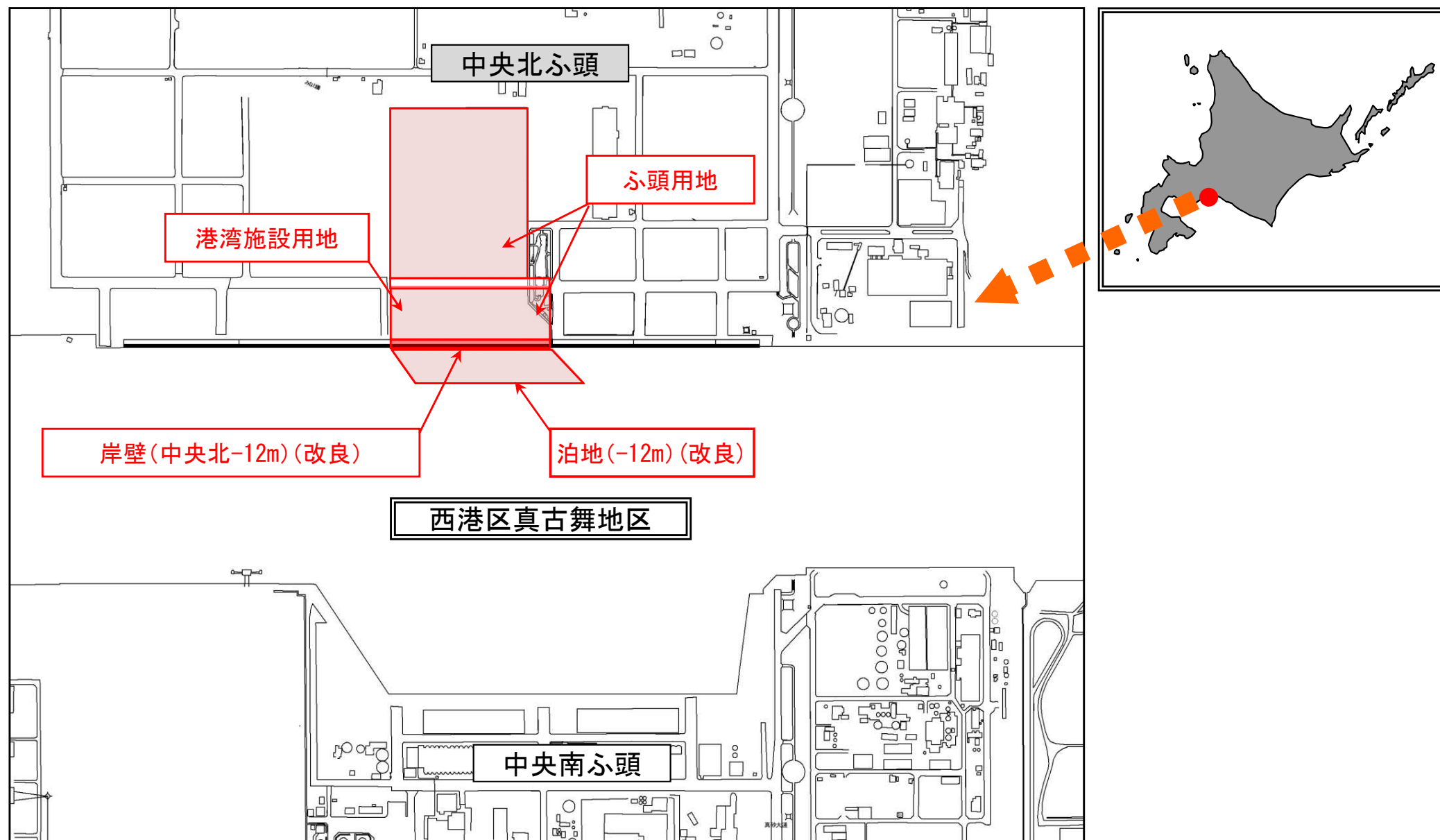


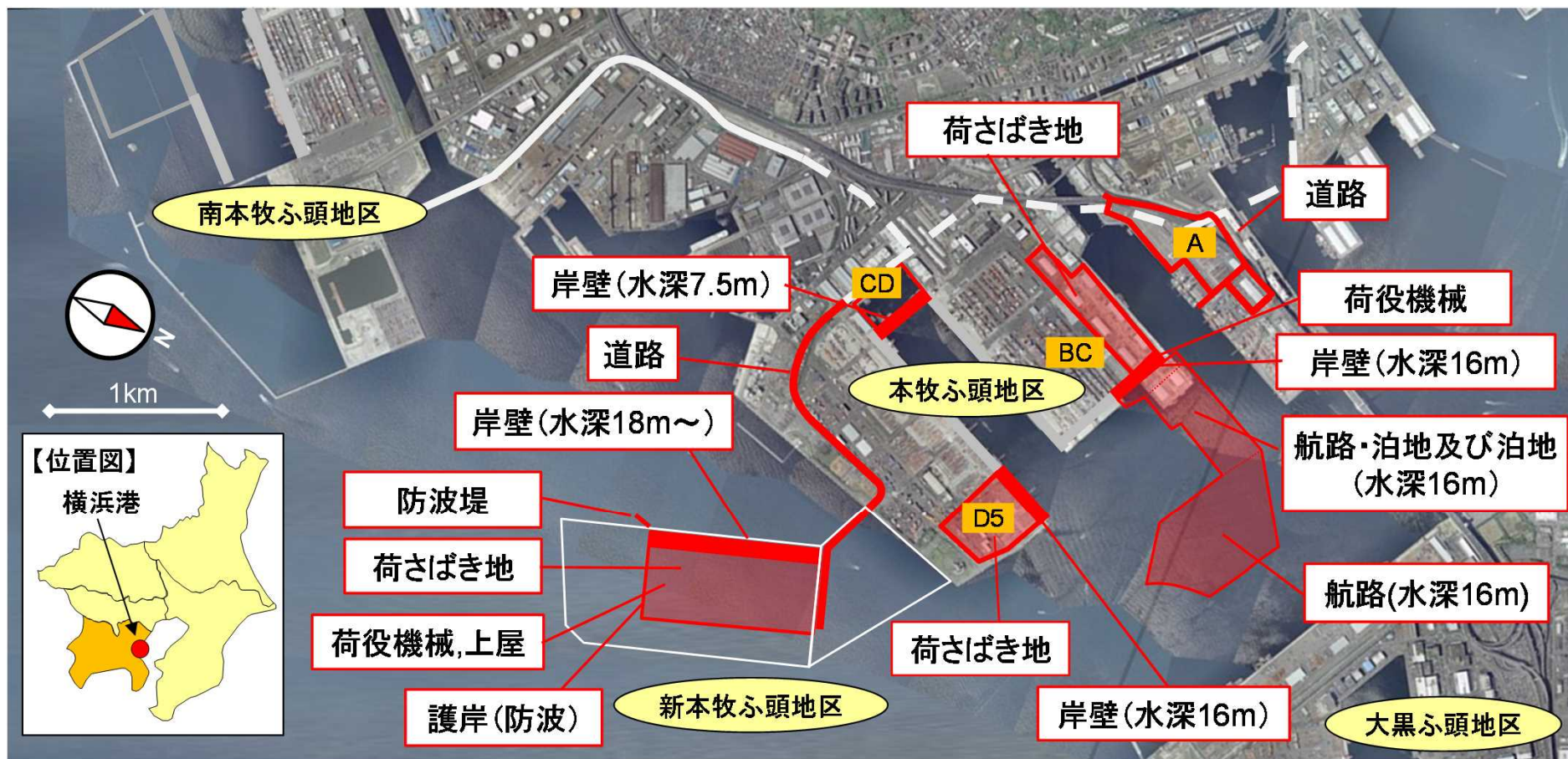
|                   |   |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
|-------------------|---|--------|-----------|--------|-------------|--------|-----|----|-----|-----|
| 事業名<br>(箇所名)      | 苫小牧港西港区真古舞地区国際物流ターミナル整備事業(北海道苫小牧市)  |        | 担当課       | 港湾局計画課 | 事業<br>主体    | 北海道開発局 |     |    |     |     |
|                   |   |        | 担当課長名     | 堀田 治   |             |        |     |    |     |     |
| 実施箇所              | 北海道苫小牧市   |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
| 主な事業<br>の諸元       | 岸壁(中央北-12m)(改良)、泊地(-12m)(改良)、港湾施設用地、ふ頭用地  |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
| 事業期間              | 事業採択  | 平成30年度 | 完了        | 平成34年度 |             |        |     |    |     |     |
| 総事業費<br>(億円)      | 70  |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
| 目的・必要性            | <p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>・岸壁不足による混雑から当該埠頭利用船舶においては慢性的な滞船の発生を余儀なくされているほか、岸壁不足から異種貨物の混雑や横持ちの発生など非効率な利用を強いられているため、貨物需要の増加に対応できない状況にある。これら、余分な滞船及び横持ちコストの増大が港湾の利便性低下を招いている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>遊休化した中央北埠頭の旧貯木場水面箇所に水深12mの連続バースを整備し、貨物受入機能を強化・向上させることで、西港区の滞船緩和と貨物受入容量の拡大を図る。