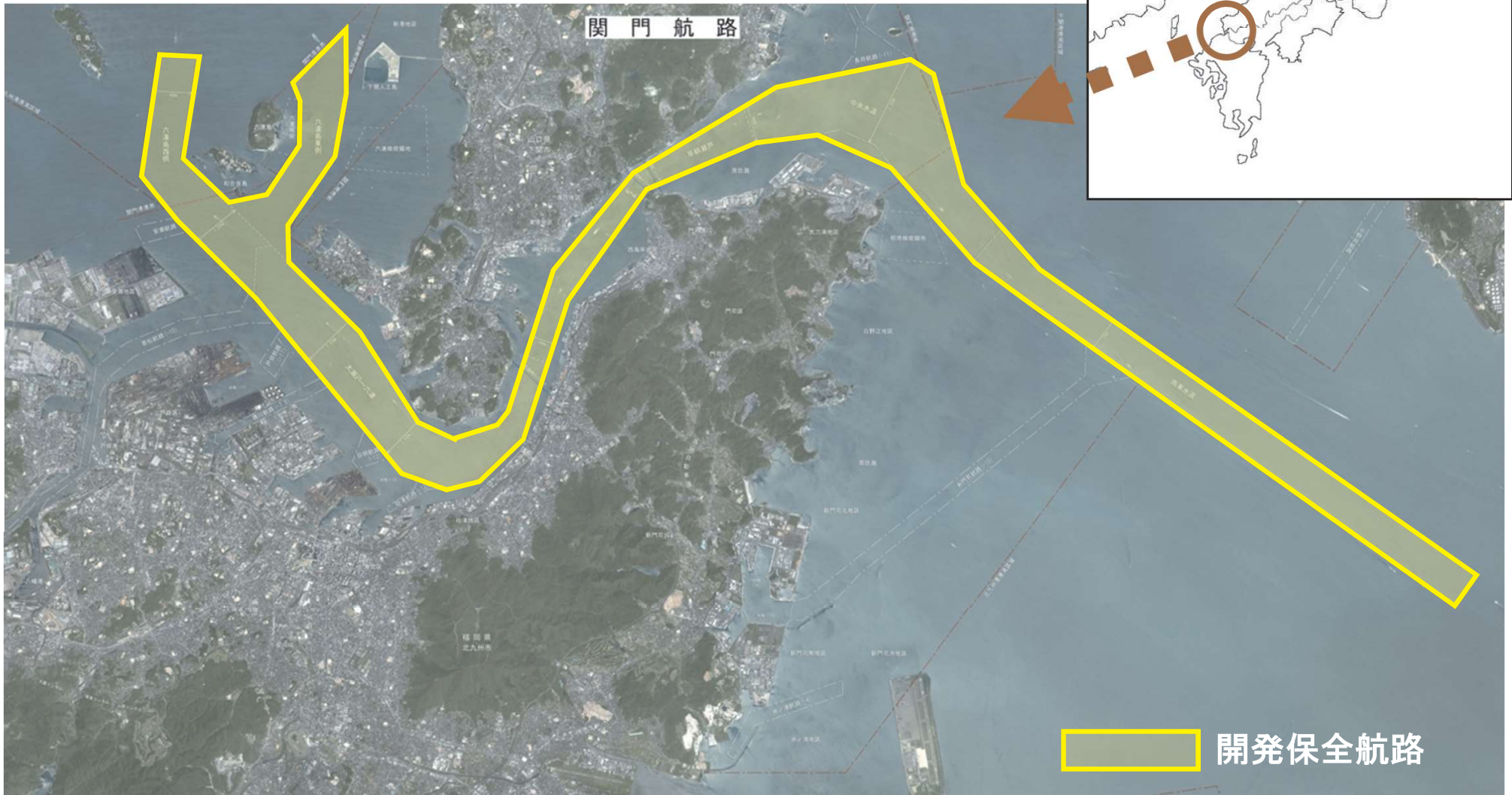


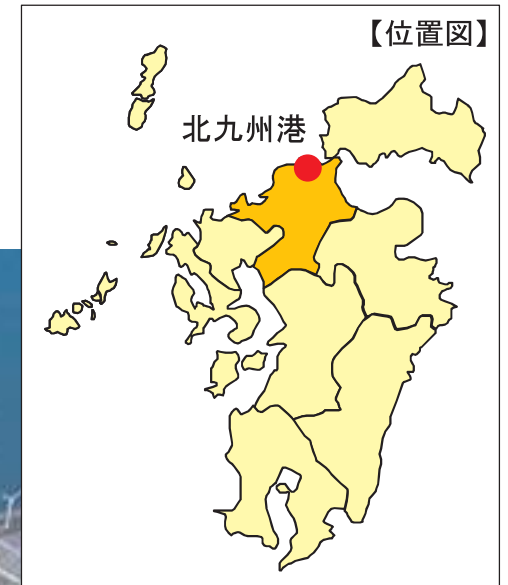
事業名	関門航路開発保全航路整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	九州地方整備局																																																																														
			担当課長名	安部 賢																																																																																	
実施箇所	山口県、福岡県																																																																																				
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業																																																																																				
主な事業の諸元	航路(水深14m)																																																																																				
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和16年度																																																																																	
総事業費(億円)	2793		残事業費(億円)		864																																																																																
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 東アジア等に対し海上交通の要所となる関門航路の水深不足により、迂回等の海上輸送が強いられており、輸送の効率化を図る必要がある。 狭隘で屈曲した地形に航路があることから海上交通の難所であり、航路拡幅・拡張による航行環境の改善を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 開発保全航路を整備することにより、航路増深による輸送の効率化と航路拡幅・拡張により、通航船舶の安全性の向上を図る。 																																																																																				
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 重点目標3持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 3-2 新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備 重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化 <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日)></p> <ul style="list-style-type: none"> 重点目標4 社会の好循環を支える基盤整備 小目標4-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 <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"> Ⅲ 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項 1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向 																																																																																				
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・安心の効果 物流機能・地域産業の維持 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 海難損失コストの削減 																																																																																				
	<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"> 輸送コストの削減(迂回解消):4,969億円(令和17年予想解消隻数:1,248隻) 輸送コストの削減(喫水調整の緩和):590億円(令和17年予想緩和隻数:42隻) 衝突海難事故の損失回避(衝突海難事故の減少):718億円(令和17年度予想損失回避額:23億円/年) 乗揚海難事故の損失回避(乗揚海難事故の減少):39億円(令和17年度予想損失回避額:3億円/年) 																																																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="8"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>6,315</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>4,513</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.0</td> <td>B-C</td> <td>1,802</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>5,768</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>718</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>8.0</td> </tr> <tr> <td>(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="8">残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需要(-10%~+10%)</td> <td colspan="2">1.3~1.5</td> <td colspan="8">7.9~8.1</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td colspan="2">1.4~1.4</td> <td colspan="8">7.3~8.9</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td colspan="2">1.4~1.4</td> <td colspan="8">8.0~8.0</td> </tr> </tbody> </table>											基準年度	令和3年度										B:総便益(億円)	6,315	C:総費用(億円)	4,513	EIRR(%)	5.0	B-C	1,802	全体B/C	1.4	B:総便益(億円)	5,768	C:総費用(億円)	718					継続B/C	8.0	(感度分析)	事業全体のB/C		残事業のB/C								需要(-10%~+10%)	1.3~1.5		7.9~8.1								建設費(+10%~-10%)	1.4~1.4		7.3~8.9								建設期間(+10%~-10%)	1.4~1.4		8.0~8.0						
基準年度	令和3年度																																																																																				
B:総便益(億円)	6,315	C:総費用(億円)	4,513	EIRR(%)	5.0	B-C	1,802	全体B/C	1.4																																																																												
B:総便益(億円)	5,768	C:総費用(億円)	718					継続B/C	8.0																																																																												
(感度分析)	事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																		
需要(-10%~+10%)	1.3~1.5		7.9~8.1																																																																																		
建設費(+10%~-10%)	1.4~1.4		7.3~8.9																																																																																		
建設期間(+10%~-10%)	1.4~1.4		8.0~8.0																																																																																		
社会経済情勢等の変化	・特に無し																																																																																				
主な事業の進捗状況	総事業費2,793億円、既投資額1,929億円 令和3年度現在 事業進捗率69%																																																																																				
主な事業の進捗の見込み	令和16年度整備完了予定																																																																																				
コスト削減や代替案立案等の可能性	グラブ浚渫工事において、複数船団配置を行い、浚渫日数を削減することで間接経費の削減を図った。																																																																																				
対応方針	継続																																																																																				
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。																																																																																				
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 																																																																																				

