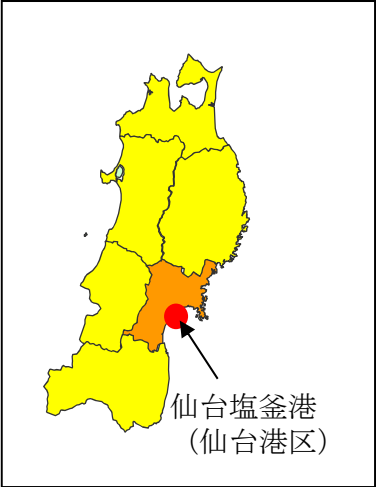


事業名 (箇所名)	ふ頭再編改良事業 (仙台塩釜港仙台港区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局				
実施箇所	宮城県仙台市										
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、ふ頭用地、荷役機械										
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成35年度							
総事業費(億円)	125										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・仙台塩釜港は、東北地方唯一の国際拠点港湾であり、国際フィーダー航路や外貿航路を多数有し世界各国と東北を結ぶ広域物流拠点として重要な役割を果たしている。また、背後圏には、自動車関連産業、製紙業、住宅産業など多くの工場が立地している。 ・東北自動車道、仙台北部道路、仙台東部道路、仙台南部道路を結ぶ仙台都市圏環状ネットワークと仙台港ICが完成(H24.12)したことにより、仙台塩釜港へのアクセスが大幅に改善しており、東北6県をカバーする物流拠点としての更なる需要の高まりを背景に、仙台港区周辺には大型物流施設の開設が相次いでいる。 ・コンテナ取扱貨物量の増加に伴う航路便数の増加により、既存の2パースの岸壁は過密状態となっており、入港船舶の約16%に当たる13便/月程度が滞船(沖待ち)をする状況となっている。 ・国際フィーダー航路については、定時性を確保する必要があるが利用者からは改善に向けた要望が強く寄せられている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方で生産される自動車部品等のコンテナ貨物の増加及びそれに伴う京浜港への国際フィーダー航路便数の増加に対応する。 										
上位計画の位置づけ	<p>国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)では、地域の基幹産業の競争力強化に資する港湾の機能強化を通じた物流ネットワークの充実を図るとしている。また、社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定)では、地域の個性を活かした地域産業の活性化、競争力の強化を図る上で、地方における経済産業活動の生産性の向上は不可欠であり、生産性の向上を図り、民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果を最大限に発揮させることが重要であるとしている。</p> <p>東北ブロックにおける社会資本整備重点計画では、復興道路・復興支援道路といった広域交通ネットワークの整備、海岸の保全、港湾の整備など、地域資源の再生や産業の復興及び今後の持続的な地域発展のために必要な施策を迅速に実施するとしている。</p> <p>本事業は、東北地方の産業の復興及び競争力強化のため、仙台港区において、施設利用の再編と併せてコンテナターミナルの整備を行うものである。</p>										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、国際海上コンテナ輸送の効率化が図られることで、産業の国際競争力が強化される。加えて、新たな企業の投資が行われることで、雇用が創出され、地域活力の向上や東日本大震災からの復興の促進が期待される。 ・本事業により、国際フィーダー航路の安定的な寄港が可能となるとともに、航路の更なる充実が図られることで、京浜港への集荷が促進され、京浜港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・耐震強化岸壁として整備することにより、震災時においても港湾機能の喪失を免れるため、企業の国際競争力低下の回避が図られる。 ・国際フィーダー航路の充実により、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの促進が期待される。また、貨物の輸送効率化により、人手不足への対応の促進、さらには、CO2、NOxの排出量が低減される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな岸壁整備により、港外での滞船が解消され、滞船コストが削減される。 ・ターミナルの再編拡張により、仙台塩釜港背後圏のコンテナ需要を取り扱うことが可能となり、輸送コストが削減される。 ・耐震化に伴い震災時のコンテナ輸送機能が維持されることにより、代替港までの輸送費用が削減される。 ・耐震化に伴い震災時に岸壁の損壊が回避されることにより、岸壁の復旧にかかるコストが削減される。 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 <ul style="list-style-type: none"> 年間滞船隻数:156隻 年間取扱貨物量:28.4万TEU ○投資効率性 <ul style="list-style-type: none"> 滞船コスト削減便益:21億円 輸送コスト削減便益:268億円 震災時輸送コスト増大回避便益:1.9億円 震災時施設被害回避便益:5.7億円 										
	基準年度		平成28年度								
	B:総便益(億円)	297	C:総費用(億円)	103	EIRR(%)	11.6	B-C	194	B/C	2.9	
	<p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要 (-10% ~ +10%) B/C(2.6~3.2) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(2.6~3.2) 建設期間(+10% ~ -10%) B/C(2.8~2.9) 										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。										

