

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
石狩川下流直轄河川改修事業(北村遊水地)北海道開発局	700	1,145	【内訳】 被害防止便益:1,121億円 残存価値:24億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:372戸 年平均浸水軽減面積:280ha	513	2.2	・石狩川流域では昭和56年8月に既往最大(戦後最大)規模の洪水が発生。近年では平成13年9月に浸水被害が発生している。 ・戦後最大規模の洪水が発生した場合、浸水面積73,000ha、浸水家屋数111,000戸の被害が発生する恐れがある。 ・このため、北村遊水地等の河川改修事業を実施し、浸水被害の早期解消を図る必要がある。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)
利根川下流特定構造物改築事業(戸田井排水機場)関東地方整備局	27	181	【内訳】 被害防止便益:189億円 残存価値:0.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:178戸 年平均浸水軽減面積:203ha	29	6.3	・戸田井排水機場改築により排水機能の保持と信頼性の向上を図る。 ・排水機場改築と合わせて、茨城県における北浦川改修と取手市における流域対策(流域調節池等)を実施することにより、2年に1回程度発生する洪水に対して、浸水家屋182戸を解消。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 森北佳昭)

【砂防事業等】

(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
浅間山直轄火山砂防事業 関東地方整備局	250	547	【内訳】 被害防止便益:543億円 残存価値:3.9億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:8,563ha 人家:7,878戸 事業所:976施設 重要公共施設:10施設 高速道路:600m 国道:6,500m 県道:7,500m 等	191	2.9	・浅間山周辺には、上信越自動車道、国道18号及び長野新幹線等の重要公共施設が存在する。 ・近年では2004年、2008年、2009年に噴火が発生しており、また1973年には火砕流に伴う融雪型火山泥流が発生している。 ・浅間山は中規模噴火がいつ発生してもおかしくないほど非常に活動が活発であり、積雪期の火砕流による融雪型火山泥流や、噴火後の土石流が生じた場合、広範囲に及び社会経済的な影響が懸念される。 ・また、周辺には軽井沢等の著名な観光地が広がっており、噴火すると直接的な被害に加え、復旧に長期間を要することが考えられ、観光に大きな影響を与えるおそれがある。 ・地元の防災意識は高く、事業要望も強い。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、砂防事業を実施する必要がある。	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 森山裕二)

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期) 東北地方整備局	245	315	【内訳】 走行時間短縮便益:282億円 走行経費減少便益:14億円 交通事故減少便益:19億円 【主な根拠】 計画交通量 22,700台/日	183	1.7	①福島都市圏における交通渋滞の緩和 ・福島都市圏国道4号における交通分散が図られ、交通渋滞が緩和 福島市街地(テレビュー福島東側交差点)から福島県立医科大学付属病院までの所要時間が短縮 現況:21分→整備後:15分 ②福島都市圏南部の国道4号における148件(H18~21)の交通事故が、渋滞の緩和により減少が期待	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

