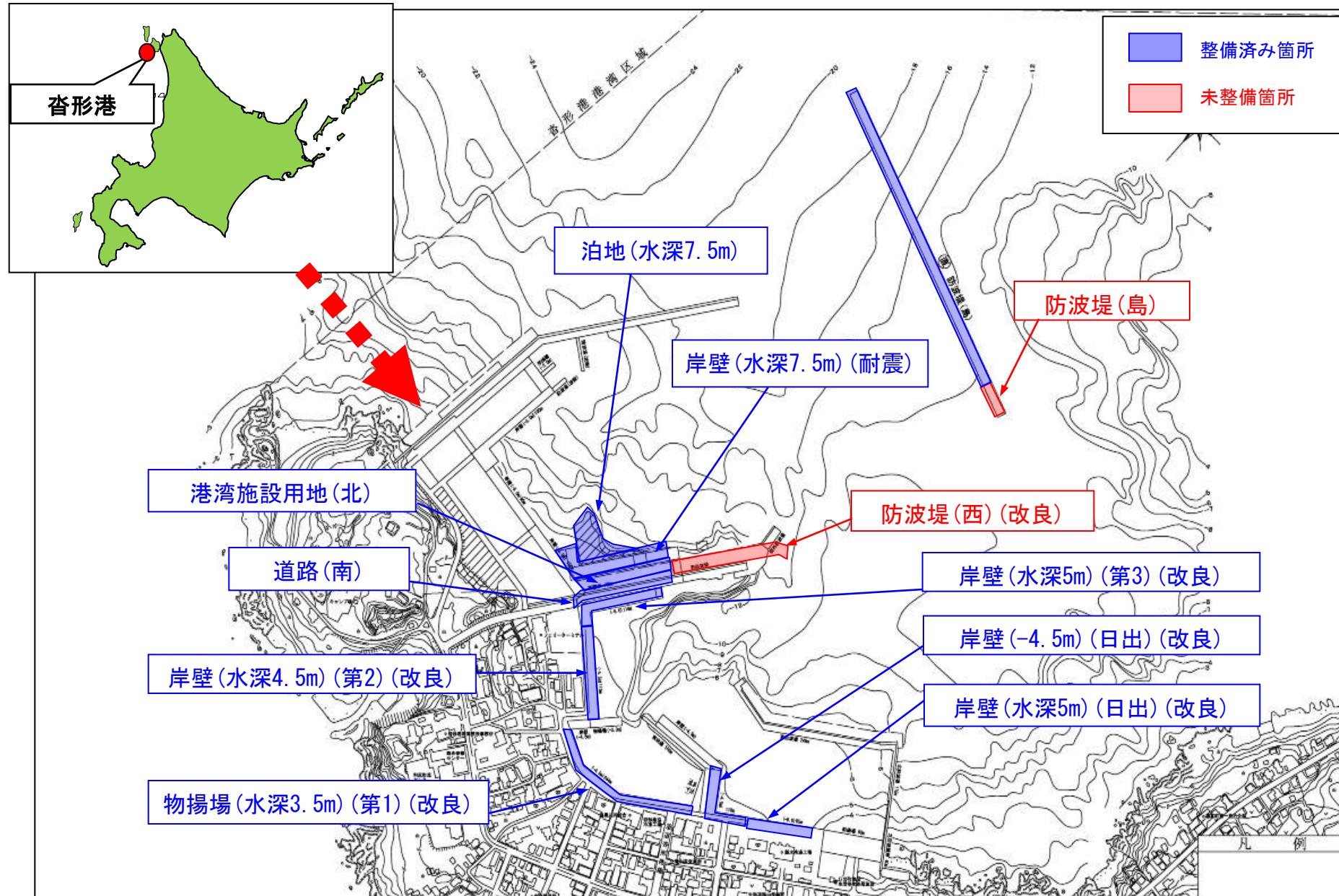


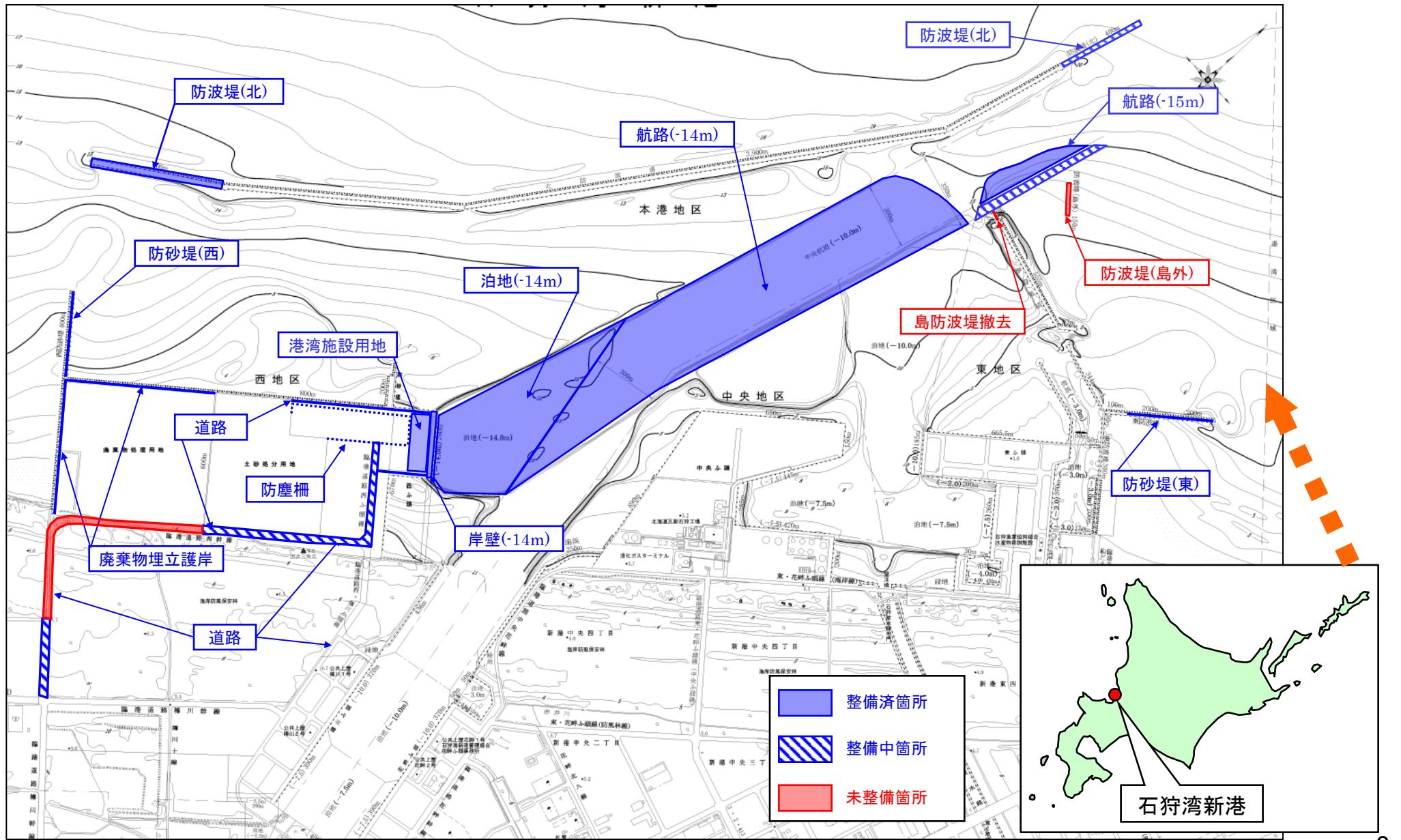
事業名	脊形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 古土井 健	事業主体	北海道開発局																																																																																																																							
実施箇所	北海道利尻郡利尻町																																																																																																																											
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	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m)、防波堤(島)、港湾施設用地(北)、道路(南)、岸壁(水深4.5m)(第2)(改良)、岸壁(水深5m)(日出)(改良) 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)	153	残事業費(億円)	12																																																																																																																									
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】        ・大規模地震時ににおける利尻島内への迅速な緊急物資輸送の確保とともに、大型クルーズ客船の着岸可能な大水深岸壁の整備が求められている。        ・石材等の積出岸壁、発電用所用機器の移入岸壁、基幹産業である漁港区域の物揚場などの施設老朽化が著しく、早急な対応が求められている。        ・港内航行に対する静穩度の不足及び荒天時の避泊水域が不足している。</p> <p>【達成すべき目標】        ・大規模地震発生時ににおける海上からの緊急物資輸送・物流機能の確保とともに、大型クルーズ船の寄港需要に対応する。        ・老朽化対策による、物流効率化を図る。        ・港内静穩度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保を図る。</p>																																																																																																																											
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)&gt;        ・計画の目標：我が国が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・発展と強靭な国土づくり        ・主要施策：北方領土隣接地域及び国境周辺地域の振興        (国境周辺地域の振興)        生産空間を守り安全・安心に住み分けられる強靭な国土づくり        (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・社会基盤の強靭化)</p> <p>&lt;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)&gt;        ・重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現        政策バージョン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        政策バージョン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>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)&gt;        第2章 貨幣・金融の起点とした成長型経済の実現        2.地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応 (2)地域における社会課題への対応        4.国民の安心・安全の確保 (1)防災・減災・国土強靭化の推進</p> <p>&lt;国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;        4.国土強靭化政策の実現方向        (2)経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靭化        2)人員の避難・物資輸送の確保・複数経路の確保・防災拠点の整備</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発係全航路の開発に関する基本方針(令和6年4月1日告示)&gt;        ・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(II(2)(1))</p>																																																																																																																											
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施設目標        ・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        ・施設目標：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        ※国交省政策チェックアップに基づき記載</p> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;        ・耐震強化岸壁の整備による離島地域の安全・安心確保        ・クルーズ客船乗客との交流による地域活性化        ・水産業の振興        ・港内静穩度向上による航行・係留船舶の安全性向上        ・地場産業および地域の暮らしを支える港湾機能の確保</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;        ・陸上輸送コストの削減(石材・砂利)        ・輸送コストの削減(重油)        ・震災時における輸送コストの削減        ・滞船コストの削減        ・クルーズ客船乗客の移動コストの削減        ・海難の減少</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>【便益の主な根拠】        B:総便益        (億円)        ①海上輸送コストの削減(石材・砂利): 23億円(令和7年度予測石材取扱量(岸壁(水深5m)(第3)(改良)取扱分): 4.7千トン、令和13年度予測石材取扱量(岸壁(水深5.5m)(第2)(改良): 16.4千トン)、令和7年度予測砂利・砂利取扱量: 50.1千トン)        ②輸送コストの削減(重油): 28億円(令和7年度予測重油取扱量: 6.4千トン)        ③震災時における輸送コストの削減        ④滞船コストの削減        ⑤クルーズ客船乗客の移動コストの削減        ⑥海難の減少: 485億円(令和7年度予測貨物船避泊可能隻数: 1隻/年(100~500GT))        ・残存価値: 2.4億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="3">令和7年度</th> <th colspan="3"></th> <th colspan="3"></th> <th colspan="3"></th> </tr> <tr> <th rowspan="2">基本ケース</th> <th rowspan="2">割引率 4%</th> <th>B:総便益 (億円)</th> <th>566</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>480</th> <th>EIRR(%)</th> <th>4.5</th> <th>B-C</th> <th>86</th> <th>全体B/C</th> <th>1.1</th> </tr> <tr> <th>B:総便益 (億円)</th> <th>58</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>11</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>継続B/C</th> <th>5.2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(感度分析)</td> <td></td> <td>事業全体のB/C</td> <td></td> <td>事業のB/C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>需 要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td>1.1~1.3</td> <td></td> <td>4.7~5.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td></td> <td>4.7~5.8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 期 間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td></td> <td>5.1~5.3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考値)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>割引率(%)</td> <td>1.6</td> <td></td> <td></td> <td>7.3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>割引率(%)</td> <td>1.9</td> <td></td> <td></td> <td>8.8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度	令和7年度												基本ケース	割引率 4%	B:総便益 (億円)	566	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	4.5	B-C	86	全体B/C	1.1	B:総便益 (億円)	58	C:総費用(億円)	11					継続B/C	5.2	(感度分析)		事業全体のB/C		事業のB/C								需 要	(-10% ~ +10%)	1.1~1.3		4.7~5.7								建 設 費	(+10% ~ -10%)	1.2~1.2		4.7~5.8								建 設 期 間	(+10% ~ -10%)	1.2~1.2		5.1~5.3								(参考値)												割引率(%)	1.6			7.3								割引率(%)	1.9			8.8							
基準年度	令和7年度																																																																																																																											
基本ケース	割引率 4%	B:総便益 (億円)	566	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	4.5	B-C	86	全体B/C	1.1																																																																																																																	
		B:総便益 (億円)	58	C:総費用(億円)	11					継続B/C	5.2																																																																																																																	
(感度分析)		事業全体のB/C		事業のB/C																																																																																																																								
需 要	(-10% ~ +10%)	1.1~1.3		4.7~5.7																																																																																																																								
建 設 費	(+10% ~ -10%)	1.2~1.2		4.7~5.8																																																																																																																								
建 設 期 間	(+10% ~ -10%)	1.2~1.2		5.1~5.3																																																																																																																								
(参考値)																																																																																																																												
割引率(%)	1.6			7.3																																																																																																																								
割引率(%)	1.9			8.8																																																																																																																								
社会経済情勢等の変化	<p>*新型コロナウイルス感染拡大による各方面への影響        (株)利尻再生・脊形港工場の閉鎖による取扱量減少見込みを踏まえた需要予測の見直し        *にっぽん丸廃船と今後のクルーズ新造導入を踏まえたクルーズ便益発現の見直し</p>																																																																																																																											
主な事業の進捗状況	<p>経営費153億円、既投資額141億円        令和7年度9月現在 事業進捗率92%</p>																																																																																																																											
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12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	岸壁(日出)(水深4.5m)(改良)の床掘土量減少構造の採用、防波堤(島)の碎石作業により発生する石粉を中詰め材採用による材料費削減やケーン仮置きマウントの有効活用によるコスト縮減が図られる。																																																																																																																											
対応方針	継続																																																																																																																											
対応方針理由	本事業の必要性と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>&lt;第三者委員会の意見・再評価内容&gt;        当委員会より提出された再評価内容準備書の対応方針については、北海道開発局を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;では、段階的の意見はございません。事業継続につきまして、段階のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																																																																																											

# 沓形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 概要図



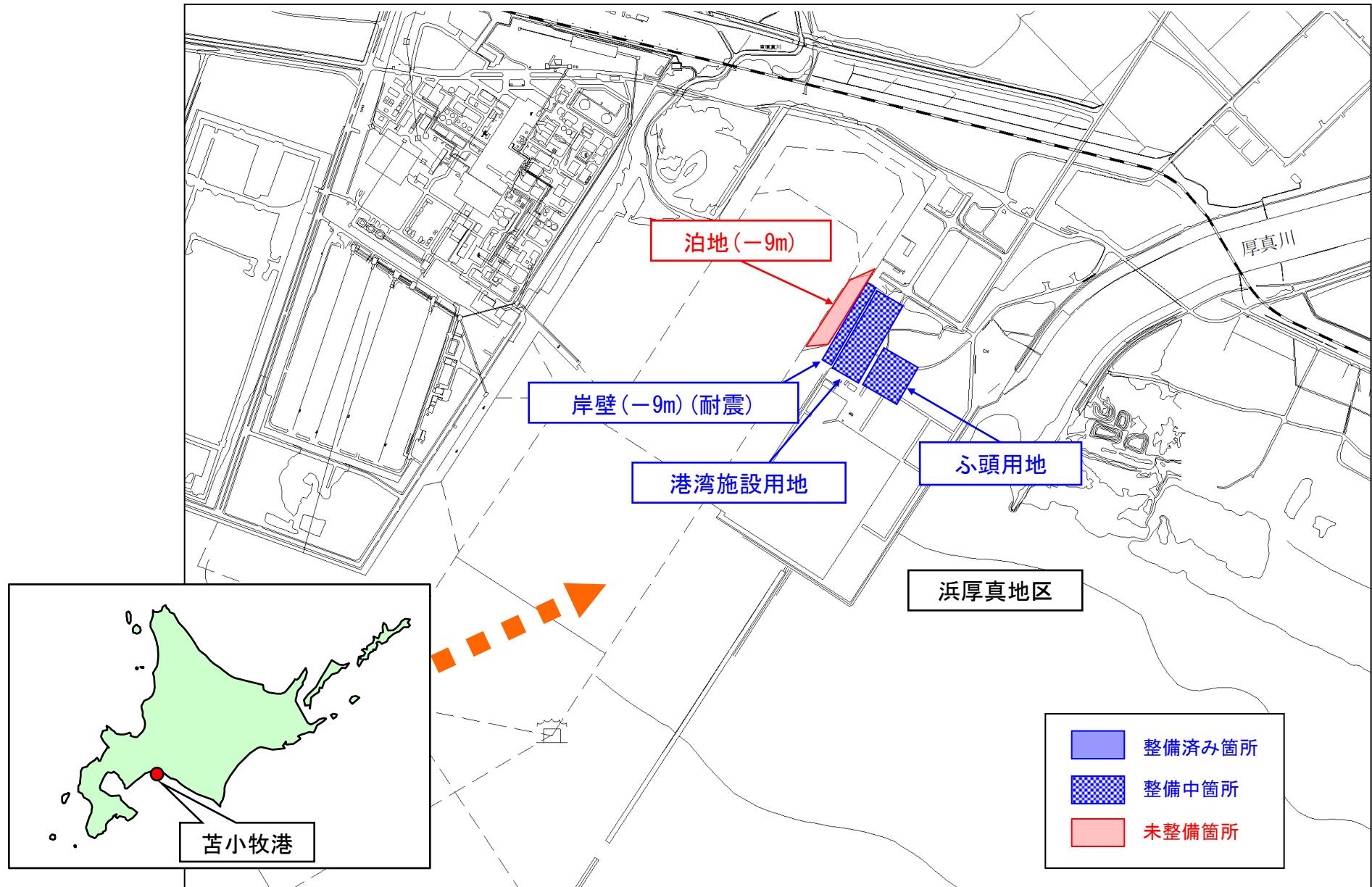
事業名	石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業			担当課	港湾局計画課	事業主体	北海道開発局										
実施箇所	北海道小樽市、石狩市																
該当基準	再々評価 再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																
主な事業の諸元	防波堤(北)、航路(水深14m)、泊地(水深14m)、岸壁(水深14m)、港湾施設用地、道路等																
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	令和14年度													
総事業費(億円)	571		残事業費(億円)	119													
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バルク貨物を取り扱う大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態となっている。</li> <li>・漂砂による航路・泊地の埋没により維持浚渫費用が増加している。</li> <li>・港内荷役における静穏度の不足及び荒天時の避泊水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バルク貨物船の大型化に対応した物流効率化</li> <li>・漂砂による埋没を予防し、維持浚渫費用を削減</li> <li>・港内静穏度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保</li> </ul>																
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画の目標:我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食料安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道</li> <li>・主要施策:地域の強みを活かした成長産業の形成 (再生可能エネルギーを活かした産業振興)</li> </ul> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章 質上げを起点とした成長型経済の実現</p> <p>2.地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応 (2)地域における社会課題への対応</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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))</li> <li>・船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ1(3)(2))</li> </ul>																
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>※国交省政策チェックアップに基づき転記</p> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港内の静穏度向上による船舶の安全性向上</li> <li>・主要産業競争力の強化</li> <li>・北海道の再生可能エネルギー供給の安定性確保</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(陸上・海上)</li> <li>・維持浚渫費用の削減</li> <li>・海難の減少</li> </ul> <p>■定量的效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(陸上)(令和15年度予測取扱貨物量: 48万トン/年) 維持浚渫費用の削減(埋没量: 73千m<sup>3</sup>/年) 海難の減少(避泊可能隻数: 3隻、避泊水域受入可能回数: 15回/年)</p>																
	基準年度	令和7年度															
	基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,857	C:総費用(億円)	1,420	EIRR(%)	5.7	B-C	436	全体B/C	1.3				
				B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	96					継続B/C	1.8				
	(感度分析)			事業全体のB/C		残事業のB/C											
	需 要 (-10% ~ +10%)			1.3~1.4		1.6~2.0											
	建 設 費 (+10% ~ -10%)			1.3~1.3		1.7~2.0											
	建設期間 (+10% ~ -10%)			1.3~1.3		1.8~1.9											
	(参考値)																
	割引率 (2%)			1.5		2.3											
	割引率 (1%)			1.6		2.7											
社会経済情勢等の変化	・バルク貨物である木材チップの取扱企業の生産能力削減に伴い、減少見込みとなる取扱貨物量を踏まえた需要予測の見直し																
主な事業の進捗状況	総事業費571億円、既投資額452億円 令和7年度末現在 事業進捗率79%																
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14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	防波堤の地盤改良において、地盤状況により使用する敷砂の投入量を削減することにより、コスト縮減を図られる。																
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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</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>&lt;港湾管理者の意見&gt;</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、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																