仙台塩釜港 仙台港区ふ頭再編改良事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (水島港)		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 宮崎 祥一	事業 主体	中国地方整備局					
実施箇所	岡山県倉敷市										
主な事業の諸元	水島地区: 岸壁(水深14m)(改良)、航路及び泊地(水深14m) 玉島地区: 岸壁(水深12m)、航路及び泊地(水深12m)、ふ頭用地、荷役機械										
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成33年度							
総事業費(億円)	259										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 水島港は、背後の企業により、食料コンビナートが形成され、近畿・中国・四国地方一円の穀物の輸入拠点として重要な役割を果たしている。 水島港においては、国際バルク戦略港湾選定以降、港湾背後の港湾利用企業や関係自治体で構成する「水島港穀物取扱運営協議会」が設立されている。 さらに、玉島地区に新たに進出予定の穀物関連企業が上記協議会に参画し、来年度より、水島港内での企業間連携による共同輸送を実施することを決定するなど、企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送や埠頭の効率的な運営体制の構築に向けた取組が進んでおり、穀物輸入拠点としての関係企業の協力体制が構築されつつある。 玉島地区内に新たな食料コンビナートが形成されるなど、穀物輸入量が115万トン増加し、近畿・中国・四国地方一円の穀物輸入の拠点性が高められる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 中国、四国地方等の畜産業に必要な不可欠な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。 										
上位計画の位置づけ	国際バルク戦略港湾政策では、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備することで、各港湾単位での中型船による非効率な海上輸送から、企業間連携による大型船を活用した一括大量輸送への転換を促進し、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図るとしており、水島港は、中国・四国・近畿地方の穀物の輸入拠点として、平成23年5月に国際バルク戦略港湾に選定されている。 本事業は、穀物の安定的かつ安価な供給のため、水島地区及び玉島地区において国際物流ターミナルの整備を行うものである。										
事業の多面的な効果	<p>政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 										
	<p>定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の中国・四国地方等への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、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が発揮されず、生産性向上に向けた民間企業の投資効果が大きく制約されることが懸念される。また、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出力強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 貨物の輸送効率化により、CO₂、NO_xの排出量が低減される。 <p><定量的な効果></p> <p>大型船舶が入港可能となり、地区間の共同輸送を行うことにより、海上輸送コストが削減される。</p>										
	<p>定量的効果のうち投資効率性</p> <p>便益の主な根拠</p> <p>年間取扱貨物量: 309万トン</p> <p>投資効率性</p> <p>輸送コスト削減便益: 611億円</p>										
	基準年度	平成28年度									
	B:総便益(億円)	614	C:総費用(億円)	264	EIRR(%)	10.9	B-C	350	B/C	2.3	
	(感度分析)										
	需要 (-10% ~ +10%) B/C(2.1 ~ 2.6)										
	建設費 (+10% ~ -10%) B/C(2.1 ~ 2.6)										
	建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.3 ~ 2.4)										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。										

