

水島港国際物流ターミナル整備事業

港湾事業の再評価項目調書

事業名（箇所名）	水島港国際物流ターミナル整備事業					
実施箇所	岡山県倉敷市					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業					
主な事業の諸元	水島地区：岸壁(水深14m)(改良)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、航路(水深14m)、荷役機械 玉島地区：岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、心頭用地、荷役機械 水島玉島地区：航路(水深12m)					
事業期間	事業採択	平成29年度		完了	令和11年度	
総事業費（億円）	369		残事業費（億円）	105		
目的・必要性	配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応するため、国際物流ターミナルの整備を行う。					
便益の主な根拠	船舶大型化による海上輸送コストの削減（令和12年便益対象貨物量：325万トン／年） 岸壁整備による陸上輸送コストの削減（令和2年便益対象貨物量：115万トン／年）					
事業全体の投資効率性	基準年度	令和5年度				
	B：総便益（億円）	690	C：総費用（億円）	480	全体B/C	1.4
	B-C	210	EIRR（%）	6.4		
残事業の投資効率性	B：総便益（億円）	239	C：総費用（億円）	178	継続B/C	1.3
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需要（-10%～+10%）		(1.3～1.6)	(1.2～1.5)		
	建設費（+10%～-10%）		(1.4～1.5)	(1.2～1.5)		
	建設期間（+10%～-10%）		(1.4～1.4)	(1.3～1.4)		
事業の効果等	水島港の水島地区と玉島地区の2地区における大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応することで、安定的かつ安価な穀物の輸送が可能となる。					
社会情勢等の変化	平成30年度に大型穀物船の玉島地区への入港が開始された。 令和2年度に玉島地区ハーバーアイランド7号埠頭の供用が開始された。					
主な事業の進捗状況	総事業費369億円 既投資額264億円 令和5年度末現在の事業進捗率72%					
事業の進捗の見込み	令和11年度に完成予定					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	水島地区の岸壁（水深14m）の整備において、合成床板式ジャケット栈橋を採用し、ジャケット製作と同時に床板設置や上部工配筋を陸上で行い、ジャケットと一体で据え付けることにより、現地における海上作業を少なくし、コスト縮減を図る。					
対応方針（原案）	継続					
対応方針理由	十分な投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完成に向けた事業促進を要望されているため。					
その他	（その他の指標による効果） ・飼料の安定的かつ安価な供給体制の構築、産業競争力の広域的な強化 ・環境への負荷軽減					

「事業再評価」 水島港 国際物流ターミナル整備事業



令和5年12月
国土交通省 中国地方整備局

1.再評価の重点化・効率化判定票

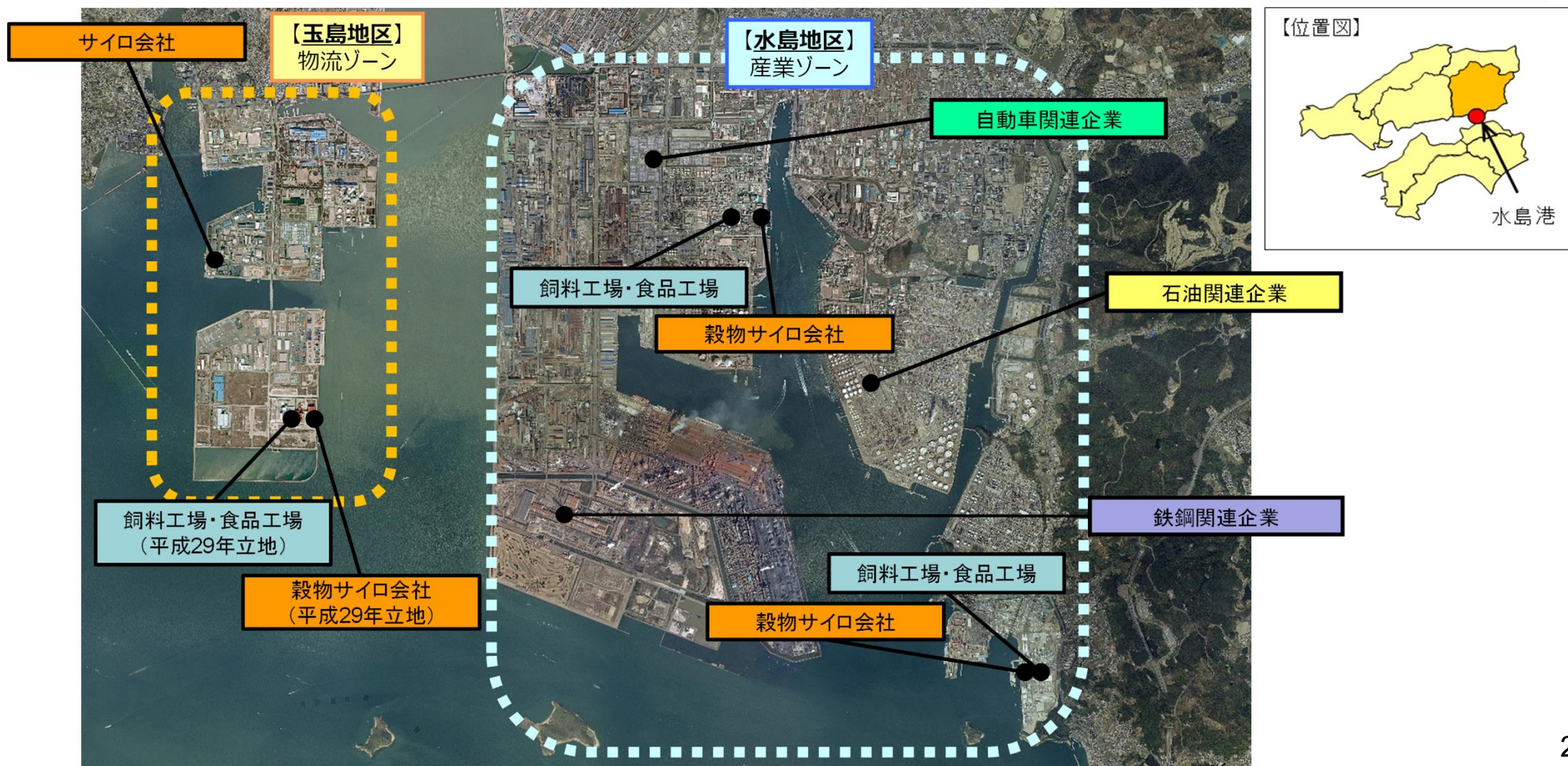
項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境に変化がない	平成30年度、大型穀物船の玉島地区への入港が開始された。 令和2年度 玉島地区ハーバーアイランド7号埠頭の供用が開始された。	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加なし	10%以内増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費:269億円(2019<R1>評価時) → 369億円(今回評価時) 37%増加	□	□	■
事業期間の増加	2017<平成29年>~2025<令和7年>(9年:2019<R1>評価時) → 2017<平成29年>~2029<令和11年>(13年:今回評価時) 44%増加	□	□	■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	なし	変更なし ■	変更あり □	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	309万トン/年(2019<R1>評価時) → 325万トン/年(今回評価時) 5%増加	10%以下 ■	10%超え □	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に対して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用 0.2% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 2.0 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足していない □	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—		
判定案:事業進捗等に大きな変更がある事業				

