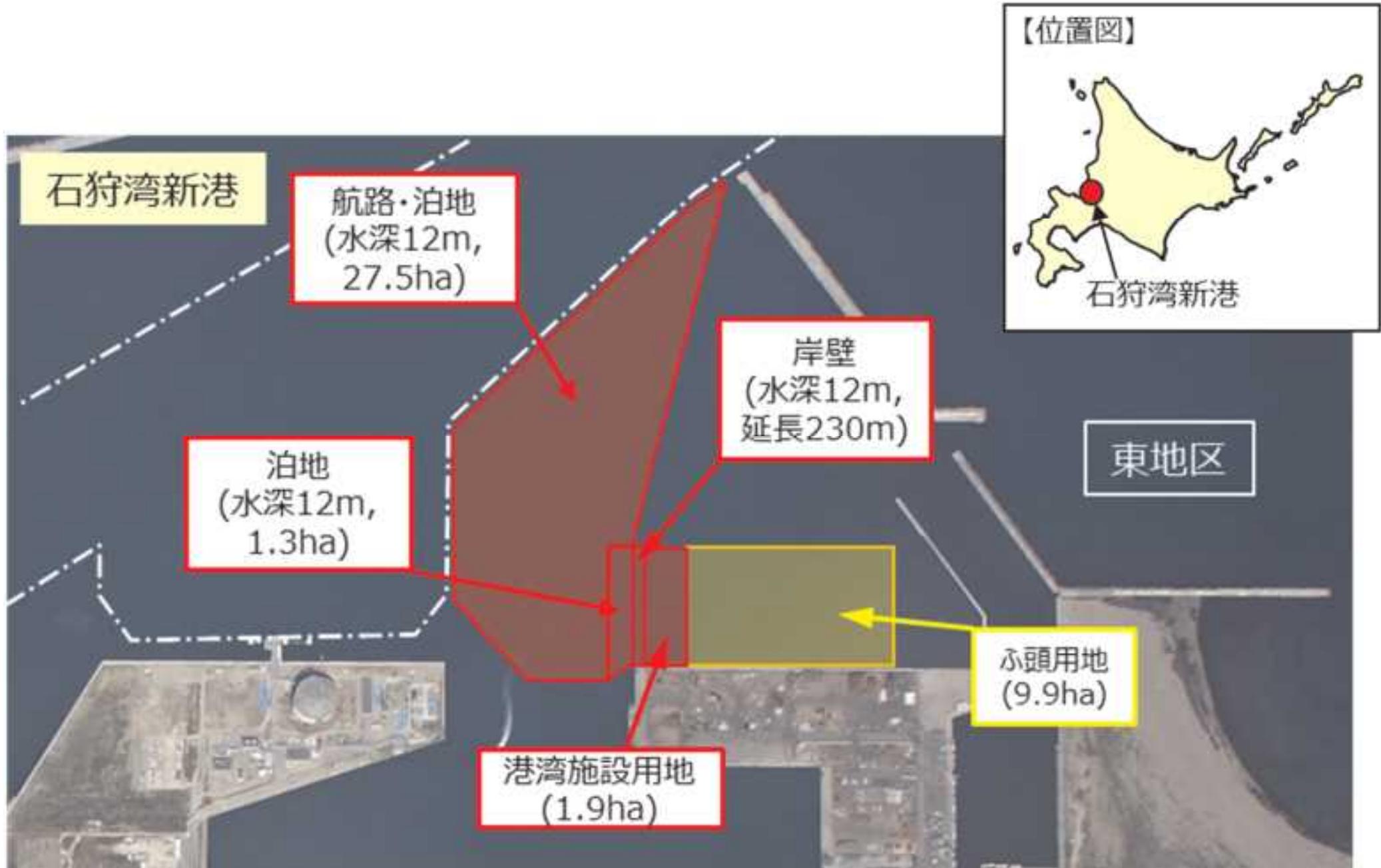


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (石狩湾新港 東地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	北海道開発局					
実施箇所	北海道石狩市										
主な事業 の諸元	岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、港湾施設用地、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和8年度							
総事業費 (億円)	92億円										
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> 石狩湾新港では、産業用地の分譲が進むなど、進出企業による工場新設、稼働、設備増強等が見込まれている。特に、鉄スクラップについては、輸出量の増加への対応に加え、水深不足により大型船が満載で入港できない状況の改善が求められている。また、バイオマス発電所が令和4年8月から稼働予定であり、発電燃料(木質ペレット、PKS)を公共岸壁で取り扱う見込みであることから、新たな貨物への対応が求められている。 <p>【達成すべき目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するため、東地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。 										
上位計画 の位置づけ	<p>【国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、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。 【経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)】 ・感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。 【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(令和2年3月13日告示)】 ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。 										
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>【①地域における鉄スクラップ輸出の競争力強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、大型船の喫水調整(減載)の解消等が図られ、鉄スクラップの輸送が効率化されるとともに、岸壁直背後の広大なヤードでの集積・保管による品質確保が図られ、東南アジア等の鉄スクラップ需要を取り込むことが可能となることから、鉄スクラップ輸出の国際競争力の向上に寄与する。 <p>【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、鉄スクラップの輸出先の確保が可能となり、背後地域に所在する鉄スクラップを排出する事業者(約2,000社)の社会・経済活動の安定化に寄与する。 ・また、バイオマス燃料、化学薬品や廃棄物等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。 ・さらに、近隣の石狩湾新港が利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。 ・石狩湾新港の利便性が向上することで、背後地域への更なる新規立地の促進が期待される。 <p>【③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。 <p>【④排出ガスの減少】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少に伴い、CO₂及びNO_x排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO₂:4,709トン-C/年 NO_x:394トン/年 <p>【⑤国際資源循環の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、将来的に複数港の鉄スクラップ事業者が連携し海上輸送ネットワークが形成されることで、他港湾も、石狩湾新港をラストポートとする大型船に共同で積載することができ、東南アジア等の遠方国への大量一括輸送が可能となる。これにより、全国の鉄スクラップ輸出の効率化が図られ、安定的な輸出が可能となることで、全国の廃棄物処理コストの低減が期待される。 ・また、全国で発生する鉄スクラップのリサイクルが促進されることにより、国際資源循環の一層の推進が期待され、環境の保全に寄与する。 										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>【便益の主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄スクラップ:363千トン/年 バイオマス燃料(PKS):70千トン/年 <p>【投資の効率性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶大型化による輸送コスト削減効果(鉄スクラップ):92億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(鉄スクラップ):53億円 船舶大型化による輸送コスト削減効果(バイオマス燃料(PKS)):9.8億円 残存価値:1.0億円 										
	基準年度		令和2年度								
	B:総便益 (億円)	156	C:総費用(億円)	74	EIRR (%)	9.2	B-C	82	B/C	2.1	
<p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.9 ~ 2.3) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.0 ~ 2.3) 建設期間 (-10% ~ +10%) B/C(2.1 ~ 2.1) 											
対応方針	採択										
その他	<p>【第三者委員会の意見・反映内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。 <p>【港湾管理者の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(石狩湾新港管理組合)確実に令和3年度の事業化を図って頂くようお願いする。 										

