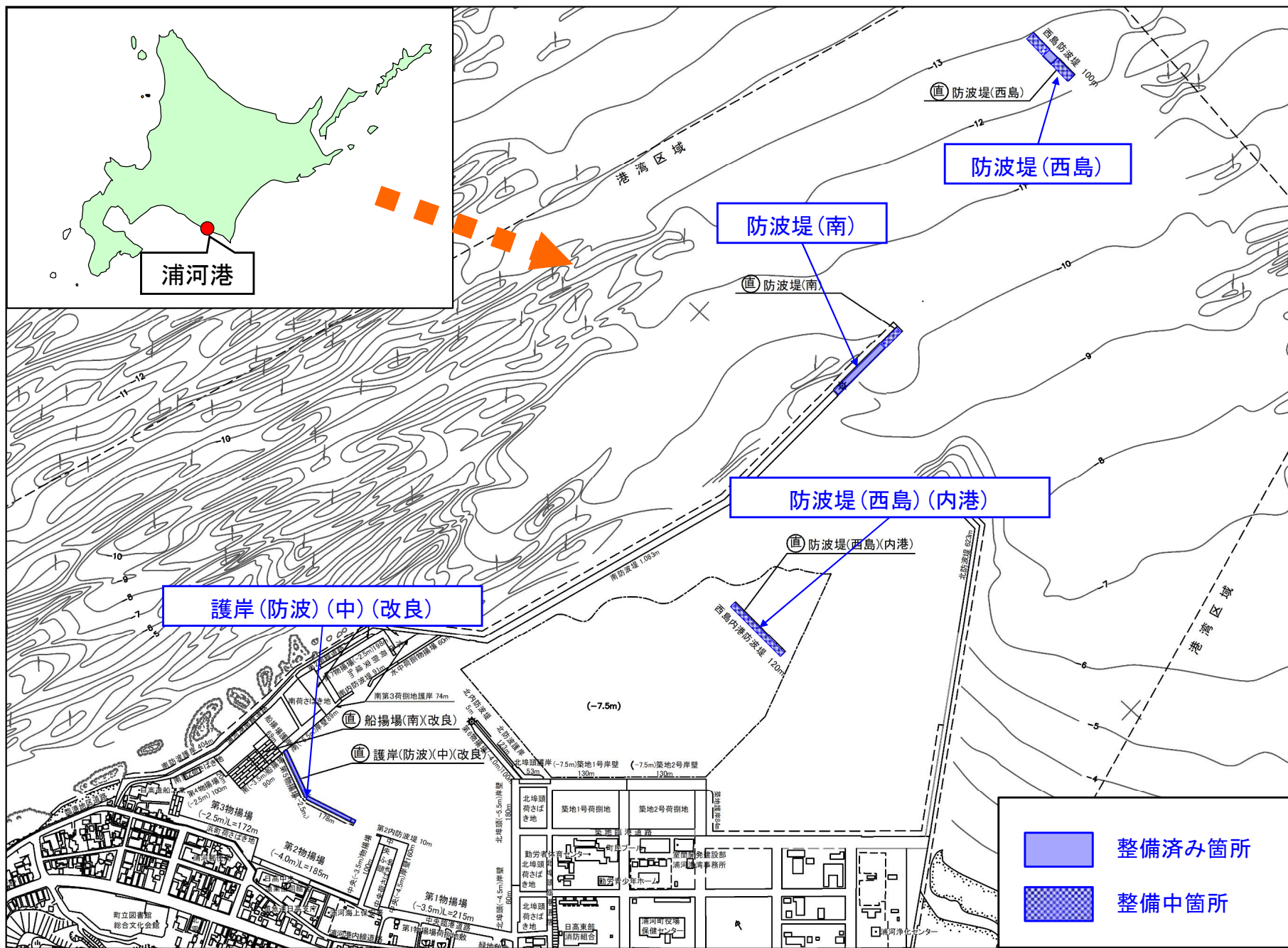


事業名	奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	北海道開発局																																											
			担当課長名	森橋 真																																														
実施箇所	北海道奥尻郡奥尻町																																																	
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																																	
主な事業の諸元	防波堤(北島)、防波堤(北外)、防波堤(東)(改良)、物揚場(水深2.5m)(北)、物揚場(水深3.0m)(北)、物揚場(水深3.5m)(北)等																																																	
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	令和11年度																																														
総事業費(億円)	84		残事業費(億円)		13																																													
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> 奥尻港は、施設の老朽化が進行していると同時に、係留施設の不足による小型船の滞船や、多そう係留等を余儀なくされており、円滑な漁業活動に支障を来している。 また、本港は避難港であるが、港内静穏度が不足していることから、本港沖合を航行する船舶のための安全な避泊水域の確保が求められている。 一方、奥尻港の背後地は、崖崩れ及び土石流の警戒区域に指定されており、この付近に住む地元住民の避難空間の確保が必要な状況にある。 <p>【達成すべき目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 港内の利用再編を推進し、小型船の作業効率化を図ると同時に、本港沖合を航行する貨物船の避泊水域の確保を図る。さらに、防災緑地の整備により、災害時の防災拠点を形成する。 																																																	
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) <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> <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 政策パッケージ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 政策パッケージ4-3:民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化 <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第2章 新しい資本主義の加速</p> <p>5. 地域・中小企業の活性化</p> <p>(「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」)(物流の革新)</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5年3月30日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成(Ⅱ(1)(4)) 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ(3)(2)) 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2①) 																																																	
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:国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備 施策目標:北海道総合開発を推進する 																																																	
	<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"> 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用 港湾空間を活用した水産業の振興 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 滞船・多そう係留コストの削減 船舶の待避作業コストの削減 海難の減少 防風施設整備に伴う作業コストの削減 フェリー就航率向上 																																																	
	<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"> 滞船・多そう係留コストの削減:4.0億円(令和12年予測小型船隻数:53隻/年) 船舶の待避作業コストの削減:0.05億円(令和12年予測作業船の利用隻数:8.0隻/年) 海難の減少:274億円(令和12年予測避泊隻数:1.0隻/年) 防風施設整備に伴う作業コストの削減:0.13億円(令和12年予測対象漁船隻数:2.0隻/年) フェリー就航率向上効果:1.3億円(令和12年予測欠航減少回数:3.0回/年) 残存価値:0.28億円 																																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5年度</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>280.0</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>174.2</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.3</td> <td>B-C</td> <td>106</td> <td>全体B/C</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>67.6</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>10.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>6.5</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>1.4~1.8</td> <td>5.8~7.1</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.6~1.6</td> <td>5.9~7.2</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.5~1.7</td> <td>6.3~6.6</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		令和5年度								B:総便益(億円)	280.0	C:総費用(億円)	174.2	EIRR(%)	5.3	B-C	106	全体B/C	1.6	B:総便益(億円)	67.6	C:総費用(億円)	10.4					継続B/C	6.5		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.4~1.8	5.8~7.1	建設費 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	5.9~7.2	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5~1.7
基準年度		令和5年度																																																
B:総便益(億円)	280.0	C:総費用(億円)	174.2	EIRR(%)	5.3	B-C	106	全体B/C	1.6																																									
B:総便益(億円)	67.6	C:総費用(億円)	10.4					継続B/C	6.5																																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																
需要 (-10% ~ +10%)	1.4~1.8	5.8~7.1																																																
建設費 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	5.9~7.2																																																
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5~1.7	6.3~6.6																																																
社会経済情勢等の変化	特になし																																																	
主な事業の進捗状況	総事業費84億円、既投資額71億円 令和5年10月現在 事業進捗率85%																																																	
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和11年度の完了を予定している。																																																	
コスト縮減や代替案立案等の可能性	既設ブロックを防波堤(北外)の整備に流用することにより、コスト縮減を図る。																																																	
対応方針	継続																																																	
対応方針理由	事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																																	
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)については、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																	

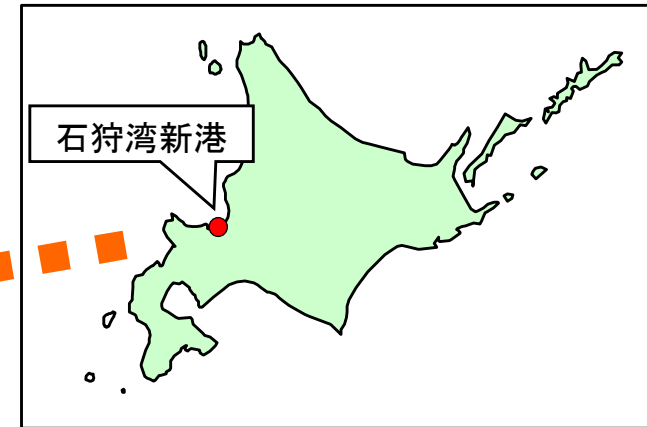
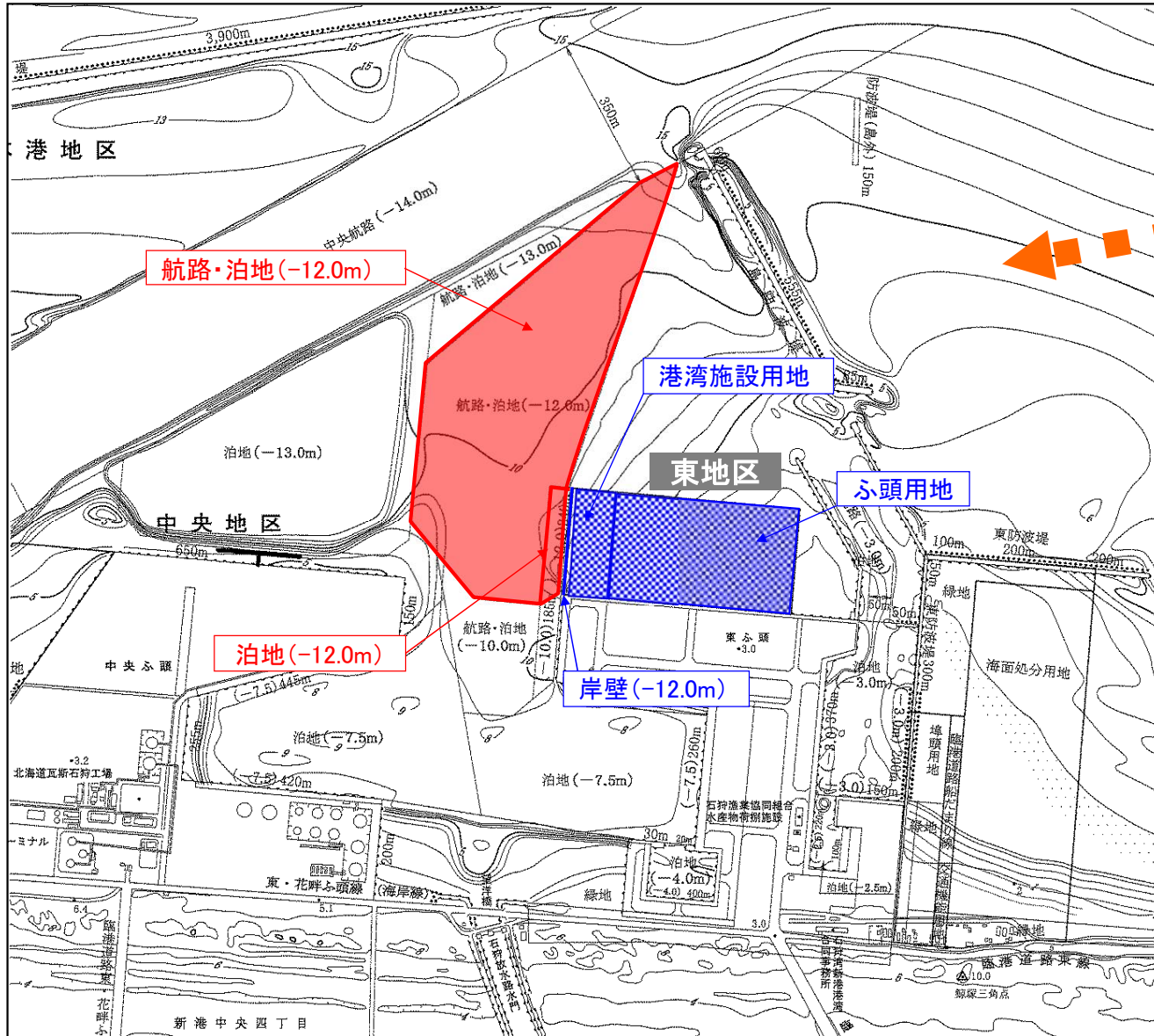
事業名	浦河港本港地区防波堤整備事業			担当課	港湾局計画課		事業主体	北海道開発局																																										
実施箇所	北海道浦河郡浦河町																																																	
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																																	
主な事業の諸元	防波堤(南)、防波堤(西島)、防波堤(西島)(内港)、護岸(防波)(中)(改良)																																																	
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	令和11年度																																														
総事業費(億円)	112		残事業費(億円)	28																																														
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> 浦河港では、本州方面の製鉄所等で使用されているかんらん岩を取り扱っているが、港内静穏度が十分に確保されていないため、荷主からの通年出荷に対する要請に対応できず、非効率な荷役・輸送形態を強いられている。 また、港内静穏度が不足しており、荒天時において本港沖合を航行する貨物船の避泊に必要な避泊水域の確保が求められている。 <p>【達成すべき目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁利用率向上による陸上輸送コストの削減と避泊水域を確保するため、本港地区において、防波堤の整備を行う。 																																																	
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画の目標：世界に目を向けた産業の振興 主要施策：地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) <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> <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 政策パッケージ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 政策パッケージ4-3：民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化 <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第2章 新しい資本主義の加速</p> <p>5. 地域・中小企業の活性化</p> <p>(「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」)(物流の革新)</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5年3月30日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成(Ⅱ1(1)④) 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ1(3)②) 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2①) 																																																	
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：国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備 施策目標：北海道総合開発を推進する 																																																	
	<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"> 貨物輸送の信頼性向上 我が国製鉄業界の競争力強化 災害時における地域の安全・安心の確保 港を核とした観光振興と水産業の維持・発展 新たな貨物需要発生による地域活性化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 静穏度向上による陸上輸送コストの削減 海難の減少 残存価値 																																																	
	<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"> 輸送コスト削減効果(かんらん岩)：36億円(令和12年予測取扱貨物量：269千トン/年) 海難の減少効果：250億円(令和12年予測避泊隻数：1.0隻/年) 残存価値：0.91億円 																																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5年度</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>286.6</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>234.5</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.4</td> <td>B-C</td> <td>52</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>69.0</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>23.1</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>3.0</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>1.1~1.3</td> <td>2.7~3.3</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>2.7~3.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.2~1.3</td> <td>2.9~3.1</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		令和5年度								B:総便益(億円)	286.6	C:総費用(億円)	234.5	EIRR(%)	4.4	B-C	52	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	69.0	C:総費用(億円)	23.1					継続B/C	3.0		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	1.1~1.3	2.7~3.3	建設費(+10%~-10%)	1.2~1.2	2.7~3.3	建設期間(+10%~-10%)	1.2~1.3
基準年度		令和5年度																																																
B:総便益(億円)	286.6	C:総費用(億円)	234.5	EIRR(%)	4.4	B-C	52	全体B/C	1.2																																									
B:総便益(億円)	69.0	C:総費用(億円)	23.1					継続B/C	3.0																																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																
需要(-10%~+10%)	1.1~1.3	2.7~3.3																																																
建設費(+10%~-10%)	1.2~1.2	2.7~3.3																																																
建設期間(+10%~-10%)	1.2~1.3	2.9~3.1																																																
社会経済情勢等の変化	特になし																																																	
主な事業の進捗状況	総事業費112億円、既投資額83億円 令和5年10月現在 事業進捗率75%																																																	
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和11年度の完了を予定している。																																																	
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤(西島)(内港)の基礎工に既設材(石材)を流用することにより、コスト縮減を図る。																																																	
対応方針	継続																																																	
対応方針理由	事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																																	
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)については、特段の意見はございません。事業継続につきまして、格別の御高配をいただきますようお願い申し上げます。</p>																																																	

浦河港 本港地区防波堤整備事業



事業名	石狩湾新港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	北海道開発局																																																	
実施箇所	北海道石狩市																																																							
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10年度																																																				
総事業費(億円)	174		残事業費(億円)	130																																																				
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、輸量の増加への対応に加え、水深不足により貨物を満載した大型船が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月から稼働しており、発電燃料(PKS、木質ペレット)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><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) <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> <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 政策パッケージ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 政策パッケージ4-3:民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化 <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第2章 新しい資本主義の加速</p> <p>5. 地域・中小企業の活性化</p> <p>「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」(物流の革新)</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5年3月30日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> 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(Ⅱ1(1)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(Ⅱ1(1)④) 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ1(3)②) 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2①) 																																																							
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>■定量的・定量的な効果</p> <p>【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。 【地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資】 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。 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。 近傍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。 【脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】 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。 【排出ガスの減少】 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とおり減少する。 CO₂:8,430トン/年 NO_x:725トン/年 【国際資源循環の推進】 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"> 船舶大型化による輸送コストの削減(鉄スクラップ):170億円(令和11年予測取扱貨物量:345千トン/年) 輸送距離の短縮による輸送コストの削減(鉄スクラップ):57億円(令和11年予測取扱貨物量:75千トン/年) 船舶大型化による輸送コストの削減(バイオマス燃料(PKS)):11億円(令和11年予測取扱貨物量:70千トン/年) 残存価値:1.6億円 																																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="10">令和5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>239.8</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>148.2</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.7</td> <td>B-C</td> <td>91.6</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>239.8</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>106.9</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">2.2</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>1.5~1.8</td> <td>2.0~2.5</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.5~1.7</td> <td>2.0~2.5</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.6~1.7</td> <td>2.2~2.3</td> </tr> </tbody> </table>											基準年度		令和5年度										B:総便益(億円)	239.8	C:総費用(億円)	148.2	EIRR(%)	6.7	B-C	91.6	全体B/C	1.6		B:総便益(億円)	239.8	C:総費用(億円)	106.9					継続B/C	2.2			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	1.5~1.8	2.0~2.5	建設費(+10%~-10%)	1.5~1.7	2.0~2.5	建設期間(+10%~-10%)	1.6~1.7
基準年度		令和5年度																																																						
B:総便益(億円)	239.8	C:総費用(億円)	148.2	EIRR(%)	6.7	B-C	91.6	全体B/C	1.6																																															
B:総便益(億円)	239.8	C:総費用(億円)	106.9					継続B/C	2.2																																															
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																						
需要(-10%~+10%)	1.5~1.8	2.0~2.5																																																						
建設費(+10%~-10%)	1.5~1.7	2.0~2.5																																																						
建設期間(+10%~-10%)	1.6~1.7	2.2~2.3																																																						
社会経済情勢等の変化	現場不一致及び構造断面の変更などに伴う事業費の増額																																																							
主な事業の進捗状況	総事業費174億円、既投資額44億円 令和5年12月現在 事業進捗率25%																																																							
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和10年度の完了を予定している。																																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 港湾施設用地の消波工に既設ブロックを流用することにより、コスト縮減を図る。 岸壁(水深12m)の施工計画を見直し、当初計画していた仮設工の縮減により、コスト縮減を図る。 																																																							
対応方針	継続																																																							
対応方針理由	事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果当の投資効果も確保されているため。																																																							
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)については、特段の意見はございません。事業継続と早期供用につきましては、格別の御高配をいただきますようお願い申し上げます。</p>																																																							