関門航路開発保全航路整備事業



事業名	北九州港響灘東地区国際物流ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	九州地方整備局																																							
			担当課長名	安部 賢																																										
実施箇所	福岡県北九州市																																													
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																													
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(地耐力強化)、泊地(水深10m)、航路・泊地(水深9m)、ふ頭用地																																													
事業期間	事業採択	令和2年度	完了	令和6年度																																										
総事業費(億円)	119		残事業費(億円)		74																																									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・北九州市は、風力発電関連産業の総合拠点化を目指し、平成22年度から「グリーンエネルギーポートひびき」事業を推進しており、平成28年度の改正港湾法に基づく国内初となる「響灘洋上風力発電施設の設置・運営事業者公募」の手続きを実施し、ひびきウインドエナジー(株)(九電みらいエナジー、電源開発、北拓、西部ガス、九電工の5社で構成)を設置・運営事業者として選定している。 ・周辺海域においては、(仮称)西海江島洋上風力発電事業が、「再エネ海域利用法における今後の促進区域の指定に向けて有望な区域等」に選定されており、同法に基づく協議会も令和3年9月に第2回が開催されるなど事業実施の可能性が高いものとなっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、洋上風力発電の導入促進を図るため、岸壁等港湾施設の整備を行うものである。 ①輸送コストの削減 																																													
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 6-1 グリーン社会の実現</p> <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)></p> <p>重点目標6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 小目標6-1 環境問題に対応した循環型社会の構築</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>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(2)観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p> <p>③海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</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> <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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設が可能となり、洋上風力発電の導入が促進されるため、日本の電源構成における再生エネルギーの引き上げに貢献し、カーボンニュートラルの実現など環境への負荷軽減に資する。 ・北九州市で進めるエネルギー関連産業の集積を目指した「グリーンエネルギーポートひびき」事業を背景に、北九州港を中心とした洋上風力発電関連産業の拠点化が促進され、地域経済の活性化に資する。 ・官民が連携した洋上風力の産業競争力強化に向けた基本戦略に基づくインフラの計画的整備として、洋上風力関連産業の産業競争力強化等発展に資する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(船舶大型化、海上輸送効率化、荷役作業効率化)(洋上風車数:49基) 																																													
	<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"> ・輸送コストの削減便益:167億円(洋上風車数:49基) 																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>167</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>106</td> <td>EIRR(%)</td> <td>18.8</td> <td>B-C</td> <td>61</td> <td>B/C</td> <td>1.6</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>167</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>64</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">継続B/C</td> <td colspan="2">2.6</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	167	C:総費用(億円)	106	EIRR(%)	18.8	B-C	61	B/C	1.6			B:総便益(億円)	167	C:総費用(億円)	64					継続B/C		2.6	
	基準年度		令和3年度																																											
B:総便益(億円)	167	C:総費用(億円)	106	EIRR(%)	18.8	B-C	61	B/C	1.6																																					
B:総便益(億円)	167	C:総費用(億円)	64					継続B/C		2.6																																				
<p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.4~1.7</td> <td>2.3~2.9</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.5~1.7</td> <td>2.4~2.9</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.6~1.6</td> <td>2.6~2.6</td> </tr> </tbody> </table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.4~1.7	2.3~2.9	建設費 (+10% ~ -10%)	1.5~1.7	2.4~2.9	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	2.6~2.6																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																												
需要 (-10% ~ +10%)	1.4~1.7	2.3~2.9																																												
建設費 (+10% ~ -10%)	1.5~1.7	2.4~2.9																																												
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	2.6~2.6																																												
社会経済情勢等の変化	岸壁構造見直しなどに伴う事業費及び事業期間の延伸																																													
主な事業の進捗状況	総事業費119億円、既投資額45億円 令和3年度現在 事業進捗率38%																																													
主な事業の進捗の見込み	令和6年度整備完了予定																																													
コスト削減や代替案立案等の可能性	既設護岸撤去で発生する石材を、施工時の矢板の安定性を確保するためカウンター材等へ流用することにより、コスト削減を図る。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。																																													
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。 <p><港湾管理者からの意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針(原案)」のとおり事業を継続するとともに、早期の完成に向けて取り組んでいただくようお願いする。 																																													

