

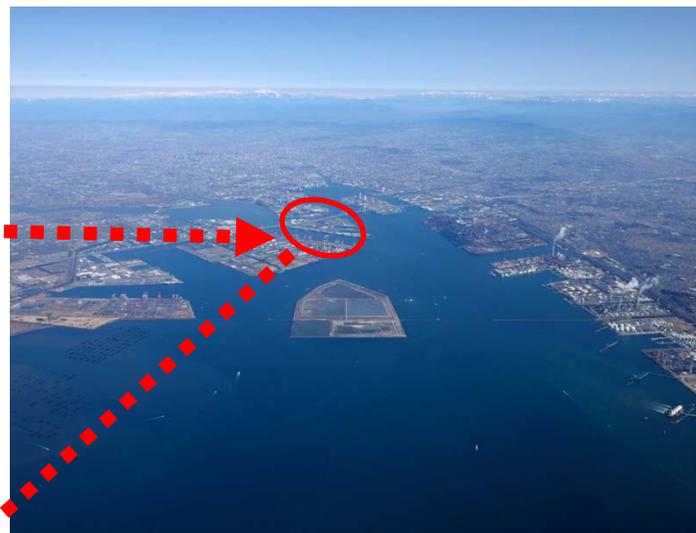
事業名 (箇所名)	茨城港常陸那珂港区国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	関東地方整備局
実施箇所	茨城県ひたちなか市				
主な事業 の諸元	岸壁(-12m)、ふ頭用地				
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	平成32年度	
総事業費 (億円)	65				
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北関東を製造拠点とする完成自動車メーカーは、現在京浜港等を利用し輸出を行っているが、首都圏の交通渋滞に起因する非効率な陸上輸送を強いられている。</li> <li>・北関東自動車道の平成23年3月全線開通により、首都圏中心部の通行を回避し、物流効率化を図るため、茨城港常陸那珂港区の利用を計画している。</li> <li>・常陸那珂港区の取扱貨物量が増加しており、新たな貨物需要の増加に対応可能な係留施設が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物需要の増大に対応するため国際物流ターミナルを整備することにより、平成23年3月開通の北関東自動車道の利活用と合わせ物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の強化を実現する。</li> <li>・完成自動車の需要増加への対応</li> <li>・貨物需要増に伴う施設不足への対応</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保</li> <li>・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。</li> </ul>				
便益の主な 根拠	輸送コストの削減(平成33年度予測取扱貨物量:36万台/年)				
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成26年度			
	B:総便益 (億円)	84	C:総費用(億円)	53	B/C 1.6 B-C 31 EIRR (%) 7.0
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.4 ~ 1.7) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(1.4 ~ 1.7) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(1.5 ~ 1.6)				
事業の効果等	対象プロジェクトの実施により、新たな物流拠点が確保され、外貨貨物(完成自動車)の荷主と港湾間の陸上輸送コストの削減が図られる。				
	<p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在整備中の中央ふ頭地区の国際物流ターミナルと連続ターミナルとして運用が可能となることで、茨城港(常陸那珂港区)の効率性が大幅に高まる。これにより同港のプレゼンスが高まることで、首都圏の物流ネットワークの補完・多重化が図られる。この茨城港を中心とする物流ネットワークは、首都圏との同時被災を免れることができることから、首都直下型地震等におけるリダンダンシーの確保に繋がる。</li> <li>・完成自動車の輸出増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車生産のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。</li> <li>・茨城港常陸那珂港区における港湾関連企業活動の活性化が図られ、地域の雇用増を通じ、被災地の復興が図られる。</li> <li>・当該事業の実施により、首都圏中心部の通行を回避できるため、勤務時間の延長回避や、道路混雑等による精神的な疲労の緩和など、ドライバーの就業環境の緩和が図られると考えられる。</li> </ul>				
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。				

