

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|------------|-----|----------|-----|------|---------|-----|-----|--|--|------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------------|-----|------------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|--|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 事業名 | 敦賀港 鞠山南地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 | | 担当課 | 港湾局計画課 | | 事業主体 | 北陸地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施箇所 | 福井県敦賀市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深9m)(耐震)、ふ頭用地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 令和5年度 | 完了 | 令和9年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 185億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 金ヶ崎地区に着岸しているRORO(博多航路)は、回頭域が十分確保できていないことから、岸壁前面付近で回頭し、バックで航行し着岸している。 今後、船舶のリブレイスに合わせ、将来の輸送需要を見込み、他航路で運航している船舶と同規格に大型化する予定であるが、安全の確保が更に困難となるため、大型化された場合は金ヶ崎地区は利用できなくなる。 RORO船(博多航路)が接岸する金ヶ崎岸壁は、ケミカル船も利用している。RORO船も他に利用可能な岸壁がなく、RORO船を優先して接岸させており、ケミカル船の滞船が頻繁に発生。 蓬萊・桜・川崎・松栄岸壁は整備から50年近く経過しており、舗装や上部工、防舷材の欠損やエプロンのひび割れが発生。 「福井県地域防災計画(震災対策編・福井県震災対策計画)」では、敦賀港等福井県内港湾の耐震岸壁等を活用して震災時における緊急物資および避難者の海上輸送を実施する計画が位置付けられている。 敦賀市では、最大震度7の地震が想定されており、被害想定から緊急物資輸送量に鑑みて敦賀港に耐震強化岸壁が2バース必要とされているが、現状では、水深5.5mの耐震強化岸壁1バースしか存在せず、地震発生時に支援物資の輸送等の拠点として早期整備が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 敦賀港鞠山南地区において、複合一貫輸送ターミナルを整備し、内航RORO船(敦賀-博多航路)の大型化に対応するとともに、ユニットロード貨物の取扱いを鞠山南地区に集約し、ふ頭再編を行うことで、地域産業の競争力強化を図る。また、耐震強化岸壁として整備することにより、サプライチェーンの強靱化、災害対応力の強化を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <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5次)(令和3年5月28日閣議決定)> <ul style="list-style-type: none"> 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 重点目標2: 持続可能なインフラメンテナンス 2-1 計画的なインフラメンテナンスの推進 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 <国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)> <p>我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。(第3章2(8))</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <ul style="list-style-type: none"> ■政策目標・施策目標への貢献度 ・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。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・トラックドライバー不足等への対応 ・地域産業の振興等 ・効率的な日本海側物流網の確保 ・被災時における社会・経済活動の維持 ・排出ガスの削減 <定量的な効果> ・輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果 ・横持ち輸送回避による輸送コスト削減効果 ・被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <ul style="list-style-type: none"> ■定量的効果のうち投資効率性 <便益の主な根拠> RORO貨物: 60,263台 トランシップ貨物: 3,684台 <投資の効率性> 輸送距離の短縮による輸送コスト削減: 223億円 横持ち輸送回避による輸送コスト削減: 50億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減: 2.2億円 既存施設の利用転換による維持管理コスト削減: 1.5億円 残存価値: 1.3億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="10">令和4年度</td> </tr> <tr> <td>B: 総便益(億円)</td> <td>276</td> <td>C: 総費用(億円)</td> <td>146</td> <td>EIRR (%)</td> <td>8.0</td> <td>B-C</td> <td>130</td> <td>B/C</td> <td colspan="2">1.9</td> </tr> <tr> <td colspan="11">(感度分析)</td> </tr> <tr> <td>需要</td> <td colspan="10">(-10% ~ +10%) B/C(1.7 ~ 2.1)</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td colspan="10">(+10% ~ -10%) B/C(1.7 ~ 2.1)</td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td colspan="10">(+10% ~ -10%) B/C(1.8 ~ 1.9)</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | 基準年度 | 令和4年度 | | | | | | | | | | B: 総便益(億円) | 276 | C: 総費用(億円) | 146 | EIRR (%) | 8.0 | B-C | 130 | B/C | 1.9 | | (感度分析) | | | | | | | | | | | 需要 | (-10% ~ +10%) B/C(1.7 ~ 2.1) | | | | | | | | | | 建設費 | (+10% ~ -10%) B/C(1.7 ~ 2.1) | | | | | | | | | | 建設期間 | (+10% ~ -10%) B/C(1.8 ~ 1.9) | | | | | | | | |
| 基準年度 | 令和4年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B: 総便益(億円) | 276 | C: 総費用(億円) | 146 | EIRR (%) | 8.0 | B-C | 130 | B/C | 1.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (感度分析) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要 | (-10% ~ +10%) B/C(1.7 ~ 2.1) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 | (+10% ~ -10%) B/C(1.7 ~ 2.1) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 | (+10% ~ -10%) B/C(1.8 ~ 1.9) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 採択 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> <第三者委員会の意見・反映内容> ・「敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。 <港湾管理者の意見> ・我が国の経済を支える物流拠点として、敦賀港の役割はますます高まるものと期待されるとともに、これからの物流新時代を迎える本県において、敦賀港の更なる機能強化が必要であり、当該事業の令和5年度の確実な新規事業化を図っていただくよう、是非とも格別なご配慮を賜りたく、強くお願いする。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 位置図



