

事業名	苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課	事業主体	北海道開発局																											
実施箇所	北海道苫小牧市																																
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、ふ頭用地																																
事業期間	事業採択	令和4年度	完了	令和9年度																													
総事業費(億円)	145																																
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・関東向けの農水産品については、苫小牧港から秋田・新潟航路のフェリーを利用して移出されているが、集荷時間が遅れ、19:30の出港時刻に間に合わない場合は、函館港を利用し、青森港行きのフェリーを利用している。今後、労働基準法の改正によりトラックドライバーの労働時間の規制が厳しくなることから、将来、道東・道北から函館港のフェリー航路を利用した長距離の陸上輸送が困難になる。このため、秋田・新潟航路のダイヤを変更しなければ貨物需要に対応できなくなるが、現状、後発の敦賀航路等も利用していることから、柔軟なダイヤ設定が困難な状況である。 ・現在、周文ふ頭2号岸壁では2つのフェリー(秋田・新潟航路、敦賀航路)が共用しており、先発便の秋田・新潟航路の入港が、荒天や前港での荷役作業の遅れ等で遅延した場合、後発便の敦賀航路でも遅延が発生している。 ・また、東港区(周文ふ頭2号岸壁)において、砂・砂利等のバルク貨物が扱われているが、フェリーと共用しており十分な空きがないため、一部のバルク貨物(かんらん岩)が遠方の西港区を利用せざるを得ない状況となっている。 ・苫小牧港は、切迫する大規模地震に備え、背後圏(安平町、厚真町、むかわ町)の緊急物資輸送を確保するために必要な港湾施設の整備が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バース数の不足等に対応したターミナル整備を行い、トラックドライバーの労働規制に応じたフェリーのダイヤ設定等を可能とすることで、背後圏の貨物需要に対応するとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送等に対応する。 																																
上位計画の位置づけ	<p>■港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針(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>③将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</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>■港湾の中長期政策「PORT2030」(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)</p> <p>V 港湾の中長期政策の基本的な方向性</p> <p>2.持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 ③</p> <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>第3章 計画期間における重点目標、事業の概要</p> <p>第2節 個別の重点目標及び事業の概要について</p> <p>1. 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>3. 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>■総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)(令和3年6月15日閣議決定)</p> <p>III. 今後取り組むべき施策</p> <p>2.時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)</p> <p>(1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備</p> <p>③労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進</p> <p>3.強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)</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>(3)地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築</p> <p>②モーダルシフトのさらなる推進</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>■経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)</p> <p>第1章 新型コロナウイルス感染症の克服とポストコロナの経済社会のビジョン</p> <p>5. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興(1)防災・減災、国土強靱化</p> <p>第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉 ～4つの原動力と基盤づくり～</p> <p>3.日本全体を元気にする活力ある地方創り～新たな地方創生の展開と分散型国づくり～</p> <p>(8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</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>■定量的・定量的な効果</p> <p>①北海道における農水産業の振興及び農水産品の安定的な国内供給</p> <p>本事業の実施により、トラックドライバーの労働規制に応じたフェリーのダイヤ設定を可能とすることで、北海道産の農水産品の移出が可能となり、北海道における農水産業の振興はもとより、我が国の農水産品の生産基盤の強化及び安定的な国内供給に寄与する。</p> <p>また、「第6期北海道農業・農村振興推進計画」(R3.3北海道)に位置付けられた、国民全体の食、道民生活や地域経済を支える力強く魅力ある農業・農村の確立に寄与する。</p> <p>②地域産業の振興等</p> <p>本事業の実施により、農水産品の他、製鉄に必要なかんらん岩や地域の生活物資等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興等が図られる。</p> <p>③トラックドライバー不足等への対応</p> <p>本事業の実施により、近傍の苫小牧港を利用した海上輸送が可能となることで、トラックドライバー不足や高齢化等、将来的な輸送力不足が懸念される中、北海道内のみならず、本州も含めた国内物流を安定的に支えるフェリー輸送網の構築が図られる。また、トラックドライバーの休息確保や労働時間の短縮など、労働環境の向上が図られる。</p> <p>④被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保</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。また、緊急物資輸送が可能となり、地域の安全・安心を確保することが期待される。</p> <p>⑤排出ガスの削減</p> <p>本事業の実施により、陸上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。(CO2減少量:433t-C/年、NOx減少量:7t/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>フェリー貨物:4,215台</p> <p>バルク貨物:29,080台</p> <p><投資の効率性></p> <p>陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(フェリー貨物):58億円</p> <p>フェリーの滞船解消による輸送コスト削減効果:13億円</p> <p>陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(バルク貨物):34億円</p> <p>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:64億円</p> <p>残存価値:0.2億円</p>																																
	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="9">令和3年度</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>169</td> <td colspan="2">C:総費用(億円)</td> <td>116</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.3</td> <td>B-C</td> <td>53</td> <td>B/C</td> <td>1.5</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <p>需要 (-10% ~ +10%) B/C(1.3 ~ 1.6)</p> <p>事業費 (+10% ~ -10%) B/C(1.3 ~ 1.6)</p> <p>事業期間 (-10% ~ +10%) B/C(1.4 ~ 1.5)</p>											基準年度		令和3年度									B:総便益(億円)	169	C:総費用(億円)		116	EIRR(%)	6.3	B-C	53	B/C	1.5
基準年度		令和3年度																															
B:総便益(億円)	169	C:総費用(億円)		116	EIRR(%)	6.3	B-C	53	B/C	1.5																							
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>・「苫小牧港東港区浜厚真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> <p><港湾管理者の意見></p> <p>・(苫小牧港管理組合)港湾利用者や経済界、関係業界団体から強く要望されている当該事業について、確実に令和4年度の新規事業化を図っていただきますよう、是非とも格別な御配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。</p>																																

苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 位置図

苫小牧港

はまあつま
浜厚真地区

泊地 (水深9m)
(1.4ha)

岸壁 (水深9m)
(耐震) (270m)

港湾施設用地
(2.3ha)

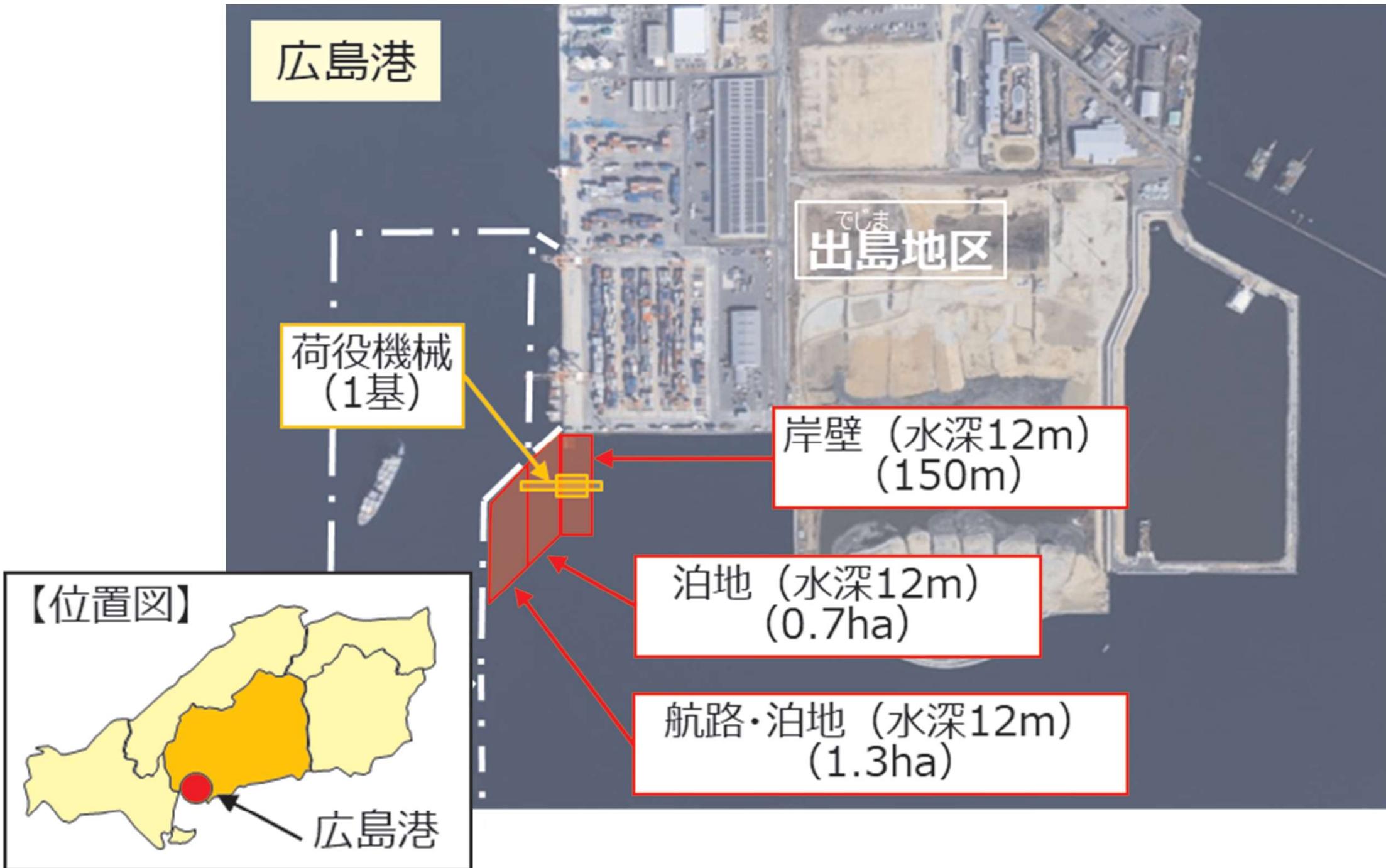
ふ頭用地
(1.9ha)

