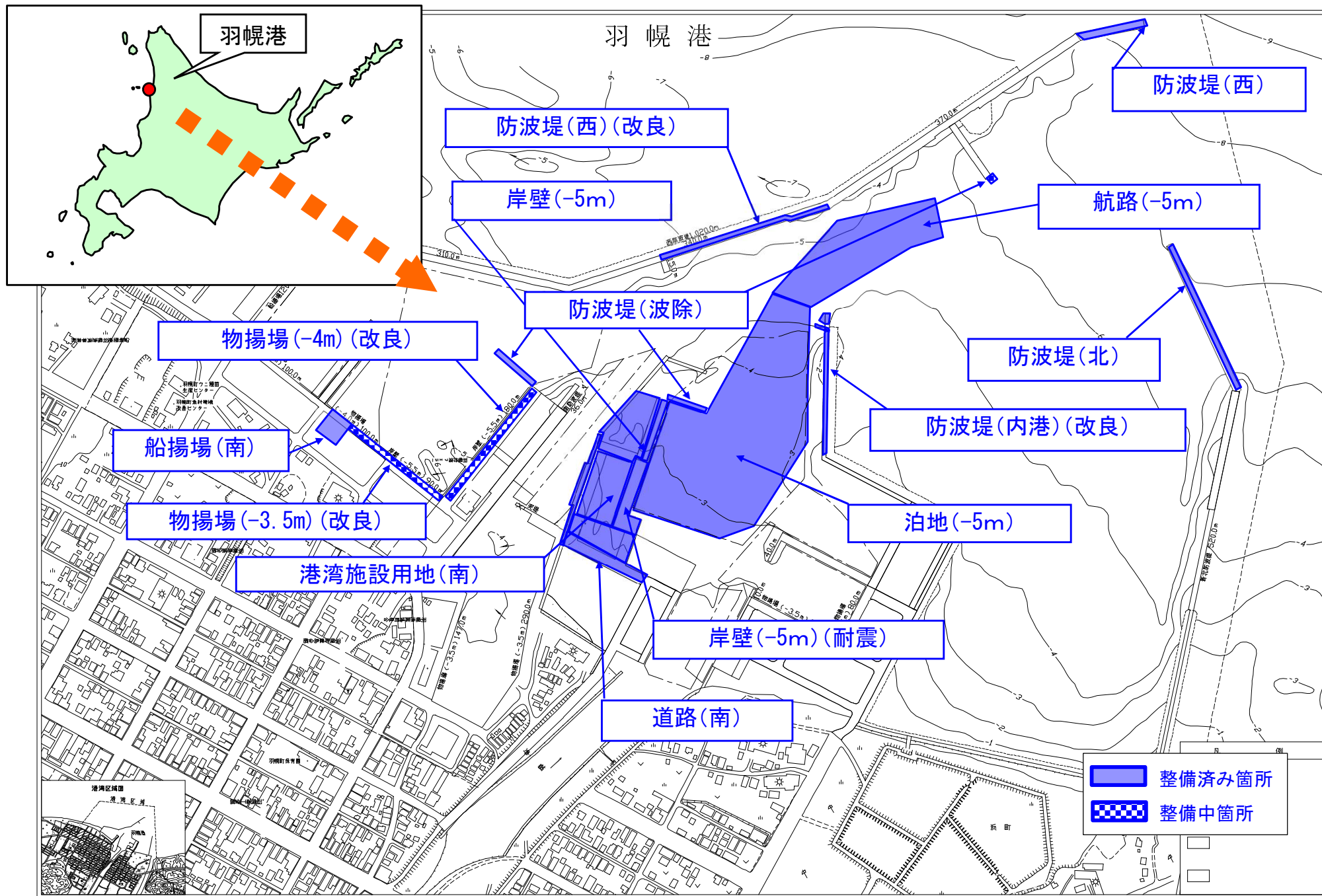
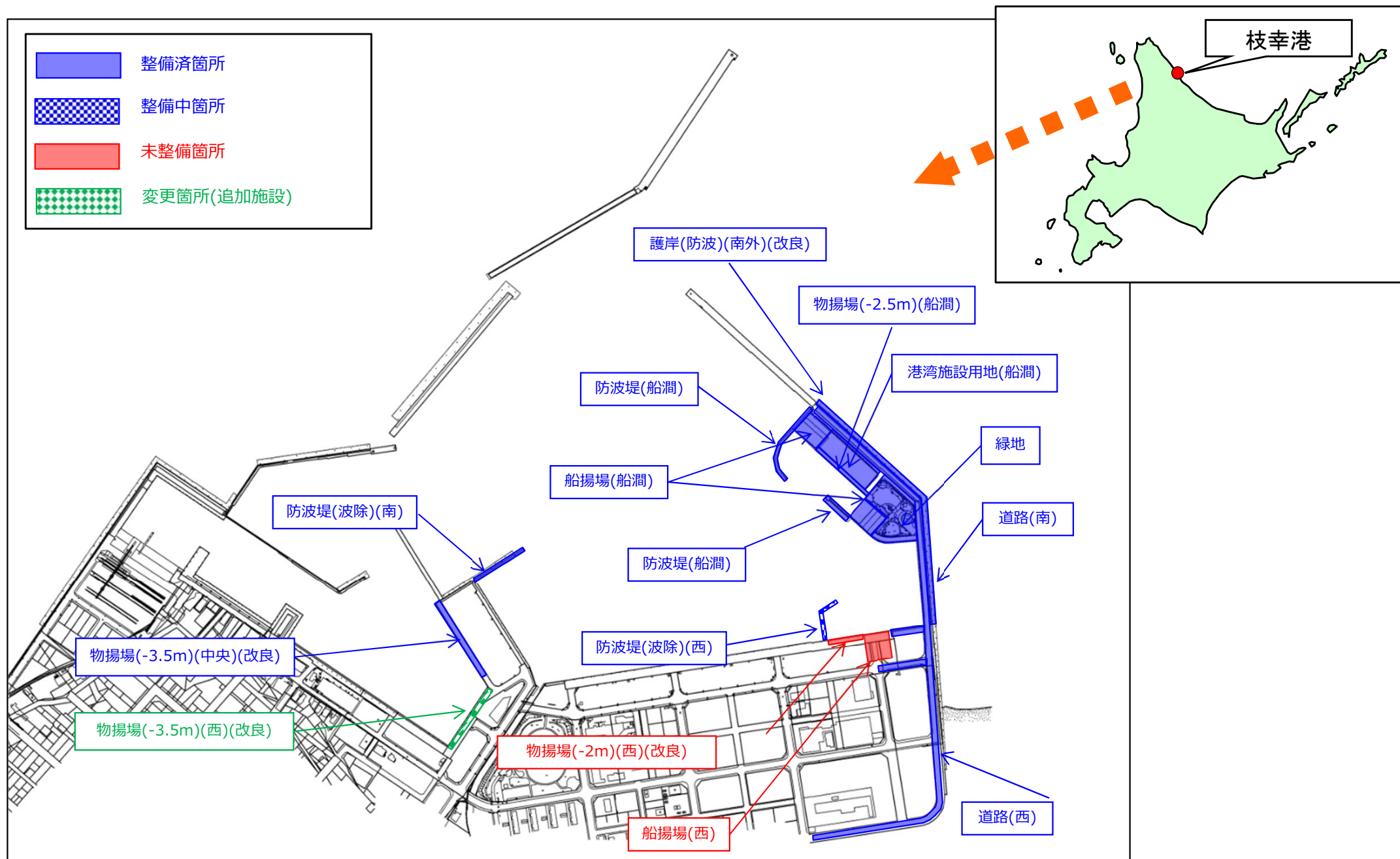


