

ひろしま でしま
広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

国土交通省 港湾局

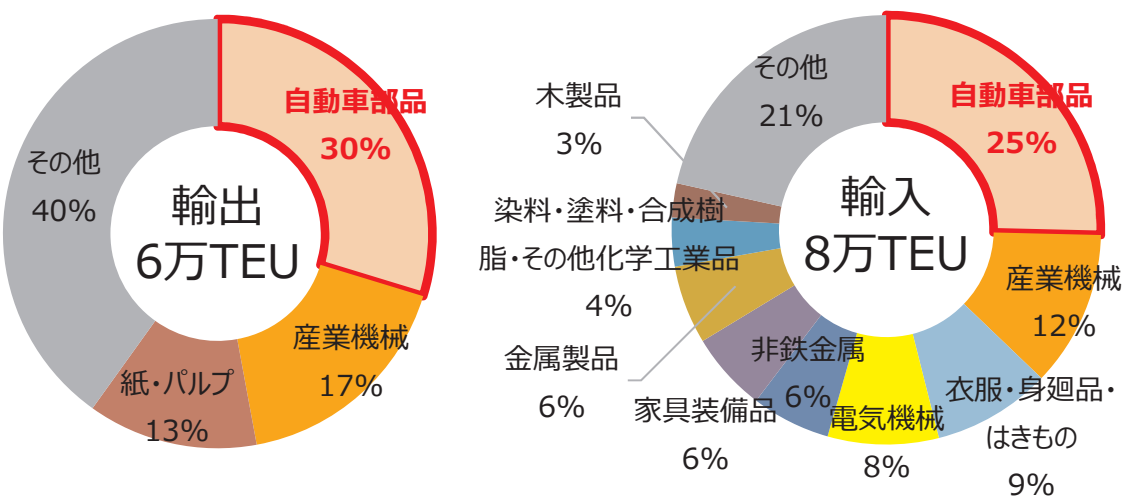
広島港出島地区の現況

- 広島港出島地区は、中四国で最大水深の国際海上コンテナターミナルを有し、自動車部品、産業機械、電気機械等の多様な品目がコンテナ貨物として取り扱われている。特に、自動車部品がこのうち約3割程度を占めている。
- 広島港出島地区におけるコンテナ取扱貨物量は、近年増加傾向にあり、特に、東南アジア向けの取扱個数は平成23年から令和元年にかけて、0.7万TEU→2.3万TEUと3倍以上に増加している。