北九州港響灘東地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



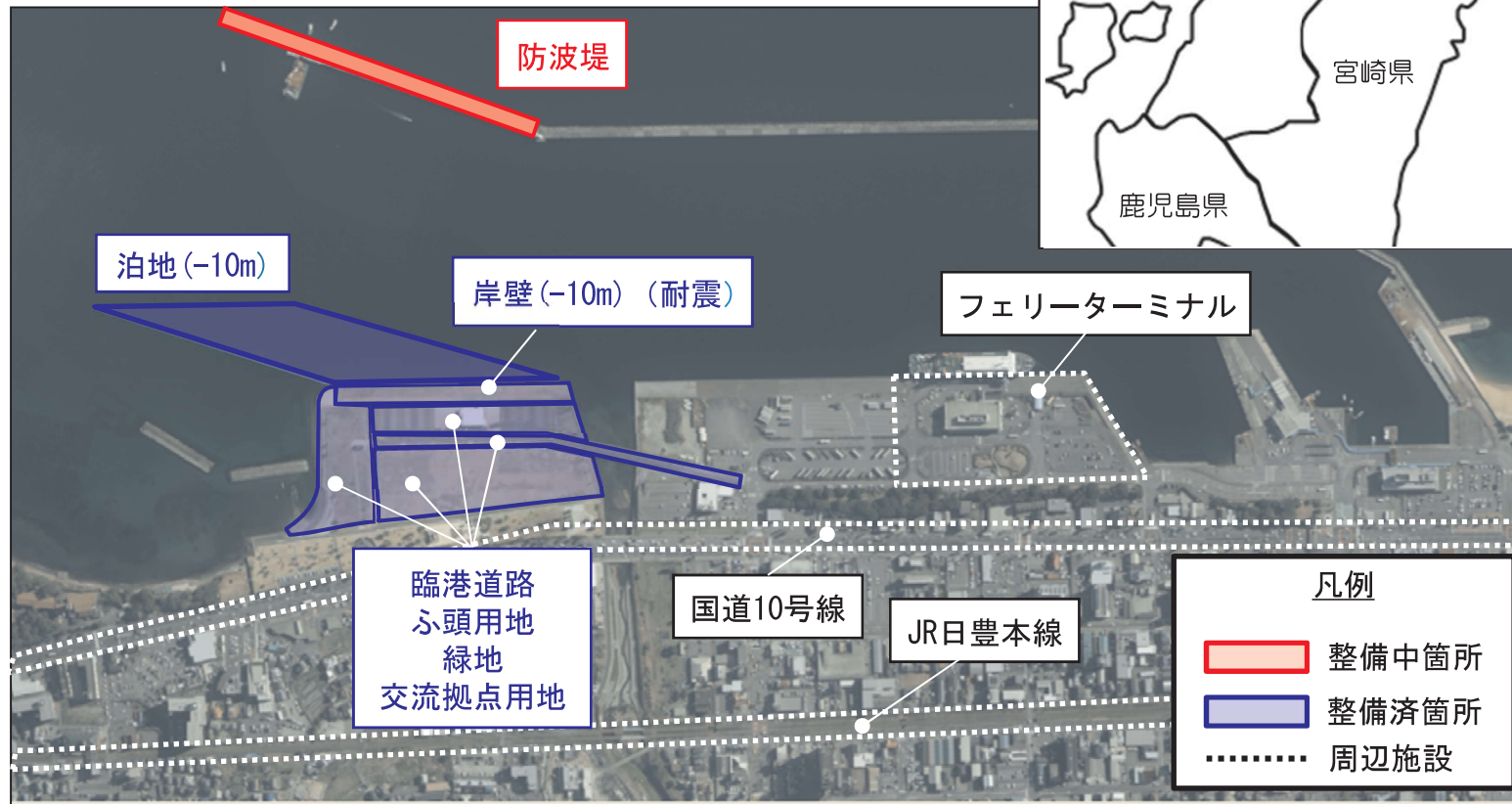
事業名	博多港アイランドシティ地区国際海上コンテナターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	九州地方整備局																																																
			担当課長名	安部 賢																																																			
実施箇所	福岡県福岡市																																																						
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																						
主な事業の諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、泊地(水深15m)、航路(水深15m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械																																																						
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	令和7年度																																																			
総事業費(億円)	973		残事業費(億円)		77																																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ船の大型化が進展し、基幹航路を初めとする大型船舶への対応が困難。対応が遅れると、アジア主要港を経由する輸送(トランシップ)を強いられる。 ・ターミナル機能の不足により、増加するコンテナ貨物の取扱が困難。結果、荷主は高コストの輸送ルートとなる。 ・耐震強化岸壁が存在せず、大規模地震時に物流機能の維持が困難な状況となる。 ・周辺道路の混雑により、コンテナターミナルを利用する港湾関連車両の動線確保が課題である。 ・航路便数の増加等に伴い、船舶の沖待ちが発生するなど非効率な輸送を余儀なくされている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際海上コンテナターミナルの整備により、コンテナ船の大型化に対応するとともに災害対応力と国際競争力の強化を図る。 ①海上及び陸上貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③滞船の解消 ④災害時における物流の維持 																																																						
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現</p> <p>1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減</p> <p>1-3 災害時における交通機能の確保</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)></p> <p>重点目標4 社会の好循環を支える基盤整備</p> <p>小目標4-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</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>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8) 交通・物流</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>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</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> <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、みなどの振興、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>当該事業を実施することにより、ダイレクト輸送が可能となる他、横持輸送や代替港への輸送、滞船などが解消され、海上輸送コストが削減される。</p> <p>また、車両走行時間の短縮により陸上輸送コストが削減される他、交通事故が減少する</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力の強化 ・広域的な地域産業の発展 ・環境改善 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(ダイレクト輸送効率化)(令和8年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約2万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送の回避)(令和5年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約16万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避)(令和5年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約28万TEU/年) ・滞船コストの削減(令和5年予測取扱貨物量: 沖待ち881時間の解消、コンテナ船65隻/年) ・震災時の輸送コスト増大回避(令和5年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約53万TEU/年) ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少(令和12年計画交通量: 20,300台/日) ・排出ガスの削減(令和12年予測削減量: CO2排出量約12%/年の削減、NOx排出量約18%/年の削減) <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"> ・輸送コストの削減(ダイレクト輸送効率化): 345億円(令和8年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約2万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送の回避): 416億円(令和5年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約16万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避): 2,092億円(令和5年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約28万TEU/年) ・滞船コストの削減: 231億円(令和5年予測取扱貨物量: 沖待ち881時間の解消、コンテナ船65隻/年) ・震災時の輸送コスト増大回避: 180億円(令和5年予測取扱貨物量: コンテナ貨物 約53万TEU/年) ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少: 676億円(令和12年計画交通量: 20,300台/日) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>4,037</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td></td> <td>1,271</td> <td>EIRR(%)</td> <td>12.8</td> <td>B-C</td> <td>2,767</td> <td>全体B/C</td> <td></td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>677</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td></td> <td>146</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td></td> <td>4.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>2.9~3.4</td> <td>4.2~5.1</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>3.1~3.2</td> <td>4.2~5.1</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>3.2~3.2</td> <td>4.6~4.6</td> </tr> </tbody> </table>								基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	4,037	C:総費用(億円)		1,271	EIRR(%)	12.8	B-C	2,767	全体B/C		3.2	B:総便益(億円)	677	C:総費用(億円)		146					継続B/C		4.6		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	2.9~3.4	4.2~5.1	建 設 費 (+10% ~ -10%)	3.1~3.2	4.2~5.1	建設期間 (+10% ~ -10%)	3.2~3.2
基準年度		令和3年度																																																					
B:総便益(億円)	4,037	C:総費用(億円)		1,271	EIRR(%)	12.8	B-C	2,767	全体B/C		3.2																																												
B:総便益(億円)	677	C:総費用(億円)		146					継続B/C		4.6																																												
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																					
需 要 (-10% ~ +10%)	2.9~3.4	4.2~5.1																																																					
建 設 費 (+10% ~ -10%)	3.1~3.2	4.2~5.1																																																					
建設期間 (+10% ~ -10%)	3.2~3.2	4.6~4.6																																																					
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・国際海上コンテナ貨物の増加に伴う埠頭用地整備費用の増額 ・供用中の航路内での浚渫工事における、近年の大型船舶の増加に伴う安全確保のための航路外への作業船退避の増加。浚渫土砂受入れ先(愛宕浜沖窪地)の周辺環境に配慮した施工による1日あたりの作業時間短縮。これらに伴う事業期間の延伸と事業費の増額 																																																						
主な事業の進捗状況	総事業費973億円、既投資額895億円 令和3年度現在 事業進捗率92%																																																						
主な事業の進捗の見込み	令和7年度整備完了予定																																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	民間処分場にて処分する計画であった臨港道路工事で発生した土砂を他事業(福岡空港滑走路増設事業)と工程等を調整し流用したことによるコスト縮減。																																																						
対応方針	継続																																																						
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。																																																						
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)のとおりに「事業継続」で了承。 ・港湾管理者の意見 ・「対応方針(原案)」については異存ありません。 																																																						