石狩湾新港東地区 国際物流ターミナル整備事業



- 整備済箇所
- 整備中箇所
- 未整備箇所

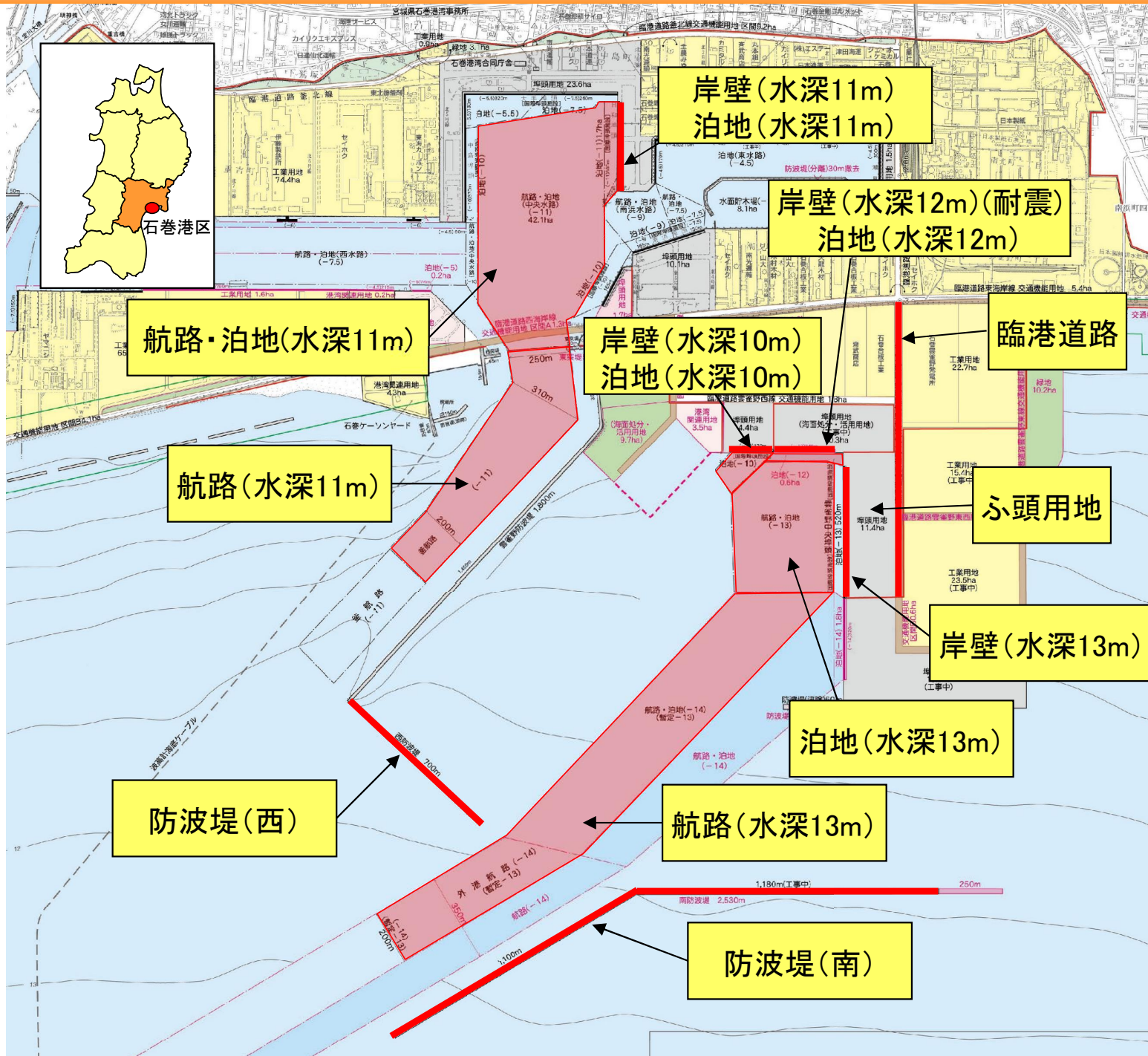
事業名	秋田港外港地区防波堤整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	東北地方整備局																																																																					
実施箇所	秋田県秋田市	担当課長名	森橋 真																																																																							
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																																																									
主な事業の諸元	防波堤(第二南)、防波堤(北)、防波堤(新北)、泊地(水深13m)(消波)、岸壁(水深11m)(改良)(耐震)、泊地(水深11m)																																																																									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和10年度																																																																						
総事業費(億円)	605	残事業費(億円)		86																																																																						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋田港外港地区は、冬期風浪や長周期波により、船舶係留や荷役障害が度々発生しているため、静穏度の向上が必要である。 ・秋田港には、耐震強化岸壁が不足しているため、大規模地震発生時における緊急物資輸送と幹線貨物輸送の拠点機能の確保が必要である。 ・秋田県沖における洋上風力発電事業案件があるため、洋上風力発電設備部材を取り扱うための港湾施設能力の確保が必要である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤及び港内消波施設の整備により、港内静穏度を向上させ、船舶接岸や荷役の安全性の向上と、物流の効率化と滞船の解消を図る。 ・耐震強化岸壁の整備により、大規模地震時の緊急物資輸送及び幹線貨物輸送の拠点機能を確保する。 ・岸壁の地耐力強化により、洋上風力発電設備部材の取り扱いを可能とし、海洋再生可能エネルギーの円滑な導入に寄与する。 																																																																									
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> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進 1-3: 災害時における交通機能の確保 ・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進(再掲) <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</p> <p>6-1: グリーン社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洋上風力発電の導入促進 <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第2章 新しい資本主義の加速</p> <p>2. 投資の拡大と経済社会改革の実行</p> <p>(2) グリーン・デジタル・デジタルトランスフォーメーション(DX)等の加速</p> <p>第3章 我が国を取り巻く環境変化への対応</p> <p>2. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興</p> <p><国土強靱化基本計画(令和5年7月28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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。 <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5年3月30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) 親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> <ul style="list-style-type: none"> ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進 <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> <ul style="list-style-type: none"> ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾機能・海上輸送機能の確保 ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保 																																																																									
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"> ・船舶の滞船の解消により、輸送時の船舶からの排出ガスが削減される。 ・港内静穏度が向上することにより、船舶の係留と荷役の安全性が向上する。 ・防波堤の防護効果により、津波による浸水被害が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害時のリダンダンシーが確保される。 ・取扱貨物量が増加することにより、港湾管理者等の営業収益が向上する。 ・海洋再生可能エネルギーの円滑な導入により、雇用及び産業の創出等、地域経済の活性化に寄与する。 ・防波堤完成上部工にプレキャスト工法を導入することにより、被災リスク・事故リスクの低減に寄与し、安全で効率的な海上作業が可能となる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業を実施することにより、港内静穏度が向上し、輸送コストと滞船コストが削減される。 ・当該事業を実施することにより、洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設が可能となり、部材輸送コスト、建設コストが削減される。 ・当該事業を実施することにより、大規模地震発生時における物資輸送拠点機能が確保され、緊急物資輸送コストとフェリー貨物輸送コストが削減される。また、施設被害が回避される。 																																																																									
	<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>陸上輸送コスト削減便益(コンテナ): 1,544億円(令和10年予測取扱貨物量:[コンテナ]54,700TEU/年のうち34,400TEU/年)</p> <p>陸上輸送時間コスト削減便益(コンテナ): 233億円(令和10年予測取扱貨物量:[コンテナ]54,700TEU/年のうち34,400TEU/年)</p> <p>滞船コスト削減便益: 9.0億円(滞船時間: 372時間)</p> <p>海上輸送コスト削減便益(部材輸送): 19億円(洋上風力関連貨物56千トン/年)</p> <p>荷役コスト削減便益(海上作業): 233億円(洋上風力関連貨物56千トン/年)</p> <p>緊急物資輸送コスト削減便益: 0.50億円(緊急物資4.2千トン)</p> <p>震災後の一般貨物輸送コスト削減便益: 4.6億円(フェリー貨物25万トン)</p> <p>施設被害回避便益: 6.4億円</p> <p>その他の便益(残存価値): 5.9億円</p>																																																																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5年度</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>2,054</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>1,243</td> <td>EIRR (%)</td> <td>6.5</td> <td>B-C</td> <td>811</td> <td>全体B/C</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>B.総便益(億円)</td> <td>90</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>70</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.3</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> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.6~1.8</td> <td colspan="2">1.2~1.4</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.6~1.7</td> <td colspan="2">1.2~1.4</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.6~1.7</td> <td colspan="2">1.3~1.3</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和5年度								B.総便益(億円)	2,054	C.総費用(億円)	1,243	EIRR (%)	6.5	B-C	811	全体B/C	1.7	B.総便益(億円)	90	C.総費用(億円)	70					継続B/C	1.3	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						需 要 (-10% ~ +10%)	1.6~1.8		1.2~1.4							建設費 (+10% ~ -10%)	1.6~1.7		1.2~1.4							建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.7		1.3~1.3					
基準年度		令和5年度																																																																								
B.総便益(億円)	2,054	C.総費用(億円)	1,243	EIRR (%)	6.5	B-C	811	全体B/C	1.7																																																																	
B.総便益(億円)	90	C.総費用(億円)	70					継続B/C	1.3																																																																	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																						
需 要 (-10% ~ +10%)	1.6~1.8		1.2~1.4																																																																							
建設費 (+10% ~ -10%)	1.6~1.7		1.2~1.4																																																																							
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.7		1.3~1.3																																																																							
社会経済情勢等の変化	<p>平成24年4月、外港地区国際コンテナターミナル供用開始</p> <p>平成30年6月、港湾計画改訂</p> <p>令和2年9月、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)に指定</p> <p>令和3年4月、秋田港海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭賃貸借契約締結</p> <p>令和4年12月、秋田県由利本荘市沖(北側・南側)公営占用計画認定</p> <p>令和4年12月、能代港洋上風力発電所商業運転開始</p> <p>令和5年1月、秋田港洋上風力発電所商業運転開始</p>																																																																									
主な事業の進捗状況	<p>総事業費605億円、既投資額519億円</p> <p>令和5年度末 事業進捗率86%</p>																																																																									
主な事業の進捗の見込み	<p>令和10年度完了予定</p>																																																																									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>・防波堤ケーソン中詰材の変更</p> <p>自港で発生する浚深土砂に代えて、単位体積重量が大きい砕石を使用することにより、断面幅を縮小し、コスト縮減を図る。</p>																																																																									
対応方針	<p>継続</p>																																																																									
対応方針理由	<p>地元及び港湾利用者からの要望も強く、事業の投資効果が認められるため、継続して事業実施することとした。</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"> ・対応方針の事業継続は、妥当である。 <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(秋田県)国の対応方針(原案)(案)については、異議ありません。 																																																																									

秋田港外港地区防波堤整備事業 位置図



事業名	仙台塩釜港石巻港区雲雀野地区 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 森橋 真	事業 主体	東北地方整備局																																										
実施箇所	宮城県石巻市																																														
該当基準	社会情勢の急激な変化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	雲雀野地区岸壁(水深13m)、雲雀野地区岸壁(水深12m)(耐震)、雲雀野地区岸壁(水深10m)、雲雀野地区防波堤(南)、雲雀野地区防波堤(西)、雲雀野地区航路(水深13m)、雲雀野地区泊地(水深13m)、雲雀野地区泊地(水深12m)、雲雀野地区泊地(水深10m)、雲雀野地区埠頭用地、雲雀野地区臨港道路、釜地区岸壁(水深11m)、釜地区航路(水深11m)、釜地区航路・泊地(水深11m)、釜地区泊地(水深11m)																																														
事業期間	事業採択	昭和58年度	完了	令和10年度																																											
総事業費 (億円)	1,604	残事業費(億円)		156																																											
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・原木、石炭、木材チップ等の大型貨物船の喫水調整や、沖待ちの発生等、非効率的な輸送形態を強いられているため、新規の大水深岸壁の確保が必要である。 ・外洋に面する雲雀野地区は、波浪の影響を受けやすく、荷役障害が度々発生しているため、港内静穏度の向上が必要である。 ・航行船舶の海難事故防止のため、安全な避泊水域の確保が必要である。 ・大規模地震発生時における緊急物資輸送の拠点機能の確保が必要である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大水深岸壁を整備することで、貨物船の大型化に対応するとともに、滞船の解消により物流の効率化を図る。 ・防波堤の整備により港内静穏度を向上させることで、船舶の係留と荷役の安全性の向上を図るとともに、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。 ・耐震強化岸壁を整備することで、大規模地震発生時における緊急物資輸送等の拠点機能の確保を図る。 																																														
上位計画の位置付け	<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 防災・減災が主流となる社会の実現</p> <p>1-2 耐震化する地震、津波等の災害に対するリスクの低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進 1-3 災害時における交通機能の確保 ・大規模地震発生時の海上交通ネットワークの確保のための港湾施設の耐震化等の推進(再掲) <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><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第3章 我が国を取り巻く環境変化への対応</p> <p>2. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興</p> <p><国土強靱化基本計画(平成5年7月28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> <ul style="list-style-type: none"> ・気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。 <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5年3月30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 資源・エネルギー・食料の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</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 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</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: 国際競争力の確保・強化 ・施策目標: 海上輸送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"> ・船舶の大型化や滞船の解消等により、輸送時の船舶からの排出ガスが削減される。 ・輸送効率の向上により、産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化に寄与する。 ・静穏度が向上することにより、船舶の係留と荷役の安全性が向上する。 ・防波堤の防護効果により、津波による浸水被害が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害時のリダンダンシーが確保される。 ・取扱貨物量が増加することにより、港湾管理者等の営業収益が向上する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業を実施することにより、大水深岸壁が確保され、海上輸送コスト及び滞船コストが削減される。 ・当該事業を実施することにより、避泊水域が確保され、航行船舶の海難事故が回避される。 ・当該事業を実施することにより、大規模地震発生時の物資輸送拠点機能が確保され、緊急物資輸送コストと、一般貨物輸送コストが削減される。また、施設被害が回避される。 <p>■定量的な効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>海上輸送コスト削減便益: 2,815億円(令和11年予測取扱貨物量: 便益対象3,081千トン/年)</p> <p>滞船コスト削減便益: 105億円(滞船時間: 便益対象8,724h/年)</p> <p>海難事故損失回避便益: 2,814億円(海難事故回避隻数: 7.0隻/年)</p> <p>緊急物資輸送コスト削減便益: 0.60億円(緊急物資: 2.6千トン)</p> <p>震災後の一般貨物輸送コスト削減便益: 54億円(震災後一般貨物: 194万トン)</p> <p>施設被害回避便益: 27億円</p> <p>その他の便益(残存価値): 14億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5年度</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>5,831</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>5,008</td> <td>B-C</td> <td>823</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.5</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>518</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>130</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>4.0</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>1.1~1.2</td> <td>3.6~4.4</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>3.6~4.4</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>3.9~4.0</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和5年度								B:総便益(億円)	5,831	C:総費用(億円)	5,008	B-C	823	EIRR(%)	4.5	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	518	C:総費用(億円)	130					継続B/C	4.0		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	3.6~4.4	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	3.6~4.4	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	3.9~4.0
基準年度		令和5年度																																													
B:総便益(億円)	5,831	C:総費用(億円)	5,008	B-C	823	EIRR(%)	4.5	全体B/C	1.2																																						
B:総便益(億円)	518	C:総費用(億円)	130					継続B/C	4.0																																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																													
需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	3.6~4.4																																													
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	3.6~4.4																																													
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	3.9~4.0																																													
社会経済情勢等の変化	<p>平成10年7月、雲雀野中央ふ頭1号岸壁(水深13m)供用開始</p> <p>平成17年10月、雲雀野中央ふ頭2号岸壁(水深13m)供用開始</p> <p>平成18年9月、雲雀野北ふ頭1号岸壁(水深10m)供用開始</p> <p>平成30年3月、石巻雲雀野発電所運転開始</p> <p>令和6年1月、石巻ひばり野バイオマス発電所運転開始</p>																																														
主な事業の進捗状況	<p>総事業費1,604億円、既投資額1,448億円</p> <p>令和5年度現在 事業進捗率90%</p>																																														
主な事業の進捗の見込み	令和10年度完了予定																																														
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・新構造断面(半没上部斜面ケーソン型)を採用し、防波堤断面縮小によるコスト縮減を図る。 ・岸壁構造を重力式にすることで、地盤改良範囲を縮小し、コスト縮減を図る。 																																														
対応方針	継続																																														
対応方針理由	地元及び港湾利用者からの要望も強く、事業の投資効果が認められるため、継続して事業を行っていきたい。																																														
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針の事業継続は妥当である。 <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(宮城県)「対応方針(原案)」のとおり「継続」で異議ありません。 																																														

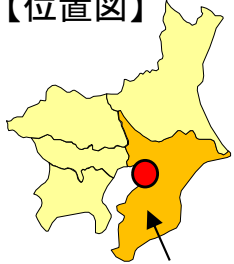
仙台塩釜港石巻港区 雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業



事業名	千葉港千葉中央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	関東地方整備局																																																																																							
			担当課長名	森橋 真																																																																																									
実施箇所	千葉県千葉市																																																																																												
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																																																																												
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、防波堤、ふ頭用地																																																																																												
事業期間	事業採択	令和元年度	完了	令和9年度																																																																																									
総事業費(億円)	88億円		残事業費(億円)		52億円																																																																																								
目的・必要性	<p><目的> 貨物需要の増大に伴うRORO船の大型化等に対応するため、老朽化した岸壁の増深、泊地の浚渫等を行い、複合一貫輸送ターミナルの整備を行う。 大規模地震時における幹線貨物輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁を整備する。</p> <p><必要性> ・モーダルシフトを含む貨物需要の増加に伴い、千葉港千葉中央地区に就航するRORO航路において船舶が大型化する。 ・現在利用している岸壁は大型化するRORO船の必要水深が確保されていないため、今後のモーダルシフトを含む貨物需要の増加に対応できない。 ・大規模地震時において、既存船型での輸送および陸上輸送が発生し、輸送コストが増大する。</p>																																																																																												
上位計画の位置づけ	<p>・第三次国土形成計画(全国計画)(令和5年7月28日閣議決定) 第2部 第1章 第1節 2 連携中枢都市圏等との連携 第2部 第4章 第1節 3 シームレスな拠点連結型国土の骨格を支える国内幹線交通体系の高質化 第2部 第5章 第4節 2 交通・物流ネットワークの強靱化 第2部 第5章 第5節 4 集約・再編等によるインフラストックの適正化</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) 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2 持続可能なインフラメンテナンス 2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化</p>																																																																																												
事業の多面的な効果	<p>■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。</p>																																																																																												
	<p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・2024年問題やトラックドライバー不足への対応 ・産業の競争力の向上 ・地域の安定・安心の確保 ・環境への負荷軽減 ・首都圏流入車両数の削減 <定量的な効果> ・大型RORO船に対応することにより、輸送コストが削減される。 ・モーダルシフトの推進により、輸送コストが削減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、大規模地震時における大型RORO船による輸送機能が確保される。</p>																																																																																												
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 船舶の大型化による輸送コスト削減便益:71億円(令和8年予測取扱貨物量:シャーシ323千トン/年、完成自動車285千トン/年) モーダルシフトによる輸送コスト削減便益:204億円(令和8年予測取扱貨物量:シャーシ291千トン/年) 大規模地震時の輸送コスト削減便益:2.5億円 残存価値:0.28億円</p>																																																																																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5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>278</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>87</td> <td>EIRR(%)</td> <td>13.8</td> <td>B-C</td> <td>191</td> <td>全体B/C</td> <td>3.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>278</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>52</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>5.4</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>需要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">2.9~3.5</td> <td colspan="2">4.8~5.9</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">3.0~3.4</td> <td colspan="2">4.9~6.0</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">3.2~3.2</td> <td colspan="2">5.4~5.4</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和5年度										B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	87	EIRR(%)	13.8	B-C	191	全体B/C	3.2			B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	52					継続B/C	5.4			(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需要	(-10% ~ +10%)	2.9~3.5		4.8~5.9								建設費	(+10% ~ -10%)	3.0~3.4		4.9~6.0								建設期間	(+10% ~ -10%)	3.2~3.2		5.4~5.4						
基準年度		令和5年度																																																																																											
B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	87	EIRR(%)	13.8	B-C	191	全体B/C	3.2																																																																																				
B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	52					継続B/C	5.4																																																																																				
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																									
需要	(-10% ~ +10%)	2.9~3.5		4.8~5.9																																																																																									
建設費	(+10% ~ -10%)	3.0~3.4		4.9~6.0																																																																																									
建設期間	(+10% ~ -10%)	3.2~3.2		5.4~5.4																																																																																									
社会経済情勢等の変化	<p>・令和3年にRORO船2隻が大型化。 ・内航RORO航路における寄港地の追加による取扱貨物量の増加。 ・モーダルシフトの需要増に対応するため、大型化を予定している船舶のシャーシ積載可能量の増加。</p>																																																																																												
主な事業の進捗状況	<p>総事業費88億円、既投資額36億円 令和5年度末 事業進捗率41.1%</p>																																																																																												
主な事業の進捗の見込み	令和9年度完了予定																																																																																												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト縮減に努める。																																																																																												
対応方針	継続																																																																																												
対応方針理由	<p>十分な投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者、港湾利用者からも早期完了を要望されているため。 <第三者委員会の意見・反映内容> 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(千葉県)の意見> 本事業は、船舶の大型化や貨物取扱量の増加に対して、岸壁やヤードの不足という課題に対応し、地域経済の活性化、地域の産業競争力強化に繋がる重要な取り組みであり、一日も早い事業完成を図られたい。</p>																																																																																												
その他																																																																																													

