

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (鹿島港 外港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	関東地方整備局																		
実施箇所	茨城県鹿嶋市																						
主な事業 の諸元	岸壁(水深-12m、地耐力強化)、航路泊地、泊地																						
事業期間	事業採択	令和2年度	完了	令和5年度																			
総事業費 (億円)	47億円(うち 港湾整備事業費47億円)																						
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿島港周辺海域に計画されている大型洋上風力発電設備の建設需要に対応するため、鹿島港外港地区において地耐力強化等の港湾施設整備を行い、海洋再生可能エネルギー導入拡大を図る。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、大型洋上風力発電設備の建設需要に対応するため、岸壁の整備、地耐力強化等の港湾施設の整備を行う。 ①輸送コストの削減 																						
政策目標・ 施策目標 の位置づ け	<p>洋上風力発電の導入を促進するため、洋上風力発電設備の設置等の基地となる港湾における埠頭の貸付制度を創設するとともに、国際基幹航路の維持・拡大を図るため、国際戦略港湾の港湾運営会社の運営計画の記載事項にこれに必要な取組の内容を追加し、国土交通大臣が必要な情報の提供を行う等の措置を講ずる「港湾法の一部を改正する法律」(令和元年法律第68号)が、令和元年11月29日に公布されている。</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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾関連産業の雇用・所得の増大 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(船舶大型化、海上輸送効率化、荷役作業効率化) 																						
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 洋上風車数:40基 ○投資の効率性 輸送コストの削減便益:138億円 																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="7">令和元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>138</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>42</td> <td>EIRR (%)</td> <td>46.0</td> <td>B-C</td> <td>96</td> <td>B/C</td> <td>3.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(3.0 ~ 3.6) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(3.0 ~ 3.6) 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(3.2 ~ 3.4) 					基準年度		令和元年度							B:総便益 (億円)	138	C:総費用(億円)	42	EIRR (%)	46.0	B-C	96	B/C
基準年度		令和元年度																					
B:総便益 (億円)	138	C:総費用(億円)	42	EIRR (%)	46.0	B-C	96	B/C	3.3														
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>																						

事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (千葉港 千葉中央地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局				
実施箇所	千葉県千葉市								
主な事業 の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、防波堤、ふ頭用地								
事業期間	事業採択	令和元年度	完了	令和6年度					
総事業費 (億円)	78億円(うち 港湾整備事業費75億円)								
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトを含む貨物需要の増大に伴い、千葉港千葉中央地区に就航するRORO 航路では船舶を大型化する。 ・現在利用している岸壁は寄港するRORO 船の必要水深が確保されていないため、喫水調整による運航を余儀なくされ、今後のモーダルシフトを含む貨物需要に対応できない。 ・千葉港は、大規模地震時の幹線貨物輸送拠点が未整備である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応する等、効率的な輸送体系を確保することで、モーダルシフトの進展を図る。 ・震災時における幹線貨物輸送機能を確保する。 <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における幹線貨物輸送機能の確保</p>								
政策目標・ 施策目標 の位置づ け	<ul style="list-style-type: none"> ・国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) 第2部 第1章 第2節 (1) 多様な地域資源の積極的活用による雇用と所得の創出 第2部 第5章 第2節 (2) インフラ機能の強化・高度化 第2部 第6章 第4節 (2) 交通・物流に関する施策 ・社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定) 重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 2-1 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 								
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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の向上 ・地域産業の安定、発展、地域活力の強化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型化RORO船の寄港が可能となることにより、荷主の輸送コストが減少する。 ・震災時における幹線貨物輸送の確保により、輸送コストの増大が回避される。 								
	<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>シャーシ台数(大型船への対応) :341千トン/年 完成自動車台数(") :279千トン/年 シャーシ台数(陸上輸送回避) :205千トン/年 シャーシ台数(震災時の陸上輸送回避) :546千トン/年 完成自動車台数(") :279千トン/年</p> <p>○投資の効率性</p> <p>大型船への対応による海上輸送コスト削減:64億円 陸上輸送回避による輸送コスト削減: :135億円 震災時の輸送コストの増大回避 :2億円</p>								