2.水島港の概要と事業位置図

○水島港は岡山県中西部の高梁川河口に位置する国際拠点港湾であり、背後圏(水島工業地帯)の製造品出荷額は約3.2兆円で岡山県全体の45.5%を占め、岡山県の生産拠点となっている。【出典:令和3年経済センサス-活動調査(製造業)】

○水島地区は、自動車・石油・鉄鋼関連企業が立地する製造業の拠点となっている。一方、玉島地区は、公共岸壁を中心とした物流拠点となっており、周辺企業の原材料の輸入・製品の輸出拠点となっている。

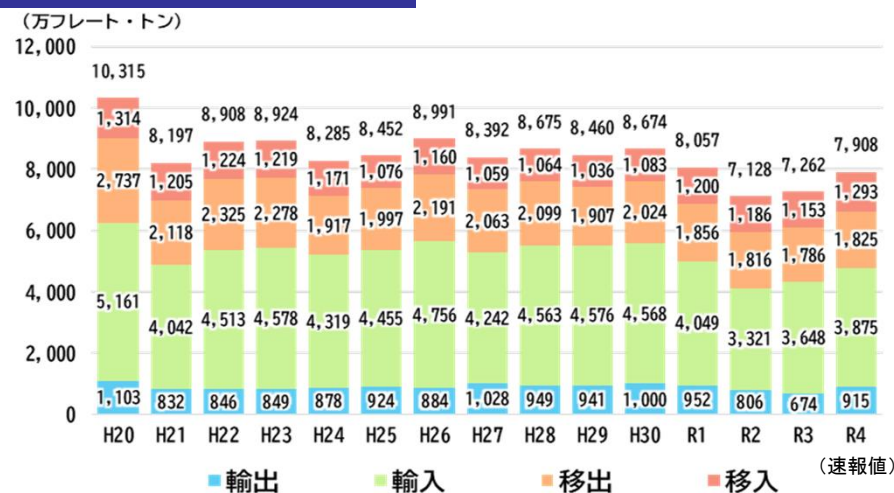
○平成29年、玉島地区に穀物関連企業3社が新たに進出している。



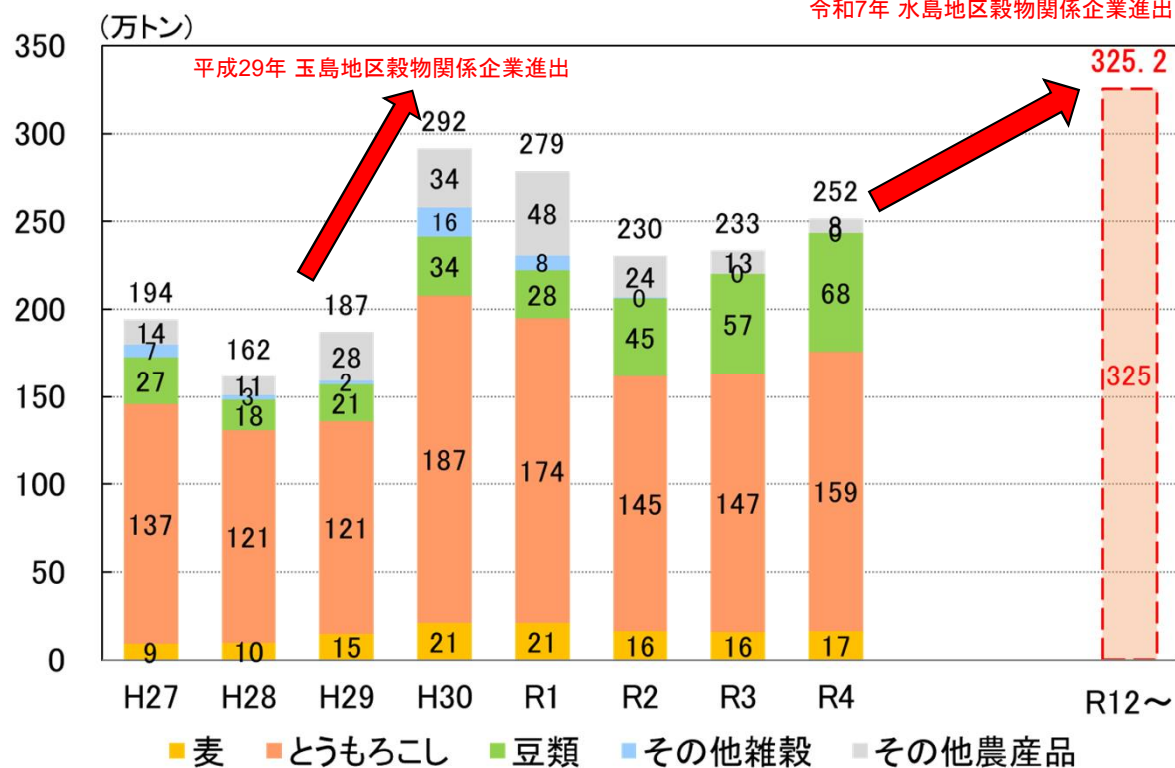
3.水島港の利用状況

- 水島港の取扱貨物量は、中国・四国地方の港湾では最大の約7,908万トンである。
- 2017年(平成29年)の穀物関連企業の立地に伴い穀物の取扱量が増加している。
- 水島地区において、穀物関係企業が新工場の建設に着手、2025年(令和7年)5月の稼働を計画している。

取扱貨物の推移(水島港)



便益対象となる穀物輸入量の推移



穀物取扱量の推移(水島港)



穀物関連企業3社が
玉島地区で操業開始

【出典:港湾統計】

4.国際バルク戦略港湾政策①

国際バルク戦略港湾政策の概要

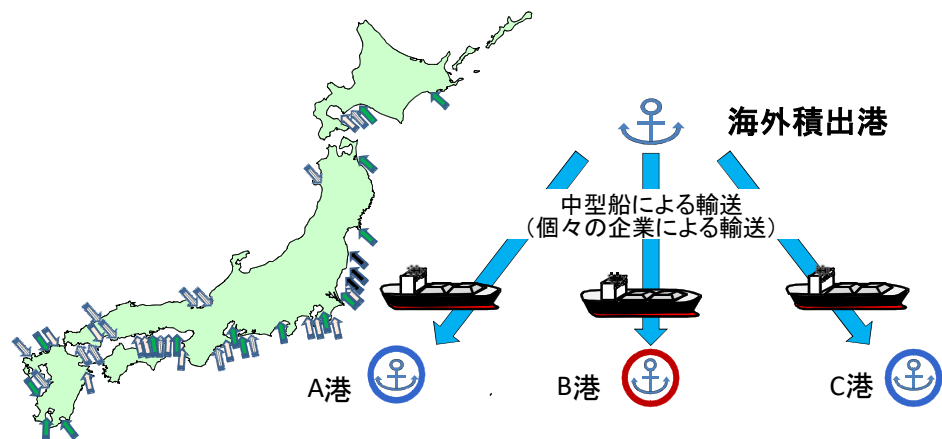
- 我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存。近年、近隣国の輸入量急増により、資源獲得競争が激化。
- ばら積み貨物の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的。