# 茨城港常陸那珂港区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	名古屋港ふ頭再編改良事業		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中部地方整備局					
実施箇所	愛知県名古屋											
主な事業 の諸元	岸壁(-12m)、泊地(-12m)、航路・泊地(-12m)、ふ頭用地、岸壁(-12m)(改良)、泊地(-12m)											
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	平成33年度								
総事業費 (億円)	182											
目的・必要 性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋港は背後に多数の自動車メーカーが立地しており、これらメーカーの海外への積み出し基地として重要な役割を担っている。</li> <li>・金城・弥富の両ふ頭には、完成自動車を取扱う公共ターミナルが集積し、複数の国内自動車メーカーの積出基地 および第3国間輸送の積替基地として利用されている。しかし、平成25年時点で60,000GT以上の船舶が全体の25%を占めるなど、自動車運搬船の大型化に伴い岸壁の水深不足が顕在化しており、喫水調整等の非効率な輸送を強いられている。</li> <li>・完成自動車の海上輸送には、船積み前の自動車を仮置きする広大なモータープールが必要となるため、金城ふ頭・弥富ふ頭に分散して必要な面積を確保している。この結果、両ふ頭間における完成自動車の横持ちや、自動車運搬船の港内シフトによる輸送コストの増加が問題となっている他、モータープールが分散していることにより管理運営費も増大している。更に、金城ふ頭では交流機能と物流機能が分離されていないことから、一般車と物流車の混在による渋滞も顕在化している。</li> <li>・名古屋港においては耐震強化岸壁が3パース整備済みであるが、完成自動車の輸送に対応できる岸壁は存在せず、大規模地震発生時における完成自動車輸送機能の維持については、我が国産業の活力を維持する上で喫緊の課題である</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車運搬船の大型化の進展や、完成自動車の輸出需要増加等に早急に対応するため、既存岸壁の改良(W85岸壁の延伸)と金城ふ頭一・二突堤間の埋立を伴う新規岸壁の整備を行う。</li> <li>・自動車運搬船の大型化に対応した施設整備</li> <li>・完成自動車取扱施設の集約化</li> <li>・大規模地震時における完成自動車輸送機能の維持</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保。</li> <li>・施策目標:海上物流整備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。</li> </ul>											
便益の主 な根拠	海上輸送コストの削減(平成34年予測取扱貨物量:394千台/年)											
事業全体 の投資効 率性	基準年度		平成26年度									
	B:総便益 (億円)	495	C:総費用(億円)	149	B/C	3.3	B-C	346	EIRR (%)	14.2		
感度分析	<p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(3.0 ~ 3.7)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(3.0 ~ 3.7)</p> <p>建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(3.2 ~ 3.3)</p>											
事業の効 果等	<p>当該事業の実施により、船舶の大型化に対応し、我が国最大の完成自動車輸送港湾である名古屋港の機能強化を推進することで、我が国経済を牽引する中部のものづくり産業の国際競争力の維持・強化を図る。また、大規模地震発生時における完成自動車輸送機能を確保することで、国内自動車関連の産業活動の継続を支援することができる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られる。</li> <li>・加えて、名古屋港は我が国の4割を占める最大の自動車取扱拠点であり、耐震機能の確保により国内各地及び世界の全方面と結ぶ航路ネットワークの保全が図られる。これらを通じ、我が国全体の自動車産業の競争力強化、裾野の広い関連産業も含めた雇用の確保等が図られる。</li> <li>・ふ頭再編を実施し、老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約を行うことによって、より低コストで効率的なストック管理が可能となる。ふ頭再編を実施せず既存老朽化岸壁を廃止しなかった場合に比べ合計約22億円のコスト縮減が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>の排出量が約26%(38t-C/年)、NO<sub>x</sub>の排出量が約29%(2t/年)低減される。</li> </ul>											
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規事業採択時評価について、適当である。</li> </ul>											

