

事業名	博多湾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 担当課長名	港湾計画課 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	<解決すべき課題・背景> ・コンテナ船の大型化が進miss、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 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・物流・情報交流の増進 <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 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 地域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 <国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> 第3章 国土強靱化の推進方針 第2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8)交通・物流 ④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。											
政策目標・施策目標	■政策目標・施策目標 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・国際競争力の強化 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。 広域的な地域産業の発展 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。 ・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。 <定量的な効果> ・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) ・滞船コストの削減 ・震災時の輸送コスト増大回避 ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少 ・残存価値 ・排出ガスの減少(CO₂:3,588t-C/年、NO_x:18t/年)											
事業の多面的な効果	■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):480億円(令和13年予測取扱貨物量〔コンテナ〕:2.4万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送の回避):495億円(令和13年予測取扱貨物量〔コンテナ〕:16万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避):2,709億円(令和13年予測取扱貨物量〔コンテナ〕:28万TEU/年) ・滞船コストの削減:374億円(令和元年実績滞船隻数:65隻/年) ・震災時の輸送コスト増大回避:519億円(令和13年予測取扱貨物量〔コンテナ(震災時)〕:56万TEU/年) ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少:948億円(令和22年計画交通量:2.1万台/日) ・残存価値:121億円											
基準年度			令和7年度									
基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	5,646	C:総費用(億円)	1,739	EIRR(%)	12.1	B-C	3,907	全体B/C	3.2
			B:総便益(億円)	350	C:総費用(億円)	164				継続B/C	2.1	
(感度分析)												
				事業全体のB/C		残事業のB/C						
需要 (-10% ~ +10%)				3.0~3.5		1.9~2.3						
建設費 (+10% ~ -10%)				3.2~3.3		1.9~2.4						
建設期間 (+10% ~ -10%)				3.3~3.2		2.1~2.1						
(参考値)												
割引率 (2%)				4.4		2.5						
割引率 (1%)				5.2		2.7						
社会経済情勢等の変化	港内安全対策(浅所箇所対応)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	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 <港湾管理者の意見> ・(福岡市)「対応方針(原案)」については異論なし。											

博多港 I C地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 位置図