# 石狩湾新港 西地区 国際物流ターミナル整備事業 位置図



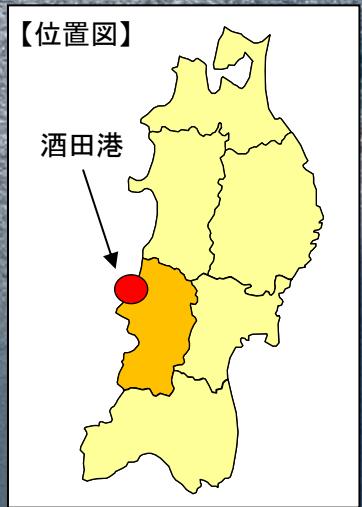
事業名	苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業			担当課 港湾局計画課	事業主体 古土井 健	北海道開発局																																																		
実施箇所	北海道勇払郡厚真町																																																							
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																							
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、ふ頭用地																																																							
事業期間	事業採択 令和4年度	完了	令和10年度																																																					
総事業費 (億円)	219	残事業費(億円)	111																																																					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>・苫小牧港東港区では公共バスの不足により、フェリーと多目的バルク船の供用利用を強いられており、1バスを2隻のフェリーが利用しているため、ダイヤグラム設定に制限を受けているほか、岸壁の不足から先行して入港する便に遅延が生じた場合、後続便の接岸及び出港にも遅れが生じているなど、フェリー貨物の定時性確保に支障を来している。また、バルク貨物については、貨物の横持ち発生や荷役時間が制限されるなど利用効率が低下しており、利用者からは公共バスの拡充が求められている。</p> <p>・さらに、平成30年に発生した「北海道胆振東部地震」では、定期コンテナ船を受入ながらの支援船等の係留が困難であったことから、切迫する大規模地震に備え、背後図(平岡町、厚真町、むかわ町)の緊急物資輸送を確保するために必要な港湾施設の整備が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>・周文埠頭の連続2バス化により、フェリー貨物の集荷時間の拡張を図るとともに、近年のトラックドライバー不足に対応した物流網の強化を図る。</p> <p>・また、遅延に伴うフェリー貨物の輸送時間コストの削減を図る。</p> <p>・多目的岸壁及びヤードの整備により、バルク貨物の荷役時間の拡大と西港区からの貨物のシフトに対応し、埠頭利用の利便性の向上と西港区の混雑緩和を図る。</p> <p>・切迫する大規模地震に対応するため、耐震強化岸壁整備による緊急物資等輸送の強靭化を推進する。</p>																																																							
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)&gt;</p> <p>・計画の目標：我が国を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</p> <p>・北海道の価値を生み出す北海道型地盤構造～生産空間の維持・発展と強靭な国土づくり</p> <p>・主要施策：地域の強さを生かした成長産業の育成</p> <p>(地理的・気候的な優位性を活かした産業振興)      北海道型地盤構造を支え、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成      (産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化)      生産空間を守り安全・安心で住み続けられる強靭な国土づくり      (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・社会基盤の強靭化)</p> <p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和2年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>・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：新たなる人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備</p> <p>&lt;第6次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章 貢上げを起点とした成長型経済の実現      2.地方創生2.00推進及び地域における社会課題への対応 (2)地域における社会課題への対応      4.国民の安心・安全の確保 (1)防災・減災・国土強靭化の推進</p> <p>&lt;国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <p>4.国土強靭化政策の展開方向      (2)経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靭化      2)人員の避難・物資輸送の強化・複数経路の確保・防災拠点の整備</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>・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(Ⅱ1(1)③)      ・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(Ⅱ1(3)①)</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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <p>・北海道における農水産業の振興及び農水産品の安定的な国内供給      ・トラックドライバー不足等への対応      ・地域産業の振興等      ・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</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>・輸送コストの削減効果(フェリー)（令和11年度予測フェリー貨物量:353千フレートン/年）      ・輸送コストの削減効果(バルク)（令和11年度予測フェリー貨物量:243千トン/年）</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(フェリー): 84億円(令和11年度予測取扱貨物量: 35万トン/年)      滞航コストの削減: 20億円      輸送コストの削減(バルク): 54億円(令和11年度予測取扱貨物量: 24万トン/年)      震災時における輸送コストの削減: 123億円(令和11年度予測取扱貨物量(フェリー貨物): 1500万トン/回、令和11年度予測取扱貨物量(バルク貨物): 17万トン/回)      残存価値: 0.27億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="3">令和7年度</th> <th colspan="6"></th> </tr> <tr> <th rowspan="2">基本ケース</th> <th rowspan="2">割引率</th> <th rowspan="2">4%</th> <th>B:総便益 (億円)</th> <th>281</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>201</th> <th>EIRR(%)</th> <th>5.9</th> <th>B-C</th> <th>80</th> <th>全体B/C</th> <th>1.4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>B:総便益 (億円)</th> <td>281</td> <th>C:総費用(億円)</th> <td>95</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></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>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%) 1.3~1.5</td> <td>2.7~3.3</td> </tr> <tr> <td>建設 費 (+10% ~ -10%) 1.3~1.5</td> <td>2.7~3.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%) 1.3~1.4</td> <td>2.9~3.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考値)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>割引率(2%)</th> <th>2.1</th> <th>4.3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>割引率(1%)</th> <td>2.7</td> <td>5.4</td> </tr> </tbody> </table>							基準年度	令和7年度									基本ケース	割引率	4%	B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	201	EIRR(%)	5.9	B-C	80	全体B/C	1.4	B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	95							継続B/C	3.0	事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%) 1.3~1.5	2.7~3.3	建設 費 (+10% ~ -10%) 1.3~1.5	2.7~3.3	建設期間 (+10% ~ -10%) 1.3~1.4	2.9~3.1	割引率(2%)	2.1	4.3	割引率(1%)	2.7	5.4
基準年度	令和7年度																																																							
基本ケース	割引率	4%	B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	201	EIRR(%)	5.9	B-C	80	全体B/C	1.4																																												
			B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	95							継続B/C	3.0																																										
事業全体のB/C	残事業のB/C																																																							
需 要 (-10% ~ +10%) 1.3~1.5	2.7~3.3																																																							
建設 費 (+10% ~ -10%) 1.3~1.5	2.7~3.3																																																							
建設期間 (+10% ~ -10%) 1.3~1.4	2.9~3.1																																																							
割引率(2%)	2.1	4.3																																																						
割引率(1%)	2.7	5.4																																																						
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219億円、既投資額108億円 令和7年12月現在 事業進捗率49%																																																							
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。																																																							
コスト縮減や代替立案案等の可能性	施工方法の変更により、本体工の鋼管矢板打設費用の低減を図られる。																																																							
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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</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>&lt;港湾管理者の意見&gt;</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、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																							

# 苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業



事業名	酒田港外港地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 古土井 健	事業主体	東北地方整備局																																																																															
実施箇所	山形県酒田市																																																																																			
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	岸壁(水深12m)(地耐力強化)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)、防波堤(波除)、ふ頭用地																																																																																			
事業期間	事業採択	令和6年度	完了	令和9年度																																																																																
総事業費 (億円)	165	残事業費(億円)	87																																																																																	
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年10月に、経済産業省及び国土交通省が「山形県遊佐町沖」を再エネ海域利用法に基づく促進区域として指定し、令和6年12月に発電事業者が選定された。</li> <li>・選定された発電事業者は、令和10年から酒田港を利用するため、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)に指定されている酒田港では、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要な機能を早急に整備する必要がある。</li> <li>・山形県遊佐町沖のほか、山形県酒田市沖においても、今後洋上風力発電の導入がより一層促進される見込みであるなど、酒田周辺における洋上風力発電の機運が高まっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・酒田港外港地区における洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、海洋再生可能エネルギーの導入を促進するため、風車部材の組立・積出等の機能を有した基地港湾の整備を行う。</li> </ul>																																																																																			
上位計画の位置づけ	<p>&lt;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(抄)(令和7年10月1日告示)&gt;</p> <p>I.港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.特に戦略的に取り組む事項</li> <li>(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</li> <li>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</li> </ol> <p>&lt;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(抄)(令和7年10月1日告示)&gt;</p> <p>I.港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</li> <li>(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</li> <li>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</li> </ol> <p>&lt;港湾の中長期政策「PORT2030」(抄)(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)&gt;</p> <p>V.港湾の中長期政策の基本的な方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5.新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成</li> </ol> <p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(抄)(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</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> <ol style="list-style-type: none"> <li>6.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</li> </ol> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2025(抄)(令和7年6月13日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章 貢上げを起点とした成長型経済の実現</p> <p>3.「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の資金・所得の増加</p> <p>(1)GXの推進</p> <p>&lt;デジタル田園都市国家構想総合戦略(抄)(令和4年12月23日閣議決定)&gt;</p> <p>第4章 各分野の政策の推進</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.分野別の施策の推進             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)デジタルの力を活用した地方の社会課題解決・魅力向上</li> <li>(4)魅力的な地域をつくる</li> <li>力 地域資源を活かした個性あふれる地域の形成</li> <li>vi 地域における脱炭素化の推進</li> <li>(f)港湾におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組</li> </ol> </li> </ol> <p>&lt;第7次エネルギー基本計画(抄)(令和7年2月18日閣議決定)&gt;</p> <p>V. 2040年に向かうた政策の方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.脱炭素電源の拡大と系統整備</li> <li>(2)再生可能エネルギー</li> <li>(3)風力発電</li> </ol>																																																																																			
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・洋上風力発電の導入促進への貢献</li> <li>・洋上風力発電産業の育成</li> <li>・環境への負荷軽減</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化による海上輸送コスト削減</li> <li>・海上輸送の効率化</li> <li>・荷役作業の効率化</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>&lt;便益の主な根拠&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>洋上風車数: 30基</li> </ul> <p>&lt;投資の効率性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化による海上輸送コスト削減: 4.8億円</li> <li>海上輸送の効率化: 22億円</li> <li>荷役作業の効率化: 144億円</li> </ul>																																																																																			
社会経済情勢等の変化	<table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和7年度</th> <th colspan="4"></th> </tr> <tr> <td>B.総便益(億円)</td> <td>171</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>148</td> <td>EIRR(%)</td> <td>7.8%</td> <td>B-C</td> <td>23 全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B.総便益(億円)</td> <td>171</td> <td>C.総費用(億円)</td> <td>75</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="4">残事業のB/C</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.0~1.3</td> <td colspan="4">2.0~2.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.0~1.3</td> <td colspan="4">2.1~2.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.1~1.2</td> <td colspan="4">2.2~3.8</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考値)</td> <td colspan="5">社会的割引率(2%) 事業全体B/C(1.2) 残事業B/C(2.4)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>社会的割引率(1%) 全体事業B/C(1.3) 残事業B/C(2.5)</td> <td colspan="5"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度	令和7年度						B.総便益(億円)	171	C.総費用(億円)	148	EIRR(%)	7.8%	B-C	23 全体B/C	1.2	B.総便益(億円)	171	C.総費用(億円)	75				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%)	1.0~1.3		2.0~2.5						建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.0~1.3		2.1~2.5						建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		2.2~3.8						(参考値)	社会的割引率(2%) 事業全体B/C(1.2) 残事業B/C(2.4)								社会的割引率(1%) 全体事業B/C(1.3) 残事業B/C(2.5)								
基準年度	令和7年度																																																																																			
B.総便益(億円)	171	C.総費用(億円)	148	EIRR(%)	7.8%	B-C	23 全体B/C	1.2																																																																												
B.総便益(億円)	171	C.総費用(億円)	75				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%)	1.0~1.3		2.0~2.5																																																																																	
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.0~1.3		2.1~2.5																																																																																	
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		2.2~3.8																																																																																	
(参考値)	社会的割引率(2%) 事業全体B/C(1.2) 残事業B/C(2.4)																																																																																			
社会的割引率(1%) 全体事業B/C(1.3) 残事業B/C(2.5)																																																																																				
主な事業の進捗状況	<p>令和5年10月、遊佐町沖で促進区域に指定、酒田市沖が有望な区域に整理</p> <p>令和5年12月、酒田港港湾計画の一部変更</p> <p>令和6年4月、酒田港が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>																																																																																			
主な事業の進捗の見込み	<p>令和6年度末 事業進捗率48%</p>																																																																																			
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>令和9年度末 整備完了予定</p>																																																																																			
対応方針	<p>継続</p>																																																																																			
対応方針理由	<p>十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、山形県や酒田市、庄内開発協議会から事業促進を強く要望されているため</p>																																																																																			
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)の事業継続は妥当である。</li> <li>・港湾管理者の意見</li> <li>・(山形県)「対応方針(原案)」案とのおり、「継続」で異議ありません。</li> </ul>																																																																																			