石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業 位置図

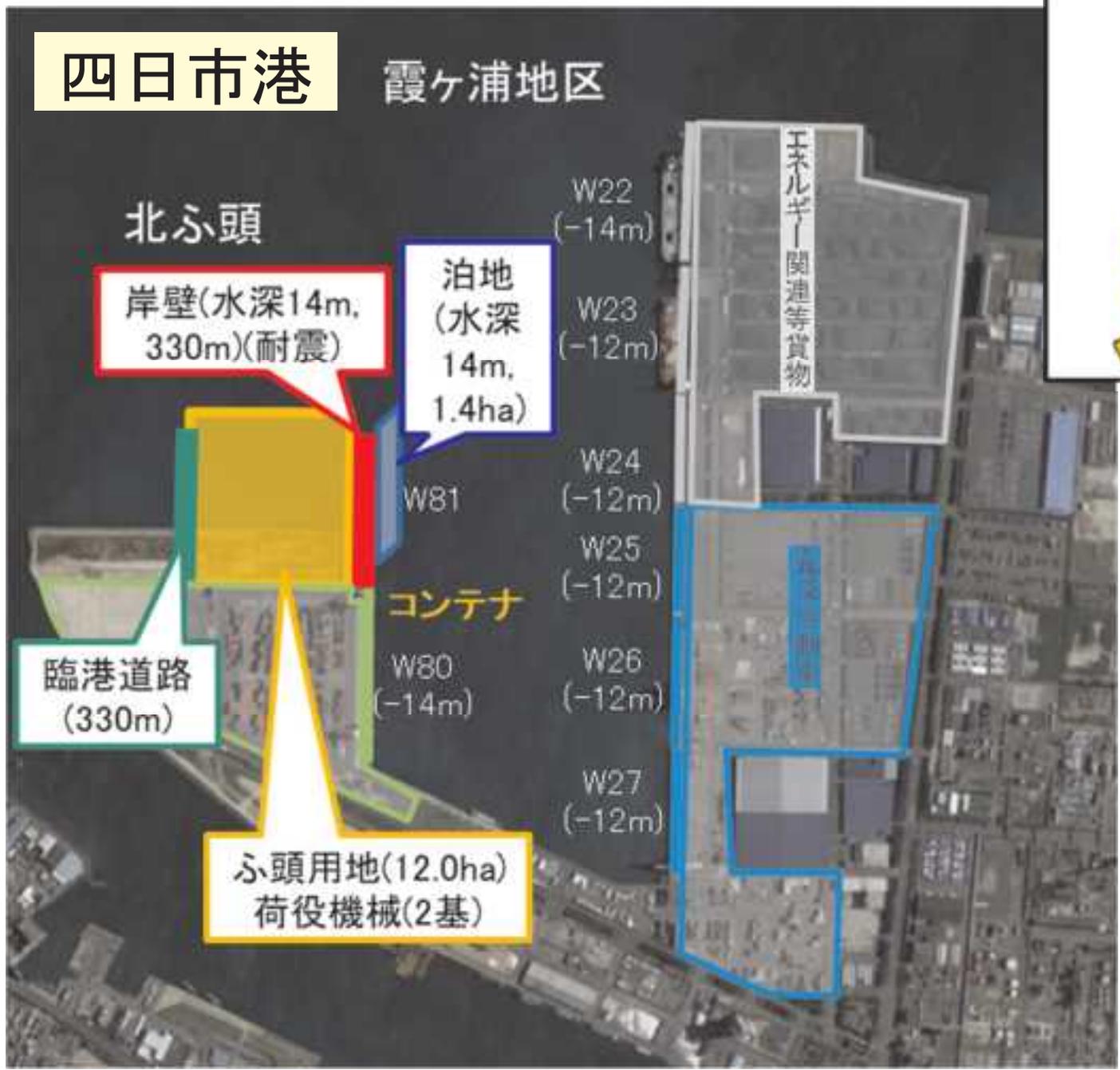


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (清水港 新興津地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	中部地方整備局				
実施箇所	静岡県静岡市									
主な事業 の諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、泊地(水深15m)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和7年度						
総事業費 (億円)	78億円									
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <p>・清水港は、製紙業の製造品出荷額等が全国第1位である静岡県の製紙原料の輸入を支える港湾であるとともに、近年は、全国の製紙工場の原料の輸入拠点となっており、パルプの輸入量が増加している。また、背後圏の海上輸送の拠点であり、特に東南アジア航路のコンテナ貨物量や航路数が増加し、船舶が大型化している。一方、大型船は利用できる岸壁が限られており、減載し水深の浅い岸壁を利用するなど非効率な輸送を強いられていることから、大型船が着岸可能な岸壁を整備することが必要である。</p> <p>【達成すべき目標】</p> <p>・清水港において、パルプやコンテナ貨物量の増加及び船舶の大型化に対応するため、新興津地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。</p>									
上位計画 の 位置づけ	<p>【国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)】</p> <p>・企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、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。</p> <p>【経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)】</p> <p>・感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。</p> <p>【国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)】</p> <p>我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。</p> <p>【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(令和2年3月13日告示)】</p> <p>・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。</p> <p>・人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。</p>									
事業の多 面的な効 果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>・政策目標:国際競争力の強化、広域・地域間連携等の確保・強化。</p> <p>・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、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>【①製紙産業における国際競争力向上や製品価格の低下】</p> <p>・本事業の実施により、パルプの輸入における海上輸送が効率化することで、清水港のみならず、清水港からトランシップで輸送される他港を活用する企業においても物流コストの削減が図られ、我が国の製紙産業における国際競争力の向上が期待できる。</p> <p>・また、各製紙企業における物流コストの低下により、製品価格の低下に寄与する。</p> <p>【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】</p> <p>・本事業の実施により、海上輸送が効率化することで、製紙産業をはじめとする清水港背後における産業の振興が図られる。</p> <p>・大型コンテナ船の安定的な就航が可能となり、海上輸送が効率化することで、背後企業の国際競争力の向上が期待できる。</p> <p>・清水港の利便性が向上することで、清水港と道路ネットワークにより結ばれる周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。</p> <p>【③パルプとコンテナの荷役動線交錯の緩和】</p> <p>・本事業により整備する岸壁にパルプ船が着岸することで、コンテナ荷役とパルプ荷役の動線の交錯が緩和され、安全かつ効率的な荷役が可能となる。</p> <p>【④被災時における社会・経済活動の維持】</p> <p>・本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。</p> <p>【⑤排出ガスの減少】</p> <p>・海上輸送回数の減少に伴い、船舶のCO₂及びNO_x排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO₂: 95,897トン/年 NO_x: 9,013トン/年</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>パルプ: 54万トン/年 被災時コンテナ: 5.3万TEU/年</p> <p>【投資の効率化】</p> <p>船舶大型化による輸送コスト削減効果: 110億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果: 22億円 残存価値: 0.05億円</p>									
	基準年度		令和2年度							
B:総便益 (億円)	133	C:総費用(億円)		65	EIRR (%)	8.5	B-C	68	B/C	2.0
(感度分析)										
