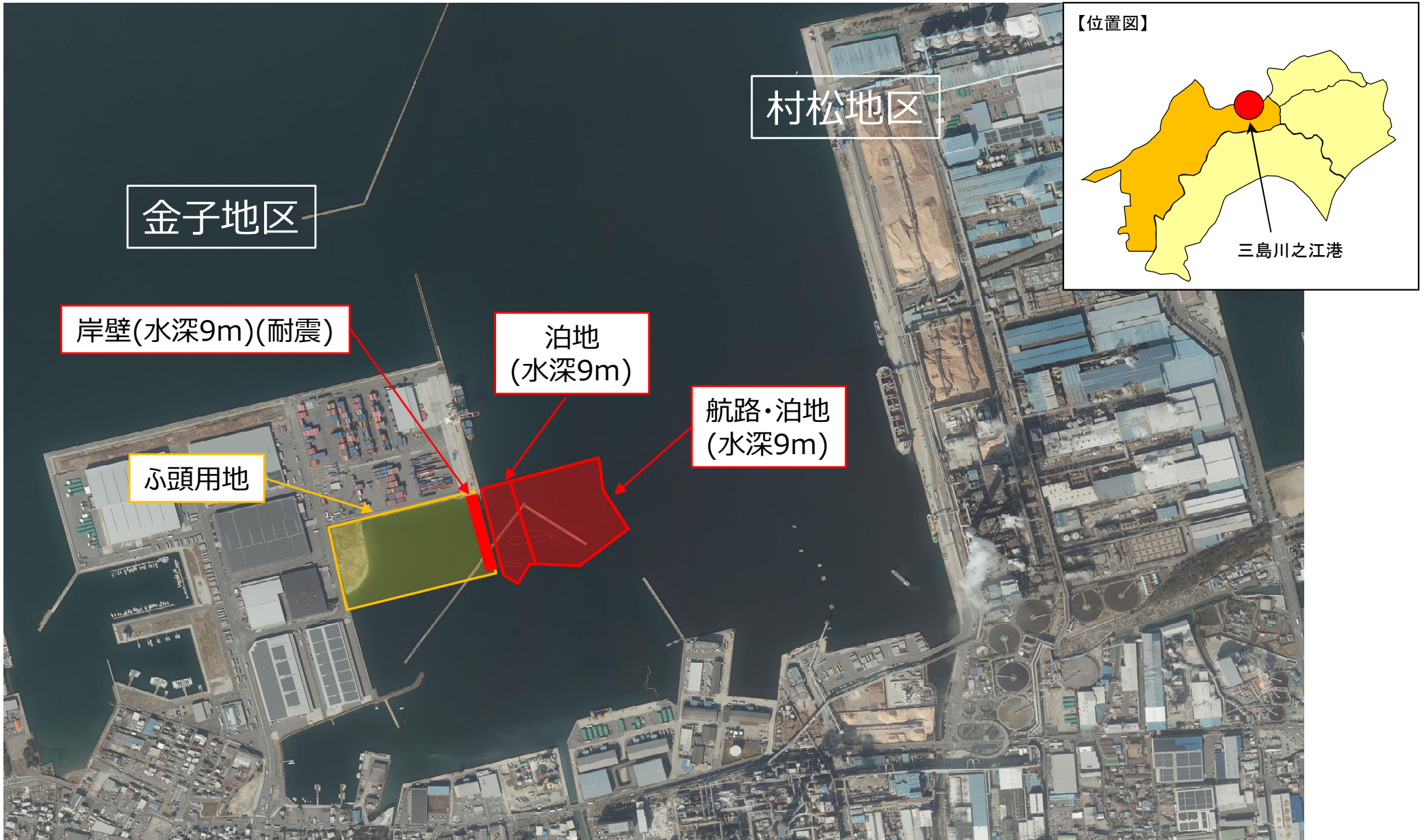


事業名	三島川之江港金子地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	四国地方整備局
実施箇所	愛媛県四国中央市	担当課長名	古玉井 健		
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、航路・泊地(水深9m)、ふ頭用地				
事業期間	事業採択	令和8年度	完了	令和10年代半ば	
総事業費(億円)	232				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・金子地区では、週11便の定期コンテナ航路(外資航路及び国際フィーダー航路)が就航し、令和6年に過去最高の国際フィーダー取扱量を記録しているが、岸壁利用の逼迫により、週1便の国際フィーダー航路が狭域な村松地区での荷役を兼ねなくてはならない。また、韓国航路と国際フィーダー航路の寄港が重複した場合は沖待ちが発生している。東南アジア・東アジアにおいて紙製品の需要が拡大しており、輸送量の増加に伴う国際フィーダー航路の増便が見込まれることから、港湾機能の強化が必要となっている。 ・村松地区では近年、RORO船の貨物量が増加し積載率が高い水準となる一方で、現在の岸壁は水深が不足(現状7.5m)しており老朽化も進行するなど陳腐化が著しい状況である。またヤードが狭域であるため、港内に分散してシャランを配置するなど非効率な荷役を強いられている。モーダルシフト等の需要が拡大しており、今後、RORO船の大型化(必要水深9m)が見込まれることから、港湾機能の強化が必要となっている。 ・四国中央市周辺では最大震度7や震度6強の地震が想定されており、三島川之江港は愛媛県地域防災計画において大規模地震発生後に緊急物資や復旧資材等の輸送を担う防災拠点となる港湾として位置付けられている。一方、三島川之江港は耐震強化岸壁が未整備であり、大規模地震発生後に緊急物資や復旧資材の輸送に対応できないほか、復旧までの間は港湾貨物の輸送に対応できず、背後地域の社会・経済活動に影響が生じる状況である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・三島川之江港金子地区において、複合一貫輸送ターミナルを整備し、国際フィーダーコンテナ貨物の増大に伴う国際フィーダー航路の増便やRORO船の大型化に対応することで、地域の基幹産業の競争力強化や国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図る。また、耐震強化岸壁として整備することにより、緊急物資輸送への対応や背後企業の社会・経済活動の維持による災害対応力の強化を図る。 				
上位計画の位置づけ	<p><港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和7年10月1日告示)></p> <p>1 特に戦略的に取り扱う事項に係る基本的な事項</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化</p> <p>② 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>③ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(2) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送網の確保</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><第6次社会資本整備重点計画(令和8年1月16日閣議決定)></p> <p>第3章 重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPI</p> <p>第2節 個別の重点目標及び事業の概要</p> <p>重点目標Ⅰ 強靱な国土を支える持続的で力強い経済社会</p> <p>Ⅰ-1 持続的で力強い経済成長の実現</p> <p>Ⅰ-2 暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化</p> <p>重点目標Ⅱ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現</p> <p>Ⅱ-1 2050年カーボンニュートラルの実現</p> <p><総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)(令和3年6月15日閣議決定)></p> <p>Ⅲ 今後取り組むべき施策</p> <p>2: 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手ややさしい物流の実現)</p> <p>(1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備</p> <p>(2)労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進</p> <p>(3)内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組</p> <p>③ 内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用等の内航海運の生産性向上</p> <p>3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くしなやかな物流の実現)</p> <p>(1)感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築</p> <p>④ 物流を支えるインフラ各輸送モードの安全性の確保</p> <p><国土強靱化基本計画(令和5年7月29日閣議決定)></p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針</p> <p>(8) 交通・物流</p> <p><経済財政運営と改革の基本方針2025について(令和7年6月13日閣議決定)></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</p> <p>(2) 地域における社会課題への対応</p> <p>4. 国民の安心・安全の確保</p> <p>(1) 防災・減災・国土強靱化の推進</p> <p><第1次国土強靱化実施中期計画(令和7年6月6日閣議決定)></p> <p>4. 推進が特に必要となる施策</p> <p>(2) 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどのライフラインの強靱化</p> <p>2) 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進</p> <p>① 広域支援に必要な陸海空の交通ネットワークの連携強化</p>				