# 酒田港外港地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業 位置図





# 横浜港 南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業 位置図

横浜港



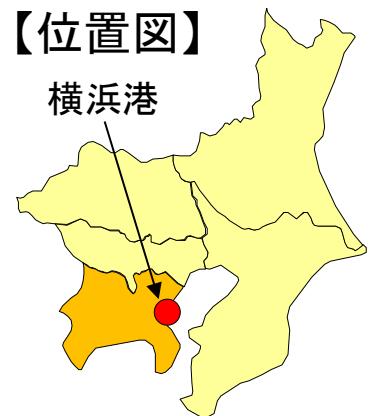
凡例

- 臨港道路本線(整備済)
- 臨港道路本線(未整備)
- 接続ランプ
- 首都高速道路



【位置図】

横浜港

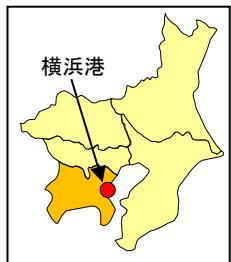


事業名	横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	担当課	港湾局 計画課	事業主体	関東地方整備局											
実施箇所	横浜市中区															
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業															
主な事業の諸元	岸壁(水深18m)、航路・泊地(水深18m)、泊地(水深18m)、護岸(防波)、荷捌き地、荷役機械、上屋															
事業期間	事業採択 平成19年度	完了	令和12年度													
総事業費(億円)	1,536	残事業費(億円)	276													
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物の増加への対応。</li> <li>・コンテナ船の大型化による既存施設の水深不足への対応。</li> <li>・大規模地震時の背後圏地域への幹線貨物輸送への対応。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>横浜港において、海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため、大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震における物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化      ②岸壁の大水深化      ③大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul>															
上位計画の位置づけ	<p>&lt;国土形成計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点目標1 防砂・減災が主流となる社会の実現          1-2 切迫する地震・津波等の最悪に対するリスクの低減</li> <li>・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</li> </ul> <p>&lt;国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)(②))</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</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グローバルリユースセンターを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化&lt;国際基幹航路等の戦略的強化&gt;      (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>															
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"> <li>・政策目標: 国際競争力、広域・地域連携等の確保・強化。</li> <li>・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。</li> </ul> <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、海上輸送コストが削減される。</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>・ターミナル利用による生産拡大、雇用創出</li> <li>・輸送距離短縮に伴うコンテナ貨物輸送の効率化による脱炭素化・カーボンニュートラルへの貢献</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>等の排出ガスの削減(CO<sub>2</sub>:1,195.587t-C/年、NO<sub>x</sub>:62,557t/年)</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の立場根拠</p> <p>輸送コスト削減便益(ターミナル新設): 5,626億円 (令和14年予測取扱貨物量: 78万TEU/年)      海外トランシップ回避便益: 8,069億円 (令和14年予測取扱貨物量: 15万TEU/年)      震災時の輸送コスト増大回避便益: 175億円 (令和14年予測取扱貨物量: 133万TEU/年)      残存価値: 132億円</p>															
	基準年度	令和7年度														
	基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	14,002	C:総費用(億円)	2,974	EIRR(%)	15.2	B-C	11,029	全体B/C	4.7			
				B:総便益(億円)	930	C:総費用(億円)	480					継続B/C	1.9			
	(感度分析)	事業全体のB/C			残事業のB/C											
社会経済情勢等の変化	令和7年完了から令和12年完了となり、工期の延伸が見込まれる。															
主な事業の進捗状況	総事業費1,536億円、既投資額1,260億円 令和7年度末 事業進捗率82%															
主な事業の進捗見込み	令和12年度完了予定															
コスト縮減や代替事業立案等の可能性	岸壁においては、高い強度を有する「鋼板セル式」を採用することで、地震時における高い機能性を確保するとともに、コスト縮減を図った。															
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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当。</li> <li>&lt;港湾管理者の意見&gt;</li> <li>・(横浜市)コンテナ貨物の取扱量が増加しており、国内唯一の水深18m岸壁の効率的な運用を図るために、荷さばき地の拡張・整備が必要です。          国有施設として荷さばき地を整備することで、港湾コストの低減が図られ、国際競争力強化につながることから、早期完成に向けて強力に事業を推進していただきますようお願いいたします。</li> </ul>															

# 横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業 位置図

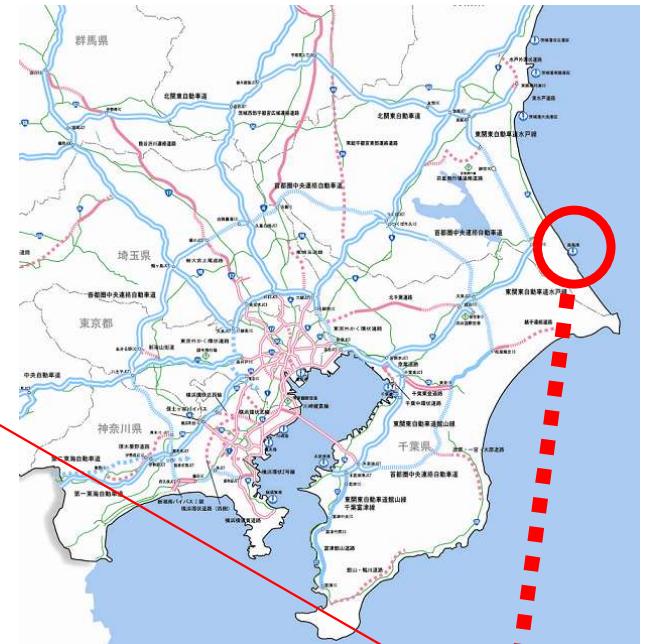
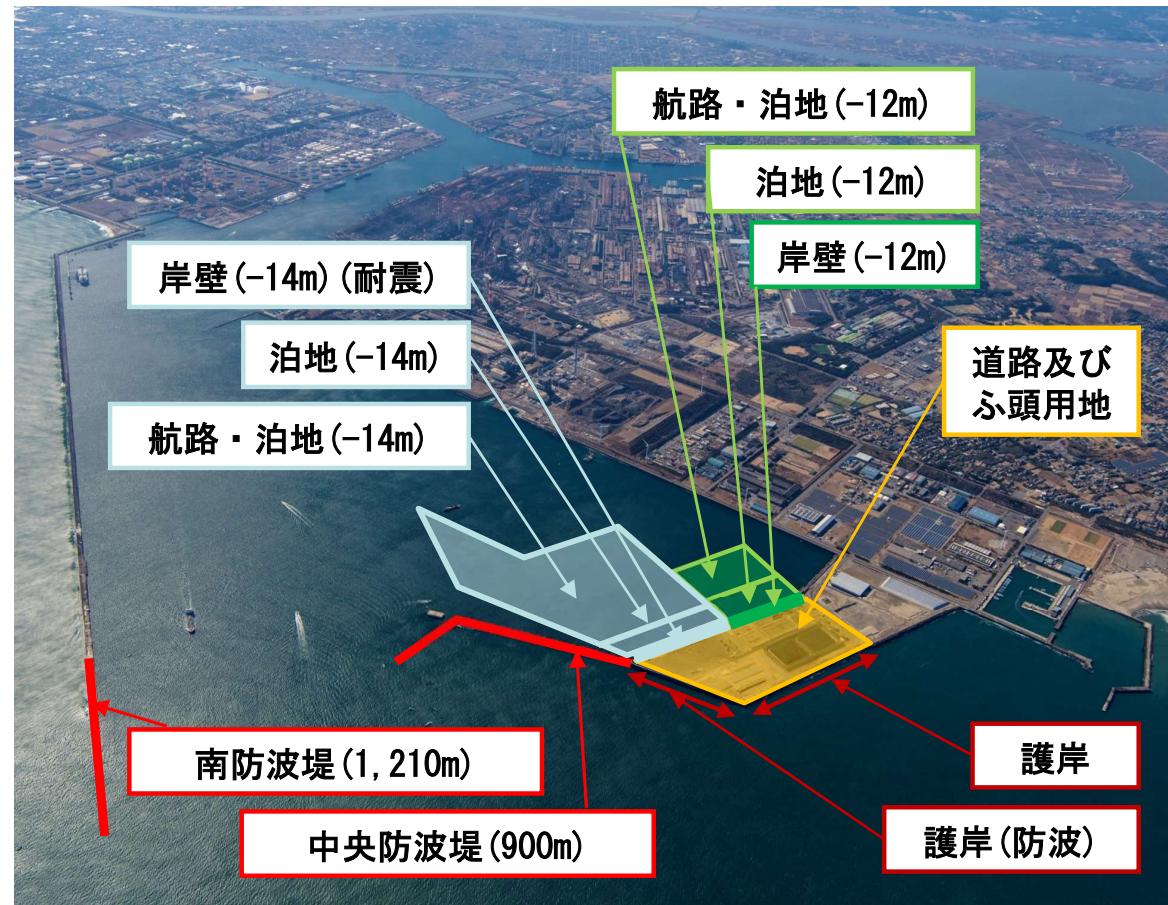
## 横浜港

### 位置図



事業名	鹿島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 古土井 健	事業主体	関東地方整備局
実施箇所	茨城県鹿嶋市				
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	南防波堤・中央防波堤・岸壁(水深14m)(耐震)、航路・泊地(水深14m)、泊地(水深14m)、護岸(防波)、護岸、道路及びふ頭用地、岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)				
事業期間	事業採択	昭和56年度	完了	令和14年度	
総事業費 (億円)	1,309		残事業費(億円)	185	
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存岸壁の水深不足や利用高水準により、非効率な輸送実態を強いられている。</li> <li>防波堤整備により、漂砂による外港航路の埋没を軽減する必要がある。</li> <li>港内の静穏度及び荒天時における安全な避泊地を確保出来ていない。</li> <li>洋上風力発電部材の重量物に対する岸壁機能の確保する必要がある。</li> <li>震災時の県民の生活及び企業活動の維持する。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に対応することで、背後の荷主等事業者の物流効率化(輸送コスト削減)を図る。</li> <li>港内静穏度確保および荒天時の避泊水域を確保するとともに、漂砂による航路埋没の抑制を図る。</li> <li>太平洋沿岸域の洋上風力発電需要に対応し、洋上風力発電設備の重厚長大な資機材を扱う基地港湾を整備する。</li> </ul>				
上位計画の位置づけ	<p>&lt;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)&gt;</p> <p>①-3 災害時に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</p> <p>④-1 経済の好循環を支える基盤整備 農林物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成</p> <p>⑥-1 グリーン社会の実現 洋上風力発電の導入促進</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)&gt;</p> <p>(1)GXの推進</p> <p>2050年カーボンニュートラルの目標を堅持し、その実現に向けて、「GX2040ビジョン」、「エネルギー基本計画」及び「地球温暖化対策計画」を踏まえ、分野別投資戦略に基づき、官民協調による10年間で150兆円超のGX関連投資を推進する。再エネについては、主力電源として、地域共生と国民負担の抑制や安全性の確保を前提に、最大限の導入を促す。</p> <p>国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <p>・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)⑪)</p> <p>・物流・産業・生活機能が集積し、多様な関係者が存在する臨海部において、岸壁・防潮堤等の被災リスクや堤内地・堤外地の浸水リスク、漂流物により海上輸送の大動脈が機能不全に陥るリスク、一つの港湾における被災の影響が広域的に波及するリスク等の増大に対応するため、官民が連携し、気候変動等を考慮した臨海部の強靭化を推進する。その際、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の取組とともに連携し、エネルギー転換に伴う臨海部の大規模な土地利用転換を契機とした強靭化を推進する。(第3章2(8)⑭)</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(2) 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p> <p>(4) 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p>				
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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>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、海上輸送コストが削減される。</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送の効率化による排出ガスの削減(CO2排出量は3,941t-C/年、NOx排出量は77t/年の削減)</li> <li>我が国の脱炭素政策「2050年カーボンニュートラル」の目標達成への寄与</li> <li>風力発電関連産業への波及効果、地域産業の安定・発展・地域活力の強化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港内静穏度確保・大型船舶への対応による輸送コストの縮減</li> <li>安全な避泊が可能となり、荒天時の海難による損失回避</li> <li>洋上風力発電設備の基地港湾としてエネルギー政策への寄与</li> <li>大規模地震時の物流輸送拠点</li> <li>漂砂による外港航路の埋没を軽減</li> </ul> <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"> <li>輸送コストの削減： 1,472億円(物流取扱貨物量: 1,064千㌧/年)、 206億円(風力発電部材貨物量: 31千㌧/年)</li> <li>海難の減少： 1,385億円(避泊隻数3隻)</li> <li>船舶損傷回避便益： 153億円</li> <li>耐震強化便益： 8.6億円</li> <li>維持浚渫費用の削減便益： 357億円</li> </ul>				
社会経済情勢等の変化	平成31年4月 再エネ海域利用法 令和2年2月 鹿島港が港湾法に基づく「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				
主な事業の進捗状況	総事業費1,309億円、既投資額1,124億円 令和7年度末 事業進捗率85%				
主な事業の進捗の見込み	令和14年度整備完了予定				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤の整備にあたっては、ケーソンの堤体幅をスリム化できる「半没水上部斜面ケーソン堤」を採用し、コストの縮減を図った。				
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。</li> <p>&lt;港湾管理者からの意見&gt;</p> <p>鹿島港外港地区については、平成25年4月に岸壁(-14m)が供用し、船舶の大型化への対応や大規模地震発生における物資輸送拠点の形成が図られた。また、令和6年10月には岸壁(-12m)等の整備が完了し、洋上風力発電の基地港湾としての機能が確保された。</p> <p>一方、港湾利用企業からは港内静穏度の確保や漂砂による航路埋没の対策などの要望が強いことから、防波堤や航路・泊地について、事業の継続と更なる促進をお願いしたい。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、徹底したコスト縮減を図るとともに、早期の事業完成をお願いしたい。</p> </ul>				

# 鹿島港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業



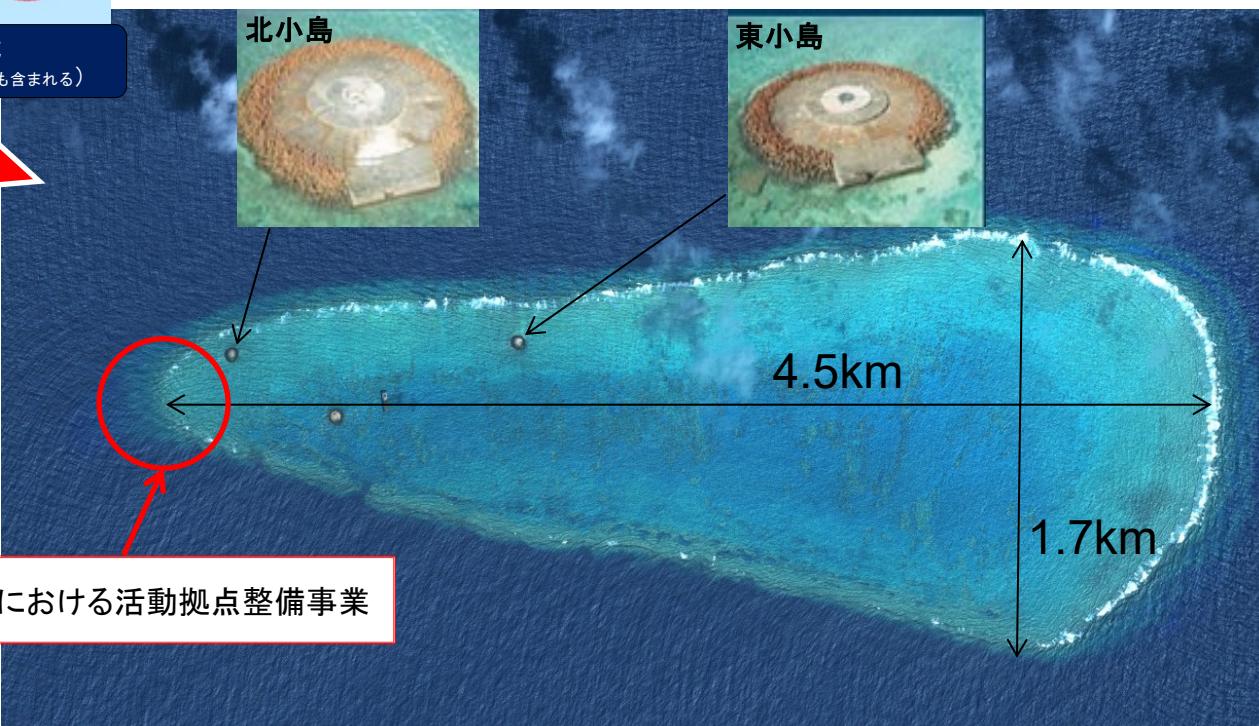
外港地区



# 沖ノ鳥島における活動拠点整備事業



本概念図は、外国との境界が未画定の海域における地理的中間線を含め便宜上図示したもの。  
※排他的経済水域及び大陸棚に関する法律第2条第2号が規定する海域。

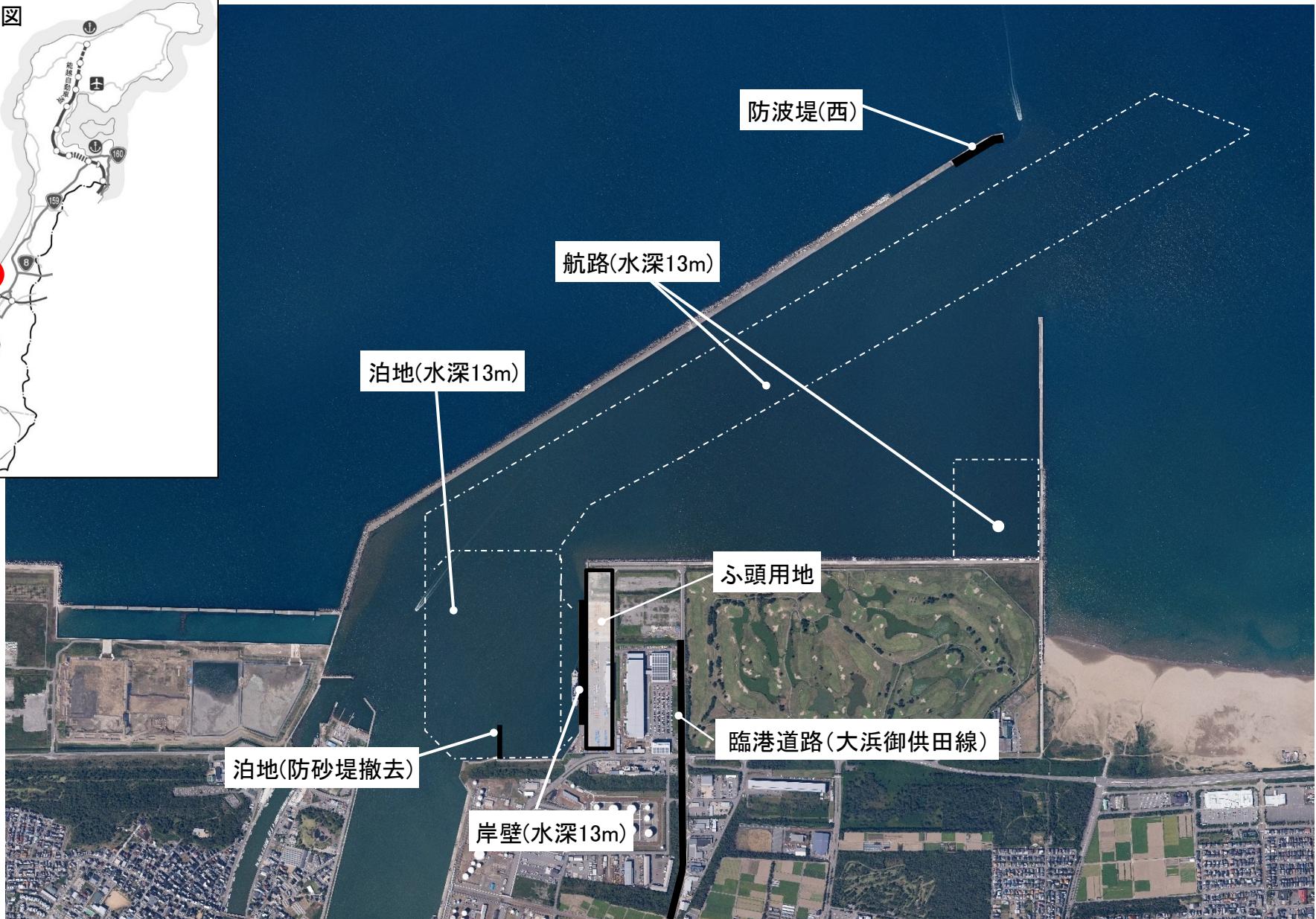
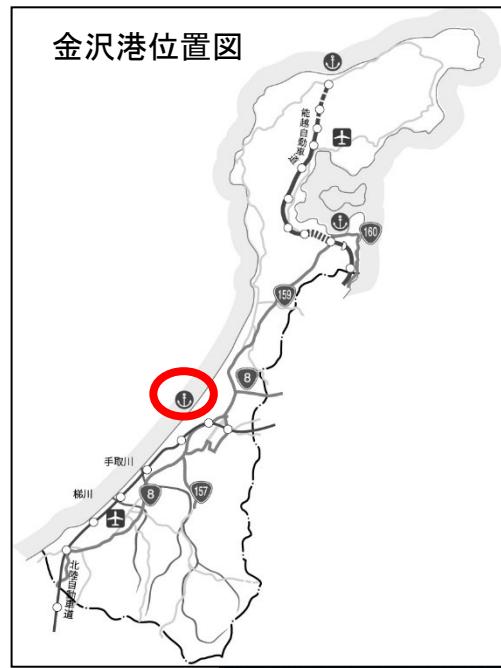