千葉港千葉中央地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

【位置図】



千葉港



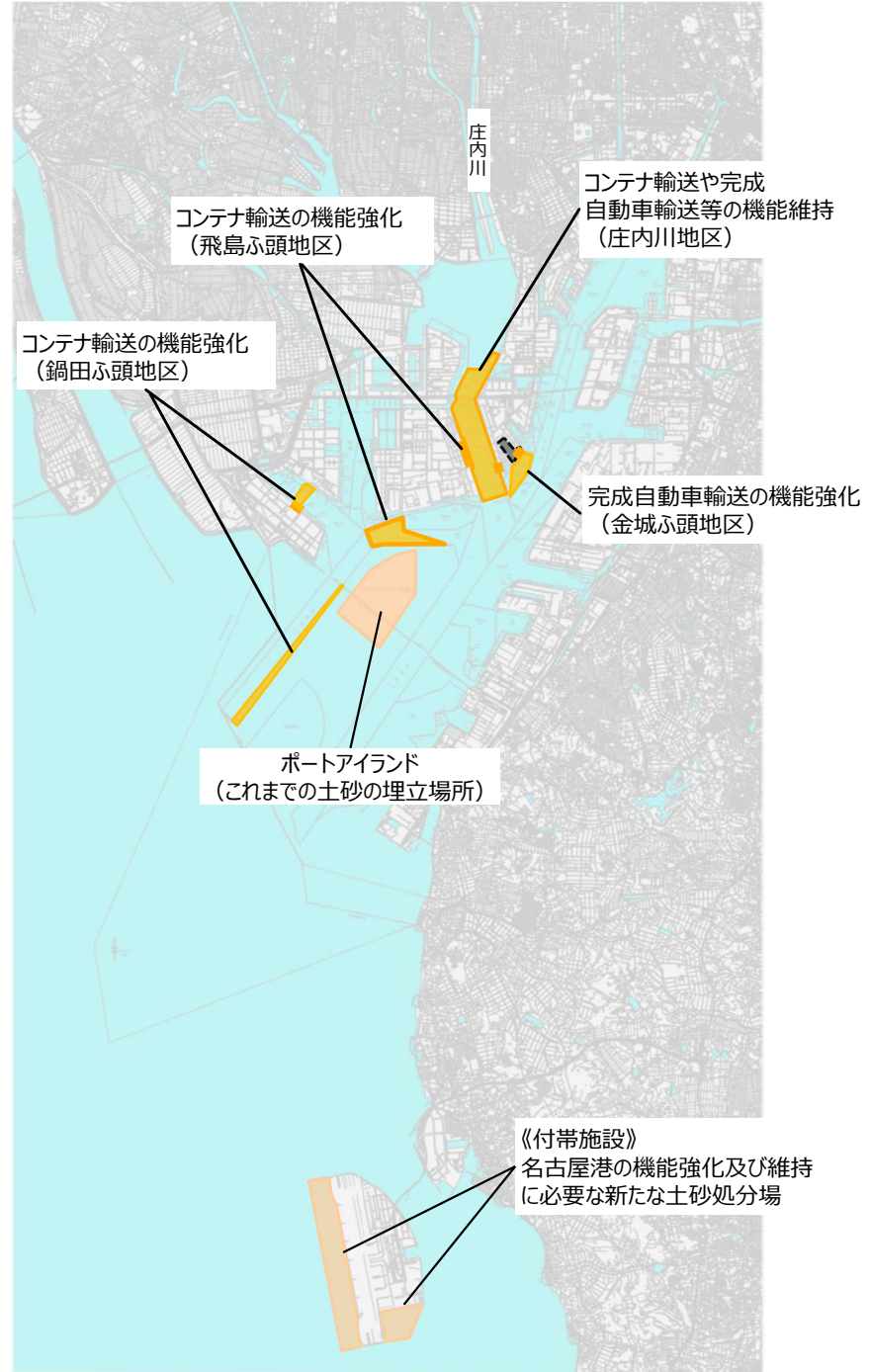
事業名(箇所名)	横浜港 国際海上コンテナターミナル再編整備事業		担当課	港湾局計画課	事業主体	関東地方整備局																																			
実施箇所	神奈川県 横浜市																																								
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																								
主な事業の諸元	<新本牧ふ頭地区> 岸壁(水深18m)、護岸(防波)、防波堤、荷さばき地、道路、荷役施設 <本牧ふ頭地区> (本牧B) 岸壁(水深16m)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、航路(水深16m)、荷さばき地、荷役施設 (本牧D5) 岸壁(水深16m)(改良)、荷さばき地 (本牧D) 岸壁(水深7.5m) (本牧A) 道路																																								
事業期間	事業採択	令和元年度	完了	令和13年度																																					
総事業費(億円)	3,800		残事業費(億円)	2,782																																					
目的・必要性	<目的> コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、横浜港においてコンテナターミナルの再編整備を行う。 <必要性> ①コンテナ船の大型化への対応 ・近年基幹航路のコンテナ船の大型化が進んでおり、現在、MC1/MC2を利用する「2M」アライアンスは、既に岸壁水深18mを必要とする船舶も横浜港に入港させた実績がある。 ・横浜港においては、国、港湾管理者、港湾運営会社が連携して進めてきた基幹航路の誘致の成果として、大型コンテナ船が就航する北米基幹航路や中米航路の増便が実現した。 ・既存航路に投入されている船舶でも大型化が進んでいることから、国際ハブ港としての役割を果たすためには、大型化への適切な対応が必要である。 ②コンテナ取扱量の増加への対応 ・アライアンスの再編に伴う基幹航路と寄港地の絞り込みにより、今後国際トランシップ貨物量は増加が見込まれるが、港湾運営会社・港湾管理者・国の一体となったポートセールスの実施により、直近の横浜港における国際トランシップ貨物取扱量は増加傾向にある。 ・欧州航路の寄港が復活し、さらなる国際トランシップ貨物取扱量の増加が見込まれる。 ・横浜港のコンテナふ頭と道路ネットワークへのアクセス向上に併せて、コンテナターミナル近傍にロジスティクスパークの整備が進み、港内の物流施設が集約しており、流通加工機能を有する物流施設の集積により、一層の取扱貨物の増加が期待される。 ③アライアンス再編への対応 ・海運アライアンスの再編に伴い、アライアンス単位で就航する船舶や航路の最適化が行われ、寄港地の絞り込みおよび拠点港での積み替えが顕著となっている。 ・横浜港のコンテナターミナルは大黒地区・本牧地区・南本牧地区の3地区に分散し、積み替え時の機持ちコストが発生していることから、アライアンス拠点港としての利便性を高める必要がある。 ・将来的には、本牧ふ頭・南本牧ふ頭・新本牧ふ頭にコンテナ機能を集約し、大水深の連続バースの整備やコンテナターミナルの一体化を図り、アライアンス拠点港としての利用を促進する。																																								
上位計画の位置づけ	<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)> ・重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現 1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減 ・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 <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・強化を進める。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・造船業などの海事業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。(第3章5.(3)) <成長戦略フォローアップ(令和3年6月18日閣議決定)> ・「EITを支援するAIターミナル」の実現に向け、港湾において対面や紙面で求めている確認・手続について、非接触で効率的に行えるよう、顔認識技術の導入やコンテナダメージチェックの効率化を進めるとともに、2021年4月に横浜港での本格運用を開始した新・港湾情報システム(CONPASS)の地港への展開を進める。また、民間事業者間の港湾物流手続を電子化するプラットフォームである「サイバーポート」と輸出入・港湾関連情報処理システム(MACCS)との直接連携等を行うことと、港湾行政手続情報や港湾施設情報の電子化を2022年度中に行う。(12(10)iii) ・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(1.1(1))																																								
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、広域・地域連携等の確保・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、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> ・海上コンテナ物流機能の効率化により我が国産業の国際競争力が強化される ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO ₂ 、NO _x 等の排出量が削減される ・世界各地を結ぶ直行便の増加により輸送のリードタイムが短縮するとともに、途中積替港における荷役作業の回避により、荷傷みリスクの低減及び輸送の定時性向上が図られることで、信頼度の高い海上コンテナ輸送網を構築が図られる。 ・京浜港全体で必要とされる施設能力を確保し、各ふ頭の荷積り作業を適正化することにより、コンテナターミナル周辺の渋滞が解消される。 ・IoTや自動化など最先端の技術を活用したコンテナヤードの整備により、労働環境を改善させる。等 <定量的な効果> ・貨物取扱能力の向上により代替港を利用することによる輸送コストが削減される。 ・大型コンテナ船に対応することにより、輸送コストが削減される。 ・受入環境を向上させることにより、大型船舶が寄港するための運航コストの削減を図る。 ・耐震強化岸壁の整備により、震災時におけるコンテナ輸送機能が確保される。 ・国際フェイダー船専用バースの整備により国際フェイダー船の滞船コストが削減される。 ・アライアンス単位で利用コンテナターミナルが集約されることにより、ガントリークレーンや隣接するバースの相互融通が図られ利便性が向上するとともに、埠頭間ドレージの費用が低減される。等 ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 貨物取扱能力の向上による輸送コスト削減便益:8,240億円(令和14年予測取扱貨物量:1,252千TEU/年) 船舶の大型化による輸送コスト削減便益:46億円(令和14年予測取扱貨物量:86千TEU/年) 滞船コスト削減等便益:36億円(令和3年滞船実績対象貨物量:10千TEU/年) 大規模地震時輸送コスト削減便益:210億円 残存価値:106億円 基準年度 令和5年度 <table border="1"> <tr> <td>B.総便益(億円)</td> <td>8,639</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>5,857</td> <td>3,333</td> <td>EIRR(%)</td> <td>8.7</td> <td>B-C</td> <td>5,305</td> <td>全体B/C</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>B.総便益(億円)</td> <td>8,639</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>6,354</td> <td>2,308</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.7</td> </tr> </table> (感度分析) <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>2.3~2.9</td> <td>3.4~4.1</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.4~2.9</td> <td>3.4~4.2</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.5~2.7</td> <td>3.7~3.8</td> </tr> </table>							B.総便益(億円)	8,639	C.総費用(億円)	5,857	3,333	EIRR(%)	8.7	B-C	5,305	全体B/C	2.6	B.総便益(億円)	8,639	C.総費用(億円)	6,354	2,308					継続B/C	3.7		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	2.3~2.9	3.4~4.1	建設費 (+10% ~ -10%)	2.4~2.9	3.4~4.2	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.5~2.7	3.7~3.8
B.総便益(億円)	8,639	C.総費用(億円)	5,857	3,333	EIRR(%)	8.7	B-C	5,305	全体B/C	2.6																															
B.総便益(億円)	8,639	C.総費用(億円)	6,354	2,308					継続B/C	3.7																															
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																							
需要 (-10% ~ +10%)	2.3~2.9	3.4~4.1																																							
建設費 (+10% ~ -10%)	2.4~2.9	3.4~4.2																																							
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.5~2.7	3.7~3.8																																							
社会経済情勢等の変化	・令和3年 道路(A突堤)が供用開始 ・令和4年 岸壁BC(-16m)(耐震)のうち既存390m+新規80mの計470mが供用開始																																								
主な事業の進捗状況	総事業費3,800億円、既投資額1,018億円 令和5年度末現在 事業進捗率27%																																								
主な事業の進捗の見込み	令和13年度完了予定																																								
コスト削減や代替案等の可能性	道路整備の掘削の際に発生した資材を路床等の整備に有効活用した。																																								
対応方針	継続																																								
対応方針理由	十分な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を要望されているため。																																								
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 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(横浜市)の意見> 国際コンテナ戦略港湾として、世界的に急速に進化するコンテナ船の超大型化に対応し、基幹航路の維持・拡大を図るためには本事業の推進が不可欠である。コンテナ取扱機能の強化に伴う国際競争力の確保に向け、協力で事業を推進していただきますようお願いする。																																								

横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業



事業名	名古屋港 ふ頭再編整備事業	担当課	港務局計画課	事業主体	中部地方整備局
実施箇所	愛知県名古屋市、南海市、弥富市、海部飛鳥村	担当課長名	森橋 真		
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が生じた事業				
主な事業の概要	① 鍋田ふ頭地区 岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、西航路(水深14m)(拡幅)、道路(改良)、ふ頭用地 ② 高島ふ頭地区 岸壁(水深15m)(改良)、泊地(水深15m)、航路・泊地(水深15m)、中航路(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地、荷役機械 ③ 金輪ふ頭地区 岸壁(水深12m)(改良)、泊地(水深12m)、岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地 ④ 庄内川地区 航路・泊地				
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	令和6年度	
総事業費(億円)	4,324		事業費(億円)	2,786	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> 名古屋港は、中国圏とのびり産業を支える国際港湾であり、背後圏に立地する製造業等の国際物流拠点として、欧州・北米の基幹航路や中国を中心とする近海航路、東南アジア航路の多くの国際コンテナ定期航路が開航されている。また、国内完成自動車輸出台数の2割を取扱う名古屋港では、世界各方面への航路ネットワークが形成されており、新車・中古車のほか、第3国間輸送における積替え拠点としての機能を果たしている。 ・名古屋港の外資コンテナ貨物取扱量、完成自動車取扱量は、リーマンショックやコロナ禍の影響による一時的な減少があるものの、長期的には増加基調にある。また、近年コンテナ船や自動車運搬船の大型化が進んでいる。このため、取扱貨物量の増加及び進展する船舶の大型化に対応したターミナルの整備や水域施設の整備が喫緊の課題である。 ・名古屋港の位置する地域では、東南海地震の発生が予測されている。震災被害によって港湾機能が損なわれると、物流障害により背後圏においては我が国の社会経済に大きな影響を与える恐れがある。 ・名古屋港へ入る庄内川(一級河川)からは、年間約40万tの土砂が流し、岸壁前面の航路・泊地が埋没傾向にあることから、物流機能を維持するための適切な水深確保が課題となっている。一方で、港内から発生する浚渫土の処分場であるポートアイランドにおいては、2020年代半ばには変入限界に達する見込みとなったため、公有地確保による新たな土砂処分場の確保が必要である。				
	<達成すべき目標> ① 鍋田ふ頭地区 近海航路のコンテナ貨物量の増大に対応するため、新たにコンテナターミナルを整備する。さらには鍋田ふ頭への進入道路の整備及び西航路の拡幅によって輸送の効率化を図る。 ② 高島ふ頭地区 中距離に年々進む自動車部品・産業機械等の東南アジア向けコンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増設改良を行う。 ③ 金輪ふ頭地区 我が国の基幹産業である自動車関連産業の国際競争力を維持・強化することを目的として、非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応を図るため、施設利用の再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルの整備を行う。 ④ 庄内川地区 コンテナや完成自動車輸送の拠点である名古屋港における大型船対応を進め、国際競争力を強化するため、庄内川関連の航路・泊地の整備を適切に行う。				
上位計画の位置づけ	■ 国土形成計画(令和5年7月28日閣議決定) 第1部 第4章 第1節 ①(1)経済活動を支え、生産性を高める(交通インフラ) 第1部 第4章 第1節 ②(1)国土基盤の高質化に向けた戦略的マネジメントの徹底(リダンダンシー確保を含めたネットワーク強化) 第1部 第4章 第1節 ③(3)戦略的シナジーによる国土基盤の持続的な機能発揮(集約・再編等によるストックの適正化) 第2部 第4章 第1節 ①(1)国土基盤の高質化による国土基盤の持続的な機能発揮(集約・再編等によるストックの適正化) 第2部 第4章 第1節 ③(3)シームレスな拠点連絡型国土の骨格を支える国内幹線交通体系の高質化(海上輸送ネットワークの高質化) 第2部 第5章 第4節 ②(2)交通・物流ネットワークの強靭化 ■ 第3次社会資本整備総合計画(令和5年9月23日閣議決定) 第3章 第2節 1. 重点目標1: 防災・減災が主流となる社会の実現【1-2: 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減】 第3章 第2節 1. 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】 第3章 第2節 2. 重点目標2: 防災・減災が主流となる社会の実現【2-1: 高効率・高品質によるインフラストックの適正化】 第3章 第2節 4. 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靭化・最適化】 ■ 経済財政運営と改革の基本方針 2023(令和5年6月10日閣議決定) 第2章 国土・社会資本の整備 第3章 我が国を取り巻く環境変化への対応 2. 防災・減災、国土強靭化、東日本大震災等からの復旧 ■ 港湾の確保、利用及び保全並びに国際競争力の向上に関する基本方針(令和5年3月30日告示) 1. 港の配役、機能及び能力に関する基本方針 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1) 我が国の産業と国土の発展を支える海上輸送の確保と物流空間の形成 (2) 我が国及び地域の基幹産業、地産地消を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 (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 (4) 災害時や非常時の安全・耐震性等を確保し、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 2 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保 ■ 名古屋港港湾計画(平成27年12月改訂)				
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・臨海、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 ■ 定量的・定量的な効果 <定性的な効果> ・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx等の排出量の削減 ・物流機能の効率化・高度化、地域の基幹産業の国際競争力の強化 ・企業への進出等による雇創出、新技術の活用 ・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下の回避 等 <定量的な効果> 当該事業を実施することにより、 ・岸壁を増強することで、名古屋港の水深不足が解消される。そのため、喫水調整が解消され、輸送コストが削減される。 ・新たにコンテナターミナルを整備することで、名古屋港で新たなコンテナ貨物を取り扱うことが可能となる。そのため、陸上輸送距離を短縮することができ、輸送コストが削減される。 ・適切な水深が行われることで、非効率な輸送が解消される。そのため、喫水調整や埠頭利用を行うことが解消され、輸送コストが削減される。 ・西航路を400mへ拡張することで、全長200mまでの船舶は自由に航行することができるようになる。そのため、航行管制を要しない範囲で大型船の増加が見込まれ、海上輸送コストが削減される。 ・鍋田ふ頭の港湾・道路の4車線化により、周辺道路の交通渋滞が緩和される。そのため、走行時間が削減されるとともに更なる交通量の増加にも対応可能となる。 ・中航路及び航路・泊地を14mへ増深することで、船舶航行における水深不足が解消される。それにより、喫水調整や埠頭等が解消され、輸送コストが削減される。 ・新たに耐震強化岸壁を整備することで、震災後も名古屋港でコンテナ貨物、完成自動車、緊急物資を取り扱うことが可能となる。そのため、陸上輸送距離を短縮することができ、輸送コストが削減される。 ・新たに耐震強化岸壁を整備することで、震災時の施設被害が回避される。そのため、施設復旧コストが削減される。				
	■ 定量的効果のうち投資効率性 ○ 便益の主な根拠 ・大型船舶利用による輸送コスト削減便益: 2,089億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ実入り): 182万TEU) (令和11年予測取扱貨物量(完成自動車): 36万台/年) ・代替埠頭利用による輸送コスト削減便益: 4,011億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ実入り): 182万TEU) (令和11年予測取扱貨物量(完成自動車): 20万台/年) ・航路拡幅による輸送効率化便益: 39億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ実入り): 182万TEU) ・港湾道路整備による輸送コスト削減便益: 34億円 (令和12年埠田進入運送交通量: 11,200台/日) ・モーターボート集約による輸送効率化便益: 34億円 (令和11年集約台数削減率(完成自動車): 4.0万台) (令和11年モーターボート削減数: 21箇所) ・航路増深による輸送コスト削減便益: 68億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ実入り): 20万台) ・大規模地震時における幹線貨物の輸送コスト削減便益: 1,044億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ実入り): 81万台) (令和11年予測取扱貨物量(完成自動車): 22万台) ・震災時の施設被害回避便益: 37億円 ・施設の新設費用: 22億円				
	基準年度	令和5年度			
	B投資費(億円)	7,500	C総費用(億円)	4,612	EIRR (%)
	B収益(億円)	3,825	C総費用(億円)	2,342	4.6%
				B-C	2,891
				全体B/C	1.6
				継続B/C	1.6
	(感度分析)	事業全体のB/C		残事業のB/C	
	費 差 (-10% ~ +10%)	1.5	~ 1.8	1.5	~ 1.8
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.5	~ 1.7	1.5	~ 1.8
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.7	~ 1.6	1.6	~ 1.6
社会経済情勢等の変化	水域施設の改良(中航路の増深改良)に伴い、事業計画(事業費)に変更が生じた。				
主な事業の進捗状況	総事業費4,324億円、既投資額1,538億円 令和5年度現在 事業進捗率36%				
主な事業の進捗の見込み	令和6年度整備完了予定				
コスト削減の可能性	■ コスト削減の可能性 引き続き、コスト削減を念頭に置き、適正工法の選定、ライフサイクルコスト(LCC)低減となるよう努める。 ■ 代替案立案等の可能性 ① 鍋田ふ頭地区 西航路の航行管制を緩和し、輸送効率化を図るためには、西航路の拡幅(増深)以外の代替案はない。 ② 高島ふ頭地区 大型化するコンテナ船への対応により、国際競争力の維持・強化を図るためには、岸壁・水域施設等の整備以外の代替案はない。 ③ 金輪ふ頭地区 大型化する自動車運搬船への対応やモーターボートの集約により、国際競争力の維持・強化を図るためには、岸壁・水域施設等の整備以外の代替案はない。 ④ 庄内川地区 庄内川からの流下土砂による埋没への対応により、物流機能の維持を図るためには、航路・泊地(増深)以外の代替案はない。				
対応方針	継続				
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。				
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続することによる事業者の判断は、妥当である。 <港湾管理者(名古屋港管理組合)の意見> 名古屋港の再編整備事業は、名古屋港の発展のため重要な事業であり、事業継続が妥当と考えている。 なお、今後の事業の実施にあたっては、本組合との十分な調整を図るとともに、関係者との十分な協議の上、事業を適正に推進していただきたい。				