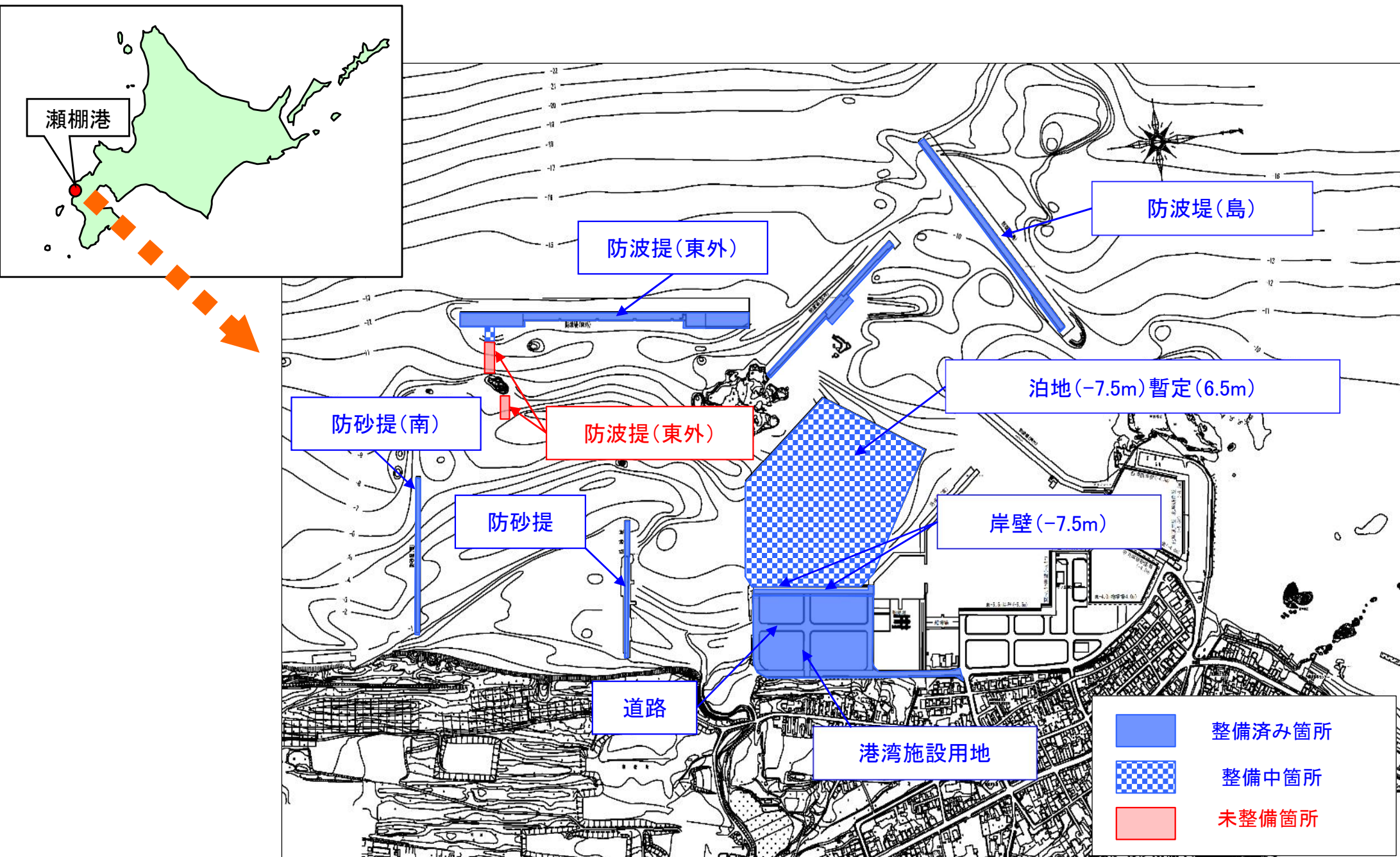
羽幌港 本港地区耐震強化岸壁整備事業



枝幸港 本港新港地区 小型船だまり整備事業

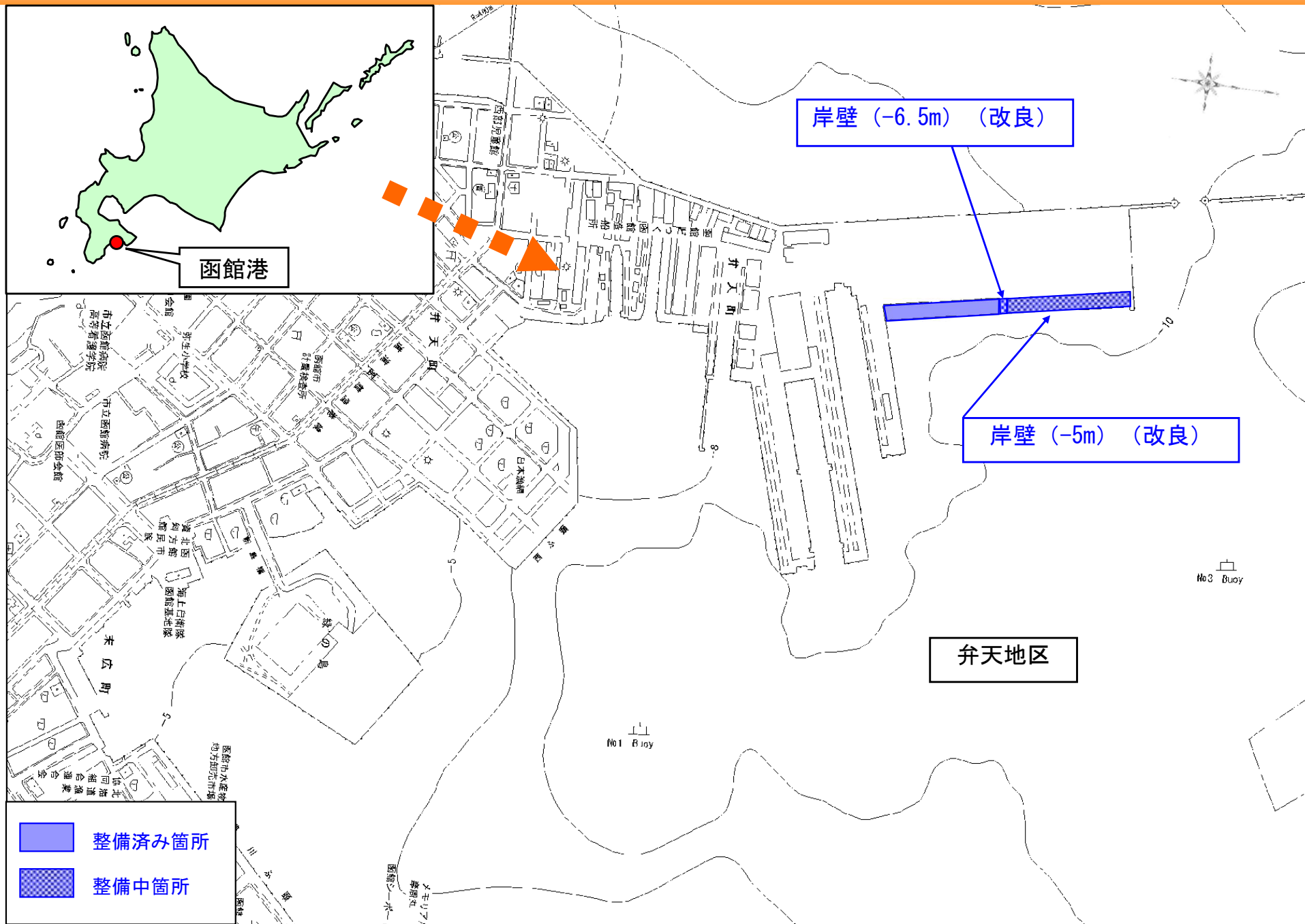


瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業



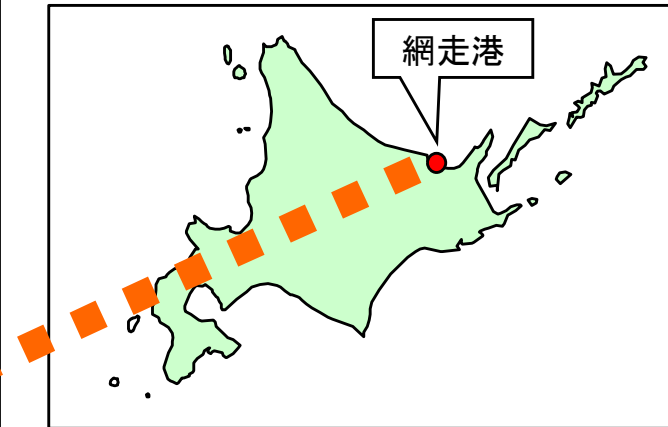
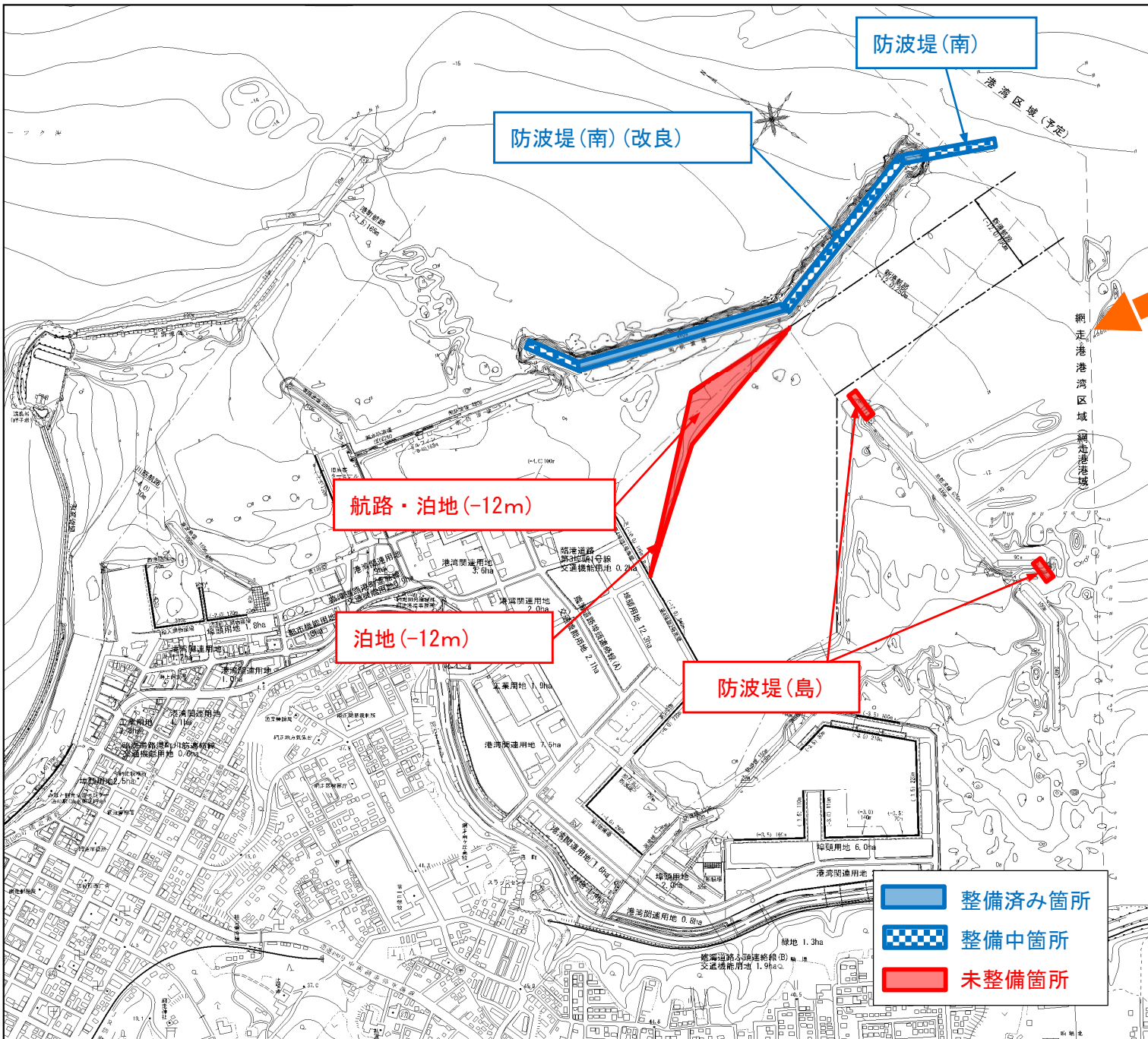
事業名	函館港弁天地区船だまり整備事業(改良)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局																																																																
					担当課長名	森橋 真																																																																				
実施箇所	北海道函館市																																																																									
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																																																									
主な事業の諸元	岸壁(-6.5m)(改良)、岸壁(-5m)(改良)																																																																									
事業期間	事業採択		平成18年度		完了		令和11年度																																																																			
総事業費(億円)	102				残事業費(億円)			31																																																																		
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・函館港では、係留施設が不足しているため、物資補給目的船からの係留要請に対応できず、滞船等を余儀なくされている。 ・函館市では、弁天地区に国際水産・海洋総合研究センターを建設するなど、函館国際水産・海洋都市構想の実現に向けた取組みを進めているため、本施設と連携した機能強化が求められている。 <達成すべき目標> ・係留施設の整備により、港内の利用再編を推進し、物資補給目的船の滞船を解消させる。更に、係留施設に調査船等の地元官公庁船を受け入れることで、漁業資源開発や海洋環境保全などの水産・海洋研究機能の強化を図る。																																																																									
上位計画の位置づけ	<北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)> ・計画の目標:我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食糧安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道 北海道の価値を生み出す北海道型地域構造～生産空間の維持・発展と強靱な国土づくり ・主要施策:地域の強みを生かした成長産業の育成 (地理的・気候的な優位性を活かした産業振興) 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり (日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模災害に対する生産・社会基盤の強靱化) <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 ・政策パッケージ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 <経済財政運営と改革の基本方針2024(令和6年6月21日閣議決定)> 第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～質上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～ 5. 地方創生及び地域における社会課題への対応 (持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」) 8. 防災・減災及び国土強靱化の推進 (防災・減災及び国土強靱化) <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6年4月1日告示)> ・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	■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 ※国交省政策チェックアップに基づき転記																																																																									
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・物資補給機能の強化による地域経済の活性化 ・学術研究の推進 ・水産・海洋と市民生活の調和 ・船舶航行の安全性の確保 <定量的な効果> ・滞船コストの削減(令和12年度予測利用不荷役船隻数:461隻／年、令和12年度予測地元官公庁船の利用隻数:6隻／年)																																																																									
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・滞船コストの削減:174億円(令和12年度予測利用不荷役船隻数:461隻／年、令和12年度予測地元官公庁船の利用隻数:6隻／年)																																																																									
	<table><tr><th colspan="3">基準年度</th><th colspan="3">令和6年度</th><th colspan="6"></th></tr><tr><td rowspan="2">基本ケース</td><td rowspan="2">割引率</td><td rowspan="2">4%</td><td>B:総便益(億円)</td><td>174</td><td>C:総費用(億円)</td><td>150</td><td>EIRR(%)</td><td>4.8</td><td>B-C</td><td>24</td><td>全体B/C</td><td>1.2</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td>48</td><td>C:総費用(億円)</td><td>26</td><td colspan="3"></td><td>継続B/C</td><td>1.8</td></tr></table>												基準年度			令和6年度									基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	150	EIRR(%)	4.8	B-C	24	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	48	C:総費用(億円)	26				継続B/C	1.8																												
	基準年度			令和6年度																																																																						
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	150	EIRR(%)	4.8	B-C	24	全体B/C	1.2																																																														
			B:総便益(億円)	48	C:総費用(億円)	26				継続B/C	1.8																																																															
<table><tr><td>(感度分析)</td><td colspan="4">事業全体のB/C</td><td colspan="4">残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (-10%～+10%)</td><td colspan="4">1.1～1.2</td><td colspan="4">1.6～2.0</td></tr><tr><td>建設費 (+10%～-10%)</td><td colspan="4">1.1～1.2</td><td colspan="4">1.7～2.0</td></tr><tr><td>建設期間 (+10%～-10%)</td><td colspan="4">1.2～1.2</td><td colspan="4">1.8～1.9</td></tr><tr><td>(参考値)</td><td colspan="4"></td><td colspan="4"></td></tr><tr><td>割引率 (2%)</td><td colspan="4">1.5</td><td colspan="4">2.6</td></tr><tr><td>割引率 (1%)</td><td colspan="4">1.7</td><td colspan="4">3.1</td></tr></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				1.6～2.0				建設費 (+10%～-10%)	1.1～1.2				1.7～2.0				建設期間 (+10%～-10%)	1.2～1.2				1.8～1.9				(参考値)									割引率 (2%)	1.5				2.6				割引率 (1%)	1.7				3.1			
(感度分析)	事業全体のB/C				残事業のB/C																																																																					
需 要 (-10%～+10%)	1.1～1.2				1.6～2.0																																																																					
建設費 (+10%～-10%)	1.1～1.2				1.7～2.0																																																																					
建設期間 (+10%～-10%)	1.2～1.2				1.8～1.9																																																																					
(参考値)																																																																										
割引率 (2%)	1.5				2.6																																																																					
割引率 (1%)	1.7				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102億円、既投資額71億円 令和6年12月現在 事業進捗率69%																																																																									
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	特になし																																																																									
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 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。 <港湾管理者の意見> 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、特段のご配慮をお願い申し上げます。																																																																									

函館港 弁天地区船だまり整備事業(改良)



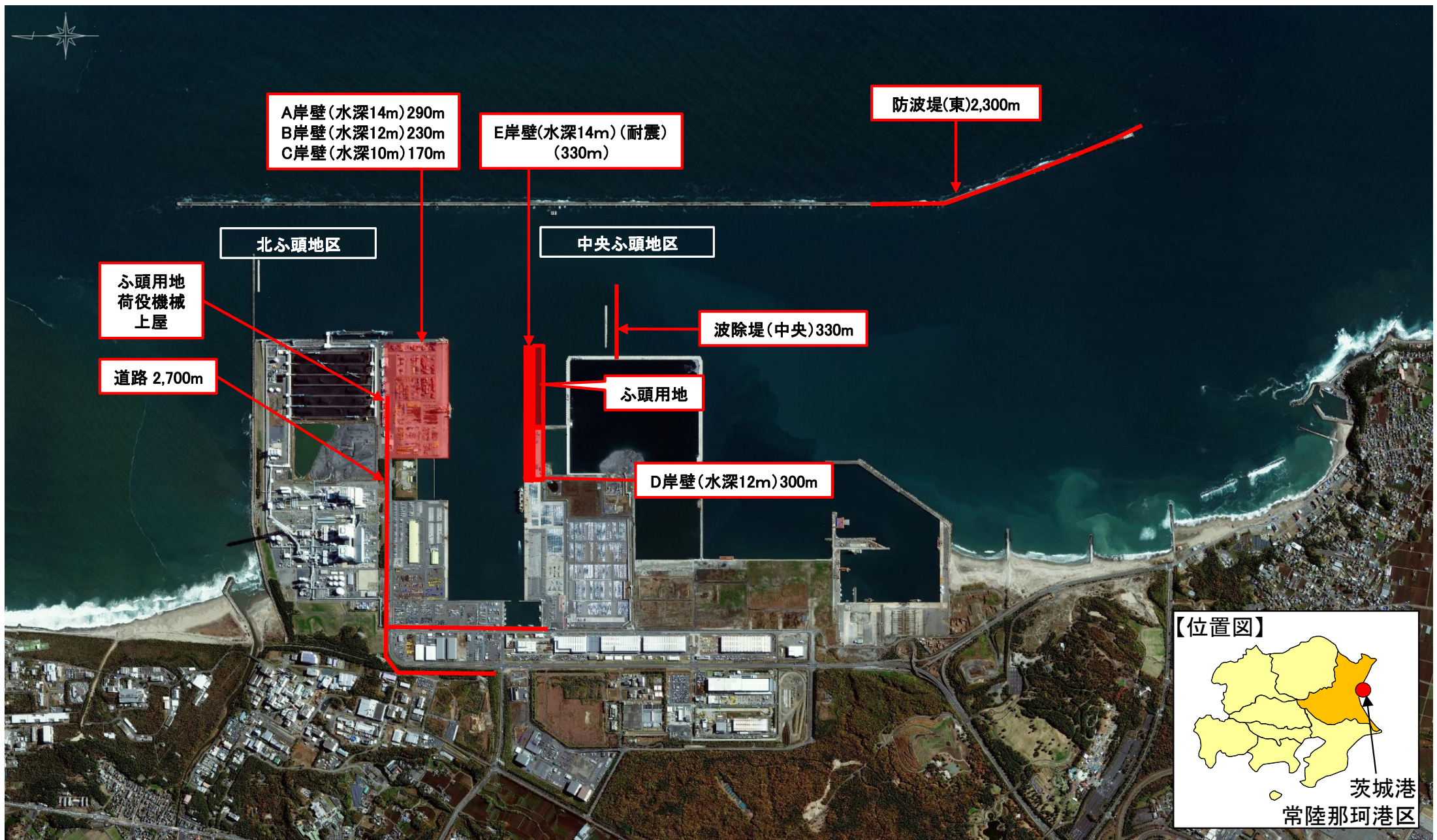
事業名	網走港新港地区防波堤改良事業			担当課	港湾局計画課		事業主体	北海道開発局				
				担当課長名	森橋 真							
実施箇所	北海道網走市											
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業											
主な事業の諸元	防波堤(南)(改良)、防波堤(南)、防波堤(島)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)											
事業期間	事業採択		平成20年度	完了	令和11年度							
総事業費(億円)	172		残事業費(億円)		71							
目的・必要性	【解決すべき課題・背景】 ・網走港では、主要貨物である石炭の輸入や小麦の移出等が行われている。 ・新港地区において港内静穏度が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。 ・防波堤の越波や港内擾乱により、護岸背後の倉庫への施設損傷や貨物の流出被害が発生している。 【達成すべき目標】 ・防波堤の整備による港内の静穏度向上による荷役の効率化及び避泊水域確保による海難の減少を図ると同時に、越流による背後施設の被害削減を図る。											
上位計画の位置づけ	<北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)> ・計画の目標：我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食糧安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道 北海道の価値を生み出す北海道型地域構造～生産空間の維持・発展と強靱な国土づくり ・主要施策：地域の強みを生かした成長産業の形成 (地理的・気候的な優位性を活かした産業振興) 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり (日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模災害に対する生産・社会基盤の強靱化) <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 ・政策パッケージ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 <経済財政運営と改革の基本方針2024（令和6年6月21日閣議決定）> 第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～ 5. 地方創生及び地域における社会課題への対応 (持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」) 8. 防災・減災及び国土強靱化の推進 (防災・減災及び国土強靱化) <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6年4月1日告示）> ・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(1)(4)） ・船舶航行及び港湾活動の安全性の確保（Ⅱ 1(3)(2)） ・地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ 2①)											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する											
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・網走港を核とした地域経済への寄与 ・荷役安全性等の向上 ・港内航行安全性の向上 ・食糧の安定供給への寄与 <定量的な効果> ・陸上輸送コストの削減 ・待避コストの削減 ・係留ロープの被害の削減 ・海難の減少 ・越波・浸水被害の減少											
	■定量的効果のうち投資効率性 【便益の主な根拠】 ・陸上輸送コストの削減：9.5億円（令和12年予測取扱貨物量：289千トン/年） ・待避コストの削減：0.82億円（令和12年予測総待避時間：144時間/年） ・係留ロープの被害の削減：0.56億円（令和12年予測ロープ切断本数：3本/年） ・海難の減少：281億円（令和12年予測避泊隻数：2隻/年） ・越波・浸水被害の減少：0.69億円（令和12年予測被害額：122,717千円/30年） ・残存価値：2.3億円											
	基準年度											
			令和6年度									
	基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	295	C:総費用(億円)	246	EIRR (%)	4.8	B-C	49	全体B/C
B:総便益(億円)				118	C:総費用(億円)	61					継続B/C	1.9
(感度分析)												
			事業全体のB/C			残事業のB/C						
需 要（－10％ ～ ＋10％）			1.1～1.3			1.7～2.1						
建 設 費（＋10％ ～ －10％）			1.2～1.2			1.8～2.2						
建設期間（＋10％ ～ －10％）			1.2～1.2			1.9～1.9						
(参考値)												
割引率（2％）			1.8			2.7						
割引率（1％）			2.2			3.2						
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172億円、既投資額101億円 令和6年12月現在 事業進捗率59%											
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	特になし											
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 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。 <港湾管理者の意見> 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、特段のご配慮をお願い申し上げます。											

