

## 「その他施設費」に係る事業の評価手法の検討

---

<b>I. 総論</b>	.....	<b>1</b>
<b>その他施設費とは</b>	.....	<b>2</b>
<b>港湾局関係その他施設費</b>	.....	<b>3</b>
<b>II. その他施設費の事業評価</b>	.....	<b>4</b>
<b>【論点1 評価手法】</b>	.....	<b>5</b>
<b>評価方法案①:費用便益分析による評価</b>	.....	<b>6</b>
<b>評価方法案②:評点による評価</b>	.....	<b>7</b>
<b>評価方法案③:定性的評価</b>	.....	<b>8</b>
<b>【論点2 対象の切り出し方】</b>	.....	<b>9</b>
<b>III. その他施設費の整備内容と効果</b>	.....	<b>10</b>
<b>【別紙】 その他施設費の整備効果・便益</b>		

# I. 総論

---

# その他施設費とは

## 【その他施設費】

財政法第4条第1項に規定する公債対象経費のうち、公共事業関係費を除いたもの

例) 観光基盤施設整備事業、官庁営繕事業、国土交通本省施設整備事業、船舶建造事業 等

## 【港湾局関係その他施設費】

### ●港湾機能高度化施設整備費補助金

港湾の国際競争力の強化、物流の効率化、循環型社会の構築、港湾の保安、安全の向上、観光立国の実現を図るため、港湾機能の高度化に必要な施設整備を推進する。

### ●港湾広域防災拠点支援施設

大規模災害発生時に、緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして、応急復旧資機材の保管、緊急物資の中継・分配等の機能を支援する拠点整備を行う。

# 港湾局関係その他施設費

	名称	内容
港湾機能高度化施設整備費補助金	コンテナ物流円滑化共同利用施設	
	内航フィーダー輸送強化支援施設	指定特定重要港湾との距離が他のアジア主要港との距離より短い港湾において指定特定重要港湾との内航フィーダー輸送のために、コンテナ貨物を積み卸すための施設の整備に関する事業
	24時間フルオープン支援施設	
	24時間フルオープン支援施設	指定特定重要港湾において港湾の24時間フルオープンを支援するために、検疫等の国の機関が夜間、休日等に検査又は利用するための施設の整備に関する事業、検疫等施設に必要な不可欠な駐車場等の附帯施設の整備に関する事業及び検疫等施設とその他の機能が複合する検疫等検査施設に必要な不可欠な共同施設の整備に関する事業
	貨物積替円滑化支援施設	
	小口貨物積替円滑化支援施設	重要港湾における国際コンテナ又は国際シャーシ輸送に係る小口貨物等の積替円滑化を支援するために、貨物の積替、コンテナ又はシャーシの蔵置を行うための施設を整備。港頭地区から離れた内陸部でも整備が可能
	鉄道積替施設	重要港湾において港湾と鉄道輸送との連携を促進するために、コンテナターミナルから移送するコンテナを鉄道に積替えるための施設の整備に関する事業
	立体式コンテナ蔵置施設	指定特定重要港湾において速やかに輸送する貨物を円滑に搬出・積替するために、コンテナを立体的に蔵置する施設の整備に関する事業
	高能率貨物取扱支援施設	重要港湾において臨海部産業エリアにおけるバルク貨物の輸送を効率化するために、貨物を能率的に荷さばきするための施設の整備に関する事業
	循環資源取扱支援施設	
	循環資源取扱支援施設	総合静脈物流拠点港において循環資源を効率的に取り扱うために、循環資源の蔵置、保管等を行う施設の整備に関する事業
	保安・安全向上施設	
	港湾保安・安全向上施設	重要港湾においてテロ等の発生を予防し、利用者の安全を確保するために、ターミナルビル内等において監視を行うための施設(岸壁本体部に設置する施設を除く。)の整備に関する事業
	ゲート前状況監視・偏載監視施設	指定特定重要港湾においてコンテナ搬出入車輛の安全で円滑な走行を確保するために、積載状況の確認やコンテナターミナル周辺の渋滞状況の監視・情報提供を行うための施設の整備に関する事業
	バリアフリー対応旅客施設	旅客船が定期的に就航する港湾において高齢者、障がい者等が安全に利用できるようにするために、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(バリアフリー整備ガイドライン)」に基づき、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に配慮した構造とする旅客船ターミナルの施設の整備に関する事業
	地震に強い臨海部物流拠点	臨海部物流拠点において大規模地震発生後も国際海上輸送網としての機能を確保するために、コンテナターミナル近傍の物流拠点の耐震強化を行うための施設の整備に関する事業
観光交流支援基盤施設		
観光交流支援基盤施設	観光圏の玄関口となる港湾において、国際競争力の高い魅力ある観光地を形成するために、旅客の乗降、待合い等を快適にする施設の整備に関する事業	
港湾広域防災拠点支援施設	東京湾臨海部(川崎港東扇島地区)及び京阪神都市圏(堺泉北港堺2区)に整備する基幹的広域防災拠点が発災直後から機能を発揮することができるよう、応急復旧資機材の保管、緊急物資輸送の中継・分配業務等を行う支援施設の整備。	

## II. その他施設費の事業評価

---

## 【考えられる主な評価手法例】

### ①費用便益分析

施設整備による便益の計測手法を確立し、費用便益分析を行う。

### ②評点による評価

事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果に関する評価指標を確立し、それぞれに関する評点を算出する。