基準年度		令和元年度							
B:総便益 (億円)	201	C:総費用(億円)	68	EIRR (%)	12.8	B-C	133	B/C	2.9
(感度分析)									
需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.7 ~ 3.2)									
建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.7 ~ 3.3)									
建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(2.9 ~ 3.0)									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。								

事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (高松港朝日地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	四国地方整備局					
実施箇所	香川県高松市									
主な事業 の諸元	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m)、ふ頭用地等									
事業期間	事業採択	令和2年度	完了	令和7年度						
総事業費 (億円)	73億円(うち 港湾整備事業費61億円)									
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・生産年齢人口の減少に伴ってトラックドライバーの人手不足や高齢化が著しく、四国から神戸港までの陸上輸送のための人員確保が困難になっており、海上輸送に切り替える荷主が増えている。 ・特に、本フェリー航路は、昼間に集荷した貨物を夜に輸送し、翌日の早朝に神戸港に届けることができ、荷主の操業形態による計画的な出荷・納品に対応できる。 ・しかし、早朝の市場や工場等の始業開始までに貨物到着を求める荷主や神戸港コンテナターミナルへの貨物搬入を求める荷主ニーズを踏まえると、満船のため乗船できない車両が発生し、荷主の始業等に間に合わせるために陸上輸送を余儀なくされている。 ・その他、岸壁背後にスペースがなくシャワーシ置場が点在しており、荷役作業に際し余分な横持ち輸送が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大に伴う船舶の増加や大型化に対応するとともに、大型化するフェリーに対応した背後スペースを確保し効率的な輸送体系を構築することで、モーダルシフトの進展を図る。 ・大規模地震発生時における緊急物資輸送機能を確保する。 <p>①船舶の大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③大規模地震発生時における緊急物資輸送機能の確保</p>									
政策目標・ 施策目標 の位置づ け	<ul style="list-style-type: none"> ・国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 第2部 第1章 第2節 (1) 多様な地域資源の積極的活用による雇用と所得の創出 第2部 第5章 第2節 (2) インフラ機能の強化・高度化 第2部 第6章 第4節 (2) 交通・物流に関する施策 ・社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する <ul style="list-style-type: none"> 2-1 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する <ul style="list-style-type: none"> 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 									
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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の向上 ・地域産業の安定、発展、地域活力の強化 ・大規模地震時の地域産業活動及び地域住民の生活の維持 ・環境への負荷軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化に対応した輸送コストの削減 ・陸上輸送回避による輸送コストの削減 ・横持ち輸送の解消による輸送コストの削減 									
	<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>取扱貨物量(大型船への対応):55千台/年 取扱貨物量(陸上輸送回避):12千台/年 取扱貨物量(横持ち輸送回避):9千台/年</p> <p>○投資の効率性</p> <p>大型船への対応による輸送コスト削減:98億円 陸上輸送回避による輸送コスト削減:9億円 横持ち輸送回避による輸送コスト削減:35億円 残存価値:0.2億円</p>									
	B:総便益 (億円)	142	C:総費用(億円)	67	EIRR (%)	10.0	B-C	75	B/C	2.1
	<p>(感度分析)</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.9 ~ 2.3) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.9 ~ 2.4) 建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(2.0 ~ 2.2)</p>									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。									

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (北九州港 響灘東地区)	担当課	港湾局計画課	事業 主体	九州地方整備局																				
実施箇所	福岡県北九州市																								
主な事業 の諸元	岸壁(水深10m,地耐力強化)、泊地(水深10m)、航路・泊地(水深9m)、ふ頭用地																								
事業期間	事業採択	令和2年度	完了	令和5年度																					
総事業費 (億円)	65億円(うち 港湾整備事業費49億円)																								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・北九州市は、響灘地区及びその周辺海域の有するポテンシャルを活かし、「風力発電関連産業の総合拠点」の形成を目指して平成22年度から「グリーンエネルギーポートひびき」事業を推進しており、平成28年度の改正港湾法に基づき国内初となる「響灘洋上風力発電施設の設置・運営事業者公募」の手続きが実施され、響灘洋上ウインドファーム(WF)の設置・運営事業者(ひびきウインドエナジー(株):九電みらいエナジー、電源開発、北拓、西部ガス、九電工の5社で構成)が選定されており、事業実施が確実となっている。 ・周辺海域においては、西海江島沖洋上風力発電事業(仮称)が、「再エネ海域利用法における今後の促進区域の指定に向けて有望な区域等」に選定されており、事業実施の可能性が高いものとなっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、大型洋上風力発電設備の建設需要に対応するため、岸壁の整備、地耐力強化等の港湾施設の整備を行う。 ①輸送コストの削減 																								
