

事業名(箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (苫小牧港 西港区商港地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	国土交通省 北海道開発局			
実施箇所	北海道苫小牧市									
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、岸壁(水深9m)(改良)									
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	94(うち 港湾整備事業費 94億円)									
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>・供用開始後40年以上経過した施設であり、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> <li>・一般貨物船対応の施設として整備されたため、エプロン幅が狭くトレーラによる荷役に支障を来しており、非効率な荷役を強いられている。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送の確保することによって、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> <p>老朽化した岸壁(4バース)を改良することにより、安定的な輸送の確保や物流の効率化を図り、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の緊急物資輸送機能を確保する。</p> <p>①施設倒壊の危険性の解消 ②貨物輸送の効率化 ③震災時における緊急物資輸送機能の確保</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>									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成30年度予測取扱貨物量：3,861千トン/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：52千人)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益(億円)	342	C:総費用(億円)	78	B/C	4.4	B-C	264	EIRR(%)	14.8
感度分析					事業全体(B/C)			残事業(B/C)		
	需要(-10%~+10%)	4	~	4.8				~		
	建設費(+10%~-10%)	4	~	4.9				~		
	建設期間(+10%~-10%)	4.3	~	4.5				~		
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、施設倒壊の危険性の解消とともに貨物輸送の効率化が図られる。また、大規模地震時における海上からの効率的な緊急物資輸送を確保することができる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役作業の効率化</li> <li>・港内の安全性向上</li> <li>・地域の安全・安心確保と地域生活、産業活動の維持</li> </ul>									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。									