地域高規格道路 会津縦貫南道路 一般国道121号 湯野上バイパス 東北地方整備局	240	238	【内訳】 走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：9億円  【主な根拠】 計画交通量 9,400台/日	176	1.4	①通行規制区間、線形不良区間の解消 ・落石崩壊による特殊通行性区間や線形不良箇所 の解消により、防災・災害の救助活動等における 安心安全な交通を確保 現況：通行規制区間（0.5km）、防災点検要 対策箇所（4カ所）→回避 現況：急勾配（L>5%）100m、急カーブ （R<150m）16箇所→回避 ②医療施設への速達性向上 ・南会津地域における3次医療施設からの60分 カバー圏域が拡大 現況：25%→整備後：55% （約9,800人増加）	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道6号 日立バイパス（Ⅱ期） 関東地方整備局	240	239	【内訳】 走行時間短縮便益：208億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.8億円  【主な根拠】 計画交通量 15,200～16,700台/日	177	1.4	①交通渋滞の緩和 ・日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、日立地区 の交通渋滞が緩和されることにより、市民の通 勤、買い物などの日常生活の移動性・利便性が向 上。 国道6号（現道）日立市西成沢地先における混 雑度 現況 2.18 → 整備後 1.13 ②物流機能の強化 ・日立バイパス（Ⅱ期）を利用することによ り、部品生産企業から生産拠点・生産拠点から 日立港区への定時性、速達性が改善し、地域産業 の物流・製造体制の効率性が向上	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道138号 新屋拡幅 関東地方整備局	80	223	【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.88億円  【主な根拠】 計画交通量 19,300台/日～34,000台/日	68	3.3	①交通渋滞の解消 ・新屋拡幅の整備により、不足する幹線道路の交 通容量が確保されることで、国道138号新屋区 間における渋滞が解消し、通勤・業務・観光周遊交 通の円滑化が期待できる。 【国道138号（当該区間）における混雑度】 富士吉田市上吉田 現況1.71⇒整備後0.74 富士吉田市新屋 現況1.63⇒整備後0.42 ②定時性の向上（所要時間の短縮） ・新屋拡幅の整備により、国道138号新屋区間の 渋滞が解消され、富士山駅～山中湖間の周遊バス の所要時間が短縮、周遊観光にゆとりが創出され る。 ・国道138号新屋区間の渋滞が解消することで、 観光客の拠点である富士山駅から山中湖に至る国 道沿線観光地までの定時性が向上し、観光客が旅 行計画に沿って周遊することができるようになる。 ③	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道1号 島田金谷バイパス 中部地方整備局	240	1,289	【内訳】 走行時間短縮便益：1,200億 円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：34億円  【主な根拠】 計画交通量 58,800台/日	228	5.6	①交通容量確保による渋滞の緩和 ・4車線化に伴う交通容量の拡大により、交通渋 滞が緩和 ・ピーク時旅行速度の向上・所要時間の短縮 ②第2次医療施設への搬送時間の短縮 ・旅行速度の向上により、30分圏域が拡大 ③高速利便性の向上 ・旅行速度向上により、高速ICの30分圏域が拡大	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 長殿道路 近畿地方整備局	110	91	【内訳】 走行時間短縮便益：85億円 走行経費減少便益：6.1億円 交通事故減少便益：0.38億円  【主な根拠】 計画交通量： 2,800台/日	84	1.1	①災害に強い道路の確保 ・災害に強い道路に改築することにより、安全な 通行を確保 ②線形の厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消 ・線形の厳しい箇所・幅員狭隘区間を解消し、円 滑な走行を確保 ③現道被災時における救急搬送ルート確保・搬 送時間の短縮 ・第2次医療施設への搬送時間が短縮	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 安芸道路 四国地方整備局	245	247	【内訳】 走行時間短縮便益：215億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：14億円  【主な根拠】 計画交通量：9,600台/日	177	1.4	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・津波浸水区間の回避により、緊急輸送道路とし て利用可能 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約7,000人増加 ・北川村から第3次医療施設への所要時間が5分短 縮	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
一般国道58号 北谷拡幅 沖縄総合事務局	230	762	【内訳】 走行時間短縮便益：736億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：-9.9億円  【主な根拠】 計画交通量 93,800台/日	161	4.7	①地球環境・生活環境の改善 ・CO2排出量の削減量：8,116t-CO2/年 ②速達性の向上 ・宜野湾市伊佐北交差点から北谷町アメリカンビ レッジ間の所要時間が約14分短縮	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
浜田港福井地区 臨港道路整備事業 中国地方整備局	39 [39]	55	<p>【内訳】                      走行時間短縮便益：51億円                      走行経費減少便益：0.8億円                      交通事故減少便益：3.6億円                      残存価値：0.1億円                      【主な根拠】                      平成30年予測取扱貨物量：                      976千トン/年</p>	33	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後圏立地企業の競争力強化により、投資、生産活動が活性化し、雇用の確保と国税収入の増加に貢献する。</li> <li>・大規模地震発生の際にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することにより、地域住民の安全安心の向上に寄与する。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の物流コストの削減を図り、産業活動の維持に寄与する。</li> <li>・港湾関連車両の交通機能分担を図ることにより、周辺の一般道路の渋滞が軽減され、NOx等の排出ガスが削減される。また、騒音、振動が軽減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
大分港西大分地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 九州地方整備局	42 [39]	87	<p>【内訳】                      海難事故の減少便益：38.7億円                      輸送/移動コストの削減便益：30.8億円                      震災時における輸送コストの削減便益：14.5億円                      施設被害の回避便益：1.7億円                      その他の便益：1.4億円                      【主な根拠】                      平成28年度予測取扱貨物量：                      6,200千トン/年                      平成28年度予測旅客者数：                      200千人/年</p>	36	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物車輛と旅客車輛の輻輳の解消により、人身及び車輛の事故が起きる可能性が軽減され、フェリー利用者の安全確保が図られる。</li> <li>・岸壁の耐震強化により、震災時における地域住民の安全・安心の向上を図る。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の産業活動が維持される。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が低減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
平良港瀬水地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	47 [36]	108	<p>【内訳】                      海難事故の減少便益：21億円                      荷役の効率化による便益：57億円                      震災時における輸送コスト削減便益：23億円                      震災時における施設被害回避便益：2億円                      その他の便益：5億円                      【主な根拠】                      海難事故の減少                      (海難減少隻数:0.2隻/年)                      荷役の効率化による便益                      (平成20年代後半予測取扱貨物量:19万トン/年)                      震災時における輸送コスト削減便益                      (被災想定人口:14,400人)</p>	40	2.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふ頭用地の拡張と老朽化対策により、荷役作業の安全性が向上する。</li> <li>・岸壁の耐震化により、震災時における宮古圏域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。</li> <li>・港湾物資の輸送の効率化が図られ、CO2、Nox等の排出量が削減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業（平成23年9月及び11月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