例) 海上保安官署施設費

### ③定性的評価

事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果について、定性的に評価する。

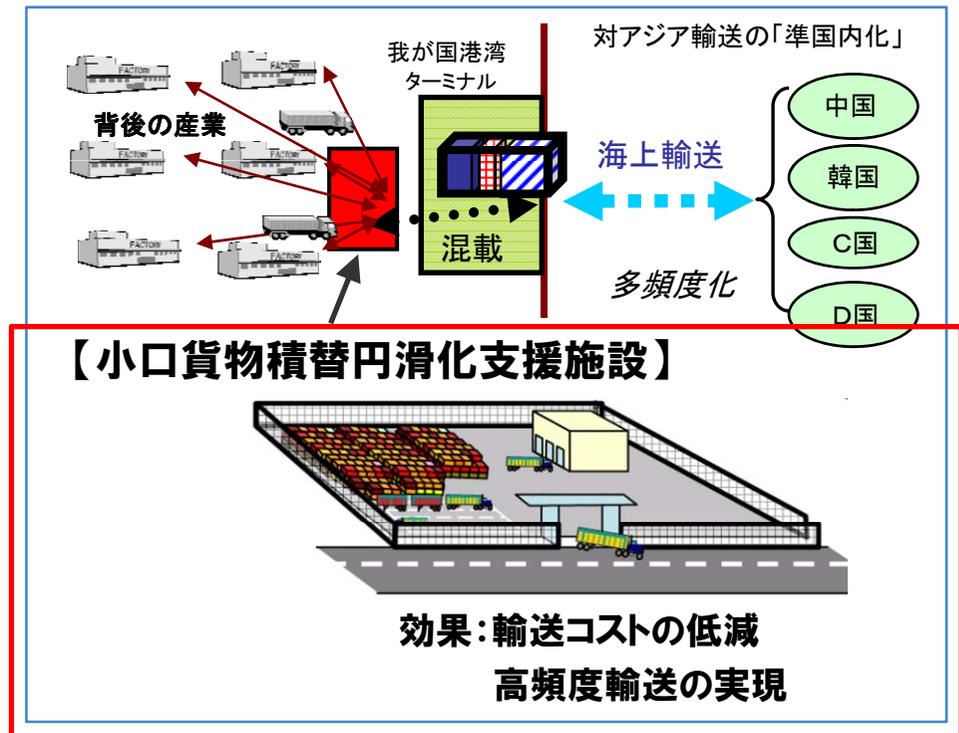
例) 気象官署施設整備費

①費用便益分析による事業評価ができないと考えられるものについては、②評点による評価、③定性的評価を行うことを検討する必要がある。

## 【例:小口貨物積替円滑化支援施設】

○想定される効果 (with-without 比較)

- ①小口貨物の大ロット化による海上輸送費用の削減
- ②横持ち輸送に係る陸上輸送費用の削減
- ③積み替えによる輸出入に係る時間の増加

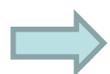


上記効果①・②・③の総和として事業の便益を算出し、B/Cによる評価を行う。

## 【例: 港湾保安・安全向上施設】

重要港湾においてテロ等の発生を予防し、利用者の安全を確保するために、ターミナルビル内等において監視を行うための施設(岸壁本体部に設置する施設を除く。)の整備に関する事業

分類	項目 (イメージ)	評点					
		100	80	60	40	0	
物的被害の 軽減	施設規模	<div style="border: 2px solid blue; background-color: yellow; padding: 10px; text-align: center;">                     規模や数量によってカテゴリー化                 </div>					当該事業 とは無関 係
人的被害の 軽減	利用者数						
	背後圏人口						



項目別に該当する規模・数量に応じた評点を足し合わせ、評点の合計が基準値(たとえば100点)を超えたものを採択する。

## 【例:港湾保安・安全向上施設】 (記載イメージ)

### 1. 事業(施設)の緊急性

平成17年7月の英国同時爆破テロ事件等を踏まえて、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある港湾においても、不審者の監視等によりテロを未然に防止する必要がある。

当該港湾は、背後に大都市圏を抱え、年間●万人の利用者がおり、我が国港湾の中で特にテロ等に対する危険性が大きい。また、当フェリーターミナルビルには商業関連フロア等も多く含まれているため非常に大規模なものとなっており、テロ等による損害費用が大きい。

### 2. 計画の妥当性

本事業は、港湾計画に位置付けられている旅客船ターミナルの安全性向上に対して積極的に貢献するものであり、整備主体である港湾管理者が所有するフェリーターミナルビルにおいて整備するものであり、関係者との調整等、当該施設の設置に係る問題はない。また、自然条件、施設規模は事業内容等に対して、特段の問題はなく、適切である。

### 3. 事業(施設)の効果

フェリーターミナルにおいて不審者を監視するカメラの導入により、未然に不審者を発見し、爆破等想定されるテロによる物的、人的被害を予防することができる。

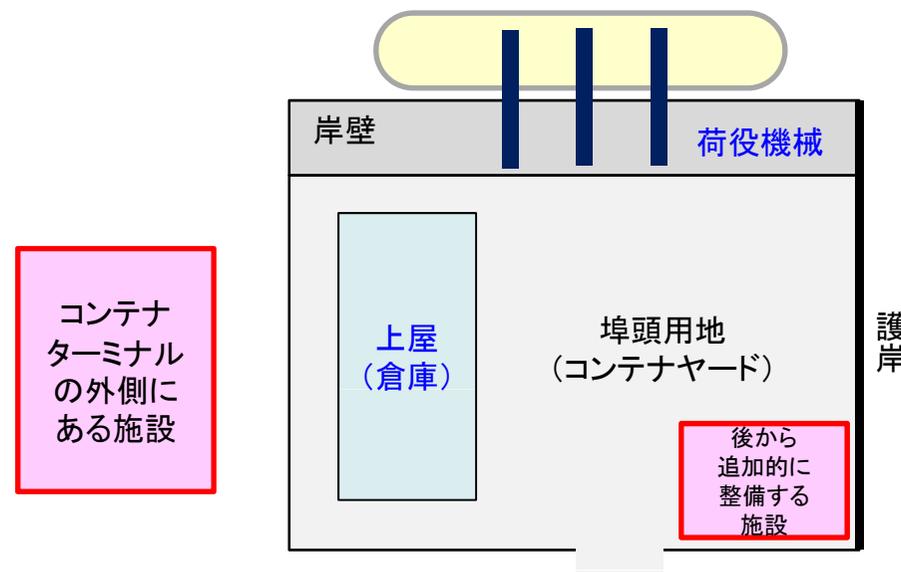
# その他施設費の事業評価【論点2 対象の切り出し方】

- 国際海上コンテナターミナルは、国際海上コンテナを効率的に取り扱うという機能を発揮するために整備される。したがって、この機能発揮に必要な施設群の整備を一つのプロジェクトとみなす。
- 通常、岸壁と同時期に一体的に複数の施設が整備されるが、この場合、公共セクター（国、港湾管理者）や公社等が整備する施設をあわせて費用として計上し、プロジェクトの実施による海上輸送費用、陸上輸送費用及び時間費用の削減を便益として計上し、費用便益分析を行う。

中心的施設：岸壁

関連施設：防波堤、航路、泊地、臨港道路、荷役機械、上屋（倉庫、管理棟）、護岸、埠頭用地

※その他施設費の対象施設



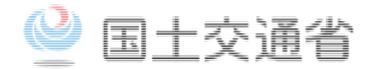
国際海上コンテナターミナルを新規に整備する場合には一つのプロジェクトとして一体的な評価を行うことができるが、コンテナターミナルの外側にある施設や追加的に整備する施設の便益をどのように考えるのか。

