

事業名 (箇所名)	エネルギー港湾整備事業 (和歌山下津港 北港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	近畿地方整備局						
実施箇所	和歌山県和歌山市											
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	防波堤、岸壁(水深10m)、臨港道路											
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	令和11年度								
総事業費 (億円)	303		残事業費(億円)		95							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 公共岸壁では、製鉄所において生成されるスラグ等の和歌山県北部の貨物需要が継続的に見込まれる。 関西電力和歌山火力発電所の立地に伴い、令和12年度以降のLNGの取扱が見込まれる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山県北部の貨物需要に対応するために必要となる岸壁等を整備 発電事業者からの要請に基づき企業合理化促進法を活用し、防波堤等を整備することによる港内静穏度の確保等に対応することで、公共貨物及び火力発電所関連の貨物の輸送効率化を図る。 <p><政策体系上の位置付け></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。 											
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 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 政策パッケージ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</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><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山下津港での貨物の取扱が可能となり、輸送コストが削減される。 輸送の効率化に伴い、排出ガスが削減される。 <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送の信頼性の向上 地域産業の安定・発展・地域活力の強化 沿道騒音等の軽減 											
	<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>輸送コスト削減 (令和28年予測取扱貨物量: 315万トン/年)</p>											
	基準年度		令和2年度									
	B:総便益 (億円)	1,041	C:総費用(億円)	476	EIRR (%)	6.2	B-C	564	全体B/C	2.2		
B:総便益 (億円)	904	C:総費用(億円)	71					継続B/C	12.7			
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需 要 (-10% ~ +10%)		2.0~2.4		11.5~14.0								
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.2~2.2		11.6~14.2								
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1~2.3		12.5~13.0								
社会経済情勢等の変化	<p>企業合理化促進法に基づく関西電力からの申請において、「緩やかな経済成長が長期的に継続していくと見込んでいるため、緩やかながらも増加基調で推移するとみこまれます。これらの電力需要に対し、将来に亘って経済性かつ環境特性に優れた供給力を安定的に確保するため、当社は液化天然ガス(LNG)を燃料とする和歌山発電所の建設を計画しております。」とされており、火力発電所の発電規模等に変更なく、運転開始時期のみ平成37年度以降(前回事業評価時)から令和12年度以降へ変更されている。</p>											
主な事業の進捗状況	<p>総事業費303億円、既投資額208億円 令和2年度末現在 事業進捗率69%</p>											
主な事業の進捗の見込み	<p>事業が順調に進んだ場合には、令和10年代前半の完了を予定している。</p>											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>これまでも防波堤において、経済性や環境面を十分に考慮した構造形式の選定により、約18.6億円のコスト縮減に努めており、残事業区間についても同様の方針により防波堤整備費用の削減に努めて参りたい。</p>											
対応方針	継続											
対応方針理由	<p>充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。</p>											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> 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。</p>											