（直轄事業等）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		
		便益の内訳及び主な根拠				
一般国道45号 天間林道路 東北地方整備局	260	588	224	2.6	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約14.8万人が、整備後約18.2万人に増加 ②広域的なりだんたんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築（特に青森県内の主要都市である青森―八戸間の連携が強化。）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道7号 二ツ井今泉道路 東北地方整備局	150	196	130	1.5	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約21.8万人が、整備後約23.9万人に増加 ②耐災害性を有する緊急輸送道路の確保 ・信頼性の高い第1次緊急輸送道路が確保され、現道の通行止めによる広域迂回が解消。	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道13号 泉田道路 東北地方整備局	190	227	161	1.4	①医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設の60分圏人口約5.5万人が、整備後約7.9万人に増加 ②広域的なりだんたんシー確保 ・ミッシングリンクを解消し、災害に強い道路網を構築 ・H22供用の新庄北道路と一体となって新庄市中心部をバイパスし、国道13号と接続するため、利便性が向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道470号 輪島道路（Ⅱ期） 北陸地方整備局	240	336	189	1.8	①災害に強い高速ネットワークの形成 ・並行する路線の特殊通行規制区間等を回避 ・災害時に緊急輸送道路やバス路線を確保することで、地域の安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第2次医療施設への搬送時間が短縮し、60分圏人口約0.8万人が、整備後約2.6万人に増加 ③観光振興に寄与 ・輪島朝市や輪島港等の主要観光地へのアクセスが向上	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道414号 河津下田道路（Ⅱ期） 中部地方整備局	310	271	229	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大（搬送時間9分短縮、60分圏域人口2.5万人増加）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道42号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期） 中部地方整備局	260	252	215	1.2	①緊急輸送物資の円滑な輸送の確保 ・東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第2次医療施設への搬送時間が短縮、60分圏域が拡大（搬送時間4分短縮、60分圏域人口0.1万人増加）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道158号 大野油坂道路 （和泉・油坂区間） 近畿地方整備局	595	521	452	1.2	①高速道路ネットワークの強化によるりだんたんシーの確保 ・北陸圏から大阪都市圏、名古屋都市圏に至るりだんたんシーネットワークを構築 ・異常気象・災害時に地域住民の孤立を防ぎ安全性・信頼性を確保 ・災害時相互応援協定を締結する都市との所要時間が短縮（大野市→郡上市：87分→55分） ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設への所要時間が短縮（中濃厚生病院：68分→60分） ・旧和泉村の住民全て（566人）が第3次医療施設へ60分以内で到達可能	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)