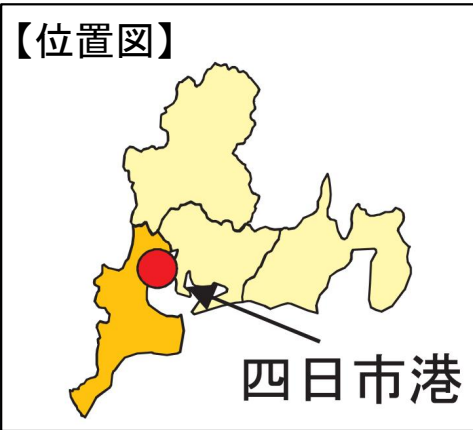
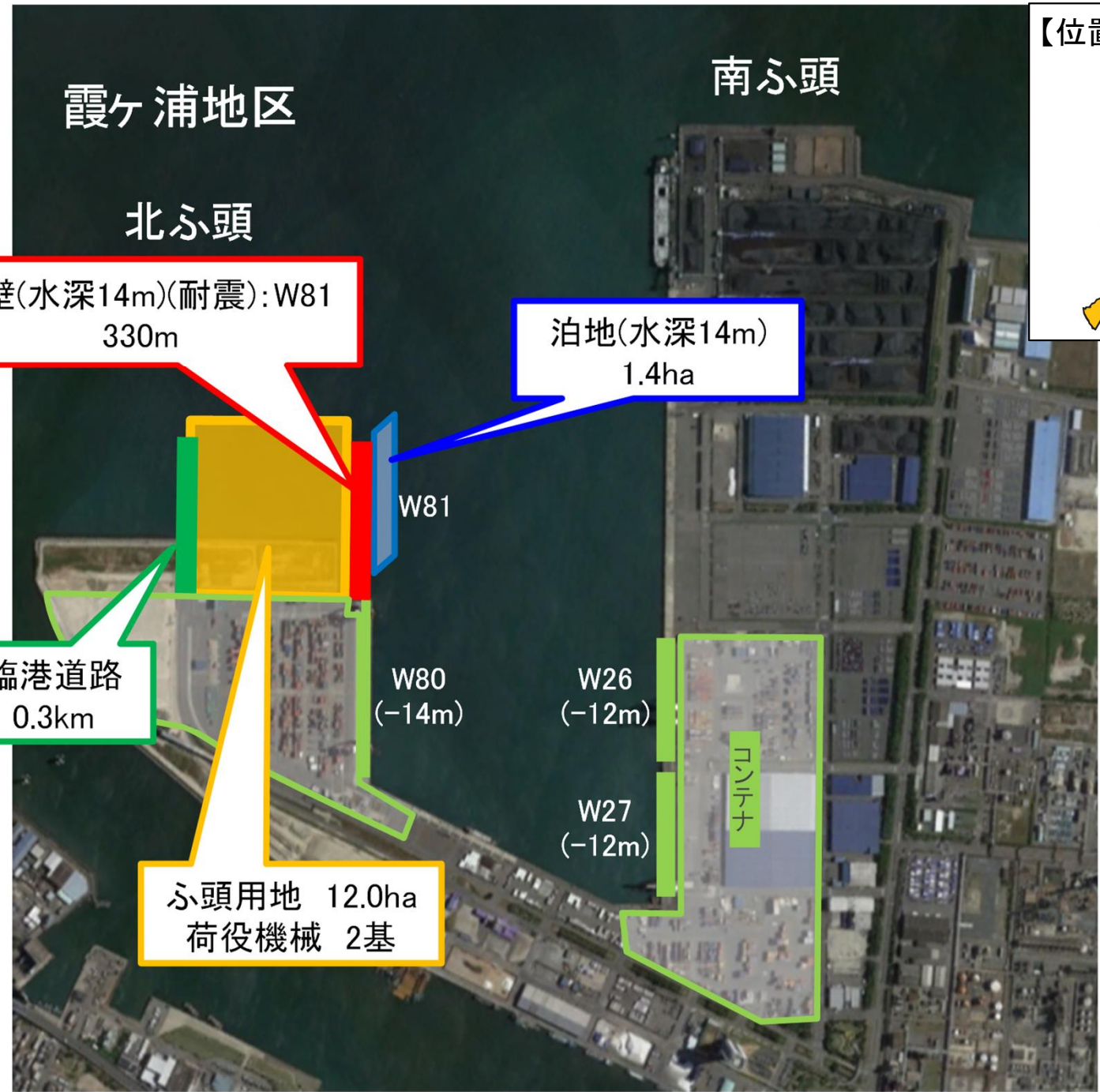
名古屋港 ふ頭再編整備事業



事業名	四日市港霞ヶ浦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 森橋 真	事業主体	中部地方整備局																																													
実施箇所	三重県四日市市																																																	
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)(耐震)、泊地(水深14m)、臨港道路、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12年度																																														
総事業費(億円)	583	残事業費(億円)		395																																														
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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率が増加している。 ・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><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 																																																	
上位計画の位置づけ	<p>■国土形成計画(令和5年7月28日閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1部 第4章 第1節 1.(3)経済活動を下支えし、生産性を高める(交通インフラ) ・第1部 第4章 第1節 2.(1)国土基盤の高質化に向けた戦略的マネジメントの徹底(リダンダンシー確保を含めたネットワーク強化) ・第3章 第2節 2.(3)戦略的メンテナンスによる国土基盤の持続的な機能発揮(集約・再編等によるストックの適正化) ・第2部 第4章 第1節 1.国際交通拠点の競争力強化(国際的な物流拠点の形成に向けた取組) ・第2部 第4章 第1節 3.シームレスな拠点連結型国土の骨格を支える国内幹線交通体系の高質化(海上輸送ネットワークの高質化) ・第2部 第5章 第4節 2.交通・物流ネットワークの強靱化 <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> <ul style="list-style-type: none"> ・第3章 第2節 1. 重点目標1:防災・減災が主流となる社会の実現【1-2: 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減】 ・第3章 第2節 1. 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】 ・第3章 第2節 2. 重点目標2:持続可能なインフラメンテナンス【2-3: 集約・再編等によるインフラストックの適正化】 ・第3章 第2節 4. 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>■経済財政運営と改革の基本方針 2023(令和5年6月16日閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第2章 新しい資本主義の加速 5. 地域・中小企業の活性化 ・第3章 我が国を取り巻く環境変化への対応 2. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興 <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5年3月30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災害等から国民の生命・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船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>■四日市港港湾計画(平成23年4月改訂)</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"> ・自動車関連企業等における国際競争力向上 ・地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資 ・ターミナルの更なる効率化 ・被災時における社会・経済活動の維持 ・排出ガスの減少(カーボンニュートラルの推進) <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・近傍の四日市港が利用できることにより、輸送距離が短縮され、コンテナ貨物の陸上輸送コストが削減される。 ・近傍の四日市港が利用できることにより、輸送距離が短縮され、完成自動車(輸出、移入)の陸上輸送コストが削減される。 ・被災時において耐震強化岸壁が利用できることにより、近傍の四日市港からの海上輸送が可能となり、輸送距離が短縮され、コンテナ貨物の輸送コストの増大が回避される。 <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>コンテナ貨物の輸送コストの削減:477億円(令和13年予測コンテナ取扱貨物量:約10.7万TEU/年)</p> <p>完成自動車の輸送コストの削減:221億円(令和13年予測完成自動車取扱台数:約6.5万台/年)</p> <p>被災時における輸送コスト削減:215億円(令和13年予測コンテナ取扱貨物量:約24.9万TEU/年)</p> <p>施設の残存価値:2.2億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和5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>915</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>526</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.8</td> <td>B-C</td> <td>390</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.7</td> </tr> <tr> <td>B.総便益(億円)</td> <td>915</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>345</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">2.7</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>1.6~1.9</td> <td>2.4~2.9</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.6~1.9</td> <td>2.4~2.9</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.7~1.8</td> <td>2.6~2.8</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度	令和5年度										B.総便益(億円)	915	C.総費用(億円)	526	EIRR(%)	6.8	B-C	390	全体B/C	1.7		B.総便益(億円)	915	C.総費用(億円)	345					継続B/C	2.7			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	1.6~1.9	2.4~2.9	建設費(+10%~-10%)	1.6~1.9	2.4~2.9	建設期間(+10%~-10%)	1.7~1.8	2.6~2.8
基準年度	令和5年度																																																	
B.総便益(億円)	915	C.総費用(億円)	526	EIRR(%)	6.8	B-C	390	全体B/C	1.7																																									
B.総便益(億円)	915	C.総費用(億円)	345					継続B/C	2.7																																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																
需要(-10%~+10%)	1.6~1.9	2.4~2.9																																																
建設費(+10%~-10%)	1.6~1.9	2.4~2.9																																																
建設期間(+10%~-10%)	1.7~1.8	2.6~2.8																																																
社会経済情勢等の変化	事業計画の見直しに伴い、事業計画(事業費の増加)に変更が生じた。																																																	
主な事業の進捗状況	総事業費583億円、既投資額188億円 令和5年度現在 事業進捗率32%																																																	
主な事業の進捗の見込み	令和12年度完了予定																																																	
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>■コスト削減の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、コスト削減を念頭に置き、ライフサイクルコスト(LCC)低減となるよう努める。 ・具体的には、岸壁土工のケーソン中詰材についても、他事業で発生した砂を活用する等、更なるコスト削減を図っていく方針である。 <p>■代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型化するコンテナ船及び増加するコンテナ貨物への対応により、国際競争力の維持・強化を図るためには、新たな岸壁・水域施設等の整備がより合理的で妥当性が高い。 ・また、四日市港におけるターミナルの更なる効率化を図るためには、霞ヶ浦北ふ頭地区に新たなふ頭用地を造成し、ふ頭再編による機能の集約等を目指すべきであり、本事業が最適である。 																																																	
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、判断でき、荷主や港湾管理者、港湾関係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"> ・対応方針(原案)である事業継続については、了承。 <p><港湾管理者(四日市港管理組合)の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、東南アジア航路等のコンテナ船の大型化に対応するとともに、コンテナ機能の集約化や、大規模地震発生時の海上輸送を可能にするものであります。 ・今後も四日市港が、背後圏産業の競争力強化を支え、地域の暮らしを守るためには、必要不可欠な事業であり、早期の完成が望まれます。 ・事業費増額、事業期間延伸は、昨今の物価高騰等を踏まえれば、やむなしと考えますが、引き続き事業期間の圧縮に努め、早期完成と令和8年度における先行的な効果発現をお願いいたします。 																																																	

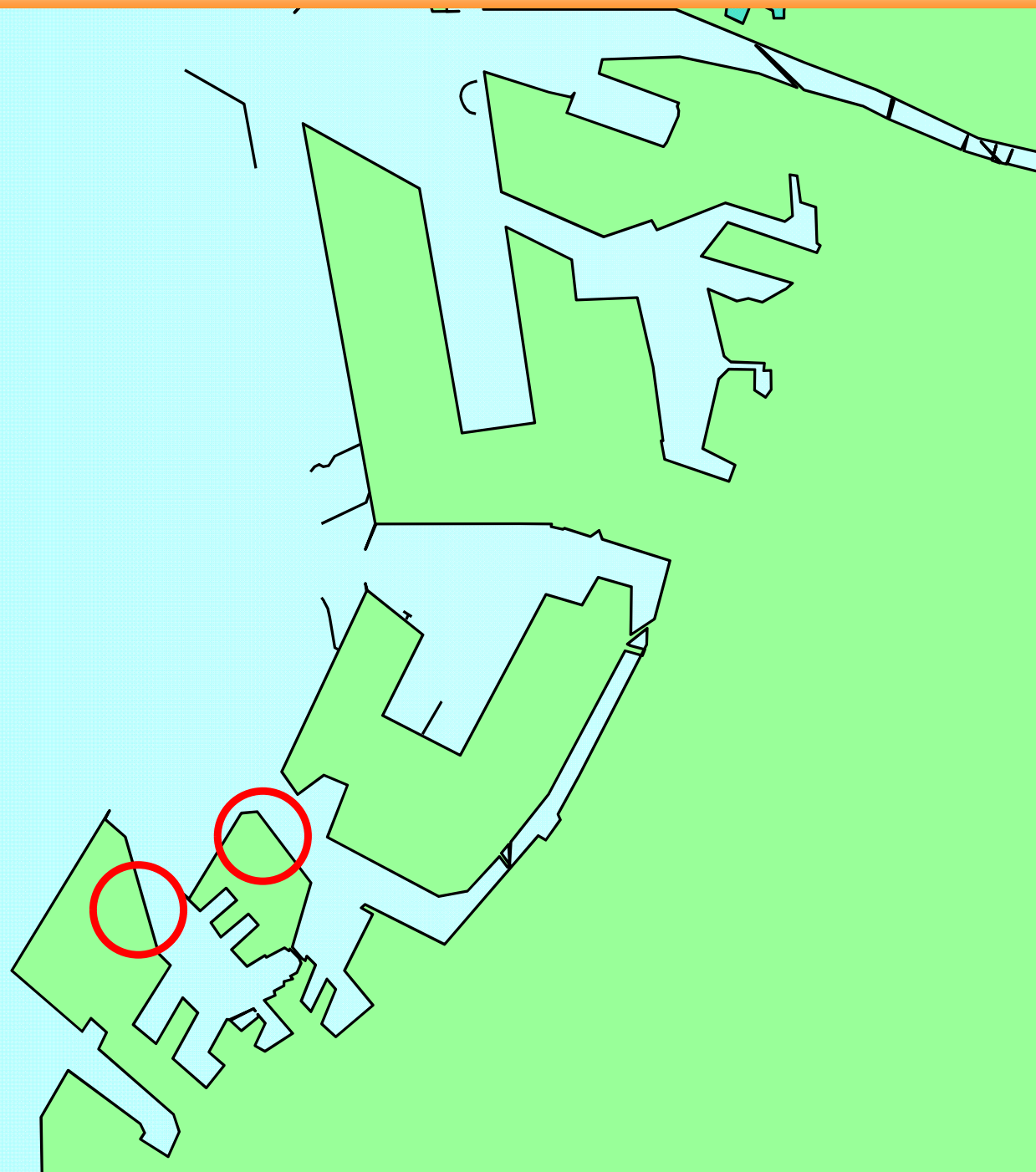
四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業 位置図

四日市港



事業名	堺泉北港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 森橋 真	事業主体	近畿地方整備局																																																
実施箇所	大阪府高石市																																																				
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)(耐震)、航路・泊地(水深14m)、岸壁(水深12m)、ふ頭用地 等																																																				
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	令和9年度																																																	
総事業費(億円)	307	残事業費(億円)		90																																																	
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・西日本エリアにおける中古車・外資コンテナ貨物の需要増加への対応が求められている。 ・貨物の集約・再編により、非効率な輸送体系の解消を図る必要がある。 ・大規模地震時において、海上からの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"> ・西日本エリアにおける中古車の需要増加に対応することによる物流の効率化。 ・貨物の集約・再編により、輸送の効率化。 ・大規模地震発生時に幹線貨物輸送拠点としての物流機能を発揮し、社会経済活動を維持。 																																																				
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> <ul style="list-style-type: none"> ・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 海上貨物輸送コスト低減効果 <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2024年度から時間外労働の上限規制が運転手に適用され物流への影響が懸念される「物流2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、「物流革新に向けた政策パッケージ」139に基づき、道路・港湾・貨物鉄道・倉庫等の物流拠点・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化、モーターシフトなど物流GX、物流DX・標準化等による「物流の効率化」、荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減に向けた規制措置の導入、トラック法に基づく荷主等への要請・勧告制度の実効性向上144等による「商慣行の見直し」、再配達削減を含む荷主や消費者の「行動変容を促す仕組みの導入」等の抜本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。このため、次期通常国会での法制化も含め、荷主への規制措置など中長期的に継続して取り組むための枠組みを整備する。(第2章5.(物流の革新)) ・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5年3月30日告示)> ・将来においても安定的に国内物流を支えるため、航路網の状況、海上輸送需要、幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続、トラックドライバーの労働環境の改善等を考慮し、国内複合一貫輸送網の拠点となる港湾において、内航フェリー・RORO船の利用環境を向上させるとともに、災害時等の緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を活用(Ⅱ 1(1)③) ・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。(Ⅱ 1(1)④) ・多様な速度帯による重層的な航路サービスの提供に向け、近距離の多頻度・高速の航路網の戦略的強化を図るため、アジア向けのコンテナ貨物等を扱う国内主要港において、貨物輸送需要を踏まえつつ、コンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路等に対応した港湾機能を強化する(Ⅱ 1(1)①) ・国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> ・気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。(第3章2(8)⑫) 																																																				
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> <ol style="list-style-type: none"> ①トラックドライバー不足等への対応 ②荷役作業等の効率化 ③国際競争力の強化 ④震災時における社会・経済活動の維持 ⑤脱炭素化に配慮した港湾物流の高度化(CO2:529t-C/年、NOx:9t/年) <p><定量的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> ①輸送コストの削減(令和10年予測取扱貨物量:中古自動車約60千台/年、外資コンテナ貨物約25千TEU/年、シャーシ貨物約122千台/年、横持ち貨物約4千台) ②大規模地震発生時の輸送コストの増大回避(令和10年予測取扱貨物量:外資コンテナ貨物約100千TEU/年、中古自動車約39千台/年) ③残存価値の発現(供用期間終了後も残る施設の価値を計上:ふ頭用地、航路、泊地) <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(中古自動車):485億円(令和10年予測取扱貨物量:中古自動車約60千台/年) ・輸送コストの削減(外資コンテナ貨物):15億円(令和10年予測取扱貨物量:外資コンテナ貨物約25千TEU/年) ・輸送コストの削減(RORO貨物):92億円(令和10年予測取扱貨物量:シャーシ貨物約122千台/年) ・輸送コストの削減(横持ち貨物):15億円(令和10年予測取扱貨物量:横持ち貨物約3.7千台/年) ・大規模地震発生時の輸送コストの増大回避:64億円(令和10年予測取扱貨物量:外資コンテナ貨物約100千TEU/年、中古自動車約39千台/年) ・残存価値:26億円 <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">令和5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>697</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>599</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.6</td> <td>B-C</td> <td>98</td> <td>全体B/C</td> <td></td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>159</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>77</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td></td> <td>2.1</td> <td></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>1.1~1.2</td> <td>1.9~2.3</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.9~2.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>2.1~2.1</td> </tr> </table>					基準年度		令和5年度										B:総便益(億円)	697	C:総費用(億円)	599	EIRR(%)	4.6	B-C	98	全体B/C		1.2		B:総便益(億円)	159	C:総費用(億円)	77					継続B/C		2.1			事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	1.9~2.3	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.9~2.3	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	2.1~2.1
基準年度		令和5年度																																																			
B:総便益(億円)	697	C:総費用(億円)	599	EIRR(%)	4.6	B-C	98	全体B/C		1.2																																											
B:総便益(億円)	159	C:総費用(億円)	77					継続B/C		2.1																																											
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																			
需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	1.9~2.3																																																			
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.9~2.3																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	2.1~2.1																																																			
社会経済情勢等の変化	<p>・輸出中古車の取扱量は、新型コロナウイルスの影響により、令和2(2020)年には大きく落ち込んだものの、令和3年にはコロナ前の水準まで順調に回復してきている。</p> <p>・外資コンテナの取扱量は、東南アジア航路が就航した平成30(2018)年以降高い水準で推移している。</p> <p>・トラックドライバーの高齢化が進んでおり、労働時間も全産業に比べ長く、担い手が不足している状況。労働基準法及び改善基準告示の改正により、2024年4月からトラックドライバーには、年960時間の時間外労働の上限規制及び年3,300時間の拘束時間の上限規制が適用されるため、更なる労働力不足が懸念される。</p>																																																				
主な事業の進捗状況	総事業費307億円、既投資額217億円 令和5年度末 事業進捗率71%																																																				
主な事業の進捗の見込み	令和9年度完了予定																																																				
コスト削減や代替案立案等の可能性	鋼管杭打設時に撤去した基礎捨石等の材料を岸壁築造時に再利用し、建設副産物の発生量を抑制するとともに工事コストの削減を図った。防波堤を撤去した際に発生する資材を再利用することで、工事コストの削減に取り組む。																																																				
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> <p>おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>堺泉北港において国内有数の中古車輸出拠点としての機能向上に寄与するなど重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。</p>																																																				