企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を推進

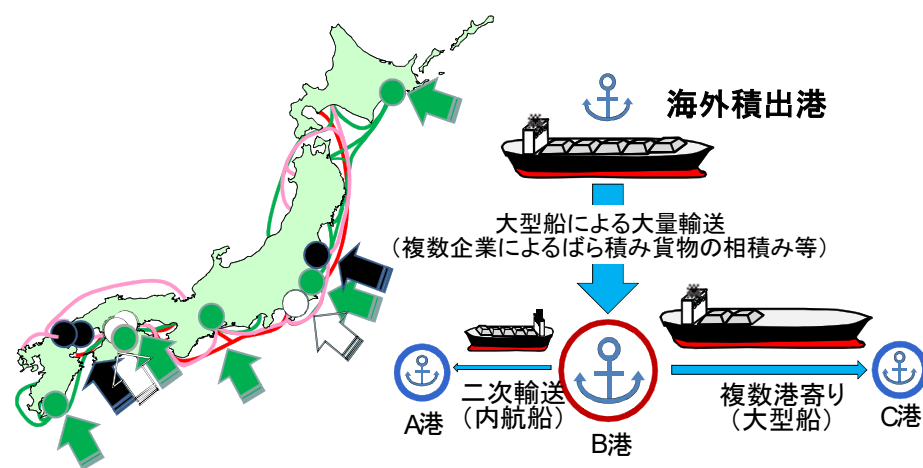
国際バルク戦略港湾

- 穀物: 釧路港、鹿島港、名古屋港、**水島港**、志布志港
- 鉄鉱石: 木更津港、水島港・福山港
- 石炭: 小名浜港、徳山下松港・宇部港

これまで



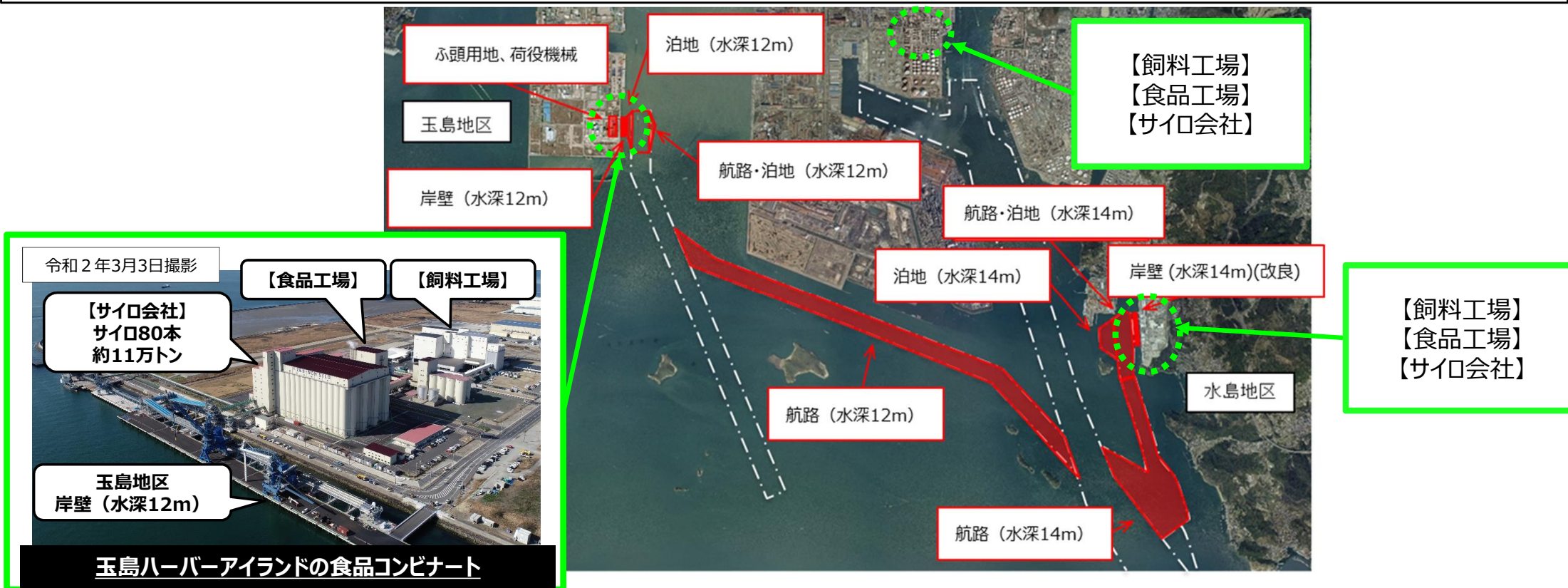
これから



4.国際バルク戦略港湾政策②

水島港における輸送連携

- 水島港は効率的な穀物輸送ネットワークを形成するため、平成23年5月に国際バルク戦略港湾に選定。
- 水島港の水島地区と玉島地区の2地区における大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応することで、安定的かつ安価な穀物の輸送が可能となる。



【水島港での穀物運搬船の共同輸送による効果】

現状

各地区へそれぞれパナマックス船の減載（7万DWT→5.9万トン積に減載）等で穀物を輸入。

将来

パナマックス船が満載で水島地区に入港可能となり、かつ、共同輸送により複数地区に寄港することで、輸送コストが約2割削減される見込み。

5. 事業の概要と進捗状況

○企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応するため、水島港の玉島地区及び水島地区において、港湾施設の整備を行う。



名称		2017年度 <H29>	2018年度 <H30>	2019年度 <R1>	2020年度 <R2>	2021年度 <R3>	2022年度 <R4>	2023年度 <R5>	2024年度 <R6>	2025年度 <R7>	2026年度 <R8>	2027年度 <R9>	2028年度 <R10>	2029年度 <R11>
玉島地区	岸壁 (水深12m)													
	航路及び泊地 (水深12m)													
	【起債事業】 荷役機械													
水島玉島 地区	航路 (水深12m)													
水島地区	岸壁 (水深14m) 改良													
	航路及び泊地 (水深14m)													
	【起債事業】 ベルトコンベア延伸													

■ : 前回評価時
 ■ : 今回評価時

6.事業の見直し①

事業費・事業期間の見直し

①水島地区 岸壁配置の変更に伴う事業費増額・事業期間延伸
… 事業費 約50億円増、事業期間 4年延伸

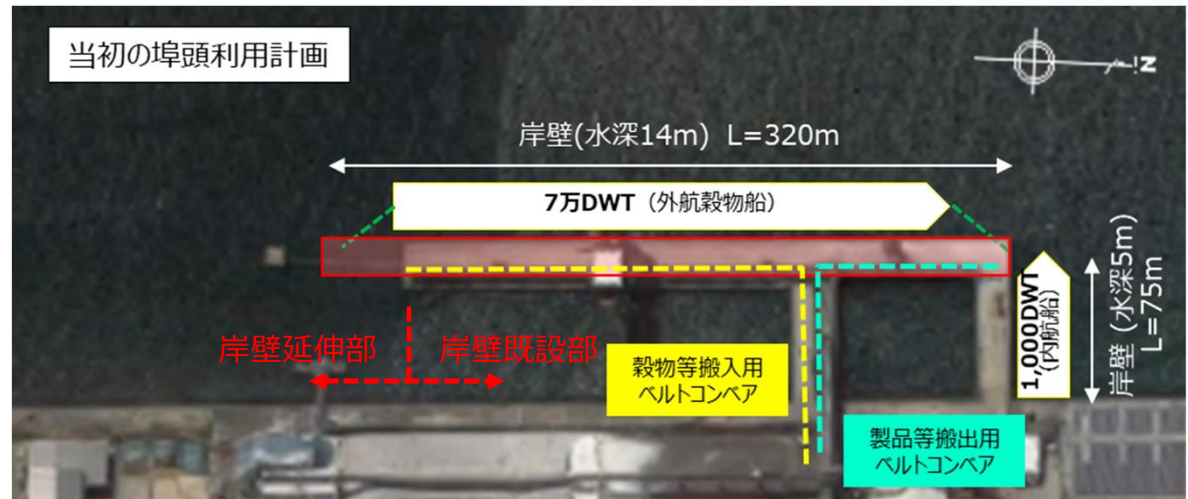
製品出荷用の岸壁(水深5m)については、1,000DWTの小型船を利用する計画であったが、近年、製品出荷用に使用する船舶が大型化し、2,000DWT級の船舶の寄港回数が増加していた。