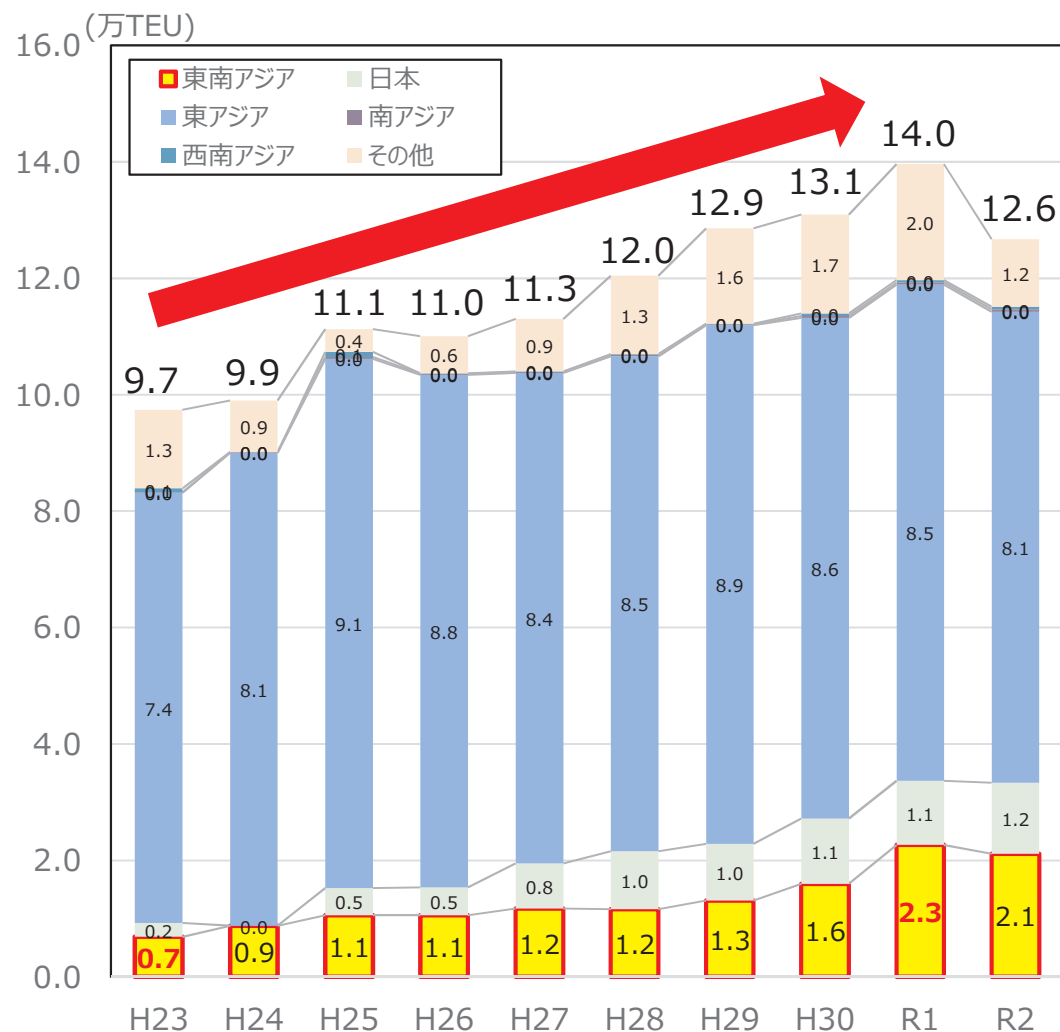
■ 広島港出島地区の利用状況



■ 広島港出島地区外貿コンテナ取扱個数及び内訳(R元年)



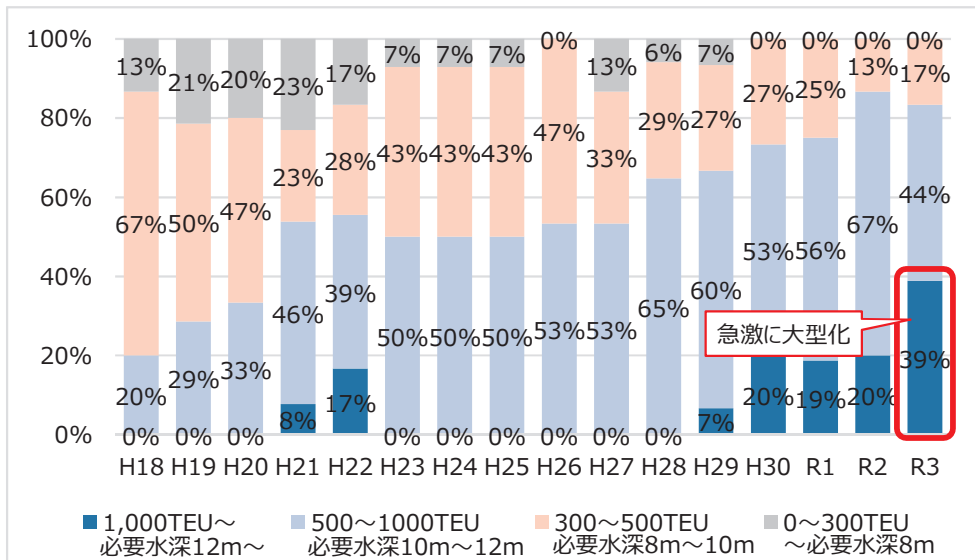
■ 広島港出島地区におけるコンテナ貨物取扱個数の実績



広島港出島地区の課題と事業の必要性・緊急性

- 広島港出島地区に寄港する中国・韓国航路のコンテナ船は、近年大型化が進展しており、2隻同時係留する日には、同じ係船柱を使用した非効率な係留状況となっている。こうした中、中国・韓国航路の更なる大型化が予定されており、岸壁延長の不足により係留ができなくなる。
- 更に、背後企業の増産に伴うコンテナ取扱貨物量の増加に対応するため、東南アジア直行航路の大型コンテナ船の就航が見込まれているが、現況のコンテナターミナルでは岸壁延長が不足しており、将来係留ができなくなる。