# 苫小牧港 西港区 商港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業



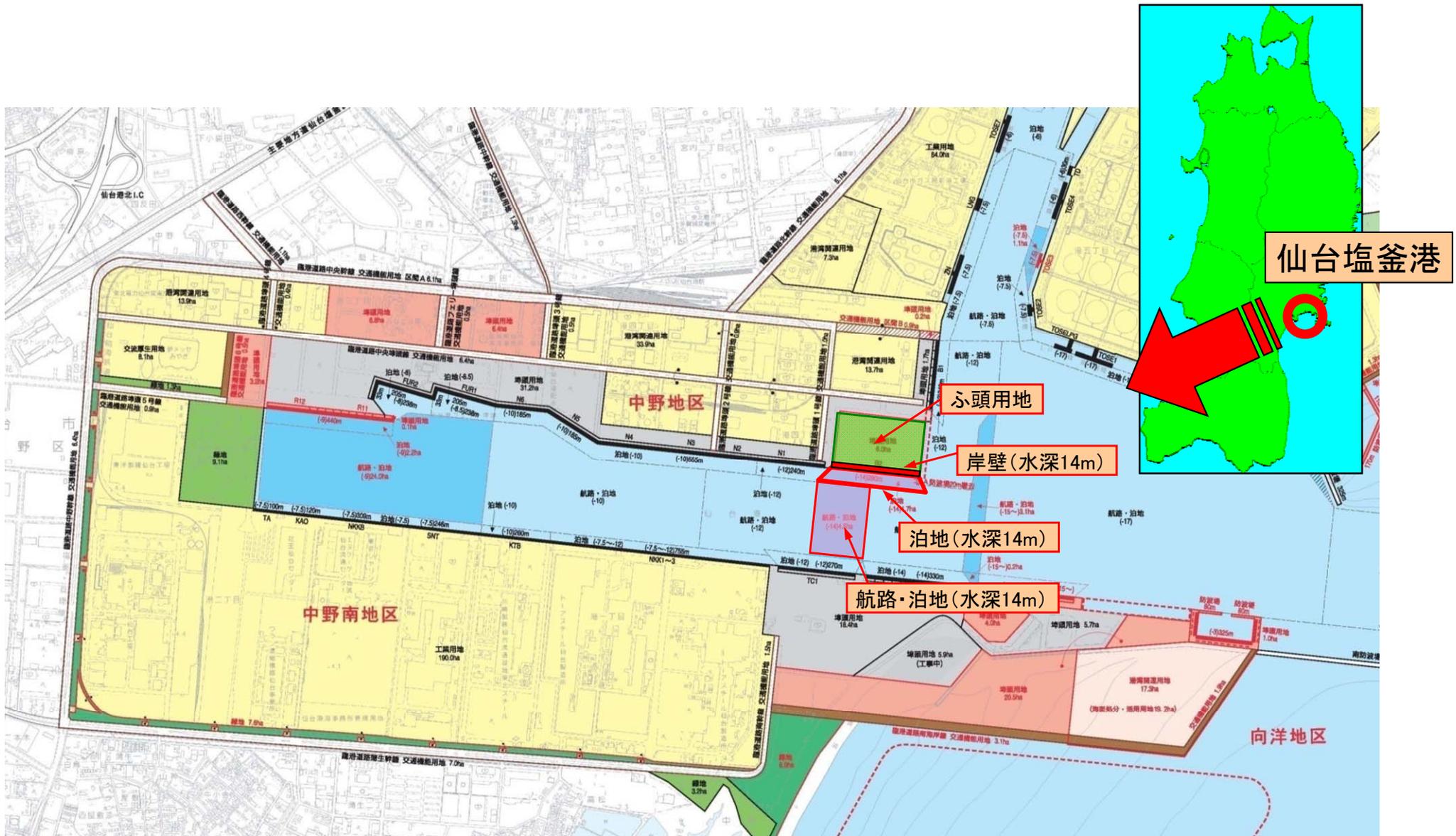
事業名(箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (函館港 北ふ頭地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	国土交通省 北海道開発局					
実施箇所	北海道函館市									
主な事業の諸元	岸壁(水深6.5m)(耐震)									
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	40(うち 港湾整備事業費 40億円)									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の北ふ頭地区のフェリーの荷役については、不安定な縦付け係留を余儀なくされており、また船体動揺を抑えるためのアンカーチェーンの出し入れ作業に時間を要している。</li> <li>既存の北ふ頭地区では、貨物の増加によってフェリーが満載となり、積み残しが発生している状況である。</li> <li>大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送の確保することによって、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> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応や物流の効率化を図り、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の緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における緊急物資輸送機能の確保</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>									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成28年度予測取扱貨物量：7,531千トン/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成28年度予測利用旅客数：27千人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：99千人)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	34	B/C	2.0	B-C	34	EIRR(%)	8.6
感度分析		事業全体 (B/C)			残事業 (B/C)					
	需要 (-10%~+10%)	1.8	~	2.2			~			
	建設費 (+10%~-10%)	1.8	~	2.2			~			
	建設期間 (+10%~-10%)	1.9	~	2.1			~			
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、縦付け係留などの非効率な輸送の解消とともに、船舶の大型化による貨物輸送の効率化が図られる。また、大規模地震時における海上からの効率的な緊急物資輸送を確保することができる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運航の安定性確保</li> <li>港内の安全性向上</li> <li>利用者の環境改善</li> <li>地域の安全・安心確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。									