このことにより、既定計画では効率的な埠頭の運用が困難な状況となっていたことから、輸入穀物の効率的な海上輸送に対応するため、製品出荷用岸壁と穀物輸入用岸壁の配置を変更して、埠頭利用計画の見直しが求められた(右図参照)。

配置計画の変更に伴い、水島地区岸壁(水深14m)を既定計画から南側に100mずらした位置に整備する必要が生じたため、事業費約50億円の増額、事業期間を4年延伸することとなった。

②水島地区岸壁(水深14m)の延伸に伴うベルトコンベアの拡張
… 約6億円増【起債事業】

岸壁(水深14m)の配置計画変更に伴い、荷役に必要なベルトコンベアを拡張する。



配置計画の見直し



【補足】

上記の配置計画を変更については、岡山県地方港湾審議会 (R3.10月) における審議を経て港湾計画が変更されている。

6.事業の見直し②

事業費の見直し

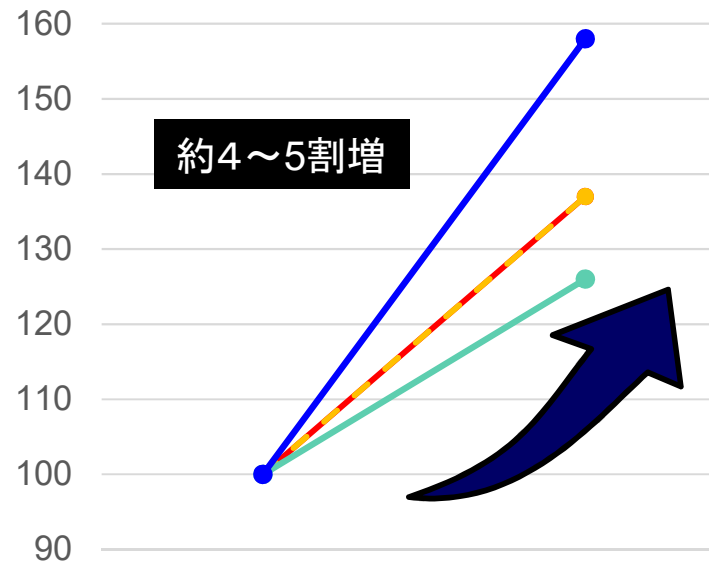
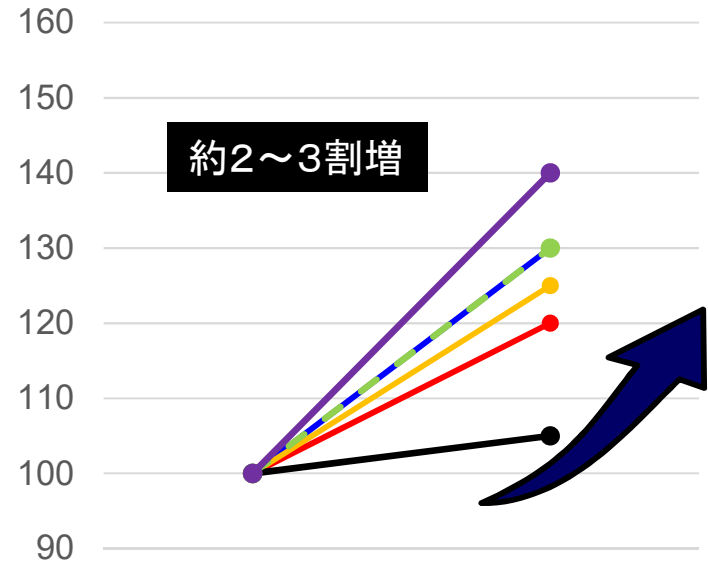
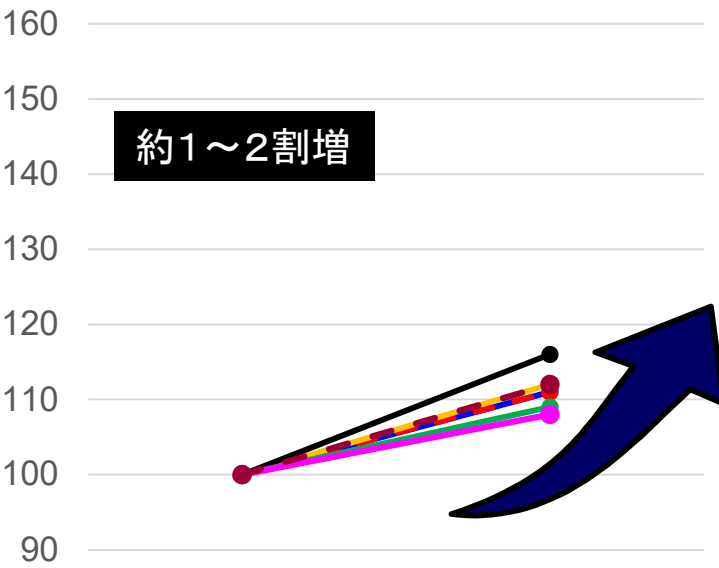
○前回評価(令和元年度)後の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。

約37億円の増額

労務単価の伸び率【岡山県】

船舶使用料*の伸び率【全国】

資材単価の伸び率【岡山県】



令和元年度 令和5年度

前回評価 今回評価

【凡例】

- 船団長 111%
- 高級船員 111%
- 普通船員 112%
- 土木一般世話役 116%
- 特殊作業員 109%
- 普通作業員 108%
- 運転手(一般) 112%

約2億円の増額

令和元年度 令和5年度

前回評価 今回評価

【凡例】

- グラブ浚渫船 鋼D30m3 130%
- 押航土運船 120%
- 空気圧送船 6,000PS型 125%
- バイブロハンマ 105%
- 揚錨船 130%
- 引船 140%