需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.8 ~ 2.3)										
建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.9 ~ 2.3)										
建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(2.0 ~ 2.1)										
対応方針	採択									
その他	<p>【第三者委員会の意見・反映内容】</p> <p>・「清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。</p> <p>【港湾管理者の意見】</p> <p>・(静岡県)当該事業の令和3年度の新規事業化について、是非とも格別なご配慮を賜りたく、強くお願いする。</p>									

清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (四日市港 霞ヶ浦地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	中部地方整備局																													
実施箇所	三重県四日市市																																		
主な事業 の諸元	岸壁(水深14m)(耐震)、泊地(水深14m)、臨港道路 等																																		
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和10年度																															
総事業費 (億円)	324億円																																		
目的・必要 性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <p>・四日市港においては、近年東南アジア航路のコンテナ船の大型化が進展しており、水深14m岸壁を有する北ふ頭の利用が増加している。今後、大型船の着岸可能な岸壁の不足が見込まれることから、水深14m岸壁(2バース目)の整備が求められている。また、背後の自動車企業等において完成自動車の取扱が増加する見込みであり、これに対応した港湾機能の強化が必要である。</p> <p>【達成すべき目標】</p> <p>・四日市港において、コンテナ貨物量の増加や船舶の大型化に対応するため、霞ヶ浦地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。</p>																																		
上位計画 の位置づけ	<p>【国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)】</p> <p>・企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、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。</p> <p>【経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)】</p> <p>・感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。</p> <p>【国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)】</p> <p>我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。</p> <p>【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(令和2年3月13日告示)】</p> <p>・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。</p> <p>・人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。</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> <p>・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</p> <p>・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> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>【①自動車関連企業等における国際競争力向上】</p> <p>・本事業の実施により、コンテナ船の大型化・増便への対応や、ふ頭再編による機能の集約等による輸送効率化が図られる。これにより、自動車関連企業をはじめとする幅広い産業の国際競争力の向上が期待できる。</p> <p>【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】</p> <p>・本事業の実施により、火力発電所や化学産業が集積し、背後企業の燃料、原料輸送の拠点である四日市港において、大量一括輸送が図られることで、四日市港背後における産業の振興が図られる。</p> <p>・また、近傍の四日市港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。</p> <p>・さらに、四日市港の利便性が向上することで、四日市港と道路ネットワークにより結ばれる周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。</p> <p>【③ターミナルの更なる効率化】</p> <p>・本事業の実施により霞ヶ浦地区の北ふ頭へコンテナ機能が集約されることで、荷役機械の稼働率の向上・省力化、コンテナの横持ちの解消、人員・機材等の二重化の解消が図られ、効率的な荷役が可能となる。</p> <p>・さらに、将来的にAI・IoT、遠隔操作化・自動化等の導入によるコンテナターミナルの生産性の向上が期待される。</p> <p>【④被災時における社会・経済活動の維持】</p> <p>・本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。