博多港 アイランドシティ地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 位置図



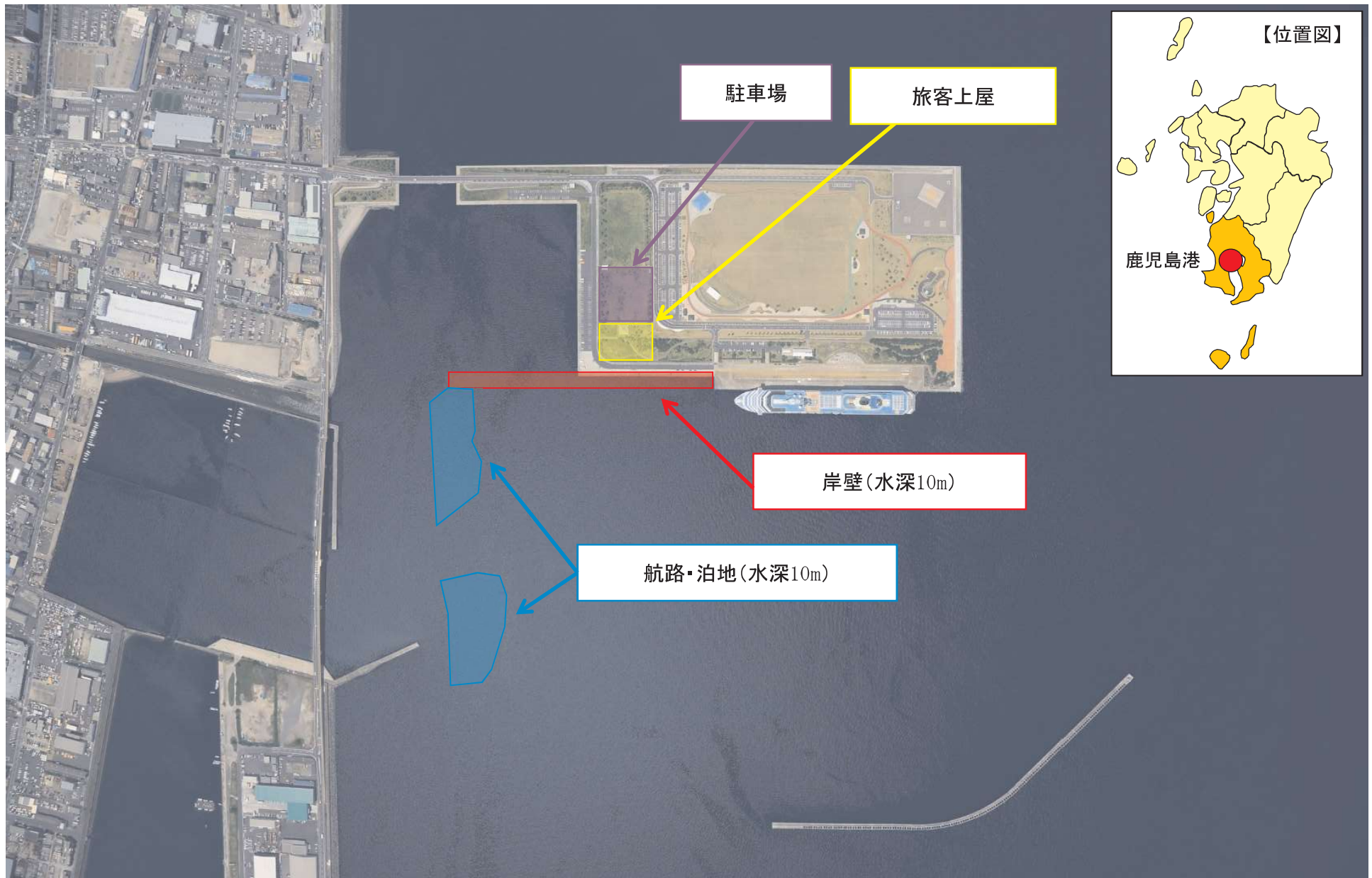
事業名	別府港石垣地区旅客対応ターミナル整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	九州地方整備局																																										
		担当課長名	安部 賢																																												
実施箇所	大分県別府市																																														
該当基準	社会経済情勢の急激な変化・技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																														
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、泊地(水深10m)、防波堤、臨港道路、緑地、ふ頭用地、交流拠点用地																																														
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	令和9年度																																											
総事業費(億円)	99		残事業費(億円)	14																																											
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾における交流空間等の魅力不足。背後地域の観光ポテンシャルとの連携不足。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客対応ターミナルを整備することにより、大型旅客船の寄港回数や港湾来訪者数の増加が期待され、国際観光収益や交流機会の増加を図るとともに、耐震改良により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。 <p>①国際観光収益の増加 ②港湾来訪者の交流機会の増加 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p>																																														
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現</p> <p>1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減</p> <p>1-3 災害時における交通機能の確保</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備</p> <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)></p> <p>重点目標4 社会の好循環を支える基盤整備</p> <p>小目標4-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</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>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8) 交通・物流</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>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p>																																														
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・静穏度向上による旅客船寄港の拡大 ・地域振興・産業の発展 ・震災時の港湾利用による復旧・復興支援 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際観光収益の増加 ・交流機会の増加 ・震災時の輸送コスト増大回避 <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"> 国際観光収益の増加(外航クルーズ船)(令和10年予測 上陸者数:約3.3万人/年) 交流機会の増加(緑地等利用者)(令和10年予測 来訪者数:約5.9万人/年) 震災時の輸送コスト増大回避(緊急物資)(令和10年予測 取扱貨物量:約3.5千トン/月) 震災後の輸送コスト増大回避(一般貨物)(令和10年予測 取扱貨物量:約8.3万台/年) 震災後の移動コスト増大回避(旅客)(令和10年予測 乗客数:約35万人/年) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="8">令和3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>288</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>189</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.5</td> <td>B-C</td> <td>99</td> <td>全体B/C</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>51</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>12</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>4.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.4 ~ 1.7</td> <td>4.1 ~ 4.1</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.5 ~ 1.5</td> <td>3.7 ~ 4.5</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.5 ~ 1.5</td> <td>3.9 ~ 4.2</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	288	C:総費用(億円)	189	EIRR(%)	6.5	B-C	99	全体B/C	1.5	B:総便益(億円)	51	C:総費用(億円)	12					継続B/C	4.1		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.7	4.1 ~ 4.1	建設費 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	3.7 ~ 4.5	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	3.9 ~ 4.2
基準年度		令和3年度																																													
B:総便益(億円)	288	C:総費用(億円)	189	EIRR(%)	6.5	B-C	99	全体B/C	1.5																																						
B:総便益(億円)	51	C:総費用(億円)	12					継続B/C	4.1																																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																													
需要 (-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.7	4.1 ~ 4.1																																													
建設費 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	3.7 ~ 4.5																																													
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	3.9 ~ 4.2																																													
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・取扱貨物量、フェリー旅客数はともに近年ほぼ一定で推移している。 ・外航クルーズについては、直近では新型コロナウイルス感染症の影響により寄港が不透明な状況であるが、大手クルーズ会社の運行見通しは2021年以降であると発表されている。 ・ケーソン製作ヤードの縮小に伴う事業費増及び事業期間の延伸 																																														
主な事業の進捗状況	総事業費99億円、既投資額85億円 令和3年度現在 事業進捗率86%																																														
主な事業の進捗の見込み	令和9年度整備完了予定																																														
コスト縮減や代替案立案等の可能性	基礎捨石の均しにおいて、施工方法の見直しによるコスト縮減に取り組んでいる。																																														
対応方針	継続																																														
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。																																														
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり「事業継続」了了承。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>早期整備を強く望んでいるところであり、事業の継続をお願いしたい。</p>																																														

