。このため、本部会でもタブレットを併用して開催をさせていただきたいと思っております。タブレット端末の操作方法につきましては、午前中の港湾分科会で御説明したとおりですので、説明書の配付をもって省略をさせていただきたいと思っております。

また、紙ベースの資料につきましては、会議資料一覧をつけております。タブレット端末の操作の不明な点ですとか、会議資料の不足がありましたらお申し付けいただければと思います。

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、誤ってカメラ及びマイクのボタンを押さないように御注意いただければと思います。

それでは、資料の不足、不明な点等がございましたら、会議の途中でも構いませんのでお申し付けいただければと思います。

本日ですが、令和7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いただきたいと考えております。なお、本日の所要時間につきましては30分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、本日が初めての出席となる委員を御紹介させていただきます。

京都大学防災研究所教授の多々納裕一委員です。

【委員】 多々納裕一と申します。防災研究所にありますが、専門は土木計画学です。よろしくお願いいたします。

【企画官】 何とぞ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申し上げます。

【港湾局長】 午前中に引き続きまして、先生方には本当にお忙しい中、どうもありがとうございます。

ただいまの国会で審議中の令和7年度予算でもって新規着工を予定しております境港ふ頭再編改良事業、この1件だけ来年度の新規事業として予定してございますので、これから御審議いただきたいというふうに思っております。

石破政権におきましても、「地方創生2.0」というようなスローガンの下、いろいろそういう地域活性化策を講じていくということになってございます。この案件でもって、神戸港とつながる国際フィーダー航路で、この地域の経済・産業をしっかり回すことで、まさしく地域創生を具現化する、そういうプロジェクトになればなということを願っておりますのでございます。どうぞ今日は忌憚のない御意見いただければと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【企画官】 ありがとうございました。

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6名の委員の全ての方が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の過半数に達しております。

それでは、議事に入りたいと思いますので、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、議事の1に移ります。部会長の選任についてでございます。

部会長の選任に当たりましては、交通政策審議会令第7条第3項の規定により、部会長を委員の互選により選任することとなっております。

事前に委員の皆様から事務局に対して、交通政策審議会委員であり、また港湾分科会長である多々納委員を御推薦いただいているところでございますが、御意見がありましたらよろしくお願いいたします。

もしないようでしたら、多々納裕一委員に部会長をお願いしたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。御異議なしということですので、多々納委員に部会長をお願いしたいと思います。

それでは、多々納部会長に御挨拶と、その後の議事進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは簡単に挨拶させていただきたいと思います。

部会長の選任ありがとうございます。事業評価の部会ということで、新しい事業を進めていくところで、ポイントをきちっと押さえながら、望ましい事業といたしますか、効率的な事業が選出されますように、皆様方と一緒に検討の一部に加えていただければと考えている次第です。

私自身は、どちらかというと社会基盤整備の話は結構専門的にもやっているつもりではありますが、先生方はずっとこのエリアに携わっていただいております、先生方の御意見をお聞きしながら、私も司会を進めていければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

本事業評価部会の部会長の代理というものを、交通政策審議会令第7条第5項に基づいて、部会長が指名することになっているということでございます。

大変恐縮でございますが、加藤委員に部会長代理をお願いしたいと思いますが、よろしいですか。

【委員】 承知しました。

【部会長】 よろしく願いいたします。

それでは、議事のほうに入らせていただきたいと思います。

令和7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1件につきまして御審議いただきます。

事務局から御説明いただけますでしょうか。よろしくお願いいたします。

【事業企画官】 着席のまま失礼いたします。よろしくお願いいたします。本日は、令和7年度新規事業候補としまして、港湾整備事業について境港の1件を御審議いただきたいと考えております。

資料1で、本日御審議いただく事業について、その概要と政府全体の方針や計画との関係を、資料2-1で事業内容について整理をしております。

本日の審議事項は1件だけですので、続けて御説明をさせていただければというふうに考えております。

まず、資料1を御覧ください。1ページ目は、今回御審議いただく境港における港湾整備事業の概要でございます。

境港ふ頭再編改良事業は、地域の経済活動を支える安定的な輸送網の構築、サプライチェーンの強靱化、大型船舶による輸送効率化を図るため、境港外港昭和南地区において国

際物流ターミナルを整備する事業となっております。

次ページ以降、政府全体の方針や計画と、本日御審議いただく事業との関係を整理しております。今回お諮りする事業では、国際フィーダーや大型バルク船舶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、キーワードとしましては、「国際フィーダー網の強化」、それから「地域産業を支える」ということ、「幹線耐震」、これは防災ですけれども、ということで、いわゆる基本方針や総合物流施策大綱、国土強靱化基本計画など、3ページ目以降にそれぞれ該当箇所を記載してございますけれども、政府の方針・計画に多くの切り口で合致しているというふうに考えてございます。