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する <p>■定量的・定量的な効果</p> <p><① 地域の基幹産業の国際競争力強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際フィーダーコンテナ貨物の増加に伴う国際フィーダー航路の増便やRORO船の大型化による輸送効率化が可能となることで、地域の基幹産業の競争力強化が図られる。 ・②トラックドライバー不足への対応 ・トラックドライバー不足による将来的な長距離輸送力不足が懸念される中、RORO航路や新たな国際フィーダー航路による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善が図られるとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築が図られる。 ・③効率的な荷役の実現 ・船舶の大型化に対応した岸壁の確保、ふ頭用地の再編が可能となり、陸上持ち帰り輸送等の非効率な荷役状況の改善が図られる。 ・④被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保 ・被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。また、被災時における緊急物資輸送が可能となり、地域の安全・安心を確保することが期待される。 ・⑤排出方式の削減 ・陸上輸送距離の短縮及び大型船舶による輸送効率化に伴い、CO2排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。(CO2:988トン/年、NOx:5.0トン/年) <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p><便益の主な種類></p> <p>RORO貨物: 船舶大型化432千トン/年、モーダルシフト133千トン/年 コンテナ貨物: 6,238TEU/年 震災時の緊急物資: 1.6千トン/回 震災時の幹線貨物(RORO貨物): 1,294千トン/年 震災時の幹線貨物(コンテナ貨物): 23,919TEU/年</p> <p><投資の効率性></p> <p>船舶大型化による輸送コスト削減効果: 28億円 モーダルシフトによる輸送コスト削減効果(RORO船): 109億円 モーダルシフトによる輸送コスト削減効果(コンテナ船): 162億円 震災時の輸送コスト削減効果(緊急物資+幹線貨物): 72億円 残存価値: 2.3億円</p>				
対応方針	採択				
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>「三島川之江港金子地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>・四国中央市をはじめ地元からも強い要望があることから、確実に令和8年度の新規事業化を図っていただくようお願いする。</p>				

三島川之江港金子地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 位置図



事業名	博多港箱崎ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業			担当課	港湾局 計画課	事業主体	九州地方整備局																																																																																																																				
実施箇所	福岡県福岡市																																																																																																																										
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、航路・泊地(水深9m)、泊地(水深9m)、ふ頭用地																																																																																																																										
事業期間	事業採択	令和8年度	完了	令和14年度																																																																																																																							
総事業費(億円)	195																																																																																																																										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 箱崎ふ頭地区に就航するRORO船は、近年の需要増加に伴い積載率が高い水準となっており、今後、船舶の大型化を予定しているが、岸壁の水深不足(必要9m・現状7.5m)により寄港が困難となるほか、ヤードの狭隘化も著しい状況にある。 更に、耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震発生時に支援船舶の入港や経済活動の継続が困難な状況である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 箱崎ふ頭地区において複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、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、箱崎ふ頭地区に就航するROROの国内海上輸送機能を維持する。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における物流の維持 																																																																																																																										