別府港石垣地区旅客対応ターミナル整備事業



事業名	鹿児島港国際クルーズ拠点整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 安部 賢	事業主体	九州地方整備局																																																																																			
実施箇所	鹿児島県鹿児島市																																																																																							
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																																																							
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)、航路・泊地(水深10m)、駐車場、上屋																																																																																							
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	令和5年度																																																																																				
総事業費(億円)	95	残事業費(億円)		16																																																																																				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加及び大型化に対応するため、国際クルーズ拠点の形成を行う。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際クルーズ拠点を形成することにより、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 																																																																																							
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備</p> <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)></p> <p>重点目標4 社会の好循環を支える基盤整備</p> <p>小目標4-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</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>Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p> <p>①観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興</p> <p>Ⅴ 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項</p> <p>1 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項</p> <p>(2) クルーズ船の受入拠点となる港湾</p>																																																																																							
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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>当該事業を実施することにより、大型旅客船が入港可能となり、国際観光収益が増加する。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の寄港隻数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。 クルーズ船寄港時の一時上陸者による、鹿児島県内の豊富な観光地等を巡るツアーなどにより、地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 クルーズ船の寄港に伴うイベントの開催や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と期待される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 新たなクルーズ需要への対応が可能になることにより、国際観光純収入が増加する。(2028年予測上陸者数: 約6.8万人/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> <p>国際観光収益の増加: 268億円 (2028年予測上陸者数: 約6.8万人/年)</p>																																																																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>268</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>99</td> <td>EIRR (%)</td> <td>11.3</td> <td>B-C</td> <td>169</td> <td>全体B/C</td> <td>2.7</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>268</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>24</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>11.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">需要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">2.4~3.0</td> <td colspan="2">10.1~12.3</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.6~2.8</td> <td colspan="2">10.4~12.2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.7~2.7</td> <td colspan="2">11.2~11.2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	268	C:総費用(億円)	99	EIRR (%)	11.3	B-C	169	全体B/C	2.7			B:総便益(億円)	268	C:総費用(億円)	24					継続B/C	11.2			(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需要 (-10% ~ +10%)		2.4~3.0		10.1~12.3								建設費 (+10% ~ -10%)		2.6~2.8		10.4~12.2								建設期間 (+10% ~ -10%)		2.7~2.7		11.2~11.2						
基準年度		令和3年度																																																																																						
B:総便益(億円)	268	C:総費用(億円)	99	EIRR (%)	11.3	B-C	169	全体B/C	2.7																																																																															
B:総便益(億円)	268	C:総費用(億円)	24					継続B/C	11.2																																																																															
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																				
需要 (-10% ~ +10%)		2.4~3.0		10.1~12.3																																																																																				
建設費 (+10% ~ -10%)		2.6~2.8		10.4~12.2																																																																																				
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.7~2.7		11.2~11.2																																																																																				
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 外航クルーズは、新型コロナウイルス感染症の影響により寄港が不透明な状況ではあるが、大手クルーズ会社の運行見直しは令和3年以降 係留作業の効率化(渡橋を人対応から車両対応へ)、維持管理の効率化(点検口の追加) 																																																																																							
主な事業の進捗状況	総事業費95億円、既投資額79億円 令和3年度現在 事業進捗率83%																																																																																							
主な事業の進捗の見込み	令和5年度整備完了予定																																																																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	他事業との作業船の調達の調整を行い、コスト縮減を図っている。																																																																																							
対応方針	継続																																																																																							
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。																																																																																							
その他	<p><第三者委員会の意見反映内容></p> <p>対応方針(原案)通り、「事業継続」で了承。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)案の「継続」については異存なし。本事業により、クルーズ船の寄港数の増加や更なる大型化への対応が図られ、本県の基幹産業である観光振興や地域活性化に資する大きな効果が期待されます。国において取り組まれている新たな岸壁については、今年度中の完成に向け、着実な事業推進をお願いします。</p>																																																																																							

鹿児島港 国際クルーズ拠点整備事業



事業名	志布志港新若浜地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 安部 賢	事業主体	九州地方整備局																																																					
実施箇所	鹿児島県志布志市																																																										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																										
主な事業の諸元	防波堤(沖)、岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、護岸(防波)、臨港道路、橋梁、護岸、埠頭用地、荷役施設、上屋																																																										
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	令和8年度																																																							
総事業費(億円)	733		残事業費(億円)		35																																																						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 志布志港において増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化に対応できず、係留施設の水深不足及び延長不足等により、非効率な輸送形態を強いられている。 航路便数の増加により、岸壁延長及び埠頭用地が不足し非効率な輸送形態となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化および貨物需要の増大に対応することで輸送効率化を図るとともに、港内安全性の向上を図る。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③海難による損失の回避</p>																																																										
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現 1-3 災害時における交通機能の確保 重点目標3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 3-2 新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備</p> <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)></p> <p>重点目標4 社会の好循環を支える基盤整備 小目標4-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</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>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</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> <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 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の整備により港内静穏度が確保され、荷役の安全性及び輸送の信頼性が向上し、安定的な物流機能が保たれ地域経済の発展にも寄与。 使用船舶の大型化や就航航路の増便などによりコンテナ貨物取扱量は着実に増加しており、志布志港背後圏の企業の国際競争力の向上に寄与。 港に接続する広域交通ネットワークの整備促進と相まって、志布志港の物流拠点性が高まり、背後圏の企業の設備投資が進み、産業競争力の強化、雇用創出が図られている。 <p><定量的な効果></p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②効率的な輸送形態に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ③港内静穏度の向上により、海難の減少が図られる。 ④陸上輸送距離の短縮により、排出ガスの減少される。(貨物自動車のCO2(6,284t-c)、NOx排出量(59t)削減)</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> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減: 1,533億円(令和9年予測取扱貨物量:(コンテナ)10.9万TEU/年) 海難の減少: 257億円(避泊可能隻数: 3隻・回/年、年間荒天回数1.7回) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,804</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,606</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.4</td> <td>B-C</td> <td>198</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="3">1.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>137</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>60</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="3">2.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.0 ~ 1.2</td> <td>2.0 ~ 2.5</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1 ~ 1.1</td> <td>2.0 ~ 2.5</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1 ~ 1.1</td> <td>2.2 ~ 2.3</td> </tr> </tbody> </table>											基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	1,804	C:総費用(億円)	1,606	EIRR(%)	4.4	B-C	198	全体B/C	1.1			B:総便益(億円)	137	C:総費用(億円)	60					継続B/C	2.3				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.0 ~ 1.2	2.0 ~ 2.5	建設費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	2.0 ~ 2.5	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	2.2 ~ 2.3
基準年度		令和3年度																																																									
B:総便益(億円)	1,804	C:総費用(億円)	1,606	EIRR(%)	4.4	B-C	198	全体B/C	1.1																																																		
B:総便益(億円)	137	C:総費用(億円)	60					継続B/C	2.3																																																		
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																									
需要 (-10% ~ +10%)	1.0 ~ 1.2	2.0 ~ 2.5																																																									
建設費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	2.0 ~ 2.5																																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	2.2 ~ 2.3																																																									
社会経済情勢等の変化	消波ブロック等(堤頭函部)の重量変更に伴う事業費増額及び事業期間延伸等																																																										
主な事業の進捗状況	総事業費733億円、既投資額(令和3年度)698億円 令和3年度現在 事業進捗率95%																																																										
主な事業の進捗の見込み	令和8年度整備完了予定																																																										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	施工方法の工夫(上部工一体化施工)によるコスト縮減																																																										
対応方針	継続																																																										
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。																																																										
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 <港湾管理者の意見> 対応方針(原案)の「継続」については異存なし。南九州地域における国内外の物流拠点である志布志港の機能強化が図られ、背後地域の産業振興に大きく貢献していることから、今後とも事業が着手に実施され、早期完成が図られるよう、所要の予算の確保をお願いしたい。 																																																										