約10億円の増額

【凡例】

- 重油A 137%
- 軽油(免税) 137%
- 鋼管杭 126%
- 鋼板 158%

約25億円の増額

※償却費、維持修理費、管理費等の単位時間あたりの金額

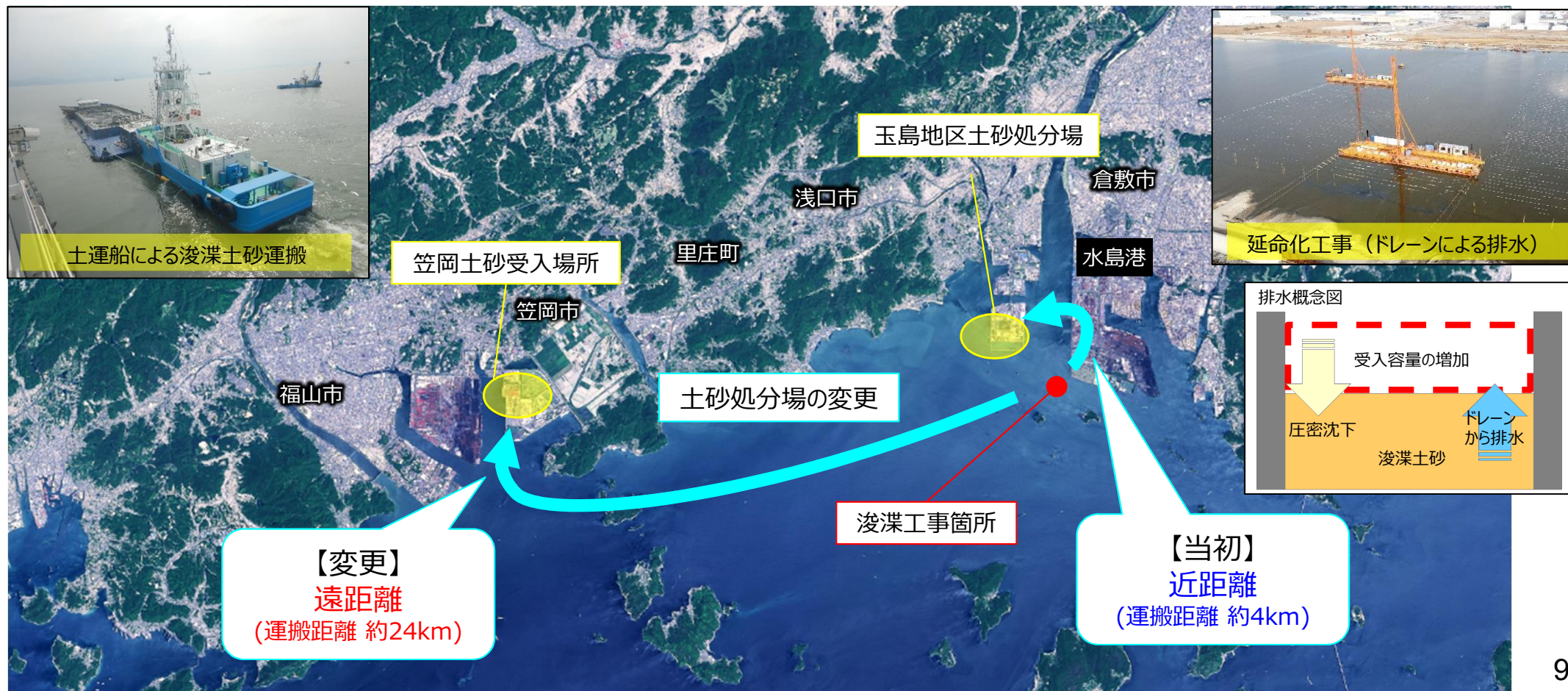
6.事業の見直し③

事業費の見直し

○土砂処分場変更による土捨て費用の増額・・・約7億円増

当初は、水島港内(玉島地区土砂処分場)にて浚渫土を処分する計画であったが、玉島地区土砂処分場については、土砂受入容量を増やすことを目的として、土砂処分場の延命化工事(水を抜いて土砂受入容量を増大させる工事)を実施することとなった。延命化工事中は一時的に土砂の受入れができなくなるため、一部の浚渫土砂を別の処分場(笠岡土砂受入場所)にて処分する必要が生じた。

このことにより、土砂処分場までの運搬距離が長くなったため、約7億円の費用増が生じた。

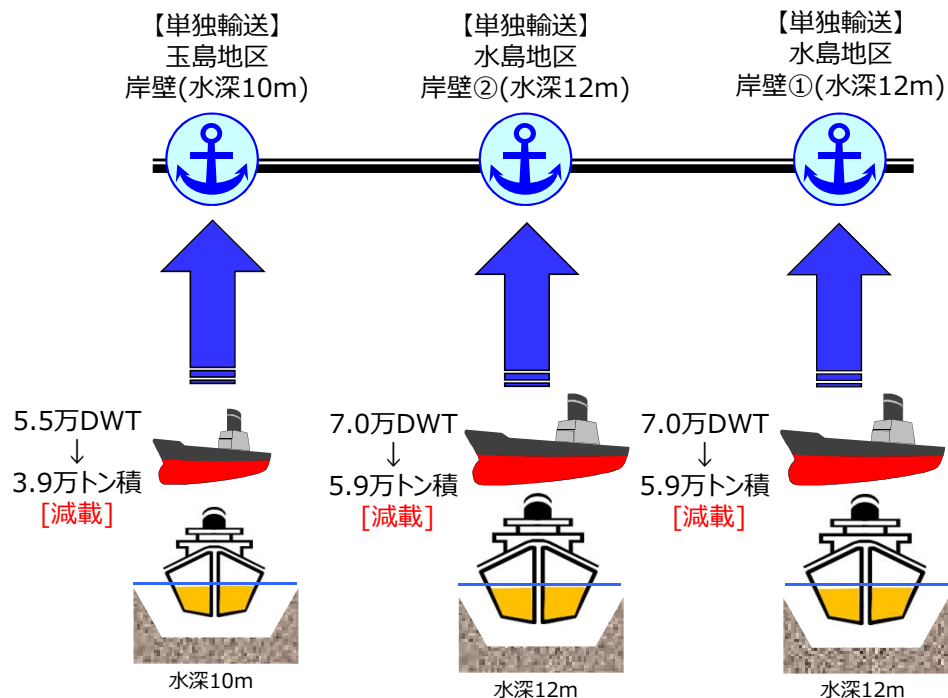


7. 事業の効果① (海上輸送コストの削減効果)

○船舶の大型化による海上輸送コスト削減

本事業の実施により、大型船舶の入港が可能となり、地区間の穀物の共同輸送を行うことにより、海上輸送コストの削減が図られる。

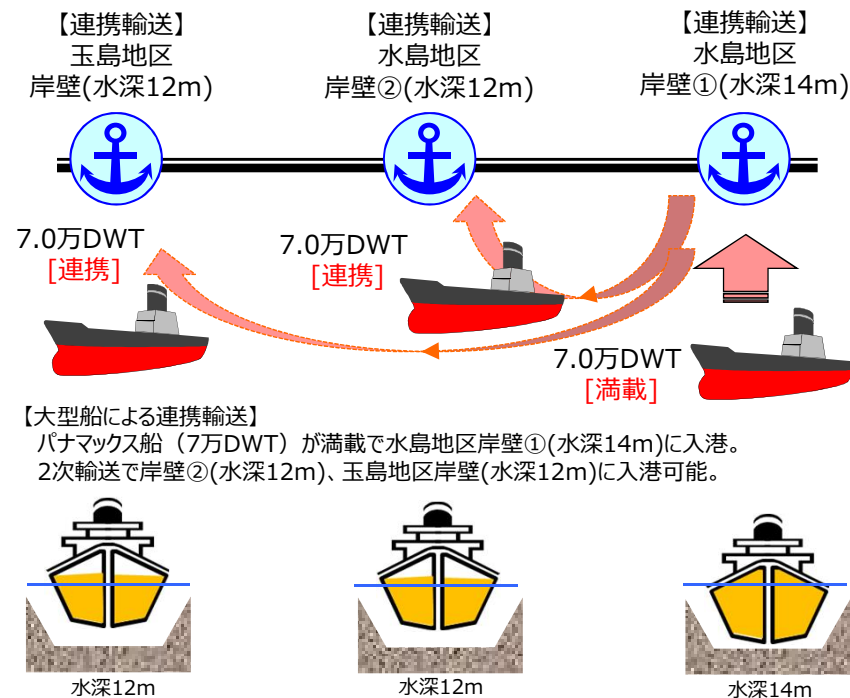
Without (整備なし) 時：
各地区の岸壁に穀物を単独で海上輸送



輸送コスト **185.7** 億円/年

単年度便益
34.3 億円/年

With (整備あり) 時：
水島地区岸壁 (水深14m) を起点とした
地区間連携による穀物の海上輸送



輸送コスト **151.4** 億円/年

内容	単年度便益	Without時	With時
①船舶大型化による海上輸送コスト削減	34.3億円/年	各地区の岸壁に穀物を単独で海上輸送	水島地区岸壁(水深14m)を起点とした地区間連携による穀物の海上輸送

