

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			
			担当課長名		安部 賢					
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(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7年度						
総事業費(億円)	973	残事業費(億円)		77						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・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。 ・ターミナル機能の不足により、増加するコンテナ貨物の取扱が困難。結果、荷主は高コストの輸送ルートとなる。 ・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。 ・周辺道路の混雑により、コンテナ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。 ・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な輸送を余儀なくされている。									
	<達成すべき目標> ・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。 ①海上及び陸上貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③滞船の解消 ④災害時における物流の維持									
上位計画の位置づけ	<社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)> 重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現 1-2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減 1-3 災害時における交通機能の確保 重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化									
	<九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)> 重点目標4 社会の好循環を支える基盤整備 小目標4-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進									
	<国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)> 第3章 国土強靱化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8)交通・物流									
	<港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)> Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 (3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築									
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標への貢献度 ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。									
	■定性的・定量的な効果 当該事業を実施することにより、ダイレクト輸送が可能となる他、横持輸送や代替港への輸送、滞船などが解消され、海上輸送コストが削減される。 また、車両走行時間の短縮により陸上輸送コストが削減される他、交通事故が減少する									
	<定性的な効果> ・国際競争力の強化 ・広域的な地域産業の発展 ・環境改善									
	<定量的な効果> ・輸送コストの削減(ダイレクト輸送効率化)(令和8年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約2万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送の回避)(令和5年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約16万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避)(令和5年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約28万TEU/年) ・滞船コストの削減(令和5年予測取扱貨物量：沖待ち881時間の解消、コンテナ船65隻/年) ・震災時の輸送コスト増大回避(令和5年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約53万TEU/年) ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少(令和12年計画交通量：20,300台/日) ・排出ガスの削減(令和12年予測削減量：CO2排出量約12％/年の削減、NOx排出量約18％/年の削減)									
	■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(ダイレクト輸送効率化)：345億円(令和8年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約2万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送の回避)：416億円(令和5年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約16万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避)：2,092億円(令和5年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約28万TEU/年) ・滞船コストの削減：231億円(令和5年予測取扱貨物量：沖待ち881時間の解消、コンテナ船65隻/年) ・震災時の輸送コスト増大回避：180億円(令和5年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約53万TEU/年) ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少：676億円(令和12年計画交通量：20,300台/日)									
	基準年度		令和3年度							
	B:総便益(億円)	4,037	C:総費用(億円)	1,271	EIRR(%)	12.8	B-C	2,767	全体B/C	3.2
	B:総便益(億円)	677	C:総費用(億円)	146					継続B/C	4.6
	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (－10％～＋10％)		2.9～3.4		4.2～5.1					
社会経済情勢等の変化	建 設 費 (＋10％～－10％)		3.1～3.2		4.2～5.1					
	建設期間 (＋10％～－10％)		3.2～3.2		4.6～4.6					
	・国際海上コンテナ貨物の増加に伴う埠頭用地整備費用の増額									
	・供用中の航路内での浚渫工事における、近年の大型船舶の増加に伴う安全確保のための航路外への作業船退避の増加。浚渫土砂受入れ先(愛宕浜沖窪地)の周辺環境に配慮した施工による1日あたりの作業時間短縮。これらに伴う事業期間の延伸と事業費の増額									
	主な事業の進捗状況	総事業費973億円、既投資額895億円 令和3年度現在 事業進捗率92%								
主な事業の進捗の見込み	令和7年度整備完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	民間処分場にて処分する計画であった臨港道路工事で発生した土砂を他事業(福岡空港滑走路増設事業)と工程等を調整し流用したことによるコスト縮減。									
対応方針	継続									
対応方針理	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> ・「対応方針(原案)」については異存ありません。									