</p> <p>①滞船の緩和による利便性の向上<br/>②貨物輸送や荷役作業の効率化</p> |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
| 上位計画<br>の位置づけ     | <p>・社会資本整備重点計画(第4次)<br/>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<br/>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</p> <p>・北海道総合開発計画<br/>計画の目標:世界に目を向けた産業の振興<br/>主要施策:地域の強みを活かした産業の育成</p>   |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
| 事業の多<br>面的な効<br>果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <p>・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。<br/>国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備。</p> <p>・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。<br/>北海道総合開発を推進する。</p>   |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
|                   | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>① 貨物船等が係留可能な施設延長が増加するため、慢性的なバース混雑による滞船の解消が図られる。<br/>② 新たな岸壁が整備されることで、港内他ふ頭からの横持ちコストの削減が図られる。</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <p>・地域産業競争力の強化<br/>・効率的な岸壁利用の促進<br/>・RORO船の利便性向上<br/>・商港地区の環境改善<br/>・排出ガスの減少</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>・滞船コストの削減<br/>・横持ちコストの削減 等</p>   |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
|                   | <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>・滞船コストの削減(平成35年予測滞船時間:8,573時間/年)<br/>・輸送・横持ちコストの削減(平成35年予測取扱貨物量:54.8万トン/年)</p>   |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
|                   | 基準年度  | 平成30年度 |           |        |             |        |     |    |     |     |
|                   | B:総便益<br>(億円)   | 82     | C:総費用(億円) | 58     | EIRR<br>(%) | 6.3    | B-C | 24 | B/C | 1.4 |
|                   | (感度分析)  |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
|                   | 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.6 ~ 1.3)  |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
|                   | 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.3 ~ 1.6)  |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
|                   | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(1.4 ~ 1.4)  |        |           |        |             |        |     |    |     |     |
| その他               | <第三者委員会の意見・反映内容>  |        |           |        |             |        |     |    |     |     |