# 函館港 北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業



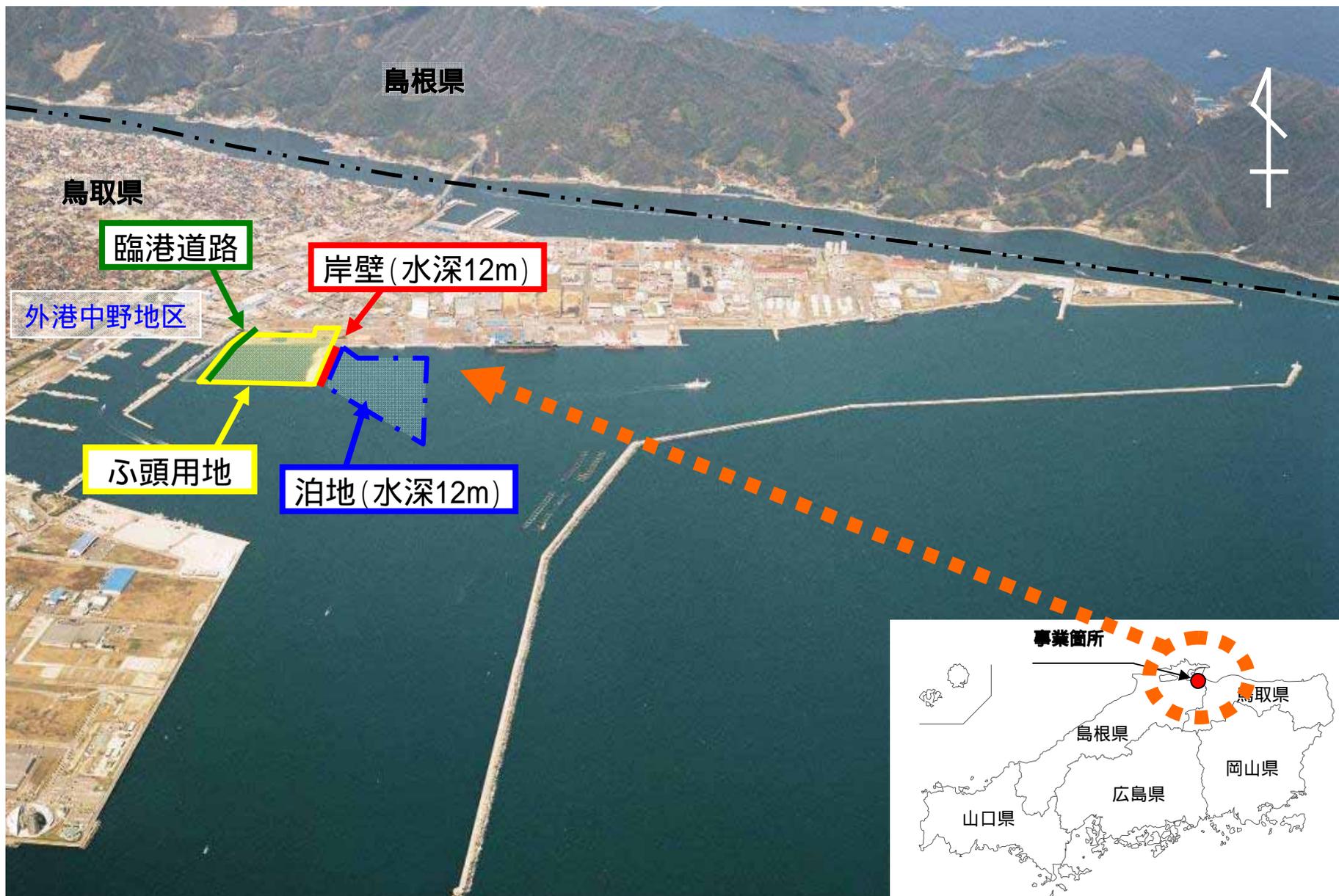
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (仙台塩釜港 仙台港区中野地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	国土交通省 東北地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	宮城県仙台市									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	69 (うち港湾整備事業費 50億円)									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の中野1号岸壁(水深12m)では水深不足のため、積込量制限や潮待ちなどの時間調整をして入港している。</li> <li>完成自動車、米穀類、製材、セメント、紙パルプなど多種多様な貨物が手狭なふ頭内に混在して取り扱われている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、外貨貨物需要の増加及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化</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>									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成27年予測取扱貨物量：432千トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益(億円)	136	C:総費用(億円)	59	B/C	2.3	B-C	77	EIRR(%)	10.3
感度分析		事業全体 (B/C)				残事業 (B/C)				
	需要 (-10%~+10%)	2	~	2.6		~				
	建設費 (+10%~-10%)	2.1	~	2.6		~				
	建設期間 (+10%~-10%)	2.3	~	2.3		~				
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、滞船などの非効率な輸送の解消とともに、船舶の大型化による貨物輸送の効率化が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域活力、国際競争力の向上</li> <li>既存ターミナルの混雑緩和</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。									