網走港 新港地区防波堤改良事業



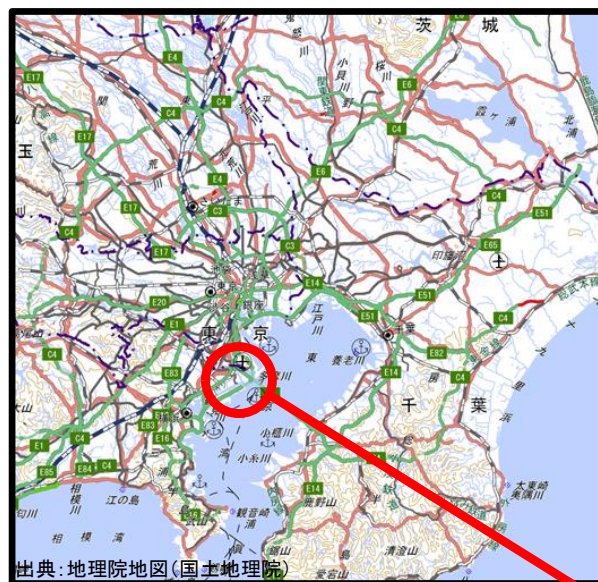
事業名	茨城港常陸那珂港区 国際海上コンテナターミナル等整備事業			担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真	事業 主体	関東地方整備局					
実施箇所	茨城県ひたちなか市											
該当基準	社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、岸壁(水深14m)(耐震)、岸壁(水深12m)、岸壁(水深10m)、防波堤(東)、波除堤等											
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	令和17年度								
総事業費(億円)	1,493	残事業費(億円)		308								
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・滞船や他港への持ち出し等の非効率な輸送形態を解消するとともに、産業機械、完成自動車、コンテナ等の貨物需要の増加に対応し、地域産業の国際競争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。また、当該事業を実施することで港内の静穏度が確保され、船舶の安全な航行、荷役及び荒天時の港湾避難が可能となる。 <達成すべき目標> ・港内静穏度の確保をしつつ、滞船や他港への持ち出し等の非効率な輸送形態を解消するとともに、産業機械、完成自動車、コンテナ等の貨物需要の増加に対応し、地域産業の国際競争力強化を図るため、茨城港常陸那珂港区において、国際海上コンテナターミナル等の整備を行う。											
上位計画 の 位置づけ	<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6年4月1日告示)> Ⅰ 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項 1 特に戦略的に取り組む事項 (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4) 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 (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 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 Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4) 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 (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 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 <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)> 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 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化・最適化】 <総合物流施策大綱(令和3年6月15日閣議決定)> Ⅲ 今後取り組むべき施策 3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築 (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (4) 物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保【物流インフラの強靱性確保】 <国土強靱化基本計画(令和5年7月28日)> 第3章 国土強靱化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (7) 産業構造 (8) 交通・物流 <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)> 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【防災・減災、国土強靱化】 <新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版(令和5年6月16日閣議決定)> Ⅷ. 経済社会の多様化 4. 国土強靱化の推進と産業振興の实现											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・地域産業の国際競争力強化 ・トラックドライバー不足等への対応 ・被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保 ・排出ガスの削減 <定量的な効果> ・輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ・滞船の解消による滞船コスト削減 ・海難減少に伴う損失の回避 ・災害時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ■定量的効果のうち投資効率性 <仮定の主な根拠> 外内貨コンテナ貨物: 88千TEU/年 外貨RORO貨物(産業機械): 1,857千トン/年 外貨RORO貨物(完成自動車): 1,684千トン/年 その他一般貨物: 92千トン/年 滞船変動: 24隻/年 延泊可能隻数: 4隻 幹線貨物(震災時): 1,025千トン <投資の効率性> ・輸送コストの削減便益: 3,940億円 ・滞船解消の便益: 298億円 ・海難減少の便益: 718億円 ・震災時の輸送コスト削減の便益: 11億円 ・残存価値: 64億円											
基準年度			令和6年度									
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	5,030	C:総費用(億円)	3,895	EIRR(%)	5.0	B-C	1,135	全体B/C	1.3
			B:総便益(億円)	1,615	C:総費用(億円)	330					継続B/C	4.9
(感度分析)												
			事業全体のB/C			残事業のB/C						
需要 (-10% ~ +10%)			1.2~1.4			4.4~5.5						
建設費 (+10% ~ -10%)			1.3~1.3			4.5~5.5						
建設期間 (+10% ~ -10%)			1.3~1.3			4.9~5.3						
(参考値)												
割引率 (2%)			1.6			6.6						
割引率 (1%)			1.8			7.5						
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1,493億円、既投資額1,185億円 令和6年度末 事業進捗率79.4%											
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17年度の事業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	炭素土砂を有効活用することにより、コスト縮減を実施しているが、今後もコスト縮減について検討していく。											
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 引き続き事業を継続することが妥当である。 (港湾管理者の意見) 茨城県はじめ地方からも強い要望があることから、確実し令和17年度に事業完了いただくようお願いする。											

茨城港常陸那珂港区国際海上コンテナターミナル等整備事業 位置図



事業名	臨港道路整備事業（川崎港東扇島～水江町地区）			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	神奈川県川崎市																																										
該当基準	事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施																																										
主な事業の諸元	臨港道路																																										
事業期間	事業採択		平成21年度		完了		令和13年頃																																				
総事業費（億円）	1950			残事業費（億円）			693																																				
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・扇島地区等におけるJFEスチール㈱高炉休止後の土地利用方針が策定され、発生集中交通量の増加が見込まれる。 ・東扇島地区は外貨コンテナ貨物の輸入及び自動車の輸出拠点であり、高機能な物流施設、冷凍・冷蔵倉庫を中心とした倉庫群の立地も進んでいるが、同地区と内陸部を結ぶルートは川崎港海底トンネルのみであり、増加する貨物流動等への対応が必要である。 ・切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートの多重化が必要である。 ・当該事業の実施により、平常時においては貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時には緊急物資輸送ルートの多重化に寄与する。 <達成すべき目標> ・当該事業の整備により、平常時においては貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時には緊急物資輸送ルートの多重化を目標とする。																																										
上位計画の位置づけ	<第5次社会資本整備重点計画> ・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																																										
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。																																										
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・物流機能の効率化、国際競争力の強化 ・物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上 ・防災機能強化、緊急輸送体制の強化 <定量的な効果> ・輸送・移動コストの削減 ・交通事故の減少 ・環境への負荷軽減																																										
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送・移動コストの削減 交通事故の減少 （臨港道路計画交通量34,000台/日）																																										
	基準年度 令和6年度																																										
	基本ケース		割引率	4%	B:総便益（億円）	2,378	C:総費用（億円）	2,140	EIRR（%）	4.5%	B-C	238	全体B/C	1.1																													
					B:総便益（億円）	2,375	C:総費用（億円）	601					継続B/C	4.0																													
	（感度分析） <table><tr><td colspan="4">事業全体のB/C</td><td colspan="4">残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要（－10％～＋10％）</td><td colspan="3">1.0～1.2</td><td colspan="4">3.6～4.3</td></tr><tr><td>建 設 費（＋10％～－10％）</td><td colspan="3">1.1～1.1</td><td colspan="4">3.6～4.4</td></tr><tr><td>建設期間（＋10％～－10％）</td><td colspan="3">1.1～1.2</td><td colspan="4">3.9～4.1</td></tr></table>											事業全体のB/C				残事業のB/C				需 要（－10％～＋10％）	1.0～1.2			3.6～4.3				建 設 費（＋10％～－10％）	1.1～1.1			3.6～4.4				建設期間（＋10％～－10％）	1.1～1.2			3.9～4.1			
	事業全体のB/C				残事業のB/C																																						
	需 要（－10％～＋10％）	1.0～1.2			3.6～4.3																																						
	建 設 費（＋10％～－10％）	1.1～1.1			3.6～4.4																																						
建設期間（＋10％～－10％）	1.1～1.2			3.9～4.1																																							
（参考値） <table><tr><td>割 引 率（2％）</td><td colspan="3">1.7</td><td colspan="4">5.7</td></tr><tr><td>割 引 率（1％）</td><td colspan="3">2.1</td><td colspan="4">6.9</td></tr></table>											割 引 率（2％）	1.7			5.7				割 引 率（1％）	2.1			6.9																				
割 引 率（2％）	1.7			5.7																																							
割 引 率（1％）	2.1			6.9																																							
社会経済情勢等の変化	・JFEスチール株式会社は、扇島地区を中心とする東日本製鉄所京浜地区における高炉等の休止を令和2年に発表。これらの動向を踏まえ、川崎市において、扇島地区におけるカーボンニュートラルエネルギーの供給拠点などの土地利用の方向性や基盤整備の考え方等を取りまとめた土地利用方針を令和5年8月に策定済み。扇島地区で想定される発生集中交通量の増加も踏まえた計画交通量の見直しが必要。 ・川崎港内の冷蔵倉庫収容能力は304万m3（令和6年）と平成26年から約1.5倍に増加。 ・東扇島地区では、大規模物流施設の集積を図るため、港湾関連用地や埠頭用地の拡張を令和9年度までに完成させる予定であり、今後とも大規模物流施設が立地する見込み。 ・新規物流施設の立地等により、輸送車両が増加。令和5年における20km/h未満の旅行速度（平日12時間、東扇島内の臨港道路）の割合は約3割となっており、平成27年の2割から増加しており、東扇島内の臨港道路の渋滞が悪化。																																										
主な事業の進捗状況	総事業費1,950億円、既投資額1,257億円 令和6年度末現在 事業進捗率64.5%																																										
主な事業の進捗の見込み	令和13年頃完了予定																																										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・昇降施設の設計および施工方法の見直し等により、コスト縮減を図った。																																										
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針（原案）のとおり了承 <港湾管理者の意見> 臨港道路東扇島水江町線整備事業は、国際戦略港湾川崎港における交通ネットワークの拡充による物流機能の強化及び緊急物資輸送道路の多重化による防災機能の強化に資する極めて重要な事業である。また、今後の川崎臨海部の大規模土地利用転換に資する広域的な道路ネットワークを担う重要な事業として位置付けていることから、着実な事業推進が必要であると認識している。 一方、今回の事業費の増加については、昨今の物価高騰や人手不足等、社会情勢の変化による影響が否めないものの、度重なる事業費の増加は、本市の財政運営において極めて重い負担であり、誠に遺憾である。 このため、より一層の徹底したコスト縮減と厳格な工程管理を強く要請するとともに、引き続き本市と密に情報共有を行いながら、計画どおりに着実な事業推進を図られたい。 なお、今後工事が本格化する水江町地区においては、周辺環境に配慮し、沿道企業等との調整を着実にを行った上で工事を実施されたい。																																										

川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路整備事業



清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業 位置図

【位置図】



事業名	大阪港北港南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		近畿地方整備局																									
					担当課長名		森橋 真																													
実施箇所	大阪府大阪市																																			
該当基準	その他:社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																			
主な事業の諸元	岸壁(水深15m(耐震)、岸壁(水深15m(改良)(耐震)、岸壁(水深16m(耐震)、岸壁(水深16m(耐震)(延伸)、航路(水深15m)、航路(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深15m)、泊地(水深16m)、荷さばき地、臨港道路 等																																			
事業期間	事業採択		平成3年度		完了		令和12年度																													
総事業費(億円)	2,715				残事業費(億円)		649																													
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・コンテナターミナルのバス利用率は過密な状況となっており、コンテナの需要増大への対応が困難な状況である。 ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。 ・東南海・南海地震の発生が逼迫している中、我が国の経済活動を支える耐震強化施設が不足している。 ・増大するコンテナ需要に伴う港湾物流の増加や、IRの誘致や万博開催といった夢洲の開発に伴う観光交通への対応が困難である。 <達成すべき目標> ・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すると共に、アジア等増大するコンテナ需要に対応する。 ①海外トランSHIP回避による輸送コストの削減 ②陸上輸送コストの削減 ③震災時における輸送コストの削減 ・臨港道路の拡幅により、今後増大するコンテナ貨物の陸上輸送の効率化に加え、万博やIRを核とした国際観光拠点への観光交通(自動車)の円滑な走行を確保し、大阪・関西の経済成長を支える。 ①陸上輸送コストの削減(物流・人流) ②交通事故損失額の削減																																			
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化・最適化 <経済財政運営と改革の基本方針2024(令和6年6月21日閣議決定)> ・我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モータルコネクツの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進する。(第2章5.) <成長戦略フォローアップ (令和3年6月18日閣議決定)> ・「ヒトを支援する 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、顔認証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(ONPAS)の他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(NACCS)との直接連携等を行うとともに、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6年4月1日告示)> ・国際基幹航路等による多方面・多頻度の直航コンテナ物流サービスの提供による我が国産業の国際競争力を強化するため、国際戦略港湾である京浜港(東京港、横浜港及び川崎港)、阪神港(大阪港及び神戸港)において、国際基幹航路の寄港の維持・拡大に最優先で対応する。(Ⅱ1(1)①) ・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、民間投資及び雇用に誘致するため、産業の特性に応じた、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。(Ⅱ1(1)④)																																			
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、トラックドライバー不足等への対応が図られるとともに、CO2、NOX等の排出量が削減する。また、臨港道路整備やゲート処理の迅速化によりCO2及びNOX等の排出量が削減される。 ・世界各地を結ぶ直航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が向上することで、信頼度の高い海上コンテナ輸送網を構築を図る。 ・IoTや自動化など最先端の技術を活用したコンテナターミナルの整備により、生産性を向上し、労働環境を改善させる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能が確保され、背後企業間の国際競争力低下が回避される。 <定量的な効果> ・国際海上コンテナ貨物の輸送コストの削減 (令和13年予測取扱貨物量:141万TEU/年) ・震災後における輸送コスト増大回避 (令和13年予測取扱貨物量:197万TEU/年) ・自動車交通の円滑化(令和22年度予測交通量(臨港道路:此花大橋):334百台/日) ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 国際海上コンテナ貨物の輸送コストの削減:26,876億円 (令和13年予測取扱貨物量:141万TEU/年) 震災後における輸送コスト増大回避:684億円(令和13年予測取扱貨物量:197万TEU/年) 自動車交通の円滑化:63億円(令和22年度予測交通量(臨港道路:此花大橋):334百台/日) 残存価値:243億円																																			
	基準年度 令和6年度																																			
	基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	27,866	C:総費用(億円)	5,351	EIRR(%)	13.9	B-C	22,514	全体B/C	5.2																							
				B:総便益(億円)	4,184	C:総費用(億円)	712			継続B/C	5.9																									
	(感度分析) <table><tr><td colspan="3">事業全体のB/C</td><td colspan="3">残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要</td><td>(-10% ~ +10%)</td><td>4.9~5.5</td><td colspan="3">5.3~6.5</td></tr><tr><td>建設費</td><td>(+10% ~ -10%)</td><td>5.1~5.3</td><td colspan="3">5.3~6.5</td></tr><tr><td>建設期間</td><td>(+10% ~ -10%)</td><td>5.2~5.2</td><td colspan="3">5.7~6.0</td></tr></table>												事業全体のB/C			残事業のB/C			需 要	(-10% ~ +10%)	4.9~5.5	5.3~6.5			建設費	(+10% ~ -10%)	5.1~5.3	5.3~6.5			建設期間	(+10% ~ -10%)	5.2~5.2	5.7~6.0		
	事業全体のB/C			残事業のB/C																																
	需 要	(-10% ~ +10%)	4.9~5.5	5.3~6.5																																
	建設費	(+10% ~ -10%)	5.1~5.3	5.3~6.5																																
	建設期間	(+10% ~ -10%)	5.2~5.2	5.7~6.0																																
	(参考値) <table><tr><td>割引率(2%)</td><td>6.5</td><td>7.6</td></tr><tr><td>割引率(1%)</td><td>7.5</td><td>8.7</td></tr></table>												割引率(2%)	6.5	7.6	割引率(1%)	7.5	8.7																		
割引率(2%)	6.5	7.6																																		
割引率(1%)	7.5	8.7																																		
社会経済情勢等の変化	・平成23年頃より北港南地区(夢洲)ではコンテナ貨物の取扱能力に達しているため、平成31年3月に大阪港の港湾計画が改訂され、増大するコンテナ貨物の需要に対応するため、北港南地区(夢洲)においてもコンテナ荷さばき地の拡張が位置づけられた。 ・北港南地区(夢洲)では、都市と近接した広大な用地及びオーシャンフロントという非日常空間を創出できる立地を活かした国際観光拠点を形成するための取り組みが進められており、大阪の経済成長の起爆剤となることが期待されている。 ・(大阪市) 大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾である大阪港においては重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。今後の事業実施にあたっては、十分な予算を確保し速やかな事業進捗を図るとともに、引き続き、最大限のコスト縮減と工期短縮の徹底や残事業の精査をお願いします。																																			
主な事業の進捗状況	総事業費2,715億円、既投資額2,066億円 令和6年度末 事業進捗率76%																																			
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	・今後実施する浅渚(海底掘削)工事において、旧防波堤の基礎捨石の撤去を予定しており、その処理に関して有効活用に向けた調整を行い、破砕・処分にかかる費用の低減を図る。																																			
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	<第三者委員会の意見・反映内容> ・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。 ・港湾管理者の意見																																			
	・(大阪市) 大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾である大阪港においては重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。今後の事業実施にあたっては、十分な予算を確保し速やかな事業進捗を図るとともに、引き続き、最大限のコスト縮減と工期短縮の徹底や残事業の精査をお願いします。																																			