また、後先になりますけれども、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御要望をいただいているというものであります。

資料1につきましては、簡単ですが以上とさせていただきます、続けて事業の内容につきまして、資料2-1で御説明をさせていただきたいと存じます。

なお、資料2-1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しするために、お配りしております資料の一番後ろに、別冊という形で資料を御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いうふうに存じます。

それでは、資料2-1の1ページから御説明をいたします。1ページ目は境港の概要でございます。

境港は、鳥取・島根両県にまたがる重要港湾でございます。今回整備を行う予定の外港昭和南地区、これは地図上で赤丸で囲んでおりますけれども、鳥取県側に位置をしております、外貿定期コンテナ航路や国際フィーダー航路が就航しているほか、背後には製紙・木材・リサイクルの関連産業やバイオマス発電所等が立地しております、これらのサプライチェーンを支える重要な役割を果たしております。

2ページを御覧ください。外港昭和南地区では、コンテナ貨物の取扱貨物量が年間3万から4万TEU程度で推移しております。紙・パルプ、木製品等が取り扱われております。令和4年3月に日本海側初の国際フィーダー航路が定期化されて以降、国際フィーダー貨物が増加傾向にあるという状況です。

また、バルク貨物として木材チップが取り扱われているほか、令和4年以降、境港周辺でバイオマス発電所の稼働が相次いでおり、バイオマス発電燃料の取扱いの増加が見込まれております。

3 ページを御覧ください。国際海上輸送の需給逼迫に伴い、釜山港において日本発着貨物の滞留が生じ、輸送日数が増加したことによりまして、阪神港に利用を切り替える動きが出てきております。

また、物流 2024 年問題やトラックドライバー不足、カーボンニュートラル等の課題に対応するため、阪神港への陸上輸送について、境港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路へのモーダルシフトを計画する荷主が現れ始めておりまして、こうした国際フィーダー貨物需要の増加を受けて、当該航路の増便が見込まれております。

昨今、内航海運の船員不足が懸念されておりますけれども、境港にて国際フィーダー航路を運航する内航船社におきましては、現在、自社船員の増加や若手船員の育成等に継続して取り組んでおりまして、高まる需要に対して、不定期の増便、これは積み切れない場合に増便を行ったり、そういったことも対応するほか、現在就航しているフィーダー航路の維持・拡大に支障がないよう取組を進めてきているほか、併せて、船内就労環境の改善など、船員確保に向けた取組を継続的に進めているというふうに聞いております。

また、中長期的には自動運航船を導入すべく実証実験を実施するなど、今後も国際フィーダー航路の需要増加を見据えた取組を進めていく予定であり、これらの対応状況も踏まえ、内航船社からは、今後の増便にも対応していくことは可能と考えているというふうに聞いております。

コンテナ貨物の需要推計につきましては、後段 9 ページに記載しておりますけれども、便益対象となります既存の国際フィーダー航路に積載できない貨物量は 5,000 TEU 弱、トラック台数に換算いたしますと 4,000 台弱に上ります。

4 ページを御覧ください。コンテナ定期航路は外内合わせて週 6 便が就航しておりますけれども、外貿航路でスケジュールの乱れが生じやすく、滞船が生じており、国際フィーダー航路の増便が見込まれる中、コンテナ船が 2 隻同時に利用するためには岸壁が不足しているという状況でございます。

また、境港周辺で相次ぐバイオマス発電所の稼働に伴い、バイオマス燃料の取扱い量のさらなる増加が見込まれるほか、金属くずを取り扱う事業者が国内他港と連携し、大型船を利用した東南アジア等への輸出を計画しておりますが、大型船が係留可能な岸壁が不足している状況であります。