# 仙台塩釜港 仙台港区 中野地区 国際物流ターミナル整備事業



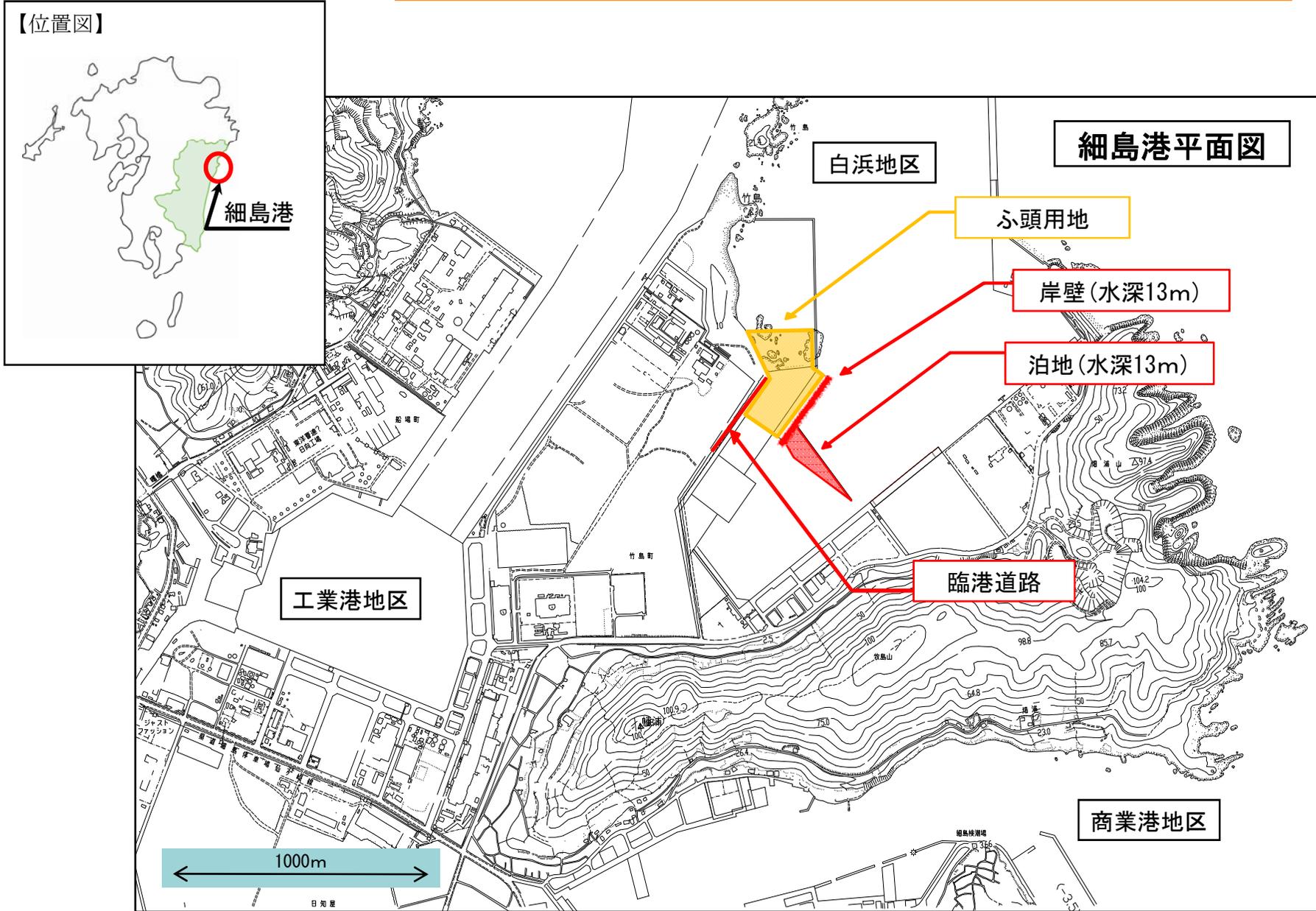
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (境港 外港中野地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
		担当課長名	高橋 浩二		
実施箇所	鳥取県境港市				
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地				
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成27年度	
総事業費(億円)	90 (うち 港湾整備事業費 65億円)				
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業の原料調達先の転換に伴い、大型木材輸送船(3万DWT級)の入港が急増中であり、大型船対応岸壁の不足により、喫水調整、沖待ち等非効率な輸送を強いられている状況。今後、米材、国産材への切替えや、将来のリフォーム需要等を見込んだ企業の増産により大型木材輸送船が更に増加する見込で、他の貨物の取扱いにも影響が懸念される。</li> <li>既存岸壁背後の原木保管場所(野積場)が狭隘で大量の原木の荷役に対応困難であり、このため他地区野積場への二次運搬(原木の横待ち陸送等)が発生している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、外貨貨物需要の増加及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化</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>				
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成28年予測取扱貨物量：450千トン/年)				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度			
	B:総便益(億円)	232	C:総費用(億円)	77	B/C 3.0 B-C 155 EIRR(%) 12.6
感度分析			事業全体 (B/C)		残事業 (B/C)
	需要 (-10%~+10%)	2.7	~	3.3	~
	建設費 (+10%~-10%)	2.8	~	3.4	~
	建設期間 (+10%~-10%)	3	~	3.1	~
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、二次輸送などの非効率な輸送が解消されるとともに船舶の大型化による貨物輸送の効率化が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>二次運搬の解消</li> <li>地域活力、国際競争力の強化</li> <li>既存ターミナルの混雑緩和</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>				
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。				