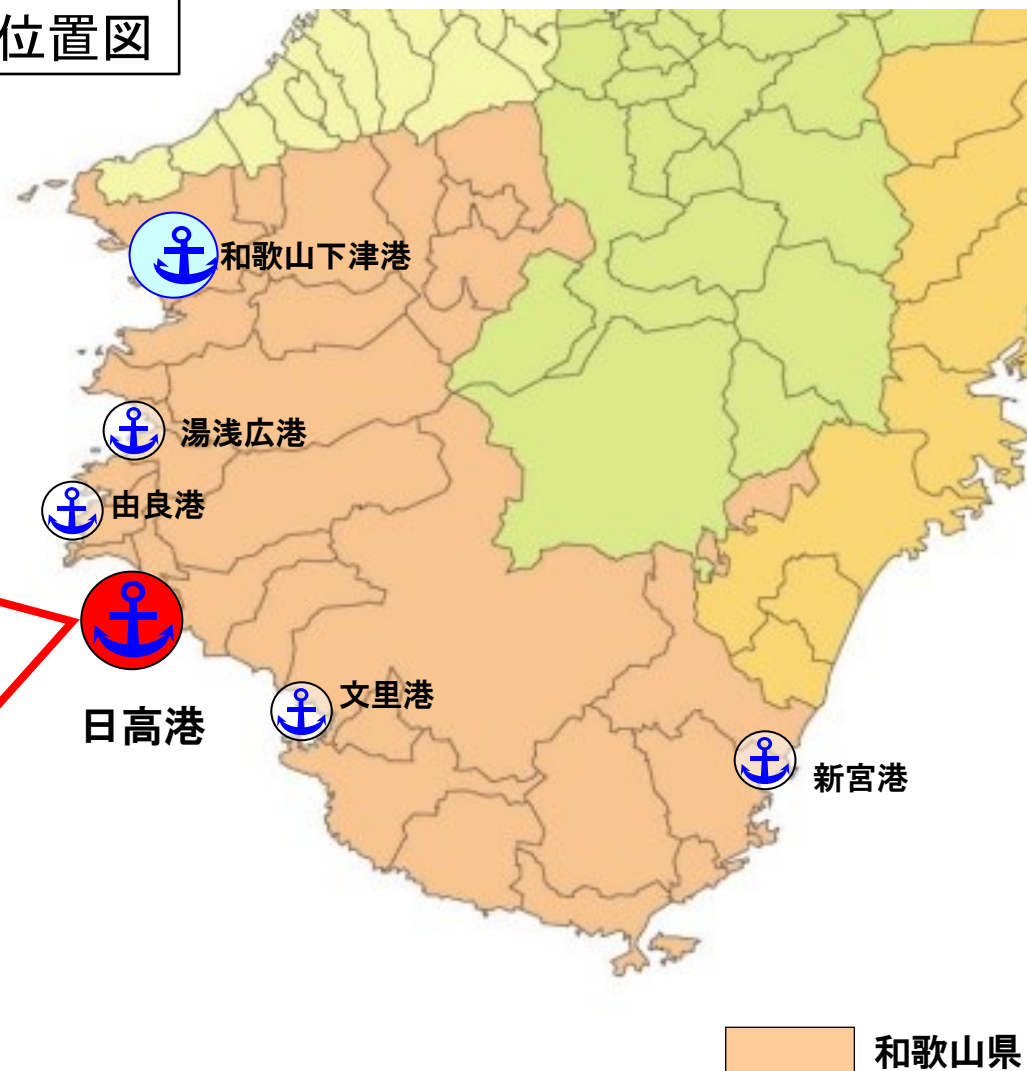
大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名	日高港塩屋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	近畿地方整備局					
				担当課長名	森橋真								
実施箇所	和歌山県御坊市												
該当基準	再々評価: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12m)、防波堤、泊地(水深12m)等												
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	令和8年度									
総事業費(億円)	227	残事業費(億円)			6								
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・本事業の対象施設では、木材チップ・薪炭、砂・砂利、産業機械などを取り扱っており、企業へのヒアリング等からも今後も現状程度の需要が見込まれる。 ・背後地域においてバイオマス発電所が計画されており、その発電のための燃料としてバイオマス燃料(木質ペレット、パーム椰子殻(PKS))を本船にて輸入する計画であることから、その対応が必要不可欠である。 ・航行船舶の荒天時における海難減少のため、避泊水域を確保する必要がある。												
	＜達成すべき目標＞ ・国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで輸送効率化を図り、合わせて荒天時の航行船舶の海難減少のための避難泊地を確保する。 ①輸送コストの削減 ②海難事故の減少												
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)＞ ・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章第2節4.4-1) ・2050年カーボンニュートラルを含むグリーン社会の実現に向けた取組を推進する。また、今後策定・改定されるグリーン社会に関連する政府の計画等も踏まえ、グリーン社会の実現に向けた取組をさらに進めていく。(第3章第2節6.6-1) ＜経済財政運営と改革の基本方針2024(令和6年6月21日閣議決定)＞ ・再生可能エネルギーについては、地域共生を前提に、国民負担の抑制を図りながら、主力電源として、最大限の導入拡大に取り組む。国産化や我が国の技術力の強化につなげるため、ペロブスカイト太陽電池や浮体式洋上風力等の目標及び革新技術の開発と社会実装の早期実現に向けた支援や制度的措置の検討、国際的な研究開発体制や国際標準の整備、人材育成やサプライチェーンの構築に向けた支援を行う。(第2章3.) ・我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進する。(第2章5.) ＜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6年4月1日告示)＞ ・資源・エネルギー・食糧の安定確保を支えるため、資源の産出地・消費地の分布状況、産業・エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの海上輸送や陸上輸送の状況等を踏まえ、資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾において、輸送の生産性向上を図る。(Ⅱ 1(1)②) ・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。(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)												
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。												
	■定性的・定量的な効果 ＜定量的な効果＞ ・輸送コストの削減(令和9年度予測取扱貨物量:23万トン/年) ・海難減少便益(避泊隻数:1隻/年(100GT～500GT)) 港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。 ・建設工事による雇用・所得の増大(事業費に対する生産誘発額:35.643百万円、事業に伴う雇用誘発者数:1,744人※直接効果、第1・2間接効果) ・排出ガスの削減(令和9年度以降:CO2排出量約1,559トン・C/年の削減、NOX排出量約43トン/年の削減) ＜定性的な効果＞ ・クルーズ船寄港によるにぎわい創出 本事業の実施により、物流の効率化のみならず日高港へ的大型クルーズ船の寄港が可能となった。 近年、我が国へのクルーズ船の寄港が増加する中、日高港においても大型クルーズ(5万t級)が寄港している。 「みなと」を核とした地域振興の拠点として、「みなとオアシス」に登録(平成29年11月)されている。 ・地域の発展や経済の活性化 本事業の実施により、木質バイオマス発電所をはじめとした新たな産業誘致が進み、雇用創出が図られるなど、地域の発展や経済の活性化に貢献している。 ・再生可能エネルギーの導入促進 日高港の沖合海域では、洋上風力発電事業が複数計画されている。本ターミナルは、洋上風力発電設備の設置や維持管理の際の拠点として、再生可能エネルギーの導入促進に資する役割も期待される。 ・沿道騒音等の減少 日高港塩屋地区国際物流ターミナルの整備による陸上輸送距離の短縮に伴って、沿道における騒音や振動等が軽減する。												
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減便益:165億円(令和9年予測取扱貨物量:23万トン/年) ・海難減少便益:804億円(避泊隻数:1隻/年(100GT～500GT)) ・残存価値:29億円												
	基準年度												
	令和6年度												
	基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	998	C:総費用(億円)	608	EIRR(%)	6.2	B-C	390	全体B/C	1.6
				B:総便益(億円)	74	C:総費用(億円)	5.4				継続B/C	13.5	
	(感度分析)												
	需 要 (－10% ～ ＋10%)			1.5～1.7		12.2～14.9							
建設費 (＋10% ～ －10%)			1.6～1.6		12.4～15.1								
建設期間 (＋10% ～ －10%)			－		－								
(参考値)													
割引率 (2%)			2.0		17.8								
割引率 (1%)			2.2		20.6								
社会経済情勢等の変化	令和7年9月、御坊バイオマス発電所運転開始予定												
主な事業の進捗状況	総事業費227億円、既投資額221億円 令和6年度末現在 事業進捗率97.3%												
主な事業の進捗の見込み	令和8年度完成予定												
代替案立案等の可能性	浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減												
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途が確認されたため。												
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ ・おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおりに「事業継続」することが妥当と判断される。 ・港湾管理者の意見＞ (和歌山県)日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業は、基幹産業の物流コストを削減するための大型貨物船が入港できる環境の確保、クルーズ船寄港による賑わいの創出や入港船舶の安全性の向上が期待できる重要な事業であり、対応方針(原案)のとおりに事業継続が妥当と考えます。なお、事業実施にあたっては、コスト削減等に努め、早期に完成させるようお願いします。												

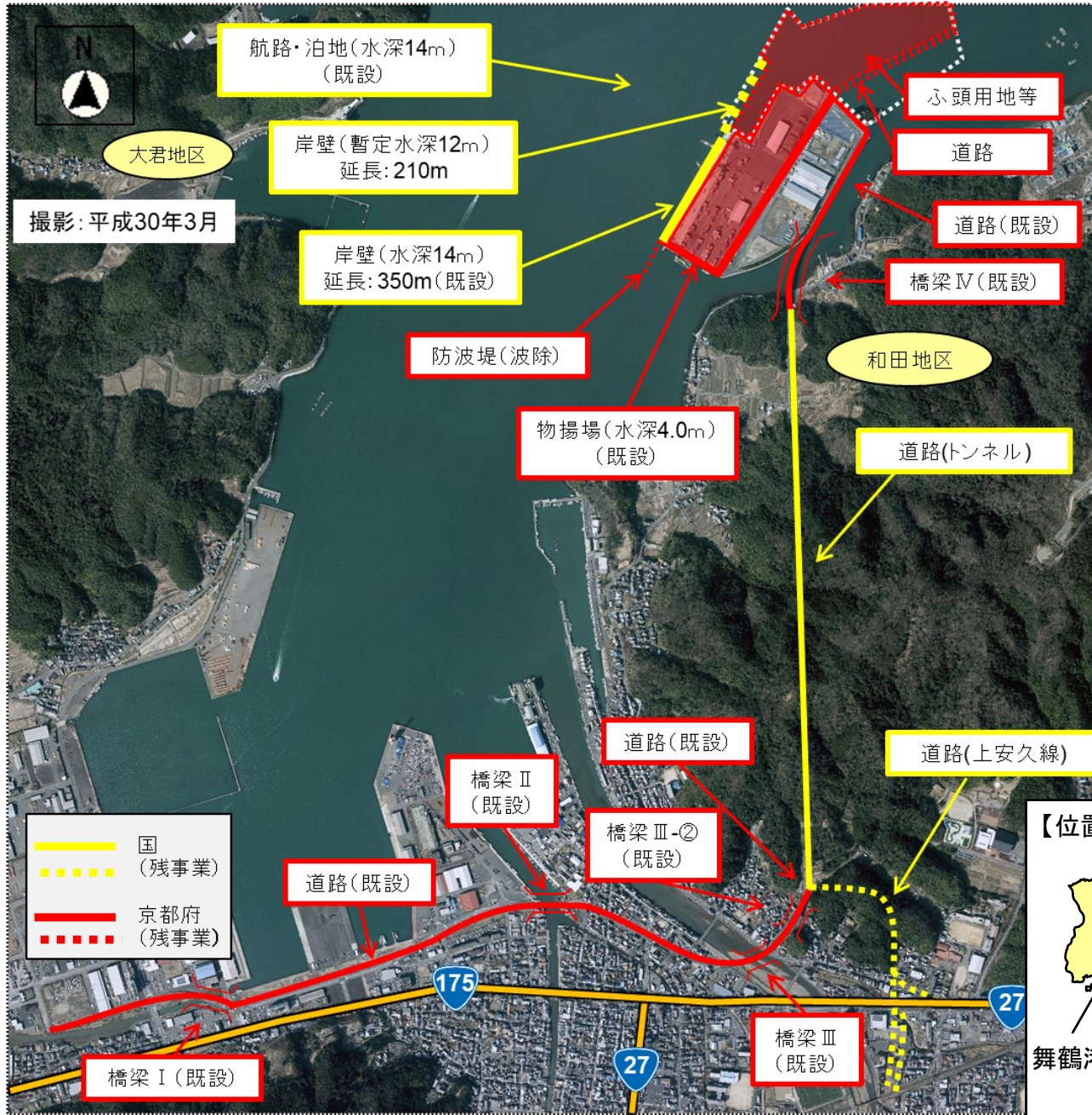
日高港 塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業

