

## 必要な事業を迅速かつ適切に

2024年問題の注目度が日に日に高まっている。トラックドライバーの働き方改革に関する法律が適用されることで、貨物輸送供給力の著しい低下が見込まれている。政府の予測では、何も対策を講じなければ2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足すると見込まれている。その解決に向けて、政府は本年10月に物流革新緊急パッケージを公表した。物流の効率化のための様々な施策が示されており、それらはいずれも必要かつ有効なものであると評価できるが、必ずしも即効性があるものばかりではない。2024年問題は2024年にすべて解決できるものではない。時間を要する施策をいかに迅速に実施するかが課題である。

私が専門とする港湾計画に関連するところでは、上記パッケージにモーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等が盛り込まれている。フェリー・RORO船等の輸送量・輸送分担率を、今後10年程度で倍増させることが目標とされている。ターミナルの運用の改善だけでこの目標を達成できるとは考えられず、それなりの規模の設備・インフラ投資が必要である。国がそれらを支援することになれば、事前の事業評価が必須となる。必要な事業が迅速かつ適切に採択されることを願っている。

私は港湾に関する公共事業評価手法研究委員会の委員を務めてきた。委員会でのこれまでの議論も生かされると期待している。委員会では、これ

までの事業評価が効率性の観点に偏重しているとの問題意識を共有し、必要性や有効性の評価方法を議論した。必要性とはすなわち緊急性や政府の上位計画との整合性を意味しており、まさに2024年問題対策のための施設整備事業は必要性が高いと評価されるべきである。しかしながら効率性評価の中心をなす費用便益分析も依然として重要である。新規事業採択時評価における費用便益分析では、事業を実施する場合（with）と事業を実施しない場合（without）の比較が原則である。委員会では、withoutの想定方法についての議論も行ってきた。モーダルシフトの受け皿となるフェリー・RORO船のための港湾整備の評価においては、withoutとしてトラック輸送の継続を想定することがある。現下のトラック輸送継続が困難である状況を前提とすると、withoutの設定の再検討も必要である。withoutとして代替輸送困難で物流が止まる事態を想定すると非常に大きなストック効果が推計されるが、少なくとも今後数年はそれを非現実的な想定と断定することもできない。

行政の委員会に参画することで新たな研究テーマのアイデアが得られることがある。上記委員会においては着実に評価手法の充実が図られているが、検討内容によっては課題が残されることもある。離島の耐震岸壁整備を例にwithoutの想定方法を議論した際、被災時に代替輸送手段の確保が困難な離島港湾を対象として論点整理を行った。



神戸大学大学院 海事科学研究科 准教授 石黒 一彦 (いしぐろ かずひこ)

これをきっかけに離島の港湾整備事業評価手法に関してはまだ改善する余地が大きいと考え、自らの新たな研究対象とした。離島は人口や産業規模が小さいことが多く、人口減少は本土よりも早いペースで進んでいる。事業評価においては不利な状況にある。2016年の法整備により有人国境離島地域の保全及び地域社会の維持が政府の目標となっている。有人国境離島における港湾整備はまだ十分ではなく、その整備は必要性が高いと評価されるべきである。

奄美群島をケーススタディの対象として離島港湾に関する研究を行っている。NOWPHASデータによると、群島最大の港湾である奄美大島の名瀬港において2時間毎の1/10波が4mを超えた回数は1981~2000年には年平均137回だったが、2001~2020年には166回と有意に増加している。昨年、名瀬港の関係者にヒアリングしたところ、フェリーは大型化してきたが、欠航回数は減っていないとのことであった。大型化を進められる船舶ばかりではないため、港内静穏度向上の必要性は以前よりも高まっている。2023年8月上旬に大きな被害をもたらした台風6号は船舶の運航にも大きな影響をもたらした。台風6号は奄美や沖縄の近辺を東西に往復するような進路を辿ったため、この地域で強風や高波が長期間にわたり続いた。直後に鹿児島でヒアリング調査を行ったとこ

ろ、12日間出航を見合わせた船舶もあったとのことである。定期船が例えば一週間に1回ずつ12回欠航するのと、一度とはいえ想定外に12日間連続で欠航するのとでは地域経済や住民生活に与える影響が大きく異なることは想像に難くない。12日間もの連続欠航は稀だが3~4日の連続欠航は珍しくない。例えば、港内静穏度を向上させる事業の評価においては、連続欠航の減少も便益と見なせるのではないだろうか。3~4日であっても連続して欠航すると離島の経済や生活は大きな影響を受ける。すべての物品で3~4日分の在庫を日頃から確保していれば影響は受けませんが、その分の在庫費用が欠航時の損失を上回るものについては在庫を持たないことになる。その一方で、欠品の影響はサプライチェーンの寸断や消費者の不便など多岐にわたる。これらは帰着便益であるため発生のみを考慮する費用便益分析においては考慮されてはいないが、発生ベースで見てもこれらに相当する便益は考慮されていない。

必要性の高い事業を迅速かつ適切に実施するため、これまで見落とされてきた、あるいは敢えて無視されてきた便益を新たに考慮し、よりわかりやすく説明していく意義は大きい。

**【著者紹介】石黒 一彦 (いしぐろ かずひこ)**

1971年生まれ。東北大学工学部土木工学科卒。東北大学大学院情報科学研究科博士前期課程修了。東北大学助手、神戸商船大学講師、神戸大学講師等を経て現職。専門は土木計画学、海運経済学。