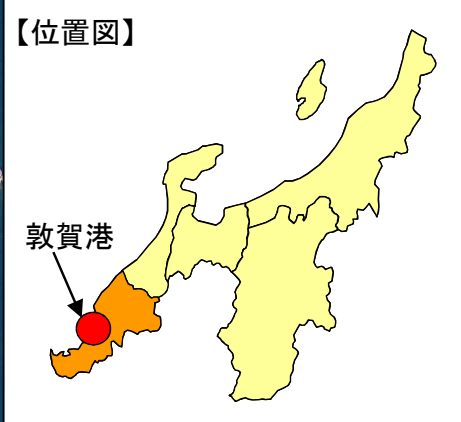
岸壁(水深9m)(耐震)(220m)

まりやまきたちく
鞠山北地区

まりやまみなみちく
鞠山南地区

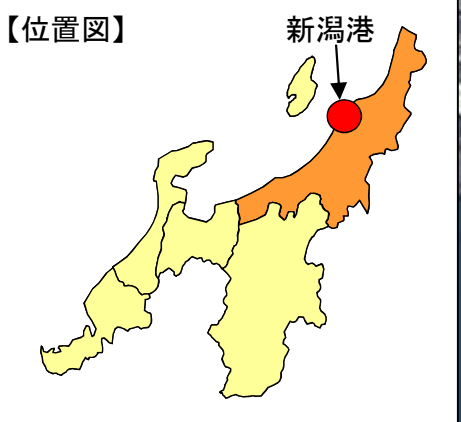
ふ頭用地(4.8ha)

かねがさきちく
金ヶ崎地区



| | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|-------|-----|--------|--|------|---------|--|--|--|--|
| 事業名 | 新潟港東港区南ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 | | 担当課 | 港湾局計画課 | | 事業主体 | 北陸地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 新潟県北蒲原郡聖籠町 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深12m、地耐力強化)、泊地(水深12m) | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 令和5年度 | 完了 | 令和8年度 | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 91億円 | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4年9月に、経済産業省及び国土交通省が「新潟県村上市及び胎内市沖」を再エネ海域利用法に基づく促進区域として指定。同年12月に当該区域の事業者公募を開始。同区域の公募占用指針において、発電設備の設置・維持管理のために利用できる港湾として新潟港※を提示しており、同港の活用が想定される。※令和4年11月に港湾計画を一部変更し、「海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理拠点を形成する区域」が位置づけられた。 新潟県村上市及び胎内市沖のほか、富山県等の新潟港周辺海域においても今後洋上風力発電の導入がより一層促進される見込みであるなど、新潟港周辺における洋上風力発電の機運が高まっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 新潟港東港区南ふ頭地区において、洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設を可能とし、海洋再生可能エネルギーの導入を促進するため、岸壁の整備、地耐力強化等の港湾施設の整備を行う。 | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <p><経済財政運営と改革の基本方針2022(令和4年6月7日閣議決定)></p> <p>第2章新しい資本主義に向けた改革</p> <p>1. 新しい資本主義に向けた重点分野</p> <p><新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画(抄)(令和4年6月7日閣議決定)></p> <p>Ⅲ. 新しい資本主義に向けた計画的な重点投資</p> <p>4. GX(グリーン・トランスフォーメーション)及びDX(デジタル・トランスフォーメーション)への投資</p> <p>(1)GXへの投資</p> <p>②具体的な取組例</p> <p>(洋上風力等の再生可能エネルギー)</p> <p><デジタル田園都市国家構想総合戦略(令和4年12月23日閣議決定)></p> <p>第4章各分野の政策の推進</p> <p>2. 分野別の施策の推進</p> <p>(1)デジタルの力を活用した地方の社会課題解決・魅力向上</p> <p>④魅力的な地域をつくる</p> <p>カ 地域資源を活かした個性あふれる地域の形成</p> <p>vii 地域における脱炭素化の推進</p> <p>(f)港湾におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組</p> <p><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2年3月13日告示)></p> <p>Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(2)観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p> <p>③海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p> <p><港湾法の一部を改正する法律(令和元年11月29日公布)></p> <p>(令和元年法律第68号)</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、みなどの振興、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"> 洋上風力発電の導入促進への貢献 洋上風力発電産業のクラスター形成 環境への負荷軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化による海上輸送コスト削減 海上輸送の効率化 荷役作業の効率化 <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>洋上風車数:47基</p> <p><投資の効率性></p> <p>船舶の大型化による海上輸送コスト削減:2.6億円</p> <p>海上輸送の効率化:16億円</p> <p>荷役作業の効率化:152億円</p> | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 採択 | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>「新潟港東港区南ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業」の新規事業採択時評価については適当である。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>・(新潟県)本事業は、「村上市及び胎内市沖」はもとより、今後案件形成が期待される新潟港周辺海域での洋上風力発電事業の実現にも貢献できるとともに、洋上風力発電設備の建設等にあってはO&Mの拠点整備など多くの民間投資により、地域経済への波及効果が見込まれることから、地元自治体も期待を寄せている。</p> | | | | | | | | | | |