# 境港 外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業



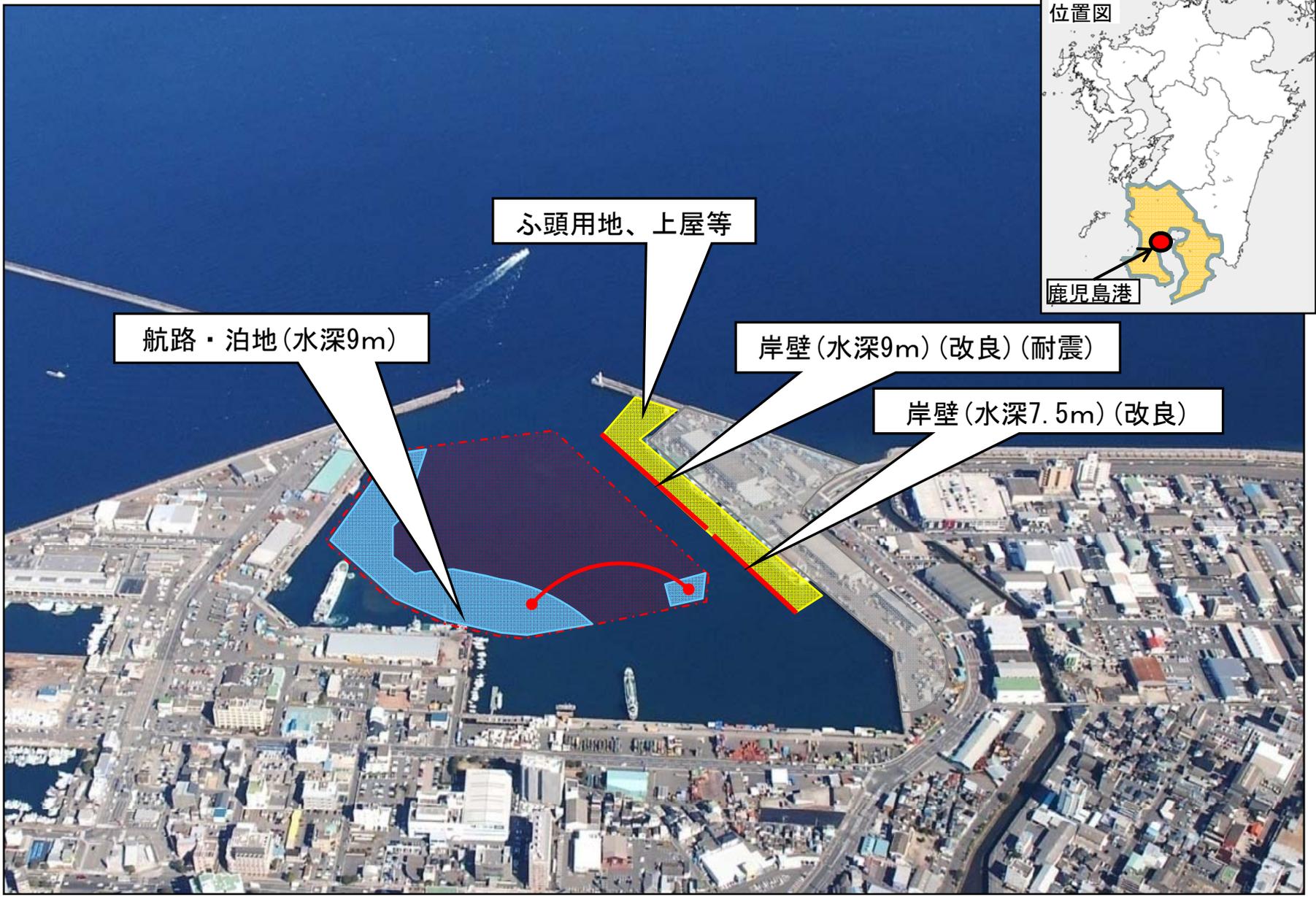
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (細島港 白浜地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	国土交通省 九州地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	宮崎県日向市										
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、臨港道路、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成26年度							
総事業費(億円)	44(うち 港湾整備事業費 35億円)										
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新規立地企業によるコンテナ貨物量の増加を主因として、石炭を主としたバルク貨物の取り扱いが極めて困難となる状況に直面している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、外貿貨物需要の増加及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化</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>										
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成27年度予測取扱貨物量：572千トン/年)										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度									
	B:総便益(億円)	156	C:総費用(億円)	39	B/C	4.0	B-C	117	EIRR(%)	13.7	
感度分析		事業全体 (B/C)			残事業 (B/C)						
	需要 (-10%~+10%)	3.6	~	4.4			~				
	建設費 (+10%~-10%)	3.7	~	4.5			~				
	建設期間 (+10%~-10%)	4	~	4			~				
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、滞船などの非効率な輸送の解消とともに、船舶の大型化による貨物輸送の効率化が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域活力、国際競争力の強化</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。										