■ 広島港出島地区に寄港するコンテナ船(中国・韓国航路)の船型



出典：広島県資料を基に港湾局作成

■ 広島港出島地区における今後の主な取扱貨物の推計

企業名	取扱貨物	取扱貨物量 (TEU) (R元年→R7年)	備考
A社	自動車部品	25,011→82,197	・自動車販売台数を増加する計画
	輸送用容器	2,477 → 8,110	
B社	農水産品	1,500 → 1,900	・菓子の海外売上高の増加等を計画
	製造食品	0 → 900	
C社	金属機械工業品	1,700 → 1,800	・ポンプ、タービン等の増産を計画
D社	金属機械工業品	100 → 400	・産業機械等の増産を計画
E社	金属機械工業品	400 → 1,350	・産業機械等の増産を計画

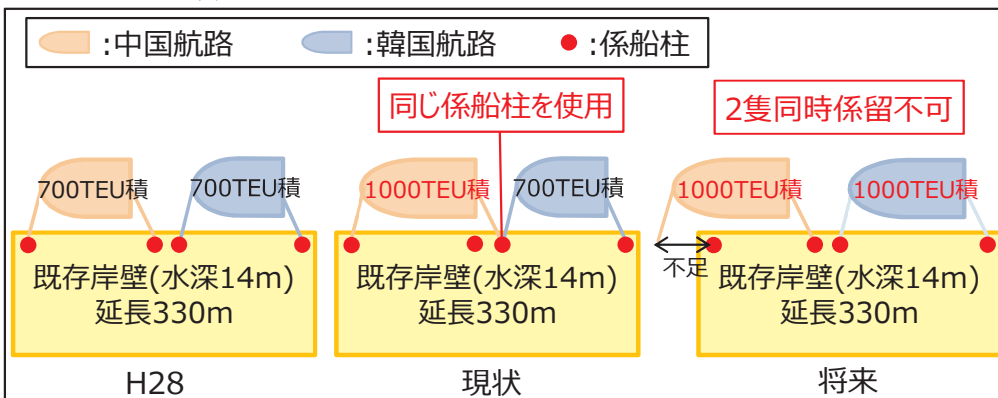
広島港出島地区における取扱貨物量：

139,596TEU(R元年)→203,428TEU*(R7年)(63,832TEU増)