# 苫小牧港西港区真古舞地区 国際物流ターミナル整備事業



|                  |  |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
|------------------|--|-----------|--------------|----------------|----------|---------|-------|-------|-------|-----|
| 事業名<br>(箇所名)     | 横浜港 国際海上コンテナターミナル再編整備事業  |           | 担当課<br>担当課長名 | 港湾局計画課<br>堀田 治 | 事業<br>主体 | 関東地方整備局 |       |       |       |     |
| 実施箇所             | 神奈川県 横浜市   |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 該当基準             | 事業費を予算化しようとする事業  |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 主な事業の諸元          | <新本牧ふ頭地区><br>岸壁(水深18m)、護岸(防波)、防波堤、荷さばき地、道路、荷役施設<br><本牧ふ頭地区><br>(本牧B) 岸壁(水深16m)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、航路(水深16m)、荷さばき地、荷役施設<br>(本牧D5) 岸壁(水深16m)(改良)、荷さばき地<br>(本牧C) 岸壁(水深7.5m)<br>(本牧A) 道路   |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 事業期間             | 事業採択   | 平成31年度    | 完了           | 平成43年度         |          |         |       |       |       |     |
| 総事業費(億円)         | 3,100  | 残事業費(億円)  |              | 3,100          |          |         |       |       |       |     |
| 目的・必要性           | <目的><br>コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、横浜港においてコンテナターミナルの再編整備を行う。<br><必要性><br>①コンテナ船の大型化への対応<br>・近年基幹航路のコンテナ船の大型化が進展しており、現在、MC1/MC2を利用する「2M」アライアンスは、既に岸壁水深18mを必要とする船舶も横浜港に入港させた実績がある。<br>・横浜港においては、国、港湾管理者、港湾運営会社が連携して進めてきた基幹航路の誘致の成果として、大型コンテナ船が就航する北米基幹航路や中南米航路の増便が実現した。<br>・既存航路に投入されている船舶でも大型化が進んでいることから、国際ハブ港としての役割を果たすためには、大型化への適切な対応が必要である。<br>②コンテナ取扱量の増加への対応<br>・2017(平成29)年のコンテナ取扱個数は外内貿計で293万TEU(対前年比+5.3%)となり、2018(平成30)年も引き続き増加傾向にある。<br>・アライアンスの再編に伴う基幹航路と寄港地の絞り込みにより、今後国際トランシップ貨物量は増加することが見込まれるなか、港湾運営会社、港湾管理者、国の一体となったポートセールスの実施により、直近の横浜港における国際トランシップ貨物取扱量は増加傾向にある。<br>・2017年(平成29)年5月には北米航路が就航し、2019(平成31)年3月には約1年ぶりに欧州航路が復活する予定であり、さらなる国際トランシップ貨物取扱量の増加が見込まれる。<br>・横浜港のコンテナふ頭と道路ネットワークへのアクセス向上に併せて、コンテナターミナル近傍にロジスティクスパークの整備が進み、港内の物流施設が集約しており、流通加工機能を有する物流施設の集積により、一層の取扱貨物の増加が期待される。<br>③アライアンス再編への対応<br>・海運アライアンスの再編に伴い、アライアンス単位で就航する船舶や航路の最適化が行われ、寄港地の絞り込みおよび拠点港での積み替えが顕著となっている。<br>・横浜港のコンテナターミナルは大黒地区・本牧地区・南本牧地区の3地区に分散し、積み替え時の持ち越しコストが発生していることから、アライアンス拠点港としての利便性を高める必要がある。<br>・将来的には、本牧ふ頭・南本牧ふ頭・新本牧ふ頭にコンテナ機能を集約し、大水深の連続バースの整備やコンテナターミナルの一体化を図り、アライアンス拠点港としての利用を促進する。 |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 上位計画の位置づけ        | ・国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)<br>第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第1節-(3)-③-(国際競争力を有する物流網の構築)<br>第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第2節-(3)(国土基盤の維持・整備・活用)<br>・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定)<br>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 4-1大都市圏の国際競争力の強化<br>・横浜港湾計画(平成26年12月改訂)   |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 事業の多面的な効果        | ■政策目標・施策目標<br>・政策目標:国際競争力、広域・地域連携等の確保・強化。