# 細島港 白浜地区 国際物流ターミナル整備事業



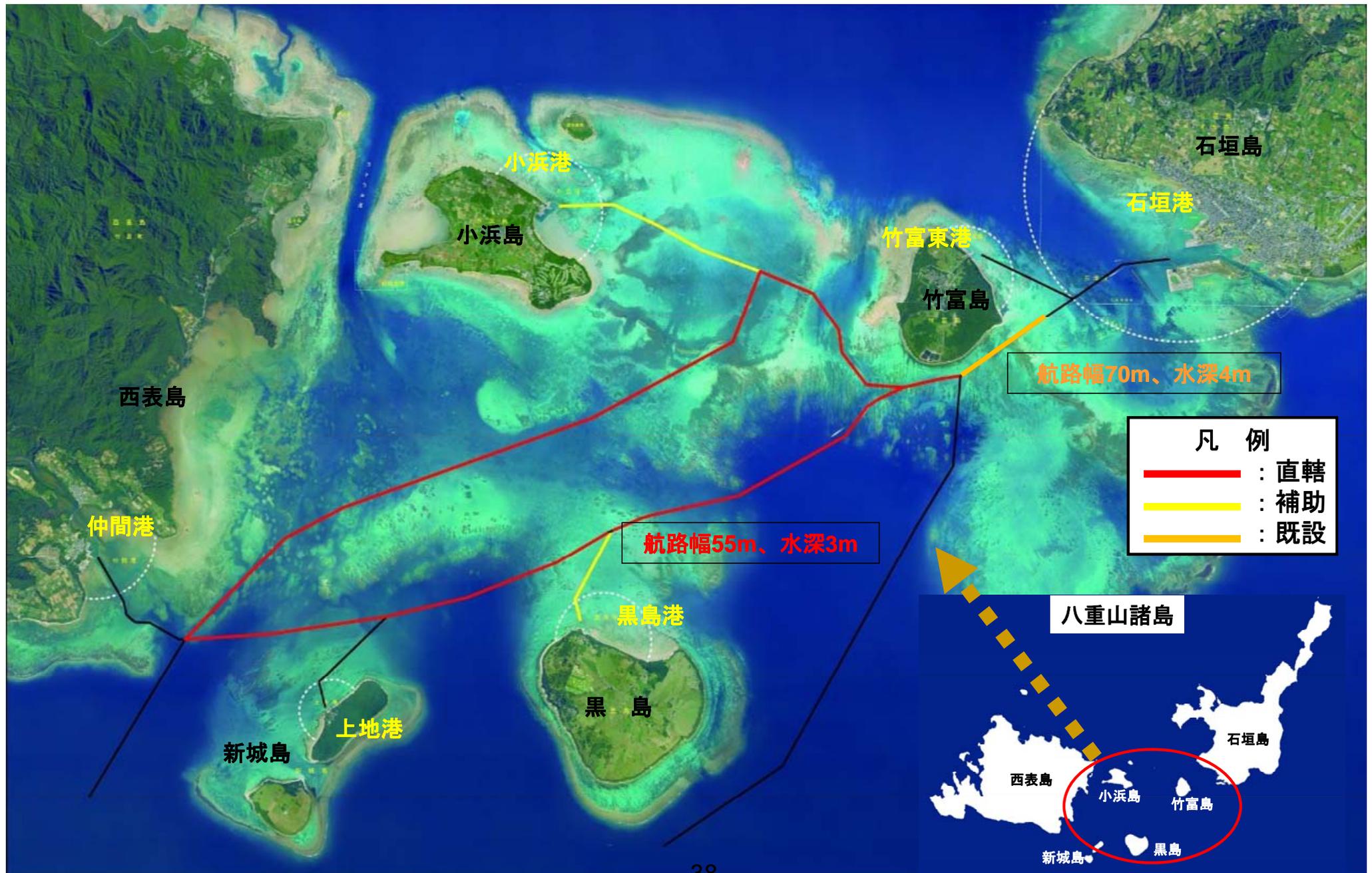
事業名(箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (鹿児島港 新港区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
実施箇所	鹿児島県鹿児島市					
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、岸壁(水深7.5m)(改良)、航路・泊地(水深9m)、旅客ターミナル、ボーディングブリッジ、ふ頭用地、上屋撤去・新設					
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成27年度		
総事業費(億円)	108(うち港湾整備事業費64億円)					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・供用開始後40年以上経過した施設であり、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> <li>・ふ頭用地等の不足により、フェリー利用者が荷役作業の合間を縫って乗下船する危険な乗降や、荷役作業の非効率、不安全な状況により、過去、人身事故も発生していることから劣悪な埠頭の状態を早急に解消する必要がある。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、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> <p>老朽化した岸壁(2バース)を改良することにより、港湾利用者の安全の確保や物流の効率化を図り、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の緊急物資輸送機能を確保する。</p> <p>①施設倒壊の危険性の解消 ②貨物輸送の効率化 ③震災時における緊急物資輸送機能の確保</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>					
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成28年度予測取扱貨物量：1,810千トン/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成28年度予測利用旅客数：156千人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：201千人)</p>					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度				
	B:総便益(億円)	337	C:総費用(億円)	99	B/C 3.4 B-C 238 EIRR(%) 13.2	
感度分析	事業全体(B/C)			残事業(B/C)		
	需要(-10%~+10%)	3.1	~	3.7	~	
	建設費(+10%~-10%)	3.1	~	3.8	~	
	建設期間(+10%~-10%)	3.4	~	3.5	~	
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、施設倒壊の危険性の解消とともに貨物輸送の効率化が図られる。また、大規模地震時における海上からの効率的な緊急物資輸送を確保することができる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役作業の効率化</li> <li>・港内の安全性向上</li> <li>・地域の安全・安心確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>・運航の安定性の確保</li> </ul>					
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>新規事業採択時評価について、適当である。</p>					