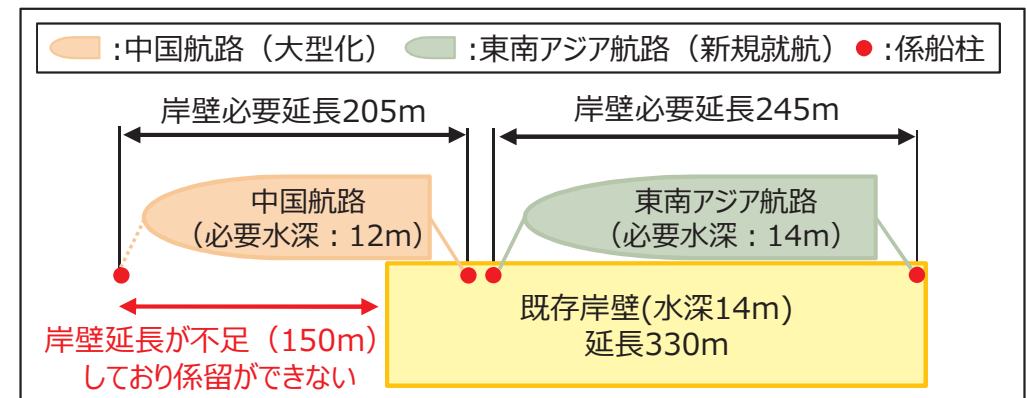
※このうち80,618TEUが東南アジア向け貨物

出典：企業ヒアリング等を基に作成

■ 中国・韓国航路の係留イメージ



■ 東南アジア航路就航時の係留イメージ

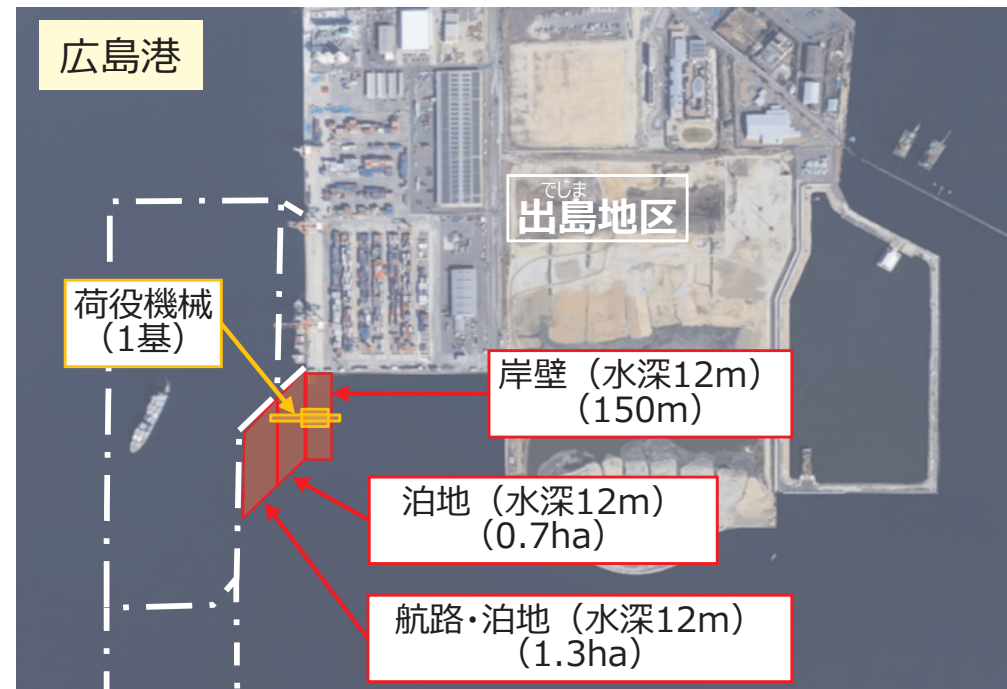


【事業の目的】

広島港出島地区において、岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行い、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。

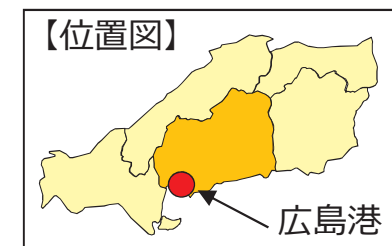
【事業の概要】

- ・整備施設：岸壁（水深12m）、
航路・泊地（水深12m）、
泊地（水深12m）、
荷役機械
- ・事業期間：令和4年度～令和6年度
- ・総事業費：120億円（うち港湾整備事業費111億円）



【整備スケジュール】

地区名	事業区分	施設名	全体数量	単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度
出島地区	直轄	岸壁(水深12m)	150	m	■	■	■
		航路・泊地(水深12m)	1.3	ha	■		
		泊地(水深12m)	0.7	ha	■		
	起債	荷役機械	1	基		■	■



事業の効果（定量的・定性的な効果）

① サプライチェーンの強靱化による安定的な物流網の確保

- 本事業の実施により、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航が可能となり、広島港を利用する背後企業のサプライチェーンが強靱化され、国内外の生産拠点間の安定的な物流網の確保が図られる。

② 我が国の基幹産業である自動車企業及びその関連企業における国際競争力向上

- 本事業の実施により、広島港背後の自動車企業等の貨物需要に対応でき、背後企業のみならず、幅広い自動車関連企業（国内のサプライヤー企業数約530社）における生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。

③ 地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資

- 本事業の実施により、自動車部品その他、産業機械、紙・パルプ、製造食品等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。また、広島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。
- また、「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」（R2.10広島県）に位置付けられた、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることによる、魅力的な仕事や雇用の場の創出、県経済の持続的な発展に寄与する。