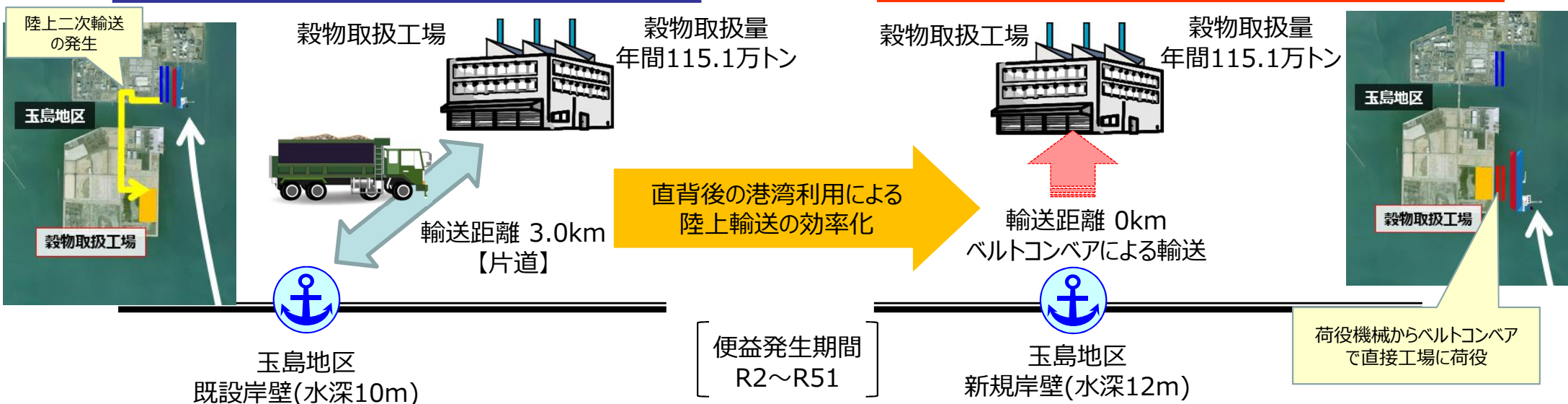
7. 事業の効果② (陸上輸送コストの削減効果)

○岸壁整備に伴う輸送コスト削減

本事業の実施により、玉島地区新規岸壁(水深12m)を整備することで、同地区既設岸壁(水深10m)からの陸上二次輸送が解消され、陸上輸送コストの削減が図られる。

Without (整備なし) 時：
玉島地区既設岸壁(水深10m)を利用

With (整備あり) 時：
玉島地区新規岸壁(水深12m)を利用



年間2,878台の10トントラックで輸送し、1台あたり57,787円/台を乗せ、166百万円が発生する。
 $2,878\text{台/年} \times 57,787\text{円/台} = 166.3\text{百万円} \div 1.7\text{億円/年}$

新規岸壁からアンローダー、ベルトコンベアにより直接 穀物取扱工場のサイロへの搬入が可能となるため、陸上二次輸送が解消される(陸上輸送コストはゼロとなる)。

輸送コスト**1.7**億円/年

単年度便益
1.7億円/年

輸送コスト**0.0**億円/年

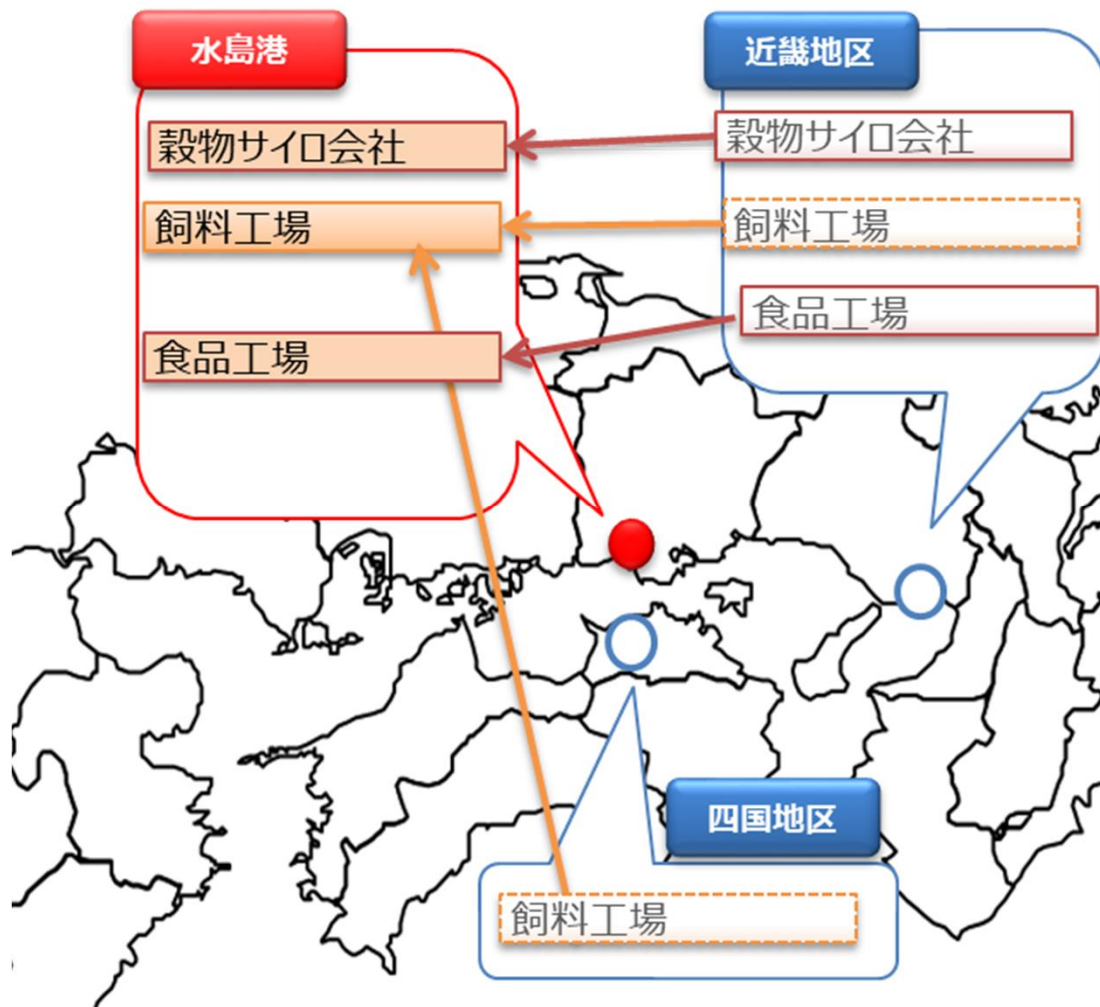
内容	単年度便益	Without時	With時
②陸上輸送削減に伴う輸送コスト削減	1.7億円/年	玉島地区既設岸壁を利用	玉島地区新規岸壁を利用