上位計画の位置づけ	<p><第6次社会資本整備重点計画(令和8年1月16日閣議決定)></p> <p>第3章 重点目標ごとの「政策パッケージ」と重点施策、KPI</p> <p>第2節 個別の重点目標及び事業の概要</p> <p>重点目標Ⅱ 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会</p> <p>Ⅱ-1. 持続的で力強い経済成長の実現</p> <p>Ⅱ-2. 暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化</p> <p>重点目標Ⅲ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現</p> <p>Ⅲ-1. 2050年カーボンニュートラルの実現</p> <p><九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)></p> <p>重点目標6: インフラ分野の炭素化・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><国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)></p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針</p> <p><強靱化実施中期計画(令和7年6月6日)></p> <p>第4章 推進が特に必要となる施策</p> <p>1 施策の内容</p> <p>(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靱化</p> <p>2 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の巨大地震対策等の推進</p> <p>①広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化</p> <p>(8)交通・物流</p> <p><総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)(令和3年6月15日閣議決定)></p> <p>Ⅲ 今後取り組むべき施策</p> <p>2. 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)</p> <p>(1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備</p> <p>③労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進</p> <p>(2)内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組</p> <p>③内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用等の内航海運の生産性向上</p> <p>3. 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)</p> <p>(1)感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築</p> <p>④物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保</p> <p><港湾の開発、利用及び保全並びに開発安全航路の開発に関する基本方針(令和7年10月1日告示)></p> <p>Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>③将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>①災害等から国民の生命・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><経済財政運営と改革の基本方針2025について(令和7年6月13日閣議決定)></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</p> <p>(2)地域における社会課題への対応</p> <p>④国民の安心・安全の確保</p> <p>(1)防災・減災・国土強靱化の推進</p>																																																																																																																										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する <p>■定量的・定量的な効果</p> <p><①福岡都市圏の安定的な社会・経済成長への貢献></p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、大型船でのRORO貨物輸送が可能となることで、生活関連物資をはじめとするさまざまな製品の輸送を通じて九州の経済や文化の中心地である福岡都市圏の持続的な成長、ひいては九州全体の発展に寄与する。 <②トラックドライバー不足への対応> トラックドライバー不足による将来的な長距離輸送力不足が懸念される中、本事業の実施により、博多港を利用したRORO航路による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善を図るとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築を図る。 <③効率的な荷役の実現> 本事業の実施により、RORO船の大型化に対応した岸壁が整備されるとともにふ頭用地が拡充されることにより、荷役の安全性及び効率性が向上し、担い手不足の緩和や働き方改革への対応による港湾利用環境の改善が図られる。 <④被災時における社会・経済活動の維持・地域の安全・安心の確保> 本事業の実施により、大規模地震発生時においても物流機能を維持し、背後企業は事業を継続することが可能となり、社会・経済活動への影響を最小限に抑えることができる。また、地域の安全・安心を確保することが期待される。 <⑤排出ガスの削減> 本事業の実施により、陸上輸送距離が短縮され、CO2排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。 CO2: 2.561トン/年 NOx: 6.2トン/年 																																																																																																																										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p><便益の主な根拠></p> <p>RORO貨物: 船舶大型化2,255千トン/年、モーダルシフト324千トン/年</p> <p>震災時の幹線貨物(RORO貨物): 4,865千トン/年</p> <p><投資の効率性></p> <p>船舶大型化による輸送コスト削減効果: 50億円</p> <p>モーダルシフトによる輸送コスト削減効果: 480億円</p> <p>震災時の輸送コスト削減効果: 65億円</p> <p>残存価値: 2.2億円</p>																																																																																																																										
