事業名 （箇所名）	ふ頭再編改良事業 （福山港）	担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田　治	事業 主体	中国地方整備局

実施箇所	広島県　福山市
主な事業の諸元	箕島地区：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 箕沖地区：岸壁(水深10m)、航路・泊地（水深10m)、泊地（水深10m)、ふ頭用地

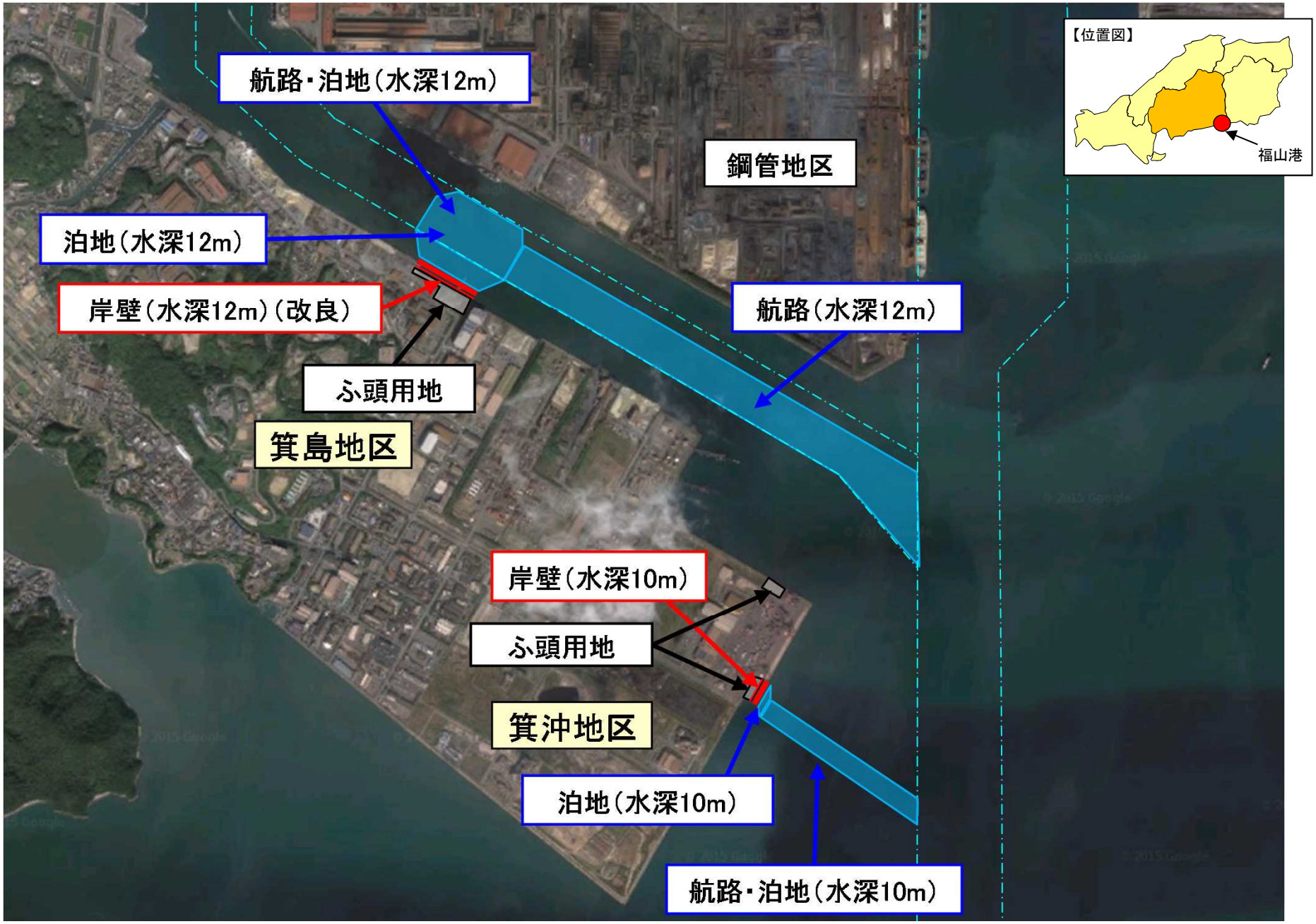
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	平成35年度	