（参考）「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」（R2.10広島県）（抜粋）

第2章 施策 3 施策領域 産業イノベーション

目指す姿（10年後）

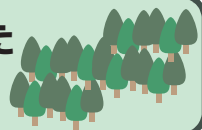
技術革新や新型コロナ拡大などによる急激な環境変化に対応した「イノベーション立県」の実現や更なる進化に向け、イノベーション力を強化し、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることにより、魅力的な仕事や雇用の場を創出し、県経済が持続的に発展しています。

④ 排出ガスの削減

- 本事業の実施により、海上輸送距離が短縮され、CO₂の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NO_xの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。

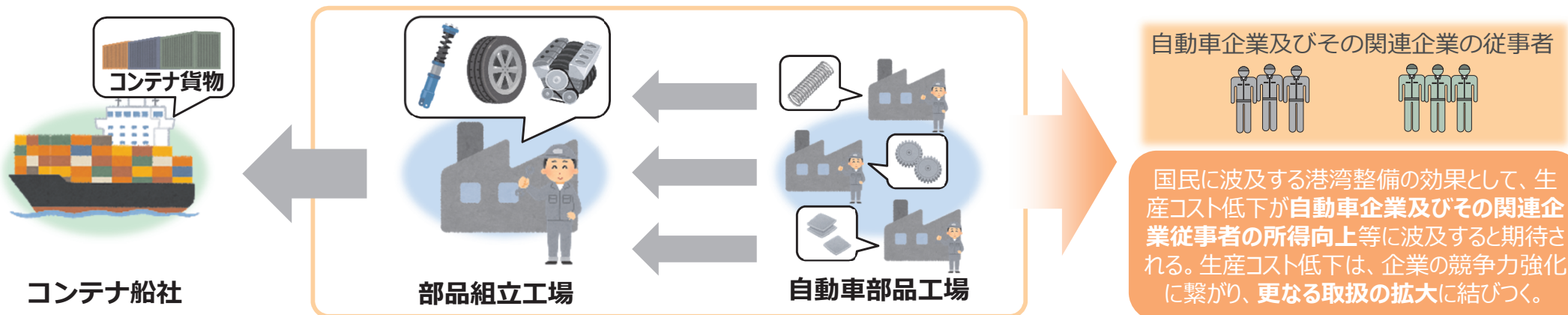
（CO₂減少量：14,674t-C/年、NO_x減少量：1,372t/年）

約4,316haの植林を実施した場合のCO₂減少量に相当※



【参考】整備効果の波及フロー

整備効果の波及フロー（自動車部品の輸出の例）



整備に伴う主な効果

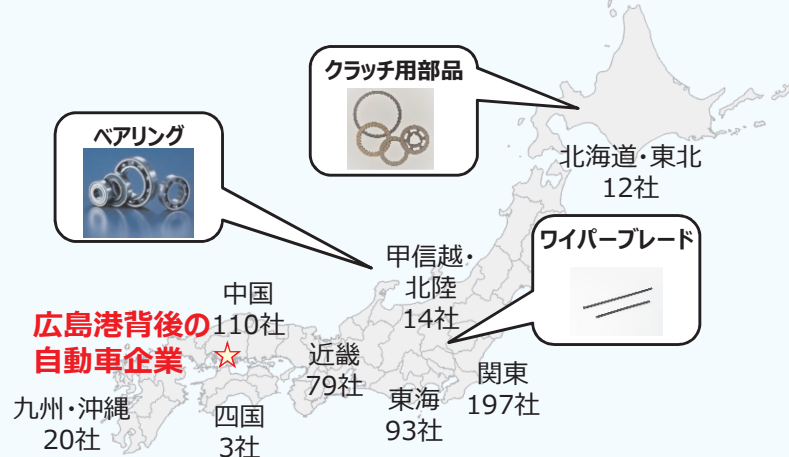
サプライチェーンの強靱化による安定的な物流網の確保



中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航が可能となり、広島港を利用する背後企業のサプライチェーンが強靱化され、国内外の生産拠点間の安定的な物流網の確保が図られる。