【位置図】



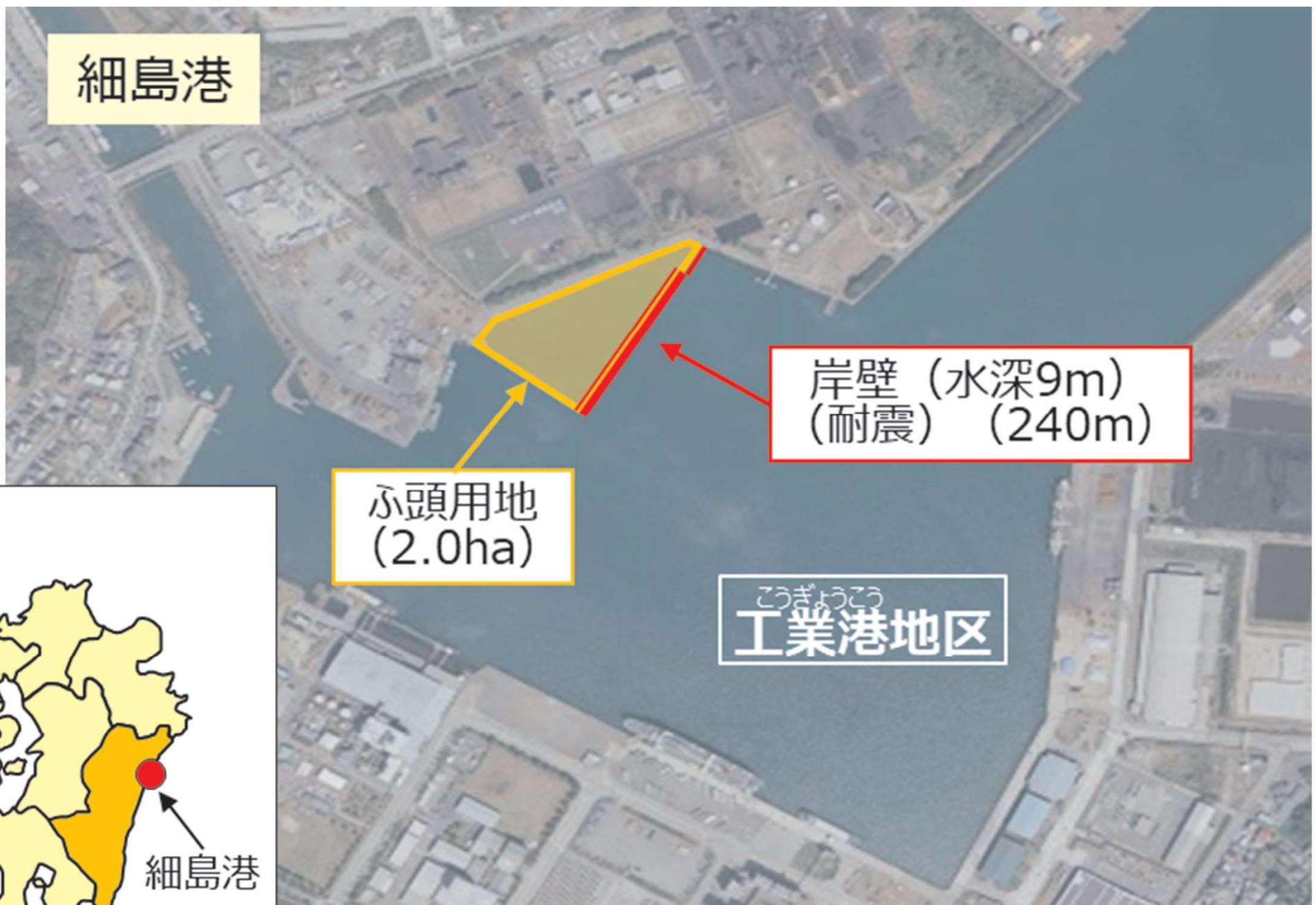
事業名	広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業			担当課	港湾局計画課			事業主体	中国地方整備局	
				担当課長名	安部 賢					
実施箇所	広島県広島市									
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)、荷役機械									
事業期間	事業採択	令和4年度	完了	令和6年度						
総事業費(億円)	120									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島港出島地区に寄港する中国・韓国航路のコンテナ船は、近年大型化が進展しており、2隻同時係留する日には、同じ係船柱を使用した非効率な係留状況となっている。こうした中、中国・韓国航路の更なる大型化が予定されており、岸壁延長の不足により係留ができなくなる。 ・更に、背後企業の増産に伴うコンテナ取扱貨物量の増加に対応するため、東南アジア直行航路の大型コンテナ船の就航が見込まれているが、現況のコンテナターミナルでは岸壁延長が不足しており、将来係留ができなくなる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行い、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。 									
上位計画の位置づけ	<p>■ 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針(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>① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化</p> <p>■ 港湾の中長期政策「PORT2030」(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)</p> <p>V. 港湾の中長期政策の基本的な方向性</p> <p>1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 ①</p> <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>第3章 計画期間における重点目標、事業の概要</p> <p>第2節 個別の重点目標及び事業の概要について</p> <p>4. 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>■ 経済財政運営と改革の基本方針2021 (令和3年6月18日閣議決定)</p> <p>第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉 ~4つの原動力と基盤づくり~</p> <p>3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~</p> <p>(8) 分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</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>① サプライチェーンの強靱化による安定的な物流網の確保</p> <p>本事業の実施により、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航が可能となり、広島港を利用する背後企業のサプライチェーンが強靱化され、国内外の生産拠点間の安定的な物流網の確保が図られる。