# 名古屋港ふ頭再編改良事業

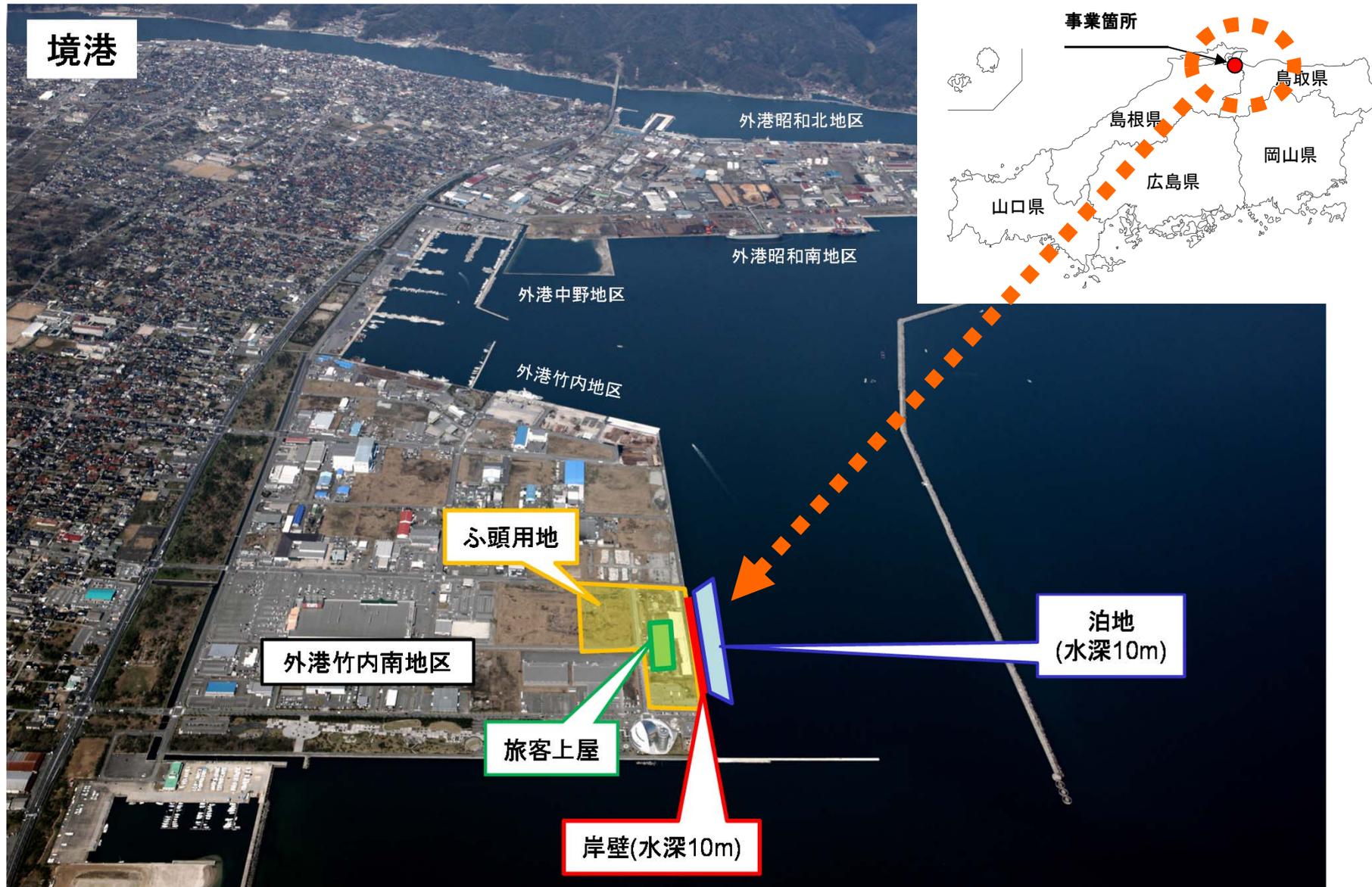


名古屋港ふ頭再編改良事業



事業名 (箇所名)	境港ふ頭再編改良事業		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	鳥取県境港市										
主な事業 の諸元	岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、ふ頭用地、旅客上屋										
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	平成31年度							
総事業費 (億円)	93										
目的・必要 性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 山陰地方には国内海上輸送網にミッシングリンクがあり、境港周辺の企業は非効率な輸送を強いられている。また、境水道沿いの既存施設は老朽化や背後用地の不足、及び船舶航行の安全性の課題から、他地区への移転・集約が急務となっている。さらに、境港に定期就航している航路が利用している岸壁は非耐震であり、大規模地震発生時の物流機能確保並びに離島航路等の継続的な就航が課題となっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 境水道側の既存施設や新たな内貿RORO船に対応したターミナルを整備・耐震化することで、境港のふ頭再編を行い、物流機能の効率化、山陰地方の産業競争力強化を図る。 ・モーダルシフトによる山陰地方の物流機能効率化・産業競争力強化 ・境港ふ頭再編による効率的なストック管理 ・大規模地震発生時における物流・人流機能の維持</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>										
便益の主 な根拠	輸送ルート転換による輸送コストの削減(平成32年度予測取扱貨物量:37万トン/年)										
事業全体 の投資効 率性	基準年度	平成26年度									
	B:総便益 (億円)	181	C:総費用(億円)	90	B/C	2.0	B-C	91	EIRR (%)	9.3	
感度分析	需要	(-10% ~ +10%) B/C(1.8 ~ 2.2)									
	建設費	(+10% ~ -10%) B/C(1.8 ~ 2.2)									
	建設期間	(+10% ~ -10%) B/C(2.0 ~ 2.0)									
事業の効 果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①内貿RORO船が定期就航することにより、国内海上輸送網が形成され輸送コストが削減される。 ②耐震強化岸壁を整備することにより、震災時も同施設を利用する船舶の寄港が可能となり輸送機能が維持される。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt; ・国内幹線物流のミッシングリンクの解消及び物流の輸送効率化により、産業集積が進む境港背後圏をはじめとした山陰地域の活性化・地域産業の発展に寄与し、産業競争力強化が図られる。 ・近年、貨物輸送のドライバー不足が生じており、今後も同様の状況が想定される。現行で陸上輸送が行われている貨物が海上輸送にシフトすることにより、将来的な陸上輸送能力不足の軽減に寄与すると考えられる。 ・モーダルシフトによる内貿陸送貨物(トラック利用)の輸送効率化によりCO2の排出量が約25%(約1,756t-C/年)削減される。 ・ふ頭再編を実施し、老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約を行うことによって、船舶航行安全を確保するとともに、より低コストで効率的なストック管理が可能となる。ふ頭再編を実施せず既存老朽化岸壁の機能維持を行った場合に比べ合計約31億円のコスト縮減が図られる。 ・耐震強化岸壁の整備と新たな国内海上輸送幹線の形成により、大規模地震時等における瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保が図られる。 ・耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における離島航路(隠岐の島町:人口14,563人)の確保が図られる。</p>										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。										