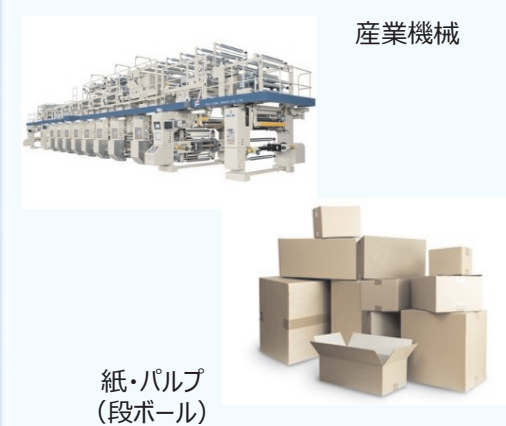
我が国の基幹産業である自動車企業及びその関連企業における国際競争力向上

広島港背後の自動車企業のサプライヤー



広島港背後の自動車企業等の貨物需要に対応でき、背後企業のみならず、幅広い自動車関連企業（国内のサプライヤー企業数約530社）における生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。

地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資



自動車部品の他、産業機械、紙・パルプ、製造食品等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。また、広島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。

1) 便益の考え方

○「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル（H29.3）」に基づき、主に以下の便益を計上する。

① ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）

広島港から東南アジアへの直行便が利用できることにより、海外でのトランシップが回避され、海上輸送コストが削減される。

内容	単年度便益	Without時	With時
①ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）	15.0億円/年	広島港から海外港でトランシップし東南アジアに輸送	広島港から東南アジアにダイレクト輸送

事業の効果（費用便益分析の概要②）

- 2) 分析の計算条件
- ・計算期間：令和4年度～令和56年度
 - ・評価基準年度：令和3年度
 - ・社会的割引率※1：4%

注) 単年度便益は、社会的割引率考慮前
合計値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。

3) 便益、費用の概要

項目	内容	金額		
		単年度便益	現在価値換算後	合計
便益 (B)	・ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果 (コンテナ貨物)	15.0億円/年	266.2億円	総便益 266.2億円
	・残存価値※2	0.4億円	0.1億円	
費用 (C)	・建設費	-	100.3億円	総費用 106.1億円
	・管理運営費等※3	-	5.8億円	

4) 費用便益分析の結果

費用便益比 (B/C)	2.5
純現在価値 (B-C)	160.1億円
経済的内部収益率 (EIRR) ※4	10.4%

5) 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比
需要	80,618TEU	±10%	2.1～2.9
事業費	120億円 ※現在価値換算前	±10%	2.3～2.8
事業期間	3年	±10%	2.5

※1社会的割引率：将来の便益・費用は、現在の便益・費用に比べ実質的な価値が低く、その価値の低減度合いを示すもの。

※2残存価値：供用期間終了後も残る施設の価値を便益とし、供用期間終了年に計上するもの。

※3管理運営費等：維持費（施設を維持補修するための費用）、運営費（施設の運営にかかる人件費、事務所経費）、再投資費（施設償却後の再投資のための建設費）を計上するもの。

※4経済的内部収益率 (EIRR)：

社会的割引率との比較によって事業の投資効率性を評価する指標。算出された経済的内部収益率 (EIRR) が基準とする社会的割引率 (4%) よりも高い場合、社会経済的にみて効率的な事業と評価することができる。