なお、全国で事業を断念するバイオマス発電事業者も出てきておりますけれども、境港でバイオマス燃料を取り扱う事業者へのヒアリングでは、燃料の調達について特に問題は

ないという旨を確認しております。

5 ページを御覧ください。国際フィーダー航路の増便、バルク貨物船の大型化が見込まれる一方で、岸壁やふ頭用地が不足しており、現状の施設では受け入れることが困難な状況です。

外港昭和南地区において、岸壁 1 2 メートル、ふ頭用地等を新たに整備することによりまして、コンテナ船の混雑解消や増便の受入れ、バルク貨物の輸送のための大型船の受入れに対応することが可能となります。併せて、埠頭用地においても、貨物の集約・再編により、貨物需要の増加に対応することが可能となります。

これにより、外貿コンテナから国際フィーダーへの利用転換、モーダルシフト需要を受けたコンテナ貨物需要の増加への対応、大型船によるバルク貨物の輸送効率化への対応が可能となり、地域の経済活動を支える安定的な輸送網の構築、サプライチェーンの強靱化が図れるというふうに考えております。

6 ページを御覧ください。事業の概要でございます。

本事業では、水深 1 2 メートルの耐震強化岸壁を整備し、併せてその前面の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 7 年から 1 0 年代半ばまでで、総事業費は 2 0 2 億円、うち港湾整備事業費 1 7 2 億円を見込んでおります。

事業期間につきましては、詳細設計のための調査が未実施でありますし、現地の状況が明らかになっていない部分があるため、幅を持たせた記載ぶりとしております。

事業効果としましては、コンテナ関係として①地域の経済活動を支える輸送網の構築、バルク関係として②大型船舶による輸送効率化、防災関係としまして③被災時における社会・経済活動の維持、カーボンニュートラルの関係として④排出ガスの削減が挙げられます。

①から③につきましては、次ページ以降で定量的な効果の把握を行い、便益を計上しております。④につきましては、記載のとおり陸上輸送距離の短縮及び大型船舶による輸送の効率化に伴い、年間 1 万 1, 3 4 0 炭素トンの CO<sub>2</sub> 排出量が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、4 7 5 トンの NO<sub>x</sub> 排出量が減少することで大気汚染の防止に寄与するというふうに考えております。

7 ページを御覧ください。費用対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 3 つございます。1 つ目は、モーダルシフトによる輸送効率化です。新たな国際フィーダー航路が就航可能となり、陸上輸送されていた貨物が海

上輸送に転換されることにより、年間 2.7 億円の陸上輸送コストの削減が見込まれます。

2 つ目は、大型船舶による輸送の効率化です。大型船舶の入港が可能となり、金属くずの輸出、バイオマス燃料（木質ペレットと P K S）の輸入に関して、年間 18.9 億円の海上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の削減です。耐震強化岸壁の整備により、震災直後から幹線貨物（コンテナ貨物）を利用できることによりまして、貨物の輸送コストの増大が回避され、年間 0.4 億円の輸送コストの削減が見込まれます。

8 ページを御覧ください。費用便益分析の結果をまとめております。

計算期間は令和 7 年度から令和 6 4 年度、基準年度は令和 6 年度、社会的割引率は 4 % としまして、便益と費用を現在価値に換算した結果、総便益 3 4 5.3 億円、総費用 1 6 3.8 億円で、 $B/C$  が 2.1、 $B-C$  が 1 8 1.6 億円となっております。

また、社会的割引率を 2 %、1 % とした場合の  $B/C$  を参考値として算出しております。その結果、社会的割引率を 2 % としますと  $B/C$  が 3.2、1 % といたしますと  $B/C$  は 3.9 となっております。

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や計算方法の詳細、バックデータをお付けしております。時間の関係もございますので、説明は割愛をさせていただきます。

最後のページを御覧ください。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しながら、適切に対応してまいりたいと考えております。

資料 2-1 の説明は以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

【部会長】 どうも御説明ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方、どうぞ御質問、御意見等いただければと思いますが、よろしくをお願いいたします。

【委員】 御説明ありがとうございました。2 点あります。1 つ目は、陸上輸送が海上輸送に転換することでコストダウンできることによる便益が計測されているようですが、ここで、with ケースのときに便数が増える想定をなされているという理解で正しいでしょうか。もし増便するのだとしたら、その増便のコストはどうなっているのかを教えてください。