和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整備事業

位置図

和歌山下津港



和歌山県

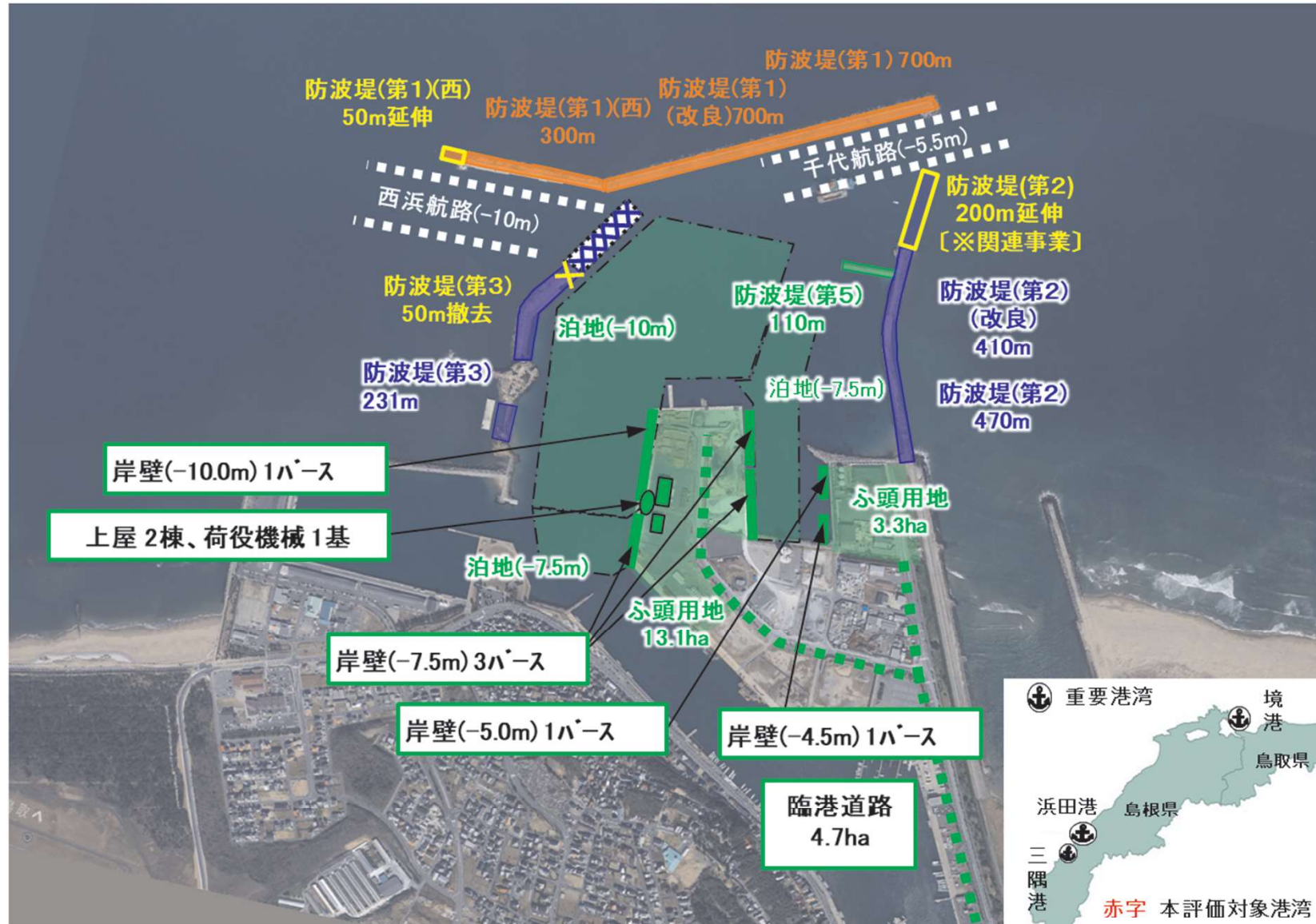


北港地区
エネルギー港湾整備事業

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (鳥取港 千代地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	中国地方整備局																																																																																				
実施箇所	鳥取県鳥取市																																																																																								
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が生じた事業																																																																																								
主な事業の諸元	防波堤(第1)、(第2)、(第3)、(第5)、岸壁(-10m)、(水深7.5m)、(水深5.0m)、(水深4.5m)、泊地(水深10m)、(水深7.5m)、臨港道路、埠頭用地、上屋、荷役機械																																																																																								
事業期間	事業採択	昭和52年度	完了	令和8年度																																																																																					
総事業費(億円)	442		残事業費(億円)	46																																																																																					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。 本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 漂砂により主要航路の埋塞が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備し、所要の港内静穏度を確保するとともに、漂砂を抑制することで、避泊水域の確保および輸送の効率化、航路埋塞の抑制を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保 ③航路埋塞の抑制</p> <p><政策体系上の位置付け></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。 																																																																																								
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する。 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化やアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進。 国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化 																																																																																								
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"> 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"> 安定的な物流の確保 港内施設等の防護 環境への負荷軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(令和9年予測取扱貨物量：74.6万トン/年) 海難事故等による損失の回避 維持浚渫の低減 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 (令和9年予測取扱貨物量：74.6万トン/年) 海難事故等による損失の回避 維持浚渫の低減 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>2,157</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,848</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> <td>B-C</td> <td>309</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.7</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>68</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>54</td> <td>継続B/C</td> <td>1.3</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>1.1~1.2</td> <td></td> <td>1.1~1.4</td> <td colspan="7"></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.2~1.2</td> <td></td> <td>1.2~1.4</td> <td colspan="7"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.2~1.2</td> <td></td> <td>1.2~1.3</td> <td colspan="7"></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	2,157	C:総費用(億円)	1,848	全体B/C	1.2	B-C	309	EIRR(%)	5.7			B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	54	継続B/C	1.3							(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需 要 (-10% ~ +10%)		1.1~1.2		1.1~1.4								建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.4								建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.3							
基準年度		令和2年度																																																																																							
B:総便益(億円)	2,157	C:総費用(億円)	1,848	全体B/C	1.2	B-C	309	EIRR(%)	5.7																																																																																
B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	54	継続B/C	1.3																																																																																				
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																					
需 要 (-10% ~ +10%)		1.1~1.2		1.1~1.4																																																																																					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.4																																																																																					
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.3																																																																																					
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成29年1月、鳥取港背後企業がバイオマス発電設備を稼働開始し、燃料であるPKS(ヤシ殻)の取扱開始。 令和2年11月、港湾計画改訂。 																																																																																								
主な事業の進捗状況	総事業費442億円、既投資額396億円 令和2年度末 事業進捗率90%																																																																																								
主な事業の進捗の見込み	令和8年度完了予定																																																																																								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	施工時における堤体の安定上有効な上部斜面堤の採用により堤体幅が縮小したこと及びケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用することで、約18%(約20億円)のコスト縮減が図られる。																																																																																								
対応方針	継続																																																																																								
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。																																																																																								
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</p>																																																																																								

※事業費、事業期間については関連事業含む

鳥取港 千代地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (浜田港福井地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局					
			担当課長名	中村 晃之								
実施箇所	島根県浜田市											
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が生じた事業											
主な事業の諸元	防波堤(新北)											
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	令和6年度								
総事業費(億円)	186		残事業費(億円)		21							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。 本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、所要の港内静穏度を確保することで、避泊水域の確保とともに輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保</p>											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する。 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化やアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進。 国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化 											
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"> 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"> 沿道騒音の軽減 安定的な物流の確保 環境への負荷軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 (令和7年予測取扱貨物量:27.1万トン/年) 海難事故等による損失の回避 											
	<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>輸送コストの削減 (令和7年予測取扱貨物量:27.1万トン/年) 海難事故等による損失の回避</p>											
	基準年度		令和2年度									
	B:総便益(億円)	548	C:総費用(億円)	309	EIRR (%)	6.4	B-C	239	全体B/C	1.8		
B:総便益(億円)	523	C:総費用(億円)	18					継続B/C	28.5			
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需要 (-10% ~ +10%)		1.6~2.0		25.6~31.3								
建設費 (+10% ~ -10%)		1.8~1.8		26.0~31.5								
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.8~1.8		28.5~28.5								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(H28.12山陰道浜田三隅道路全線開通、H30.3臨港道路福井4号線開通) H29.11浜田港港湾計画改訂 											
主な事業の進捗状況	総事業費186億円、既投資額165億円 令和2年度末 事業進捗率89%											
主な事業の進捗の見込み	令和6年度完了予定											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ(建設副産物)を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図る。 防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト縮減を図る。 											
対応方針	継続											
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</p>											

浜田港 福井地区 防波堤(新北)整備事業



事業名 (箇所名)	航路・泊地整備事業 (宇部港本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局																																																																																						
			担当課長名	中村 晃之																																																																																									
実施箇所	山口県宇部市																																																																																												
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	泊地(水深12m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、航路・泊地(水深13m)																																																																																												
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	令和4年度																																																																																									
総事業費 (億円)	295		残事業費(億円)		37																																																																																								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・既存施設の能力不足(航路・泊地水深)の解消及び船舶の大型化への対応が求められている</p> <p><達成すべき目標> ①既存施設の能力不足(航路・泊地水深)の解消 ②船舶の大型化に対応し、物流の効率化を図る</p>																																																																																												
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 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 海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト H32年度[国内]:約3%、[国際]:約5%) 国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 (1)国際交通拠点の競争力強化 																																																																																												
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"> 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>当該事業を実施することにより、大型船舶が入港可能となり、海上輸送コストが削減される。</p>																																																																																												
	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 航路航行の安全性の向上 本プロジェクトの実施により、石炭等の輸送に用いられる船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される。 																																																																																												
	<p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送コストの削減(令和5年予測取扱貨物量:石炭等のバルク貨物約99万トン/年) 排出ガスの削減(令和5年以降:CO2排出量約39%/年の削減、NOX排出量約26%/年の削減) 																																																																																												
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 海上輸送コストの削減(令和5年予測取扱貨物量:石炭等のバルク貨物約99万トン/年)</p>																																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>650</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>448</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.6</td> <td>B-C</td> <td>202</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>348</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>39</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>9.0</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.3~1.6</td> <td colspan="2">8.1~9.9</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.4~1.5</td> <td colspan="2">8.2~10.0</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.4~1.4</td> <td colspan="2">9.0~9.0</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	650	C:総費用(億円)	448	EIRR(%)	5.6	B-C	202	全体B/C	1.4			B:総便益(億円)	348	C:総費用(億円)	39					継続B/C	9.0			(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需 要 (-10% ~ +10%)		1.3~1.6		8.1~9.9								建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.5		8.2~10.0								建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		9.0~9.0							
基準年度		令和2年度																																																																																											
B:総便益(億円)	650	C:総費用(億円)	448	EIRR(%)	5.6	B-C	202	全体B/C	1.4																																																																																				
B:総便益(億円)	348	C:総費用(億円)	39					継続B/C	9.0																																																																																				
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																									
需 要 (-10% ~ +10%)		1.3~1.6		8.1~9.9																																																																																									
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.5		8.2~10.0																																																																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		9.0~9.0																																																																																									
社会経済情勢等の変化	平成23年5月、宇部港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定。 令和2年7月、宇部港港湾計画改訂																																																																																												
主な事業の進捗状況	総事業費295億円、既投資額258億円 令和2年度末 事業進捗率88%																																																																																												
主な事業の進捗の見込み	令和4年度完了予定																																																																																												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂の揚土方法の見直しや他事業との調整により、安価な作業船の使用が可能となり、コスト縮減が図られる。																																																																																												
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当																																																																																												