水島港 国際物流ターミナル整備事業

【位置図】



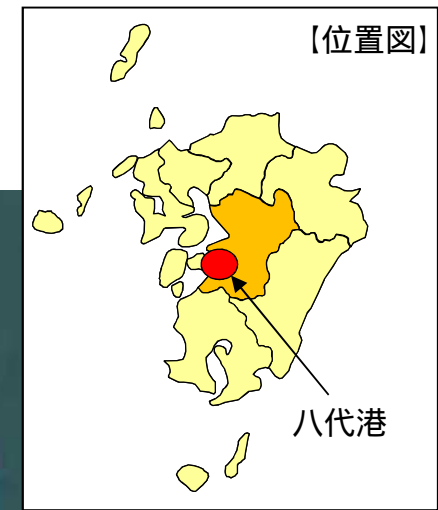
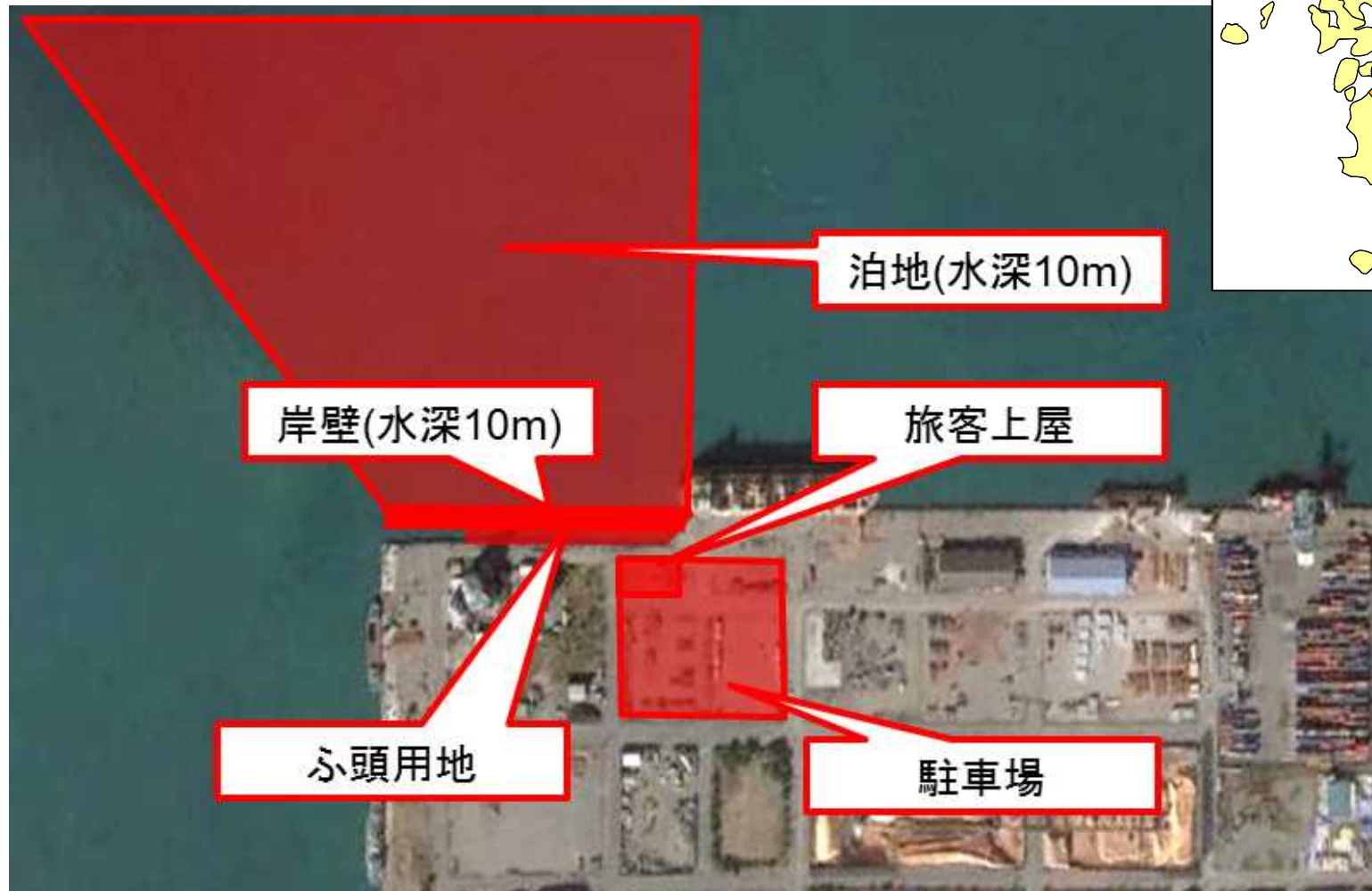
事業名 (箇所名)	国際クルーズ拠点整備事業 (佐世保港)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一		事業 主体	九州地方整備局			
実施箇所	長崎県佐世保市									
主な事業の諸 元	岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、駐車場、旅客上屋									
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成31年度						
総事業費(億 円)	65									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐世保港の背後には、大型観光施設であるハウステンボスなどをはじめ多数の観光資源に恵まれている。また、九州の西端に位置し、クルーズ市場の成長著しい中国など東アジアに近接し、地理的優位性も高く、平成28年の寄港隻数は前年の36隻から64隻に大幅に増加している。 ・国際クルーズ拠点として、平成32年に、年間295回、最大16万トン級のクルーズ船の寄港を目標としている。 ・現在整備中の三浦地区の水深10m岸壁の一部は、海上自衛隊との共同使用となることから、クルーズ船が利用できる日数は制限され、想定される将来需要に対応できない状況にある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応する。 									
上位計画の 位置づけ	<p>明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）では、北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長させ、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図るとし、訪日クルーズ旅客数2020年に500万人にすることを目標とし、その実現に向けた施策の一つとして、世界に誇る国際クルーズの拠点形成を図ることとしている。港湾局ではこれを受けて、学識経験者等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を開催し、官民連携により国際クルーズ拠点を形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを検討している。</p> <p>佐世保港では、港湾管理者及びクルーズ船社が共同で、「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)」を作成し、平成29年1月に、佐世保港を含む6港が「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定されている。</p> <p>本事業は、国際クルーズ拠点形成を図るため、クルーズ船ターミナルの整備を行うものである。</p>									
事業の多面的 な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がる見込みがある。 ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 ・佐世保港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たなクルーズ需要への対応が可能となることにより、国際観光純収入が増加する。 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 年間外航クルーズ入港隻数：295隻 ○投資効率性 国際観光純収入の増加便益：557億円 									
	基準年度		平成28年度							
	B:総便益 (億円)	557	C:総費用(億円)	66	EIRR(%)	38.1	B-C	491	B/C	8.4
	<p>(感度分析)</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(7.6~9.2)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(7.6~9.3)</p> <p>建設期間(+10% ~ -10%) B/C(8.4~8.4)</p>									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>新規採択時評価について、適当である。</p>									