	<table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="10">令和7年度</td> </tr> <tr> <td>基本ケース</td> <td>割引率</td> <td>4%</td> <td>B:総便益(億円)</td> <td>598</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>154</td> <td>EIRR(%)</td> <td>16.3</td> <td>B-C</td> <td>444</td> <td>B/C</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td colspan="13">(感度分析)</td> </tr> <tr> <td>需 要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>B/C</td> <td>(3.5 ~ 4.3)</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>建 設 費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>B/C</td> <td>(3.5 ~ 4.3)</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>B/C</td> <td>(3.8 ~ 4.0)</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td colspan="13">(参考値)</td> </tr> <tr> <td>割引率</td> <td>(2%)</td> <td></td> <td>B/C</td> <td>(5.7)</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>割引率</td> <td>(1%)</td> <td></td> <td>B/C</td> <td>(7.2)</td> <td colspan="8"></td> </tr> </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)	598	C:総費用(億円)	154	EIRR(%)	16.3	B-C	444	B/C	2.9	(感度分析)													需 要	(-10% ~ +10%)		B/C	(3.5 ~ 4.3)									建 設 費	(+10% ~ -10%)		B/C	(3.5 ~ 4.3)									建設期間	(-10% ~ +10%)		B/C	(3.8 ~ 4.0)									(参考値)													割引率	(2%)		B/C	(5.7)									割引率	(1%)		B/C	(7.2)							
基準年度	令和7年度																																																																																																																										
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	598	C:総費用(億円)	154	EIRR(%)	16.3	B-C	444	B/C	2.9																																																																																																															
(感度分析)																																																																																																																											
需 要	(-10% ~ +10%)		B/C	(3.5 ~ 4.3)																																																																																																																							
建 設 費	(+10% ~ -10%)		B/C	(3.5 ~ 4.3)																																																																																																																							
建設期間	(-10% ~ +10%)		B/C	(3.8 ~ 4.0)																																																																																																																							
(参考値)																																																																																																																											
割引率	(2%)		B/C	(5.7)																																																																																																																							
割引率	(1%)		B/C	(7.2)																																																																																																																							
対応方針	採択																																																																																																																										
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 「博多港箱崎ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。 <港湾管理者の意見> 「福岡市」RORO船の大型化等に対応した岸壁整備について、確実に令和8年度の新規事業化を図っていただくようお願いする。 																																																																																																																										

博多港箱崎ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 位置図