宇部港 本港地区 航路・泊地整備事業



航路・泊地
(水深13m)

泊地
(水深12m)

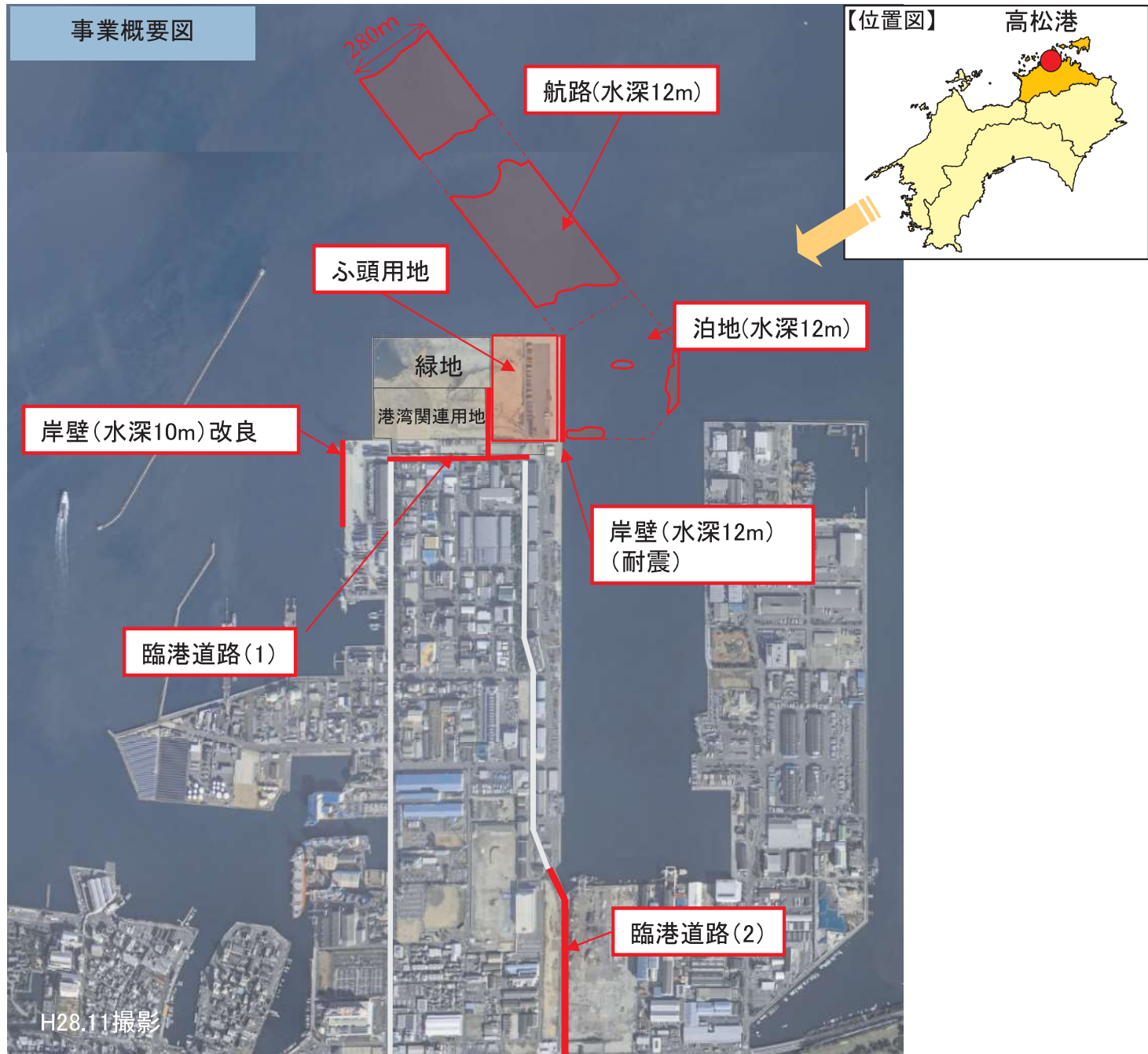
泊地
(水深13m)

芝中地区岸壁 (-13m)
(芝中西1号)

航路 (水深13m)
(事業着手時は水深9m)