佐世保港 国際クルーズ拠点整備事業



事業名 (箇所名)	国際クルーズ拠点整備事業 (八代港)			担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一			事業 主体	九州地方整備局		
実施箇所	熊本県八代市										
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、泊地(水深10m)、駐車場、ふ頭用地、旅客上屋										
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成31年度							
総事業費(億円)	104										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 八代港の背後には、阿蘇などの雄大な自然、熊本城などの文化遺産など日本有数の観光資源が多数存在している。また、熊本県あげての外国人観光客の受け入れ環境向上の取り組みも海外から徐々に評価されつつあり、外国船社の寄港隻数は平成26年に1隻であったが、平成28年には10隻まで増加している。 国際クルーズ拠点として、平成32年に、年間80回、世界最大級の22万トン級を最大とするクルーズ船の寄港を目標としている。 現在クルーズ船が着岸する岸壁は木材チップ、コンテナ等に対応する施設であり、クルーズ船の利用できる日数が大きく制限されており、想定される将来需要に対応出来ない状況にある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応する。 										
上位計画の位置づけ	<p>明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議)では、北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長させ、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図るとし、訪日クルーズ旅客数2020年に500万人にすることを目標とし、その実現に向けた施策の一つとして、世界に誇る国際クルーズの拠点形成を図ることとしている。港湾局ではこれを受けて、学識経験者等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を開催し、官民連携により国際クルーズ拠点を形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを検討している。</p> <p>八代港では、港湾管理者及びクルーズ船社は、共同で「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)」を作成し、平成29年1月に、八代港を含む6港が「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定されている。</p> <p>本事業は、国際クルーズ拠点形成を図るため、クルーズ船ターミナルの整備を行うものである。</p>										
事業の多面的な効果	<p>政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 										
	<p>定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。 クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取り組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 八代港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。 耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも木材チップ等の物流機能の維持が図られ、産業活動の維持に貢献できる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 新たなクルーズ需要への対応が可能となることにより、国際観光純収入が増加する。 震災時の貨物輸送機能が維持されることにより、代替港までの輸送費用が削減される。 										
	<p>定量的効果のうち投資効率性</p> <p>便益の主な根拠</p> <p>年間外航クルーズ入港隻数:80隻</p> <p>投資効率性</p> <p>国際観光純収入の増加便益:339億円</p> <p>震災時輸送コスト増大回避便益:1.1億円</p>										
	基準年度		平成28年度								
	B:総便益(億円)	341	C:総費用(億円)	103	EIRR(%)	16.1	B-C	238	B/C	3.3	
	<p>(感度分析)</p> <p>需要(-10% ~ +10%) B/C(3.0~3.6)</p> <p>建設費(+10% ~ -10%) B/C(3.0~3.7)</p> <p>建設期間(+10% ~ -10%) B/C(3.3~3.3)</p>										
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>新規採択時評価について、適当である。</p>										