7. 事業の効果③ (貨幣換算しない定性的・定量的効果 1)

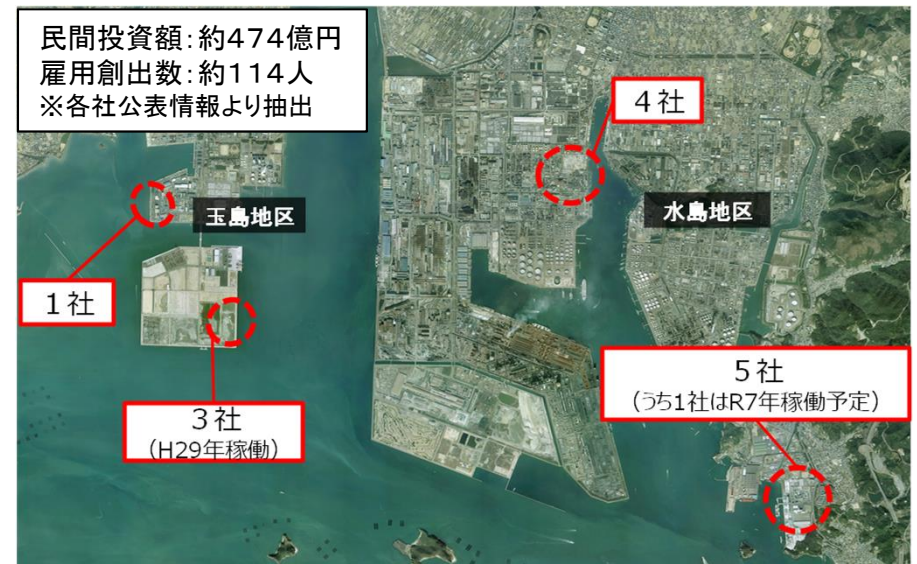
○生産拠点の再編・集約化による産業競争力強化、民間投資及び雇用創出

本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果を発揮し、産業競争力が強化される。また、民間投資を誘発するとともに、地域の雇用が創出される。

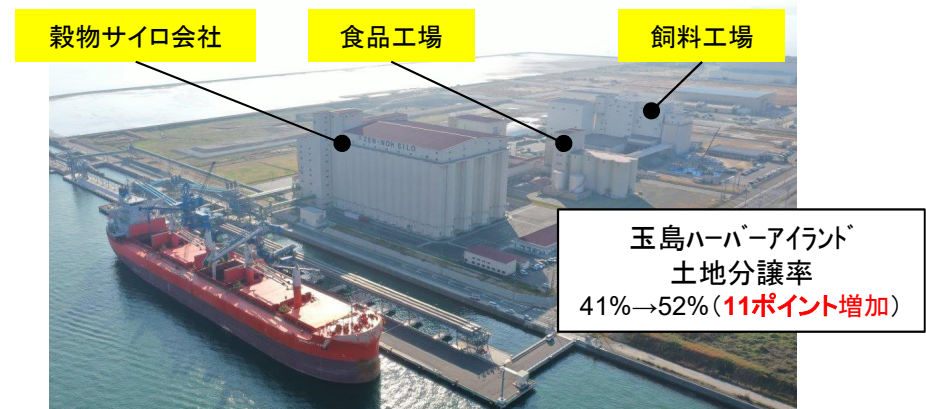
穀物取扱企業の工場集約化状況



水島港の穀物取扱企業の投資・雇用状況 (H29d以降)



玉島地区への穀物取扱企業の進出状況

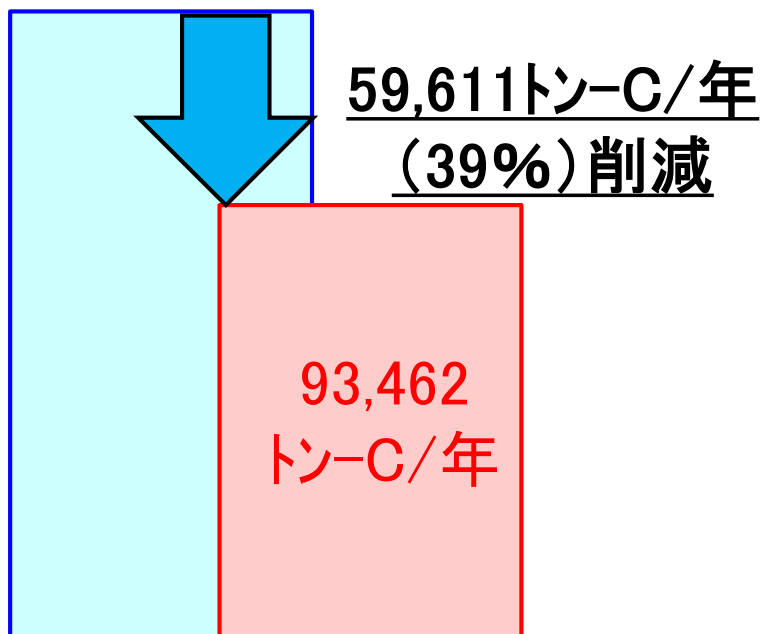


7.事業の効果④ (貨幣換算しない定性的・定量的効果 2)

○環境への負荷軽減

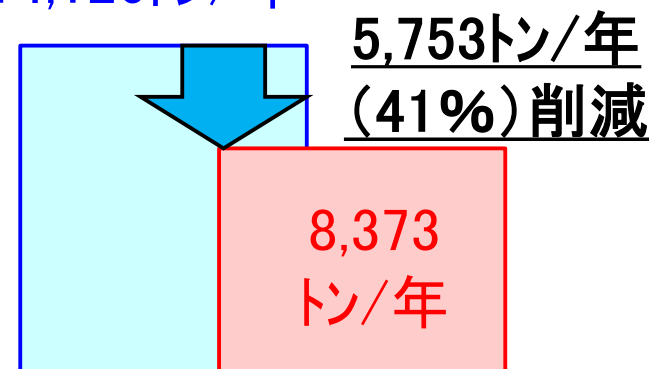
貨物の輸送(海上・陸上)効率化により、CO₂、NO_xの排出量が低減される。

153,073トン-C/年



CO₂排出量

14,126トン/年



NO_x排出量

コスト縮減への対応

○水島地区の岸壁(水深14m)の整備において、従来工法であれば、ジャケットを据え付けた後に床版を据え付ける別々の施工工程となるが、合成床板式ジャケット栈橋を採用することで、ジャケット製作に併せて床板設置や上部工配筋を陸上で行い、ジャケットと床版を同時に据え付けることが可能となる。別々に据え付けていたジャケットと床版を同時に据え付けることが出来るため、海上からの据付作業回数が少なくなり、コスト縮減が図られる。