### **III. その他施設費の整備内容と効果**

---

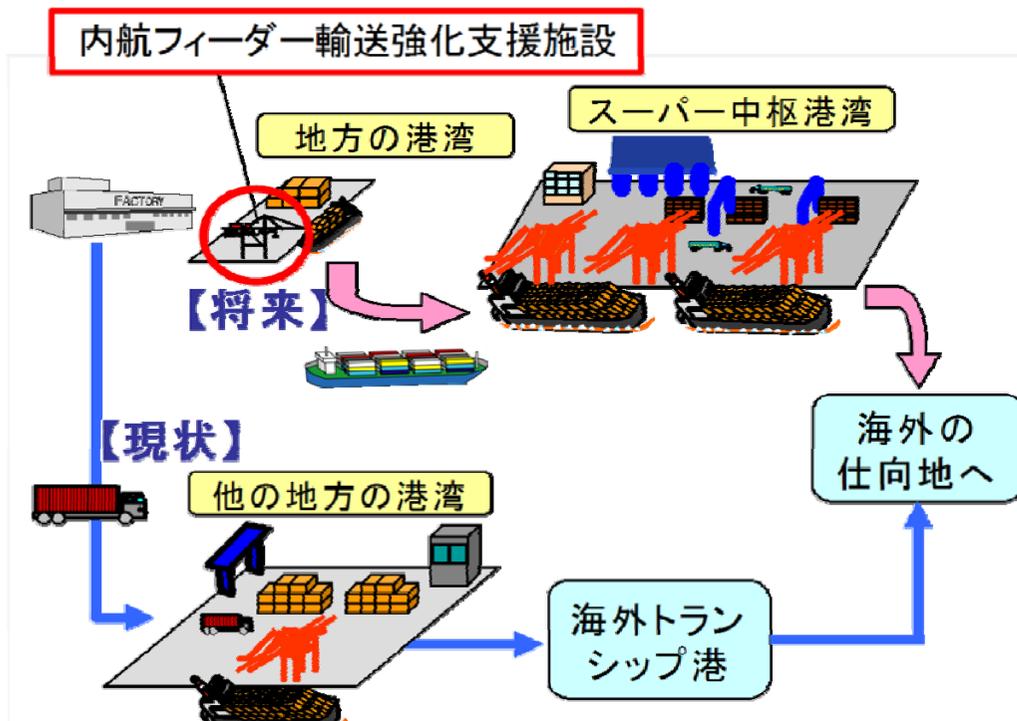
# 内航フィーダー輸送強化支援施設

平成20年度創設



- 地方の港湾の背後を発着するコンテナ貨物には、外航フィーダー航路が就航する港湾まで陸送された上で、アジアの主要港でトランシップされるものがある。
- 北米航路等基幹航路の我が国への寄港の維持等を図るためには、これらがスーパー中枢港湾で積み替えられる環境を整備することが重要。
- このため、指定特定重要港湾との距離が他のアジア主要港との距離より短い港湾において指定特定重要港湾との内航フィーダー輸送のために、コンテナ貨物を積み卸すための荷役機械の整備を行う。

## 【整備イメージ】



## B/Cによる評価を検討

期待される効果:

- ・内航フィーダー輸送の効率化による海上輸送時間コストの削減が期待される。

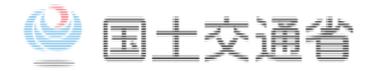
想定される便益:

- ・大型船利用による荷役効率の向上

対象:内航フィーダー輸送航路を有する港湾

# 24時間フルオープン支援施設

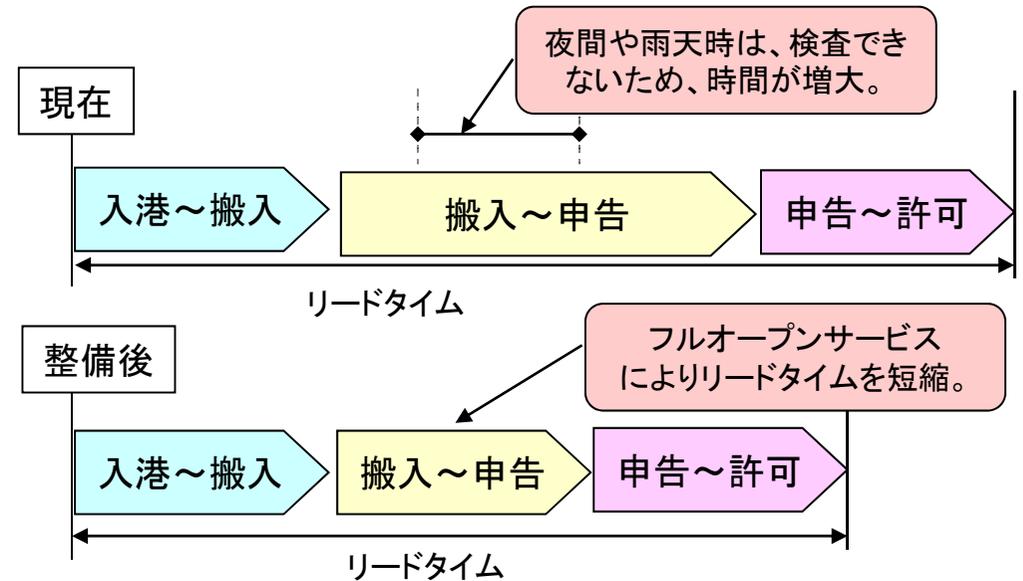
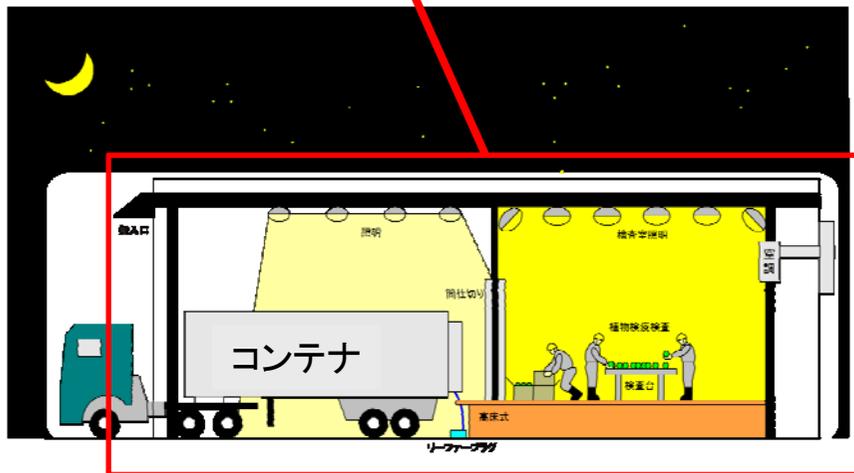
平成17年度創設