</p> <p>【⑤排出ガスの減少】</p> <p>・陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO₂及びNO_x排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO₂:1,038トン/年 NO_x:10トン/年</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>外貨コンテナ:8.5万TEU/年 完成自動車(輸出):3.4万台/年 完成自動車(移出):3.1万台/年 被災時コンテナ:24.5万TEU/年</p> <p>【投資の効率性】</p> <p>輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コンテナ貨物):189億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(完成自動車):211億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果:204億円 残存価値:2.0億円</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">令和2年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>607</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>273</td> <td>EIRR(%)</td> <td>8.5</td> <td>B-C</td> <td>334</td> <td>B/C</td> <td>2.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.0 ~ 2.4) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.0 ~ 2.5) 建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(2.1 ~ 2.4)</p>											基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	607	C:総費用(億円)	273	EIRR(%)	8.5	B-C	334	B/C	2.2		
基準年度		令和2年度																																	
B:総便益(億円)	607	C:総費用(億円)	273	EIRR(%)	8.5	B-C	334	B/C	2.2																										
対応方針	採択																																		
その他	<p>【第三者委員会の意見・反映内容】</p> <p>・「四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。</p> <p>【港湾管理者の意見】</p> <p>・(四日市港管理組合)確実に令和3年度の新規事業化を図っていただくようお願いする。</p>																																		



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル(-12m)整備事業 (舞鶴港 和田地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	近畿地方整備局					
実施箇所	京都府舞鶴市										
主な事業 の諸元	岸壁(水深12m)、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和9年度							
総事業費 (億円)	71億円										
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <p>・舞鶴港和田地区は、現在、珪砂等のバルク貨物やコンテナ貨物の取り扱いがあり、パースが混雑している。こうした中、背後企業における新規の設備投資により、バルク貨物の取扱が増加する見込みであり、これに対応した新たな岸壁の整備が必要である。</p> <p>【達成すべき目標】</p> <p>・貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するため、和田地区において岸壁の整備等、国際物流ターミナルの整備を行う。</p>										
上位計画 の 位置づけ	<p>【国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)】</p> <p>・企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、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。</p> <p>【経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)】</p> <p>・感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。</p> <p>【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(令和2年3月13日告示)】</p> <p>・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。</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> <p>・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</p> <p>・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>										