堺泉北港 国際物流ターミナル整備事業



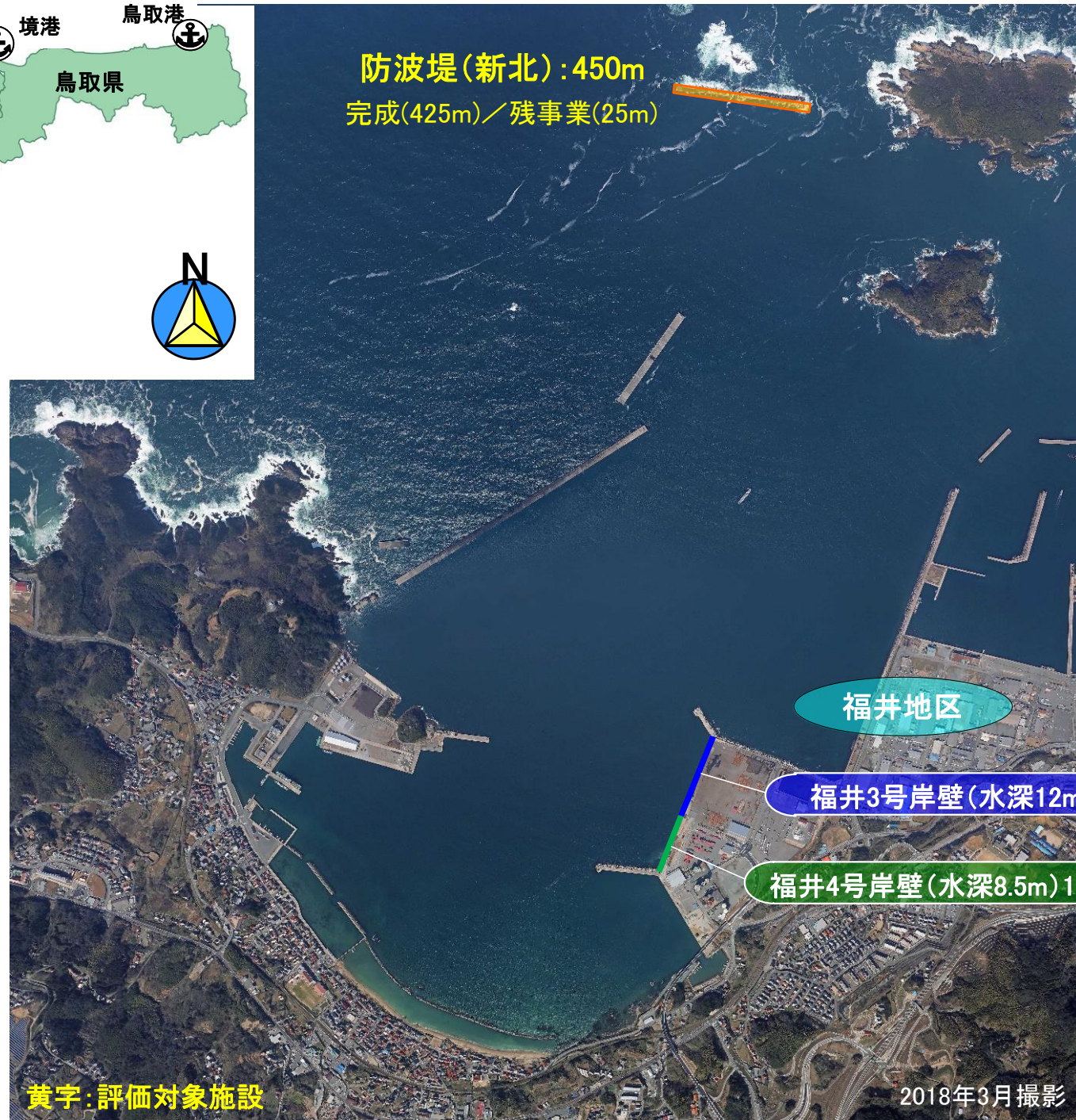
事業名 (箇所名)	鳥取港千代地区防波堤整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真		事業 主体	中国地方整備局																																								
実施箇所	鳥取県鳥取市																																														
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施が生じた事業																																														
主な事業の諸元	防波堤(第1)、(第2)、(第3)、(第5)、岸壁(-10m)、(-7.5m)、(-5.0m)、(-4.5m)、泊地(-10m)、(-7.5m)、臨港道路、埠頭用地、上屋、荷役機械																																														
事業期間	事業採択	昭和52年度	完了	令和12年度																																											
総事業費(億円)	455		残事業費(億円)		50																																										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。 本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 漂砂により主要航路の埋塞が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備し、所要の港内静穏度を確保するとともに、漂砂を抑制することで、避泊水域の確保および輸送の効率化、航路埋塞の抑制を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保 ③航路埋塞の抑制</p> <p><政策体系上の位置付け></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。 																																														
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第5次)(R3.5) 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(道路・鉄道・航空・海運等の交通ネットワーク整備) 国土形成計画(全国計画)(第3次)(R5.7) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 シームレスな総合交通体系の高質化 1.国際交通拠点の競争力強化 																																														
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"> 安定的な物流の確保 港内施設等の防護 環境への負荷軽減 <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:75万トン/年) 海難事故等による損失の回避 維持浚渫の低減 																																														
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コスト削減便益:1,183億円(令和9年予測取扱貨物量:75万トン/年) 海難事故等による損失の回避:918億円 維持浚渫の低減:43億円 残存価値:12億円</p>																																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>2,157</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,848</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.7</td> <td>B-C</td> <td>309</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>68</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>54</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.3</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>											基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	2,157	C:総費用(億円)	1,848	EIRR(%)	5.7	B-C	309	全体B/C	1.2			B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	54					継続B/C	1.3		
	基準年度		令和2年度																																												
B:総便益(億円)	2,157	C:総費用(億円)	1,848	EIRR(%)	5.7	B-C	309	全体B/C	1.2																																						
B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	54					継続B/C	1.3																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">(感度分析)</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.1~1.2</td> <td>1.1~1.2</td> <td>1.1~1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.2~1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.2~1.3</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>											(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C		需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	1.1~1.2	1.1~1.4			建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.2	1.2~1.4			建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.2	1.2~1.3															
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																											
需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	1.1~1.2	1.1~1.4																																												
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.2	1.2~1.4																																												
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.2	1.2~1.3																																												
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成29年1月、鳥取港背後企業がバイオマス発電設備を稼働開始し、燃料であるPKS(ヤシ殻)の取扱開始。 令和2年11月、港湾計画改訂。 令和3年10月、内航コンテナ船の試験寄港。 																																														
主な事業の進捗状況	総事業費455億円、既投資額405億円 令和5年度末 事業進捗率89%																																														
主な事業の進捗の見込み	令和12年度整備完了予定																																														
コスト縮減や代替案立案等の可能性	施工時における堤体の安定上有効な上部斜面堤の採用により堤体幅が縮小したこと及びケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用することで、コスト縮減を図る。																																														
対応方針	継続																																														
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。																																														
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>鳥取港は、県東部経済圏の物流拠点として発展してきておりますが、航路埋塞の発生や港内静穏度が確保されておらず、さらなる機能強化が必要です。ついては、抜本的対策である主要航路の切替えに係る整備の早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。あわせて、事業の執行に際しては、できる限り経費の縮減を図られるようお願いいたします。</p>																																														

鳥取港 千代地区 防波堤整備事業



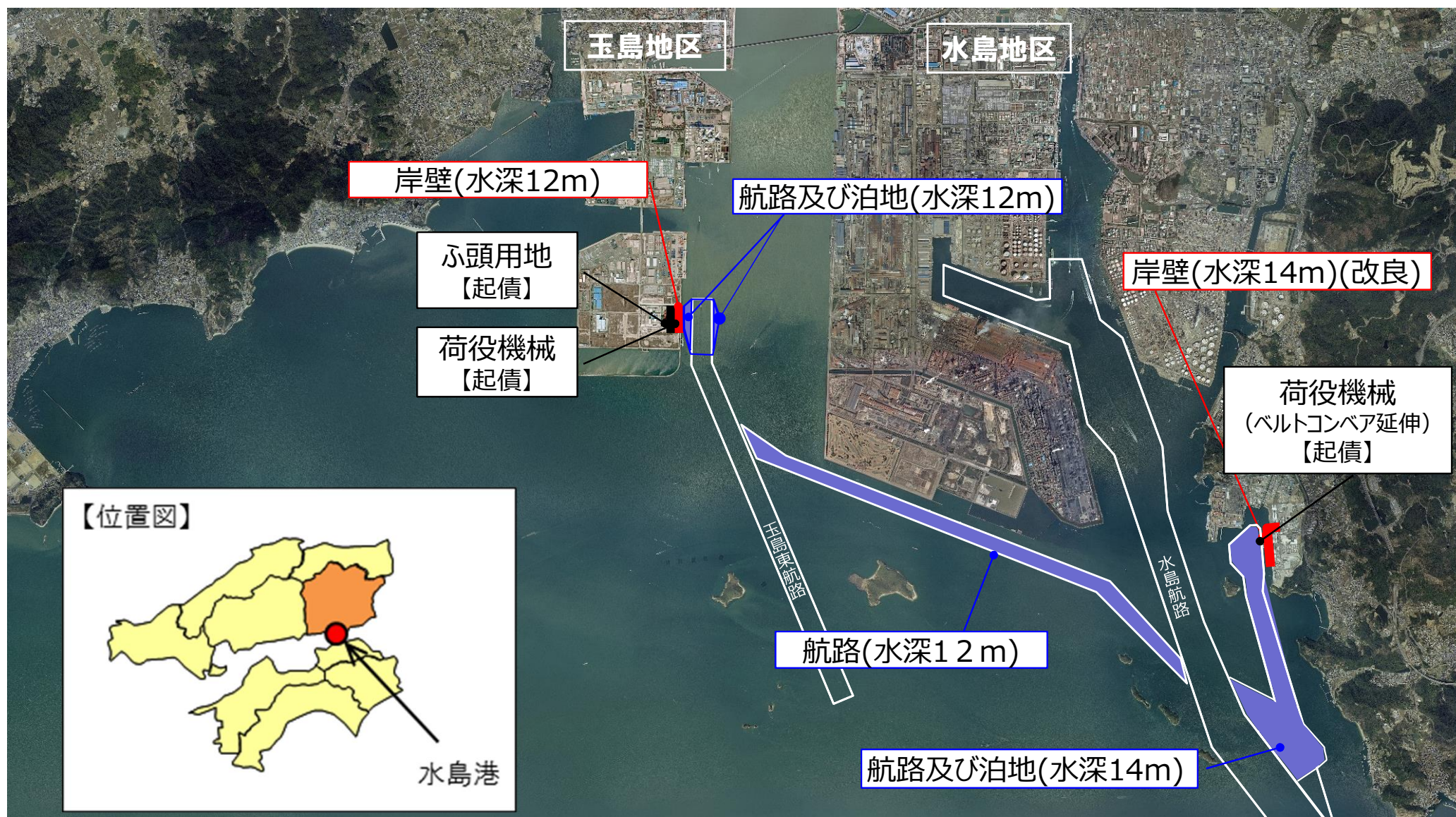
事業名 (箇所名)	浜田港福井地区防波堤整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真		事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	島根県浜田市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の諸元	防波堤(新北)										
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	令和8年度							
総事業費(億円)	192		残事業費(億円)		12						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。 本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、所要の港内静穏度を確保することで、避泊水域の確保とともに輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保</p>										
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第5次)(R3.5) 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(道路・鉄道・航空・海運等の交通ネットワーク整備) 国土形成計画(全国計画)(第3次)(R5.7) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 シームレスな総合交通体系の高質化 1.国際交通拠点の競争力強化 										
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"> 沿道騒音の軽減 安定的な物流の確保 環境への負荷軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(令和7年予測取扱貨物量:27万トン/年) 海難事故等による損失の回避 										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コスト削減便益:26億円(令和7年予測取扱貨物量:27万トン/年) 海難事故等による損失の回避:520億円 残存価値:2.1億円</p>										
	基準年度		令和2年度								
	B:総便益(億円)	548	C:総費用(億円)	309	EIRR(%)	6.4	B-C	239	全体B/C	1.8	
	B:総便益(億円)	523	C:総費用(億円)	18					継続B/C	28.5	
	(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C					
需 要 (-10% ~ +10%)		1.6~2.0			25.6~31.3						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.8~1.8			26.0~31.5						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.8~1.8			28.5~28.5						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(H28.12山陰道浜田三隅道路全線開通、H30.3臨港道路福井4号線開通) H29.11浜田港港湾計画改訂 R4.11 福井地区公共上屋(2棟目)の完成 										
主な事業の進捗状況	総事業費192億円、既投資額180億円 令和5年度末 事業進捗率94%										
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	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ(建設副産物)を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図る。 防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト縮減を図る。 										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。										
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> <p>浜田港は県内唯一の国際貿易港であり、県西部石見地域の産業振興を支える重要な産業インフラである。平成30年3月に直轄事業で整備された「臨港道路福井4号線」が供用開始し、高速道路に直結するなど、港湾・物流の機能強化は着実に進んでいる。一方で港内の静穏度確保は課題として残っている状況であることから、波浪の進入を防ぎ、港内の静穏度を向上させ、年間を通じた安全な荷役作業を可能とするための「防波堤(新北)」の事業を促進させ、早期完成を図って頂きたい。</p>										

浜田港 福井地区 防波堤(新北)整備事業



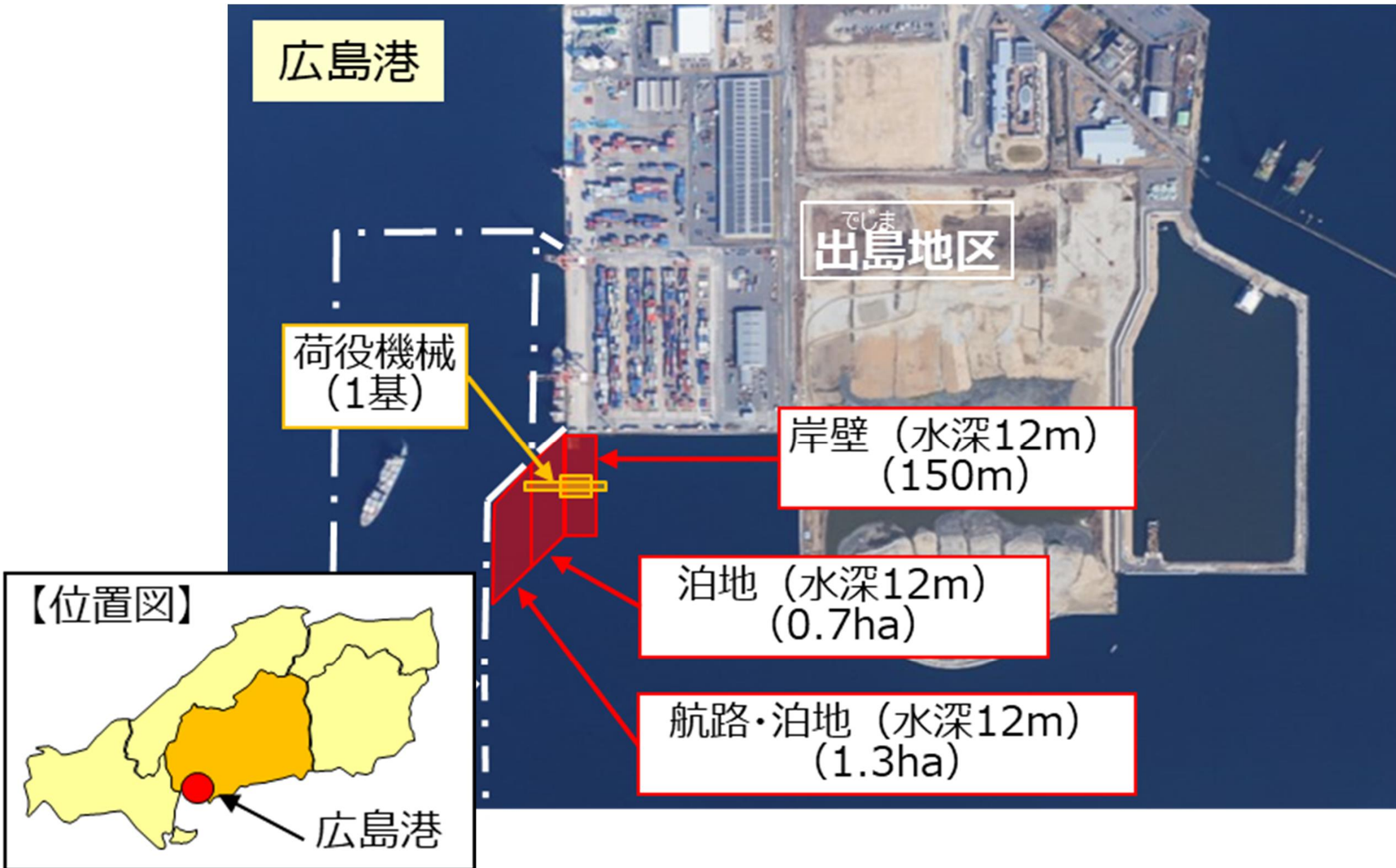
事業名 (箇所名)	水島港国際物流ターミナル整備事業 (水島港 水島地区、玉島地区、水島玉島地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真	事業 主体	中国地方整備局																																								
実施箇所	岡山県倉敷市																																													
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																													
主な事業の諸 元	水島地区：岸壁(水深14m)(改良)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、航路(水深14m)、荷役機械 玉島地区：岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地、荷役機械 水島玉島地区：航路(水深12m)																																													
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	令和11年度																																										
総事業費(億 円)	369		残事業費(億円)		105																																									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 水島港は、背後の企業により、食料コンビナートが形成され、近畿・中国・四国地方一円の穀物の輸入拠点として重要な役割を果たしている。 水島港においては、国際バルク戦略港湾選定以降、港湾背後の港湾利用企業や関係自治体で構成する「水島港穀物取扱運営協議会」が設立されている。 さらに、玉島地区に新たに進出予定の穀物関連企業が上記協議会に参画し、来年度より、水島港内での企業間連携による共同輸送を実施することを決定するなど、企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送や埠頭の効率的な運営体制の構築に向けた取組が進んでおり、穀物輸入拠点としての関係企業の協力体制が構築されつつある。 玉島地区内に新たな食料コンビナートが形成されるなど、穀物輸入量が増加し、近畿・中国・四国地方一円の穀物輸入の拠点性が高められる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 中国、四国地方等の畜産業に必要な不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応する。 																																													
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 国土形成計画(全国計画)(令和5年7月28日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 第2部 第2章 第5節 食料等の安定供給と農林水産業の成長産業化 (1)食料の安定供給と食料安全保障の確立 第2部 第4章 第1節 シームレスな総合交通体系の高質化 (1)国際交通拠点の競争力強化 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) <ul style="list-style-type: none"> 第2章 第2節 4. 重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備 <ul style="list-style-type: none"> 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化 																																													
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"> 本事業により、穀物輸入の拠点が高まることで、穀物から製造される飼料の中国・四国地方等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広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果が発揮されず、生産性向上に向けた民間企業の投資効果が大きく制約されることが懸念される。また、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が低減される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型船舶が入港可能となり、地区間の共同輸送を行うことにより、海上輸送コストが削減される。 岸壁の整備により既設岸壁からの陸上二次輸送が解消し、陸上輸送コストが削減される。 																																													
	<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>海上輸送コスト削減便益:647億円(令和12年便益対象貨物量:325万トン/年) 陸上輸送コスト削減便益:42億円(令和2年便益対象貨物量:115万トン/年) その他便益:0.90億円</p>																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5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>690</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>480</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.4</td> <td>B-C</td> <td>210</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>239</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>178</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.3</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和5年度										B:総便益(億円)	690	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	6.4	B-C	210	全体B/C	1.4			B:総便益(億円)	239	C:総費用(億円)	178					継続B/C	1.3		
	基準年度		令和5年度																																											
B:総便益(億円)	690	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	6.4	B-C	210	全体B/C	1.4																																					
B:総便益(億円)	239	C:総費用(億円)	178					継続B/C	1.3																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">需要</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.3~1.6</td> <td>1.2~1.5</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4~1.5</td> <td>1.2~1.5</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4~1.4</td> <td>1.3~1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										需要	事業全体のB/C		残事業のB/C		需 要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.6	1.2~1.5			建設費 (+10% ~ -10%)	1.4~1.5	1.2~1.5			建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4~1.4	1.3~1.4																			
需要	事業全体のB/C		残事業のB/C																																											
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.6	1.2~1.5																																											
建設費 (+10% ~ -10%)	1.4~1.5	1.2~1.5																																												
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4~1.4	1.3~1.4																																												
社会経済情勢 等の変化	令和2年度に玉島地区ハーバーアイランド7号埠頭の供用が開始された。																																													
主な事業の進 捗状況	総事業費369億円、既投資額264億円 令和5年度末 事業進捗率72%																																													
主な事業の進 捗の見込み	令和11年度完了予定																																													
コスト縮減や 代替案立案等 の可能性	水島地区の岸壁(水深14m)の整備において、合成床板式ジャケット棧橋を採用し、ジャケット製作と同時に床板設置や上部工配筋を陸上で行い、ジャケットと一体で据え付けることにより、現地における海上作業を少なくし、コスト縮減を図る。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾利用者からも早期完成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"> 事業継続することとした事業者の判断は、妥当 <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)については異存ありません。</p> <p>本事業は、穀物の大量一括輸送に対応した輸入拠点及び企業間の連携による効率的な海上輸送ネットワークを形成し、畜産業など産業競争力の維持・強化および地域の雇用と所得の維持・創出に資するものであり、本県にとって極めて重要な事業であることから、事業継続は妥当である。今後も港湾関係者の意向を十分踏まえるとともに、一層のコスト縮減を図り、早期完成に努めていただきたい。</p>																																													