事業名	金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局 計画課 古土井 健	事業 主体	北陸地方整備局																																																																																																																																						
実施箇所	石川県金沢市																																																																																																																																										
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13m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、防波堤、泊地(防砂堤撤去)、臨港道路、ふ頭用地																																																																																																																																										
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	令和18年度																																																																																																																																							
総事業費 (億円)	518		残事業費(億円)	194																																																																																																																																							
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;            ・金沢港の背後圏には、建設機械・産業機械を製造・輸出する企業が多数立地しているが、大型の産業機械等の輸出にあたっては、既存岸壁では水深が不足していることから、小型船舶による輸送や、大型船舶が入港可能な他の港湾まで長距離を陸送する非効率な輸送を余儀なくされてきた。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;            非効率な輸送を解消するため金沢港に国際物流ターミナルの整備を行い、大型船舶の寄港に対応し、地域産業の国際競争力を高め、地域経済の活性化を図る。            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>&lt;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)&gt;</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            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>重点目標6:インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上            6-1 グリーン社会の実現</p> <p>&lt;北陸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)&gt;</p> <p>重点目標4:経済的好循環を支える基盤整備            4-2 日本海側の拠点となる港湾等の機能強化による国際交流の拡大・活性化</p> <p>&lt;国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <p>第3章 国土強靭化の推進方針            2 施策分野ごとの国土強靭化の推進方針 (8)交通・物流</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>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            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>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</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"> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域産業の発展</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(輸送距離短縮)</li> <li>・大型外航クルーズ船の入港による国際観光収益の増加</li> <li>・排出ガスの削減</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根柢</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送コストの削減便益（令和19年予測取扱貨物量:397千トン/年）</li> <li>・海上輸送コストの削減便益（令和19年予測取扱貨物量:97千トン/年）</li> <li>・大型外航クルーズ船の入港による国際観光収益の増加便益（令和6年大浜岸壁におけるクルーズ船寄港回数:9回/年）</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="3">令和7年度</th> <th colspan="6"></th> </tr> <tr> <th rowspan="2">基本ケース</th> <th rowspan="2">割引率</th> <th rowspan="2">4%</th> <th>B:総便益(億円)</th> <th>1,007</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>889</th> <th>EIRR(%)</th> <th>4.5</th> <th>B-C</th> <th>117</th> <th>全体B/C</th> <th>1.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>B:総便益(億円)</th> <td>906</td> <th>C:総費用(億円)</th> <td>182</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>5.</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> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="3">1.0~1.2</td> <td colspan="3">4.5~5.5</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="3">1.1~1.2</td> <td colspan="3">4.5~5.5</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="3">1.1~1.1</td> <td colspan="3">4.6~4.7</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">(参考値)</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">割引率 (2%)</td> <td colspan="3">1.5</td> <td colspan="3">6.2</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">割引率 (1%)</td> <td colspan="3">1.8</td> <td colspan="3">6.8</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和7年度									基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,007	C:総費用(億円)	889	EIRR(%)	4.5	B-C	117	全体B/C	1.	B:総便益(億円)	906	C:総費用(億円)	182							継続B/C	5.	(感度分析)			事業全体のB/C			残事業のB/C								需 要 (-10% ~ +10%)			1.0~1.2			4.5~5.5								建 設 費 (+10% ~ -10%)			1.1~1.2			4.5~5.5								建設期間 (+10% ~ -10%)			1.1~1.1			4.6~4.7								(参考値)														割引率 (2%)			1.5			6.2								割引率 (1%)			1.8			6.8							
基準年度		令和7年度																																																																																																																																									
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,007	C:総費用(億円)	889	EIRR(%)	4.5	B-C	117	全体B/C	1.																																																																																																																															
			B:総便益(億円)	906	C:総費用(億円)	182							継続B/C	5.																																																																																																																													
(感度分析)			事業全体のB/C			残事業のB/C																																																																																																																																					
需 要 (-10% ~ +10%)			1.0~1.2			4.5~5.5																																																																																																																																					
建 設 費 (+10% ~ -10%)			1.1~1.2			4.5~5.5																																																																																																																																					
建設期間 (+10% ~ -10%)			1.1~1.1			4.6~4.7																																																																																																																																					
(参考値)																																																																																																																																											
割引率 (2%)			1.5			6.2																																																																																																																																					
割引率 (1%)			1.8			6.8																																																																																																																																					
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成20年11月に水深12mで暫定供用開始</li> <li>・令和7年3月 金沢港港湾計画の改定</li> <li>・浚渫土量の増加</li> </ul>																																																																																																																																										
主な事業の進捗状況	総事業費518億円、既投資額325億円 令和7年度末 事業進捗率63%																																																																																																																																										
主な事業の進捗の見込み	令和18年度完了予定																																																																																																																																										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	航路浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト縮減に努める。																																																																																																																																										
対応方針	継続																																																																																																																																										
対応方針理由	<p>非効率な輸送が解消され、背後企業の国際競争力の強化が図られるとともに、地域経済の活性化及び観光振興に寄与するものであるため。</p> <p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。</li> <li>&lt;港湾管理者の意見&gt;</li> <li>・(石川県)…国際物流ターミナル整備事業は、大型船舶による大量輸送を可能とし物流コスト縮減により地元企業の競争力を高め、地域経済の活性化を支援するため、必要不可欠な事業である。</li> <li>このため、引き続き事業を継続するとともに、さらなるコスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、早期完成を図られるようお願いしたい。</li> </ul>																																																																																																																																										
その他																																																																																																																																											

# 金沢港 大野地区 国際物流ターミナル整備事業

様式－3  
概要図（位置図）

金沢港位置図





# 七尾港 大田地区 国際物流ターミナル整備事業

様式－3  
概要図（位置図）

【七尾港位置図】



撮影年月：令和2年3月

事業名	伏木富山港伏木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 古土井 健	事業主体	北陸地方整備局																																																			
実施箇所	富山県高岡市																																																							
該当基準	再評価実施後5年が経過している事業																																																							
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、道路 等																																																							
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	令和13年度																																																				
総事業費(億円)	627	残事業費(億円)	26																																																					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>・既存岸壁の老朽化および流下土砂による航路・泊地の埋没が課題となっている。</p> <p>・近年の利用船舶の大型化に対応できていない。</p> <p>・大規模地震発生時ににおいて、海上からの緊急物資を搬入するための背後人口に対応可能な耐震強化岸壁が整備されていない。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>・伏木富山港伏木地区国際物流ターミナルの整備により、以下の効果発現を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1)外港整備による維持浚渫からの脱却</li> <li>(2)船舶の大型化による国際競争力の向上</li> <li>(3)岸壁の耐震強化による災害時における緊急物資輸送コスト削減、震災後の輸送コストの増大回避、施設被害回避</li> </ul>																																																							
上位計画の位置づけ	<p>&lt;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)&gt;</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靭化・最適化</p> <p>4-2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備</p> <p>4-3 民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化</p> <p>&lt;北陸ブロックにおける社会资本整備重点計画(令和3年8月31日)&gt;</p> <p>重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-2 日本海側の機能ある港湾等の機能強化による国際交流の拡大・活性化</p> <p>&lt;国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <p>第3章 国土強靭化の推進方針</p> <p>2施策分野ごとの国土強靭化の推進方針 (8)交通・物流</p> <p>&lt;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7年10月1日告示)&gt;</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関する基本的な事項</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>(4)我が国及び地域の基幹産業・場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>&lt;富山県地域防災計画(地震・津波災害編)(令和3年3月修正)&gt;</p> <p>第2章 地震・津波災害予防対策 第2節 都市基盤等の安全性の強化 第1 公共土木施設等の耐震性等強化</p> <p>1(1) 港湾・漁港施設の整備</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>当該事業を実施することにより、維持浚渫からの脱却による効果、輸送コスト削減による効果、震災発生時の効果、国際観光による効果が見込まれる。</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <p>・海岸および背後地の浸水被害の回避</p> <p>富山湾はやはり海の高波が襲来し、各地で浸水被害が発生していたが、当該地区において防波堤(北)等の整備により、ターミナル背後地の浸水被害を回避</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>・維持浚渫費用の削減</p> <p>・土砂処分費用の削減</p> <p>・既存施設改良費用の削減</p> <p>・陸上輸送コストの削減</p> <p>・海上輸送コストの削減</p> <p>・国際観光収益の発生</p> <p>・排出ガスの削減(令和13年以降:CO2排出量約1,498t/年の削減、NOx排出量約49t/年の削減)</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根柢</p> <p>・維持浚渫費用削減便益:667億円(維持浚渫量:18万m<sup>3</sup>/年)</p> <p>・土砂処分費用削減便益:2,196億円(土砂処分量:18万m<sup>3</sup>/年)</p> <p>・既存施設改良費用削減便益:185億円(内港既存係留施設:右岸3号、右岸4号、右岸5号、左岸2号、左岸3号、左岸4号)</p> <p>・陸上輸送コスト削減便益:372億円(令和8年予測取扱貨物量:木質ペレット等のパルク貨物約28万トン/年)</p> <p>・海上輸送コスト削減便益:27億円(令和13年予測取扱貨物量:木質ペレット等のパルク貨物約25万トン/年)</p> <p>・国際観光便益:15億円(令和8年予測旅客人数:3.7千人/年)</p>																																																							
社会経済情勢等の変化	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="3">令和7年度度</th> <th colspan="5"></th> </tr> <tr> <th rowspan="2">基本ケース</th> <th rowspan="2">割引率 4%</th> <th>B.総便益 (億円)</th> <th>3,517</th> <th>C.総費用(億円)</th> <th>2,455</th> <th>EIRR(%)</th> <th>79.6</th> <th>B-C</th> <th>1,061</th> <th>全体B/C</th> <th>1.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>B.総便益 (億円)</th> <th>27</th> <th>C.総費用(億円)</th> <th>25</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>継続B/C</th> <th>1.</th> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>需 要</th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td>1.4 ~ 1.4</td> <td>1.0 ~ 1.2</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4 ~ 1.4</td> <td>1.0 ~ 1.2</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4 ~ 1.4</td> <td>1.1 ~ 1.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考値)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>割 引 率 (2%)</th> <th>1.5</th> <th>1.4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>割 引 率 (1%)</th> <th>1.5</th> <th>1.5</th> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和7年度度								基本ケース	割引率 4%	B.総便益 (億円)	3,517	C.総費用(億円)	2,455	EIRR(%)	79.6	B-C	1,061	全体B/C	1.	B.総便益 (億円)	27	C.総費用(億円)	25						継続B/C	1.	需 要	事業全体のB/C	残事業のB/C	(-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.4	1.0 ~ 1.2	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	1.0 ~ 1.2	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	1.1 ~ 1.1	割 引 率 (2%)	1.5	1.4	割 引 率 (1%)	1.5	1.5
基準年度		令和7年度度																																																						
基本ケース	割引率 4%	B.総便益 (億円)	3,517	C.総費用(億円)	2,455	EIRR(%)	79.6	B-C	1,061	全体B/C	1.																																													
		B.総便益 (億円)	27	C.総費用(億円)	25						継続B/C	1.																																												
需 要	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																						
(-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.4	1.0 ~ 1.2																																																						
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	1.0 ~ 1.2																																																						
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	1.1 ~ 1.1																																																						
割 引 率 (2%)	1.5	1.4																																																						
割 引 率 (1%)	1.5	1.5																																																						
主な事業の進捗状況	<p>・平成10年6月に岸壁(水深7.5m)、(水深10m)を供用開始。</p> <p>・平成18年3月に岸壁(水深14m)を暫定12mで暫定供用開始。</p> <p>・令和3年秋から、岸壁の直背後に立地する不賃ハイオスマス発電所が稼働を開始。</p> <p>・令和6年には外航クライース船が計4隻寄港。</p>																																																							
主な事業の進捗の見込み	令和13年度完了予定																																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ICT施工による生産性向上、建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。																																																							
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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>・(富山県)…事業継続に同意する。今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。</p>																																																							

## 国際物流ターミナル整備事業(伏木富山港 伏木地区)



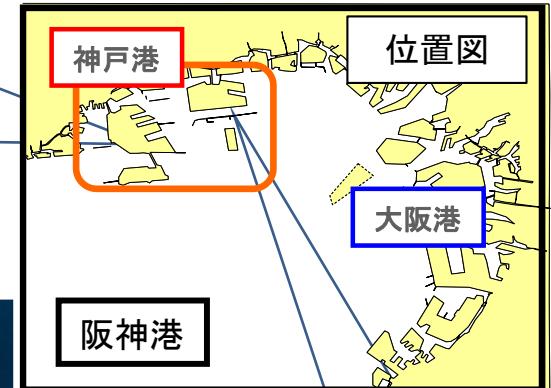


# 下田港 防波堤整備事業



事業名	神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 古土井 健	事業主体	近畿地方整備局
実施箇所	兵庫県神戸市					
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(-15m)、岸壁(-16m)(耐震)、岸壁(増深・耐震改良)、航路・泊地等(-15m)、航路・泊地等(-16m)、防波堤、荷さばき地等					
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	令和13年度		
総事業費 (億円)	5,307		残事業費(億円)	546		
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・阪神港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。</li> <li>・逼迫する南海トラフ地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靭化を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。</li> <li>①海外トランシップの回避等</li> <li>②コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減</li> <li>③震災における輸送コストの削減</li> <li>④震災時ににおける施設被害の回避</li> </ul>					
上位計画の位置づけ	<p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現</li> <li>1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減</li> <li>・重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</li> <li>4-1 サプライチェーン全体の強靭化・最適化</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、モーダルコネクトの強化、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.)</li> </ul> <p>&lt;成長戦略フォローアップ(令和3年6月18日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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(CONPAS)の他港への展開等を進める。また、民間事業者間の港湾手続電子化による「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)</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。(II 1(1)①)</li> <li>・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)</li> </ul>					
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>■定量的・定性的な効果</p> <p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①大型コンテナ船の寄港が可能となり、背後企業の物流機能の効率化が図られる。</li> <li>②大規模地震発生時における物流機能が維持され、震災後における輸送コスト増大や施設被害が回避される。</li> </ul> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <p>・国際競争力の強化</p> <p>コンテナ船の大型化等により基幹航路の絞り込みが進む中、大水深・高規格コンテナターミナルの整備により、国際基幹航路寄港の維持・拡大に寄与。基幹航路による直航サービスを確保することで、サプライチェーンの強靭化を高め、荷主の利便性を確保。</p> <p>震災時における幹線貨物輸送機能が確保され、背後圏企業の国際競争力低下が回避される。</p> <p>・物流の効率化</p> <p>複数バースを一体的に利用できる大規模なターミナルの整備により、国際基幹航路と国内外フィーダー航路等の円滑な積み替え機能を確保し、国内及び国際トランシップの集貨に寄与。</p> <p>・物流の2024年問題への対応</p> <p>トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定される中、大規模なターミナルにおいて、内賃コンテナ船、内航フェリー、RORO航路といった多様な輸送モードを活用したモーダルシフトを推進。</p> <p>・産業・地域経済への波及効果</p> <p>港湾周辺に物流関連産業、製造業、流通拠点が集積。産業基盤の高度化と地域経済の活性化を促進。</p> <p>港湾オペレーションや関連産業での新規雇用が生まれ、地元経済にも還元される。</p> <p>・環境負荷の低減</p> <p>陸上輸送距離の短縮、コンテナターミナルゲート処理の迅速化により、輸送あたりのCO<sub>2</sub>及びNOx排出量を削減。 (CO<sub>2</sub>: 9,446トン/年、NOx: 22.4トン/年)</p> <p>コンテナターミナルにおいて水素等を電源とした荷役機械の導入による港湾の脱炭素化を実現。</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>・海上輸送コストの削減 (令和14年度(2032年)予測取扱貨物量: 228万TEU/年)</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>海上輸送コストの削減: 39,657億円 (令和14年度(2032年)予測取扱貨物量: 228万TEU/年)</p>					
基準年度	令和7年度					
B:総便益 (億円)	40,659	C:総費用(億円)	14,179	EIRR (%)	11.1	B-C
B:総便益 (億円)	3,846	C:総費用(億円)	801			26,480
(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C				全体B/C
需 要 (-10% ~ +10%)	2.7~3.0	4.3~5.3				2.9
建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.9~2.9	4.4~5.3				
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.9~2.9	4.6~5.0				4.8
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ取扱量は、横ばいで推移している。</li> <li>・国際コンテナ戦略港湾の集貨施策により、国際フィーダー航路の寄港便数は98便／週にまで増加し、国際フィーダーコンテナの集貨機能は増強。</li> <li>・平成22年4月から神戸港で水深16m岸壁が供用開始され、8,000TEU級以上の国際基幹航路(欧州・北米等)のコンテナ船をはじめ、約80便／週が入港。</li> </ul>					
主な事業の進捗状況	総事業費5,307億円、既投資額4,761億円 令和7年度末現在 事業進捗率90%					
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	・本事業の浚渫土砂受入施設として整備する護岸において、他事業の防波堤撤去工事で発生した現場発生品(方塊ブロック)を本体工の一部として有効活用し、コスト縮減を図る。					
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</li> <li>&lt;港湾管理者の意見&gt;</li> <li>・(神戸市) 神戸港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としての神戸港において重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。今後の事業継続にあたっては、効果的な事業手法の検討やコスト縮減の徹底をお願いします。</li> </ul>					