従来の工法



コスト縮減案



約3億円 (約6%) 縮減

約53億円



約50億円

■費用対効果分析結果

内容		事業全体	残事業
総便益(B)		690億円	239億円
	海上輸送コスト削減便益	647億円	239億円
	陸上輸送コスト削減便益	42億円	0億円
	その他便益	0.9億円	0億円
総費用(C)		480億円	178億円
	事業費	431億円	131億円
	管理運営費	50億円	48億円
費用便益比(B/C)		1.4	1.3

※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。
 ※本表中の額は、2023年度(令和5年度)を基準年とし現在価値化した後のものである。

■感度分析結果(B/Cによる分析)

要因	事業全体		残事業	
	-10%	+10%	-10%	+10%
需要量	1.3	1.6	1.2	1.5
事業費	1.5	1.4	1.5	1.2
事業期間	1.4	1.4	1.4	1.3

10. 前回評価時との比較

項目	前回評価 (2019<R1>再評価)	今回評価 (2023<R5>再評価)	備考
構成施設	岸壁(-14m)(改良) 泊地(-14m) 航路・泊地(-14m) 航路(-14m) 岸壁(-12m) 泊地(-12m) 航路・泊地(-12m) 航路(-12m)	岸壁(-14m)(改良) 泊地(-14m) 航路・泊地(-14m) 航路(-14m) 岸壁(-12m) 泊地(-12m) 航路・泊地(-12m) 航路(-12m)	・変更無し
事業期間	2017年度<平成29年度>～ 2025年度<令和7年度>	2017年度<平成29年度>～ 2029年度<令和11年度>	整備工程の見直し
総事業費	269億円	369億円	事業費の見直し
総費用(C)	305億円	480億円	総事業費の見直し 現在価値化の基準年変更 (2019<R1>→2023<R5>)
総便益(B)	691億円	690億円	現在価値化の基準年変更 (2019<R1>→2023<R5>)
費用便益比 (B/C)	2.3	1.4	

11. 今後の対応方針（原案）

（1）再評価の視点

①事業の必要性等の視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ◇平成30年度 大型穀物船の玉島地区への入港が開始された。
- ◇令和2年度 玉島地区ハーバーアイランド7号埠頭の供用が開始された。

2) 事業の投資効果

費用便益比（B／C） = 1.4（事業全体） 1.3（残事業）

3) 事業の進捗状況

- ◇総事業費： 369億円（既投資額：264億円）
- ◇残事業費： 105億円
- ◇事業進捗率： 72%（令和5年度末見込み）

②事業の進捗の見込み

- ◇2029年度〈令和11年度〉完了予定。

（2）港湾管理者（岡山県）への意見照会結果

対応方針（原案）については異存ありません。

本事業は、穀物の大量一括輸送に対応した輸入拠点及び企業間の連携による効率的な海上輸送ネットワークを形成し、畜産業など産業競争力の維持・強化および地域の雇用と所得の維持・創出に資するものであり、本県にとって極めて重要な事業であることから、事業継続は妥当である。今後も港湾関係者の意向を十分踏まえるとともに、一層のコスト縮減を図り、早期完成に努めていただきたい。

【今後の対応方針（原案）】

上記(1)、(2)の各視点により、事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾利用者からも早期完成が強く要望されていることから**継続が妥当**

岡山県への意見照会と回答

国中整企画第48号
国中整港計第17号
令和5年10月26日

岡山県知事様

国土交通省 中国地方整備局長
(公 印 省 略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（依頼）

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下、「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針（原案）について審議しております。

このたび、令和5年12月1日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道2号 笠岡バイパス	継続	
一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）	継続	
水島港国際物流ターミナル整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ ご意見の返信期限：令和5年11月22日（水）まで（※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 前田（内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 藤井（内線：3166）<fujii-t87hr@mlit.go.jp>

係員 池田（内線：3167）<ikedas87nf@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

技 第 313 号
令和5年11月15日

国土交通省 中国地方整備局長
中崎 剛 様

岡山県知事 伊原木 隆太

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る
意見照会について（回答）

令和5年10月26日付け、国中整企画第48号及び国中整港計第17号で照会のあ
った、次の事業についての意見は別紙のとおりです。

記

- 1 一般国道2号 笠岡バイパス
- 2 一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）
- 3 水島港国際物流ターミナル整備事業

(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

		事業課名	道路建設課
事業名	一般国道2号 笠岡バイパス		
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である <input checked="" type="radio"/> ・ 妥当でない <input type="radio"/>		
(意見)			
<p>本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。</p> <p>国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。</p> <p>アクセス道路について、県は整備を終え、笠岡市が全力で整備に取り組んでいる。笠岡港（港町地区）工業用地や笠岡湾干拓地への新たな企業立地や、既に立地している企業の生産性の向上のためにも、開通見通しを公表している令和7年度の確実な開通と、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）との同時供用を強く望む。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。</p>			

※1 対応方針に対する意見は、「妥当である」「妥当でない」のいずれかに○をして下さい。

※2 具体的な意見がある場合は、（意見）欄に記載をして下さい。

特に対応方針が「妥当でない」との意見の場合には、（意見）欄にその理由を必ず記載して下さい。

※3 中国地方整備局への回答は、公表されます。公表不可の箇所がある場合は、その箇所が分かるようにして下さい。

(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

		事業課名	道路建設課
事業名	一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）		
対応方針に対する意見 （対応方針：継続）	○ 妥当である ・ 妥当でない		
（意見） 本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。 国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。 県西部では、令和2年3月の倉敷立体の完成により、渋滞が大きく緩和したところであり、平成27年3月に供用した玉島・笠岡道路（Ⅰ期）の整備効果を最大限発揮させるためにも、本区間の早期供用が重要である。 開通見通しを公表している令和7年度に向けて、県としてもアクセス道路の整備を着実に進めているところであり、玉島・笠岡道路の確実な開通と、笠岡バイパスとの同時供用を強く望む。 なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。			

※1 対応方針に対する意見は、「妥当である」「妥当でない」のいずれかに○をして下さい。

※2 具体的な意見がある場合は、（意見）欄に記載をして下さい。

特に対応方針が「妥当でない」との意見の場合には、（意見）欄にその理由を必ず記載して下さい。

※3 中国地方整備局への回答は、公表されます。公表不可の箇所がある場合は、その箇所が分かるようにして下さい。

(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

		事業課名	港湾課
事業名	水島港国際物流ターミナル整備事業		
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である <input checked="" type="radio"/> ・ 妥当でない <input type="radio"/>		
(意見)			
<p>対応方針（原案）については異存ありません。</p> <p>本事業は、穀物の大量一括輸送に対応した輸入拠点及び企業間の連携による効率的な海上輸送ネットワークを形成し、畜産業など産業競争力の維持・強化および地域の雇用と所得の維持・創出に資するものであり、本県にとって極めて重要な事業であることから、事業継続は妥当である。</p> <p>今後も港湾関係者の意向を十分踏まえるとともに、一層のコスト縮減を図り、早期完成に努めていただきたい。</p>			

※1 対応方針に対する意見は、「妥当である」「妥当でない」のいずれかに○をして下さい。

※2 具体的な意見がある場合は、(意見)欄に記載をして下さい。

特に対応方針が「妥当でない」との意見の場合には、(意見)欄にその理由を必ず記載して下さい。

※3 中国地方整備局への回答は、公表されます。公表不可の箇所がある場合は、その箇所が分かるようにしてください。