総事業費 （億円）	142
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ 広島県東部地区の産業活動を支える拠点である福山港は、国内最大の高炉容積の製鉄所や、国内新造船竣工量第3位を誇る造船企業等を背後圏に抱えており、地域の経済・雇用と我が国の製造業の成長を支えている。福山港における平成27年の鋼材輸出量は625万トン（国内第1位）であり、背後の製鉄所が使用する岸壁の取扱能力は限界に達していると同時に、新興国における需要の増加に伴い、輸出用船舶の大型化が顕著であるが、大型輸送船に対応した岸壁がないことから、積荷調整による非効率な輸送を余儀なくされている。福山港背後の造船企業は、福山港から海外の生産拠点向けに造船関連資材を輸出しているが、使用する岸壁の水深不足により、積荷調整による非効率な輸送を余儀なくされている。 平成28年1月から、福山港の東南アジア向け定期コンテナ航路に大型船が就航したが、岸壁の延長不足による滞船が発生しており、さらに、コンテナターミナルのふ頭用地の不足により、扱いきれないコンテナ貨物はバルク貨物ふ頭への横持ちが発生しているなど、非効率な輸送を余儀なくされているなどから、背後の製鉄業や化学工業品製造業などからのコンテナ航路の増便要望に応えられない状況にある。 ＜達成すべき目標＞ 既存ストックを有効活用したふ頭再編を実施し、貨物船の大型化やコンテナ航路の増便に対応することで、地域基幹産業の国際競争力強化と国内モノづくり産業の安定的な生産活動を支える。 ・輸出増加や船舶大型化に対応した大型岸壁の確保 ・ふ頭用地の拡張によるバルク貨物及びコンテナ貨物それぞれの効率的な荷役体制の構築 ・既存施設の有効活用
上位計画の 位置づけ	・国土形成計画（全国計画）（平成27年8月14日閣議決定） 第1部 第3章 第1節（3）③グローバルな「対流」促進の強化 第2部 第4章 第1節（1）国際交通拠点の競争力強化 ・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） 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 ４－２　地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ①地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支え、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ②本事業により、国際フィーダー航路の充実が図られるだけでなく、阪神港への集貨が促進され、阪神港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ③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とともに、貨物の輸送効率化により、CO_2、NO_xの排出量が低減される。 ＜定量的な効果＞ ①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。 ②福山港から国際フィーダー航路を活用することが可能となり、陸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既存施設の利用転換により、維持管理コストが削減される。
	■定量的効果のうち投資効率性 〇便益の主な根拠 ・船舶大型化による海上輸送コストの削減　（平成36年便益対象貨物量：164万トン／年） ・岸壁延伸改良による輸送コストの削減（平成36年便益対象コンテナ貨物量：11.6万TEU/年） 〇投資効率性 ・船舶大型化による海上輸送コスト削減　302億円 ・岸壁延伸改良による輸送コスト削減　41億円 ・沖待ち解消による滞船コストの削減　13億円 ・既存施設の利用転換による維持管理コストの削減　15億円

	基準年度	平成29年度							
	B:総便益 （億円）	358	C:総費用(億円)	106	EIRR （%）	13.1	B-C	253	B/C	3.4

	（感度分析） 需　　要　（－10% ～ ＋10%）　B/C（ 3.1 ～ 3.7 ） 建 設 費　（＋10% ～ －10%）　B/C（ 3.1 ～ 3.8 ） 建設期間　（＋10% ～ －10%）　B/C（ 3.4 ～ 3.5 ）
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。