水島港 国際物流ターミナル整備事業



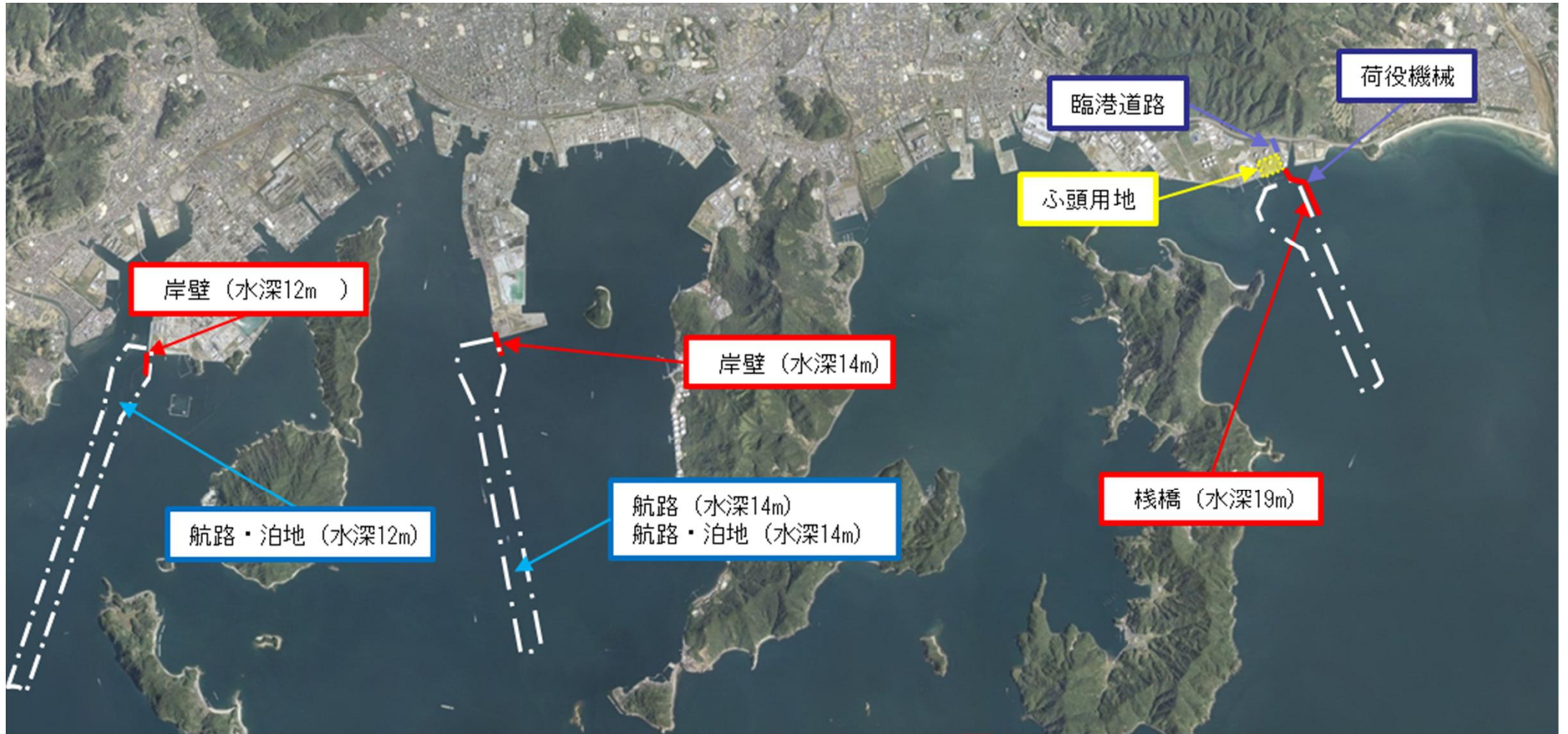
事業名	広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局																																																
実施箇所	広島県広島市																																																				
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																				
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)、荷役機械																																																				
事業期間	事業採択	令和4年度	完了	令和7年度																																																	
総事業費(億円)	178	残事業費(億円)		117																																																	
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>・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。</p> <p>・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> <p><達成すべき目標></p> <p>・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。</p>																																																				
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</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、みなどの振興、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><定性的な効果></p> <p>・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>・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>・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、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>・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><定量的な効果></p> <p>当該事業を実施することにより、広島港から東南アジアへの直行便が利用できることにより、海外でのトランシップが回避され、海上輸送コストが削減される。</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>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): 278億円(令和8年予測取扱貨物量: コンテナ貨物: 80,618TEU/年)</p> <p>残存価値: 0.1億円</p>																																																				
	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">令和5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>278</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>170</td> <td>EIRR(%)</td> <td>7.0</td> <td>B-C</td> <td>107</td> <td>全体B/C</td> <td>1.6</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>278</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>114</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>2.4</td> <td colspan="2"></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>1.3~1.9</td> <td>2.0~2.8</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.5~1.8</td> <td>2.2~2.7</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.6~1.7</td> <td>2.4~2.5</td> </tr> </table>					基準年度		令和5年度										B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	170	EIRR(%)	7.0	B-C	107	全体B/C	1.6			B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	114					継続B/C	2.4				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.9	2.0~2.8	建設費 (+10% ~ -10%)	1.5~1.8	2.2~2.7	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.7	2.4~2.5
基準年度		令和5年度																																																			
B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	170	EIRR(%)	7.0	B-C	107	全体B/C	1.6																																												
B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	114					継続B/C	2.4																																												
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																			
需要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.9	2.0~2.8																																																			
建設費 (+10% ~ -10%)	1.5~1.8	2.2~2.7																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.7	2.4~2.5																																																			
社会経済情勢等の変化	事業実施箇所における施工条件を踏まえた検討や、令和3年以降の資材価格・労務単価の高騰により、整備計画(事業費、事業期間)に変更が生じた。																																																				
主な事業の進捗状況	総事業費178億円、既投資額61億円 令和5年度末 事業進捗率34%																																																				
主な事業の進捗の見込み	令和7年度完了予定																																																				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁直下の地盤改良に使用する改良材の見直しにより、地盤改良の施工範囲の縮小、基礎マウンドの幅及びケーソンの幅の縮小を可能とすることで、コスト縮減を図る。																																																				
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、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> <p>・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>・広島港出島地区は、中四国で最大の国際海上コンテナターミナルを有し、自動車部品、産業機械、電気機械等の多様な品目がコンテナ貨物として取り扱われ、地域経済を支える物流拠点として重要な役割を担っています。</p> <p>しかし、現状では、岸壁延長の不足から、コンテナ線の大型化への対応や新規航路の受け入れが困難となっており、非効率な係留や海上輸送コスト増が強いられる状況が続いています。</p> <p>輸送機能の一層の強化を図り、地域基幹産業の競争力強化を早期に図る必要があるため、引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>																																																				

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	徳山下松港 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	中国地方整備局																																														
			担当課長名	森橋 真																																																	
実施箇所	山口県周南市、下松市																																																				
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	下松地区：棧橋(水深19m)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械 徳山地区：岸壁(水深14m(延伸))、航路(水深14m)、航路・泊地(水深14m) 新南陽地区：岸壁(水深12m(延伸))、航路・泊地(水深12m)																																																				
事業期間	事業採択	平成28年度	完了	令和10年度																																																	
総事業費(億円)	544		残事業費(億円)		137																																																
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳山下松港は、同じ山口県内にある宇部港とともに、西日本一円に立地する火力発電所や鉄鋼、製紙、化学工業等で発電燃料に用いられる石炭の輸入・移出拠点として、重要な役割を果たしている。 ・石炭を海外から直接輸入する大手企業は、各々単独で石炭運搬船を備船契約し、独自に石炭を調達しているところであるが、各社が利用するそれぞれの既存ターミナルは、大型石炭運搬船に対応しておらず、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、大型石炭運搬船による効率的な輸送体制の確立が課題となっている。 ・一方、平成23年5月の「徳山下松港・宇部港」の国際バルク戦略港湾(石炭)の選定を契機として、企業間連携による効率的な石炭輸送体系の構築に向けた検討が進められ、平成26年末より、調達コストの縮減を図るための企業間連携による共同輸送の取り組みが本格化しているところであるが、共同輸送による石炭の大量一括輸送に対応した施設の確保が喫緊の課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業間の連携による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を形成することで、石炭の安定的かつ安価な輸入を実現し、基礎素材型産業の国際競争力の維持・強化、並びに経済の活性化や雇用増等の経済波及効果を通じ、我が国全体の競争力強化に貢献する。 <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</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> <ul style="list-style-type: none"> ・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 海上貨物輸送コスト低減効果 <p><第三次国土形成計画(令和5年7月28日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本的な施策 第1節 シームレスな総合交通体系の高質化 (1)国際交通拠点の競争力強化 																																																				
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、地区間及び宇部港との連携による大量一括輸送が可能となり、海上輸送コストが削減される。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の強化：地域の基幹産業を支えるエネルギー(石炭)の効率的な輸入により、安価で安定的な電力供給が可能となり、当該港湾背後圏のみならず、西日本の産業の国際競争力が向上する。 ・雇用の確保、地域の活力向上：西日本地域に立地する企業の生産体制の確保が図られるとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。また、本事業を前提に、民間企業による新たな投資が発生し、新たな雇用創出や税収の増加が期待できる。 ・我が国の国際競争力の強化：東日本地域に加えて、西日本地域の石炭輸送体制が構築されることにより、全国の効率的かつ安定的な石炭輸送体系が構築され、経済の活性化や雇用増等の経済波及効果を通じ、我が国全体の国際競争力が向上する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上輸送コストの削減 (令和11年予測取扱貨物量：石炭 約1,470万トン/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>海上輸送コストの削減：1,400億円 (令和11年予測取扱貨物量：石炭 約1,470万トン/年)</p> <p>残存価値：1.6億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5年度</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>1,401</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>590</td> <td>EIRR (%)</td> <td>9.9</td> <td>B-C</td> <td>812</td> <td>全体B/C</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,401</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>164</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>8.5</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>2.1~2.6</td> <td>7.7~9.4</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.2~2.6</td> <td>8.0~9.4</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.3~2.5</td> <td>8.4~8.7</td> </tr> </tbody> </table>											基準年度		令和5年度								B:総便益(億円)	1,401	C:総費用(億円)	590	EIRR (%)	9.9	B-C	812	全体B/C	2.4	B:総便益(億円)	1,401	C:総費用(億円)	164					継続B/C	8.5		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	2.1~2.6	7.7~9.4	建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.2~2.6	8.0~9.4	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.3~2.5	8.4~8.7
基準年度		令和5年度																																																			
B:総便益(億円)	1,401	C:総費用(億円)	590	EIRR (%)	9.9	B-C	812	全体B/C	2.4																																												
B:総便益(億円)	1,401	C:総費用(億円)	164					継続B/C	8.5																																												
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																			
需 要 (-10% ~ +10%)	2.1~2.6	7.7~9.4																																																			
建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.2~2.6	8.0~9.4																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.3~2.5	8.4~8.7																																																			
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ◇令和元年7月：エア・ウォーター&エネルギー・パワー山口が防府バイオマス・石炭混焼発電所(防府市)の営業運転開始 ◇令和2年8月：中国電力(株)新小野田発電所においてホワイトベレットの混焼発電開始 ◇令和3年4月：海田バイオマスパワー(株)が海田地区バイオマス混焼発電所の運転開始 ◇令和4年上半期：ウクライナ情勢等によりエネルギー資源価格の高騰、円安の進行。 ロシアからの石炭禁輸方針に伴い、ユーザー各社がロシアからの石炭輸入を停止し、調達先を豪州等に切り替え。 ◇令和4年9月：周南パワー(株)が周南市においてバイオマス石炭混焼発電所を稼働開始 ◇令和5年6月：四国電力(株)西条発電所1号機(USC)がリプレース完了し、稼働開始 																																																				
主な事業の進捗状況	総事業費544億円、既投資額407億円 令和5年度末 事業進捗率75%																																																				
主な事業の進捗の見込み	令和10年度完了予定																																																				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。																																																				
対応方針	継続																																																				
対応方針理由	十分な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成に向けた事業促進を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 <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(山口県)引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。 																																																				

徳山下松港 国際物流ターミナル整備事業



事業名	岩国港 装束～室の木地区 臨港道路整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真	事業主体	中国地方整備局																																																																																								
実施箇所	山口県岩国市																																																																																													
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	臨港道路																																																																																													
事業期間	事業採択	平成16年度	完了	令和11年度																																																																																										
総事業費(億円)	287		残事業費(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"> ・ふ頭間を結ぶルートがないため港湾関連車両は混雑している国道2号等を利用せざるを得ず、貨物輸送に過分の時間を要し負担となっている。 ・室の木地区から発生する港湾関連車両は、住宅地内を通行しているため、騒音や振動、安全面など周辺的生活環境に影響を及ぼしている。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①ふ頭間アクセスルートの確保による陸上輸送環境の改善。 ②港湾関連交通の円滑化により物流の効率化を図る。 																																																																																													
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第5次)(R3.5) 第3章 計画期間における重点目標、事業の概要 第2節 個別の重点目標及び事業の概要について 4. 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 ・国土形成計画(全国計画)(R5.7) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本的な施策 第1節 シームレスな総合交通体系の高質化 1. 国際交通拠点の競争力強化 																																																																																													
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、港湾関連交通の時間短縮や費用削減等を通じ産業の立地競争力の確保、及び周辺的生活環境改善に寄与する。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の安定・発展に貢献 ・騒音・振動、安全面の周辺環境の改善 ・環境負担の軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流コストの削減 (臨港道路計画交通量(R22): 5,500台/日～6,700台/日) ・排出ガスの削減(CO2排出量約2%/年の削減、NOX排出量約2%/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> <p>輸送時間費用削減便益: 407億円(臨港道路計画交通量: 55百台/日～67百台/日(全線供用時)) 輸送費用削減便益: 31億円(臨港道路計画交通量: 55百台/日～67百台/日(全線供用時)) 事故損失額削減便益: 2.8億円(臨港道路計画交通量: 55百台/日～67百台/日(全線供用時)) 残存価値: 0.20億円</p>																																																																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5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>441</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td></td> <td>355</td> <td>EIRR(%)</td> <td>7.2</td> <td>B-C</td> <td>86</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>108</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td></td> <td>93</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.2</td> <td></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>需 要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.1~1.4</td> <td colspan="2">1.0~1.3</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建 設 費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.2~1.3</td> <td colspan="2">1.1~1.3</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.2~1.3</td> <td colspan="2">1.1~1.2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>											基準年度		令和5年度										B:総便益(億円)	441	C:総費用(億円)		355	EIRR(%)	7.2	B-C	86	全体B/C	1.2		B:総便益(億円)	108	C:総費用(億円)		93					継続B/C	1.2		(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需 要	(-10% ~ +10%)	1.1~1.4		1.0~1.3								建 設 費	(+10% ~ -10%)	1.2~1.3		1.1~1.3								建設期間	(+10% ~ -10%)	1.2~1.3		1.1~1.2						
基準年度		令和5年度																																																																																												
B:総便益(億円)	441	C:総費用(億円)		355	EIRR(%)	7.2	B-C	86	全体B/C	1.2																																																																																				
B:総便益(億円)	108	C:総費用(億円)		93					継続B/C	1.2																																																																																				
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																										
需 要	(-10% ~ +10%)	1.1~1.4		1.0~1.3																																																																																										
建 設 費	(+10% ~ -10%)	1.2~1.3		1.1~1.3																																																																																										
建設期間	(+10% ~ -10%)	1.2~1.3		1.1~1.2																																																																																										
社会経済情勢等の変化	資材価格の高騰や橋脚支持地盤の現場不一致に伴う仮設工法・橋脚基礎構造の見直しにより、事業費の増額および事業期間の延伸が生じた。																																																																																													
主な事業の進捗状況	総事業費287億円、既投資額168億円 令和5年度末 事業進捗率59%																																																																																													
主な事業の進捗の見込み	令和11年度の完了を予定している。																																																																																													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・橋脚施工にかかる仮橋範囲の見直し及び施工方法の変更によりコスト縮減を図る。 ・橋台背面のU型擁壁に隔壁を設置し、基礎杭本数の削減と橋台構造を逆T型構造からL型構造に変更することによりコスト縮減を図る。 ・盛土部分の施工に流用土を用いることによりコスト縮減を図る。 																																																																																													
対応方針	継続																																																																																													
対応方針理由	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成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 <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(山口県)引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。 																																																																																													

岩国港 装束～室の木地区 臨港道路整備事業



- 供用区間
- - - 未供用区間

事業名	東予港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	四国地方整備局																																																				
			担当課長名	森橋 真																																																						
実施箇所	愛媛県西条市																																																									
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(耐震))、航路(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)、臨港道路、ふ頭用地																																																									
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	令和7年度																																																						
総事業費(億円)	183		残事業費(億円)		11																																																					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 係留施設の水深不足により、増大する貨物需要及び船舶の大型化に対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。 大規模地震発生時において、海上からの緊急物資等の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> <p>船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、併せて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時における海上からの緊急物資等の輸送機能を確保する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 船舶大型化への対応 貨物輸送の効率化 震災時における緊急物資等の輸送機能の確保 																																																									
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> <ul style="list-style-type: none"> 重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備 <ul style="list-style-type: none"> 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化 海上貨物輸送コスト低減効果 <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。(第3章5.(3)) 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5年3月30日告示)> <ul style="list-style-type: none"> 将来においても安定的に国内物流を支えるため、航路網の状況、海上輸送需要、幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続、トラックドライバーの労働環境の改善等を考慮し、国内複合一貫輸送網の拠点となる港湾において、内航フェリー・RORO船の利用環境を向上させるとともに、災害時等の緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を活用するための取組を強化する。(Ⅱ 1(1)③) 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。(Ⅱ 1(1)④) 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。(Ⅱ 2①) 																																																									
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"> 排出ガスの減少 旅客待ち時間の緩和 操船時のパイロットの精神的負担の軽減 タグボート費用損失回避 地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(令和8年予測取扱貨物量:フェリー貨物約89千台/年) 震災時輸送コストの削減(震災時想定被災人口3.0千人/回) <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"> 輸送コスト削減便益:232億円(令和8年予測取扱貨物量:フェリー貨物約89千台/年) 震災時輸送コスト増大回避:0.30億円(震災時想定被災人口3.0千人/回) 残存価値:0.50億円 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成30年度</th> <th colspan="2">令和7年度</th> <th colspan="2">令和8年度</th> <th colspan="2">全体B/C</th> <th colspan="2">1.3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>233</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>179</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.5</td> <td>B-C</td> <td>54</td> <td colspan="2">全体B/C</td> <td colspan="2">1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>53</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>45</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">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>1.2~1.4</td> <td>1.0~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.3~1.3</td> <td>1.1~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.3~1.3</td> <td>1.1~1.2</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成30年度		令和7年度		令和8年度		全体B/C		1.3		B:総便益(億円)	233	C:総費用(億円)	179	EIRR(%)	5.5	B-C	54	全体B/C		1.3		B:総便益(億円)	53	C:総費用(億円)	45					継続B/C		1.2			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	1.2~1.4	1.0~1.3	建設費(+10%~-10%)	1.3~1.3	1.1~1.3	建設期間(+10%~-10%)	1.3~1.3	1.1~1.2
基準年度		平成30年度		令和7年度		令和8年度		全体B/C		1.3																																																
B:総便益(億円)	233	C:総費用(億円)	179	EIRR(%)	5.5	B-C	54	全体B/C		1.3																																																
B:総便益(億円)	53	C:総費用(億円)	45					継続B/C		1.2																																																
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																								
需要(-10%~+10%)	1.2~1.4	1.0~1.3																																																								
建設費(+10%~-10%)	1.3~1.3	1.1~1.3																																																								
建設期間(+10%~-10%)	1.3~1.3	1.1~1.2																																																								
社会経済情勢等の変化	平成30年に岸壁(水深7.5m(耐震))の暫定供用が開始し、大型フェリーにリプレイスしている。																																																									
主な事業の進捗状況	総事業費183億円、既投資額172億円 令和5年度末 事業進捗率94%																																																									
主な事業の進捗の見込み	令和7年度完了予定																																																									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。																																																									
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>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> (愛媛県)事業継続に異議はありません。 																																																									

東予港 複合一貫輸送ターミナル整備事業

東予港中央地区



【位置図】



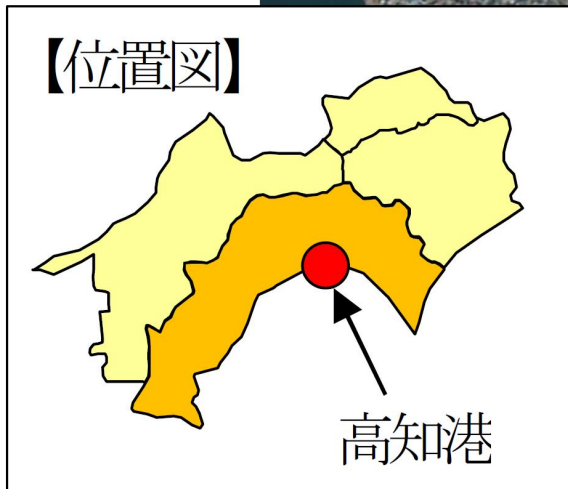
事業名 (箇所名)	松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真		事業 主体	四国地方整備局		
実施箇所	愛媛県松山市								
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、防波堤、護岸(防波)等								
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	令和12年度					
総事業費 (億円)	488		残事業費(億円)		60				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足による他港からの2次輸送の解消とともに、船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>本ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送確保</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4:経済の好循環を支える基盤整備 政策パッケージ4-1:サプライチェーン全体の強靱化・最適化(物流ネットワークの構築、物流DX)</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、大型船舶が入港可能となり、輸送コストが削減される。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性の向上 ・道路の混雑緩和 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 ・産業の国際競争力の向上・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の整備に伴う輸送コストの削減 ・耐震強化岸壁の整備により災害時輸送コストの削減 								
	<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(コンテナ):1,053億円(令和13年予測取扱貨物量:3.1万TEU/年) 外資コンテナ船大型化による輸送コスト削減便益:14億円(令和13年予測取扱貨物量:3.1万TEU/年) 輸送コストの削減(石炭):52億円(令和13年予測取扱貨物量:0トン/年) 輸送コストの削減(塩化カリウム):23億円(令和13年予測取扱貨物量:4.0万トン/年) 輸送コストの削減(PKS):12億円(令和13年予測取扱貨物量:4.5万トン/年) 震災時における輸送コストの削減:35億円(想定被災人口:15千人) 残存価値:14億円 								
	基準年度		令和5年度						
	B:総便益(億円)	1,203	C:総費用(億円)	1,137	EIRR(%)	4.3	B-C	66	全体B/C
B:総便益(億円)	71	C:総費用(億円)	59					継続B/C	1.2
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
需 要 (-10% ~ +10%)		1.0~1.1		1.1~1.3					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		1.1~1.3					
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		1.2~1.3					
社会経済情勢等の変化	岸壁(-13m)と吉田浜防波堤の施工手順を見直したことによる事業期間の変更。								
主な事業の進捗状況	総事業費488億円、既投資額428億円 令和5年度末 事業進捗率88%								
主な事業の進捗の見込み	令和12年度完了予定								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の撤去工事から発生する石材等を岸壁(-13m)延伸工事における流用材として有効活用を図り、コスト縮減を図る。 ・松山港外港地区の岸壁水深や背後企業用地を近隣他港又は同港他地区に求めることは困難である。従って、代替案立案の可能性はない。 								
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>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>・(愛媛県)松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業は、外資コンテナ貨物の増加等への対応や大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点を指す重要な事業であることから、一日も早い完成に向けて更なる整備推進をお願いします。なお、整備に当たっては、徹底した工程管理や一層のコスト縮減、予算の平準化をお願いします。</p>								