位置図

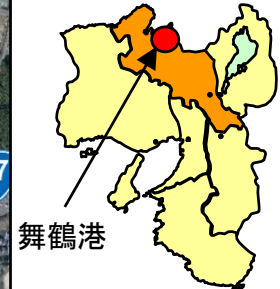


事業名	舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業			担当課	港湾局 計画課		事業主体	近畿地方整備局																																																				
				担当課長名	森橋 真																																																							
実施箇所	京都府舞鶴市																																																											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施が生じた事業																																																											
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地、道路等																																																											
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	令和17年度																																																								
総事業費(億円)	808		残事業費(億円)		284																																																							
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・貨物の輸送効率化に向けた対応が必要である。 ・埠頭間・幹線道路へのアクセス向上に向けた対応が必要である。 ・太平洋側における大規模地震発生時のリダンダンシー確保に向けた対応が必要である。 <達成すべき目標> ・岸壁及びふ頭用地の整備により、今後の貨物需要に対応する。 ・臨港道路の整備により、貨物需要の増大に伴う交通量の増加(利便性・安全性の向上)に対応する。 ・国際物流ターミナルの整備により、太平洋側港湾の被災時、早期の経済活動復旧に対応する。																																																											
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.(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1部 第4章 第1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5章 第4節 2.交通・物流ネットワークの強靱化 <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 <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)⑫) <経済財政運営と改革の基本方針2024(令和6年6月21日閣議決定)> 第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 5. 地方創生及び地域における社会課題への対応 (1)デジタル田園都市国家構想と地方創生の新展開 <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)> Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 (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 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																																																											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 ■定性的・定量的な効果 <定量的な効果> ①コンテナ貨物の輸送距離の短縮により、輸送コストが削減される。 ②バルク貨物が大型船で輸送可能となることで、輸送コストが削減される。 ③大阪湾地域での大規模地震発生時に、阪神港等の物流機能低下を補完することで、発災時の輸送コストが削減される。 ④臨港道路の整備により、輸送・移動コスト及び交通事故減少による損失が削減される。 <定性的な効果> ・水質チップやコークス等の原材料、コンテナ貨物の輸送が効率化し、地域活性化に寄与する。また、岸壁及び背後道路が整備されることにより、周辺地域に接続する道路ネットワークの利便性が向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。 ・近傍に立地する企業が舞鶴港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバーの働き方改革及びトラックドライバー不足への対応に寄与する。 ・取り扱われる貨物を原料として生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出される。本事業の実施により原料の需要増加に対応可能となるとともに、阪神港からの輸出货量が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。 ・大型船利用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。 ・港湾貨物の陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO2・NOX排出量が減少する。 ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 (割引・税抜後) 輸送コスト削減効果(コンテナ):320億円(令和18年度予測取扱量:1.9万TEU/年) 輸送コスト削減効果(珪砂):49億円(令和18年度予測取扱量:11万トン/年) 輸送コスト削減効果(ソーダ灰):41億円(令和18年度予測取扱量:3.5万トン/年) 輸送コスト削減効果(PKS):7.3億円(令和18年度予測取扱量:4.1万トン/年) 輸送コスト削減効果(木質チップ):18億円(令和18年度予測取扱量:6.0万トン/年) 輸送コスト削減効果(コークス):12億円(令和18年度予測取扱量:2.6万トン/年) 臨港道路整備による移動コスト削減便益:1,250億円 震災時の輸送コスト削減便益:21億円 交通事故減少便益:8.8億円 残存価値:15億円 <table><tr><td colspan="2">基準年度</td><td colspan="2">令和6年度</td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td></tr><tr><td rowspan="2">基本ケース</td><td rowspan="2">割引率</td><td rowspan="2">4%</td><td>B:総便益(億円)</td><td>1,740</td><td>C:総費用(億円)</td><td>1,468</td><td>EIRR(%)</td><td>4.9%</td><td>B-C</td><td>272</td><td>全体B/C</td><td>1.2</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td>275</td><td>C:総費用(億円)</td><td>221</td><td></td><td></td><td></td><td>継続B/C</td><td></td><td>1.2</td></tr></table> (感度分析) <table><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>1.1~1.3</td><td>1.1~1.4</td></tr><tr><td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td><td>1.2~1.2</td><td>1.1~1.4</td></tr><tr><td>建 設 期 間 (+10% ~ -10%)</td><td>1.2~1.2</td><td>1.2~1.3</td></tr></table> (参考値) <table><tr><td>割 引 率 (2%)</td><td>1.4</td><td>1.7</td></tr><tr><td>割 引 率 (1%)</td><td>1.6</td><td>2.1</td></tr></table>									基準年度		令和6年度								基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,740	C:総費用(億円)	1,468	EIRR(%)	4.9%	B-C	272	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	275	C:総費用(億円)	221				継続B/C		1.2		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.3	1.1~1.4	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.1~1.4	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.3	割 引 率 (2%)	1.4	1.7	割 引 率 (1%)	1.6	2.1
基準年度		令和6年度																																																										
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,740	C:総費用(億円)	1,468	EIRR(%)	4.9%	B-C	272	全体B/C	1.2																																																
			B:総便益(億円)	275	C:総費用(億円)	221				継続B/C		1.2																																																
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																										
需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.3	1.1~1.4																																																										
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.1~1.4																																																										
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.3																																																										
割 引 率 (2%)	1.4	1.7																																																										
割 引 率 (1%)	1.6	2.1																																																										
社会経済情勢等の変化	・外貨コンテナの取扱量は、増加傾向で推移していたが、新型コロナウイルスの影響により、国内の消費が落ち込み輸入が減少傾向になっていた。近年、感染症法上の分類が2類から5類に移行したことで経済活動が回復し、再び増加に転じている。 ・新型コロナウイルスの影響で全世界的に生じていた半導体不足による自動車生産の落ち込みに伴い、自動車用ガラスの需要が低下。それに伴い、ガラスの原料となる珪砂・ソーダ灰の輸入量にも落ち込みが見られたが、令和5年の自動車生産の回復に伴い、ガラス原料の輸入量も元に戻りつつある。 ・国際フェーダー航路(週1便)開設(令和4年2月)に伴う新規貨物獲得により、さらなる岸壁利用の増加が見込まれる。																																																											
主な事業の進捗状況	総事業費808億円、既投資額524億円 令和6年度末現在 事業進捗率65%																																																											
主な事業の進捗の見込み	令和17年度に整備完了予定。																																																											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・臨港道路の切土を岸壁背後の裏埋材として活用することで、裏埋材の購入費用の縮減を図る。 ・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	<第三者委員会の意見・反映内容> ・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。																																																											

舞鶴港 国際物流ターミナル整備事業

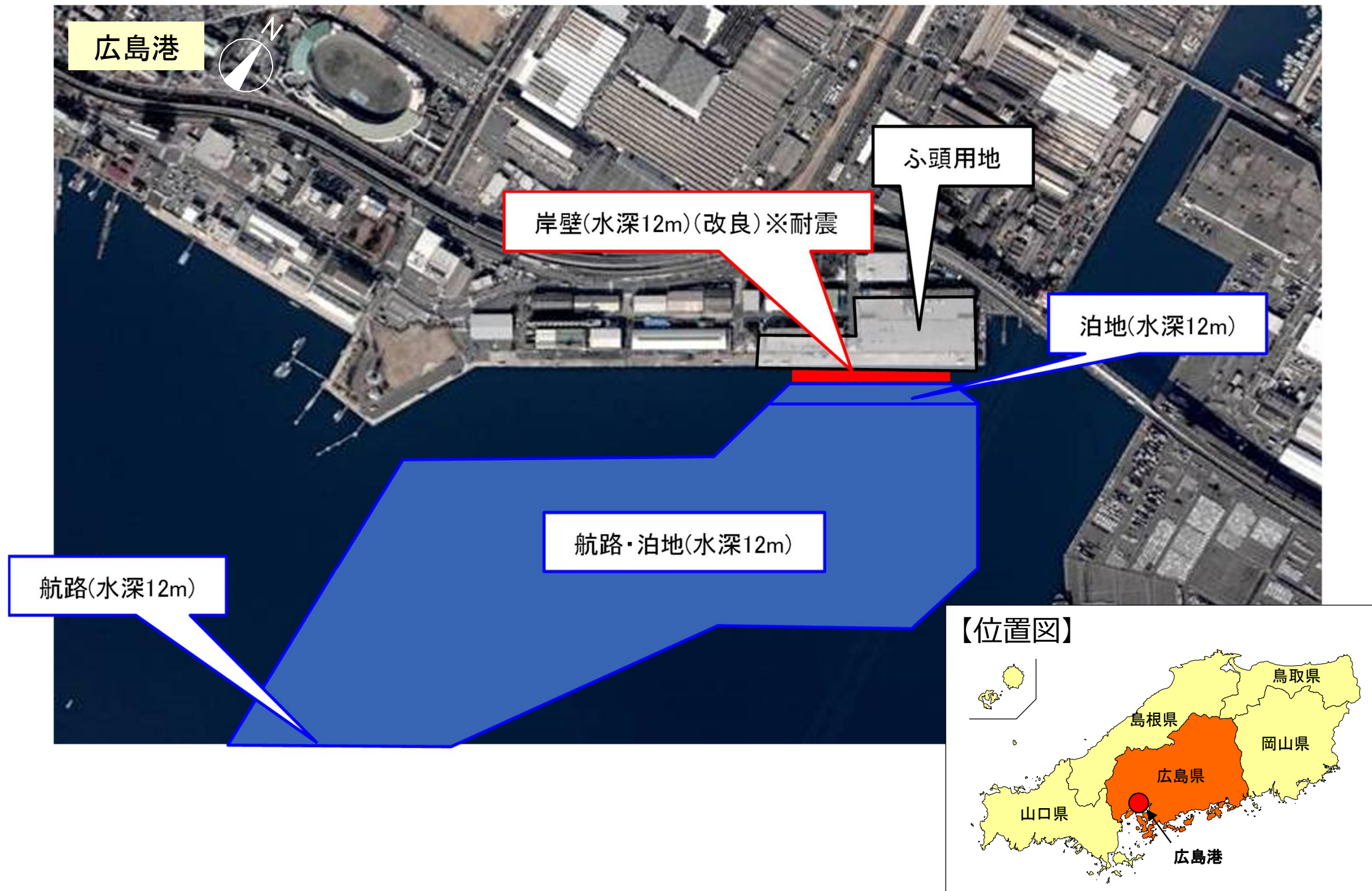


【位置図】



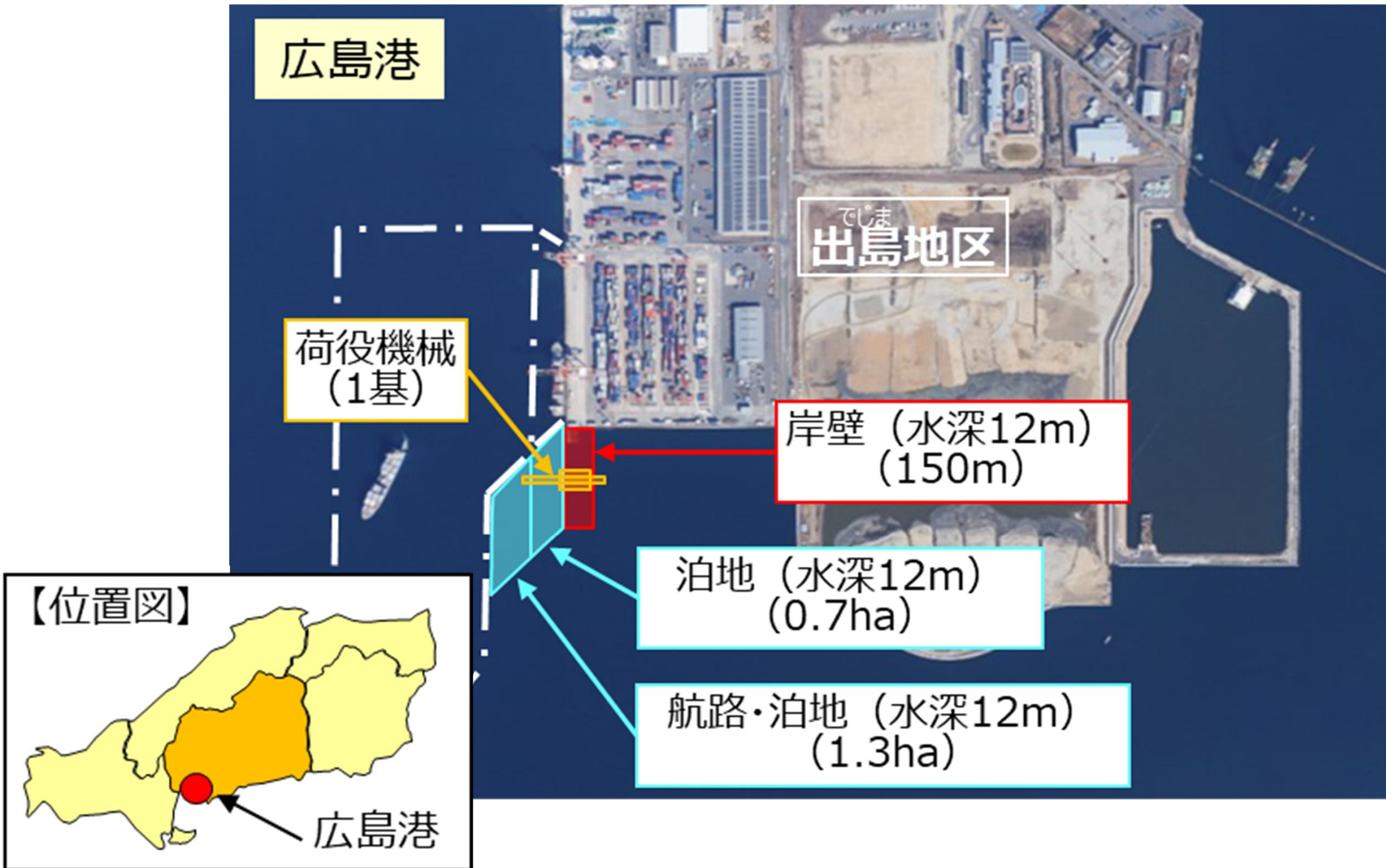
事業名	広島港ふ頭再編改良事業				担当課	港湾局計画課				事業主体	中国地方整備局																																																	
					担当課長名	森橋 真																																																						
実施箇所	広島県広島市																																																											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																											
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(改良)、航路・泊地(水深12m)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地																																																											
事業期間	事業採択		平成27年度		完了		令和12年度																																																					
総事業費(億円)	138				残事業費(億円)				96																																																			
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・完成自動車輸出用の自動車運搬船は、近年大型化が進み6万GT級が主流となっているが、広島港には対応する岸壁がないため、背後圏の自動車関連産業は非効率な海上輸送を強いられている。また、宇品地区の既設岸壁は、昭和30～40年代に建設された施設であり、老朽化対策・耐震強化対策が求められている。 <達成すべき目標> ・自動車運搬船の大型化や完成自動車の輸出増大に早期に対応するため、既存ストックを有効活用したふ頭再編を行うことで、完成自動車の効率的な海上輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。 ・完成自動車輸出用岸壁の確保、自動車運搬船の大型化への対応による輸送効率化 ・既存施設の有効活用 ・大規模地震発生時における物流機能の維持																																																											
上位計画の位置づけ	<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)> 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 1-3 災害時における交通機能の確保 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2024(令和6年6月21日閣議決定)> 第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 8. 防災・減災及び国土強靱化の推進 第3章 中長期的に持続可能な経済社会の実現 <国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> 第3章 国土強靱化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8) 交通・物流																																																											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。																																																											
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> 当該事業を実施することにより、 ①完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ②中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市(人口118万人)中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 <定量的な効果> ・船舶大型化による海上輸送コスト削減 (令和13年予測取扱貨物量:完成自動車(輸出)14.1万台/年) ・滞船コストの削減(令和元年～令和5年 自動車専用船 滞船実績11隻(5か年平均)) ・震災時における輸送費用の増大回避 ・震災時における施設被害の回避 ・排出ガスの削減(令和13年以降:CO₂排出量約41%/年の削減、NO_x排出量約41%/年の削減)																																																											
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・船舶大型化による海上輸送コスト削減 (令和13年予測取扱貨物量:完成自動車(輸出)14.1万台/年):253億円 ・滞船コストの削減(令和元年～令和5年 自動車専用船 滞船実績11隻(5か年平均)):1.2億円 ・震災時における輸送費用の増大回避:21億円 ・震災時における施設被害の回避:5.5億円																																																											
	<table><tr><th colspan="3">基準年度</th><th colspan="3">令和6年度</th><th colspan="6"></th></tr><tr><td rowspan="2">基本ケース</td><td rowspan="2">割引率</td><td rowspan="2">4%</td><td>B:総便益(億円)</td><td>281</td><td>C:総費用(億円)</td><td>128</td><td>EIRR(%)</td><td>8.1</td><td>B-C</td><td>152</td><td>全体B/C</td><td>2.2</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td>281</td><td>C:総費用(億円)</td><td>78</td><td></td><td></td><td></td><td>継続B/C</td><td>3.6</td></tr></table>												基準年度			令和6年度									基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	281	C:総費用(億円)	128	EIRR(%)	8.1	B-C	152	全体B/C	2.2	B:総便益(億円)	281	C:総費用(億円)	78				継続B/C	3.6														
	基準年度			令和6年度																																																								
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	281	C:総費用(億円)	128	EIRR(%)	8.1	B-C	152	全体B/C	2.2																																																
			B:総便益(億円)	281	C:総費用(億円)	78				継続B/C	3.6																																																	
<table><tr><th colspan="3">(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><tr><td>需 要</td><td>(-10% ～ +10%)</td><td></td><td>2.0～2.4</td><td></td><td>3.2～4.0</td><td></td></tr><tr><td>建 設 費</td><td>(+10% ～ -10%)</td><td></td><td>2.1～2.3</td><td></td><td>3.3～4.0</td><td></td></tr><tr><td>建設期間</td><td>(+10% ～ -10%)</td><td></td><td>2.1～2.2</td><td></td><td>3.5～3.8</td><td></td></tr><tr><td colspan="7">(参考値)</td></tr><tr><td>割 引 率 (2%)</td><td></td><td></td><td>3.4</td><td></td><td>5.4</td><td></td></tr><tr><td>割 引 率 (1%)</td><td></td><td></td><td>4.3</td><td></td><td>6.7</td><td></td></tr></table>												(感度分析)			事業全体のB/C		残事業のB/C		需 要	(-10% ～ +10%)		2.0～2.4		3.2～4.0		建 設 費	(+10% ～ -10%)		2.1～2.3		3.3～4.0		建設期間	(+10% ～ -10%)		2.1～2.2		3.5～3.8		(参考値)							割 引 率 (2%)			3.4		5.4		割 引 率 (1%)			4.3		6.7	
(感度分析)			事業全体のB/C		残事業のB/C																																																							
需 要	(-10% ～ +10%)		2.0～2.4		3.2～4.0																																																							
建 設 費	(+10% ～ -10%)		2.1～2.3		3.3～4.0																																																							
建設期間	(+10% ～ -10%)		2.1～2.2		3.5～3.8																																																							
(参考値)																																																												
割 引 率 (2%)			3.4		5.4																																																							
割 引 率 (1%)			4.3		6.7																																																							
社会経済情勢等の変化	※関係する港湾施策、港湾計画の変更、背後企業の立地や周辺の道路整備の状況等を記載																																																											
主な事業の進捗状況	平成31年3月、広島港港湾計画(改訂) 令和6年7月、広島港港湾計画(軽易な変更)																																																											
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	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	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続することとした事業者の判断は、妥当 <港湾管理者の意見> 広島港では、近年の自動車運搬船の大型化への対応、また、大規模地震発生が危惧される中、緊急物資の輸送や企業の事業継続を確保するための耐震強化岸壁の確保が重要となっております。引き続き、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。																																																											