政策目標・ 施策目標 の位置づけ	<p>洋上風力発電の導入を促進するため、洋上風力発電設備の設置等の基地となる港湾における埠頭の貸付制度を創設するとともに、国際基幹航路の維持・拡大を図るため、国際戦略港湾の港湾運営会社の運営計画の記載事項にこれに必要な取組の内容を追加し、国土交通大臣が必要な情報の提供を行う等の措置を講ずる「港湾法の一部を改正する法律」(令和元年法律第68号)が、令和元年11月29日に公布されている。</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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・洋上風力発電設備の陸上での組立て、効率的な作業船への 積み込みが可能となり、大幅なコストダウンが見込まれることから、洋上風力発電設備の設置が促進されることにより、CO2排出量の削減が図られ、温室効果ガス削減に関する国際的枠組であるパリ協定における我が国の削減目標の達成に資する。 ・洋上風力発電設備の保管、メンテナンス等を行う企業の立地が促進され、地域経済の活性化が期待される。 ・洋上風力発電設備の設置が促進され、洋上風力発電需要が高まることにより、欧州が中心となっている洋上風力発電設備の製造産業が我が国において発達することが期待される。 ・大規模な洋上風力発電設備が建設され、インフラツーリズムの拠点等として、地球温暖化防止等の環境保全の取り組みの教育にも資する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(船舶大型化、海上輸送効率化、荷役作業効率化) <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 洋上風車数:50基 ○投資の効率性 輸送コストの削減便益:174億円 <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="9">令和元年度</td> </tr> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>174</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>57</td> <td>EIRR (%)</td> <td>66.6</td> <td>B-C</td> <td>116</td> <td>B/C</td> <td>3.0</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.7 ~ 3.3) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(2.8 ~ 3.4) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(3.0 ~ 3.0) 					基準年度	令和元年度									B:総便益 (億円)	174	C:総費用(億円)	57	EIRR (%)	66.6	B-C	116	B/C	3.0
基準年度	令和元年度																								
B:総便益 (億円)	174	C:総費用(億円)	57	EIRR (%)	66.6	B-C	116	B/C	3.0																
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>																								

事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (大分港 大在西地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	九州地方整備局				
実施箇所	大分県大分市									
主な事業 の諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、護岸									
事業期間	事業採択	令和元年度	完了	令和11年度						
総事業費 (億円)	156億円(うち 港湾整備事業費140億円)									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフト需要の増大に伴い、大分港大在地区に就航するRORO 航路では既存航路の増便や新規航路の就航が相次いだことで同時着岸の頻度が増加し、バース調整が発生している。 ・このため、荒天等により離着岸が遅れた場合、船舶の沖待ちや抜港が今後懸念される。また、現在利用している岸壁は寄港するRORO 船の必要水深が確保されていないため、喫水調整による運航を余儀なくされている。 ・そのほか、岸壁背後にスペースがなくシャーシ置場が点在しており、荷役作業に際し余分な時間が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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バース調整を解消するとともに、RORO船に対応した背後荷役スペースを整備し効率的な輸送体系を確保することで、モーダルシフトの進展を図る。 ・震災時における緊急物資輸送機能、一般貨物輸送機能を確保する。 <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における緊急物資輸送機能の確保、一般貨物輸送機能の確保</p>									
政策目標・ 施策目標 の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) 第2部 第1章 第2節 (1) 多様な地域資源の積極的活用による雇用と所得の創出 第2部 第5章 第2節 (2) インフラ機能の強化・高度化 第2部 第6章 第4節 (2) 交通・物流に関する施策 ・社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定) 重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 2-1 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 									
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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化に対応でき、内航RORO船による輸送力が増強されることにより、将来的な輸送需要への対応に資する。 ・トラックドライバーの休息確保や労働時間の短縮など、トラックドライバーの労働環境が向上が図られる。 ・船舶の大型化による物流効率化が図られ、地域企業の競争力が向上し、地域の安定した発展が期待される。 ・大規模地震発生時においても、耐震強化岸壁を利用した、地域の産業活動及び地域住民の生活が維持される。 ・輸送効率化、モーダルシフト需要等への対応及び横持ち輸送の解消が可能となり、排出ガス(CO2・NOx)が削減され、我が国のSDGs達成に資する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型化RORO船の寄港が可能となることにより、荷主の輸送コストが減少する。 ・横持ち輸送が解消されることにより、荷主の輸送コストが減少する。 ・震災時における緊急物資輸送機能の確保・一般貨物輸送機能の確保により、輸送コストの増大が回避される。 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> シャーシ台数(陸上輸送回避):41千台/年 シャーシ台数(大型船への対応):13千台/年 シャーシ台数(横持ち輸送):65千台/年 シャーシ台数(震災時):175千台/年 <p>○投資の効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上輸送回避による輸送コスト削減:436億円 大型船への対応による輸送コスト削減:8.0億円 横持ち輸送回避による輸送コスト削減:31億円 震災時の輸送コスト増大回避:7.5億円 残存価値:3.8億円 									