# 神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 位置図



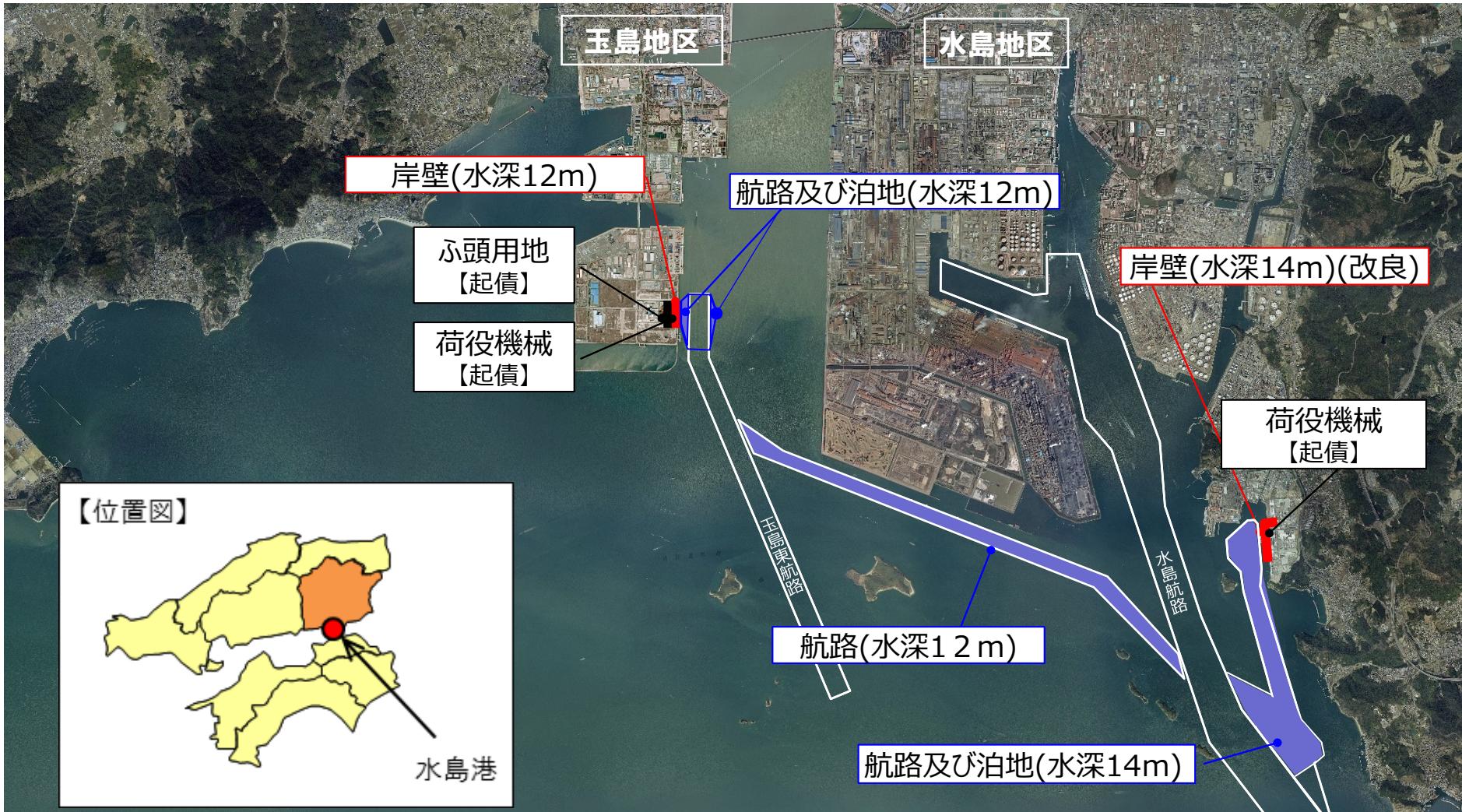
事業名	国際物流ターミナル整備事業 (姫路港 広畠地区)	担当課 港湾局 計画課	事業 主体	近畿地方整備局																																																																						
実施箇所	兵庫県姫路市																																																																									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業																																																																									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、泊地(水深14m)、臨港道路、ふ頭用地																																																																									
事業期間	事業採択 令和2年度	完了	令和18年度																																																																							
総事業費(億円)	479	残事業費(億円)	439																																																																							
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・姫路港広畠地区は、現在、公共岸壁において林産品等のバルク貨物の取り扱いがあるほか、専用岸壁にて鉱産品の取り扱いが行われている。</li> <li>・こうした中、産業用地の分譲が進むとともに設備投資が計画されており、バルク貨物の取扱が増加し、バースの取り扱い能力が逼迫する見込みであることから、これに対応した新たな岸壁の整備が必要である。</li> <li>・国道250号線など姫路港広畠地区周辺の道路は、ネットワーク化が着実に進んでおり、交通量が増えていることから引き続き慢性的な渋滞が発生している。</li> <li>・臨海部に立地する企業については、設備投資が顕著であり、港湾を利用する車両の増加が見込まれる。</li> </ul> <p>【達成すべき目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物需要の増大や船舶の大型化に対応とともに、円滑な陸上輸送を確保するため、岸壁や臨港道路の整備等、国際物流ターミナルの整備を行う。</li> </ul>																																																																									
上位計画の位置づけ	<p>&lt;国土形成計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・第1部 第4章 第1節 2.(3) 戦略的メンテナ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)</li> <li>・第2部 第4章 第1節 1. 國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)</li> <li>・第2部 第5章 第4節 2. 交通・物流ネットワークの強靭化</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</li> </ul> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靭化・最適化 海上貨物輸送コスト低減効果</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>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</p> <p>5. 地方創生及び地域における社会課題への対応</p> <p>(1) デジタル田园都市国家構想と地方創生の新展開</p> <p>&lt;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)&gt;</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>																																																																									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>【①地域産業の振興・背後企業の新規立地・投資等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、鉱産品等の原料や、エネルギー関連(バイオマス燃料)貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、消費者の製品購入価格の低下に寄与する。</li> <li>・また、港湾開港車両の円滑な輸送が可能となることで、製品の入出荷の定時性確保等に繋がり、競争力強化に寄与する。更に、国道250号をはじめ周辺道路を通行する一般車両の渋滞も緩和され、円滑な地域交通に寄与する。</li> <li>・近傍の姫路港を利用できることで、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。</li> <li>・姫路港広畠地区では、土地の分譲によって企業が新たに立地しているところであり、本事業の実施により姫路港の利便性が向上することで、更なる新規立地の促進が期待される。</li> </ul> <p>【②国際コンテナ戦略港湾政策への寄与】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の対象貨物から生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出されるものであり、本事業の実施により姫路港の取扱貨物が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。</li> </ul> <p>【③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>【④排出ガスの減少】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾貨物の陸上輸送距離が短縮され、自動車のCO2・NOx排出量が減少する。</li> </ul> <p>(CO<sub>2</sub>:67.0千トン-C/年、NO<sub>x</sub>:0.5千トン/年)</p> <p>■定量的效果のうち投資効率性</p> <p>【效益の主な根拠】</p> <p>林產品① :230千トン/年 鉱產品① :444千トン/年 林產品② :160千トン/年 鉱產品② :18千トン/年</p> <p>【投資の効率性】</p> <p>輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果(林產品①):80億円 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果(鉱產品①):203億円 船舶大型化による輸送コスト削減効果(林產品②):119億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(鉱產品②):43億円 臨港道路整備・改良による輸送時間短縮効果:350億円 臨港道路整備・改良による輸送費用減少効果:36億円 臨港道路整備・改良による交通事故減少効果:3.5億円 残存価値:3.3億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和7年度</th> <th colspan="6"></th> </tr> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>837</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>374</td> <td>EIRR (%)</td> <td>9.6</td> <td>B-C</td> <td>463</td> <td>全体B/C</td> <td>2.2</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>837</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>333</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>(感度分析)</td> <td>事業全体のB/C</td> <td>残事業のB/C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>2.0~2.5</td> <td>2.3~2.8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.0~2.5</td> <td>2.3~2.8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.1~2.4</td> <td>2.4~2.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	基準年度	令和7年度								B:総便益 (億円)	837	C:総費用(億円)	374	EIRR (%)	9.6	B-C	463	全体B/C	2.2	B:総便益 (億円)	837	C:総費用(億円)	333					継続B/C	2.5	(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C								需 要 (-10% ~ +10%)	2.0~2.5	2.3~2.8								建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.0~2.5	2.3~2.8								建設期間 (+10% ~ -10%)	2.1~2.4	2.4~2.7											
基準年度	令和7年度																																																																									
B:総便益 (億円)	837	C:総費用(億円)	374	EIRR (%)	9.6	B-C	463	全体B/C	2.2																																																																	
B:総便益 (億円)	837	C:総費用(億円)	333					継続B/C	2.5																																																																	
(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																																								
需 要 (-10% ~ +10%)	2.0~2.5	2.3~2.8																																																																								
建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.0~2.5	2.3~2.8																																																																								
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.1~2.4	2.4~2.7																																																																								
社会経済情勢等の変化	・コロナ禍以降、姫路港における公共貨物量は緩やかな増加傾向にあり、近年、特に輸入貨物の増加が顕著である。 ・港湾を利用する背後企業が海外向けに鉱産品を原料とする製品の生産を増やす見込みであり、取扱貨物量の増加が見込まれる。																																																																									
主な事業の進捗状況	総事業費479億円、既投資額40億円 令和7年度末 事業進捗率8.4%																																																																									
主な事業の進捗の見込み	令和18年度完了予定																																																																									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・岸壁背後の裏埋材にリサイクル材(浚渫土砂を用いたカルシウム改質土)を活用することで、裏埋材の購入費用の縮減を図る。 ・今後、技術の進歩に伴う新技術・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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>																																																																									

# 姫路港広畠地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



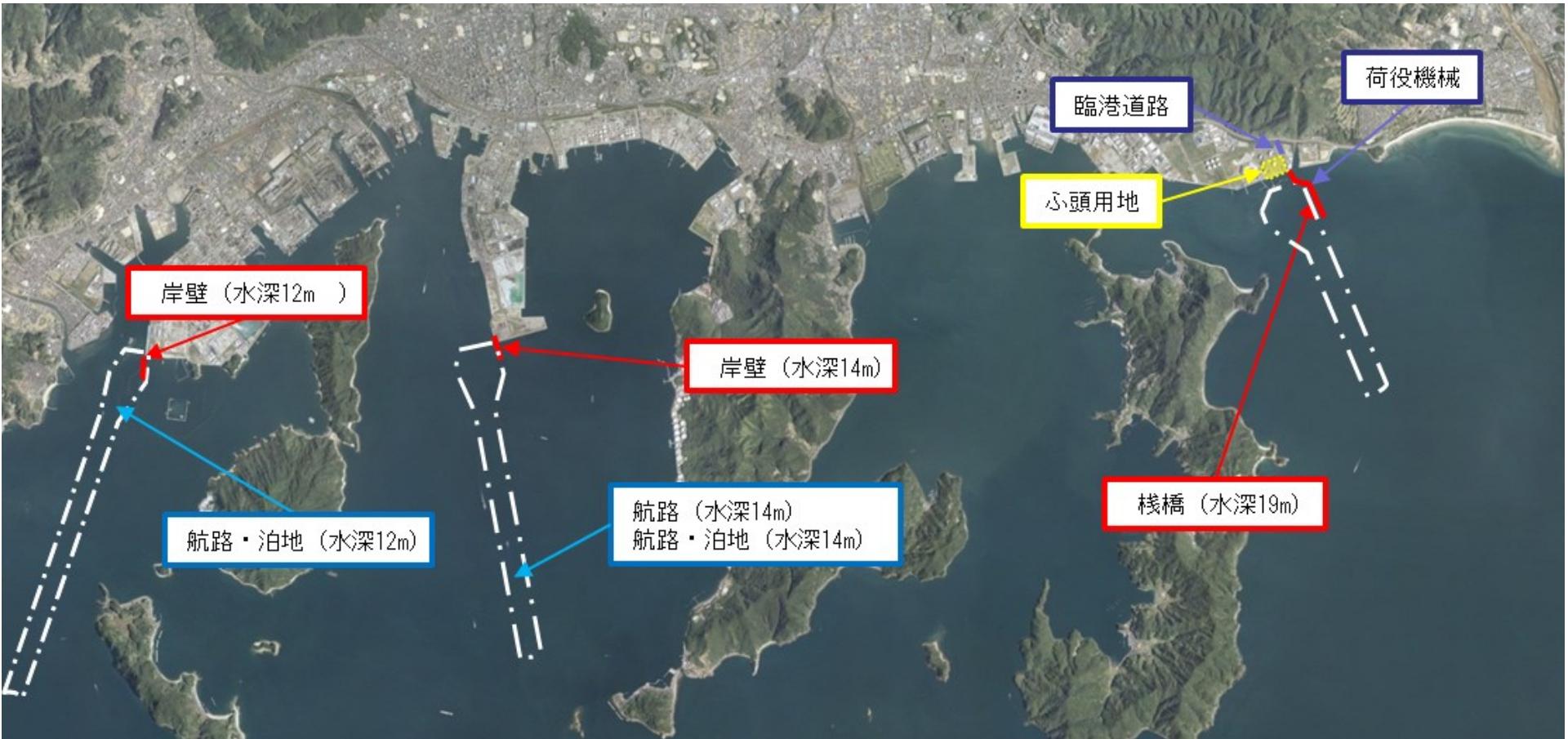
事業名 (箇所名)	水島港国際物流ターミナル整備事業 (水島港 水島地区、玉島地区、水島玉島地区)		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 古土井 健	事業 主体	中国地方整備局																																																																																																						
実施箇所	岡山県倉敷市																																																																																																											
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15年度																																																																																																								
総事業費(億円)	553		残事業費(億円)	262																																																																																																								
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水島港は、背後の企業により、食糧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。</li> <li>・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。</li> <li>・さらに、玉島地区に新たに進出した穀物関連企業が上記協議会に参画し、水島港内での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航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。</li> <li>・平成29年度に玉島地区に新たに食糧コンビナートが形成されたほか、令和7年度には水島地区に新たな食品工場が進出したことで、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化が進んでいる。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中国・四国地方等の畜産業に必要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。</li> </ul>																																																																																																											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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"> <li>第2部 第2章 第5節 食糧等の安定供給と農林水産業の成長産業化 (1)食糧の安定供給と食糧安全保障の確立</li> <li>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</li> </ul> </li> <li>・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"> <li>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"> <li>4-1 サプライチェーン全体の強靭化・最適化</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>																																																																																																											
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、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力強化戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。</li> <li>・貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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できる。</li> <li>・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できる。</li> <li>・耐震性能が確保できたことにより、震災時の貨物輸送コストの増大を回避できる。</li> <li>・耐震性能が確保できたことにより、震災時に損壊を免れることができ、復旧費用の支出を回避できる。</li> </ul> <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"> <li>海上輸送コスト削減便益: 723億円(便益対象貨物量: 325万トン／年)</li> <li>陸上輸送コスト削減便益: 63億円(便益対象貨物量: 115万トン／年)</li> <li>耐震便益: 943億円</li> <li>その他便益: 1.7億円</li> </ul>																																																																																																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和7年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>1,730</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>732</td> <td>EIRR (%)</td> <td>10.0</td> <td>B-C</td> <td>998</td> <td>全体B/C</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>1,105</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>350</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>(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></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">2.1~2.6</td> <td colspan="2">2.8~3.5</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.2~2.5</td> <td colspan="2">2.9~3.5</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.3~2.4</td> <td colspan="2">3.1~3.2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>社会的割引率 (2%)</td> <td colspan="2">3.1</td> <td colspan="2">3.7</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>社会的割引率 (1%)</td> <td colspan="2">3.5</td> <td colspan="2" rowspan="8">4.0</td> <td colspan="2" rowspan="8"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							基準年度	令和7年度										B:総便益 (億円)	1,730	C:総費用(億円)	732	EIRR (%)	10.0	B-C	998	全体B/C	2.4	B:総便益 (億円)	1,105	C:総費用(億円)	350					継続B/C	3.2	(感度分析)	事業全体のB/C		残事業のB/C							需 要 (-10% ~ +10%)	2.1~2.6		2.8~3.5							建設 費 (+10% ~ -10%)	2.2~2.5		2.9~3.5							建設期間 (+10% ~ -10%)	2.3~2.4		3.1~3.2							(参考)										社会的割引率 (2%)	3.1		3.7							社会的割引率 (1%)	3.5		4.0						
基準年度	令和7年度																																																																																																											
B:総便益 (億円)	1,730	C:総費用(億円)	732	EIRR (%)	10.0	B-C	998	全体B/C	2.4																																																																																																			
B:総便益 (億円)	1,105	C:総費用(億円)	350					継続B/C	3.2																																																																																																			
(感度分析)	事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																																									
需 要 (-10% ~ +10%)	2.1~2.6		2.8~3.5																																																																																																									
建設 費 (+10% ~ -10%)	2.2~2.5		2.9~3.5																																																																																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.3~2.4		3.1~3.2																																																																																																									
(参考)																																																																																																												
社会的割引率 (2%)	3.1		3.7																																																																																																									
社会的割引率 (1%)	3.5		4.0																																																																																																									
社会経済情勢等の変化	平成29年度 玉島地区ハーバーアイランドに穀物関連企業3社が、他地域の生産機能を集約した食糧コンビナートの稼働を開始。 令和7年度 水島地区に他地域の生産機能を集約した食品工場が稼働を開始。																																																																																																											
主な事業の進捗状況	総事業費553億円、既投資額292億円 令和7年度末 事業進捗率53%																																																																																																											
主な事業の進捗の見込み	令和15年度完了予定																																																																																																											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂のカルシア混合方法について、カルシア落下混合船による混合方法及びバックホウによる混合方法の比較検討を行った結果、バックホウによる混合方法はカルシア改質材の均一な混合に多くの時間を要することからカルシア落下混合船による混合方法が経済的となった。 カルシア落下混合船を用いた混合方法を採用することで、約18億円のコスト縮減を図ることができた。																																																																																																											
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成を要望されているため。																																																																																																											
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</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>&lt;港湾管理者の意見&gt;</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連携に伴う複数バス揚げ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・強化に資するものである。また、岸壁が耐震性能を有することは国土強靭化にもつながるため、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。</p> <p>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