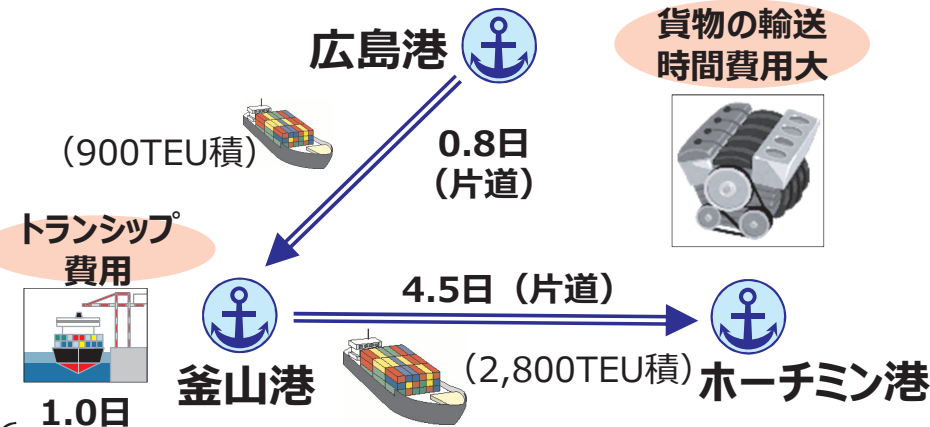
【参考】便益計測の考え方①

①ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）

広島港から東南アジアへの直行便が利用できることにより、海外でのトランシップが回避され、海上輸送コストが削減される。

Without（整備なし）時：広島港から海外港でトランシップし東南アジアに輸送

（広島港からベトナムへの輸出の例）

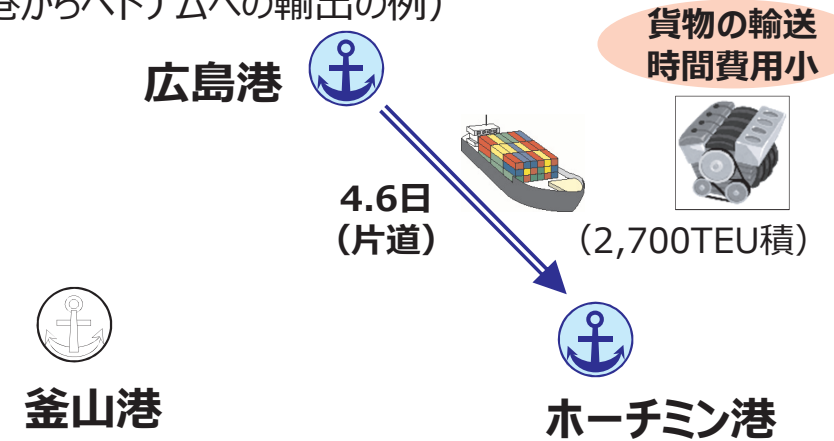


（広島港からホーチミン港へ40ftコンテナを輸出する場合の例）
 80,618TEUのコンテナ貨物のうち、整備により取扱いが可能となるのは46,812TEU。このうち、当該経路のコンテナ貨物（40ft）（17,618TEU、8,546個）について、広島港～釜山港のコンテナ船の船型（900TEU）、輸送時間（0.8日）に応じた海上輸送費用原単位（12,959円/個）、釜山港でのトランシップ費用原単位（18,000円/個）、釜山港～ホーチミン港のコンテナ船の船型（2,800TEU）、輸送時間（4.5日）に応じた海上輸送費用原単位（32,699円/個）を乗じ、海上輸送費用を算出。
 $8,546(\text{個}) \times \{12,959(\text{円/個}) + 18,000(\text{円/個}) + 32,699(\text{円/個})\} = 5.4\text{億円}$

※この他、1通りの輸送経路があり、輸入についても計上している（計14.8億円）。また、貨物の輸送時間費用（77.4億円）を計上している。

With（整備あり）時：広島港から東南アジアにダイレクト輸送

（広島港からベトナムへの輸出の例）



（広島港からホーチミン港へ40ftコンテナを輸出する場合の例）
 80,618TEUのコンテナ貨物のうち、整備により取扱いが可能となるのは46,812TEU。このうち、当該経路の貨物（40ft）（17,618TEU、8,546個）について、広島港～ホーチミン港のコンテナ船の船型（2,700TEU）、輸送時間（4.6日）に応じた海上輸送費用原単位（33,578円/個）を乗じ、海上輸送費用を算出。
 $8,546(\text{個}) \times 33,578(\text{円/個}) = 2.9\text{億円}$

※この他、1通りの輸送経路があり、輸入についても計上している（計9.3億円）。また、貨物の輸送時間費用（67.8億円）を計上している。

輸送コスト**92.1**億円／年

単年度便益
15.0億円／年

輸送コスト**77.1**億円／年

内容	単年度便益	Without時	With時
①ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）	15.0億円/年	広島港から海外港でトランシップし東南アジアに輸送	広島港から東南アジアにダイレクト輸送