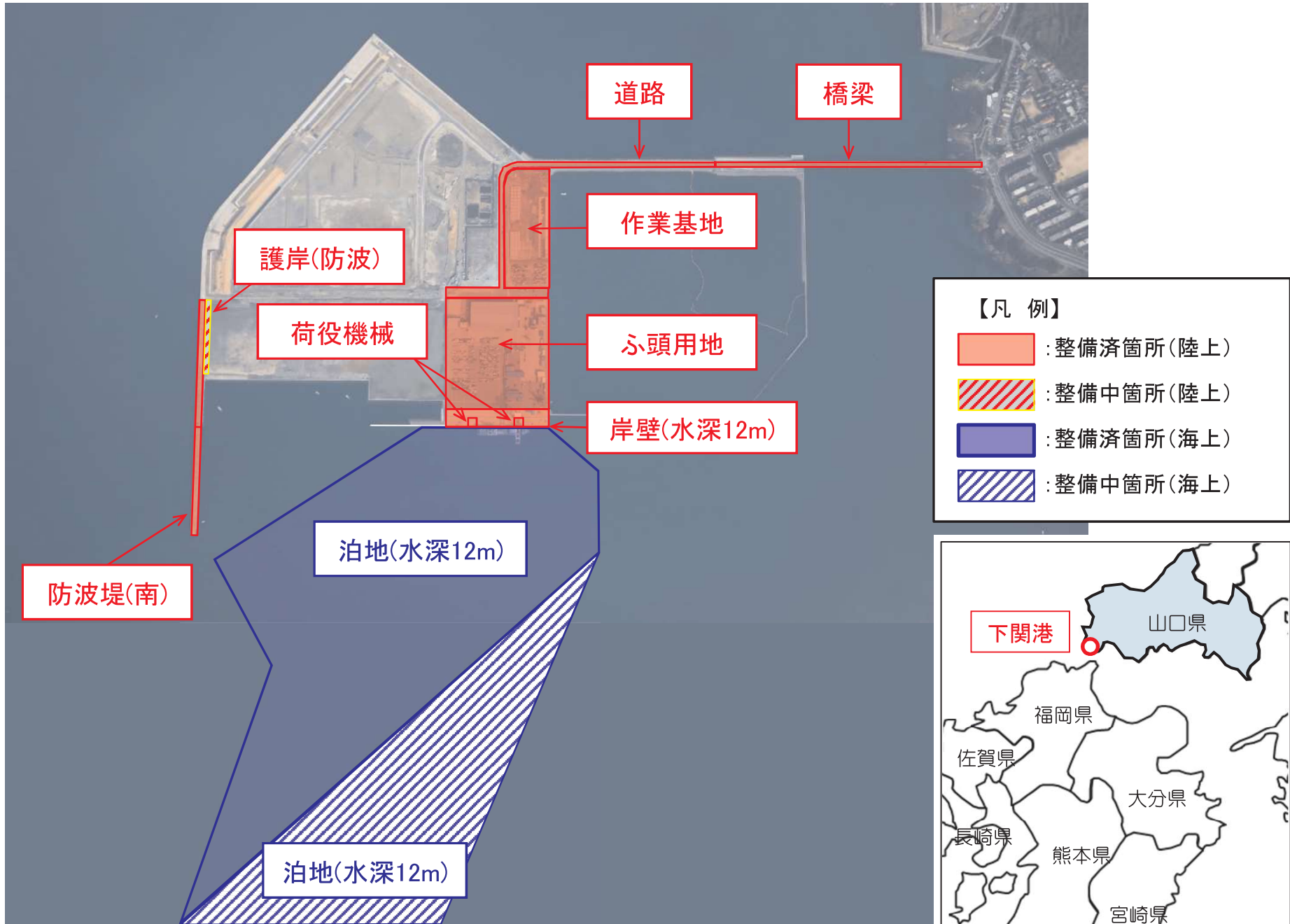
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (高松港 朝日地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	四国地方整備局		
実施箇所	香川県高松市						
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業						
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、臨港道路(1)、臨港道路(2)、岸壁(水深10m)改良、ふ頭用地						
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	令和5年度			
総事業費 (億円)	145		残事業費(億円)	12			
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存岸壁の水深不足、ふ頭用地の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 大規模地震発生時において、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。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流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ふ頭再編により輸送効率化を図り、あ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大型船への対応 ②コンテナ貨物増加量への対応 ③大規模地震時の物流機能確保</p>						
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 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。 政策パッケージ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</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"> 地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持 排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。 混雑が緩和され、滞船が解消することにより、滞船コスト等の削減が図られる。 大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。 大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。 						
	<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"> 輸送コストの削減(令和6年度予測取扱貨物量:パルク4.3万トン/年、コンテナ4.5万TEU/年) 震災時における輸送コストの削減(想定被災人口:446千人) 						
	基準年度		令和2年度				
	B:総便益(億円)	241	C:総費用(億円)	216	EIRR(%)	4.5	
	B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	12			
				B-C	24		
					全体B/C	1.1	
						継続B/C	3.4
		(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C	
		需 要 (-10% ~ +10%)		1.0~1.2		3.2~3.7	
		建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		3.1~3.8	
		建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		3.4~3.4	
社会経済情勢等の変化	*航路浚渫の施工方法見直し及び発生する土砂の投入先変更による事業費の増加、土砂投入計画の変更による事業期間の延伸。						
主な事業の進捗状況	総事業費145億円、既投資額133億円 令和2年度末 事業進捗率92%						
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和5年度の完了を予定している。						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 漁業従事者及び関係機関との調整の上、航路(水深12m)の法線を変更し、浚渫工事で発生する浚渫土砂を減量化。 引き続き、近隣の土捨てが可能な場所を調査し、コスト縮減を行う。 						
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十分な事業の効果があると判断されるため。						
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>						