一般国道9号 湖陵・多伎道路 中国地方整備局	200	349	【内訳】 走行時間短縮便益: 277億円 走行経費減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 30億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,700台/日	160	2.2	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバリー圏域人口が約2.2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 大田・静間道路 中国地方整備局	205	330	【内訳】 走行時間短縮便益: 247億円 走行経費減少便益: 62億円 交通事故減少便益: 22億円 【主な根拠】 計画交通量: 14,500台/日	168	2.0	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・大田市、美郷町における第3次医療施設の60分カバリー圏域人口が約2.2千人増加（出雲～仁摩間全線供用時） ・大田市役所から県立中央病院までの所要時間が11分短縮 現況50分→整備後39分（出雲～仁摩間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道9号 三隅・益田道路 中国地方整備局	660	744	【内訳】 走行時間短縮便益: 532億円 走行経費減少便益: 156億円 交通事故減少便益: 55億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,200台/日	533	1.4	①リダンダンシーの確保 ・一般国道9号における災害時等の代替路が確保され、道路の信頼性が向上 ②医療施設への速達性の向上 ・益田市以西地域における第3次医療施設の60分カバリー圏域人口が約4.7千人増加（浜田～益田間全線供用時） ・益田市役所から浜田医療センターまでの所要時間が8分短縮 現況46分→整備後38分（浜田～益田間全線供用時）	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 津島道路 四国地方整備局	420	338	【内訳】 走行時間短縮便益: 281億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 17億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,700台/日	309	1.1	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・津波浸水区間、越波区間や土砂災害危険箇所の回避による通行止めの危険性を解消 ・災害時の緊急輸送道路を確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約0.5万人増加 ・愛南町から第3次医療施設への所要時間が12分短縮 整備前67分→整備後55分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道56号 窪川佐賀道路 四国地方整備局	370	265	【内訳】 走行時間短縮便益: 213億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,800台/日	259	1.02	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・現道の土砂災害危険箇所回避により、第1次緊急輸送道路として利用可能 ・津波浸水地区近傍までのリダンダンシーが確保 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約200人増加 ・黒潮町から第3次医療施設への所要時間が16分短縮 現況74分→整備後58分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
一般国道55号 福井道路 四国地方整備局	360	254	【内訳】 走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 15億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,500台/日	252	1.01	①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 ・道路の津波浸水区間の回避により、第1次緊急輸送道路として利用可能 ②医療施設への速達性の向上 ・第3次医療施設60分圏域人口が約4,000人増加 ・牟岐町から第3次医療施設への所要時間が7分短縮 整備前64分→整備後57分	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
高速横浜環状北西線 横浜市 首都高速道路株式会社	2,200	3,321	【内訳】 走行時間短縮便益: 2,753億円 走行経費減少便益: 374億円 交通事故減少便益: 194億円 【主な根拠】 計画交通量: 44,700台/日	1,873	1.8	①横浜港等の国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善 ・横浜港と東名高速道路を直結し、背後圏との結びつきを強化することにより、国際競争力を向上（横浜港～東名高速道路: 約40～60分→約20分） ・保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、保土ヶ谷バイパスの渋滞を緩和 ②道路ネットワークの信頼性向上 ・東名高速道路や保土ヶ谷バイパスが寸断された場合の迂回路が確保され、道路ネットワークの信頼性が向上 ③北西線沿線地域の交通環境の改善 ・東名高速道路と第三京浜道路の間を移動する大型車の通過交通を一般道路から排除し、北西線沿線地域の交通環境を改善	都市局 街路交通施設課 (課長 西植 博)  道路局 高速道路課 (課長 縄田 正)

【港湾整備事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					B/C
茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局	63 [53]	207	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：190億円 滞船の解消便益：5億円 耐震強化便益：11億円 その他の便益：1億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：46万トン/年</p>	55	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械等の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。</li> <li>岸壁の耐震強化により震災時における地域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
境港外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	85 [60]	172	<p>【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：116億円 海上輸送コスト削減便益：31億円 滞船コスト削減便益：24億円 その他便益：1億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：57万トン/年</p>	73	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後圏立地企業の競争力強化により、投資、生産活動の活性化に寄与する。</li> <li>国際物流に係る輸送コスト低減により、地域産業の競争力強化と地域産業の発展が図られる。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。</li> <li>日本海側の物流機能を強化することで、大規模地震等の被災リスクの高い瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保、粘り強い国土軸の形成に寄与することが期待される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)
広島港廿日市地区 航路・泊地整備事業 中国地方整備局	74 [35]	230	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：230億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：73万m3/年</p>	64	3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>LNGの安定的かつ安価な供給により、国内製造業のコスト競争力の向上、ひいては企業の製造拠点の海外流出防止と地域の雇用確保に寄与することが期待される。</li> <li>船舶の大型化により、輸送時の船舶からのCO2、NOxの排出量が低減される。また、他の化石燃料からLNGへの利用転換が進むことにより、温室効果ガスの排出量が削減される。</li> <li>船舶の大型化により、入港回数が低減され、航行船舶の輻輳が緩和される。</li> <li>標準LNG船への対応に伴う利活用拡大を契機に、冷熱利用等の新たなエネルギー利用産業の展開が期待され、広島港廿日市地区の再編等を通じた高度利用化が期待される。</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 松原 裕)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費