志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業 位置図

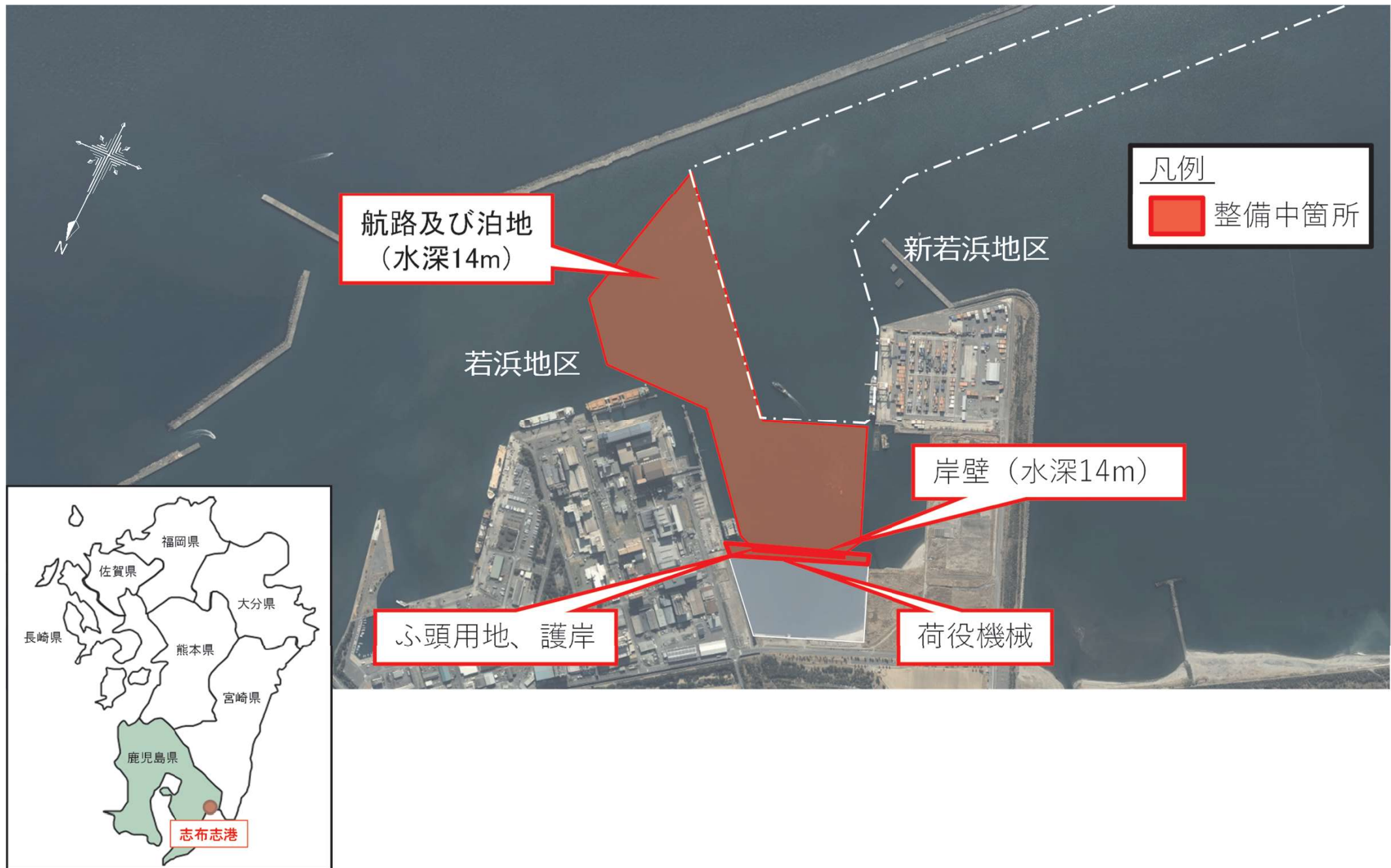
凡 例

- 整備中個所
- 整備済個所



事業名	志布志港ふ頭再編改良事業		担当課	港湾局計画課	事業主体	九州地方整備局						
			担当課長名	安部 賢								
実施箇所	鹿児島県志布志市											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地、荷役機械											
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	令和8年度								
総事業費(億円)	161	残事業費(億円)		119								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存ターミナルは、大型穀物船が満載で入港できないため、積荷調整による非効率な輸送が行われている状況にあり、大型穀物船による効率的な輸送体制の確立が課題となっている。 南九州地方は全国屈指の畜産地帯であり、鹿児島県及び宮崎県の基幹産業の一つ。大規模地震災害時において配合飼料の供給に支障を来した場合、家畜の生命維持や食肉の品質に影響を及ぼし、畜産業が危機的状況に追い込まれる事が懸念される。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 志布志港の新若浜地区に70,000DWT級(いわゆるパナマックス級)の穀物船のファーストポート入港に対応した港湾施設の整備を行うことにより、大量一括輸送に対応した輸入拠点及び効率的な海上輸送ネットワークが形成され、国内有数の畜産地域である南九州地方等への安定的かつ安価な穀物供給が可能となり、国内畜産業の国際競争力の強化を図る。 船舶大型化による輸送コスト削減 液状化対策の実施により、大規模地震発生時における地域産業活動の安定的な維持を図る。 震災時の輸送コストの増大回避 											
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現</p> <p>1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減</p> <p>1-3 災害時における交通機能の確保</p> <p>重点目標2 持続可能なインフラメンテナンス</p> <p>2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)></p> <p>重点目標4: 社会の好循環を支える基盤整備</p> <p>小目標4-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</p> <p><国際バルク戦略港湾(平成23年5月31日選定結果の公表)></p> <p>安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点の確保や企業間連携の促進等により、国全体としての安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧等の海上輸送網の形成を図る。</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>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8) 交通・物流</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>1 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>②資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p>V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項</p> <p>2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項</p> <p>(3) バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾</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> <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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 震災時においても志布志港の物流機能が維持されることで、南九州地方の基幹産業である畜産業の経済活動の維持に貢献できる。 配合飼料の南九州地方への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が強化される。 背後圏における畜産業の経営安定化及び発展を期待した民間投資が相次ぎ、企業の進出等による地域経済の活性化、雇用創出が図られる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(令和9年予測取扱貨物量: 360万トン/年) 震災時の輸送コストの増大回避(震災時の予測取扱貨物量: 360万トン/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> <p>船舶大型化による輸送コスト削減: 21.3億円(令和9年予測取扱貨物量: 360万トン/年)</p> <p>震災時の輸送コストの増大回避: 6.2億円(震災時の予測取扱貨物量: 360万トン/年)</p>											
	基準年度		令和3年度									
	B:総便益(億円)	454	C:総費用(億円)	156	EIRR(%)	11.7	B-C	298	全体B/C	2.9		
B:総便益(億円)	454	C:総費用(億円)	113					継続B/C	4.0			
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需要(-10%~+10%)		2.6 ~ 3.2		3.6 ~ 4.4								
建設費(+10%~-10%)		2.7 ~ 3.1		3.6 ~ 4.5								
建設期間(+10%~-10%)		2.8 ~ 2.9		3.9 ~ 4.0								
社会経済情勢等の変化	<p>・令和3年3月8日 志布志港港湾計画(一部変更)にて当該岸壁を耐震強化岸壁に位置付けに伴い、液状化対策の追加(事業費の増及び事業期間の延伸)。</p>											
主な事業の進捗状況	<p>総事業費161億円、既投資額42億円</p> <p>令和3年度現在 事業進捗率約26%</p>											
主な事業の進捗の見込み	<p>令和8年度整備完了予定</p>											
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>液状化対策にあたり、経済的となる工法を選定。</p>											
対応方針	<p>継続</p>											
対応方針理由	<p>効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。</p>											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)のとおりに「事業継続」で了承。 <p><港湾管理者からの意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)の「継続」については異存なし。大規模地震が発生した場合において、穀物等の幹線貨物輸送拠点としての機能を確保するため、早期完成が図られるよう、所要の予算確保をお願いしたい。 											