<br>・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、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。<br>■定性的・定量的な効果<br><定性的な効果><br>・海上コンテナ物流機能の効率化により我が国産業界の国際競争力が強化される<br>・貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO2、NOx等の排出量が削減する<br>・世界各地を結ぶ直行便の増加により輸送のリードタイムが短縮するとともに、途中積替港における荷役作業の回避により、荷傷みリスクの低減及び輸送の定時性向上が図られることで、信頼度の高い海上コンテナ輸送網を構築が図られる。<br>・横浜港全体で必要とされる施設能力を確保し、各ふ頭の荷役り作業を適正化することにより、コンテナターミナル周辺の渋滞が解消される。<br>・IoTや自動化など最先端の技術を活用したコンテナヤードの整備により、労働環境を改善させる。等<br><定量的な効果><br>・貨物取扱能力の向上により代替港を利用することによる輸送コストが削減される。<br>・大型コンテナ船に対応することにより、輸送コストが削減される。<br>・入環境を向上させることにより、大型船舶が寄港するための運航コストの削減を図る。<br>・耐震強化岸壁の整備により、震災時におけるコンテナ輸送機能が確保される。<br>・国際フィーダー船専用バースの整備により国際フィーダー船の滞船コストが削減される。<br>・アライアンス単位で利用コンテナターミナルが集約されることにより、ガントリークレーンや隣接するバースの相互融通が図られ利便性が向上するとともに、埠頭間ドレージの費用が低減される。等<br>■定量的効果のうち投資効率性<br>貨物取扱能力の向上による輸送コスト削減便益:7,823億円<br>船舶の大型化による輸送コスト削減便益:102億円<br>滞船コスト削減等便益:41億円<br>大規模地震時輸送コスト削減便益:91億円<br>残存価値:67億円<br>【主な根拠】<br>貨物取扱能力向上<br>年間取扱貨物量:1,352千TEU/年<br>船舶大型化<br>年間取扱貨物量:377千TEU/年<br>滞船解消時間:1,139時間/年<br>大規模地震時<br>年間取扱貨物量:1,587千TEU/年  |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
|                  | 基準年度   |           | 平成30年度       |                |          |         |       |       |       |     |
|                  | B:総便益(億円)  | 8,125     | C:総費用(億円)    | 2,331          | EIRR(%)  | 10.4%   | B-C   | 5,793 | 全体B/C | 3.5 |
|                  | B:総便益(億円)  | -         | C:総費用(億円)    | -              |          |         | 継続B/C |       | -     |     |
|                  | (感度分析)   |           | 事業全体のB/C     |                |          |         |       |       |       |     |
|                  | 需要 (-10% ~ +10%)   | 3.1 ~ 3.8 |              |                |          |         |       |       |       |     |
|                  | 建設費 (+10% ~ -10%)  | 3.2 ~ 3.9 |              |                |          |         |       |       |       |     |
|                  | 建設期間 (+10% ~ -10%)   | 3.4 ~ 3.6 |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 社会経済情勢等の変化       | 横浜港における取扱コンテナ貨物量は、リーマンショック以降の貨物量は横ばいで推移していたが、アライアンスの再編に伴う基幹航路と寄港地の絞り込みにより、今後国際トランシップ貨物量は増加することが見込まれており、直近の横浜港における国際トランシップ貨物取扱量は回復傾向にある。  |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 主な事業の進捗状況        | 総事業費3,100億円、既投資額0億円<br>平成30年度末現在 事業進捗率0%   |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 主な事業の進捗の見込み      |  |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 |  |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 対応方針             | 新規事業採択   |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| 対応方針理由           | 充分な事業の投資効果が確認されたため。  |           |              |                |          |         |       |       |       |     |
| その他              | <第三者委員会の意見・反映内容>   |           |              |                |          |         |       |       |       |     |