- スーパー中樞港湾プロジェクトの目標「リードタイムを現状の3～4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮」を達成するためには、コンテナターミナルの24時間フルオープン化の推進が重要。
- 港湾運送事業者においては、平成13年11月よりターミナルの364日24時間荷役を実現し、国の検査機関においても、執務時間外の体制(税関:平成15年7月、植検:平成16年10月実施)を整備するなど、24時間フルオープンサービスに向けて官民で取組中。
- このため、夜間、休日に検査等を行うための施設及び駐車場等の附帯施設の整備を行う。

## 【整備イメージ】

### 24時間フルオープン支援施設



想定される便益:

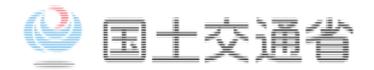
- ゲート待ち渋滞の緩和
  - コンテナヤード持ち込み時間の制約の解消
  - コンテナヤード内作業の平準化
- リードタイムの短縮

B/Cによる評価を検討

対象: 指定特定重要港湾

# 小口貨物積替円滑化支援施設

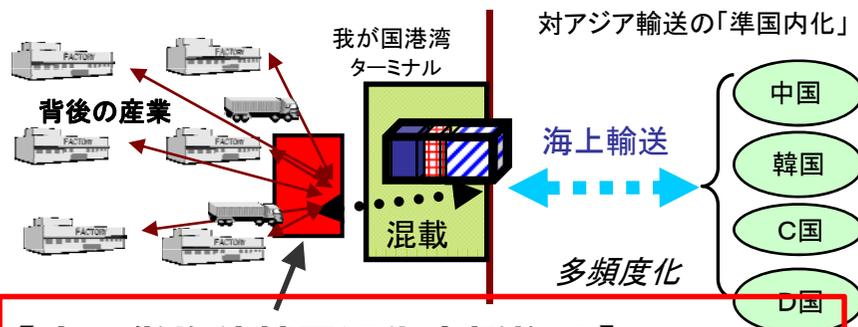
平成18年度創設



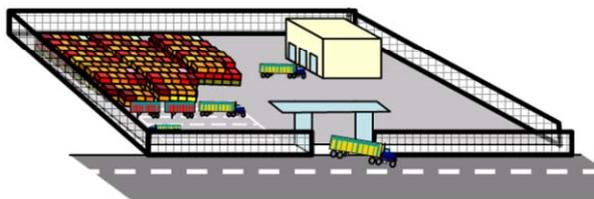
- 経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、中国を中心とした対東アジアの物流が急激に増加。
- 対東アジアの物流は、距離的に国内物流と大差ない圏域で行われており、その分、迅速かつ低廉な物流体系の構築が求められる。
- このため、国際コンテナ又は国際シャーシ輸送に係る小口貨物等の積替円滑化を支援するために、貨物の積替、コンテナ又はシャーシの蔵置を行うためのヤード・上屋の整備を行う。なお、港頭地区から離れた内陸部でも整備可能。

## B/Cによる評価を検討

### 【整備イメージ】



### 【小口貨物積替円滑化支援施設】



期待される効果:

- ・生産拠点や生産品目等が分散化、多品種化している場合には、在庫調整による輸送頻度の低下及び他事業所間の無駄な移動が改善される。
- ・ふ頭間での横持ちが解消され、その結果陸上コストが削減される。
- ・臨海部から離れたところに本施設を整備することにより、陸上輸送距離の低減、陸上輸送コストの削減、これに伴うCO2の削減が期待される。

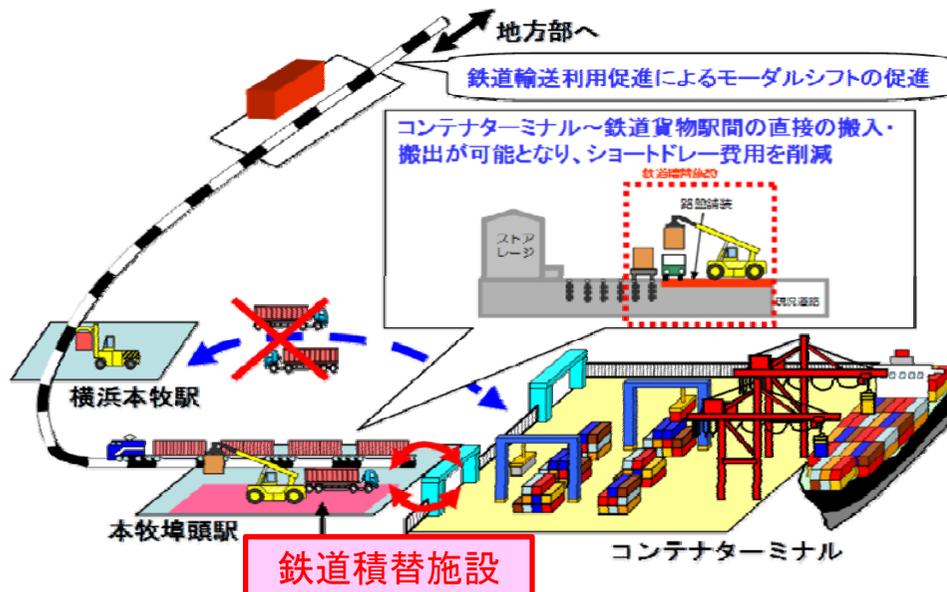
想定される便益:

- ・在庫調整による輸送頻度の低下、他事業所間の無駄な移動を改善
- ・ふ頭間での横持ちが解消
- ・小口貨物の陸上輸送距離低減、集約化

対象:重要港湾

- 鉄道・道路・内航輸送を活用した国内マルチモーダルネットワークの構築を図るため、効率的な物流体系を構築する必要がある。
- このため、港湾と鉄道輸送との連携を促進するために、コンテナターミナルから移送するコンテナを鉄道に積替えるためのヤードの整備を行う。

## 【整備イメージ】



## B/Cによる評価を検討

期待される効果:

- ・鉄道貨物駅と港湾の間をトラックで横持ち輸送している貨物量について、陸上輸送費用(ショート・ドレージ料)が削減される。
- ・港湾からトラックで長距離を輸送していたコンテナ輸送が鉄道輸送に代わることにより、陸上輸送コストの削減、これに伴うCO2排出量が削減される。

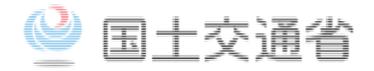
想定される便益:

- ・陸上輸送費用(ショート・ドレージ料)が削減
- ・陸上輸送費用(トラック輸送料)が削減

対象:重要港湾

# 立体式コンテナ蔵置施設

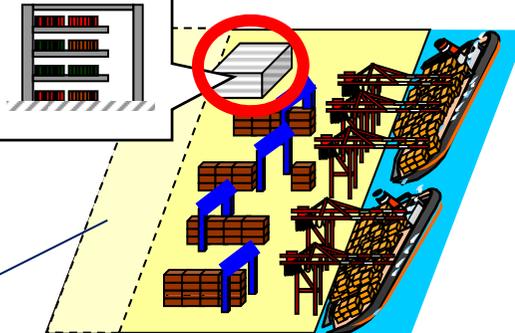
平成19年度創設



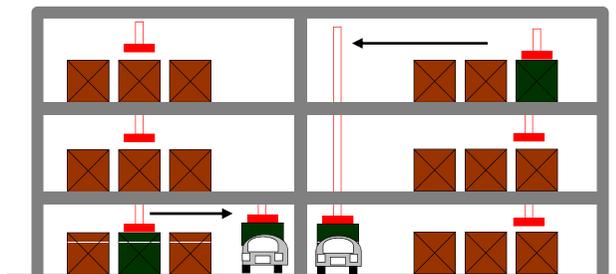
- アジア域内物流の準国内化に対応したスピーディーでシームレスな物流サービスの実現を図るため、速達性が求められる貨物の搬送車両への積替を円滑化し、迅速な引き取りを可能とする必要がある。
- このため、指定特定重要港湾において速やかに輸送する貨物を円滑に搬出・積替するために、コンテナを立体的に蔵置する自動化した上屋の整備を行う。

## 【整備イメージ】

立体式コンテナ蔵置施設  
多層式のデポにコンテナを  
1個づつ一時蔵置するため  
迅速な貨物の引き取りが可能



用地は別の用途  
に利用可能



## B/Cによる評価を検討

期待される効果：

- ・蔵置能力の小さいふ頭用地が有効活用され、新たなコンテナ蔵置用地の取得を行うコストが削減される。
- ・効率的な荷捌きができるようになり、荷役作業に係る時間費用が削減される。

想定される便益：

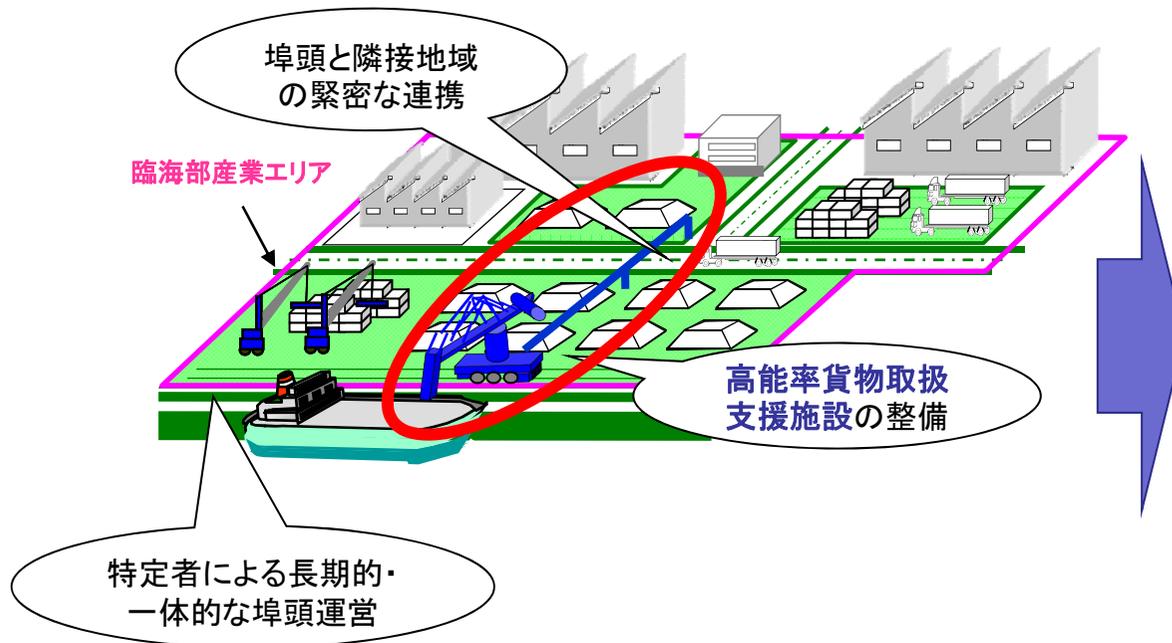
- ・新たなコンテナ蔵置用地の取得を行うコストが削減
- ・荷役作業に係る時間費用の減少

対象：指定特定重要港湾

- 近年、産業の国内回帰の進展や基礎素材型産業の高付加価値化により、臨海部における工場の新設・増設が顕著に増加しており、臨海部が産業拠点として重要な位置づけを占めている。
- 公共埠頭は不特定多数の利用者ニーズに対応する必要があることから、複数の貨物を取り扱うことができる汎用的な施設が整備されている一方で、近年では特定の貨物を効率的に取り扱うために埠頭と背後の荷さばき用地を一体的に利用したいというニーズが顕在化している。
- このため、重要港湾において臨海部産業エリアにおけるバルク貨物の輸送を効率化するために、貨物を能率的に荷さばきするための荷役機械の整備を行う。

## 【整備イメージ】

(臨海部産業エリアにおける公共埠頭)



- ・ 非効率な埠頭利用
- ・ 埠頭と背後の連携なし

埠頭及び背後の  
一体的な活用

## B/Cによる評価を検討

期待される効果:

・バルクターミナルにおいて、アンローダー等の荷役機械を導入することにより、荷役作業時間が短縮され、岸壁使用料が削減されることから、輸送コストの減少が期待される。

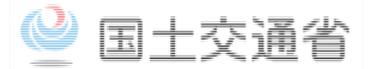
想定される便益:

- ・ 効率化による荷役時間短縮
- ・ 輸送コストの削減(貨物の単価に反映)