志布志港ふ頭再編改良事業 位置図

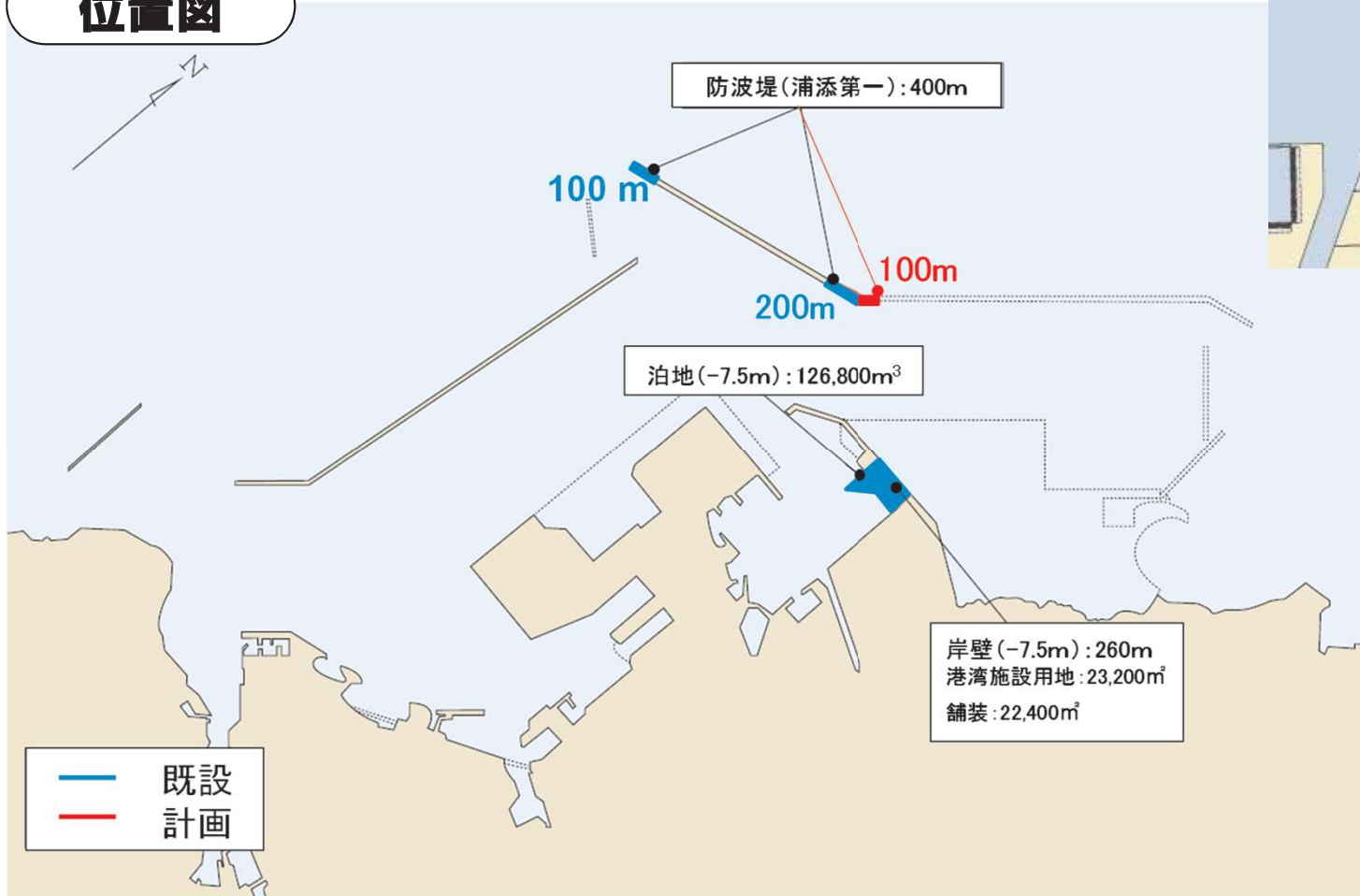


事業名	那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業			担当課	港湾局計画課		事業主体	沖縄総合事務局																																															
				担当課長名	安部 賢																																																		
実施箇所	沖縄県浦添市																																																						
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																						
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)、港湾施設用地、ふ頭用地舗装、防波堤(浦添第一)																																																						
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	令和8年度																																																			
総事業費(億円)	273		残事業費(億円)		65																																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 浦添ふ頭地区の貨物取扱量は、沖縄県の人口増や好調な県経済に伴い順調に増加し、現在は約200万トン取り扱われているものの、令和2年時点の港形での静穏度検証を行った結果、海象条件(波向き別の波浪頻度)が厳しくなっており、所要の稼働率が確保されていないことが明らかとなったため、静穏度を確保した上で安全な貨物船の利用が可能な岸壁及び岸壁整備及び防波堤の延伸整備を実施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"> 取扱貨物量の増加等に対応した効率的な国内物流を継続するため、浦添ふ頭地区において岸壁の整備及び防波堤の延伸整備、泊地の浚渫等、国内物流ターミナルの整備を行う。 																																																						
上位計画の位置づけ	<p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現</p> <p>3-2 新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備</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>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(4)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p>																																																						
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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、みなどの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 荷役作業の安全性確保・効率化 本プロジェクトの実施により、静穏度が確保されることで、荷役作業の安全性が確保され、作業への不安が解消し効率化も図られる。 周辺離島・先島の品薄・遅配等の緩和 周辺離島や先島地域には、那覇港で離島航路に積替えて輸送されるため、本プロジェクトの実施により、那覇港に安定して貨物が輸送されることにより、周辺離島・先島地域の品薄・遅配等の緩和につながり、社会的サービス水準が向上し、生活の安定に寄与する。 周辺の既存ターミナルの混雑緩和 本プロジェクトの実施により、那覇港新港ふ頭地区の混雑も緩和されるため、那覇港全体の効率化に寄与する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁整備による輸送コストの削減(令和3年予測取扱貨物量:特殊品等のユニット貨物及びバラ貨物約51万トン/年) 防波堤整備による輸送コストの削減(令和3年予測取扱貨物量:特殊品等のユニット貨物及びバラ貨物約219万トン/年) 海難の減少(100~500GT:1.05隻/年、1,000~3,000GT:2.0隻/年) 対象プロジェクトの実施による排出ガス削減量は、CO2で332.4トン-C/年、NOxで4.0トン/年である。 <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"> 岸壁整備による輸送コストの削減:339億円(令和3年予測取扱貨物量:特殊品等のユニット貨物及びバラ貨物約51万トン/年) 防波堤整備による輸送コストの削減:110億円(令和3年予測取扱貨物量:特殊品等のユニット貨物及びバラ貨物約219万トン/年) 防波堤整備による海難の減少:112億円(100~500GT:1.05隻/年、1,000~3,000GT:2.0隻/年) <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>601</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>413</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.7</td> <td>B-C</td> <td>187</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>64</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>53</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">1.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要(-10%~+10%)</td> <td>1.3~1.6</td> <td>1.1~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.3~1.6</td> <td>1.1~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.4~1.5</td> <td>1.2~1.3</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度	令和3年度										B:総便益(億円)	601	C:総費用(億円)	413	EIRR(%)	5.7	B-C	187	全体B/C	1.5		B:総便益(億円)	64	C:総費用(億円)	53					継続B/C	1.2			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	1.3~1.6	1.1~1.3	建設費(+10%~-10%)	1.3~1.6	1.1~1.3	建設期間(+10%~-10%)	1.4~1.5	1.2~1.3
基準年度	令和3年度																																																						
B:総便益(億円)	601	C:総費用(億円)	413	EIRR(%)	5.7	B-C	187	全体B/C	1.5																																														
B:総便益(億円)	64	C:総費用(億円)	53					継続B/C	1.2																																														
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																					
需要(-10%~+10%)	1.3~1.6	1.1~1.3																																																					
建設費(+10%~-10%)	1.3~1.6	1.1~1.3																																																					
建設期間(+10%~-10%)	1.4~1.5	1.2~1.3																																																					
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 那覇港周辺における物流関連施設、小売店の立地が進展 海象条件(波向き別の波浪頻度)の変化による港内静穏度の悪化 																																																						
主な事業の進捗状況	総事業費273億円、既投資額208億円 令和3年度末 事業進捗率76%																																																						
主な事業の進捗の見込み	令和8年度整備完了予定																																																						
コスト削減や代替案立案等の可能性	設計時点において隣接する既存防波堤で採用している矩形上部工を斜面式に変更した断面を選定したこと及び消波ブロック選定時に従来型のブロックと比較した結果、新型消波ブロック(代替案)が経済的に優位となり、代替案を選定したことで、コスト削減が図られる。																																																						
対応方針	継続																																																						
対応方針理由	十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、利用者からも早期完了が要望されているため																																																						
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当 港湾管理者の意見 (那覇港管理組合)那覇港浦添ふ頭地区は、既存ターミナルの混雑化、狭隘化に対応し、物流効率化を図るために重要な地区だと認識している。近年の海象条件の変化への対応として、同防波堤を引き続き整備することで、港内静穏度の確保による荷役作業の効率性と船舶航行の安全性の確保に資するため、早期に整備が求められる必要不可欠な事業である。浦添ふ頭地区の荷役作業の効率化等を図ることは、那覇港の機能再編を円滑に進める上でも重要と認識しており、このため、対応方針(原案)のとおり事業継続に同意する。 																																																						