高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業



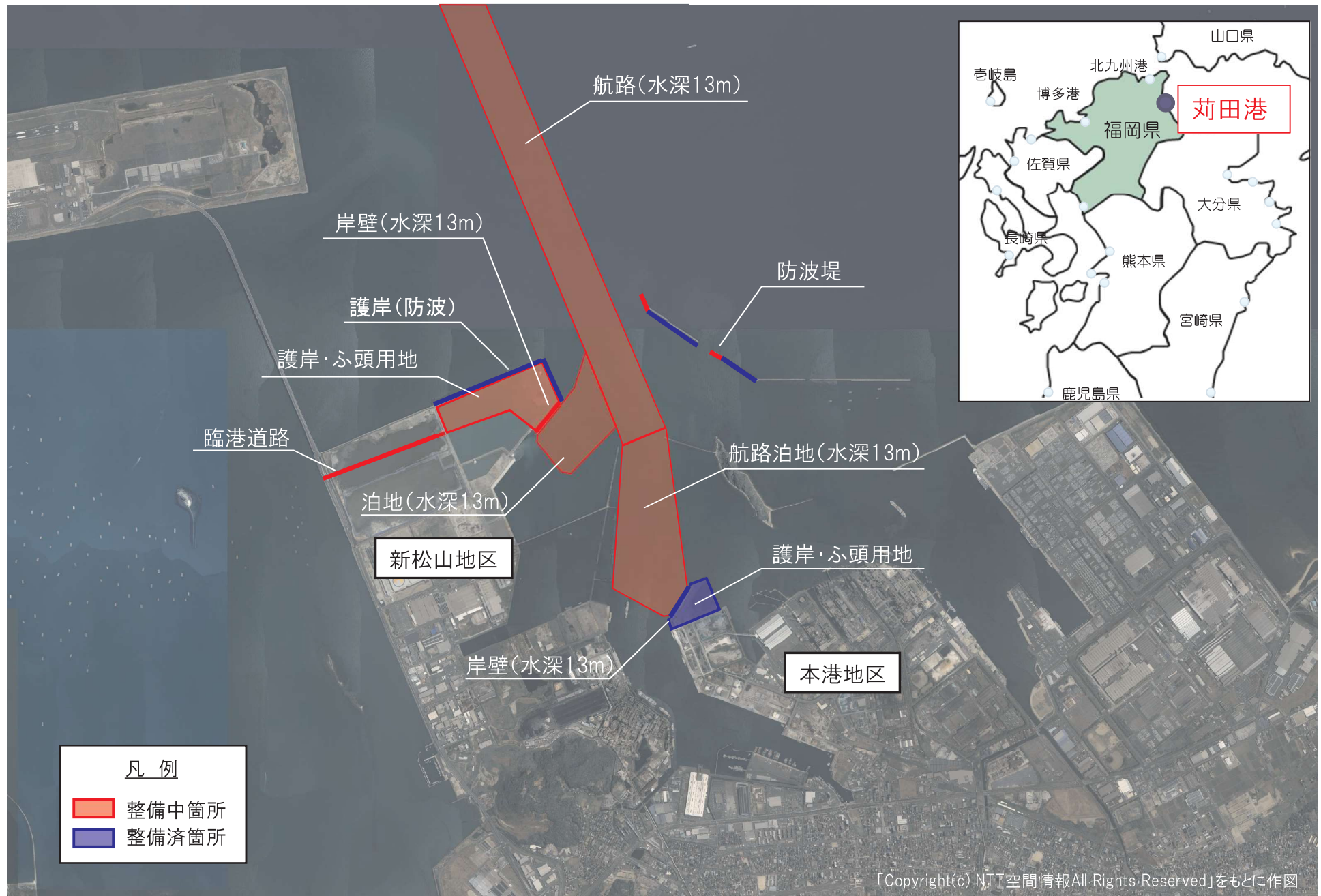
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (下関港 新港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之		事業 主体	九州地方整備局					
実施箇所	山口県下関市											
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、護岸(防波)、防波堤、橋梁・道路、ふ頭用地、荷役機械 等											
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和9年度								
総事業費(億円)	330		残事業費(億円)		69							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の下関港は、背後用地の不足や船舶航行上の支障、施設の老朽化等の様々な問題を抱えており、関門海峡沿いでの物流機能の拡充は、関門航路を航行する船舶の安全を維持する上でも限界がある。 ・平成21年に岸壁等一部施設を供用開始し、平成26年から大型PCG船による中古車の輸出が始まっているが、泊地水域が狭く、潮流や風の影響により船体が浅海域に流され座礁する恐れのある危険な状態での利用を強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の貨物需要にも対応した国際物流ターミナルを新港地区に整備し、安全かつ効率的な物流機能を確保するとともに、船舶航行の安全性の向上を図る。 <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶の航行の安全性の確保</p>											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 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 											
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 											
	<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"> ・物流機能の拡充による荷主等の物流効率化に寄与 ・企業立地による企業活動の拡大、物流ターミナルの利用促進 ・企業立地による地域経済及び地域産業の安定・発展や雇用創出 ・岬之町コンテナターミナル跡地の再開発による賑わい創出及び交流人口の増加 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(コンテナ)(令和6年予測取扱貨物量:2.3万TEU/年) ・輸送コストの削減(輸出中古自動車)(令和6年予測取扱貨物量:0.7万台/年) ・輸送コストの削減(風力発電部品)(平成21年実績取扱貨物量:0.08万ト/年) ・荷役作業の効率化 ・海難損失額の削減 ・国際観光純収益の増加 ・残存価値 											
	<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"> ・輸送コストの削減(コンテナ)(令和6年予測取扱貨物量:2.3万TEU/年) ・輸送コストの削減(輸出中古自動車)(令和6年予測取扱貨物量:0.7万台/年) ・輸送コストの削減(風力発電部品)(平成21年実績取扱貨物量:0.08万ト/年) 											
	基準年度		令和2年度									
	B:総便益(億円)	869	C:総費用(億円)	604	EIRR (%)	5.6	B-C	266	全体B/C	1.4		
	B:総便益(億円)	307	C:総費用(億円)	67					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%)	1.3 ~ 1.5		4.1 ~ 5.0									
建設費 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.5		4.1 ~ 5.1									
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4		4.4 ~ 4.8									
社会経済情勢等の変化	なし											
主な事業の進捗状況	総事業費 330億円、既投資額 261億円 令和2年度 事業進捗率 79%											
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和9年の完了を予定している。											
コスト削減や代替案立案等の可能性	発生した浚渫土砂の有効利用によるコスト削減											
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十分な事業の投資効果があると判断されるため。											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。</p>											