八代港 国際クルーズ拠点整備事業



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業(鴨池中央港区線) (鹿児島港)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	九州地方整備局																							
実施箇所	鹿児島県鹿児島市																												
主な事業の諸元	臨港道路																												
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成34年度																									
総事業費(億円)	280																												
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 離島・沖縄向けの生活物資等フェリー貨物は、倉庫等が集積する南部の谷山一区・谷山二区・中央港区から、北部の本港区・新港区に輸送されている。また、石油製品や完成自動車等の貨物については、谷山二区から県北方面に輸送されているなど、南北約20kmに及ぶ鹿児島港においては、南北の交通が不可欠な港湾配置となっている。 臨港道路の未整備区間の影響により、港湾関連車両が臨港道路と並行路線である産業道路および国道225号に流入し、混雑が発生しており、円滑な物流動線の確保が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺道路の交通混雑を緩和し、港内の円滑な交通の確保を図る。 																												
上位計画の位置づけ	<p>国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)では、地域の産業・生産基盤を担い、国民生活の安定を支える港湾の整備及び拡充を通じて、産業物流のコスト低減及びサービス水準の向上を図り、地域活性化や企業立地の促進につなげるとしている。また、社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定)では、地域の個性を活かした地域産業の活性化、競争力の強化を図る上で、地方における経済産業活動の生産性の向上は不可欠であり、生産性の向上を図り、民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果を最大限に発揮させることが重要であるとしている。</p> <p>本事業は、鹿児島港において、産業物流のコスト低減及びサービス水準の向上のため、鴨池港区と中央港区とを結ぶ臨港道路の整備を行うものである。</p>																												
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 																												
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 道路混雑の改善やアクセスの向上により、周辺地域へ新たな企業が進出することで、雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。 本事業により、道路混雑が改善することで、貨物の集荷・配送効率が向上し、必要とされる配送車両数の減少など、効率的な物流体制の構築が期待される。また、トラックドライバーの勤務時間の延長回避や、道路混雑による精神的な疲労の緩和など、就労環境の改善も期待される。 本事業により、道路の混雑が改善することで、クルーズ船による来訪者の移動時間の短縮が見込まれ、観光圏域の拡大や観光消費の増加などが期待される。 鹿児島市の中心部に近く、風光明媚な鹿児島湾や桜島を望む臨海部に位置することから、周辺環境と一体となった新たな景観の形成や眺望の良い視点場の創出など景観に配慮した道路を整備することで、地域の観光振興にも寄与することが期待される。 貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 																												
	<p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 交通事故の低減 																												
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 計画交通量:18,700台/日</p> <p>○投資効率性 輸送費用削減便益:82億円 輸送時間費用削減便益:472億円 事故損失削減便益:23億円</p>																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成28年度</th> <th colspan="6"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>577</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>228</td> <td>EIRR(%)</td> <td>10.9</td> <td>B-C</td> <td>349</td> <td>B/C</td> <td>2.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析) 需要 (-10% ~ +10%) B/C(2.3 ~ 2.8) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(2.3 ~ 2.8) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.5 ~ 2.6)</p>										基準年度		平成28年度								B:総便益(億円)	577	C:総費用(億円)	228	EIRR(%)	10.9	B-C	349	B/C
基準年度		平成28年度																											
B:総便益(億円)	577	C:総費用(億円)	228	EIRR(%)	10.9	B-C	349	B/C	2.5																				
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>新規採択時評価について、適当である。</p>																												

鹿児島港臨港道路整備事業(鴨池中央港区線)