対象:臨海部産業エリア  
港湾法54条の3第2項、  
港湾法施行規則第17条の4第1号二

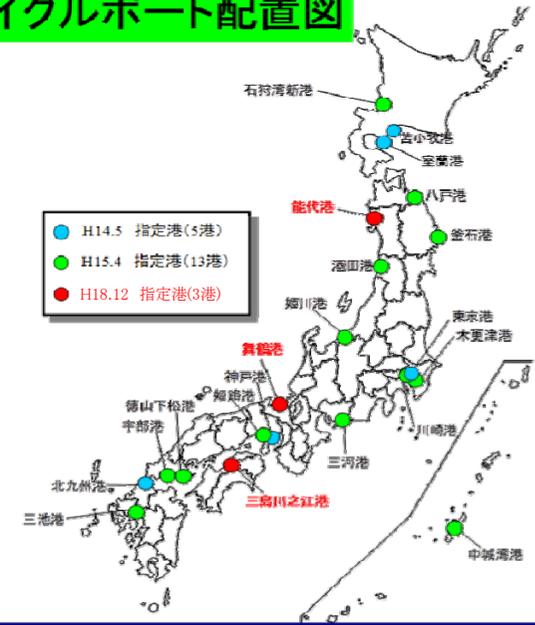
# 循環資源取扱支援施設

平成17年度創設



- 循環資源は運賃負担力が低く、輸送する品目の価値に対する輸送費の占める割合が高いため、静脈物流を行うためには大量輸送によるコスト削減が必要である。
- 循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼においた静脈物流ネットワークを構築する(国土交通省港湾局で、静脈物流の拠点となる港湾を「リサイクルポート」として指定)
- 港湾に循環資源の保管機能を付加することにより、海上による大量輸送が可能となり、その結果輸送コストが削減され、循環資源のリサイクルが促進される。
- このため、循環資源の蔵置、保管等を行うヤード、上屋を整備する。

## リサイクルポート配置図



## 【整備イメージ】



## B/Cによる評価を検討

期待される効果:

- ・より多くの循環資源が保管できるため、一回当たりの輸送量が増加することから、船舶輸送へのシフトや輸送船舶の大型化により、輸送費用が削減される。
- ・トラック輸送してきた循環資源を船舶に積み込むまでの積替回数が減少し、輸送に係る費用が削減される。

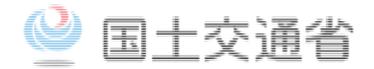
想定される便益:

- ・効率化による荷役時間短縮
- ・輸送コストの削減(貨物の単価に反映)

対象:リサイクルポート指定港

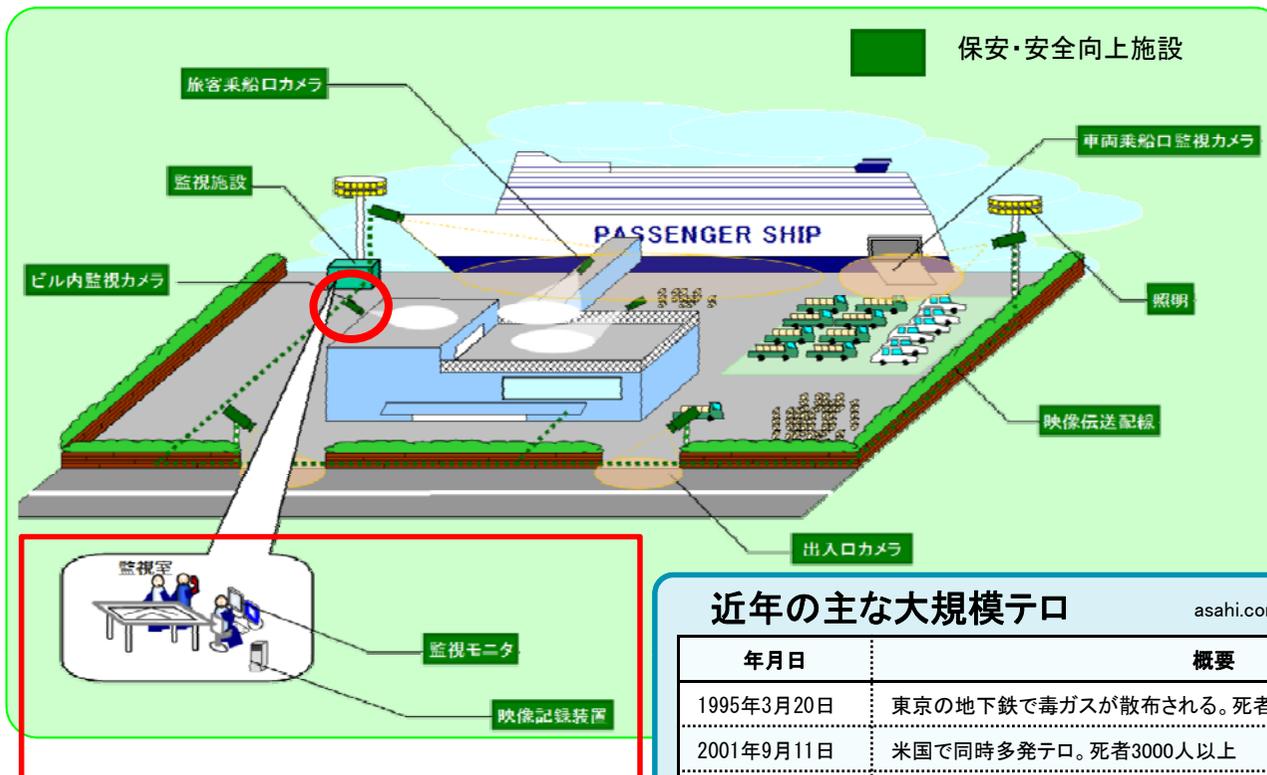
# 港湾保安・安全向上施設

平成18年度創設



○平成17年7月の英国同時爆破テロ事件に対応して採択されたG8グレンイーグルズサミットのテロ対策共同声明や我が国も国際テロ組織アルカイダ等から敵国視されていることを踏まえて、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある港湾においても、不審者の監視等によりテロを未然に防止する必要がある。

○このため、テロ等の発生を予防し、利用者の安全を確保するために、ターミナルビル内等を監視するカメラ及びモニタの整備を行う。



## B/Cによらない評価を検討

期待される効果:

・フェリーターミナルにおいて不審者を監視するカメラの導入により、未然に不審者を発見し、爆破等想定されるテロによる物的、人的被害を予防することができる。

想定される便益:

・爆破等想定されるテロによる物的被害を予防  
 ・爆破等想定されるテロによる人的被害を予防

### 近年の主な大規模テロ

asahi.com 掲載資料を基に整理

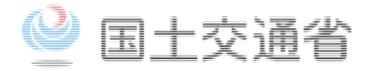
年月日	概要
1995年3月20日	東京の地下鉄で毒ガスが散布される。死者12人、負傷者5510人
2001年9月11日	米国で同時多発テロ。死者3000人以上
2004年2月 6日	モスクワの地下鉄で爆発。死者約40人
2004年2月27日	フィリピン「Superferry 14」爆発火災テロ事件。死者60名以上。
2004年3月11日	マドリッドで列車爆破テロ。死者約200人
2004年8月24日	ロシアで旅客機2機が爆発。死者90人。
2005年7月 7日	ロンドンで地下鉄、バスを対象とした同時爆破テロ。死者53名