松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



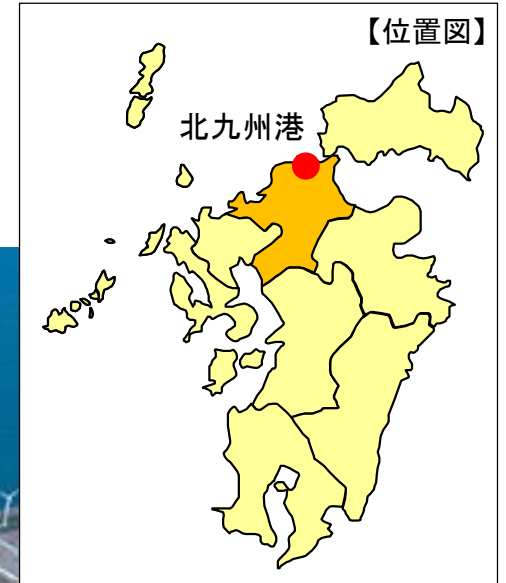
事業名	高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真	事業主体	四国地方整備局																																																																					
実施箇所	高知県高知市																																																																									
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																																																									
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)2バース、岸壁(水深11m)(耐震)、岸壁(水深8m)、防波堤、護岸(防波)等																																																																									
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	令和11年度																																																																						
総事業費(億円)	1,460	残事業費(億円)		113																																																																						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消とともに、船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>本ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送確保</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> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。(第3章4.4-1) <経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)> ・2024年度から時間外労働の上限規制が運転手に適用され物流への影響が懸念される「物流2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、道路・港湾・貨物鉄道・倉庫等の物流拠点・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化、モーダルシフトなど物流GX、物流DX・標準化等による「物流の効率化」、荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減に向けた規制措置の導入、トラック法に基づく荷主等への要請・動告制度の実効性向上等による「商慣行の見直し」、再配達削減を含む荷主や消費者の「行動変容を促す仕組みの導入」等の抜本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。このため、次期通常国会での法制化も含め、荷主への規制措置など中長期的に継続して取り組むための枠組みを整備する。(第2章5.) <国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> ・気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐液性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。(第3章2(8)) <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5年3月30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。(Ⅱ 1(1)4) ・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。(Ⅱ 1(3)①) 																																																																									
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><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の整備により、荷主はより近い港湾を選択できるようになり、貨物の輸送コストが軽減される。 ・臨港道路の整備により、自動車走行距離の短縮や自動車交通量が減少し、交通事故が減少する。 ・防波堤の整備により、船舶の避泊水域を確保することができ、海難による船体損傷や人的被害が減少する。 ・防波堤の整備により、市街地への浸水域を減少させることができ、建物・施設の被害や従業員の死傷被害が軽減される。 ・耐震強化岸壁により、震災時の緊急物資や震災後の一般貨物を、直接海上輸送にて搬入・搬出が可能となり、輸送費用が軽減される。 <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨港道路の整備により、既存の一般道路の混雑が緩和される。また混雑緩和により、騒音や振動等が軽減される。 ・防波堤が整備されることで、港口や港内の静穏度が向上し、利用船舶の安全な入出港や航行が確保されるとともに、船舶の係留、荷役の安全性の向上する。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・大型クルーズ客船の入港により、クルーズ客船の見学に伴って、賑わいが発生し、交流機会が増加する。また観光地としての地域のイメージが向上する。 ・物流の効率化によって、貨物の輸送に伴って発生するCO2やNOXの排出量が減少し、環境負荷の軽減する。 																																																																									
	<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"> ・輸送コスト削減便益:1,713億円(令和8年予測取扱貨物量:コンテナ貨物:1.0万TEU/年(外貨・内貨)、バルク貨物:154万トン/年) ・交通事故削減便益:3.7億円(予測交通量:3.0千台/日) ・海難減少便益:1,408億円(避泊可能隻数:6.0隻) ・浸水防護便益:985億円(浸水床軽減面積:20万m²) ・耐震便益:114億円(想定被災人口:10千人) ・クルーズ船寄港便益:587億円(予測クルーズ船寄港回数:55回) ・残存価値:174億円 																																																																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成30年度</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>4,986</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>3,238</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.5</td> <td>B-C</td> <td>1,748</td> <td>全体B/C</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>B.総便益(億円)</td> <td>603</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>107</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>5.6</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="4"></td> </tr> <tr> <td>需 要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td>1.4 ~ 1.7</td> <td>5.1 ~ 6.2</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>1.5 ~ 1.5</td> <td>5.1 ~ 6.3</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>1.5 ~ 1.6</td> <td>5.5 ~ 5.8</td> <td colspan="6"></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		平成30年度								B.総便益(億円)	4,986	C.総費用(億円)	3,238	EIRR(%)	5.5	B-C	1,748	全体B/C	1.5	B.総便益(億円)	603	C.総費用(億円)	107					継続B/C	5.6	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						需 要	(-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.7	5.1 ~ 6.2							建設費	(+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	5.1 ~ 6.3							建設期間	(+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.6	5.5 ~ 5.8					
基準年度		平成30年度																																																																								
B.総便益(億円)	4,986	C.総費用(億円)	3,238	EIRR(%)	5.5	B-C	1,748	全体B/C	1.5																																																																	
B.総便益(億円)	603	C.総費用(億円)	107					継続B/C	5.6																																																																	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																						
需 要	(-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.7	5.1 ~ 6.2																																																																							
建設費	(+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	5.1 ~ 6.3																																																																							
建設期間	(+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.6	5.5 ~ 5.8																																																																							
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1,460億円、既投資額1,347億円 令和5年度末、事業進捗率93%																																																																									
主な事業の進捗の見込み	令和11年度完了予定																																																																									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	護岸(防波)前面に仮置きしている既設ブロックを、防波堤(南)延伸工事に流用することでコスト縮減を図る。																																																																									
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、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> <p>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(高知県)高知港三里地区は、県内で唯一のコンテナ定期航路が就航しているほか、石炭の輸入や石灰石の輸移出などバルク貨物の輸送に利用され、県内経済の発展に大きく寄与するとともに、今年3月からは、新型コロナウイルス感染症の影響で休止していた外航クルーズ客船の寄港が再開し、観光振興にも寄与しています。さらに、南海トラフ地震・津波などによる大規模災害に対する減災効果、緊急物資輸送拠点として命をつなぐ役割を果たすことが期待されます。 これらのことから、事業の早期完成を目指し、より一層の事業推進をお願いします。 																																																																									

高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



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	森橋 真							
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性が生じた事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)、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)	145		残事業費(億円)	32							
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4年5月に第3回が開催されるなど事業実施の可能性が高いものである。 <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</p> <p>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</p> <p>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5年3月30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</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"> ・地域経済の活性化 ・基地港湾を中心として、関連企業が立地・集積することで、雇用創出や従業者の所得拡大など地域経済の活性化に繋がる。 ・環境への負荷軽減 ・洋上風力発電の導入促進が図られることで、再生エネルギーの拡大に貢献し、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて環境への負荷軽減に資する。 <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) 										
	<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>輸送コストの削減：180億円(洋上風車数：49基)</p>										
	基準年度		令和5年度								
B:総便益(億円)	180		C:総費用(億円)	144		EIRR(%)	10.4		B-C	36 全体B/C 1.3	
B:総便益(億円)	180		C:総費用(億円)	30						継続B/C 6.1	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C							
需 要 (-10% ~ +10%)		1.1 ~ 1.4		5.5 ~ 6.7							
建設費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.3		5.5 ~ 6.8							
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		6.1 ~ 6.1							
社会経済情勢等の変化	地盤改良材の増加及び現場不一致などに伴う事業費の増額が生じた。										
主な事業の進捗状況	総事業費145億円、既投資額113億円 令和5年度末 事業進捗率78%										
主な事業の進捗の見込み	令和6年度整備完了予定										
コスト縮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、コスト縮減を図る。また、ICT施工や新技術を活用し、コスト縮減に努める。										
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 <港湾管理者の意見> ・(北九州市)「対応方針(原案)」については異論なし。 										

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



凡例

- 直轄事業 (Red box)
- 起債事業 (Yellow box)


事業名	唐津港東地区複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震)	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	森橋 真																																																		
実施箇所	佐賀県唐津市																																																				
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性が生じた事業																																																				
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、航路泊地(水深9m)、航路泊地(水深9m)(防波堤撤去)、ふ頭用地																																																				
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	令和12年度																																																	
総事業費(億円)	112	残事業費(億円)		36																																																	
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・内貨ユニット貨物の新規需要が見込まれているが、効率的な輸送への対応が困難である。 ・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。 ・供用開始後40年を経過しており、老朽化が著しく、施設利用を制限されている。 <p><達成すべき目標></p> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、国内貨物の輸送効率化、旅客船等の寄港及び大規模地震対策としての耐震強化に加え、施設の老朽化対策を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①貨物輸送の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保 ③港湾来訪者の交流機会の増加 ④国際観光収益の増加 ⑤施設の老朽化対策 																																																				
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><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3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現</p> <p>小目標3-1 離島・半島、中山間地域等における生活圏との交通アクセスの確保、小さな拠点の形成</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5年3月30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><国土強靱化基本計画(令和5年7月28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</p> <p>(8)交通・物流</p> <p>①気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。</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、安定的な国際陸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"> ・地域の経済活性化 唐津港を中心とした物流機能の強化および観光振興により、地域の経済活性化に寄与する。 ・地域の安全・安心の確保 佐賀県内及び周辺離島における災害時の海上輸送による緊急輸送ネットワークの機能を確保し、地域の安全・安心の確保に寄与する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・震災時の輸送コスト増大回避(緊急物資、一般貨物) ・震災時の施設被害回避 ・港湾来訪者の交流機会の増加 ・国際観光収益の増加 <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>輸送コストの削減:174億円(令和13年度予測取扱貨物量:約11万トン/年)</p> <p>震災時の輸送コスト増大回避(緊急物資、一般貨物):2.5億円(令和13年度予測取扱貨物量:約0.21万トン/年)</p> <p>震災時の施設被害の回避:7.5億円</p> <p>港湾来訪者の交流機会の増加:19億円(令和13年度年間来訪者数:約4.8万人/年)</p> <p>国際観光収益の増加:9.9億円(令和13年度年間上陸者数:約0.25万人/年)</p>																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5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>213</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>156</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.1</td> <td>B-C</td> <td>57</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>191</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>29</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>6.6</td> <td></td> <td></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>1.2 ~ 1.5</td> <td>5.9 ~ 7.2</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3 ~ 1.4</td> <td>6.0 ~ 7.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3 ~ 1.4</td> <td>6.3 ~ 6.8</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和5年度										B:総便益(億円)	213	C:総費用(億円)	156	EIRR(%)	5.1	B-C	57	全体B/C	1.4			B:総便益(億円)	191	C:総費用(億円)	29					継続B/C	6.6				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.2 ~ 1.5	5.9 ~ 7.2	建設費 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.4	6.0 ~ 7.3	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.4	6.3 ~ 6.8
基準年度		令和5年度																																																			
B:総便益(億円)	213	C:総費用(億円)	156	EIRR(%)	5.1	B-C	57	全体B/C	1.4																																												
B:総便益(億円)	191	C:総費用(億円)	29					継続B/C	6.6																																												
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																			
需要 (-10% ~ +10%)	1.2 ~ 1.5	5.9 ~ 7.2																																																			
建設費 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.4	6.0 ~ 7.3																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.4	6.3 ~ 6.8																																																			
社会経済情勢等の変化	施工方法の見直しに伴い事業期間延伸及び事業費増加が生じた。																																																				
主な事業の進捗状況	総事業費112億円、既投資額76億円 令和5年度末 事業進捗率68%																																																				
主な事業の進捗の見込み	令和12年度整備完了予定																																																				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	撤去材を魚礁として有効活用することによりコスト縮減を図る。																																																				
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 ・港湾管理者の意見 ・(佐賀県)「対応方針(原案)」については異論なし。 																																																				


唐津港 東港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震) 位置図

唐津港



【凡例】

 : 整備済箇所

 : 整備中箇所

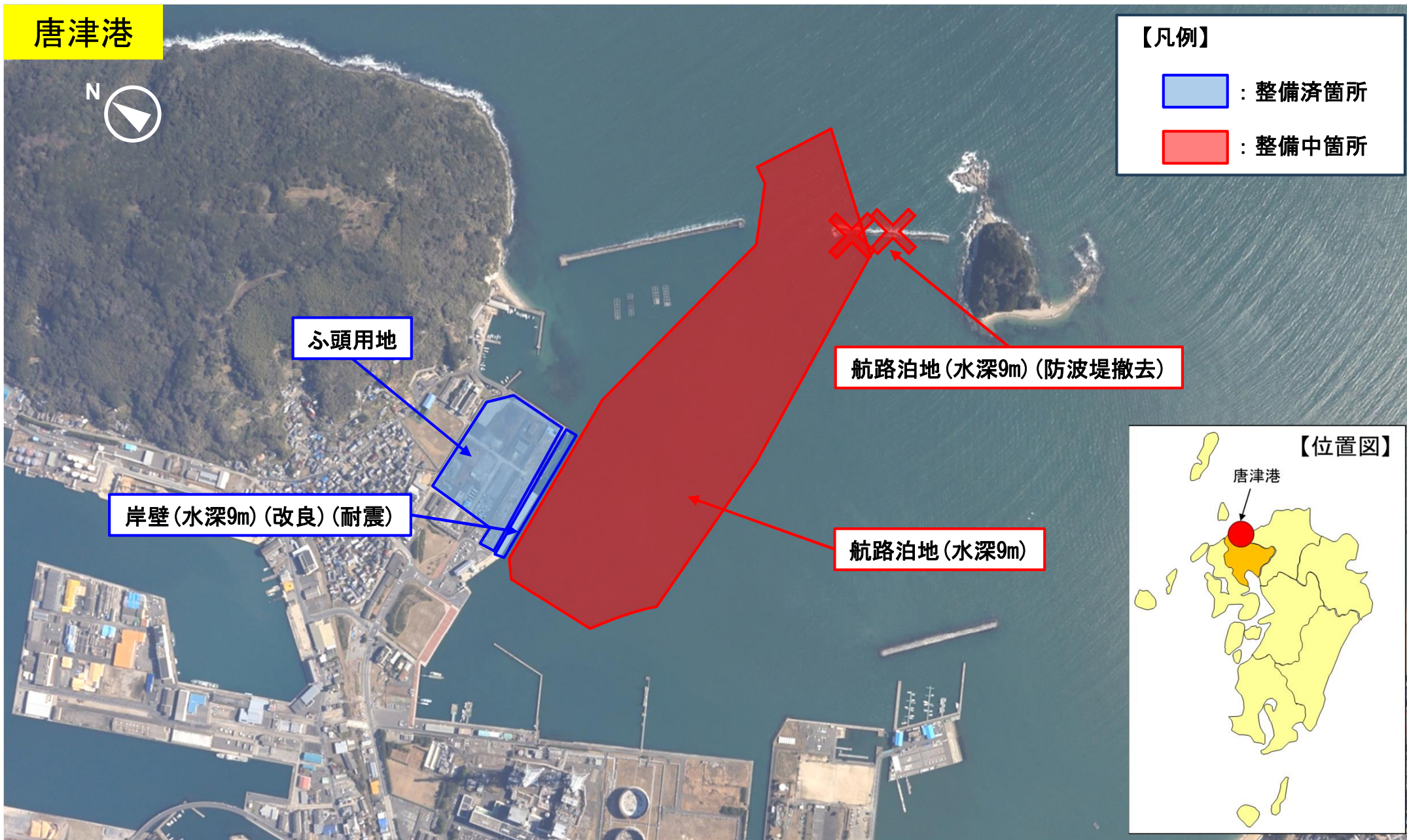
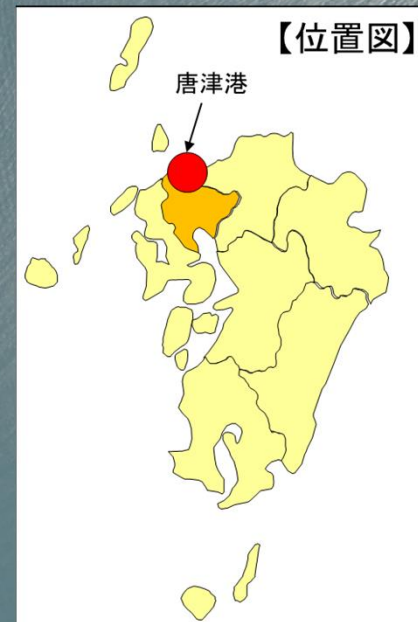
ふ頭用地

岸壁(水深9m)(改良)(耐震)

航路泊地(水深9m)(防波堤撤去)

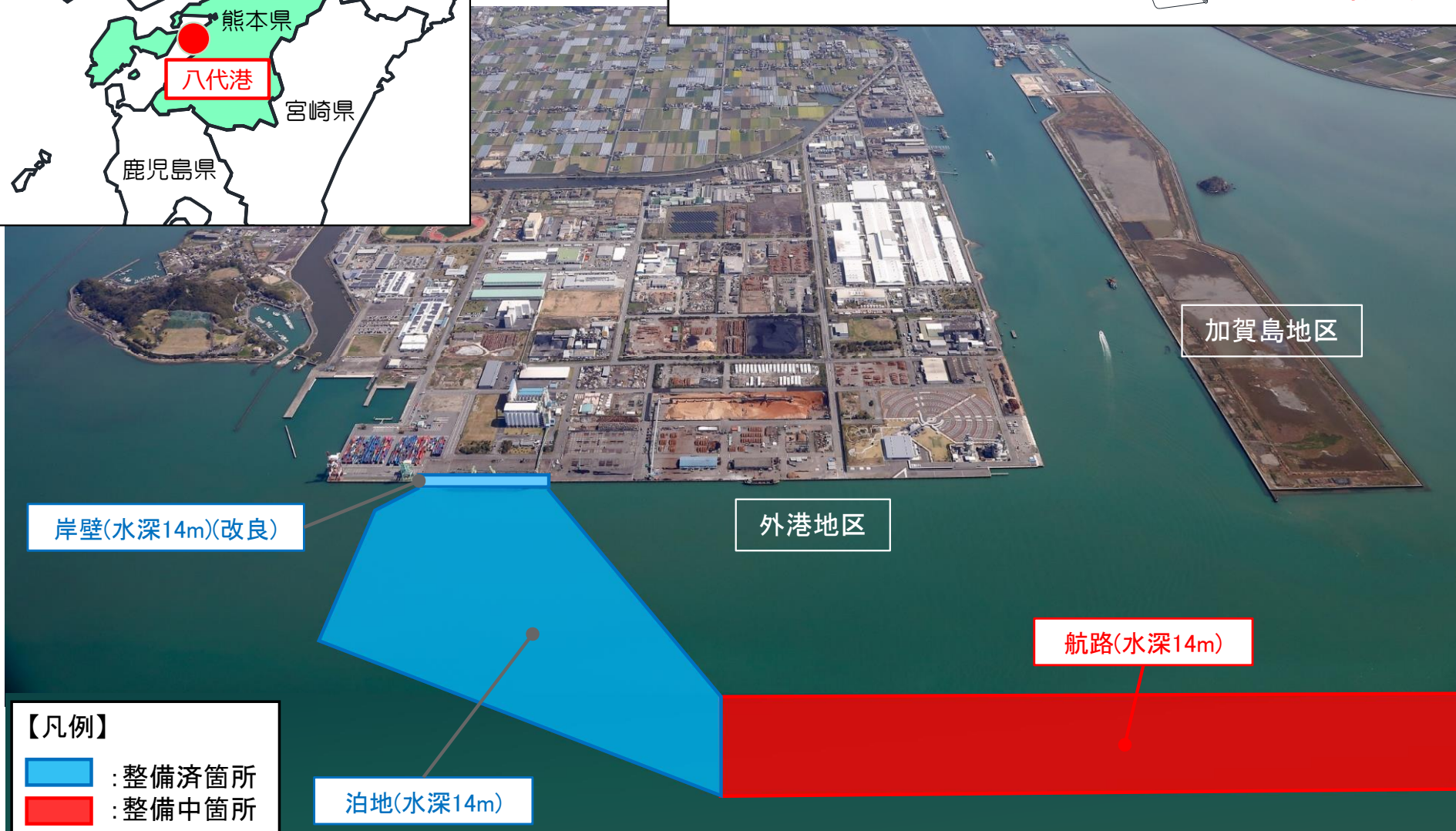
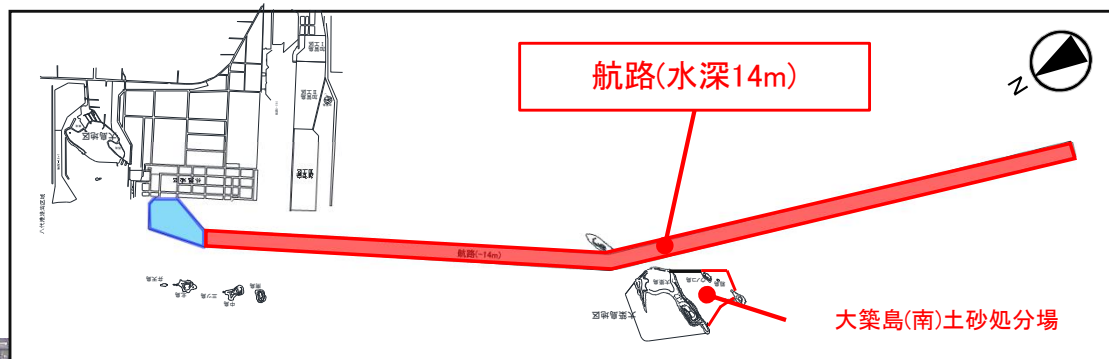
航路泊地(水深9m)