# 横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業



|                          |   |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
|--------------------------|---|--------|-----------|--------|-------|----------|---------|----|-------------|-----|
| 事業名<br>(箇所名)             | 中央ふ頭再編整備事業<br>(伏木富山港 新湊地区)  |        | 担当課       | 港湾局計画課 |       | 事業<br>主体 | 北陸地方整備局 |    |             |     |
|                          |   |        | 担当課長名     | 堀田 治   |       |          |         |    |             |     |
| 実施箇所                     | 富山県射水市  |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 該当基準                     | 新規採択時評価   |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 主な事業の<br>諸元              | 岸壁(-14m)、泊地(-14m)   |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 事業期間                     | 事業採択  | 平成31年度 | 完了        | 平成34年度 |       |          |         |    |             |     |
| 総事業費(億<br>円)             | 50  |        | 残事業費(億円)  |        | 50    |          |         |    |             |     |
| 目的・必要性                   | <p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;<br/>中央ふ頭において、木材チップ船はベルトコンベアが設置されている中央2号岸壁(水深10m)で全量荷卸すところ、船舶の大型化により、同ふ頭で最大水深の中央1号岸壁(水深14m)で喫水調整を行った上で、中央2号岸壁に接岸する非効率な輸送を行っている。また、木材チップ船が中央1号岸壁に接岸することにより、他貨物船舶(石油コース船等)と混雑し滞船が発生している。<br/>このような中、同ふ頭では、石油コースの追加貨物需要が見込まれ、取扱船舶は中央1号岸壁に接岸する予定であり、中央1号岸壁の更なる混雑や、貨物置場としてのふ頭用地不足が課題となっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;<br/>・中央2号岸壁の水深不足(現状水深10m)による木材チップ船の非効率な荷役形態を解消し、背後荷主企業等の物流効率化を支援する。<br/>・中央2号岸壁の増深を含めた中央ふ頭全体の機能再編により、将来の追加貨物需要に対応したふ頭全体の物流効率化を推進する。</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; [『国土交通省政策評価基本計画』別紙]<br/>・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<br/>・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> |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 便益の主な<br>根拠              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パースシフト費用削減便益:木材チップ船寄港隻数 32隻/年</li> <li>・滞船費用削減便益:総滞船時間 1,236時間/年</li> <li>・陸上輸送費用削減便益:トラック輸送台数 4,600台/年</li> </ul>  |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 事業全体の<br>投資効率性           | 基準年度  |        | 平成30年度    |        |       |          |         |    |             |     |
|                          | B:総便益<br>(億円)   | 72     | C:総費用(億円) | 43     | 全体B/C | 1.7      | B-C     | 29 | EIRR<br>(%) | 7.4 |
| 残事業の投<br>資効率性            | B:総便益<br>(億円)   | 同上     | C:総費用(億円) | 同上     | 継続B/C | 同上       |         |    |             |     |
| 感度分析                     | 事業全体のB/C  |        | 残事業のB/C   |        |       |          |         |    |             |     |
|                          | 需 要 (-10% ~ +10%)   |        | 1.5 ~ 1.8 |        | 同左    |          |         |    |             |     |
|                          | 建 設 費 (+10% ~ -10%)   |        | 1.5 ~ 1.9 |        | 同左    |          |         |    |             |     |
|                          | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%)   |        | 1.6 ~ 1.7 |        | 同左    |          |         |    |             |     |
| 事業の効果<br>等               | <p>当該事業を実施することにより、港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;<br/>・木材チップ等の安定的かつ安価な供給体制の構築、産業競争力の強化<br/>・環境への負荷軽減</p>  |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 社会経済情<br>勢等の変化           | 特になし  |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 主な事業の<br>進捗状況            | -   |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 主な事業の進<br>捗の見込み          | 事業が順調に進んだ場合には、平成34年度の完了を予定している。   |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| コスト縮減や<br>代替案立案<br>等の可能性 | 当該事業の施工にあたっては、既設構造物の再利用やICTの活用等によりコスト縮減、作業効率化に努める。  |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 対応方針                     | 採択  |        |           |        |       |          |         |    |             |     |
| 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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;<br/>対応方針(原案)どおり事業採択は妥当。</p>   |        |           |        |       |          |         |    |             |     |

# 伏木富山港 新湊地区 中央ふ頭再編整備事業

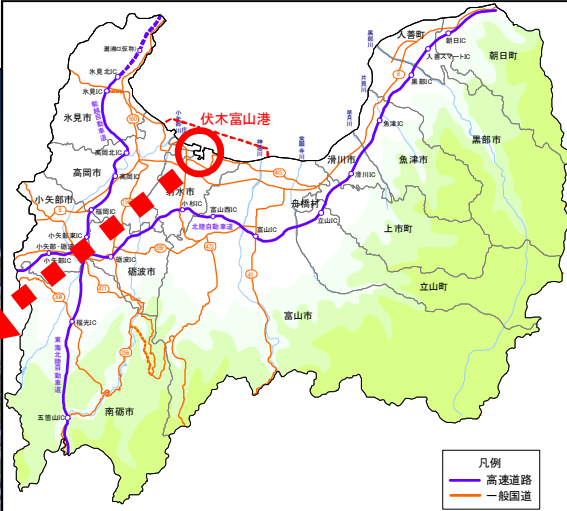


中央5~8号岸壁  
→不荷役へ

中央9号物揚場  
→不荷役へ

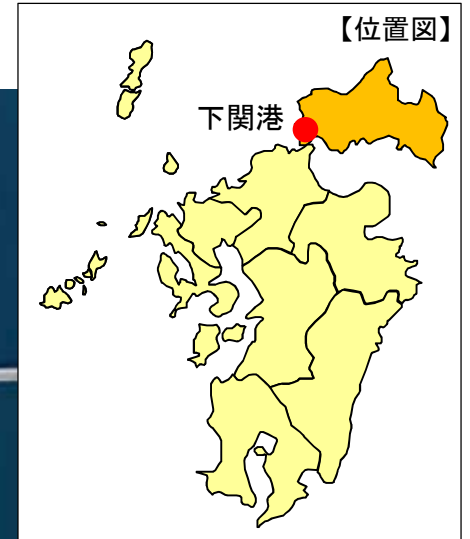
泊地(水深14m)