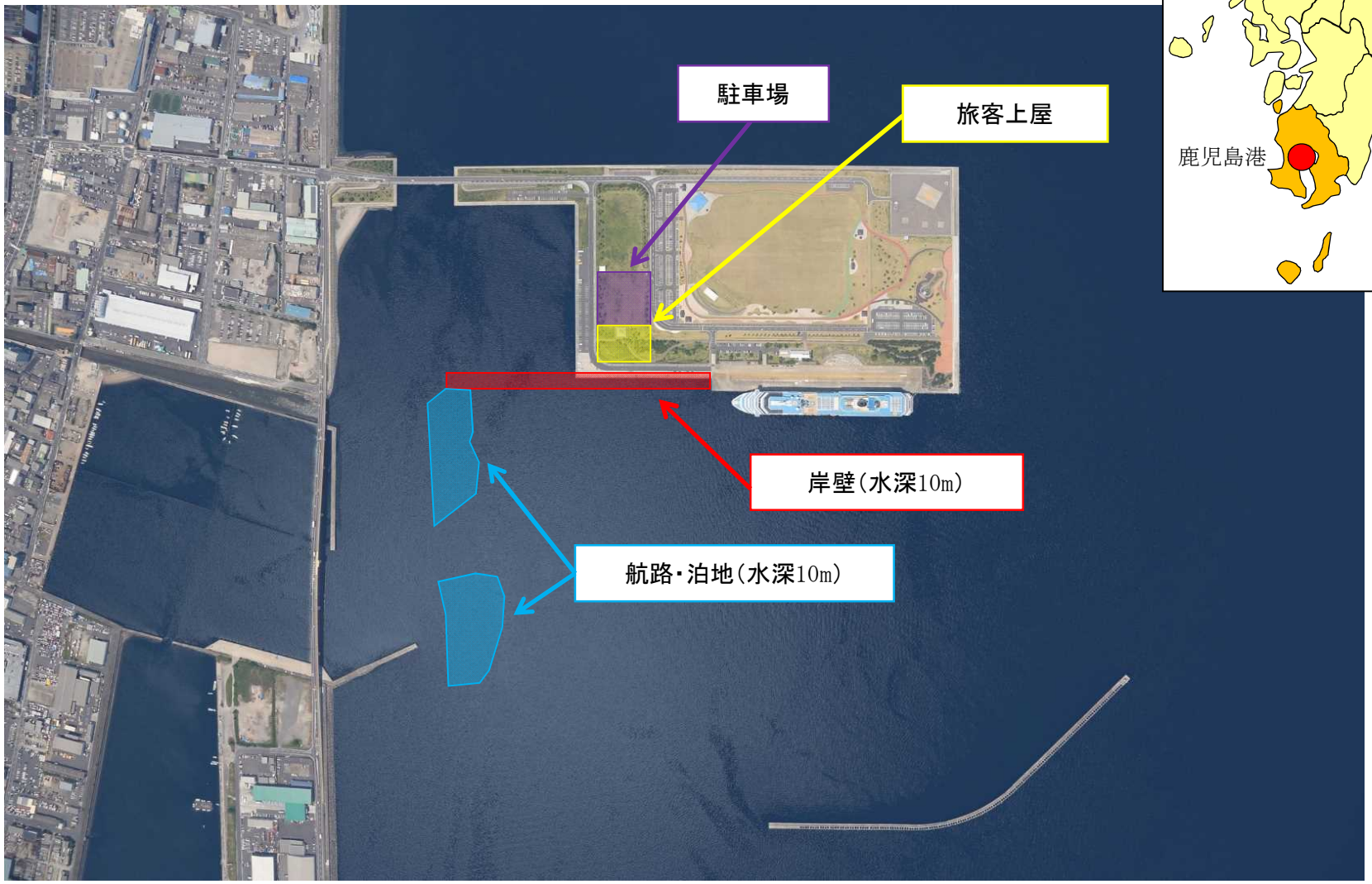
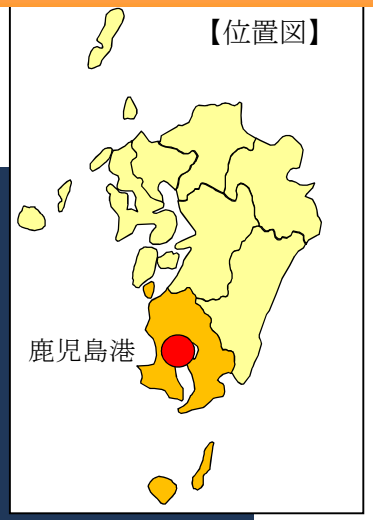
福山港ふ頭再編改良事業



事業名 （箇所名）	国際クルーズ拠点整備事業 （鹿児島港　中央港区）	担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田　治	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	岸壁(水深10m)、航路・泊地(水深10m)、駐車場、旅客上屋				
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	平成33年度	
総事業費 （億円）	89				
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・鹿児島港の背後には、桜島などの雄大な自然、仙巌園などの歴史的観光地といった多数の観光資源に恵まれている。また、九州の南端に位置し、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29年の寄港隻数は前年の83隻から108隻に大幅に増加している。 ・国際クルーズ拠点として、平成34年に、年間230回、最大22万トン級のクルーズ船の寄港を目標としている。 ・隣接する既存の水深9m岸壁は、最大16万トン級までの受入となるため、将来需要に対応できない状況にある。 ＜達成すべき目標＞ ・国際クルーズ拠点を整備することにより、国際クルーズ船の寄港機会の損失を回避し、外国人観光客の訪問による地域経済の活性化と賑わい空間の創出に寄与する。 ①国際観光収益の増加				
政策目標・施策目標の位置づけ	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。 鹿児島港では、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30年2月に「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た。 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。				
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標への貢献度 ・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。				
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・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。 ・鹿児島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。 ＜定量的な効果＞ ・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。				
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 クルーズ船寄港隻数：228隻 ○投資の効率性 国際観光収益の増加便益：248億円				

基準年度	平成29年度								
B:総便益 （億円）	249	C:総費用(億円)	87	EIRR （%）	13.6	B-C	162	B/C	2.9

（感度分析）
需　要 （－10% ～ ＋10%） B/C（ 2.6 ～ 3.1 ）
建 設 費 （＋10% ～ －10%） B/C（ 2.6 ～ 3.1 ）
建設期間 （＋10% ～ －10%） B/C（ 2.8 ～ 2.8 ）

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。

鹿児島港国際クルーズ拠点整備事業