</p> <p>② 我が国の基幹産業である自動車企業及びその関連企業における国際競争力向上</p> <p>本事業の実施により、広島港背後の自動車企業等の貨物需要に対応でき、背後企業のみならず、幅広い自動車関連企業(国内のサプライヤー企業数約530社)における生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。</p> <p>③ 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、自動車部品その他、産業機械、紙・パルプ、製造食品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。また、広島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。また、「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」(R2.10広島県)に位置付けられた、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることによる、魅力的な仕事や雇用の場の創出、県経済の持続的な発展に寄与する。</p> <p>④ 排出ガスの削減</p> <p>本事業の実施により、海上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。(CO2減少量: 14,674t-C/年、NOx減少量: 1,372t/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>コンテナ貨物: 80,618TEU/年</p> <p><投資の効率性></p> <p>ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果(コンテナ貨物): 266億円</p> <p>残存価値: 0.1億円</p>									
	基準年度		令和3年度							
B:総便益(億円)	266	C:総費用(億円)		106	EIRR (%)	10.4	B-C	160	B/C	2.5
<p>(感度分析)</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.1 ~ 2.9)</p> <p>事 業 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.3 ~ 2.8)</p> <p>事業期間 (-10% ~ +10%) B/C(2.5)</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"> ・「広島港出島地区国際海上コンテナ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"> ・(広島県)「広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業」につきましては必要不可欠であり、確実に令和4年度の新規事業化を図っていただきますようお願いいたします。 									