## 【整備イメージ】

対象:重要港湾

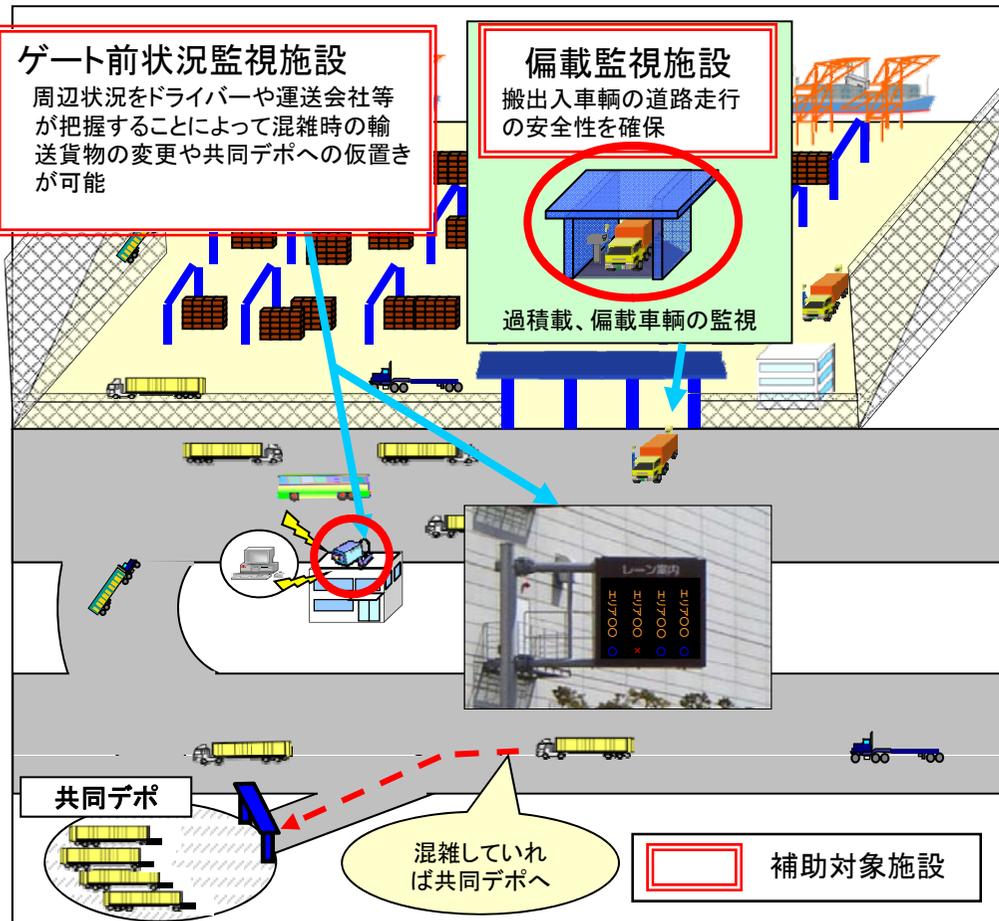
# ゲート前状況監視施設・偏載監視施設

平成19年度創設



- コンテナターミナルに出入りする車輛の集中により、ゲート前及び周辺道路の混雑が深刻化しており、迅速な物流に大きな影響を与えている。
- また、昨今、コンテナ内の積荷の偏載に伴う輸送中のコンテナ車輛の転倒事故が増加。
- このため、コンテナ搬出入車輛の安全で円滑な走行を確保するために、コンテナターミナル周辺の渋滞状況の監視・情報提供を行うための表示板及びカメラ並びに積載状況を確認するための重量計の整備を行う。

## 【整備イメージ】



## B/Cによらない評価を検討

期待される効果:

(ゲート前状況監視施設)

・渋滞状況をトラック事業者が把握することで、混雑時のゲートへの進入の抑制、他のデポへの蔵置等の手段を取ることで、陸上輸送時間の短縮につながる。

(偏載監視施設)

・事前に偏載車両や過積載車両を探知することができ、これにより公道に出る前に、改善措置を行うことができる。この事により、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。

想定される便益:

- ・混雑時のゲートへの進入の抑制
- ・コンテナの自動車運送の安全の確保

対象: 指定特定重要港湾

- 旅客船ターミナルは、高齢者等の利用もあるにも関わらず、高齢者等の利用に配慮した構造になっていないものが多い。このため、旅客船ターミナルのバリアフリー化を促進する必要がある。
- このため、高齢者、障害者等が安全に利用できるようにするために、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(バリアフリー整備ガイドライン)」に基づき、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に配慮した構造とする旅客船ターミナルの整備を行う。

## B/Cによらない評価を検討

### バリアフリー対応旅客施設の必要性(例)



↑ターミナル入口に手すり、スロープがなく、危険

乗降に利用する人道橋が劣化し、危険↓



＜バリアフリー対応旅客施設:例＞

- ① 傾斜路(スロープ)
- ② 昇降機(エレベーター)
- ③ エスカレーター
- ④ 視覚表示設備
- ⑤ 視覚障害者誘導案内用施設
- ⑥ 身障者対応トイレ 等

期待される効果:

・高齢者や障がい者等の移動や施設の利用の機会が確保されるとともに、その際の利便性、安全性の向上及び負担の軽減が図られる。

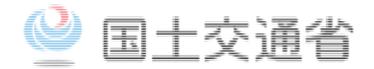
想定される便益:

・利用者の評価(高齢者・障がい者等)