下関港 新港地区 国際物流ターミナル整備事業



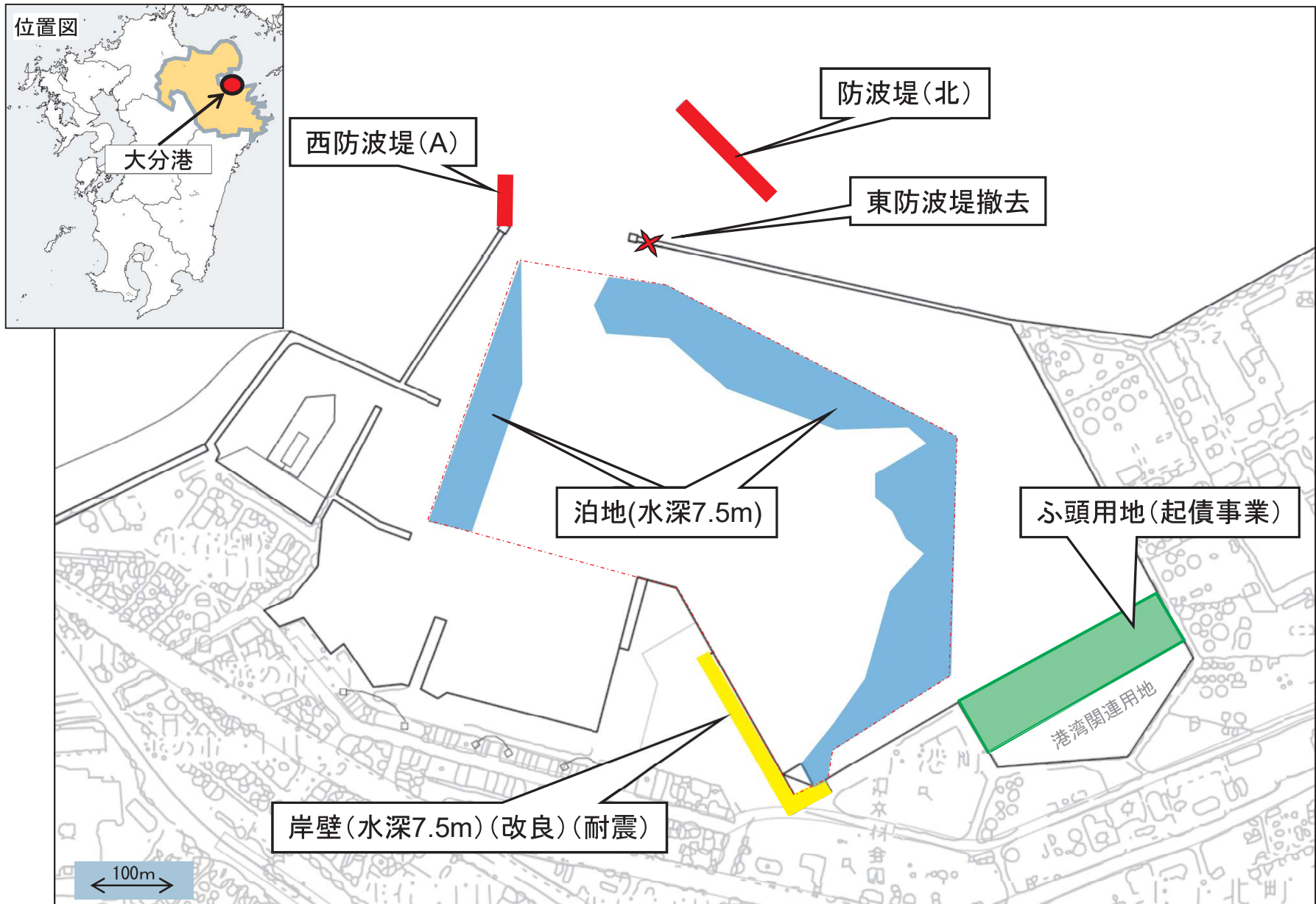
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (苅田港 本港地区、新松山地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	九州地方整備局																																						
実施箇所	福岡県京都郡苅田町																																											
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業																																											
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)2バース、航路(水深13m)、航路泊地(水深13m)、泊地(水深13m)、護岸(防波)、防波堤、臨港道路、起債護岸等																																											
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	令和10年度																																								
総事業費(億円)	988		残事業費(億円)			214																																						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物船は大型化傾向にあるが、苅田港では船舶の大型化に対応した係留施設がないため、非効率な輸送実態となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本プロジェクトにより、船舶の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、地域経済の発展と背後企業の国際競争力の強化、雇用の促進を図るものである。 ① 貨物輸送の効率化 ② 船舶大型化への対応 																																											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 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 重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する 3-3安全な移動環境の形成 																																											
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 																																											
	<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"> ・産業の国際競争力強化 ・地域経済の発展に貢献 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(石炭)(令和11年予想取扱貨物量:99万トン/年) ・輸送コストの削減(バイオマス燃料)(令和11年予想取扱貨物量:86万トン/年) ・輸送コストの削減(粘土・石膏等)(令和11年予想取扱貨物量:39万トン/年) ・輸送コストの削減(石灰石)(令和11年予想取扱貨物量:23万トン/年) ・滞船コストの削減 ・残存価値 																																											
	<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"> ・輸送コストの削減(石炭)(令和11年予想取扱貨物量:99万トン/年) ・輸送コストの削減(バイオマス燃料)(令和11年予想取扱貨物量:86万トン/年) ・輸送コストの削減(粘土・石膏等)(令和11年予想取扱貨物量:39万トン/年) ・輸送コストの削減(石灰石)(令和11年予想取扱貨物量:23万トン/年) ・滞船コストの削減(滞船発生時間:924時間/年) 																																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="9">令和2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>2,108</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,683</td> <td>EIRR (%)</td> <td>4.8</td> <td>B-C</td> <td>425</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,461</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>205</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">7.1</td> </tr> </tbody> </table>											基準年度		令和2年度									B:総便益(億円)	2,108	C:総費用(億円)	1,683	EIRR (%)	4.8	B-C	425	全体B/C	1.3		B:総便益(億円)	1,461	C:総費用(億円)	205					継続B/C	7.1	
	基準年度		令和2年度																																									
	B:総便益(億円)	2,108	C:総費用(億円)	1,683	EIRR (%)	4.8	B-C	425	全体B/C	1.3																																		
B:総便益(億円)	1,461	C:総費用(億円)	205					継続B/C	7.1																																			
<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 ~ 1.4)</td> <td>(6.4 ~ 7.8)</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.2 ~ 1.3)</td> <td>(6.5 ~ 7.9)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.3 ~ 1.3)</td> <td>(7.1 ~ 7.0)</td> </tr> </tbody> </table>												事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	(1.1 ~ 1.4)	(6.4 ~ 7.8)	建 設 費 (+10% ~ -10%)	(1.2 ~ 1.3)	(6.5 ~ 7.9)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.3 ~ 1.3)	(7.1 ~ 7.0)																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																										
需 要 (-10% ~ +10%)	(1.1 ~ 1.4)	(6.4 ~ 7.8)																																										
建 設 費 (+10% ~ -10%)	(1.2 ~ 1.3)	(6.5 ~ 7.9)																																										
建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.3 ~ 1.3)	(7.1 ~ 7.0)																																										
社会経済情勢等の変化	なし																																											
主な事業の進捗状況	総事業費988億円、既投資額773億円 令和2年度末 事業進捗率約78%																																											
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和10年度の完了を予定している。																																											
コスト削減や代替案立案等の可能性	作業船や建設資材を他事業者(港湾管理者等)が実施する工事などを広く把握し、発注時期や工事の施工時期を可能な限り合わせることにより、調達コストを削減する。また、今後とも、新技術・新工法を活用して可能な限りコスト削減への取組みに努める。																																											
対応方針	継続																																											
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																																											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。</p>																																											