広島港ふ頭再編改良事業 位置図



事業名	広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業			担当課	港湾局計画課			事業主体	中国地方整備局				
				担当課長名	森橋 真								
実施箇所	広島県広島市（広島港出島地区）												
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8年度					
総事業費（億円）	198			残事業費（億円）				56					
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞												
	・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、同じ係泊柱を使用した非効率な係留状況となっている。こうした中、中国・韓国航路の更なる大型化が予定されており、岸壁延長の不足により係留ができなくなる。 ・更に、背後企業の増産に伴うコンテナ取扱貨物量の増加に対応するため、東南アジア直行航路の大型コンテナ船の就航が見込まれているが、現況のコンテナターミナルでは岸壁延長が不足しており、将来係留ができなくなる。 ＜達成すべき目標＞ ・岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行い、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。												
上位計画の位置づけ	■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） 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 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 ■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） V. 港湾の中長期政策の基本的な方向性 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 ■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） 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 ■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） 第2章 次の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～ 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～ （8）分散型国づくりと個性を活かした地域づくり												
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。												
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・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 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。 ・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 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。 ・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、自動車部品の他、産業機械、紙・パルプ、製造食品等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。また、広島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。また、「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」（R2.10広島県）に位置付けられた、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることによる、魅力的な仕事や雇用の場の創出、県経済の持続的な発展に寄与する。 ・排出ガスの削減 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） ＜定量的な効果＞ 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。												
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 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）：312億円（令和9年予測取扱貨物量：コンテナ貨物：80,618TEU/年） 残存価値：0.1億円												
	基準年度			令和6年度									
	基本ケース	割引率	4%	B:総便益（億円）	312	C:総費用（億円）	196	EIRR（%）	6.6	B-C	116	全体B/C	1.6
				B:総便益（億円）	312	C:総費用（億円）	60				継続B/C	5.2	
	（感度分析）			事業全体のB/C			残事業のB/C						
	需 要（－10％～＋10％）			1.3～1.9			4.2～6.0						
	建設費（＋10％～－10％）			1.4～1.8			4.7～5.8						
	建設期間（＋10％～－10％）			1.5～1.6			5.1～5.3						
（参考値）													
割引率（29%）			2.4			7.1							
割引率（19%）			3.0			8.3							
社会経済情勢等の変化	※関係する港湾施策、港湾計画の変更、背後企業の立地や周辺の道路整備の状況等を記載												
主な事業の進捗状況	平成31年3月、広島港港湾計画（改訂） 令和6年7月、広島港港湾計画（輕易な変更）												
主な事業の進捗の見込み	令和8年度完了予定												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	事前混合処理土に使用する材料を購入土から建設残土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	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	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 事業継続することとした事業者の判断は、妥当 ＜港湾管理者の意見＞ 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。 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。また一方で、背後地へは、地元企業の進出・操業も予定されております。 このため、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、着実かつ早期完成に向けた整備を進めていただきたい。												

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	高松港朝日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	四国地方整備局					
					担当課長名	森橋 真									
実施箇所	香川県 高松市														
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業														
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m) ふ頭用地等														
事業期間	事業採択		令和2年度		完了		令和10年度								
総事業費(億円)	127				残事業費(億円)			92							
目的・必要性	<解決すべき課題・背景>														
	・既存岸壁の水深不足、貨物の積み残しや横持ち輸送など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。														
	<達成すべき目標>														
上位計画の位置づけ	複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応等の整備により輸送効率化を図り、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等の輸送を確保する。														
	①船舶の大型化への対応														
	②貨物輸送の効率化														
	③震災時における緊急物資等の輸送確保														
	<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)>														
	・切迫する地震・津波等による被害の軽減を図るため、引き続き住公共土木施設等の耐震化を進めるとともに、港湾の強靱化を進める。(第3章、2節、1-2)														
	・リダンダンシーの確保により、風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを目指し、海上交通ネットワークを維持するための港湾の高潮・高波対策を進める。(第3章、2節、1-3)														
	<国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)>														
	・我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。(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2年3月13日告示)>														
・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	■政策目標・施策目標														
	・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化														
	・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する														
	■定性的・定量的な効果														
	<定量的な効果>														
	・船舶の大型化等に対応した輸送コストの削減														
	・陸上輸送回避による輸送コストの削減														
	・横持ち輸送回避による輸送コストの削減														
	<定性的な効果>														
	・大規模地震時の物流機能確保														
	・排出ガスの減少														
	■定量的効果のうち投資効率性														
	○便益の主な根拠														
・陸上輸送回避による輸送コスト削減便益:2.2億円/年 (便益対象貨物量:13,248台/年(積み残し:950台/年、モーダルシフト分:12,010台/年、企業需要増:288台/年))															
・大型船舶への対応による輸送コスト削減便益:5.8億円/年 (便益対象貨物量:50,473台/年)															
・横持ち輸送回避による輸送コスト削減便益:2.4億円/年 (便益対象貨物量:9,100台/年)															
基準年度				令和6年度											
基本ケース		割引率	4%	B:総便益(億円)		197	C:総費用(億円)		128	EIRR(%)	6.8	B-C	69	全体B/C	1.5
				B:総便益(億円)		173	C:総費用(億円)		91				継続B/C	1.9	
(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				1.7~2.1							
建 設 費 (+10% ~ -10%)				1.4~1.6				2.1~2.2							
建設期間 (+10% ~ -10%)				1.5~1.5				1.9~1.9							
(参考値)															
割 引 率 (2%)				2.2				2.6							
割 引 率 (1%)				2.7				3.2							
社会経済情勢等の変化	令和4年10月新造船「あおい」就航														
主な事業の進捗状況	総事業費 127億円、既投資額 35億円 令和6年度末 事業進捗率27%														
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	県内の関係機関等と調整し、埋込材への建設発生土活用を検討することでコスト縮減に努める。 高松港朝日地区に新たに求められる岸壁等の機能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	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	<第三者委員会の意見・反映内容>														
	・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。														
	<港湾管理者の意見>														
	・(香川県)事業継続に異議なし、高松港朝日地区複合一貫輸送ターミナル整備事業を継続する。														

高松港朝日地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 位置図

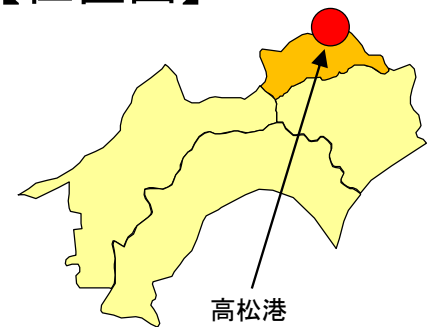
高松港

泊地(水深7.5m)

岸壁(水深7.5m) (耐震)

小頭用地等

【位置図】



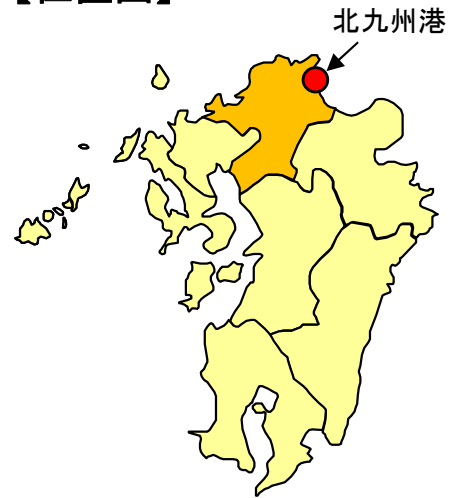
高松港



事業名	北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業				担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真			事業 主体	九州地方整備局																																																		
実施箇所	福岡県北九州市																																																											
該当基準	再評価実施後5年経過した事業																																																											
主な事業の踏元	岸壁(水深10m)、航路(水深10m)、泊地(水深10m)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、岸壁(水深8m)、ふ頭用地																																																											
事業期間	事業採択		昭和48年度		完了		令和13年度																																																					
総事業費(億円)	345				残事業費(億円)		125																																																					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・近年、自動車物流センターや中古自動車取扱企業が進出しているが、水深不足のため大型船が就航できず、他港を利用するなど非効率な輸送形態となっている。 ・大規模地震時においても安定的にフェリー・貨物輸送を確保することで、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <達成すべき目標> ・複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、完成自動車等の輸送量増大、輸送船舶大型化に対応し、物流の効率化と輸送コストの削減を図るとともに、大規模地震発生時においても、新門司地区に就航する長距離フェリーの国内海上輸送機能を維持する。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における物流の維持																																																											
上位計画の位置づけ	<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)> 重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現 1ー2切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減 1ー3災害時における交通機能の確保 重点目標3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 3ー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6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 6ー1 グリーン社会の実現 <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)> 重点目標6:インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 小目標6ー1 環境問題に対応した循環型社会の構築 <国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> 第3章 国土強靱化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8)交通・物流 <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6年4月1日告示)> 1 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項 1 特に戦略的に取り組む事項 (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 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 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 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 (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 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																																																											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標への貢献度 ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進。 ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・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 ・ターミナル利用による雇用・所得の増大 <定量的な効果> ・輸送コストの削減(輸送距離短縮、船舶大型化、滞船の解消) ・震災時の一般貨物輸送コスト増大回避、施設被害の解消 ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減(輸送距離短縮):1,287億円(令和6年予測取扱貨物量〔完成自動車〕:44万台/年) 輸送コストの削減(輸送距離短縮):25億円(令和14年予測取扱貨物量〔中古車自動車〕:1.8万台/年) 輸送コストの削減(輸送距離短縮):27億円(平成26年実績取扱貨物量〔自動車部品〕:20万トン/年) 輸送コストの削減(船舶大型化):203億円(令和14年予測取扱貨物量〔完成自動車〕:44万台/年) 輸送コストの削減(滞船の解消):17億円(令和14年予測滞船時間〔自動車運搬船〕:50時間/年) 輸送コストの削減(海上輸送への転換):2,672億円(令和14年予測取扱貨物量:6.0万台/年) 震災時の一般貨物輸送コスト増大回避:18億円(令和14年予測取扱貨物量:396万トン/年) 震災時の施設被害回避:4.1億円 <table><tr><th colspan="3">基準年度</th><th colspan="3">令和6年度</th></tr><tr><td rowspan="2">基本ケース</td><td rowspan="2">割引率</td><td rowspan="2">4%</td><td>B:総便益(億円)</td><td>4,254</td><td>C:総費用(億円)</td><td>865</td><td>EIRR(%)</td><td>8.6</td><td>B-C</td><td>3,389</td><td>全体B/C</td><td>4.0</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td>228</td><td>C:総費用(億円)</td><td>104</td><td colspan="3"></td><td>継続B/C</td><td>2.0</td></tr></table> (感度分析) <table><tr><th></th><th>事業全体のB/C</th><th>残事業のB/C</th></tr><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>4.6～5.3</td><td>2.0～2.4</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>4.9～5.0</td><td>2.0～2.4</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>4.9～4.9</td><td>2.1～2.2</td></tr></table> (参考値) <table><tr><th></th><th>6.1</th><th>2.8</th></tr><tr><td>割引率 (2%)</td><td></td><td></td></tr><tr><td>割引率 (1%)</td><td>7.0</td><td>3.2</td></tr></table>											基準年度			令和6年度			基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	4,254	C:総費用(億円)	865	EIRR(%)	8.6	B-C	3,389	全体B/C	4.0	B:総便益(億円)	228	C:総費用(億円)	104				継続B/C	2.0		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	4.6～5.3	2.0～2.4	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	4.9～5.0	2.0～2.4	建設期間 (＋10% ～ －10%)	4.9～4.9	2.1～2.2		6.1	2.8	割引率 (2%)			割引率 (1%)	7.0	3.2
基準年度			令和6年度																																																									
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	4,254	C:総費用(億円)	865	EIRR(%)	8.6	B-C	3,389	全体B/C	4.0																																																
			B:総便益(億円)	228	C:総費用(億円)	104				継続B/C	2.0																																																	
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																										
需 要 (－10% ～ ＋10%)	4.6～5.3	2.0～2.4																																																										
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	4.9～5.0	2.0～2.4																																																										
建設期間 (＋10% ～ －10%)	4.9～4.9	2.1～2.2																																																										
	6.1	2.8																																																										
割引率 (2%)																																																												
割引率 (1%)	7.0	3.2																																																										
社会経済情勢等の変化	作業船の改良への対応等による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 345億円、既投資額 220億円 令和6年度末 事業進捗率64%																																																											
主な事業の進捗の見込み	令和13年度整備完了予定																																																											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後も新技術・新工法等の活用により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充分な事業の投資効果があると判断されるため。																																																											
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> ・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。																																																											