【位置図】



事業名	八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真	事業主体	九州地方整備局																																																	
実施箇所	熊本県八代市																																																						
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性が生じた事業																																																						
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)(改良)、航路(水深14m)、泊地(水深14m)																																																						
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	令和12年度																																																			
総事業費(億円)	422		残事業費(億円)		134																																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・穀物飼料原料を輸送する穀物運搬船の大型化に対応した施設がないため、喫水調整を行っており、非効率な輸送実態となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本プロジェクトにより、穀物運搬船の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、畜産業の国際競争力強化による地域経済の活性化に寄与する。 <p>①輸送コストの削減</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 経済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5年3月30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>																																																						
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・地域連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上輸送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"> ・国際競争力の強化 船舶の大型化に対応することで、一括大量輸送による輸送コスト削減が実現され、畜産業の国際競争力強化に寄与する。 ・地域経済の活性化 飼料穀物の安定的かつ安価な輸入体制が構築されることで、安定した配合飼料の供給が行われ、延いては畜産業の経営維持や新たな展開など、地域経済の活性化に寄与する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・国際観光収益の増加 <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>輸送コストの削減:728億円(令和13年予測取扱貨物量(穀物飼料原料):98万トン/年)</p> <p>国際観光収益の増加:147億円(平成26年~令和元年クルーズ船寄港実績:131隻)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和5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>875</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>540</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.1</td> <td>B-C</td> <td>335</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>728</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>105</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">6.9</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>1.5 ~ 1.8</td> <td>6.2 ~ 7.6</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.6 ~ 1.7</td> <td>6.3 ~ 7.7</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.6 ~ 1.7</td> <td>6.8 ~ 7.1</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度	令和5年度										B:総便益(億円)	875	C:総費用(億円)	540	EIRR(%)	6.1	B-C	335	全体B/C	1.6		B:総便益(億円)	728	C:総費用(億円)	105					継続B/C	6.9			事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.5 ~ 1.8	6.2 ~ 7.6	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.7	6.3 ~ 7.7	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.7	6.8 ~ 7.1
基準年度	令和5年度																																																						
B:総便益(億円)	875	C:総費用(億円)	540	EIRR(%)	6.1	B-C	335	全体B/C	1.6																																														
B:総便益(億円)	728	C:総費用(億円)	105					継続B/C	6.9																																														
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																					
需 要 (-10% ~ +10%)	1.5 ~ 1.8	6.2 ~ 7.6																																																					
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.7	6.3 ~ 7.7																																																					
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.7	6.8 ~ 7.1																																																					
社会経済情勢等の変化	土砂処分場護岸の見直し等に伴う事業費増額及び事業期間延伸が生じた。																																																						
主な事業の進捗状況	総事業費422億円、既投資額288億円 令和5年度末 事業進捗率68%																																																						
主な事業の進捗の見込み	令和12年度整備完了予定																																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・地盤改良でのICT施工による生産性向上を図り、コスト縮減に努めていく。 ・今後も新技術・新工法を活用してコスト縮減への取り組みに努める。 																																																						
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><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(熊本県)「対応方針(原案)」については異論なし。 																																																						

八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業



【凡例】

- : 整備済箇所
- : 整備中箇所

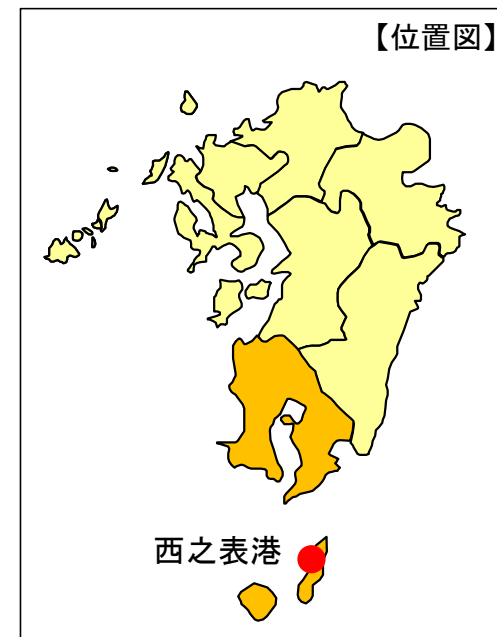
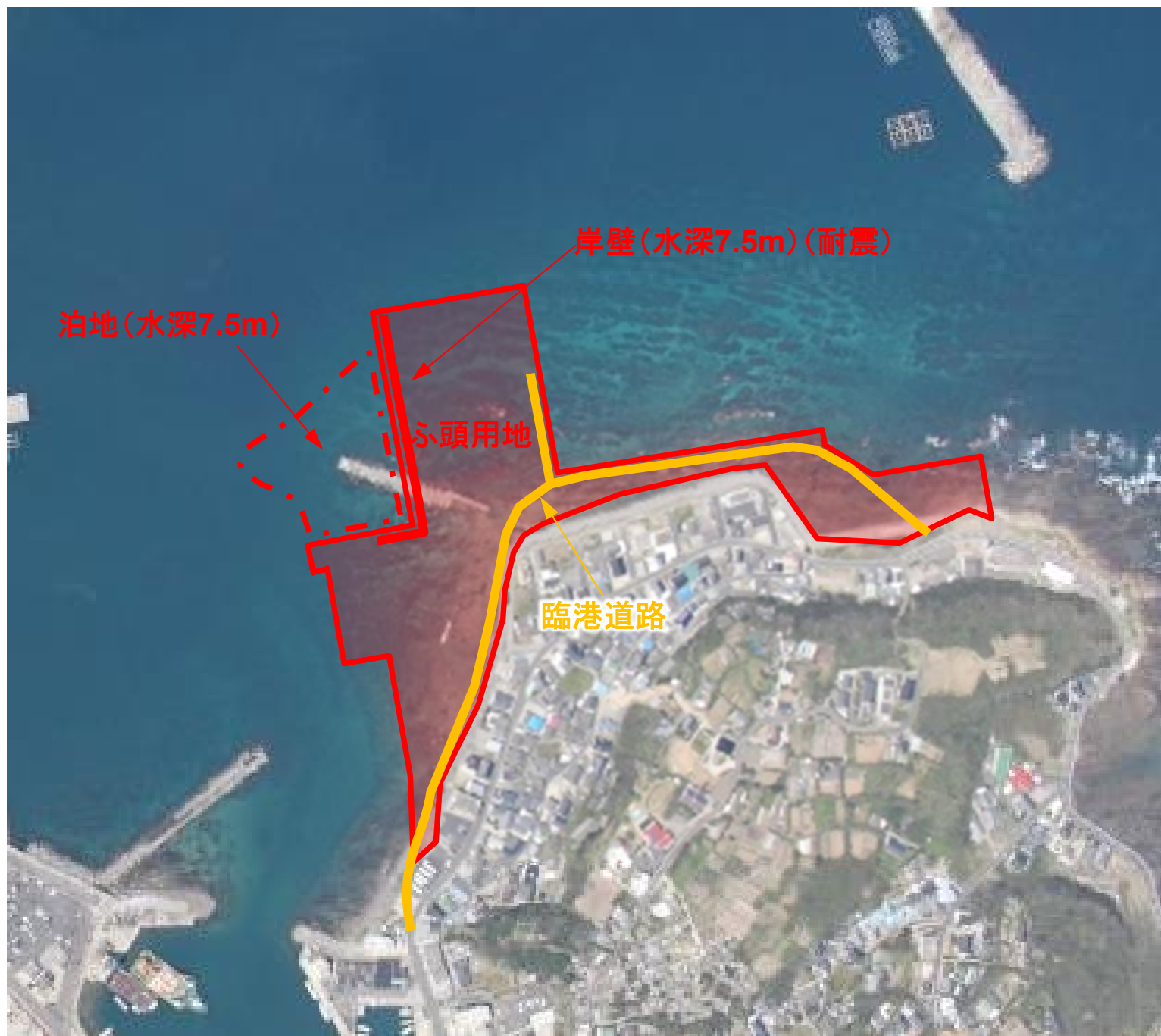
事業名	鹿児島港臨港道路整備事業 (鴨池中央港区線)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	森橋 真						
実施箇所	鹿児島県鹿児島市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成29年	完了	令和12年度						
総事業費 (億円)	370		残事業費(億円)		243					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 離島・沖縄向けの生活物資等フェリー貨物は、倉庫等が集積する南部の谷山一区・谷山二区・中央港区から、北部の本港区・新港区に輸送されている。また、石油製品や完成自動車等の貨物については、谷山二区から県北方面に輸送されているなど、南北約20kmに及ぶ鹿児島港においては、南北の交通が不可避な港湾配置となっている。 臨港道路の未整備区間の影響により、港湾関連車両が臨港道路と並行路線である産業道路および国道225号に流入し、混雑が発生しており、円滑な物流動線の確保が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 港内の円滑な物流を確保し、併せて周辺道路の交通混雑の緩和を図る。 									
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> <p>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> <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5年3月30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 (2)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 (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>									
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"> 港内物流ネットワークの強化 物流ネットワークを機能強化し、輸送時間の短縮や貨物車両の輸送時の安全性の向上を図る。 港内人流ネットワークの形成 移動時間の短縮等、人流の円滑化が図られ、港内人流ネットワークの形成に寄与する。 地域交流の活性化 段階ごとに関係機関との協議や地元説明を行い、合意形成を図ることで、地域交流の活性化に寄与する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮 走行経費減少 交通事故低減 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 計画交通量:18,500台/日</p> <p>○投資効率性 走行時間短縮便益:483億円(令和22年度予測交通量:18,500台/日) 走行経費削減便益:44億円(令和22年度予測交通量:18,500台/日) 交通事故低減便益:8.1億円(令和22年度予測交通量:18,500台/日)</p>									
	基準年度		令和5年度							
	B:総便益(億円)	535		C:総費用(億円)	324	EIRR(%)	1.7	B-C	211	全体B/C
B:総便益(億円)	535		C:総費用(億円)	195				継続B/C	2.7	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		1.5~1.8		2.5~3.0						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.6~1.8		2.5~3.0						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.6~1.7		2.7~2.8						
社会経済情勢等の変化	下部工施工方法変更等による事業費増額及び事業期間延伸 資機材単価上昇による事業費増額及び資機材搬入の遅延による事業期間延伸									
主な事業の進捗状況	総事業費370億円、既投資額127億円 令和5年度末 事業進捗率34%									
主な事業の進捗の見込み	令和12年度整備完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	棧橋方式から台船方式への変更によりコスト縮減を図る。									
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)どおり、「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"> (鹿児島県)「対応方針(原案)」については異論なし。 									

鹿児島港 鴨池中央港区 臨港道路整備事業



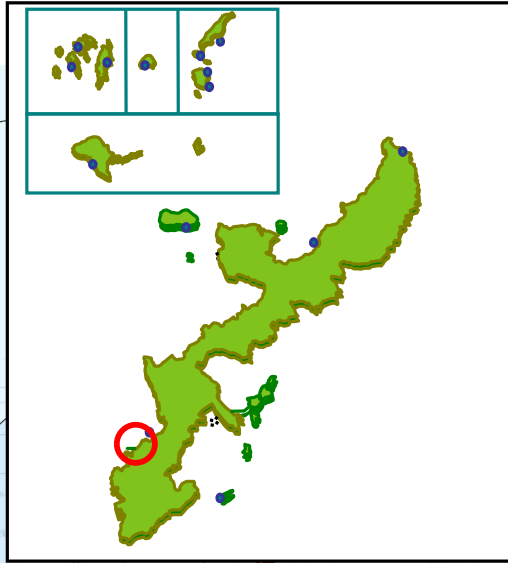
事業名	西之表港洲之崎地区複合一貫輸送ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	九州地方整備局			
			担当課長名	森橋 真						
実施箇所	鹿児島県西之表市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和10年度						
総事業費(億円)	85		残事業費(億円)	78						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: 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。 種子島に必要な物資は、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><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><国土強靱化基本計画(令和5年7月28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</p> <p>(8)交通・物流</p> <p>⑫気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。</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5年3月30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災害等から国民の生命・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"> 離島における生活水準の向上、産業の振興 海上輸送が効率化・安定化することで、生活物資の安定供給や地域交流の推進といった生活水準の向上及び島内産業の振興に寄与する。 周辺離島も含めた安全・安心の確保 熊毛地域で唯一の耐震強化岸壁が整備されることで、地震発生時においても海上輸送が可能となり、背後地域及び周辺離島の安全・安心が確保できる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 港内の安全性向上 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> <p>輸送コストの削減(RORO貨物積残し解消):8.5億円(令和11年度予測取扱量:84万トン/年)</p> <p>輸送コストの削減(RORO貨物等):7.4億円(令和11年度予測取扱量:5.7万トン/年)</p> <p>港内の安全性向上:0.52億円(事故回避隻数:0.04隻/年)</p> <p>震災時の輸送コスト増大回避:125億円(震災時の予測取扱量:131万トン/年)</p> <p>残存価値:1.1億円</p>									
	基準年度		令和5年度							
	B:総便益(億円)	143	C:総費用(億円)	70	EIRR(%)	9.2	B-C	73	全体B/C	2.0
	B:総便益(億円)	143	C:総費用(億円)	63				継続B/C		2.3
	(感度分析)		事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需要(-10%~+10%)		1.8~2.2	2.0~2.5						
	建設費(+10%~-10%)		1.9~2.2	2.0~2.5						
	建設期間(+10%~-10%)		2.0~2.1	2.2~2.3						
社会経済情勢等の変化	埋立計画地及びその周辺から希少生物が発見されたため、発見された希少生物への対応に関し、専門家を交えた環境保全措置の検討が必要となった。									
主な事業の進捗状況	総事業費85億円、既投資額7億円 令和5年度末 事業進捗率8%									
主な事業の進捗の見込み	令和10年度整備完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。									
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)どおり、「事業継続」了了承。 <p><港湾管理者からの意見></p> <ul style="list-style-type: none"> (鹿児島県)「対応方針(原案)」については異論なし。 									

西之表港 洲之崎地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

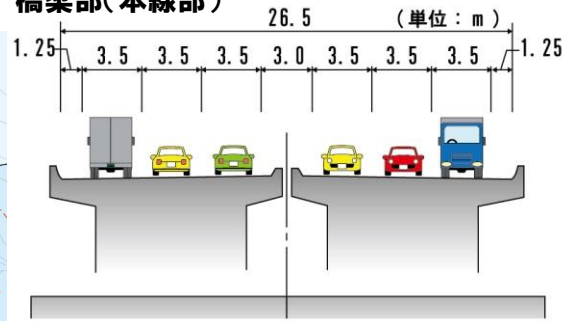


事業名	那覇港臨港道路整備事業(若狭港町線)		担当課	港湾局計画課		事業主体	沖縄総合事務局																																										
			担当課長名	森橋 真																																													
実施箇所	沖縄県那覇市																																																
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業																																																
主な事業の諸元	臨港道路																																																
事業期間	事業採択	平成26年度																																															
総事業費(億円)	1,230		残事業費(億円)	1,124																																													
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港は、物流・人流の拠点として沖縄県の社会経済活動を支えている。取扱貨物の多くが沖縄本島内に流通される貨物であり、そのほとんどは臨港道路を経由して県内各地へ運ばれている。 ・鉄道等大量輸送手段のない沖縄県では、陸上貨物輸送の大半を道路に依存している。特に那覇港への主要なアクセス路線である臨港道路港湾1号線や国道58号は慢性的な混雑が発生しており、交通混雑の緩和及び那覇港に関連する物流の効率化が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路機能を補完し、並行する国道58号や臨港道路港湾1号線の混雑緩和や道路交通環境の改善を目指す。 ・那覇港～沖縄各方面の道路ネットワークを強化することで、物流の効率化を図り、輸送コストの削減を目指す。 																																																
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2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第2章 新しい資本主義の加速</p> <p>5.地域・中小企業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」 ・物流の革新 <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5年3月30日公示)></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><新・沖縄21世紀ビジョン基本計画(令和4年5月15日決定)></p> <p>第4章 基本施策</p> <p>基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して</p> <p>(4) アジアのダイナミズムを取り組む国際物流拠点の形成と臨空・臨港型産業の集積</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"> ・国道58号線や臨港道路の交通混雑の緩和が期待される。 ・那覇港から空港や周辺工業団地を結ぶ自専道ネットワークが強化され、物流効率化の向上が期待される。 ・観光アクセスの円滑化に伴う観光作業支援に寄与する。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOx等の排出量が軽減される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送費用の削減 ・輸送時間費用の削減 ・事故損失額の削減 																																																
	<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"> ・輸送費用削減便益：142億円(令和22年度予測交通量：62,700台/日) ・輸送時間費用削減便益：875億円(令和22年度予測交通量：62,700台/日) ・事故損失額削減便益：36億円(令和22年度予測交通量：62,700台/日) 																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和5年度</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>1,053</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>936</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.6</td> <td>B-C</td> <td>117</td> <td>全体B/C</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,053</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>830</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.3</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>1.01~1.3</td> <td>1.1~1.4</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.03~1.2</td> <td>1.2~1.4</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1~1.2</td> <td>1.2~1.3</td> </tr> </tbody> </table>								基準年度		令和5年度								B:総便益(億円)	1,053	C:総費用(億円)	936	EIRR(%)	4.6	B-C	117	全体B/C	1.1	B:総便益(億円)	1,053	C:総費用(億円)	830					継続B/C	1.3		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.01~1.3	1.1~1.4	建設費 (+10% ~ -10%)	1.03~1.2	1.2~1.4	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2
基準年度		令和5年度																																															
B:総便益(億円)	1,053	C:総費用(億円)	936	EIRR(%)	4.6	B-C	117	全体B/C	1.1																																								
B:総便益(億円)	1,053	C:総費用(億円)	830					継続B/C	1.3																																								
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																															
需要 (-10% ~ +10%)	1.01~1.3	1.1~1.4																																															
建設費 (+10% ~ -10%)	1.03~1.2	1.2~1.4																																															
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2	1.2~1.3																																															
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域人口の増加 ・那覇港の取扱貨物量の増加 ・那覇港周辺における物流センター等の立地 ・那覇港へのクルーズ船寄港数と乗船客数の増加 																																																
主な事業の進捗状況	令和5年3月末時点 事業進捗率約6%																																																
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(案)は妥当である。 <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港臨港道路(若狭港町線)は、那覇港及びその周辺で整備が進められている道路ネットワークと連携し、那覇港と那覇空港間の交通量の増加に対応するとともに、臨港道路港湾1号線などの交通混雑を緩和し、ふ頭間の円滑な交通の確保により、那覇港の物流機能の向上等に大きく重要な道路と認識しており、早期の整備を要望する。このため、対応方針(原案)のとおり、事業継続に同意する。 																																																

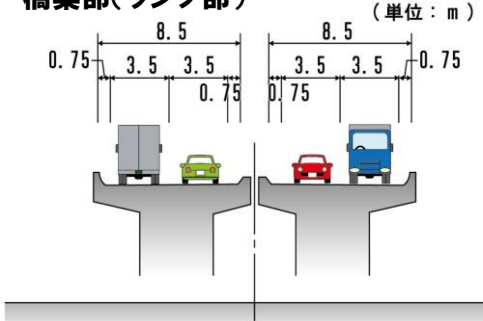
那覇港臨港道路整備事業(若狭港町線)



橋梁部(本線部)



橋梁部(ランプ部)



臨港道路若狭港町線 L=2.2km