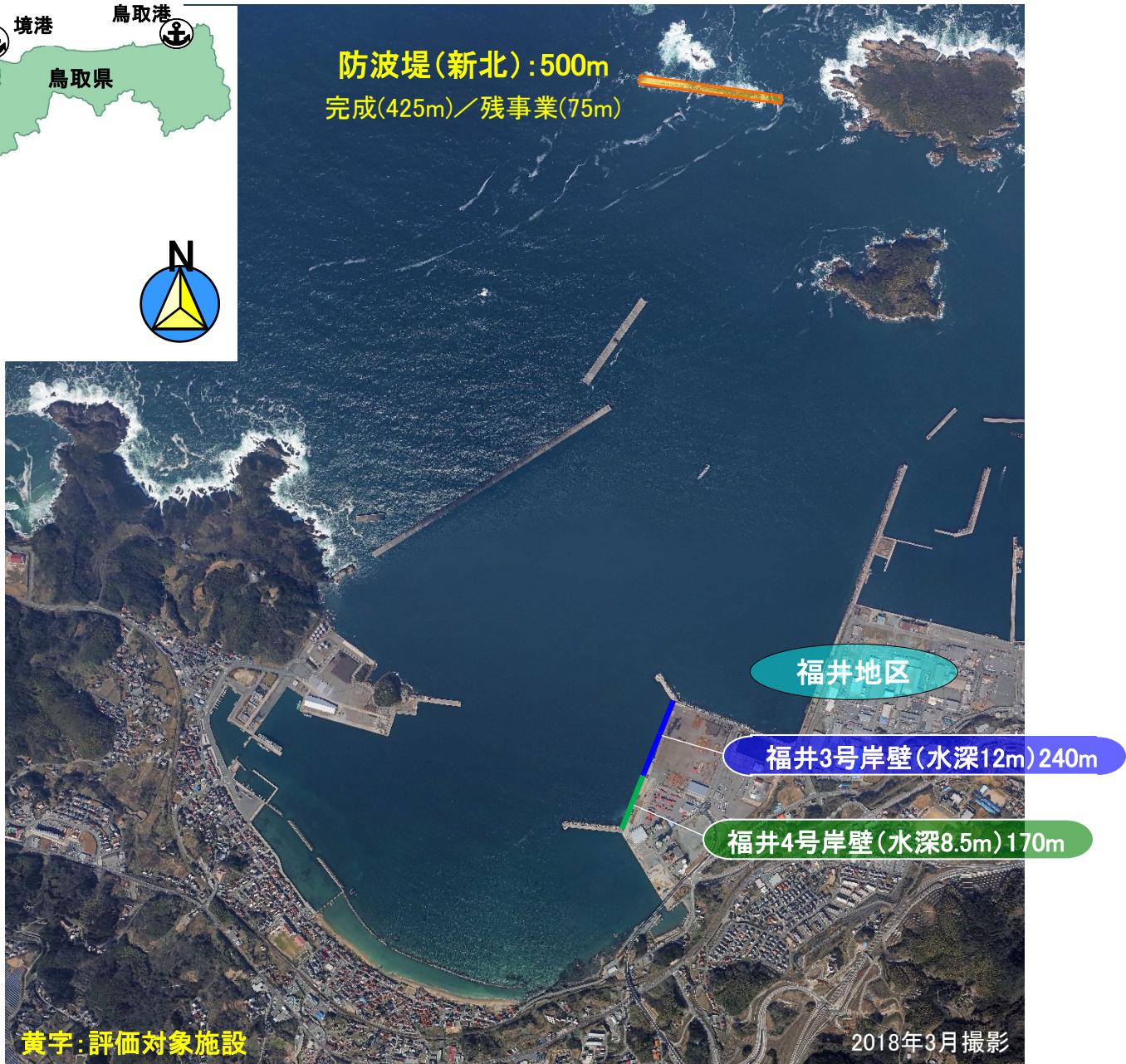
事業名	徳山下松港 国際物流ターミナル整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 古土井 健	事業主体	中国地方整備局																																																																						
実施箇所	山口県周南市、下松市																																																																											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																																											
主な事業の諸元	下松地区 : 桟橋(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)	587		残事業費(億円)	83																																																																								
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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傭船契約し、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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>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> <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>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 海上貨物輸送コスト低減効果)</li> <p>&lt;第三次国土形成計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </ul>																																																																											
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <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>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul> <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） 残存価値:1.6億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th>令和5年度</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></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> <tr> <td>(感度分析)</td> <td>事業全体のB/C</td> <td>残事業のB/C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>2.1~2.6</td> <td>7.7~9.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.2~2.6</td> <td>8.0~9.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.3~2.5</td> <td>8.4~8.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></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	(感度分析)	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																																																																			
(感度分析)	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	<p>◇令和6年3月:山口県が「徳山下松港港湾脱炭素化推進計画」を策定</p> <p>◇令和7年5月:下松地区桟橋の供用開始</p>																																																																											
主な事業の進捗状況	総事業費587億円、既投資額504億円 令和7年度末 事業進捗率86%																																																																											
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	充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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</li> <li>&lt;港湾管理者の意見&gt;</li> <li>・(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。</li> </ul>																																																																											

# 徳山下松港 国際物流ターミナル整備事業



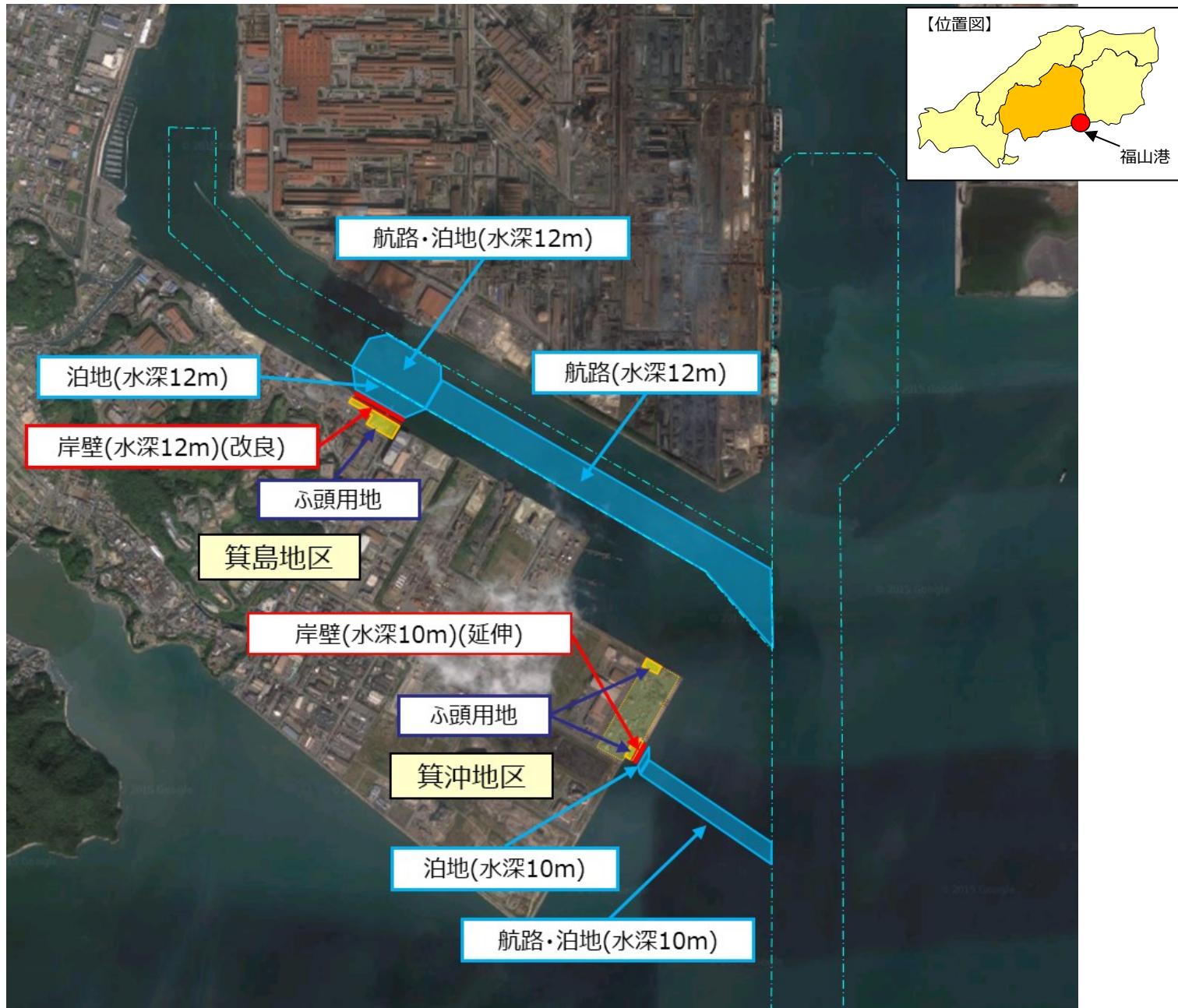
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業(浜田港福井地区)	担当課	本省港湾局計画課	事業 主体	中国地方整備局																																																																																																																																
実施箇所	島根県浜田市																																																																																																																																				
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13年度																																																																																																																																	
総事業費(億 円)	237	残事業費(億円)		49																																																																																																																																	
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</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"> <li>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)</li> <li>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</li> </ul>																																																																																																																																				
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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道騒音の軽減</li> <li>安定的な物流の確保</li> <li>環境への負荷軽減</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減 (令和14年予測取扱貨物量:26.3万トン／年)</li> <li>海難事故等による損失の回避</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コストの削減 (令和14年予測取扱貨物量:26.3万トン／年) 海難事故等による損失の回避</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="3">令和7年度</th> <th colspan="5"></th> </tr> <tr> <th>基本ケース</th> <th>割引率</th> <th>4%</th> <th>B:総便益(億円)</th> <th>664</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>480</th> <th>EIRR(%)</th> <th>5.5</th> <th>B-C</th> <th>184</th> <th>全体B/C</th> <th>1.4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>残事業</td> <td></td> <td></td> <td>B:総便益(億円)</td> <td>633</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>40</td> <td>EIRR(%)</td> <td>34.4</td> <td>B-C</td> <td>593</td> <td>継続B/C</td> <td>16.0</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="4"></td></tr> <tr> <td colspan="3">需 要 (-10% ~ +10%)</td><td colspan="3">1.2~1.5</td><td colspan="3">14.4~17.6</td><td colspan="4"></td></tr> <tr> <td colspan="3">建 設 費 (+10% ~ -10%)</td><td colspan="3">1.4~1.4</td><td colspan="3">17.7~14.5</td><td colspan="4"></td></tr> <tr> <td colspan="3">建設期間 (+10% ~ -10%)</td><td colspan="3">1.4~1.3</td><td colspan="3">16.6~15.4</td><td colspan="4"></td></tr> <tr> <td colspan="3">(参考値)</td><td colspan="3"></td><td colspan="3"></td><td colspan="4"></td></tr> <tr> <td colspan="3">割 引 率 (2%)</td><td colspan="3">2.3</td><td colspan="3">24.2</td><td colspan="4"></td></tr> <tr> <td colspan="3">割 引 率 (1%)</td><td colspan="3" rowspan="8">3.1</td><td colspan="3">30.6</td><td colspan="4"></td></tr> </tbody> </table>						基準年度		令和7年度								基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	664	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	5.5	B-C	184	全体B/C	1.4	残事業			B:総便益(億円)	633	C:総費用(億円)	40	EIRR(%)	34.4	B-C	593	継続B/C	16.0	(感度分析)			事業全体のB/C			残事業のB/C							需 要 (-10% ~ +10%)			1.2~1.5			14.4~17.6							建 設 費 (+10% ~ -10%)			1.4~1.4			17.7~14.5							建設期間 (+10% ~ -10%)			1.4~1.3			16.6~15.4							(参考値)													割 引 率 (2%)			2.3			24.2							割 引 率 (1%)			3.1			30.6						
基準年度		令和7年度																																																																																																																																			
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	664	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	5.5	B-C	184	全体B/C	1.4																																																																																																																									
残事業			B:総便益(億円)	633	C:総費用(億円)	40	EIRR(%)	34.4	B-C	593	継続B/C	16.0																																																																																																																									
(感度分析)			事業全体のB/C			残事業のB/C																																																																																																																															
需 要 (-10% ~ +10%)			1.2~1.5			14.4~17.6																																																																																																																															
建 設 費 (+10% ~ -10%)			1.4~1.4			17.7~14.5																																																																																																																															
建設期間 (+10% ~ -10%)			1.4~1.3			16.6~15.4																																																																																																																															
(参考値)																																																																																																																																					
割 引 率 (2%)			2.3			24.2																																																																																																																															
割 引 率 (1%)			3.1			30.6																																																																																																																															
社会経済情勢 等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>H29.11浜田港港湾計画改訂</li> <li>R4.11福井地区公共上屋(2棟目)の完成</li> </ul>																																																																																																																																				
主な事業の進 捗状況	<p>総事業費237億円、既投資額188億円 令和7年度末 事業進捗率79%</p>																																																																																																																																				
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>中詰材に比重の大きい銅スラグ(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ことにより、ケーソン断面の縮小を図る。</li> </ul>																																																																																																																																				
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の促進を要望されているため。																																																																																																																																				
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業継続とした事業者の判断は、妥当</li> <li>&lt;港湾管理者の意見&gt;</li> <li>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や荒天における避難を可能とするための「防波堤(新北)」の事業を促進させ、早期完成を図っていただきたい。</li> </ul>																																																																																																																																				

# 浜田港 福井地区 防波堤(新北)整備事業



事業名	福山港ふ頭再編改良事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 古土井 健	事業 主体	中国地方整備局	
実施箇所	広島県福山市					
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	箕島地区: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 箕沖地区:岸壁(水深10m)、航路・泊地(水深10m)、泊地(水深10m)、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	令和13年度		
総事業費 (億円)	289	残事業費(億円)	124			
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;            福山港における鋼材輸出量は、新興国の需要増加に伴い増加していると同時に、輸出用船舶の大型化が進んでいるが、既存ふ頭の能力不足により対応が出来ない状況となっている。また、船舶関連資材についても、既存岸壁の水深不足により、喫水調整による非効率な輸送を余儀なくされている。            また、福山港ではコンテナ船の大型化により、既存岸壁の延長が不足し滞船が発生していたとともに、現状、既存ふ頭の能力不足により処理しきれないコンテナ貨物は通路や他地区へ溢れるなど、今後増加が見込まれているコンテナ貨物への対応が困難な状態となっている。            福山港の公共岸壁の多くは昭和40年代に建設され、老朽化に伴う経年劣化が進んでおり、水深も5.5m以下と比較的浅いため低調な利用となっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;            船舶の大型化や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、バルク貨物及びコンテナ貨物の効率的な輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。            ・輸出増加や船舶大型化に対応した大型岸壁の確保            ・ふ頭用地の拡張によるバルク貨物及びコンテナ貨物それぞれの効率的な荷役体制の構築            ・既存施設の有効活用</p>					
上位計画の位置づけ	<p>&lt;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)&gt;            ・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 海上貨物輸送コスト低減効果</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)&gt;            日本の造船業を再生し、海運業や造船業を中核とする海事クラスターを強靭化するため、日米協力を含めた海事サプライチェーンの大幅な強靭化、GX経済移行債の活用等によるゼロエミッション船等の導入促進、日本籍船の保有コスト低減を含めた日本船主等の競争力強化、商用自動運航船の実現、内航海運・旅客船による安定輸送、新しい地方経済・生活環境創生交付金を活用した造船人材の確保など海事人材の育成・確保等に取り組む。(第2章2. (2))</p> <p>&lt;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7年10月1日告示)&gt;            ・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・資源・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害等から守り、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)</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            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>&lt;定性的な効果&gt;            ・地域産業の競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支え、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。            ・滞船の解消により、定期コンテナ航路の定時性が改善し、利用者からの信頼性が向上する。            ・輸送の効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;            ・滞船の解消(コンテナ貨物)(コンテナ船隻数:27隻/年)            ・輸送コスト削減(コンテナ貨物)(便益対象コンテナ貨物量:0.2万TEU/年)            ・輸送コスト削減(鋼材・造船資材)(便益対象貨物量:152万トン/年)            ・輸送コスト削減(バイオマス発電燃料)(便益対象貨物量:19万トン/年)</p>					
社会経済情勢等の変化	<p>令和7年7月30日 福山港内のバイオマス発電所が営業運転開始            令和7年5月8日 福山港背後の製鉄所では、令和9年度に国内生産体制の再構築および事業の再編を予定していることを発表</p>					
主な事業の進捗状況	総事業費289億円、既投資額165億円 令和7年度末 事業進捗率57%					
主な事業の進捗の見込み	令和13年度完了予定					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	裏込材を砕石から、近隣で発生する副産物に見直すことで、コストが縮減された。					
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成に向け、確実に整備を進めることを要望されているため。					
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;            事業継続としたこととした事業者の判断は、妥当  <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p>           福山港箕島・箕沖地区は、備後圏域の経済活動を支える重要な役割を担っておりますが、大型船対応の岸壁が不足しており、喫水調整を行なうなど海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況が続いています。            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、岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)について、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、確実に整備を進めさせていただきます。</p>					