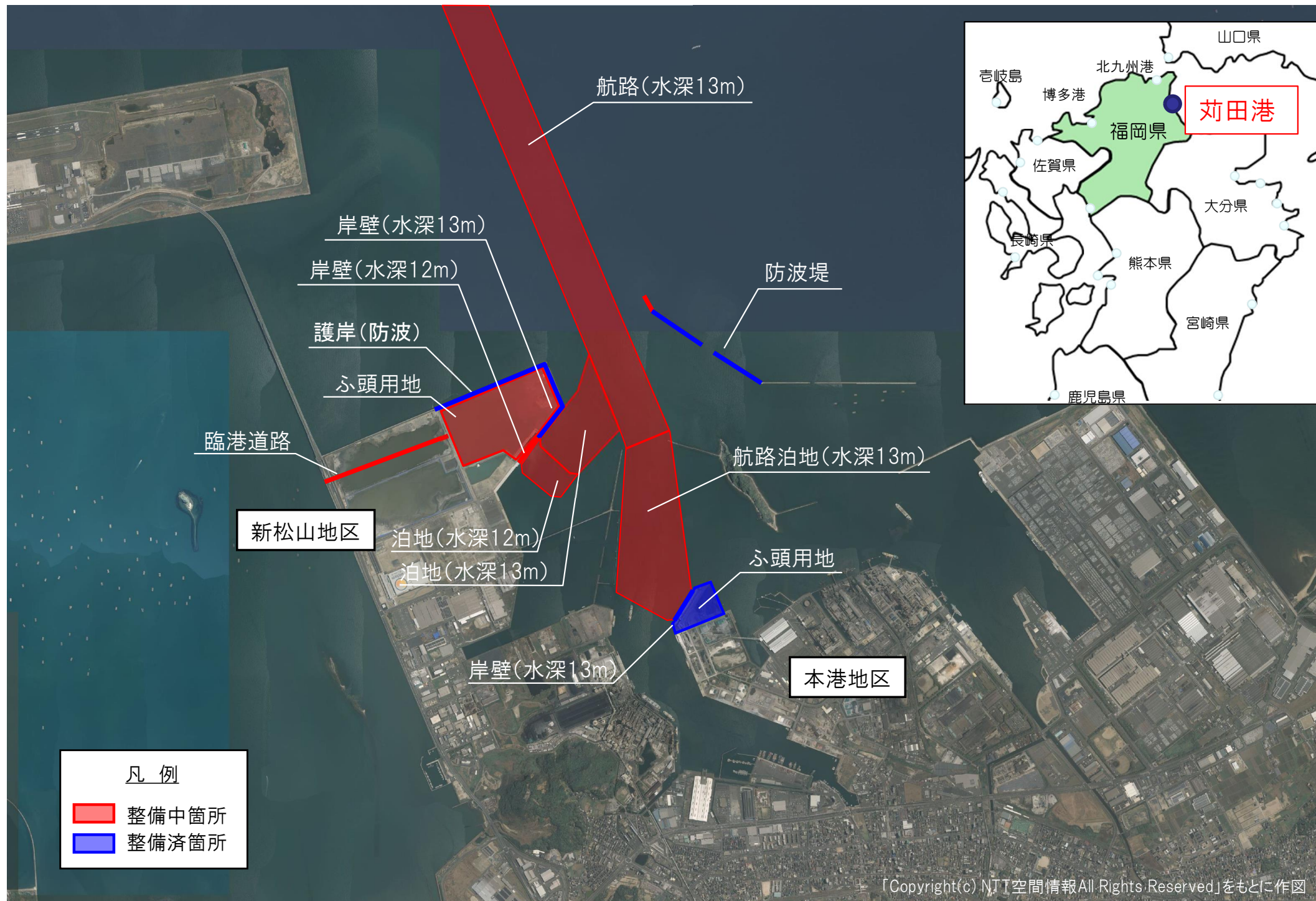
北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業位置図

【位置図】

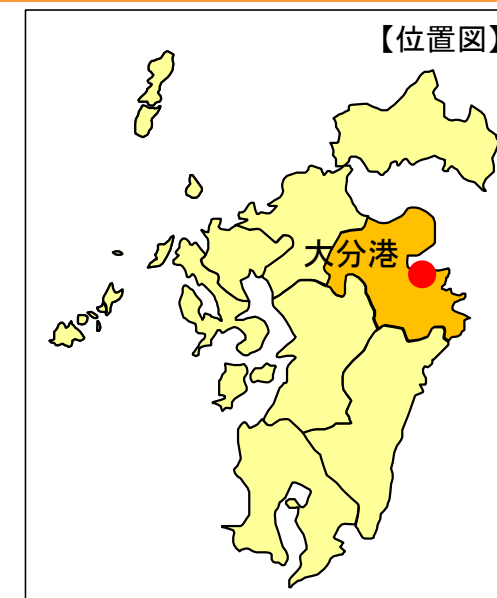


事業名	苅田港国際物流ターミナル整備事業			担当課	港湾局計画課			事業主体	九州地方整備局			
				担当課長名		森橋 真						
実施箇所	福岡県京都郡苅田町											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)2バース(水深12m)1バース、航路(水深13m)、航路泊地(水深13m)、泊地(水深13m、12m)、護岸(防波)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地等											
事業期間	事業採択			平成4年度		完了		令和18年度				
総事業費(億円)	1,137			残事業費(億円)			277					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景>											
	・苅田港背後には、国内主要産業を担う多くの企業が立地・集積しているが、背後企業を取り扱う貨物需要の増加や船舶の大型化に対応できない状況である。											
目的・必要性	<達成すべき目標>											
	・本事業は、船舶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、周辺企業の国際競争力強化、地域経済の活性化および環境への負荷軽減に寄与する事業である。 ① 貨物輸送の効率化 ② 船舶大型化への対応											
上位計画の位置づけ	・政策目標 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) 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											
	・施策目標 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6年4月1日告示)> Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4) 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 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) 重点目標4「経済の好循環を支える基盤整備」 小目標4-1アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の促進											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する											
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・国際競争力の強化 ・経済活性化 ・環境への負荷軽減											
	<定量的な効果> ・輸送コストの削減(石炭、銅スラグ、石膏、バイオマス燃料、金属くず等、オイルコークス) ・船舶コストの削減 ・残存価値											
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(船舶大型化):10億円(令和元年実績取扱貨物量〔石炭〕:308千トン/年) ・輸送コストの削減(輸送効率化):104億円(令和元年実績取扱貨物量〔石炭〕:308千トン/年) ・輸送コストの削減(船舶大型化):289億円(令和19年予想取扱貨物量〔銅スラグ〕:300千トン/年) ・輸送コストの削減(船舶大型化):19億円(令和19年予想取扱貨物量〔石膏〕:100千トン/年) ・輸送コストの削減(輸送距離短縮):580億円(令和19年予想取扱貨物量〔石炭〕:590千トン/年) ・輸送コストの削減(輸送距離短縮):2,295億円(令和19年予想取扱貨物量〔バイオマス燃料〕:1,030千トン/年) ・輸送コストの削減(船舶大型化):330億円(令和19年予想取扱貨物量〔金属くず等〕:900千トン/年) ・輸送コストの削減(船舶大型化):154億円(令和19年予想取扱貨物量〔オイルコークス〕:200千トン/年) ・船舶コストの削減:9.7億円(船舶発生時間:924時間/年) ・残存価値:45億円											
	基準年度											
	令和6年度											
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	3,835	C:総費用(億円)	2,297	EIRR(%)	5.7	B-C	1,538	全体B/C	1.7
			B:総便益(億円)	1,458	C:総費用(億円)	222				継続B/C	6.6	
(感度分析)												
需要 (-10% ~ +10%)			事業全体のB/C			残事業のB/C						
建設費 (+10% ~ -10%)			1.5~1.8			5.9~7.2						
建設期間 (+10% ~ -10%)			1.7~1.7			6.0~7.3						
			1.7~1.7			6.5~6.7						
(参考値)												
割引率 (2%)			2.4			8.8						
割引率 (1%)			3.0			10.2						
社会経済情勢等の変化	浚渫工法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1,137億円、既投資額869億円 令和6年度末 事業進捗率約76%											
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18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	・経済的となる施設の構造を選定しコスト縮減に努める。 ・新技術・新工法を活用して可能な限りコスト縮減への取組みに努める。											
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	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)のとり「事業継続」で了承 <港湾管理者の意見> ・(福岡県)「対応方針(原案)」については異論なし。											

苅田港国際物流ターミナル整備事業

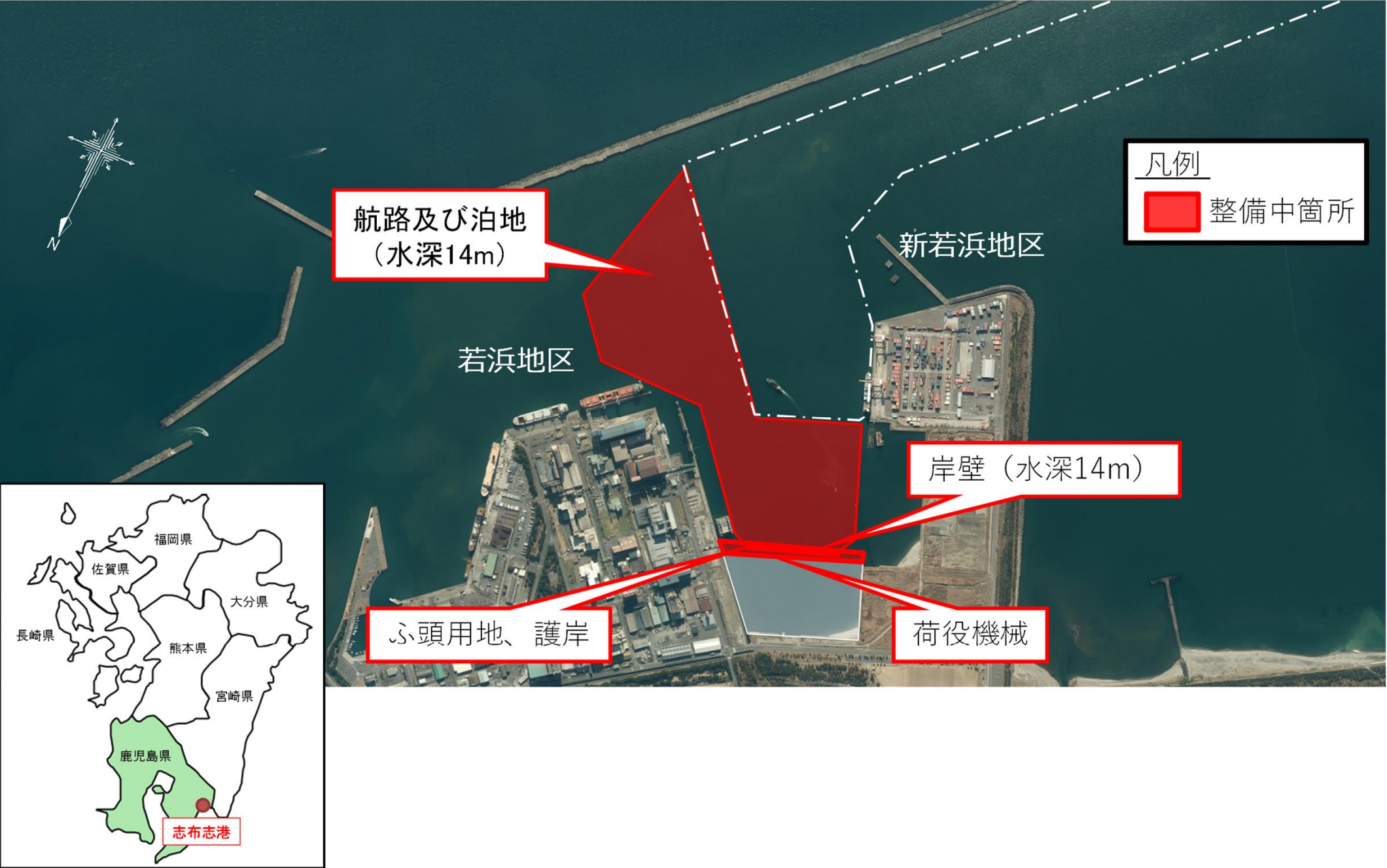


事業名	大分港大在西地区複合一貫輸送ターミナル整備事業				担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 真			事業 主体	九州地方整備局																																																																																																																									
実施箇所	大分県大分市																																																																																																																																		
該当基準	事業採択後5年経過して継続中の事業																																																																																																																																		
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、護岸																																																																																																																																		
事業期間	事業採択		令和2年度		完了		令和12年度																																																																																																																												
総事業費(億円)	202		残事業費(億円)				98																																																																																																																												
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・近年、RORO貨物需要が増大しているが、既設施設は必要水深が確保されていないため、減載による喫水調整を行って運航するなど、非効率な輸送形態となっている。 ・慢性的なトラックドライバー不足や労働基準法改正に伴う上限規制などに伴い、今後更なるトラックドライバー不足が懸念されており、RORO船への転換による輸送力強化の必要性が高まっている。 <達成すべき目標> ・複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応やバース調整を解消するとともに、RORO船に対応した背後荷役スペースを整備し効率的な輸送体系を確保する - また新たなRORO定期航路の就航に対応することで、モーダルシフトの進展を図る。 ・震災時における緊急物資輸送機能、一般貨物輸送機能を確保する。 ①貨物輸送の効率化 ②新規航路の就航 ③震災時における緊急物資輸送機能の確保、一般貨物輸送機能の確保																																																																																																																																		
上位計画の位置づけ	<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3節 1. 地域資源を活用した所得と雇用機会の確保 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 <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)> 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 1-3 災害時における交通機能の確保 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 <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)> 重点目標6:インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 小目標6-1 環境問題に対応した循環型社会の構築 <国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> 第3章 国土強靱化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8)交通・物流 <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6年4月1日告示)> 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 (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 (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 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																																																																																																																																		
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標への貢献度 ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・産業競争力の向上 船舶の大型化による物流の効率化が図られ、背後企業への材料供給や集荷・出荷体制が強化されるため、地域の産業競争力の向上に寄与する。 ・トラックドライバー不足への対応 効率的な輸送体系を確保することで、トラックドライバー不足への対応が期待されるとともに、排出ガス(CO2・NOx)の削減の効果も期待されるなど、モーダルシフトの進展に寄与する。 ・地域住民の安全・安心確保、産業活動の維持 大規模災害時においても、緊急支援物資輸送が可能となり、地域住民の生活維持が図られ、地域の安全・安心が確保できる。 また、幹線貨物輸送ネットワークの拠点として、大規模災害時においても一般貨物輸送を確保することにより、地域経済のみならず、我が国の経済・産業活動の維持に寄与する。 <定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・震災時の輸送コストの増大回避 ・残存価値 ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減(陸上輸送回避):976億円 (令和13年予測取扱貨物量:約30千台/年) 輸送コストの削減(船舶大型化):7.1億円(令和13年予測取扱貨物量:約13千台/年) 輸送コストの削減(横持ち輸送回避):26億円(令和13年予測取扱貨物量:約42千台/年) 震災時の輸送コストの増大回避:9.1億円(令和13年予測取扱貨物量:約97千台/年) 残存価値:3.8億円 <table><tr><th colspan="3">基準年度</th><th colspan="3">令和6年度</th><th colspan="3"></th><th colspan="3"></th></tr><tr><td rowspan="2">基本ケース</td><td rowspan="2">割引率</td><td rowspan="2">4%</td><td>B:総便益(億円)</td><td>1,022</td><td>C:総費用(億円)</td><td>199</td><td>EIRR(%)</td><td></td><td>18.0</td><td>B-C</td><td>823</td><td>全体B/C</td><td>5.1</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td>492</td><td>C:総費用(億円)</td><td>92</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>継続B/C</td><td>5.4</td></tr><tr><td colspan="3">(感度分析)</td><td colspan="3">事業全体のB/C</td><td colspan="3">残事業のB/C</td><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">需 要 (-10% ~ +10%)</td><td colspan="3">4.6 ~ 5.6</td><td colspan="3">4.8 ~ 5.9</td><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">建 設 費 (+10% ~ -10%)</td><td colspan="3">4.9 ~ 5.4</td><td colspan="3">4.9 ~ 5.9</td><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">建設期間 (+10% ~ -10%)</td><td colspan="3">5.0 ~ 5.2</td><td colspan="3">5.3 ~ 5.5</td><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">(参考値)</td><td colspan="3"></td><td colspan="3"></td><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">割引率 (2%)</td><td colspan="3">7.4</td><td colspan="3">7.4</td><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">割引率 (1%)</td><td colspan="3">9.3</td><td colspan="3">9.0</td><td colspan="3"></td></tr></table>											基準年度			令和6年度									基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,022	C:総費用(億円)	199	EIRR(%)		18.0	B-C	823	全体B/C	5.1	B:総便益(億円)	492	C:総費用(億円)	92					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%)			4.6 ~ 5.6			4.8 ~ 5.9						建 設 費 (+10% ~ -10%)			4.9 ~ 5.4			4.9 ~ 5.9						建設期間 (+10% ~ -10%)			5.0 ~ 5.2			5.3 ~ 5.5						(参考値)												割引率 (2%)			7.4			7.4						割引率 (1%)			9.3			9.0					
基準年度			令和6年度																																																																																																																																
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,022	C:総費用(億円)	199	EIRR(%)		18.0	B-C	823	全体B/C	5.1																																																																																																																						
			B:総便益(億円)	492	C:総費用(億円)	92					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%)			4.6 ~ 5.6			4.8 ~ 5.9																																																																																																																													
建 設 費 (+10% ~ -10%)			4.9 ~ 5.4			4.9 ~ 5.9																																																																																																																													
建設期間 (+10% ~ -10%)			5.0 ~ 5.2			5.3 ~ 5.5																																																																																																																													
(参考値)																																																																																																																																			
割引率 (2%)			7.4			7.4																																																																																																																													
割引率 (1%)			9.3			9.0																																																																																																																													
社会経済情勢等の変化	軽石撤去の追加、舗装断面の決定などに伴い事業費の増加及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202億円、既投資額104億円 令和6年度末 事業進捗率51%																																																																																																																																		
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	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充分な事業の投資効果があると判断されるため。																																																																																																																																		
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> ・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> ・(大分県)「対応方針(原案)」については異論なし。																																																																																																																																		