# 境港心頭再編改良事業



事業名 (箇所名)	広島港ふ頭再編改良事業		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	広島県広島市											
主な事業 の諸元	岸壁(水深12m)(改良)、航路・泊地(水深12m)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地											
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	平成30年度								
総事業費 (億円)	62											
目的・必要 性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 完成自動車輸出用の自動車運搬船は、近年大型化が進み6万GT級が主流となっているが、広島港には対応する岸壁がないため、背後圏の自動車関連産業は非効率な海上輸送を強いられている。また、海外向け自動車部品の輸出コンテナは近年増加しているが、狭隘なターミナルで一般貨物と輻輳した荷役を行っている。 一方、宇品地区の既設岸壁は、昭和30～40年代に建設された施設であり、老朽化対策・耐震強化対策が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 自動車運搬船の大型化や完成自動車の輸出増大に早期に対応するため、既存ストックを有効活用したふ頭再編を行うことで、完成自動車、自動車部品及びRORO貨物の効率的な海上輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。 ・完成自動車輸出用岸壁の確保、自動車運搬船の大型化への対応による輸送効率化 ・既存施設の有効活用 ・大規模地震発生時における物流機能の維持</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>											
便益の主 な根拠	輸送コストの削減(平成31年度予測取扱貨物量:12万台/年)											
事業全体 の投資効 率性	基準年度		平成26年度									
	B:総便益 (億円)	199	C:総費用(億円)	54	B/C	3.7	B-C	145	EIRR (%)	16.2		
感度分析	需要 (-10% ~ +10%) B/C(3.3 ~ 4.0) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(3.3 ~ 4.1) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(3.7 ~ 3.7)											
事業の効 果等	当該事業を実施することにより、 ①輸出増加分を改良した岸壁で扱うことにより、代替港への陸上輸送が回避され陸上輸送コストが削減される。 ②岸壁を改良することで、大型船舶が入港可能となり、海上輸送コストが削減される。 ③既存ストックを活用した岸壁改良により、滞船コストが削減される。 ④岸壁の耐震化により、大規模地震発生時の緊急物資及び一般貨物の輸送コスト増大が回避される。 ⑤岸壁の耐震化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。											
	<貨幣換算が困難な効果> ・完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市(人口119万人)中心部に直結す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。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO <sub>2</sub> の排出量が約18%(2,953t-C/年)、NO <sub>x</sub> の排出量が約11%(143t/年)低減される。											
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。											

# 広島港ふ頭再編改良事業