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>【①国際コンテナ戦略港湾政策への寄与】</p> <p>・本事業の対象箇所であり扱われる貨物を原料として生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出される。本事業の実施により原料の需要増加に対応でき、阪神港からの輸用量が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。</p> <p>【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】</p> <p>・本事業の実施により、木質チップやコークス等の原材料、エネルギー関連(バイオマス発電)貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、製品価格の低下に寄与する。</p> <p>・近傍の舞鶴港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。</p> <p>・舞鶴港の利便性が向上することで、接続する道路ネットワークの周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。</p> <p>【③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】</p> <p>・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。</p> <p>【④排出ガスの減少】</p> <p>・陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO2排出量が以下の通り減少する。 CO2:209.5トン-C/年</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>PKS:160千トン/年 スラグ:100千トン/年 コークス:70千トン/年</p> <p>【投資の効率性】</p> <p>輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(PKS):51億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(スラグ):45億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コークス):21億円 残存価値:1.3億円</p>										
	基準年度		令和2年度								
B:総便益 (億円)	118	C:総費用(億円)		57	EIRR (%)	9.1	B-C	61	B/C	2.1	
(感度分析)											
需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.9 ~ 2.3)											
建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.9 ~ 2.3)											
建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(2.0 ~ 2.1)											
対応方針	採択										
その他	<p>【第三者委員会の意見・反映内容】</p> <p>・「舞鶴港和田地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。</p> <p>【港湾管理者の意見】</p> <p>・(京都府)令和3年度の新規事業化に特段のご配慮を賜るようお願いする。</p>										

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業 位置図



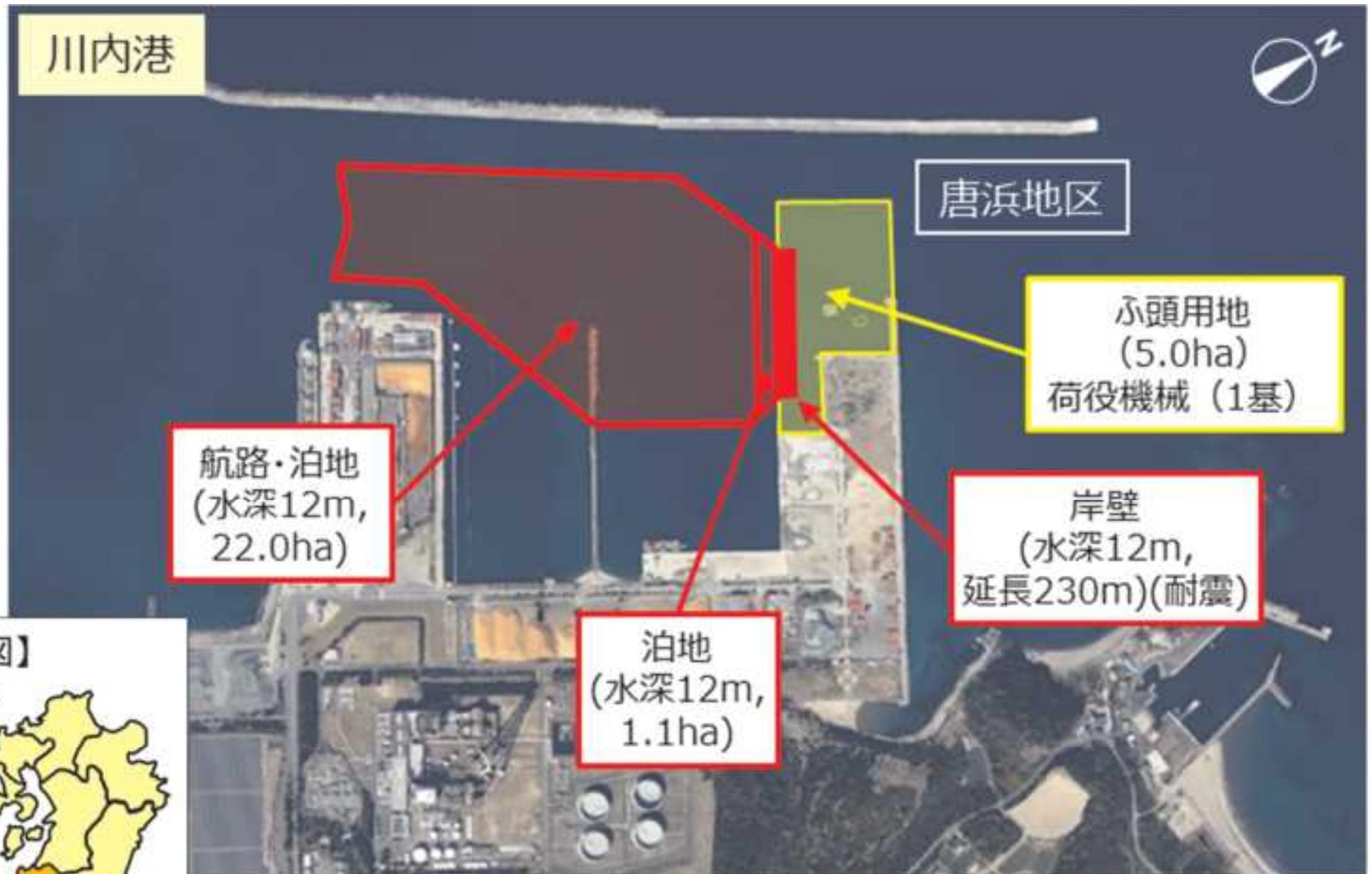
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (姫路港 広畑地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	近畿地方整備局																
実施箇所	兵庫県姫路市																					
主な事業 の諸元	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、泊地(水深14m)、臨港道路、ふ頭用地																					
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和12年度																		
総事業費 (億円)	270億円																					
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <p>・姫路港広畑地区は、現在、公共岸壁において鉄鋼用鉱石等のバルク貨物の取り扱いがあるほか、専用岸壁にて原塩や石炭の取り扱いが行われている。こうした中、産業用地の分譲が進むとともに設備投資が計画されており、バルク貨物の取扱が増加し、パースの取り扱い能力が逼迫する見込みであることから、これに対応した新たな岸壁の整備が必要である。</p> <p>・国道250号線など姫路港広畑地区周辺の道路は既に慢性的な渋滞が発生している。今後、港湾を利用する車両の増加が見込まれることから、広畑地区の岸壁への円滑な陸上輸送を確保するため、交通機能の強化が必要である。</p> <p>【達成すべき目標】</p> <p>・貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するとともに、円滑な陸上輸送を確保するため、岸壁や臨港道路の整備等、国際物流ターミナルの整備を行う。</p>																					
上位計画 の位置づけ	<p>【国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)】</p> <p>・企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、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。</p> <p>【経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)】</p> <p>・感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。</p> <p>【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(令和2年3月13日告示)】</p> <p>・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。</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> <p>・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</p> <p>・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>																					