# 福山港ふ頭再編改良事業





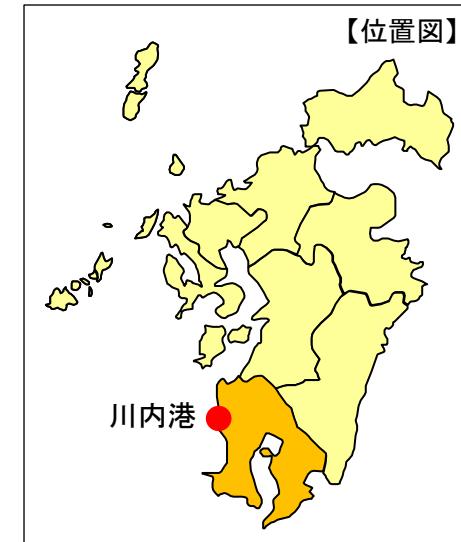
# 下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業 位置図

【位置図】



事業名	川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 古土井 健	事業 主体	九州地方整備局
実施箇所	鹿児島県薩摩川内市				
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12m)(耐震)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地、荷役機械				
事業期間	事業採択	令和3年度	完了	令和13年度	
総事業費(億円)	244	残事業費(億円)	128		
目的・必要性	【解決すべき課題・背景】 ・近年、我が国の木材輸出額は増加傾向にあり、2024年の木材輸出額は538億円、品目別では原木(丸太)が4割以上を占め、輸出先国別では中国が最も多い。原木の輸出量は、志布志港をはじめ、九州地方の港湾が上位を占める。 ・川内港は木材の輸出が増加しているものの、川内港からの原木輸出に使用されている原木運搬船は岸壁水深の関係から満載では2,000DWT級までとなる制約を受けるため、大型船が利用可能な岸壁を整備することが必要である。 ・大規模地震時においても、緊急支援物資・一般及び幹線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】 ・林産品の輸出量増加等に伴う船舶の大型化に対応するため、唐浜地区において岸壁の整備、航路・泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。 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				
	<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2章 第5節 3. 森林・林業・木材産業によるグリーン成長 第2部 第4章 第1節 3. シームレスな拠点連携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1節 1. 防災・減災に資する施設の整備等 第2部 第5章 第4節 2. 交通・物流ネットワークの強靭化 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  <社会资本整備重点計画(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 災害時に於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靭化・最適化  <九州ブロックにおける社会资本整備重点計画(令和3年6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 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  <国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> 第3章 國土強靭化の推進方針 2 施策分野ごとの國土強靭化の推進方針 (8) 交通・物流  <港湾の開発、利用及び保全並びに開港令保全航路の開発に関する基本方針(令和7年10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 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 (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				
上位計画の位置づけ	■政策目標・施策目標への貢献度 ・政策目標: 國際競争力、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。				
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・地域経済の活性化 更なる木材輸出の促進や背後圏への新規企業立地が期待され、地域における林業の振興に寄与する。 ・国際競争力の向上 コンテナ船の大型化による輸送効率化が図られ、背後企業の国際競争力の向上に寄与する。 ・地域の安全・安心の確保 川内港背後地域及び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機能を確保し、地域の安全・安心の確保に寄与する。				
	<定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・震災時の輸送コスト増大回避 ・排出ガスの減少 (CO2:1,720t-C/年、NOx:31t/年)  ■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:パルク貨物):180億円(令和18年予測取扱貨物量:256千トン/年) 輸送コストの削減(船舶大型化:コンテナ貨物):184億円(令和18年予測取扱貨物量:7.5千TEU/年) 震災時の輸送コスト増大回避:10億円(令和8年予測取扱貨物量:145万トン/年) 残存価値:2.8億円				
事業の多面的な効果	基準年度 令和7年度 B:総便益(億円) 4% C:総費用(億円) 237 EIRR(%) 6.9 B-C 140 全体B/C 1.6 B:総便益(億円) 183 C:総費用(億円) 122 B-C 1.5  (感度分析) 事業全体のB/C 需 要 (-10% ~ +10%) 1.4~1.7 1.4~1.7 建設 費 (+10% ~ -10%) 1.5~1.7 1.4~1.7 建設期間 (+10% ~ -10%) 1.6~1.6 1.5~1.6  (参考値) 割引率 (2%) 2.3 2.2 割引率 (1%) 2.9 2.6				
	社会経済情勢等の変化 浚渫土量の増加、作業船の回航費増加、設計基準見直しによる実施断面の変更等に伴い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 244億円、既投資額 128億円 令和7年度末 事業進捗率48%				
主な事業の進捗の見込み	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、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	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> ・(鹿児島県)「対応方針(原案)」については異論なし。				

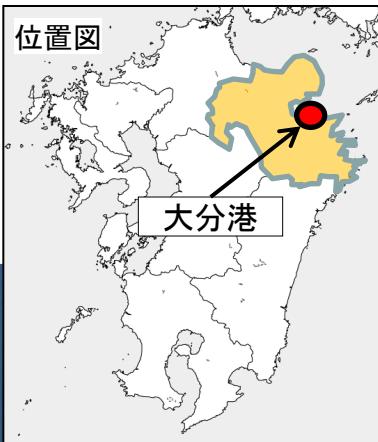
# 川内港 唐浜地区 国際物流ターミナル整備事業



凡例
整備済箇所
整備中箇所

事業名	大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業	担当課	港湾局計画課	事業 主体	九州地方整備局
実施箇所	大分県大分市				
該当基準	再評価実施後5年経過した事業				
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、泊地(水深7.5m)、東防波堤撤去、防波堤(北)、西防波堤(A)、ふ頭用地				
事業期間	事業採択 平成24年度	完了	令和12年度		
総事業費 (億円)	87	残事業費(億円)	60		
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・航路網や回頭泊地が確保されておらず、フェリーの安全な航行に支障をきたしている。 ・ふ頭用地の不足により、フェリー乗船の待機時間の増加や貨物車輌と旅客の動線が複雑化していることにより渋滞が発生するなど非効率な荷役を強いられている。 ・内閣府中央防災会議が策定した「南海トラフにおける具体的な応急対策活動に関する計画(令和7年6月)」では、大分港が海上輸送拠点として指定されており、耐震強化岸壁の整備が求められている。 <達成すべき目標> ターミナルを改良することにより、関西地域と東九州地域を結ぶ安定的な海上輸送の確保及び非効率な荷役形態の改善、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からなる緊急物資輸送機能を確保する。 ①海難事故の減少 ②荷役作業の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保、施設被害の回避				
上位計画の位置づけ	<国土形成計画(全国計画)(令和5年7月29日閣議決定)> 第2部 第1章 第2節 1.都市のコンパクト化と交通ネットワークの確保 第2部 第4章 第1節 3.シームレスな奥点連続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2節 2.交通・物流ネットワークの強靭化  <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 災防・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3 持続可能な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  <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3 持続可能な暮らしやすい地域社会の実現 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  <経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)> 第2章 貨上げを起点とした成長型経済の実現 2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応 (3)地域における社会課題への対応 4. 国民の安心・安全の確保 (1)防災・減災及び国土強靭化  <国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> 第2章 國土強靭化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靭化の推進方針 (8)交通・物流  <港湾の開発、利用及び保全並びに開発係全航路の開発に関する基本方針(令和7年10月1日告示)> I.港湾の配慮、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 <定性的な効果> ・フェリー乗降車両と旅客の安全確保 効率的な荷役作業が可能となることにより、車両と旅客の動線複雑化が解消され、フェリー乗降車両と旅客の安全確保に寄与する。 ・地域産業の安定・発展 フェリー航行の安全性向上や荷役の効率化が図られることにより、地域産業の安定・発展に寄与する。 ・地域の安全・安心確保、産業活動の維持 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東九州地域と関西地域を結ぶ海上輸送ルートを確保することにより、両地域の経済のみならず、我が国の産業活動の維持に寄与する。  <定量的な効果> ・海難事故の削減 ・輸送コストの削減 ・移動コストの削減 ・震災時の輸送・移動コストの増大回避 ・震災時の施設損害回避 ・残存価値				
社会経済情勢等の変化	資機材単価等の上昇及びフェリー大型化の船型確定の遅れに伴い事業費増額及び事業期間延伸が生じた。				
主要事業の進捗状況	総事業費97億円、既投資額27億円 令和7年度末 事業進捗率31%				
主要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	今後、技術の進展に伴う新技术・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「より事業継続」で了承。 <都道府県の意見・反映内容> (大分県)「対応方針(原案)」については異論なし。				

## 大分港 西大分地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業





# 長崎港 松が枝地区 旅客船ターミナル整備事業

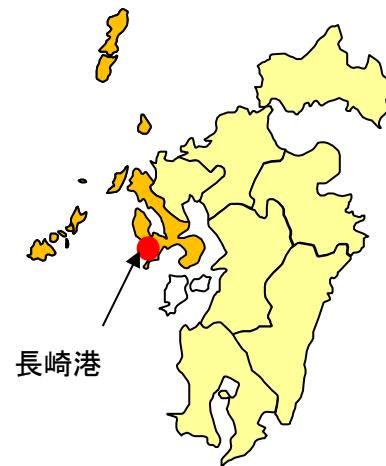
長崎港



凡例

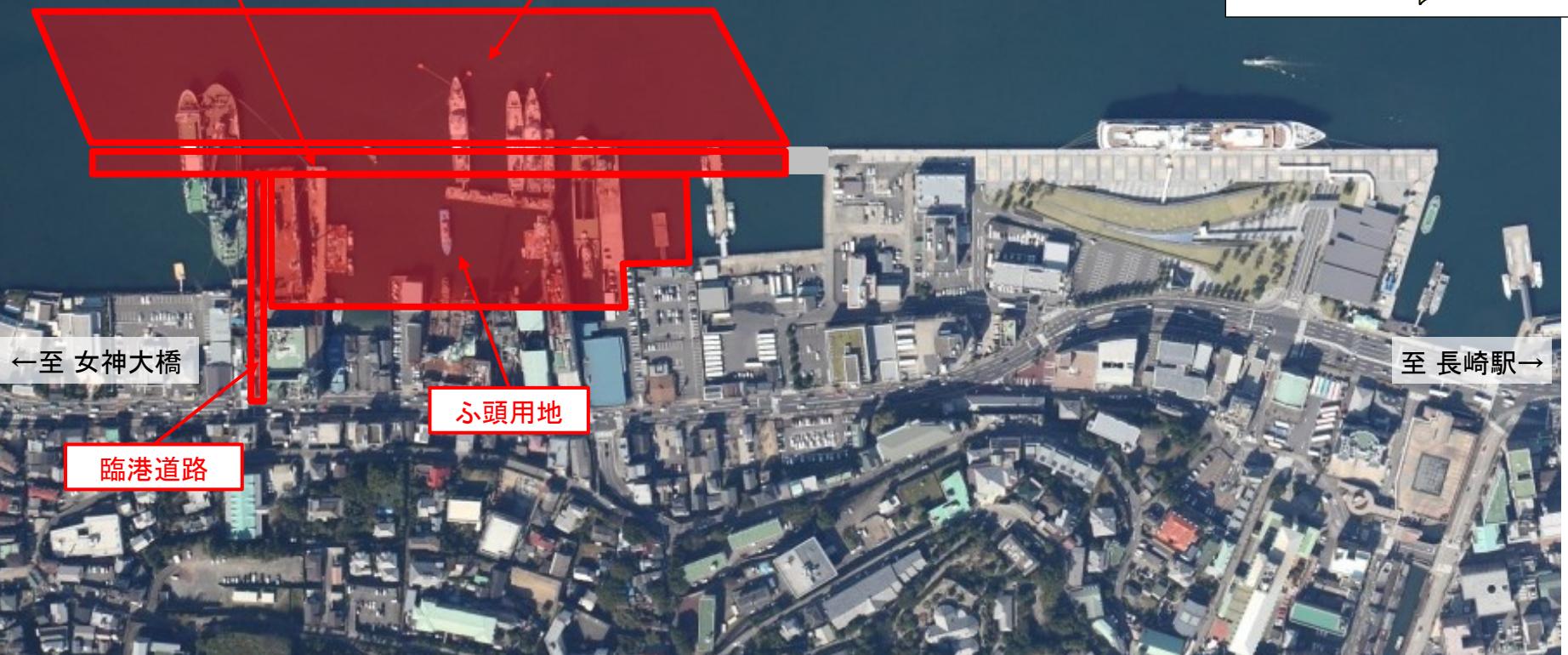
整備中箇所

【位置図】



岸壁(水深12m)

泊地(水深12m)