苅田港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 (大分港 西大分地区)		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										
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、泊地(水深7.5m)、東防波堤撤去、防波堤(北)、西防波堤(A)、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	令和9年度							
総事業費(億円)	64		残事業費(億円)		37						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・航路幅や回頭泊地が確保されておらず、フェリーの安全な航行に支障をきたしている。 ・ふ頭用地の不足により、フェリー乗船の待機時間の増加や貨物車輛と旅客の動線が輻輳していることにより渋滞が発生するなど非効率な荷役を強いられている。 ・大分港の耐震強化岸壁の計画は2パースあるが、いずれも未整備であり、大規模地震が発生した場合、背後圏の生活・経済活動の維持が困難となる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルを改良することにより、近畿圏と東九州圏域を結ぶ安定的な海上輸送の確保及び非効率な荷役形態の改善、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。 ①海難事故の減少 ②荷役作業の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保、施設被害の回避 										
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する <ul style="list-style-type: none"> 1-1 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 重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める <ul style="list-style-type: none"> 2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築 重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する <ul style="list-style-type: none"> 3-1 災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減 										
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: 海上輸送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"> ・貨物車輛と旅客車輛の輻輳の解消により、人身及び車輛の事故が起きる可能性が軽減され、フェリー利用者の安全確保が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における地域住民の安全・安心の向上を図る。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の産業活動が維持される。 ・大規模災害時の東九州地域と関西地域を結節する海上輸送ルートを確保し、海路の物流機能不全に対応する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業を実施することにより、フェリー航行の安全性が確保され、海難事故が発生する危険性が減少するとともに、旅客の流れと貨物車輛の輻輳が解消され、効率的な荷役が可能となる。さらに、大規模地震時において物流機能が確保され、輸送・移動コストの削減が図れるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。 										
	<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>海難事故の減少 (海難隻数: 0.1隻/年)</p> <p>輸送/移動コストの削減 (令和10年度予測取扱貨物量: 3,700千トン/年) (令和10年度予測旅客数: 150千人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口: 239千人)</p>										
	基準年度		平成27年度								
B:総便益(億円)	135		C:総費用(億円)	63	EIRR(%)	8.8	B-C	71	全体B/C	2.1	
B:総便益(億円)	69		C:総費用(億円)	30					継続B/C	2.3	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C							
需要 (-10% ~ +10%)		1.9 ~ 2.3		2.2 ~ 2.4							
建設費 (+10% ~ -10%)		2.0 ~ 2.2		2.1 ~ 2.6							
建設期間 (+10% ~ -10%)		事業期間4年のため、実施なし									
社会経済情勢等の変化	特になし										
主な事業の進捗状況	総事業費64億円、既投資額27億円 令和2年度末現在 事業進捗率42%										
主な事業の進捗の見込み	港湾計画の一部変更を見据え、現在防波堤の配置を検討している。港湾計画の一部変更後に事業を開始し、順調に進んだ場合には、令和9年度に完了を予定している。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁(-7.5m)裏埋土の地盤改良工法を従来型の1流線式高圧噴射攪拌工法から新技術の2流線式高圧噴射攪拌工法(FTJ工法)に変更することでコスト縮減を図っている。										
対応方針	継続										
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。										
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」です承。										

大分港 西大分地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業



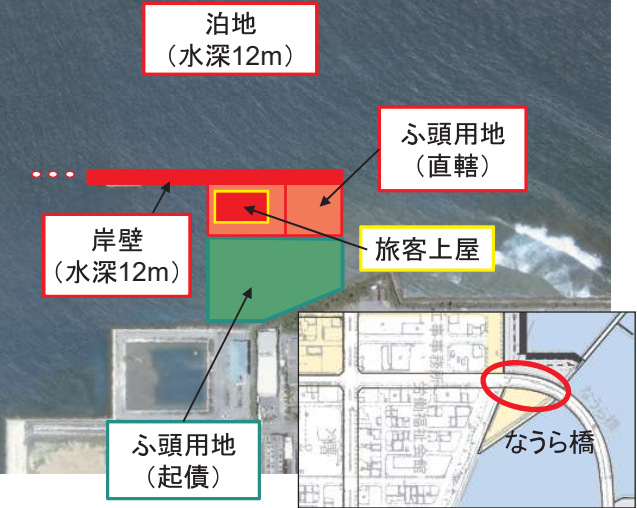
事業名 (箇所名)	ふ頭再編改良事業 (志布志港)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	中村 晃之						
実施箇所	鹿児島県志布志市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業 の諸元	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	令和6年度						
総事業費 (億円)	149		残事業費 (億円)	123						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存ターミナルは、大型穀物船が満載で入港できないため、積荷調整による非効率な輸送が行われている状況にあり、大型穀物船による効率的な輸送体制の確立が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 志布志港の新若浜地区に70,000DWT級(いわゆるパナマックス級)の穀物船のファーストポート入港に対応した港湾施設の整備を行うことにより、大量一括輸送に対応した輸入拠点及び効率的な海上輸送ネットワークが形成され、国内有数の畜産地域である南九州地方等への安定的かつ安価な穀物供給が可能となり、国内畜産業の国際競争力の強化を図る。 ①船舶大型化による輸送コスト削減 									
上位計画の 位置づけ	<p>◆国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)</p> <p>第1部 第3章 第1節(3)③グローバルな「対流」促進の強化(国際競争力を有する物流網の構築)</p> <p>第2部 第4章 第1節(1)(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)</p> <p>第2部 第5章 第2節(2)インフラ機能の強化・高度化</p> <p>◆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)</p> <p>第1章 第2節(2)機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針 ③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底</p> <p>◆国際バルク戦略港湾(平成23年5月31日選定結果の公表)</p> <p>安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体としての安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧等の海上輸送網の形成を図る。</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"> 港に接続する広域交通ネットワークの整備促進と相まって、志布志港の輸入拠点性が高まることにより、背後圏における畜産業の生産性向上を期待した民間投資が相次ぎ、企業の進出等による産業競争力の強化、雇用創出が図られる(企業投資約120億円、新規雇用約150名を予定)。 本事業により、大型穀物船(満載)による一括大量輸入が可能となり、安価で安定的な飼料供給を行うことで、南九州地方における畜産経営の安定化や消費者に対する畜産物の安定供給が図られる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 (令和7年予測取扱貨物量: 360万トン/年) 									
	<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>船舶大型化による輸送コスト削減(令和7年予測取扱貨物量: 360万トン/年)</p> <p>○投資効率性</p> <p>船舶の大型化による輸送コスト削減: 21.1億円/年</p>									
	基準年度		令和2年度							
	B:総便益(億円)	386	C:総費用(億円)	145	EIRR(%)	11.5	B-C	241	全体B/C	2.7
	B:総便益(億円)	386	C:総費用(億円)	119					継続B/C	3.2
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		2.4 ~ 2.9		2.9 ~ 3.6						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.5 ~ 2.9		2.9 ~ 3.6						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.7 ~ 2.7		3.2 ~ 3.2						
社会経済情勢等 の変化	床掘方法の見直し、ケーソン製作方法の見直し、期間の延伸									
主な事業の進捗 状況	総事業費149億円、既投資額26億円 令和2年度末 事業進捗率約17%									
主な事業の進捗 の見込み	令和6年度完了予定									
コスト縮減や 代替案立案等 の可能性	ケーソン中詰材に調整土砂を用いることで、コスト縮減を図る。									
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十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。									