2 つ目は、12 ページ目で、with のときにバングラデシュやベトナムに持っていく

コストの計算に積載率という概念が入っています。仮に全部空だとしても輸送コストはかかるので、積載率を乗じる意味がよく分からなかったです。何か勘違いしているのかもしれないので教えていただければと思いました。

【事業企画官】      ありがとうございます。1つ目は、コンテナの関係で増便コストの取扱いということかと存じます。まず現状、つくらない場合は、一応大型化まではできるんですけども、便数は増えないと。岸壁を整備することによって増便を受け入れることができるというふうな設定をしてございます。そのコストにつきましては、輸送費用という形で見ているということでございまして、荷主目線でのB/Cの算出ということで、船社側もちろん増便についていろいろとコストがかかるということかと存じますが、それは輸送費用という形で支払っているという整理の仕方ということでございます。

【委員】      増便による影響については、空港と同じ考え方をしているのだろうと予想しています。空港整備のケースでも、本来は航空便数増加によって生じるエアラインの供給者便益を考慮すべきなのですが、エアラインは激しい競争にさらされているので彼らの利潤は空港整備によって変化せず、したがって供給者便益もゼロだと考えられているのだと、私は理解しています。港湾についても、港湾整備によって増便せざるを得ないのかもしれないが、船会社同士で競争原理が十分働いているせいで、船がネットワーク全体の中でうまく調整されることによって、船会社の利潤が変化しないと考えれば、供給者便益は考慮しないということになりそうです。いずれにせよ、普通に考えると、増便するとコストが余計にかかると思われるので、なぜそれによる影響を考慮しないのかと不思議に思うのではないかと考えます。混乱させないためにも、もし私の予想するような前提があるのならば、どこかにコメントするといいいかもしれないと思いました。

【事業企画官】      ありがとうございます。先生おっしゃるとおりで、供給者側のことは考えていないというか、支払う料金でカバーされているという認識の下にそういう計算になっているということでございます。

それからバルク貨物のほうは、ここで全量を積むということではなくて、連携する港というのがほかにございまして、ここで一部を積み、さらに、日本国内のほかの港で空いたところに貨物を積み、それから輸出をするということで、withのほうはそうした積載率を設定しているということになります。

【委員】      支払っている料金に基づいて計算しているという理解なのですね。容量の3分の1だけ使うので、その分の料金を払うからこのコストがかかるという、荷主側のコス



トだという理解をしておけば間違いないということでしょうか。

【事業企画官】 そのとおりです。

【委員】 なるほど、分かりました。ありがとうございます。基礎的な疑問で失礼しました。

【部会長】 ほか、どうぞ。

【委員】 私からも2点質問があります。1点目は、貨物列車から船利用への移行の場合はモーダルシフトではないと考えてよろしいのか、それとも単に、もともとこれがトラックで輸送されていたとすると、これぐらいの量が港のほうに移るというふうな計算になっているのか、そこを教えていただきたいというのが1点目です。

2点目が、with/withoutの話で、普通、企業さんでコストを考えるときに、もちろん幾ら費用がかかるのかということもそうなんですけれども、日数がどうしても船舶輸送の場合は増えると思うんですけれども、そういった日数が増えることの考慮というんでしょうか、そのコスト換算というのはマニュアル上はないのかどうかということの確認をお願いいたします。

【事業企画官】 ありがとうございます。1つ目の点でございますけれども、これはモーダルシフトなのですが、陸上輸送から海上輸送へのシフトというカウントにはしておりますが、貨物列車の輸送から海上輸送に切り替わるということで計算をしております。

それから2つ目の、日数増を考慮しているかという点につきましては、貨物の価値という形で考慮しているということで、日数がかかることによって時間コストがかかっているということで、そういう計算の仕方で便益費用対効果分析に織り込んでいるという形になります。

【委員】 要するに、織り込まれていると考えていいということなんですね。

【事業企画官】 はい。その前の質問についても、鉄道輸送から海上へのシフトという形で計算をしているということです。

【委員】 なるほど。考えたら、貨物よりも船のほうが高くつきそうというか、時間係数まで考えるとですね、思ってしまうんですけど、そうではないということなんですね。

【事業企画官】 はい。便益計算上はプラスに出るという形になっております。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。3ページ目の件、計算上はあくまで右下に