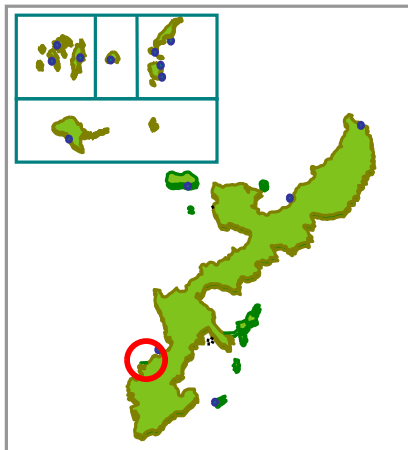


事業名	志布志港ふ頭再編改良事業			担当課	港湾局計画課			事業主体	九州地方整備局																																														
				担当課長名	森橋 真																																																		
実施箇所	鹿児島県志布志市																																																						
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																						
主な事業の諸元	岸壁（水深14m）、航路・泊地（水深14m）、ふ頭用地、荷役機械																																																						
事業期間	事業採択		平成29年度		完了		令和11年度																																																
総事業費（億円）	237				残事業費（億円）		127																																																
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・世界の穀物運搬船は大型化の傾向にあるが、志布志港では大型船舶に対応した施設がないため、減載による喫水調整を行って入港するなど、非効率な輸送形態となっている。 ・鹿児島県及び宮崎県の農業産出額は国内の約2割を占めており、配合飼料の物流機能が停止すると畜産業に多大な影響を及ぼし、経済活動が機能不全に陥ることが想定される。 <達成すべき目標> ・穀物の一括大量輸入を可能にすることで、穀物から製造される配合飼料の南九州地域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の強化に寄与する。 ①船舶大型化による輸送コスト削減 ・耐震強化岸壁を整備することで、大規模災害時においても志布志港の物流機能を確認し、南九州地域における畜産業の経済活動の維持に貢献する。 ②震災時の輸送コストの増大回避																																																						
上位計画の位置づけ	<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）> 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 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 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化・最適化 <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）> ・重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備 小目標4－1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 <国際バルク戦略港湾（平成23年5月31日選定結果の公表）> 安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体としての安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧等の海上輸送網の形成を図る。 <国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）> 第3章 国土強靱化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 （8）交通・物流 <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6年4月1日告示）> Ⅰ 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項 1 特に戦略的に取り組む事項 （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 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 （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 ①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項 2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項 （1）バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾																																																						
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標への貢献度 ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等、総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・産業競争力の強化 - 配合飼料の南九州地方への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が強化される。 ・経済活動の維持 - 震災時においても志布志港の物流機能が維持されることで、南九州地方の基幹産業である畜産業の経済活動の維持に貢献でき ・地域経済の活性化 - 背後圏における畜産業の経営安定化及び発展を期待した民間投資が相次ぎ、企業の地域経済の活性化 <定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・震災時の輸送コストの増大回避 ・残存価値 ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 船舶大型化による輸送コスト削減：396億円（令和12年予測取扱貨物量：330万トン/年） 震災時の輸送コストの増大回避：106億円（震災時の予測取扱貨物量：330万トン/年） 残存価値：0.40億円																																																						
	<table><tr><td colspan="3">基準年度</td><td colspan="9">令和6年度</td></tr><tr><td rowspan="2">基本ケース</td><td rowspan="2">割引率</td><td rowspan="2">4%</td><td>B:総便益(億円)</td><td>502</td><td>C:総費用(億円)</td><td>243</td><td>EIRR(%)</td><td>8.2</td><td>B-C</td><td>259</td><td>全体B/C</td><td>2.1</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td>502</td><td>C:総費用(億円)</td><td>120</td><td></td><td></td><td></td><td>継続B/C</td><td>4.2</td></tr></table>											基準年度			令和6年度									基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	502	C:総費用(億円)	243	EIRR(%)	8.2	B-C	259	全体B/C	2.1	B:総便益(億円)	502	C:総費用(億円)	120				継続B/C	4.2										
	基準年度			令和6年度																																																			
	基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	502	C:総費用(億円)	243	EIRR(%)	8.2	B-C	259	全体B/C	2.1																																										
				B:総便益(億円)	502	C:総費用(億円)	120				継続B/C	4.2																																											
	<table><tr><td colspan="3">(感度分析)</td><td colspan="3">事業全体のB/C</td><td colspan="5">残事業のB/C</td></tr><tr><td colspan="3">需 要（－10%～＋10%）</td><td colspan="3">1.9 ～ 2.3</td><td colspan="5">3.8 ～ 4.6</td></tr><tr><td colspan="3">建設費（＋10%～－10%）</td><td colspan="3">2.0 ～ 2.2</td><td colspan="5">3.8 ～ 4.7</td></tr><tr><td colspan="3">建設期間（＋10%～－10%）</td><td colspan="3">2.0 ～ 2.1</td><td colspan="5">4.1 ～ 4.3</td></tr></table>											(感度分析)			事業全体のB/C			残事業のB/C					需 要（－10%～＋10%）			1.9 ～ 2.3			3.8 ～ 4.6					建設費（＋10%～－10%）			2.0 ～ 2.2			3.8 ～ 4.7					建設期間（＋10%～－10%）			2.0 ～ 2.1			4.1 ～ 4.3				
	(感度分析)			事業全体のB/C			残事業のB/C																																																
	需 要（－10%～＋10%）			1.9 ～ 2.3			3.8 ～ 4.6																																																
	建設費（＋10%～－10%）			2.0 ～ 2.2			3.8 ～ 4.7																																																
	建設期間（＋10%～－10%）			2.0 ～ 2.1			4.1 ～ 4.3																																																
(参考値) <table><tr><td>割引率（2%）</td><td>3.0</td><td>5.6</td></tr><tr><td>割引率（1%）</td><td>3.7</td><td>6.7</td></tr></table>											割引率（2%）	3.0	5.6	割引率（1%）	3.7	6.7																																							
割引率（2%）	3.0	5.6																																																					
割引率（1%）	3.7	6.7																																																					
社会経済情勢等の変化 ・ 炭素量の増加、転石撤去の追加、実施断面の変更、作業船不足への対応などに伴い事業費の増及び事業期間の延伸が生じた。																																																							
主な事業の進捗状況 令和6年度末 事業進捗率約46%																																																							
主な事業の進捗の見込み 令和11年度整備完了予定																																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性 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 <第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承 <港湾管理者からの意見> ・(鹿児島県)「対応方針(原案)」については異論なし。																																																							

志布志港ふ頭再編改良事業 位置図



事業名	那覇港国際クルーズ拠点整備事業			担当課	港湾局計画課			事業主体	沖縄総合事務局																																																							
				担当課長名	森橋 真																																																											
実施箇所	沖縄県那覇市																																																															
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)、ふ頭用地、旅客上屋、臨港道路																																																															
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	令和10年度																																																												
総事業費(億円)	156			残事業費(億円)		32																																																										
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・那覇港は2019年に「国際旅客船拠点形成港湾」として指定されており、東洋のカリブ構想の実現に向け、那覇港発着のフライ&クルーズの推進など国際クルーズの拠点化を図り、質の高い世界水準の国際リゾート地の実現を目指している。 ・那覇港はクルーズ船の受入拠点としての機能を担っており、2019年にはクルーズ船の寄港回数が全国1位(260回)となった。クルーズ船はこれまで那覇クルーズターミナル(泊8号岸壁)において受け入れてきたが、当該岸壁が利用できない場合は、やむを得ず新港ふ頭地区の貨物用岸壁を利用してきた。 <達成すべき目標> ・国際クルーズ拠点形成に伴う外航クルーズ船の寄港増加に対応するため、那覇港新港ふ頭地区において旅客船ターミナルの整備を行う。																																																															
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)> ・ポストコロナ時代における反転攻勢に備え、空港の機能強化や多言語対応等の訪日外国人受入環境整備を行うとともに、交通ネットワークや安心してクルーズを楽しむ環境等の整備を行い、日本各地への観光客の分散による地域活性化を図る。(第3章第2節4.4-2) <経済財政運営と改革の基本方針(令和6年6月21日閣議決定)> ・2030年に訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円を目指し、戦略的に取り組む。地方を中心としたインバウンド誘客に向け、我が国固有の温泉・旅館・食・歴史などの観光資源・文化資源の磨き上げ・連携を図りつつ、特別な体験の提供、アドベンチャーツーリズム等の地域の多様な観光コンテンツ造成、ローカルガイドを含む観光人材の育成、高付加価値な観光地づくり、国立公園・国立公園・国民公園や公的施設の魅力向上、空港・CIQ・二次交通等の受入環境整備、クルーズの再整と拠点形成、消費税免税制度の見直し・適正利用、戦略的なプロモーション、伝統的酒造りの魅力発信、MICE誘致・開催、厳格なカンパ規制を含むIR整備・ディスタノマドビザの活用促進、アウトバウンド・国際相互交流の拡大等を推進する。(第2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6年4月1日告示)> ・クルーズを我が国の経済成長・地域活性化につなげるため、ハード・ソフト両面からのクルーズ船受入環境を整備する。(Ⅱ 1(2)①) <新・沖縄の1世紀ビジョン基本計画(令和4年5月15日決定)> ・クルーズ寄港地の分散化と県内での周遊を促進することにより、より広い範囲・分野に経済効果を波及させるため、県内周遊クルーズや着地型観光を図るとともに、受入施設、二次交通及び周辺環境の整備を進め、観光交流拠点としての寄港促進に向けて取り組みます。また、フライ・アンド・クルーズ等の新たな旅行形態についても、良質な観光・ツーリズムの振興を要件に、沖縄観光の付加価値を創出する方策として展開を図り、その誘致を含めた多様な国際クルーズネットワークの拡充等に取り組めます。さらに、クルーズ船寄港による経済的利益の創出と地域への還元のあり方について検討を図ります。(基本施策3(2)ウ③) ・那覇港においては、国際流通港湾としての機能充実や臨空・臨港型産業等の集積を図るため、船舶の大型化や貨物量の増加に対応する岸壁整備等による内外貨ユニットロードターミナル等の拡充及び上屋や物流用地の更新・再配置を含む各ふ頭の機能再編を推進するとともに、防波堤の延伸・改良や臨港道路の整備等に取り組めます。また、総合物流センター等の国際物流拠点を構成する主要施設の戦略的な強化・拡充や ICT の活用等による港湾機能の高度化の検討に取り組めます。さらに、全国的なモーダルシフトの流れを取り込み、貨物を那覇港内で輸入・移入し保管、仕分け等を行い、移出・輸出する取組等により、那覇港の中継機能強化し、課題である荷荷輸送の解消に取り組めます。加えて、フライ・アンド・クルーズ等の付加価値の高いクルーズ誘致を行うため、クルーズサービスの整備を推進するとともに、浦添ふ頭地区においては、富裕層の長期滞在型観光の拠点となる世界から選ばれる持続可能な観光地の形成に向けて、自然環境を生かし、マリナー・ビーチ等で構成する観光・ビジネス拠点の形成に取り組めます。(基本施策3(12)ウ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、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する ■定性的・定量的な効果 ・大型旅客船に対応した施設を整備することにより、外航旅客船の入港回数が増加し、外国人旅客による国際観光純収入の増加が図られる。 <定性的な効果> ・クルーズ船の寄港回数が増加することにより、地元産品の消費拡大など、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。また、クルーズ船の寄港が増加することで、外国人旅客と住民との交流により国際化が進展する。 ・臨港道路(なうら橋)の交差点の改良により、既存道路の道路混雑が緩和される。 ・臨港道路(なうら橋)の交差点の改良により、既存道路の渋滞が緩和されることで自動車排出ガスが減少する。 <定量的な効果> ・国際観光純収入の増加(令和17年クルーズ船旅客数：665,359人/年) ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 国際観光純収入の増加：2,281億円(令和17年那覇港予測寄港回数：678回/年) <table><tr><th colspan="2">基準年度</th><th colspan="2">令和6年度</th><th colspan="2"></th><th colspan="2"></th><th colspan="2"></th><th colspan="2"></th></tr><tr><td rowspan="2">基本ケース</td><td rowspan="2">割引率</td><td rowspan="2">4%</td><td>B:総便益(億円)</td><td>2,292</td><td>C:総費用(億円)</td><td>176</td><td>EIRR(%)</td><td>21.4</td><td>B-C</td><td>2,116</td><td>全体B/C</td><td>13.0</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td>58</td><td>C:総費用(億円)</td><td>28</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>継続B/C</td><td>2.1</td></tr></table> (感度分析) <table><tr><th colspan="2">事業全体のB/C</th><th colspan="2">残事業のB/C</th></tr><tr><td>需要 (-10% ~ +10%)</td><td>11.7~14.3</td><td>1.9~2.3</td><td></td></tr><tr><td>建設費 (+10% ~ -10%)</td><td>12.5~13.7</td><td>1.9~2.3</td><td></td></tr><tr><td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr></table> ※建設期間の感度分析結果は、残事業における建設期間が4年以下のため、年単位で四捨五入すると0年となり、基本ケースと同様となる。 (参考値) <table><tr><td>割引率 (29%)</td><td>19.9</td></tr><tr><td>割引率 (19%)</td><td>25.0</td></tr></table>									基準年度		令和6年度										基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	2,292	C:総費用(億円)	176	EIRR(%)	21.4	B-C	2,116	全体B/C	13.0	B:総便益(億円)	58	C:総費用(億円)	28					継続B/C	2.1	事業全体のB/C		残事業のB/C		需要 (-10% ~ +10%)	11.7~14.3	1.9~2.3		建設費 (+10% ~ -10%)	12.5~13.7	1.9~2.3		建設期間 (+10% ~ -10%)	-	-		割引率 (29%)	19.9	割引率 (19%)	25.0
基準年度		令和6年度																																																														
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	2,292	C:総費用(億円)	176	EIRR(%)	21.4	B-C	2,116	全体B/C	13.0																																																				
			B:総便益(億円)	58	C:総費用(億円)	28					継続B/C	2.1																																																				
事業全体のB/C		残事業のB/C																																																														
需要 (-10% ~ +10%)	11.7~14.3	1.9~2.3																																																														
建設費 (+10% ~ -10%)	12.5~13.7	1.9~2.3																																																														
建設期間 (+10% ~ -10%)	-	-																																																														
割引率 (29%)	19.9																																																															
割引率 (19%)	25.0																																																															
社会経済情勢等の変化	平成31年 4月 那覇港が国際旅客船拠点形成港湾に指定 令和 4年 3月 那覇港港湾計画改訂 令和 5年 2月 暫定供用開始																																																															
主な事業の進捗状況	総事業費156億円、既投資額124億円 令和6年度末 事業進捗率80%																																																															
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	技術の進展に伴う新技術・新工法の採用などによるコスト縮減を図る。																																																															
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	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(案)は妥当である。 <港湾管理者の意見> ・(那覇港管理組合)那覇港クルーズ船の寄港回数は新型コロナウイルス感染症の影響により激減していたが、令和5年3月の国際クルーズ再開後、徐々にクルーズ需要が回復し、今後増加し続けることが予想される。また、世界的なクルーズ船の大型化により、那覇港へ寄港するクルーズ船は大型化しており、乗船客の増加に伴うバス・タクシーの需要増に対応する必要がある。旅客のスムーズな移動手段の環境を確保し、旅客の満足度の向上を図るため、適正な規模のふ頭用地の確保、及び早期の施設供用を要望する。																																																															



那覇港国際クルーズ拠点整備事業