広島港出島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	細島港工業港地区複合一貫輸送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	宮崎県日向市									
主な事業 の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	令和4年度	完了	令和8年度						
総事業費 (億円)	69									
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪航路が現在利用している7号岸壁は、水深が十分でないことから、当該岸壁を利用するRORO船は喫水調整での運航を余儀なくされている。また、東京航路は、将来大型新造船へのリプレイスが予定されているが、現在利用している2号岸壁は岸壁延長が不足しており、細島港に寄航できなくなる。 ・また、カーボンニュートラルを背景に、背後企業において、リチウムイオン電池部品をはじめとする化学工業品等の増産が見込まれており、現状の岸壁では、貨物需要の増加に対応できなくなる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の水深や延長の不足に対応したターミナル整備を行い、RORO船の喫水調整の解消や、大型新造船の就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。 									
上位計画 の 位置づけ	<p>■港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針(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) 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</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>■港湾の中長期政策「PORT2030」(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)</p> <p>V. 港湾の中長期政策の基本的な方向性</p> <p>2.持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 ③</p> <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>第3章 計画期間における重点目標、事業の概要</p> <p>第2節 個別の重点目標及び事業の概要について</p> <p>1. 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>3. 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>■総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)(令和3年6月15日閣議決定)</p> <p>III. 今後取り組むべき施策</p> <p>2:時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)</p> <p>(1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備</p> <p>③労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進</p> <p>3:強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くしてしなやかな物流の実現)</p> <p>(3)地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築</p> <p>②モーダルシフトのさらなる推進</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>■経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)</p> <p>第1章 新型コロナウイルス感染症の克服とポストコロナの経済社会のビジョン</p> <p>5. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興(1)防災・減災、国土強靱化</p> <p>第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉 ～4つの原動力と基盤づくり～</p> <p>3.日本全体を元気にする活力ある地方創り～新たな地方創生の展開と分散型国づくり～</p> <p>(8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</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>①地域の化学工業の振興及び化学工業品の安定的な国内供給</p> <p>本事業の実施により、RORO船の喫水調整の解消や大型新造船の就航が可能となる。これにより、細島港背後の化学工業品製造企業の競争力強化はもとより、リチウムイオン電池部品をはじめとする化学工業品の安定的な国内供給が可能となり、それら製品を利用する自動車産業等の生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。</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、化学工業品の他、林産品、金属機械工業品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。また、細島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。また、「宮崎県総合計画「未来みやざき創造プラン」(R元.6宮崎県)」に位置付けられた、生産性を高め、時代のニーズに応える産業が地域に展開し、安心して働ける社会の実現に寄与する。</p> <p>③トラックドライバー不足等への対応</p> <p>本事業の実施により、近傍の細島港を利用した海上輸送が可能となることで、トラックドライバー不足や高齢化等、将来的な輸送力不足が懸念される中、国内物流を安定的に支えるRORO輸送網の構築が図られる。また、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の向上が図られる。</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排出ガスの削減</p> <p>本事業の実施により、陸上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。(CO2減少量:311t-C/年、NOx減少量:2t/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>大阪航路:2,083台 東京航路:3,174台</p> <p><投資の効率性></p> <p>喫水調整の解消による輸送コスト削減効果(RORO貨物:大阪航路):58億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(RORO貨物:東京航路):33億円 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:12億円 残存価値:0.5億円</p>									
	基準年度		令和3年度							
	B:総便益 (億円)	103	C:総費用(億円)	56	EIRR(%)	7.8	B-C	47	B/C	1.8
	(感度分析)									
	需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.7 ~ 2.0)									
	建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.7 ~ 2.0)									
	建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(1.8 ~ 1.9)									
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"> ・「細島港工業港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。 <港湾管理者の意見> ・(宮崎県)当該事業の令和4年度の確実な新規事業化について、格別なご配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。 									

細島港工業港地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 位置図



【位置図】