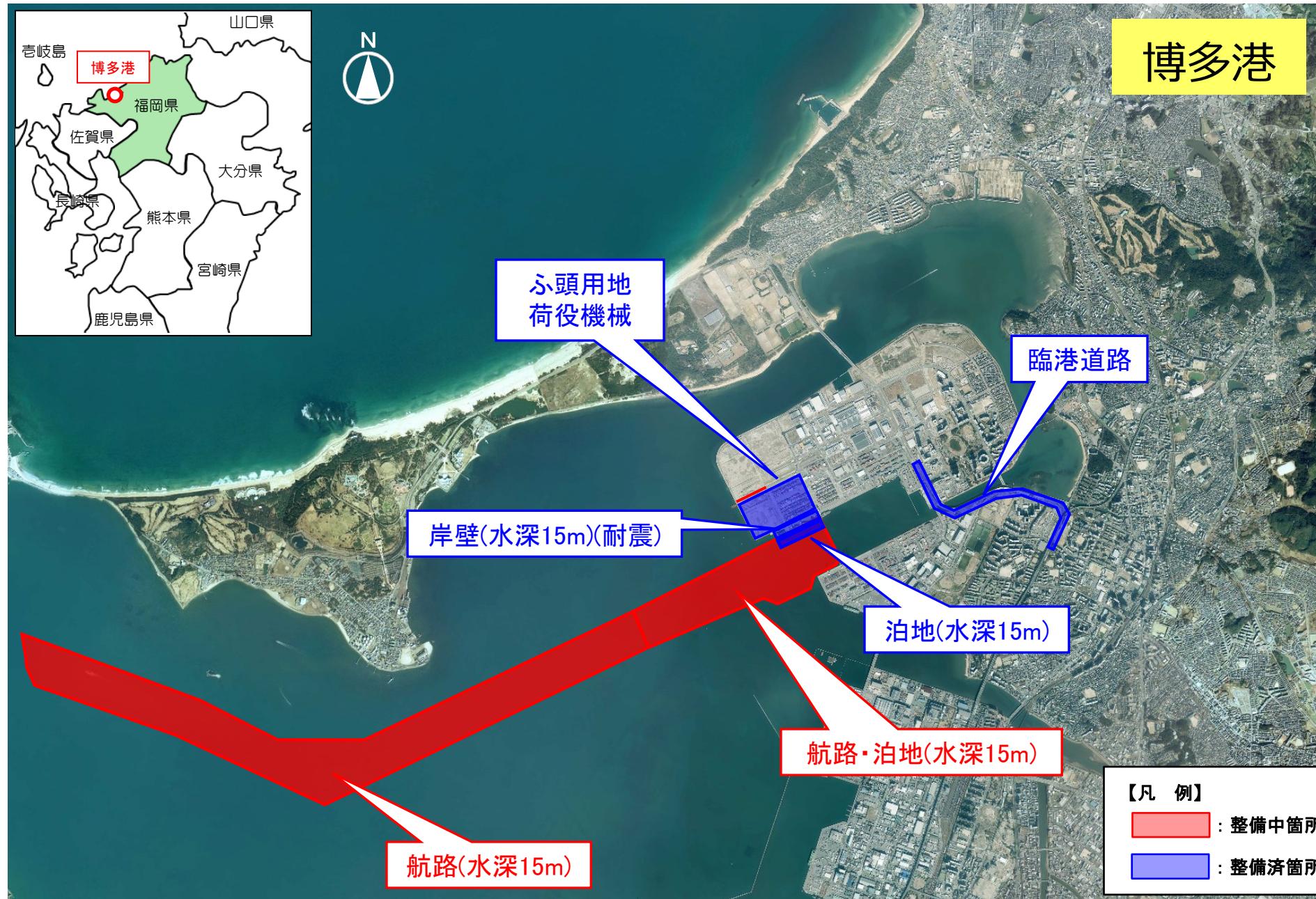


事業名	博多港アイランドシティ地区国際海上コンテナターミナル 整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	九州地方整備局
実施箇所	福岡県福岡市				
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業				
主な事業の諸元	岸壁(水深15m)耐震)、泊地(水深15m)、航路・泊地(水深15m)、航路(水深15m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械				
事業期間	事業採択 平成18年度 完了 令和12年度				
総事業費(億円)	992	残事業費(億円)	90		
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ船の大型化が進展し、基幹航路を初めとする大型船舶への対応が困難。対応が遅れると、アジア主要港を経由する輸送(トランシップ)を強いられる。</li> <li>・ターミナル機能の不足により、増加するコントainer貨物の取扱が困難。結果、荷主は高コストの輸送ルートとなる。</li> <li>・耐震強化岸壁が存在せず、大規模地震時に物流機能の維持が困難な状況となる。</li> <li>・周辺道路の混雑により、コントainerターミナルを利用する港湾関連車両の動線確保が課題である。</li> <li>・航路便数の増加等に伴い、船舶の沖待ちが発生するなど非効率的な輸送を余儀なくされている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際海上コンテナターミナルの整備により、コンテナ船の大型化に対応するとともに災害対応力と国際競争力の強化を図る。</li> <li>①海上及び陸上貨物輸送の効率化</li> <li>②船舶大型化への対応</li> <li>③漁船の解消</li> <li>④災害時における物流の維持</li> </ul>				
上位計画の位置づけ	<p>&lt;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)&gt;</p> <p>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</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 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>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</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>重点目標4:社会の好循環を支える基盤整備 小目標4-1 アジアを中心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>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開港保安航路の開発に関する基本方針(令和7年10月1日告示)&gt;</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関する基本的な事項 (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 (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</p> <p>&lt;国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <p>第3章 國土強靭化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靭化の推進方針 (8)交通・物流 ②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"> <li>・政策目標:国際競争力・親光交流・広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・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</li> </ul> <p>■定量的な効果</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際競争力の強化。 コンテナ船の大型化による輸送効率化が図られ、背後企業の国際競争力の向上に寄与する。</li> <li>・広域的な地域企業の発展。 海上輸送基盤の強化に加え、道路ネットワークと連携した総合的な物流体系の整備を行うことで、博多港を中心とした効率的な物流が実現され、広域的な地域産業の発展に寄与する。</li> <li>・大規模災害時の経済・産業活動の維持。 耐震強化岸壁が整備され、大規模災害時においても博多港の幹線貨物輸送拠点としての機能確保が図られることで、九州全体ひいては我が国の経済・産業活動の維持に寄与する。</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(ダイレクト輸送化、横持ち輸送の回避、代替港への輸送回避)</li> <li>・運賃コストの削減</li> <li>・震災時の輸送コスト増大回避</li> <li>・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少</li> <li>・残存価値</li> <li>・排出ガスの減少(CO<sub>2</sub>:3.588t-C/年、NO<sub>x</sub>:18t/年)</li> </ul>				
社会経済情勢等の変化	港内安全対策(港内監視対応)などに伴い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992億円、既投資額902億円 令和7年度末 事業進捗率91%				
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	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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> <li>&lt;港湾管理者の意見&gt;</li> <li>・(福岡市)「対応方針(原案)」については異論なし。</li> </ul>				

# 博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 位置図



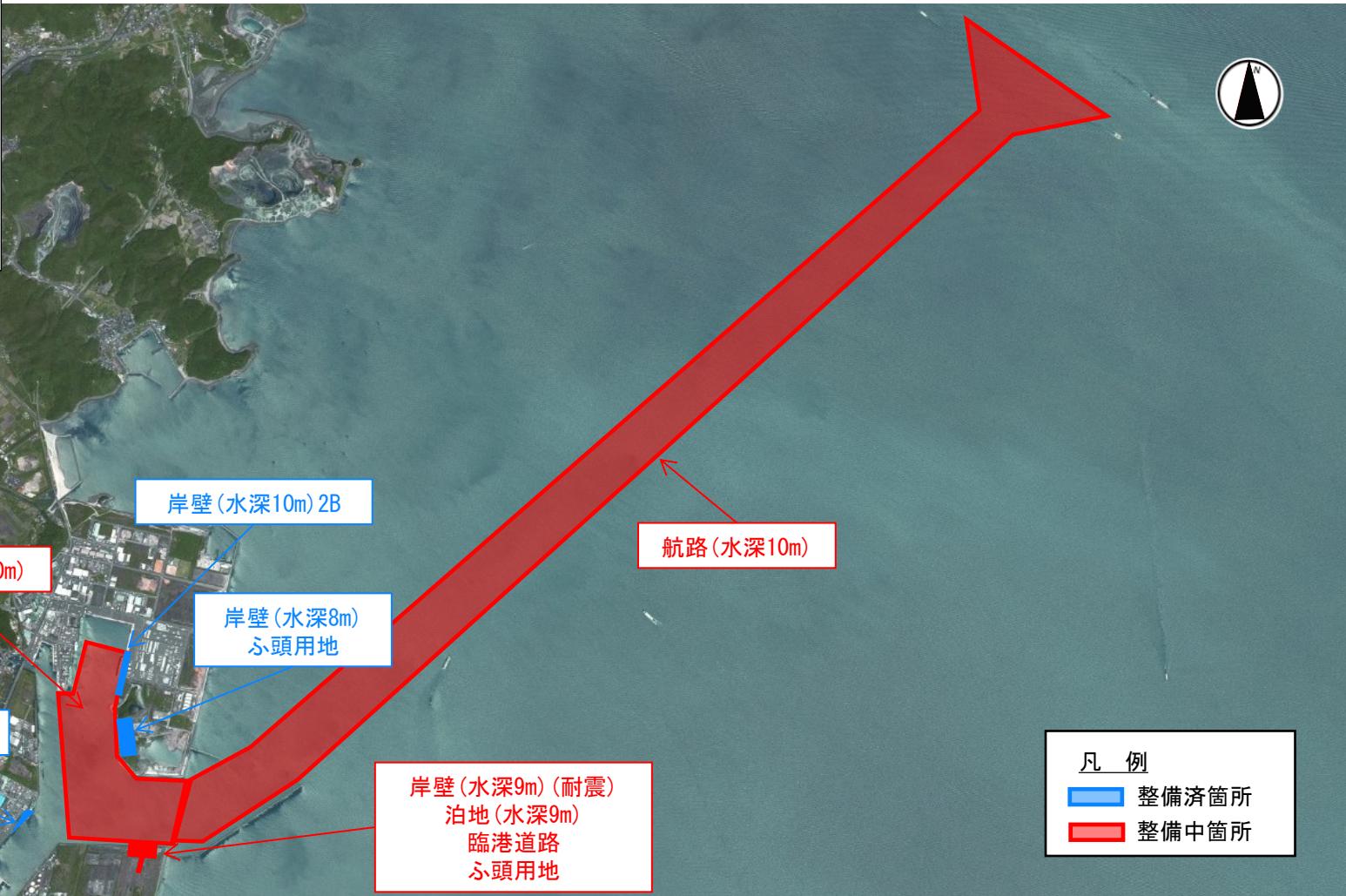
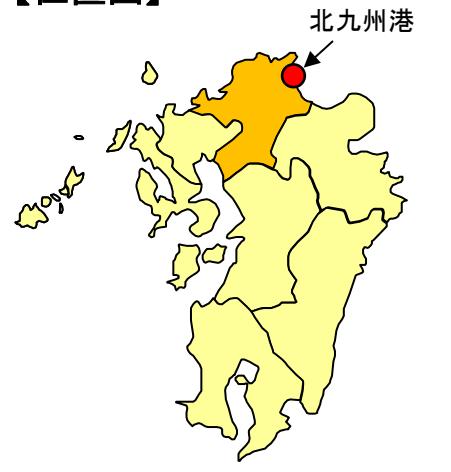
博多港



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 古土井 健	事業主体	九州地方整備局	
実施箇所	福岡県北九州					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業					
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)、航路(水深10m)、泊地(水深10m)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、岸壁(水深8m)、岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、臨港道路、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)	455	残事業費(億円)	225			
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・フェリーや自動車専用船(PCC船)により利用がひっ迫していることから、新規RORO航路の就航が困難な状況である。</li> <li>・大規模地震時においても安定的にフェリー・RORO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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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・ROROの国内海上輸送機能を維持する。</li> <li>①貨物輸送の効率化</li> <li>②船舶大型化への対応</li> <li>③震災時における物流の維持</li> </ul>					
上位計画の位置づけ	<p>&lt;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)&gt;</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切迫する地盤・津波等の災害に対するリスクの低減</p> <p>1-3災害時ににおける交通機能の確保</p> <p>重点目標3：持続可能な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>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>&lt;九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年6月31日決定)&gt;</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>&lt;国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)&gt;</p> <p>第3章 国土強靭化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靭化の推進方針 (8) 交通・物流</p> <p>&lt;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7年10月1日告示)&gt;</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 特に戦略的に取組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(3)将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>①災害等から国民の生命・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>					
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の経済活性化</li> <li>・効率的な物流が実現されることで、北部九州の基幹産業の競争力強化及び国内への産業関連物資の安定的な供給等が可能となる。また、背後地域への更なる企業の新規立ち地や投資の促進が期待され、地域の経済活性化に寄与する。</li> <li>・地域の安全・安心の確保</li> <li>・大規模災害時においても安定的にフェリー・RORO貨物輸送が確保され、震災による地域の経済活動への影響を軽減とともに、地域住民の生活維持が図られ、地域の安全・安心が確保される。</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(輸送距離短縮、船舶大型化、満船の解消)</li> <li>・震災時の輸送コスト増大回避、施設被害回避</li> <li>・残存価値</li> <li>・排出ガスの減少(CO2:3,175t/C/年、NOX:133t/年)</li> </ul> <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(輸送距離短縮): 1,437億円(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(輸送距離短縮): 28億円(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): 30億円(平成26年実績取扱貨物量[自動車部品]: 20万台/年)      輸送コストの削減(船舶大型化): 227億円(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(満船の解消): 19億円(令和14年予測満船時間[自動車運搬船]: 50時間/年)      輸送コストの削減(輸送距離短縮): 3,004億円(令和14年予測取扱貨物量[フェリー貨物]: 60万台/年)      輸送コストの削減(輸送距離短縮): 262億円(令和14年予測取扱貨物量[RORO]: 161万トン/年)      震災時のRORO貨物輸送コスト増大回避: 1.7億円(令和14年度予測取扱貨物量: 161万トン/年)      震災時の一般貨物輸送コスト増大回避: 20億円(令和14年予測取扱貨物量: 396万トン/年)      施設被害回避: 4.8億円      残存価値: 1.7億円</p>					
基準年度	令和7年度					
基本ケース	割引率 4%	B:総便益 (億円) 5,034	C:総費用(億円) 1,026	EIRR(%) 8.8	B-C 4,008	全B/C 4.9
		B:総便益 (億円) 519	C:総費用(億円) 191			継続B/C 2.7
(感度分析)	事業全体のB/C 需 要 (-10% ~ +10%) 4.6~5.2 建 設 費 (+10% ~ -10%) 4.8~5.0 建設期間 (+10% ~ -10%) 4.8~4.7					残事業のB/C 2.4~2.9 2.4~3.0 2.6~2.8
(参考値)	割引率 (2%) 6.1 割引率 (1%) 6.9					3.4 4.1
社会経済情勢等の変化	港湾貨物需要の増加に伴う施設の追加に伴い事業費増額が生じた。					
主な事業の進捗状況	総事業費 455億円、既投資額 230億円 令和7年度末 事業進捗率51%					
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、技術の進展に伴う新技术・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充分な事業の投資効果があると判断されるため。					
	<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	平良港添水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業			担当課	港湾局計画課		事業主体	沖縄総合事務局					
実施箇所	沖縄県 宮古島市			担当課長名	古土井 健								
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)(改良)(耐震)、港湾施設用地、臨港道路、緑地、ふ頭用地、岸壁(水深10m)、防波堤(西)、防波堤(南)撤去、航路・泊地(水深10m)、防波堤(下崎西)			事業期間	事業採択 平成24年度 完了 令和13年度				
総事業費(億円)	220 残事業費(億円)			73				目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・船舶の大型化に伴い水域が狭隘化している上に、岸壁が北東風の影響を受けやすい方向となっていることから海難事故の発生や欠航による運航率の低下が生じるなど、入出港時の安全確保が利用者から強く求められている。 ・施設の老朽化が著しく、ひび割れや、防砂コートの破損等による大規模な陥没の危険性が高まっており、このまま放置すると荷役作業中に甚大な事故が発生するなどの危険な状態が懸念される。 ・定期RORO船の大型化及び輸送形態の変化(シャーシ・トラック比率の増加)により、荷捌き地が不足しており、荷役作業の効率及び安全性が低下している。また、ふ頭用地が狭隘であるため定期コンテナ船の荷役機械の転轍が発生している状況である。 ・沖縄県内において沖縄本島・宮古島・石垣島で耐震岸壁が未整備なのには宮古島のみであり、被災した際は宮古島域約6万人の住民生活に甚大な影響を与える。 ・クルーズ需要が旺盛となり、大型クルーズ船に対応した施設の整備が求められている。 ・絶年の海象の変化に伴う港内静穏度不足により、定期RORO船の沖泊や抜港及び海難事故が発生している。				
上位計画の位置づけ	<達成すべき目標> 大型RORO船の入出港時の安全性を確保するため水域の狭隘化を解消とともに、施設の老朽化による荷役作業の危険性解消や、狭隘なふ頭用地による非効率的な荷役作業を解消するためふ頭用地を整備する。また、大規模地震時の物資輸送に対応するため耐震強化岸壁を整備する。そのほか、クルーズ需要に対応するため岸壁(水深10m)および航路・泊地(水深10m)等を整備する。波浪の影響を低減し荷役稼働率を改善する防波堤を整備する。 ①海難事故の減少 ②荷役作業の効率化 ③岸壁の耐震化 ④クルーズ需要への対応 ⑤港内静穏度の改善			目的・必要性	<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、引き続き住宅、建築物、公共土木施設等の耐震化を進めるとともに、高台まちづくりの推進、都市公園等の整備、港湾の強靭化を進める。(第3章第2節1.1-2) ・持続可能なインフラメンテナンスを構築するため、維持管理・更新の計画的な実施に加え、人口減少等による地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を踏まえ、必要性の減少や地域ニーズ等に応じたインフラの廃止・除却や機能転換等を行って「計画・再編」の取組を推進する。(第3章第2節2.2-3) ・新型コロナウイルス感染症ならびに社会環境の大きな変化の中においても、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な不可欠なサプライチェーンの強靭化を図るため、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) ・ボストンモデル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なうとともに、交通ネットワークや安心してクルーズを楽しめる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) ・国土強靭化基本計画(令和5年1月28日閣議決定)> ・気候変動に伴い激化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地盤震に応じるため、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7年10月1日告示)> II.港湾の開発・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)将来の輸送需要を安定的に支える国内複合・貿易輸送網の構築 (3)我が国及び地域の基幹産業と地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 (4)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 2.引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項 ①地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保			上位計画の位置づけ					
事業の多面的な効果	<b>■政策目標・施策目標</b> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地図連携等の確保・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			目的・必要性	<定性的・定量的な効果> <定性的な効果> ・船舶の運航の安定性確保・地域住民の生活の安全・安心 ・荷役作業の効率性・安全性確保 ・良好な景観の形成 ・観光地としての魅力の向上と国際交流の進展 <定量的な効果> ・岸壁整備による海難の減少(海難減少隻数:0.20隻/年) ・荷役の効率化による荷役コストの削減(RORO船)(便益対象貨物量:342千トン/年) ・荷役の効率化による荷役コストの削減(コンテナ船)(便益対象貨物量:69千トン/年) ・輸送体系の変化による荷役コストの削減(RORO船)(便益対象貨物量:188千トン/年) ・石垣港における滞留時間の削減(便益対象貨物量:87千トン/年) ・国際観光純収入の増加(クルーズ船寄港隻数:277隻/年 ※日本発着クルーズ船除く) ・耐震化による便益(緊急物資:10千トン/年、一般貨物:645千トン/年) ・その他の便益(ふ頭用地等:46千m <sup>2</sup> 、港湾関連用地:14千m <sup>2</sup> )			目的・必要性					
基準年度	令和7年度			基準年度	令和7年度			基準年度	令和7年度				
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	677	C:総費用(億円)	277	EIRR(%)	9.4	B-C	400	全体B/C		
			B:総便益(億円)	165	C:総費用(億円)	58					継続B/C		
(感度分析)	事業全体のB/C			残事業のB/C									
需 要 (-10% ~ +10%)	2.2~2.7			2.6~3.1									
建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.4~2.5			2.6~3.2									
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.4~2.5			2.8~2.9									
(参考値)	割引率(2%) 3.4 4.1			割引率(1%) 4.2 5.1									
社会経済情勢等の変化	平成29年 岸壁(水深7.5m)暫定供用開始 令和1年 南西海域ORORO航路が就航 令和1年3月 港湾計画 簡易な変更 令和1年5月 岸壁(水深7.5m)、岸壁(水深10m) 全面供用開始 海象の変化等により港内静穏度が不足し、定期船の沖泊や抜港が発生			主要な事業の進捗状況	総事業費220億円、既投資額147億円 令和7年度末 事業進捗率67%			主要な事業の進捗の見込み	令和13年度完了予定				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤(西)及び防波堤(下崎西)の消波工に他施設で発生した消波ブロックを再利用することにより、コスト縮減を図ることである。			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> ・事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案等の可能性などを勘査して、事業継続が妥当と考える。 <港湾管理者の意見> (宮古島市・平良港においては定期RORO船の大型化に伴い水域が狭隘化しており、本事業により海難の減少、荷役コストの削減等が図られ、地域への経済効果も見込まれることがから、宮古島市としても本事業を強力に推進していただきたい。			目的・必要性	<第三者委員会の意見・反映内容> ・事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案等の可能性などを勘査して、事業継続が妥当と考える。 <港湾管理者の意見> (宮古島市・平良港においては定期RORO船の大型化に伴い水域が狭隘化しており、本事業により海難の減少、荷役コストの削減等が図られ、地域への経済効果も見込まれることがから、宮古島市としても本事業を強力に推進していただきたい。			目的・必要性					

平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業 位置図