那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業 位置図



位置図



拡大図



事業名	平良港瀬水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業		担当課	港湾局計画課	事業主体	沖縄総合事務局																																										
			担当課長名	安部 賢																																												
実施箇所	沖縄県宮古島市																																															
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業																																															
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、港湾施設用地、臨港道路、緑地、ふ頭用地、岸壁(水深10m)、防波堤(撤去・新設)、航路(水深10m)、航路・泊地(水深10m)																																															
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	令和8年度																																												
総事業費(億円)	168		残事業費(億円)	66																																												
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化に伴い水域が狭小化している上に、岸壁が北東風の影響を受けやすい方向となっていることから海難事故の発生や欠航による運航率の低下が生じるなど、入出港時の安全確保が利用者から強く求められている。 施設の老朽化が著しく、ひび割れや、防砂シートの破損等による大規模な陥没の危険性が高まっており、このまま放置すると荷役作業中に甚大な事故が発生するなどの危険な状態が危惧される。 定期RORO船の大型化及び輸送形態の変化(シャーン・トラック比率の増加)により、荷捌き地が不足しており、荷役作業の効率性及び安全性が低下している。また、ふ頭用地が狭小であるため定期コンテナ船の荷役機械の輻輳が発生し、荷姿の変化(40FT化)に対応できない状況である。 沖縄県内において沖縄本島・宮古島・石垣島で耐震岸壁が未整備なのは宮古島のみであり、被災した際は宮古圏域約6万人の住民生活に甚大な影響を与える。 クルーズ需要が旺盛となり、大型クルーズ船に対応した施設の整備が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>大型RORO船の入出港時の安全性を確保するため水域の狭小化を解消するとともに、施設の老朽化による荷役作業の危険性解消や、狭小なふ頭用地による非効率な荷役作業を解消するためふ頭用地を整備する。また、大規模地震時の物資輸送に対応するため耐震強化岸壁を整備する。そのほか、クルーズ需要に対応するため岸壁(水深10m)および航路・泊地(水深10m)等を整備する。</p> <p>①海難事故の減少 ②荷役作業の効率化 ③岸壁の耐震化 ④クルーズ需要への対応</p>																																															
上位計画の位置づけ	<p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>重点目標2 持続可能なインフラメンテナンス</p> <p>2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p>4-2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備</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>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (B)交通・物流</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>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(2)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>①地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p>																																															
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の運航の安定性確保 荷役作業の効率性・安全性確保 震災時の安全性確保 外資コンテナの輸送効率化 良好な景観の形成 観光地としての魅力の向上と国際交流の進展 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 海難の減少(海難減少隻数0.20隻/年) 荷役コストの削減(RORO船)(対象貨物量378千トン/年) 耐震化による便益(緊急物資10千トン/回、一般貨物547千トン/年) 荷役の効率化(コンテナ船)(対象貨物量169千トン/年) 荷役の効率化(荷姿の変化)(対象貨物量169千トン/年) 石垣港における滞留時間の削減(対象貨物量26千トン/年) 国際観光純収入の増加(クルーズ船寄港隻数146隻/年)※便益対象60隻/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"> 海難の減少:79億円(令和9年度予測海難減少隻数0.20隻/年) 荷役コストの削減(RORO船):133億円(令和9年度予測対象貨物量378千トン/年) 耐震化による便益:61億円(令和9年度予測対象緊急物資貨物量9,871トン/回、令和9年度予測対象一般貨物量:547千トン/年) 荷役の効率化(コンテナ船):47億円(令和9年度予測対象貨物量169千トン/年) 荷役の効率化(荷姿の変化):6.8億円(令和9年度予測対象貨物量169千トン/年) 石垣港における滞留時間の削減:43億円(令和9年度予測対象貨物量26千トン/年) 国際観光純収入の増加:489億円(令和9年度予測クルーズ船寄港隻数146隻/年)※便益対象60隻/年 <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">令和3年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>869</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>179</td> <td>EIRR(%)</td> <td>14.3</td> <td>B-C</td> <td>690</td> <td>全体B/C</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>573</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>54</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>10.6</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>事業全体のB/C</td> <td>残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>4.4~5.3</td> <td>9.6~11.7</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>4.7~5.0</td> <td>9.8~11.8</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>4.8~5.0</td> <td>10.4~10.9</td> </tr> </table>						基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	869	C:総費用(億円)	179	EIRR(%)	14.3	B-C	690	全体B/C	4.9	B:総便益(億円)	573	C:総費用(億円)	54					継続B/C	10.6		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	4.4~5.3	9.6~11.7	建設費 (+10% ~ -10%)	4.7~5.0	9.8~11.8	建設期間 (+10% ~ -10%)	4.8~5.0	10.4~10.9
基準年度		令和3年度																																														
B:総便益(億円)	869	C:総費用(億円)	179	EIRR(%)	14.3	B-C	690	全体B/C	4.9																																							
B:総便益(億円)	573	C:総費用(億円)	54					継続B/C	10.6																																							
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																														
需要 (-10% ~ +10%)	4.4~5.3	9.6~11.7																																														
建設費 (+10% ~ -10%)	4.7~5.0	9.8~11.8																																														
建設期間 (+10% ~ -10%)	4.8~5.0	10.4~10.9																																														
社会経済情勢等の変化	平成29年、岸壁(水深7.5m)暫定供用開始																																															
主な事業の進捗状況	総事業費168億円、既投資額103億円 令和3年度末 事業進捗率61%																																															
主な事業の進捗の見込み	令和8年度整備完了予定																																															
コスト縮減や代替案立案等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。																																															
対応方針	継続																																															
対応方針理由	十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完了が強く要望されているため																																															
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当 <港湾管理者の意見> (宮古島市)平良港においては定期RORO船の大型化に伴い水域が狭小化しており、本事業により海難の減少、荷役コストの削減等が図られ、地域への経済効果も見込まれることから、宮古島市としても本事業を強力に推進して頂きたい。 																																															

平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業