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>【①国際コンテナ戦略港湾政策への寄与】</p> <p>・本事業の対象貨物から生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出されるものであり、本事業の実施により姫路港の取扱貨物が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。</p> <p>【②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資等】</p> <p>・本事業の実施により、原塩等の原料や、エネルギー関連(バイオマス燃料)貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、消費者の製品購入価格の低下に寄与する。</p> <p>・また、港湾関連車両の円滑な輸送が可能となることで、製品の入出荷の定時性確保等に繋がり、競争力強化に寄与する。更に、国道250号をはじめ周辺道路を通行する一般車両の渋滞も緩和され、円滑な地域交通に寄与する。</p> <p>・近傍の姫路港を利用できることで、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。</p> <p>・姫路港広畑地区では、土地の分譲によって企業が新たに立地しているところであり、本事業の実施により姫路港の利便性が向上することで、更なる新規立地の促進が期待される。</p> <p>【③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】</p> <p>・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。</p> <p>【④排出ガスの減少】</p> <p>・陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少によりCO2及びNOx排出量がそれぞれ以下の通り減少する。</p> <p style="text-align: center;">CO2:8,414トン-C/年 NOx:94トン/年</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>木質チップ :300千トン/年 原塩(工業):220千トン/年 PKS :100千トン/年 原塩(食用):13千トン/年</p> <p>【投資の効率性】</p> <p>輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果(木質チップ):138億円 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果(原塩(工業)):81億円 船舶大型化による輸送コスト削減効果(PKS):35億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(原塩(食用)):15億円 臨港道路整備・改良による輸送時間短縮効果:198億円 臨港道路整備・改良による輸送費用減少効果:31億円 臨港道路整備・改良による交通事故減少効果:5.3億円 残存価値:2.9億円</p>																					
	<p>基準年度</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2">B:総便益(億円)</td> <td>507</td> <td colspan="2">C:総費用(億円)</td> <td>205</td> <td>EIRR(%)</td> <td>11</td> <td>B-C</td> <td>302</td> <td>B/C</td> <td>2.5</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.2 ~ 2.7) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.3 ~ 2.7) 建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(2.4 ~ 2.5)</p>											B:総便益(億円)		507	C:総費用(億円)		205	EIRR(%)	11	B-C	302	B/C
B:総便益(億円)		507	C:総費用(億円)		205	EIRR(%)	11	B-C	302	B/C	2.5											
対応方針	採択																					
その他	<p>【第三者委員会の意見・反映内容】</p> <p>・「姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。</p> <p>【港湾管理者の意見】</p> <p>・(兵庫県)姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業を令和3年度に予算化することに同意する。</p>																					

姫路港広畑地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (川内港 唐浜地区)		担当課	港湾局計画課	事業主体	九州地方整備局					
実施箇所	鹿児島県薩摩川内市										
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地、荷役機械										
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和9年度							
総事業費 (億円)	160億円										
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年、我が国の木材輸出額は増加傾向にあり、2019年の木材輸出額は346億円、品目別では原木(丸太)が4割以上を占め、輸出先国別では中国が最も多い。原木の輸出量は、志布志港をはじめ、九州地方の港湾が上位を占める。川内港は木材の輸出が増加しているものの、川内港からの原木輸出に使用されている原木運搬船は岸壁水深の関係から満載では2,000DWT級までとなる制約を受けるため、大型船が利用可能な岸壁を整備することが必要である。 <p>【達成すべき目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 林産品の輸出量増加に伴う船舶の大型化に対応するため、唐浜地区において岸壁の整備、航路・泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。 										