# 鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業



事業名(箇所名)	竹富南航路整備事業 (竹富地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	沖縄総合事務局					
		担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	沖縄県竹富町									
主な事業の諸元	航路(水深3m~4m)									
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	35(うち 港湾整備事業費35億円)									
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>・航路が未整備であるため浅瀬が多く、船舶の浅瀬への乗揚、船底接触事故の発生、航行時の潮待ちや、目視航行により浅瀬を回避することによる輸送時間のロスが生じている。</li> <li>・船社においては、浅瀬に対応した高価なウォータージェット船を購入しなければならない。</li> <li>・水中の暗礁を目視確認しながら航行しなければならないため、日中のみの運航に制限されており、夜間における急患輸送等の問題が生じている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>航路を整備することにより、利用者の安全の確保や物流の効率化を図る。</p> <p>①海難の減少 ②旅客移動の効率化 ③貨物輸送の効率化</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>									
便益の主な根拠	<p>海難の減少 (平成26年度予測航行隻数：73,698隻/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成26年度予測利用旅客数：993千人/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益(億円)	70	C:総費用(億円)	47	B/C	1.5	B-C	23	EIRR(%)	7.8
感度分析	事業全体 (B/C)				残事業 (B/C)					
	需要 (-10%~+10%)	1.4	~	1.7	~					
	建設費 (+10%~-10%)	1.4	~	1.6	~					
	建設期間 (+10%~-10%)	1.5	~	1.5	~					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、海難事故の減少とともに、旅客移動及び貨物輸送の効率化が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全、安心の確保</li> <li>・交流機会の拡大</li> </ul>									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>新規事業採択時評価について、適当である。</p>									

# 竹富南航路整備事業



事業名(箇所名)	沖ノ鳥島における活動拠点整備事業 (東京都沖ノ鳥島)	担当課	港湾局振興課	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
実施箇所	東京都小笠原村沖ノ鳥島					
主な事業の諸元	岸壁(水深8m)、泊地(水深8m)、臨港道路					
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成28年度		
総事業費(億円)	750(うち港湾整備事業費750億円)					
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>・保全工事等の際、船が直接接岸できないため、沖合で本船から小型船等に必要な資機材を積み換えて運搬せざるを得ないなど、作業の効率性及び安全性に大きな支障を来している。</li> <li>・コバルトやニッケルを含有したクラストの賦存が期待されており、海洋資源開発にあたって、近隣に、船舶の係留・停泊等が可能な拠点が必要となる。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、沖ノ鳥島において、輸送や補給等が可能な活動拠点を整備すること。</p> <p>①保全工事等の作業の効率化 ②海洋資源開発の推進</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>					
便益の主な根拠	海洋資源開発の推進による便益 (想定コバルト生産量：5,770 t/年、想定ニッケル生産量：4,770 t/年)					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度				
	B:総便益(億円)	1,161	C:総費用(億円)	641	B/C	
				1.8	B-C	
				519	EIRR (%)	
					8.4	
感度分析			事業全体 (B/C)		残事業 (B/C)	
	需要 (-10%~+10%)	1.6	~	2	~	
	建設費 (+10%~-10%)	1.7	~	2	~	
	建設期間 (+10%~-10%)	1.8	~	1.8	~	
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①沖ノ鳥島での工事や研究等に必要な資機材の陸揚げ等に要する日数を短縮することによる備船コストの削減が図られる。</p> <p>②E E Z内におけるコバルト及びニッケルの開発が見込まれる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺海域における海洋調査の促進</li> <li>・沖ノ鳥島の利活用の促進</li> <li>・保全工事等の安全性の確保</li> </ul>					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。					

## <事業の概要>

海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、沖ノ鳥島において、輸送や補給等が可能な活動拠点を整備する。

- ・整備施設 : 岸壁（水深8m）・泊地（水深8m）・臨港道路
- ・事業費 : 750億円