新潟港東港区南ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



泊地(-12m)(6.2ha)

岸壁(-12m)(地耐力強化)(230m)

| | | | | | | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|-------|---------|-----|------|---------|-----|-----|
| 事業名 | 那覇港新港ふ頭地区ふ頭再編整備事業 | | | 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 | 西村 拓 | | | | | | | | | |
| 実施箇所 | 沖縄県那覇市 | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深10m)(耐震)、港湾施設用地、ふ頭用地、臨港道路 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 令和5年度 | 完了 | 令和9年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 224 | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港新港ふ頭地区は、沖縄県経済流通の中心として機能している外内貿易貨物の物流拠点であり、RORO船定期航路には、週21便が就航(2022年3月現在)している。 ・現在、新港ふ頭地区においては、貨物量の急増やRORO船の追加配船・大型化等により岸壁の延長不足や、ふ頭用地不足による荷役障害が発生している。 ・今後更なる船舶の大型化や貨物量の増加が見込まれ、物流事業者や貿易関係者から貨物の安定輸送について強い懸念が示されているところであり、早急な岸壁及びふ頭用地の延長・拡張が必要となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふ頭再編と併せて複合一貫輸送ターミナルを整備し、RORO船の大型化に対応した岸壁延長の確保、貨物量増加に対応したふ頭用地の拡張を行う。 ・岸壁(水深10m)(耐震)の整備により、被災時においても緊急物資輸送拠点として県民の生活を支えるとともに、耐震強化岸壁を活用した海上輸送を維持することで、背後企業の社会・経済活動の継続を支援する。 | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <p><経済財政運営と改革の基本方針2022(令和4年6月7日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・復帰50年を迎えた沖縄が、「強い沖縄経済」を実現し、日本の経済成長の牽引役となるよう、改正沖縄振興特別措置法等を最大限に活用し、観光を始めとする各種産業の振興、北部・離島地域の振興、子供の貧困対策、人材の育成、基地跡地の利用等の沖縄振興策を国家戦略として総合的・積極的に推進する。(第2章2.(3)) <p><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2年3月13日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。(Ⅱ 1(1)④) ・人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。(Ⅱ 1(3)①) <p><国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から陸・海・空の輸送モード間の連携による代替輸送ルートを早期に確保するとともに、平常時の輸送力を強化する。(第3章2(8)) | | | | | | | | | |
| 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><①安定的な物流網の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、船舶の大型化や貨物量の増加に対応した貨物輸送を可能とすることで、沖縄本島のみならず本土や先島・周辺離島を結ぶネットワーク拠点としての機能が強化され、我が国の社会経済活動に寄与する。 <p><②効率的で安全な荷役の実現></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、船舶の大型化に対応した岸壁の確保、ふ頭用地の再編が可能となり、貨物運搬車両と一般車両が交錯するなどの危険な荷役状況を改善することが期待される。 <p><③地域産業の振興></p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気機械、その他日用品、完成自動車、金属製品、製造食品、飲料等の安定した取扱が可能となり、沖縄県の主要産業である観光産業のさらなる振興が図られる。 ・那覇港では令和4年度より第2クルーズバースの暫定供用が開始され、今後多くのクルーズの寄港が見込まれている。本事業の実施により安定的な物流の供給が可能となることで、クルーズ客の受入体制の強化が期待される。 <p><④地域の安全・安心の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し社会・経済活動を維持することが期待される。 ・被災時における緊急物資輸送が可能となり、地域の安全・安心を確保することが期待される。 <p><⑤排出ガスの減少></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、陸上輸送距離が短縮され、CO2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、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。 (CO2:238.4トン/年 NOx:3.3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>RORO貨物:29,846台</p> <p><投資の効率性></p> <p>バース混雑の解消による輸送コストの削減効果:31億円 ヤード拡張による非効率な荷役の解消効果:354億円 大規模地震発生時の輸送コスト削減効果:9億円 残存価値:14億円</p> | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和4年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 407 | C:総費用(億円) | 179 | EIRR(%) | 9.4 | B-C | 228 | B/C | 2.3 |
| | (感度分析) | | | | | | | | | |
| | 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.0 ~ 2.5) | | | | | | | | | |
| | 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.1 ~ 2.5) | | | | | | | | | |
| | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(2.2 ~ 2.3) | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 採択 | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(案)は妥当である <p><港湾管理者からの意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港の物流機能の強化は、沖縄の持続可能な発展のために不可欠であり、新港ふ頭地区におけるRORO船用岸壁1バース(耐震)の早期整備が必要 | | | | | | | | | |

那覇港新港ふ頭地区ふ頭再編整備事業 位置図