上位計画の位置づけ	<p>【国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、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。 <p>【経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。 <p>【成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 生産者への輸出診断等を行う「農林水産物・食品輸出プロジェクト」(GFP)の優良事例の発信を2020年度中に開始するとともに、グローバル産地づくり、産地と港湾が連携したプロジェクト等を通じたコールドチェーンの確保、加工食品の海外規制への対応、日本食品海外プロモーションセンター(JFOODO)による徹底的な市場調査等を進める。 <p>【国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。 【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(令和2年3月13日告示)】 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。 人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。 										
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>【①農林水産物・食品の輸出促進への寄与】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、川内港における貨物取扱能力が向上し、林産品の輸出拡大が図られることで、農林水産物・食品の輸出額を2030年までに5兆円(うち林産物1,660億円)とする政府目標に寄与する。 <p>【②地域における林業の振興、背後企業の新規立地・投資】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、木材輸出が促進されることで、適切な木材の利用が図られる。背後地域に立地する事業者の生産体制の確保が図られるとともに、雇用創出が図られる等、地域における林業の振興に寄与する。 川内港の利便性が向上することで、背後圏への更なる新規立地の促進が期待される。 <p>【③被災時における社会・経済活動の維持、離島地域も含めた安全・安心の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。また、近隣の離島も含めた地域住民の安全・安心が確保される。 <p>【④排出ガスの減少】</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上及び海上輸送距離の短縮に伴い、CO₂及びNO_x排出量がそれぞれ以下の通り減少する。 CO₂:1,713トン/年 NO_x:36トン/年 										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>【便益の主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> バルク貨物:312千トン/年 コンテナ貨物:7千TEU/年 <p>【投資の効率性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶大型化等による輸送コスト削減効果(原木):142億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コンテナ):93億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果:4.8億円 残存価値:1.7億円 										
基準年度		令和2年度									
B:総便益 (億円)	242	C:総費用(億円)		132	EIRR (%)	7.9	B-C	110	B/C	1.8	
(感度分析)											
需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.6 ~ 2.0)											
建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.7 ~ 2.0)											
建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(3.9 ~ 4.1)											
対応方針	採択										
その他	<p>【第三者委員会の意見・反映内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。 <p>【港湾管理者の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> (鹿児島県)薩摩川内市をはじめ地元からも強い要望があることから、確実に令和3年度の新規事業化を図っていただくようお願いする。 										

川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (西之表港 洲之崎地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	九州地方整備局				
実施箇所	鹿児島県西之表市									
主な事業 の諸元	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和8年度						
総事業費 (億円)	85億円									
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鹿児島港と西之表港を結ぶRORO航路は種子島における唯一の貨物専用定期航路であり、住民の生活物資、生産品など様々な物資を輸送している。RORO航路は繁忙期等に積残しが生じており、農水産品の鮮度保持や生活物資の安定輸送、ロケット関連貨物の需要増等に資する輸送力強化が求められ、船社は船舶大型化を計画していることから、利用可能な岸壁を整備することが必要である。 現在RORO船が利用している岸壁は、船側を接岸させるだけの延長が確保できないため、主に係留索・錨により船舶を固定し、船尾だけを接岸させて船尾荷役を行っており、不安定な係留方法となっている。平成30年には、RORO船が係留中、強風にあおられ係留索が破断し、岸壁に衝突する事故が発生しており、係留方法の改善が必要である。 種子島で必要な物資は、ほぼ100%が港湾から輸送され、農業・漁業等の産業や島民の移動を支える離島生活の生命線である。また、災害発生時の支援が陸から行えない離島は、港湾が緊急物資や救助部隊、資機材輸送の拠点となる。一方、西之表港は島嶼部に所在する重要港湾で唯一耐震強化岸壁が整備されていない港湾であり、地震発生時の種子島及び周辺離島(屋久島等)の海上輸送機能の確保のために、早急に耐震強化岸壁を整備することが求められている。 <p>【達成すべき目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物需要の増大に伴う船舶の大型化に対応するとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点とすることを目的として、洲之崎地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、複合一貫輸送ターミナルの整備を行う。 									