事業名 (箇所名)	ふ頭再編改良事業 (志布志港)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	九州地方整備局					
実施箇所	鹿児島県志布志市										
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地、荷役機械										
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成33年度							
総事業費(億円)	106										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 志布志港は、背後の企業により、飼料コンビナートが形成され、南九州・沖縄地方一円の穀物の輸入拠点として、重要な役割を果たしている。 国際バルク戦略港湾選定以降、港湾背後の穀物関連企業間の連携や鹿児島港との港間連携による共同輸送の取組が進展するとともに、こうした取組に合わせ、民間企業による飼料製造工場や物流施設等への設備投資も行われており、穀物輸入拠点としての関係企業の協力体制が構築されつつある。 若浜中央5号岸壁、若浜南1号・2号岸壁については、エプロンの沈下等の老朽化が進行しており、利用上の安全性の確保を図るためには、多大な費用を要するとともに、将来にわたって維持管理コストの増加を招く恐れがある。将来の維持管理コストを抑制するためには、ふ頭再編による老朽化施設の不荷役化と機能移転・集約が必要となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 南九州地方の畜産業に必要な不可欠な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。 										
上位計画の位置づけ	<p>国際バルク戦略港湾政策では、大型船が入港できる港湾を拠点的に整備することで、各港湾単位での中型船による非効率な海上輸送から、企業間連携による大型船を活用した一括大量輸送への転換を促進し、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図るとしており、志布志港は、南九州・沖縄地方の穀物の輸入拠点として、平成23年5月に国際バルク戦略港湾に選定されている。</p> <p>本事業は、穀物の安定的かつ安価な供給のため、新若浜地区において大水深岸壁の整備を行うものである。</p>										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 政策目標：海上物流基盤の強化等、総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 										
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>本プロジェクトを実施することにより、大型船による穀物の大量一括輸送が可能となり、穀物の海上輸送コストの低減が図られる。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の南九州地方への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、大型船による効率的な輸送が実現しないため、畜産業の競争力低下を招くとともに、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出力強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 老朽化が進展している若浜ふ頭の岸壁の機能を再編・集約することで、港湾施設の維持管理費用の縮減が見込まれる。 貨物の輸送効率化により、CO₂、NO_xの排出量が低減される。 										
	<p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型船舶が入港可能となり、共同輸送を行うことにより、海上輸送コストが削減される。 										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 年間取扱貨物量：360万トン</p> <p>○投資効率性 輸送コスト削減便益：359億円</p>										
基準年度		平成28年度									
B:総便益(億円)	362	C:総費用(億円)	103	EIRR(%)	16.4	B-C	259	B/C	3.5		
(感度分析)											
需 要 (-10% ~ +10%) B/C(3.2~3.9)											
建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(3.2~3.9)											
建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(3.5~3.6)											
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。										

志布志港 ふ頭再編改良事業



事業名 (箇所名)	国際クルーズ拠点整備事業 (平良港)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	沖縄総合事務局				
実施箇所	沖縄県宮古島市									
主な事業の諸 元	岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、臨港道路、旅客上屋									
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成31年度						
総事業費(億 円)	92									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平良港の所在する宮古島は前浜ビーチなどの自然景観に恵まれ、平成27年に開通した宮古島と伊良部島を結ぶ伊良部大橋の効果もあって、観光地としての注目度が高まっている。また、クルーズ市場の成長著しい台湾などからの3泊4日のショートクルーズなどの寄港地として最適な位置にあり、平成28年のクルーズ船寄港隻数が前年の13隻から86隻に大幅に増加している。 ・国際クルーズ拠点として、平成32年に、年間250隻、最大14万トン級を最大とするクルーズ船の寄港を目標としている。 ・現在クルーズ船が着岸する下崎地区の岸壁、整備中の漲水地区の岸壁については、それぞれ砂・砂利・スクラップ、RORO船に対応する施設であり、クルーズ船の利用できる日数が制限される。また、下崎地区については、5万トン級のクルーズ船までしか受け入れができないことから、大型クルーズ船の利用に対応出来ない状況にある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応する。 									
上位計画の 位置づけ	<p>明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）では、北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長させ、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図るとし、訪日クルーズ旅客数2020年に500万人にすることを目標とし、その実現に向けた施策の一つとして、世界に誇る国際クルーズの拠点形成を図ることとしている。港湾局ではこれを受けて、学識経験者等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を開催し、官民連携により国際クルーズ拠点を形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを検討している。</p> <p>平良港では、港湾管理者及びクルーズ船社は、共同で「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)」を作成し、平成29年1月に、平良港を含む6港が「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定されている。</p> <p>本事業は、国際クルーズ拠点形成を図るため、クルーズ船ターミナルの整備を行うものである。</p>									
事業の多面的 な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がる事が期待される。 ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。 ・平良港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 ・貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たなクルーズ需要への対応が可能となることにより、国際観光純収入が増加する。 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 年間外航クルーズ入港隻数：250隻 ○投資効率性 国際観光純収入の増加便益：842億円 									
	基準年度		平成28年度							
	B:総便益 (億円)	842	C:総費用(億円)	90	EIRR (%)	37.4	B-C	752	B/C	9.3
	<p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(8.4~10.3) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(8.5~10.4) 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(9.3~9.3) 									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>新規採択時評価について、適当である。</p>									

平良港 国際クルーズ拠点整備事業