基準年度		令和元年度								
B:総便益 (億円)	486	C:総費用(億円)	128	EIRR (%)	19.5	B-C	359	B/C	3.8	
(感度分析)										
需 要 (-10% ~ +10%) B/C(3.4 ~ 4.2)										
建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(3.5 ~ 4.2)										
建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C(3.8 ~ 3.9)										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。									

事業名 (箇所名)	旅客船ターミナル整備事業 (長崎港 松が枝地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	九州地方整備局																								
実施箇所	長崎県長崎市																												
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	令和2年度	完了	令和7年度																									
総事業費 (億円)	136億円(うち 港湾整備事業費100億円)																												
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎港は九州西部に位置し、三方を山に囲まれた天然の良港であり、東アジアの各都市に近く、国際クルーズの行程で地理的に優位であるとともに、背後に豊富な観光資源を有している。このため、近年のアジアにおけるクルーズ市場の拡大に伴いクルーズ需要は拡大傾向にあり、2019年のクルーズ船の寄港回数は183回(全国第4位)、訪日クルーズ旅客は55万人となっている。 一方、長崎港では、7万トン級までのクルーズ船に対応可能な岸壁が1バース、7万トン級を超える大型のクルーズ船に対応可能な岸壁が1バースしか無いため、近年のクルーズ船の寄港回数の増加や大型化に伴いバース不足が顕在化しており、経済的な機会損失が生じている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 旺盛なアジアのクルーズ需要を確実に取り込むため、長崎港松が枝地区において、大型クルーズ船に対応した岸壁(水深12m、延長410m)等の整備を行うことで、地域の経済活性化につなげるものである。 <p>①国際観光収益の増加 ②港湾来訪者の交流機会の増加</p>																												
政策目標・ 施策目標 の位置づけ	<p>明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議)では、北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長させ、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図るとし、訪日クルーズ旅客数2020年に500万人にすることを目標とし、その実現に向けた施策の一つとして、世界に誇る国際クルーズの拠点形成を図ることとしている。</p> <p>本事業は、旅客船ターミナル整備を行うものである。</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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 2バース化の実現により背後に集積する世界遺産と調和した都市空間の形成等、周辺地域の再開発による地域活性化が期待されるとともに、一帯が地方創生の拠点として地域の振興に大きく寄与する。 港内の造船所において、日本初となるクルーズメンテナンス事業に取り組むこととしており、2バース化の実現によりメンテナンス船の受注機会の拡大につながり、地域の基幹産業である造船業の活性化が期待される。 2バース化の実現により、発着クルーズの開発など長崎港がクルーズ拠点化されることにより、クルーズ関連産業が形成され、地域の活性化がより一層進むものと期待される。 また、長崎発着のクルーズが実現されるなど、これまで開発されていない地元や周辺地域のクルーズ人口の増加が見込まれる。 ターミナルの整備により、寄港する旅客船による景観性の向上や、見学者、クルーズ船の一時上陸者による賑わいの創出に伴い、観光地としての地域イメージの向上が見込まれる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 新たなクルーズ需要への対応が可能となることにより、国際観光純収入が増加する。 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 クルーズ船寄港隻数:360隻 [うち、海外他港シフト解消隻数:23隻] ○投資の効率性 国際観光収益の増加便益:14.7億円 <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">令和元年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>251</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>119</td> <td>EIRR (%)</td> <td>9.0</td> <td>B-C</td> <td>133</td> <td>B/C</td> <td>2.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要 (-10% ~ +10%) B/C(1.9 ~ 2.3) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(1.9 ~ 2.4) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.1 ~ 2.2) 					基準年度		令和元年度										B:総便益 (億円)	251	C:総費用(億円)	119	EIRR (%)	9.0	B-C	133	B/C	2.1		
基準年度		令和元年度																											
B:総便益 (億円)	251	C:総費用(億円)	119	EIRR (%)	9.0	B-C	133	B/C	2.1																				
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>																												