志布志港 ふ頭再編改良事業



事業名 (箇所名)	那覇港国際クルーズ拠点整備事業 (那覇港 新港ふ頭地区)		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	中村 晃之					
実施箇所	沖縄県那覇市								
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12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地、旅客上屋、臨港道路								
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	令和6年度					
総事業費(億円)	156		残事業費(億円)		76				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 那覇港では、クルーズ船の寄港が増加しており、既存の貨物バースでも受入れることで対応してきた。しかしながら、貨物船の運航に支障をきたすことや大型船の投入が想定され、背後スペースが広く必要となり、貨物バースでの対応は今以上の対策準備が必要となる。 現在は、17万GTを超える旅客船が着岸可能な旅客船専用ターミナルがない。</p> <p><達成すべき目標> 観光産業は、沖縄県の主要産業の一つであり、「沖縄21世紀ビジョン実施計画(後期:H29d~H33d)/H29.10沖縄県」に基づいた施策等により、順調に需要を伸ばし、クルーズ船寄港回数(県全体:那覇港・本部港・平良港・石垣港等)は106回(H23実績)からコロナ禍前の令和元年には、581回まで入港隻数を伸ばしている。また、令和元年には、クルーズ拠点形成港に指定され、今後もさらなるクルーズ船寄港増加が見込まれる。 なお、那覇港の令和元年のクルーズ船寄港回数は260回/年である。</p>								
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 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 沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度~平成33年度) 基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1)自立型経済の構築に向けた基盤の整備 施策展開イ 人流・物流を支える港湾の整備 								
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"> 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> <ol style="list-style-type: none"> 貨物岸壁でのクルーズ船受入時に発生する旅客と貨物の輻輳解消など安全性の確保及び物流機能の強化 道路の混雑緩和 雇用の創出、地域活力の向上、と国際交流の進展 <p><定量的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> 国際観光純収入の増加 残存価値の発現 								
	<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 国際観光純収入の増加 (令和6年那覇港予測寄港回数:404回/年) 								
	基準年度		令和2年度						
	B:総便益(億円)	315	C:総費用(億円)	142	EIRR(%)	8.3	B-C	173	全体B/C
B:総便益(億円)	315	C:総費用(億円)	69	EIRR(%)	14.4	B-C	246	継続B/C	4.6
		事業全体のB/C		残事業のB/C					
需 要 (-10% ~ +10%)		2.0 ~ 2.4		3.6 ~ 4.4					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.1 ~ 2.3		3.6 ~ 4.4					
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.2 ~ 2.2		4.6 ~ 4.6					
社会経済情勢等の変化	浚渫土量の精査、円滑な二次交通のためふ頭用地拡張及び臨港道路改良に伴う事業費の増加								
主な事業の進捗状況	総事業費156億円、既投資額80億円 令和2年度末現在 事業進捗率51%								
主な事業の進捗の見込み	令和4年度に暫定供用開始予定 令和6年度に完成予定								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目処が確認されたため。								
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」が妥当。								

那覇港国際クルーズ拠点整備事業



事業名 (箇所名)	国際クルーズ拠点整備事業 (平良港 漲水地区)		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	中村 晃之																																				
実施箇所	沖縄県宮古島市																																							
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(-10m)、泊地(-10m)、航路・泊地(-10m)、臨港道路、旅客施設																																							
事業期間	事業採択	平成28年度	完了	令和3年度																																				
総事業費(億円)	162		残事業費(億円)		34																																			
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 平良港は国際クルーズ拠点として、2020年代前半のクルーズ需要は250隻と推計される。 現在クルーズ船が着岸する下崎地区の岸壁、整備中の漲水地区の岸壁については、それぞれ砂・砂利・スクラップ、定期RORO船および定期コンテナ船に対応する施設であり、クルーズ船の利用できる日数が制限される。 また、下崎地区については、5万トン級のクルーズ船、漲水地区複合一貫輸送ターミナルでは11万GT級のクルーズ船までしか受け入れができないことから、さらなる大型クルーズ船の利用に対応出来ない状況にある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応するため、平良港漲水地区において、港湾施設の整備を行う。</p>																																							
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 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 沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度～平成33年度) 基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1)自立型経済の構築に向けた基盤の整備 施策展開イ 人流・物流を支える港湾の整備 																																							
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"> 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> <ol style="list-style-type: none"> クルーズ船受入に伴う物流の非効率等の解消 雇用の創出、地域活力の向上 観光地としての魅力の向上と国際交流の進展 																																							
	<p><定量的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> 国際観光純収入の増加 残存価値の発現 																																							
	<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"> 国際観光純収入の増加 (令和6年平良港予測寄港回数:250回/年) 																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2年度</th> <th colspan="6"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,319</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>177</td> <td>EIRR(%)</td> <td>22.1</td> <td>B-C</td> <td>1,142</td> <td>全体B/C</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>785</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>37</td> <td>EIRR(%)</td> <td>61.4</td> <td>B-C</td> <td>749</td> <td>継続B/C</td> <td>21.5</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度								B:総便益(億円)	1,319	C:総費用(億円)	177	EIRR(%)	22.1	B-C	1,142	全体B/C	7.5	B:総便益(億円)	785	C:総費用(億円)	37	EIRR(%)	61.4	B-C	749	継続B/C	21.5
	基準年度		令和2年度																																					
B:総便益(億円)	1,319	C:総費用(億円)	177	EIRR(%)	22.1	B-C	1,142	全体B/C	7.5																															
B:総便益(億円)	785	C:総費用(億円)	37	EIRR(%)	61.4	B-C	749	継続B/C	21.5																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">(感度分析)</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>6.7~8.2</td> <td></td> <td>19.4~23.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>7.3~7.7</td> <td></td> <td>19.5~23.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>7.5~7.5</td> <td></td> <td>21.5~21.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>										(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C		需要 (-10% ~ +10%)		6.7~8.2		19.4~23.7		建設費 (+10% ~ -10%)		7.3~7.7		19.5~23.9		建設期間 (+10% ~ -10%)		7.5~7.5		21.5~21.5								
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																				
需要 (-10% ~ +10%)		6.7~8.2		19.4~23.7																																				
建設費 (+10% ~ -10%)		7.3~7.7		19.5~23.9																																				
建設期間 (+10% ~ -10%)		7.5~7.5		21.5~21.5																																				
社会経済情勢等の変化	土砂処分場の変更や浚渫土量の精査及びドルフィン改良、不発弾対策のための潜水探査地点の増による、事業費の増加。																																							
主な事業の進捗状況	総事業費162億円、既投資額128億円 令和2年度末現在 事業進捗率79%																																							
主な事業の進捗の見込み	令和3年度の完了予定																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。																																							
対応方針	継続																																							
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目処が確認されたため。																																							
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」が妥当。</p>																																							