出ている3,974台分のトラックを船に替えることで、モーダルシフトによる輸送効果というのが計算されているということですか。現在、韓国と中国向けにそれぞれ、若干便数は減っていますが、外航で行っているものは、これはこのまま維持をする前提の計算になっているのか、または、今、釜山が混乱しているので韓国、中国向けも国際フィーダーのに移ることを考えているということですが、これら全てを国際フィーダーに切り替えた前提で計算されているかということか、どちらになるのですか。

【事業企画官】 今9ページの貨物の考え方を映しておりますけれども、現状からの転換分が1万3,574TEUほどあるということなんですけれども、バースを整備しない場合でも、コンテナ輸送は使える分がありまして、それが9,842TEU分ということになります。その差分の4,930TEUの分だけ、便益としては見込んでいるという形になります。

それで、すみません、トラック何台分と書いたんですけど、40フィート・20フィートとありまして、TEU換算すると5,000弱ということなんですけど、40フィート・20フィート何個という数え方をすると4,000個弱ぐらいということで、この中には鉄道から切り替わる分は入っておりません。分かりにくい表現で申し訳ありませんでした。

それから、ちょっと補足で、先ほどの時間価値の部分なんですけれども、陸上輸送から海上輸送にシフトするときに、当然時間が遅くなるのでその分はマイナスになるということなんですけど、海上輸送のコストと足し合わせるとプラスになるということで、プラス側に出ているという計算になっております。

【部会長】 よろしいですか。それでは、お願いします。

【委員】 御説明いただきまして大変ありがとうございました。境港の重要性も理解したところです。

一点確認をさせていただきたいんですけれども、日本全体ではバイオマス発電の燃料コストが非常に上がっているので、バイオマス発電全体の発電量としては、日本全体としてはそれほど増えていないという状況になっております。

しかし、こちら資料の4ページに、令和4年に2か所のバイオマス発電所が相次いで稼働を開始して、さらに新たに2か所の発電所の稼働が予定されているということなのですが、これは確実に発電所が稼働すると見ていいのでしょうか。そうであることを期待しておりますが、よろしくお願いします。

【事業企画官】 ありがとうございます。バイオマス発電所は今2基が設置済みで、プ

ラス2基という形でございまして、そこの部分につきましても、報道もありますけれども、ヒアリング等も重ねまして、我々としては将来的には立地をするということで考えております。

【委員】 事業者は確実にやってくれそうな事業者ですか。

【事業企画官】 はい。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【部会長】 ほかに御意見ございますか。

【委員】 御説明ありがとうございます。最後の、今後予見される事業費増加のリスク要因とその対応について伺いたいんですけれども、この資料は、境港に関する事業費増加のリスク要因とその対応についてなのか、一般的に多くの場合こういうことがリスクとして想定されるので、そのリスク要因とリスクへの対応というように書かれているのかというのを確認させていただければと思います。

自然条件、社会条件、それぞれ見させていただいても、例えば自然条件は、おそらくこの港でもこのようなことは起こりそうなリスクなのかなと思ったんですけれども、この資料は境港で今後予定される事業費増加のリスク要因とその対応策なのか、少し確認させて頂ければ幸いです。

【事業企画官】 ありがとうございます。そこを触れておりませんでした、今回の事業におけるリスク要因とその対応ということでございます。

例えば自然条件ですと、地盤条件みたいなところは、今回耐震強化岸壁の整備ということで地盤改良が必要ですので、そういったところ、地質調査で今後我々の想定と大きな差異が出てくると事業費が増加するリスクがあるということですとか、一般的に当てはまるものもあるとは存じますが、それらも含めて今回整理をしているということでございます。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【部会長】 ほか、御意見ございませんか。

【委員】 全体的なコメントとして、今回のご報告は、費用便益分析に偏った評価になっているという印象があり、こういう評価はよくないのではないかという気がしています。事業の効果というのが6ページ目の下半分に文章として書かれているのですが、定性的なものも含めて、もう少しデータなどのエビデンスをまとめながら、一般の方々が納得できる、あるいは地元の方々が見ても分かりやすい整理の仕方にエネルギーを割いたほうがよ