上位計画 の位置づけ	<p>【国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾を核とした国際物流ネットワークの強化を推進する。また、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。 <p>【経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 感染症の拡大の影響により脆弱性が顕在化したことを踏まえ、生産拠点の集中度が高いもの等について、国内外でサプライチェーンの多元化・強靱化を進める。さらに、価値観を共有する国々との物資の融通のための経済安全保障のルールづくりを進める。道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海産産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。 <p>【国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。 <p>【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(令和2年3月13日告示)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。 人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。 地域の暮らし・安心を支えるため、離島及び地方における港湾において、生活維持、産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能を確保するとともに、離島航路の発着地について、運航率の向上等のための輸送機能を確保する。 									
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>【①離島における生活水準の向上、産業の振興】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、新たに就航する大型船に対応でき、海上輸送が効率化することで、離島における社会的サービスの水準が向上し、生活の安定に寄与する。 農林水産業や宇宙開発関連産業等の、背後地域における社会経済活動の維持・発展が期待され、離島の自立的発展に寄与する。 離島と本土を結ぶ海上輸送の効率化により、地域間の交流や連携の推進が期待される。 <p>【②国土の維持・保全】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、離島における社会的サービスの水準が向上し、人口流出が抑制され地域社会の安定化が図られることで、有人国境離島である種子島の国土としての維持・保全が期待される。 <p>【③定期航路の安定的な運航の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、係留時の安全性が確保され、接触事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運航が確保され、島民への生活物資等の安定的な供給に寄与する。 <p>【④被災時における社会・経済活動の維持、周辺離島も含めた安全・安心の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、種子島で唯一の耐震強化岸壁が整備されることで、被災時においても海上輸送が可能となり、背後地域の社会・経済活動を維持することが期待される。また、種子島のみならず、周辺離島の海上輸送機能が確保され、周辺離島も含めた地域住民の安全・安心が確保される。 <p>【⑤維持管理コストの低減】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、既設岸壁の大規模な老朽化対策が不要となり、維持管理コストの低減が図られる。 									
	<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>RORO貨物:805千トン/年 セメント:4千トン/年</p> <p>【投資の効率性】</p> <p>船舶大型化による貨物の積残し解消効果(RORO貨物):18億円 船舶大型化による海上輸送コスト削減効果(RORO貨物等):6.6億円 係留時の接触事故回避に伴う損失回避効果:0.5億円 被災時における輸送コスト削減効果:109億円 残存価値:1.1億円</p>									
	基準年度		令和2年度							
B:総便益 (億円)	135	C:総費用(億円)	68	EIRR (%)	8.8	B-C	67	B/C	2.0	
<p>(感度分析)</p> <p>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(1.9 ~ 2.0)</p>										
対応方針	採択									
その他	<p>【第三者委員会の意見・反映内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「西之表港洲之崎地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。 <p>【港湾管理者の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> (鹿児島県)西之表市をはじめ地元からも強い要望があることから、確実に令和3年度の新規事業化を図っていただくようお願いする。 									

西之表港洲之崎地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 位置図