対象:定期旅客航路を有する港湾

# 地震に強い臨海部物流拠点施設

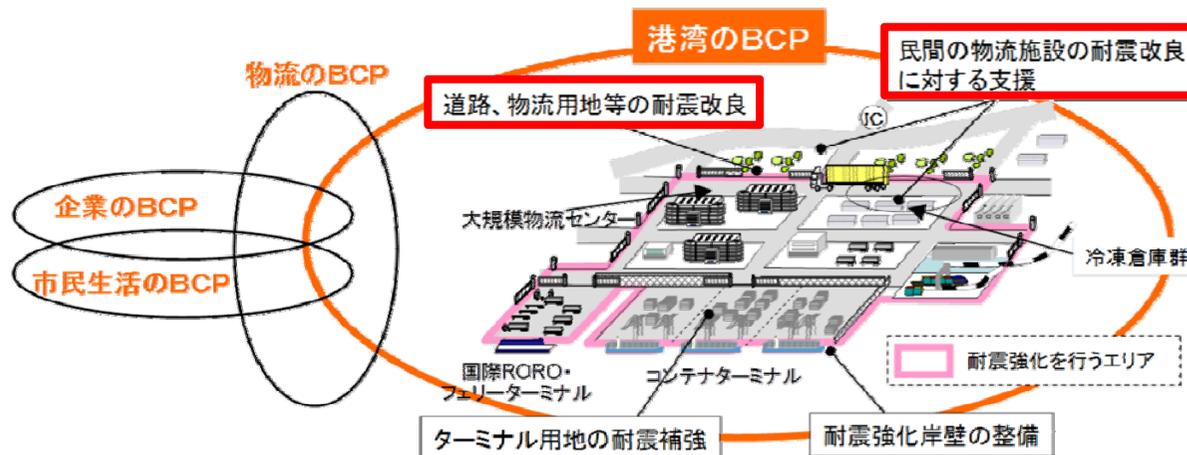
平成21年度補正創設



- 地震に強い港湾を構築するため、大規模地震発生後においても国際海上輸送網としての一定の機能を確保できるよう中枢国際港湾等の国際海上コンテナターミナルの耐震強化を推進中(概ね3割を耐震強化する目標)
- しかしながら、震災後も一定の物流機能を確保し、生産活動や市民活動を維持するためには、コンテナターミナルのみならず、その背後の物流地域の耐震強化等のハード対策と民間事業者による震災後の物流サービスの早期提供体制の確保などのソフト対策を合わせて講じることが必要。
- このため、大規模地震発生後も国際海上輸送網としての機能を確保するために、コンテナターミナル近傍の道路、物流用地等の耐震改良を行う。

## 【整備イメージ】

## B/Cによる評価を検討



### 期待される効果:

・災害時において、耐震化された岸壁、臨港道路と連携した物流サービスを早期に提供し、再開にかかる時間を短縮することにより、SCM途絶に伴う経済的損害を回避することができる。

### 想定される便益:

・地震時のSCM途絶に伴う経済的損害の回避

対象:基本方針\*に基づく中枢国際港湾における臨海部物流拠点

\*港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

- 観光立国推進基本法(H19.1 全部改正)、観光圏整備法(H20.7施行)を受け、国際競争力の高い魅力ある観光地を形成するため、観光圏の魅力向上と、観光客の移動の快適化について、ソフト・ハード両面から総合的に推進する必要がある。
- 旅客船ターミナルの多くは、ターミナルビルが無い、ターミナルビルが狭隘等、旅客の利便性・快適性に関する配慮が不十分等の課題を抱えている。
- このため、観光圏整備法に基づく観光圏への玄関口となる港湾において、旅客の乗降、待合い等を快適にする旅客船ターミナルビルの整備を行う。

## B/Cによらない評価を検討

### 旅客船ターミナルの課題（例）



ボーディングブリッジが無い



ターミナルビルが狭隘

観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルについて、快適なターミナルビルの整備を政策的に促進

### 期待される効果:

・旅客用スペースの拡幅、利便性の高いボーディングブリッジ等を設置することで、利用客の快適性が向上する。

### 想定される便益:

利用者の評価(国内・海外)

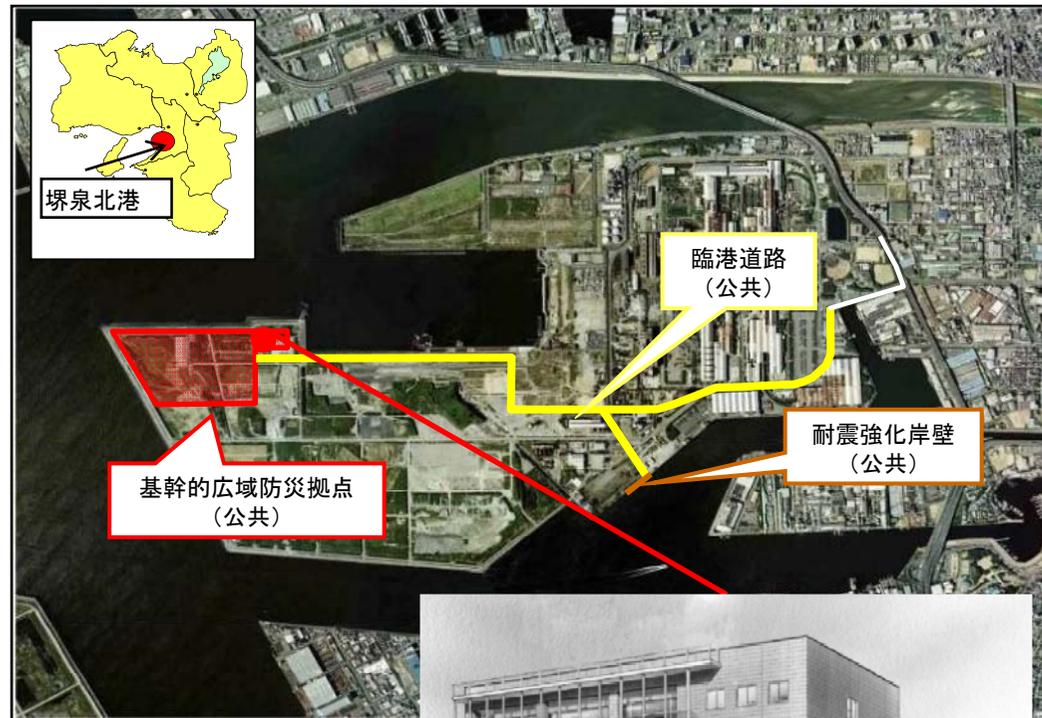
### 対象:観光圏\*の玄関口となる港湾

\*観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律第2条第1項に規定する観光圏

# 港湾広域防災拠点支援施設

○複数の都道府県に被害が及ぶような大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点の整備を推進。

○このため、東京湾臨海部(川崎港東扇島地区)及び京阪神都市圏(堺泉北港堺2区)に整備する基幹的広域防災拠点が発災直後から機能を発揮することができるよう、応急復旧資機材の保管、緊急物資輸送の中継・分配業務等を行う管理棟及び備蓄倉庫の整備を行う。



【整備イメージ】

## B/Cによる評価を検討

期待される効果:

- ・初動要員の配置、応急復旧資機材の保管が可能となり、基幹的広域防災拠点の応急復旧を迅速に行えることから、被災地への緊急物資輸送が迅速に開始できる。

想定される便益:

- ・被災地への緊急物資輸送が早期開始
- ・民間倉庫等高い賃料との差額分の保管コストが軽減