

事業名	舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業			担当課	港湾局 計画課		事業主体	近畿地方整備局																																	
				担当課長名	森橋 真																																				
実施箇所	京都府舞鶴市																																								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																								
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地、道路等																																								
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	令和17年度																																					
総事業費(億円)	808		残事業費(億円)		284																																				
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物の輸送効率化に向けた対応が必要である。</li> <li>・埠頭間・幹線道路へのアクセス向上に向けた対応が必要である。</li> <li>・太平洋側における大規模地震発生時のリダンダンシー確保に向けた対応が必要である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁及びふ頭用地の整備により、今後の貨物需要に対応する。</li> <li>・臨港道路の整備により、貨物需要の増大に伴う交通量の増加(利便性・安全性の向上)に対応する。</li> <li>・国際物流ターミナルの整備により、太平洋側港湾の被災時、早期の経済活動復旧に対応する。</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)戦略的メンテナンスによる国土基盤の持続的な機能発揮(集約・再編等によるストックの適正化)</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> <li>・第2部 第5章 第4節 2.交通・物流ネットワークの強靱化</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> <li>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化 海上貨物輸送コスト低減効果</li> </ul> <p>&lt;国土強靱化基本計画(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)⑫)</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>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</li> <li>5. 地方創生及び地域における社会課題への対応</li> <li>(1) デジタル田園都市国家構想と地方創生の新展開</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5年3月30日告示)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</li> <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>(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</li> <li>(2)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</li> <li>(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</li> <li>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</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>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①コンテナ貨物の輸送距離の短縮により、輸送コストが削減される。</li> <li>②バルク貨物が大型船で輸送可能となることで、輸送コストが削減される。</li> <li>③大阪湾地域での大規模地震発生時に、阪神港等の物流機能低下を補完することで、発災時の輸送コストが削減される。</li> <li>④臨港道路の整備により、輸送・移動コスト及び交通事故減少による損失が削減される。</li> </ul> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・木質チップやコークス等の原材料、コンテナ貨物の輸送が効率化し、地域活性化に寄与する。また、岸壁及び背後道路が整備されることにより、周辺地域に接続する道路ネットワークの利便性が向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。</li> <li>・近傍に立地する企業が舞鶴港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバーの働き方改革及びトラックドライバー不足への対応に寄与する。</li> <li>・取り扱われる貨物を原料として生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出される。本事業の実施により原料の需要増加に対応可能となるとともに、阪神港からの輸送距離が短縮されることにより、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。</li> <li>・大型船利用によるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。</li> <li>・港湾貨物の陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO2・NOx排出量が減少する。</li> </ul>																																								
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○便益の主な根拠(割引・税抜後)</li> <li>輸送コスト削減効果(コンテナ):320億円(令和18年度予測取扱量:1.9万TEU/年)</li> <li>輸送コスト削減効果(珪砂):49億円(令和18年度予測取扱量:11万トン/年)</li> <li>輸送コスト削減効果(ソーダ灰):41億円(令和18年度予測取扱量:3.5万トン/年)</li> <li>輸送コスト削減効果(PKS):7.3億円(令和18年度予測取扱量:4.1万トン/年)</li> <li>輸送コスト削減効果(木質チップ):18億円(令和18年度予測取扱量:6.0万トン/年)</li> <li>輸送コスト削減効果(コークス):12億円(令和18年度予測取扱量:2.6万トン/年)</li> <li>臨港道路整備による移動コスト削減便益:1,250億円</li> <li>震災時の輸送コスト削減便益:21億円</li> <li>交通事故減少便益:8.8億円</li> <li>残存価値:15億円</li> </ul>																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="7">令和6年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">基本ケース</td> <td rowspan="2">割引率</td> <td rowspan="2">4%</td> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,740</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,468</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.9%</td> <td>B-C</td> <td>272</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>275</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>221</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td></td> <td>1.2</td> </tr> </tbody> </table>								基準年度		令和6年度							基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,740	C:総費用(億円)	1,468	EIRR(%)	4.9%	B-C	272	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	275	C:総費用(億円)	221					継続B/C		1.2
	基準年度		令和6年度																																						
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,740	C:総費用(億円)	1,468	EIRR(%)	4.9%	B-C	272	全体B/C	1.2																													
			B:総便益(億円)	275	C:総費用(億円)	221					継続B/C		1.2																												
<p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.1~1.3</td> <td>1.1~1.4</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.1~1.4</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.2~1.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考値)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>割引率(2%)</td> <td>1.4</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>割引率(1%)</td> <td>1.6</td> <td>2.1</td> </tr> </tbody> </table>									事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.3	1.1~1.4	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.1~1.4	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.3	割引率(2%)	1.4	1.7	割引率(1%)	1.6	2.1																
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																							
需要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.3	1.1~1.4																																							
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.1~1.4																																							
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.2~1.3																																							
割引率(2%)	1.4	1.7																																							
割引率(1%)	1.6	2.1																																							
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外資コンテナの取扱量は、増加傾向で推移していたが、新型コロナウイルスの影響により、国内の消費が落ち込み輸入が減少傾向になっていた。近年、感染症法上の分類が2類から5類に移行したことで経済活動が回復し、再び増加に転じている。</li> <li>・新型コロナウイルスの影響で全世界的に生じていた半導体不足による自動車生産の落ち込みに伴い、自動車用ガラスの需要が低下。それに伴い、ガラスの原料となる珪砂・ソーダ灰の輸入量にも落ち込みが見られたが、令和5年の自動車生産の回復に伴い、ガラス原料の輸入量も元に戻りつつある。</li> <li>・国際フェーダー航路(週1便)開設(令和4年2月)に伴う新規貨物獲得により、さらなる岸壁利用の増加が見込まれる。</li> </ul>																																								
主な事業の進捗状況	総事業費808億円、既投資額524億円 令和6年度末現在 事業進捗率65%																																								
主な事業の進捗の見込み	令和17年度に整備完了予定。																																								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨港道路の切土を岸壁背後の裏埋材として活用することで、裏埋材の購入費用の縮減を図る。</li> <li>・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減を図る。</li> </ul>																																								
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第三者委員会の意見・反映内容</li> <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>																																								

# 舞鶴港 国際物流ターミナル整備事業