いのではないのでしょうか。

具体的には、①から④まで4つの効果があるようですから、それぞれで例えば地元の人々の声なども踏まえながら、こういう効果がありそうだということを、少しビジュアルライズさせながら、1ページずつまとめるぐらいの感覚で整理するほうが、評価の価値が十分高まって、意味のあるものになるのではないかと思います。いかがでしょうか。

【事業企画官】      ありがとうございます。おっしゃるとおり、ちょっとB/Cの計算のほうに偏り過ぎている嫌いがございます。それぞれ貨物にひもづいて地元の産業も当然ございますし、いろんなお声をいただいているところですので、定量的というか定性的な効果、産業に与える影響といいますか、そういったところもまとめるようにしていきたいというふうに考えます。

【部会長】      ありがとうございます。ほか、御意見ございませんか。

ちょっと私のほうから一言だけ。今日の審議を聞いていまして、費用便益の計算のマニュアル自身がどういう意図でどうつくられているかという部分についても、十分まだ共有されていないように感じました。

ということは、説明のほうが十分でないという議論もありますが、やはりこういう資料の説明を聞いていて、そこで疑問に思ったときに少し見られるようになっていると、恐らく対応も早いのかなと思います。

そうすると、補足資料で結構なのですが、せっかく端末がありますので、端末の中にもそういうマニュアルとかを入れていただいたり、あるいは事前にその辺りの部分について疑問点を解消できるようにしていただくということが重要かと思います。

原則的に言えば、機会費用で費用ははからなきゃいけないので、荷主の立場でどうのこうのみたいな議論というのは、実は普通は当てはまらないはずなんです。でも、何らかの仮定を置くとそういうことで成り立っているのかもしれないのですが、そこについてはやはり精査が要と思うので、きちっと見た上でやったほうが、本当はよいのかなと。

それから、取扱容量が増えるということの効果は非常に重要だと思うんですが、その部分についての話がきちんと評価されているのかという議論もあるのかもしれません。それに伴うランニングコストが増える部分ももちろんあるはずなので、その部分もきちっと入れるというのが本来はなされているはずのところだと思うのですが、そこらあたりについて不明なところが若干あったのかなと思いましたので、今後その辺りのところを精査できるようにしたほうがよいかと思います。マニュアルに書いてある範囲内できちっとや

られているということですよね。

ということですので、そちらのほうは策定された委員会の方で議論をしたといたしまして、ここではそこを問うことはないのかなと思います。

もう1点、各事業の効果についてですが、確かに、幾つかのものについては1行だけ書いてあるだけだということもありまして、例えば「輸送網の構築」と書いてあるときに、どういう輸送網が構築されて、どれだけの例えば時間なのか、あるいは取扱貨物量なのか何なのか、そういったものが改善されるのかといったことを、実はよく見ると後ろにあるような気もしなくはないのですが、ただ、その辺りのところを少し分かりやすく書いていただくことは、多分、事業目的が適正かというところを見るところでは重要だと思いました。

費用便益分析については今後少し精査をいただいて、資料の充実を図っていただきたいということと、それから、こちらのほうの事業の効果についての説明の部分、若干定性的なもの、あるいはほかの数値的なものも含めて充実を図っていただくようにしていただくといいかなというふうには思いました。

全体としまして、この事業についての御意見そのもの、この事業そのものについての御意見をお伺いしたいと思います。

港湾整備事業の新規採択事業として、ここで今日御説明いただいた境港ふ頭再編改良事業ですけども、どのようにしたらよろしいでしょうか。何か御意見ございますか。

新規採択時評価としては、これは適当な事業であるというふうにお答えしてもよろしいでしょうか。

では、そういう前提条件みたいなものが若干ついてはいると思っていただいたほうがいいのかもかもしれませんが、この事業そのものが何かということではないですね。

したがいまして、この新規採択時評価、この事業に関しまして適当であるという形で答申したいと思います。よろしくお願いいたします。

では、以上で、本日の審議に関しましては終了したいと思います。進行のほうを事務局のほうにお返しいたします。よろしくお願いいたします。

【企画官】      ありがとうございます。本日いただきました御指摘につきましては、また引き続き事務局のほうでもしっかりと受け止めて、検討を進めてまいりたいというふうに思います。

それでは、本日の事業評価部会を閉会とさせていただきたいと思います。ありがとうご

ざいました。

— 了 —