岸壁(水深14m)(中央2号)(増深改良)



|   |   |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
|---|---|-----------|--------------|----------------|----------|---------|-----|-----|-----|--|--|
| 事業名<br>(箇所名)  | 国際クルーズ拠点整備事業<br>(下関港 新港地区)  |           | 担当課<br>担当課長名 | 港湾局計画課<br>堀田 治 | 事業<br>主体 | 九州地方整備局 |     |     |     |  |  |
| 実施箇所  | 山口県下関市  |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| 主な事業<br>の諸元   | 岸壁(水深12m)、ふ頭用地、旅客上屋   |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| 事業期間  | 事業採択  | 平成31年度    | 完了           | 平成34年度         |          |         |     |     |     |  |  |
| 総事業費<br>(億円)  | 97億円(うち 港湾整備事業費60億円)  |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| 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>・下関港の背後には、赤間神宮や城下町長府などの歴史的な観光地や「ふく」などの日本食、関門海峡といった多数の観光資源に恵まれている。また、中国地方の最西端に位置し、クルーズ市場の成長著しい中国など東アジアに近接し、地理的優位性も高く、平成29年の寄港隻数は過去最多となる57隻を記録した。</li> <li>・国際クルーズ拠点として、平成35年に、年間129隻、最大20万トン級のクルーズ船の寄港を目標としている。</li> <li>・港内の既存施設(東港地区、本港地区)で受入可能なクルーズ船は最大5万トン級である。</li> <li>・また新港地区の既存施設は、貨物船との併用によりクルーズ船が接岸できる日数は制限されたため増加する将来のクルーズ船需要に対応出来ない状況にある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際クルーズ拠点を整備することにより、国際クルーズ船の寄港機会の損失を回避し、外国人観光客の訪問による地域経済の活性化と賑わい空間の創出に寄与する。</li> </ul> <p>①国際観光収益の増加</p> |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| 政策目標・<br>施策目標<br>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。港湾局ではこれを受けて、学識経験者等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を開催し、官民連携により国際クルーズ拠点を形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを検討している。</p> <p>下関港では、港湾管理者及びクルーズ船社が共同で、「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)」を作成し、平成31年2月に「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定された。</p> <p>本事業は、国際クルーズ拠点形成を図るため、クルーズ船ターミナルの整備を行うものである。</p>  |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| 事業の多<br>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"> <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>  |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
|   | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船の寄港隻数が増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進については我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がる事が期待される。</li> <li>・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。</li> <li>・下関港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、我が国に寄港するクルーズツアーの選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。</li> <li>・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。</li> </ul>  |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
|   | <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>   |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
|   | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○便益の主な根拠<br/>クルーズ船寄港隻数:129隻</li> <li>○投資の効率性<br/>国際観光収益の増加便益:310億円</li> </ul>  |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| 基準年度  |   | 平成29年度    |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| B:総便益<br>(億円)   | 312   | C:総費用(億円) | 97           | EIRR<br>(%)    | 14.8     | B-C     | 216 | B/C | 3.2 |  |  |
| <p>(感度分析)</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C( 3.1 ~ 3.8 )</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C( 3.1 ~ 3.8 )</p> <p>建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C( 3.2 ~ 4.3 )</p> |   |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |
| その他   | <p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>新規採択時評価について、適当である。</p>   |           |              |                |          |         |     |     |     |  |  |

# 下関港 国際クルーズ拠点整備事業





港湾 ( 港湾整備事業 )

新規事業採択時評価カルテ

| 平成         | 30   | 年度                       |           |        |     |     |      |         |          |      |
|------------|--|--------------------------|-----------|--------|-----|-----|------|---------|----------|------|
| 事業名(箇所名)   | 那覇港国際クルーズ拠点整備事業<br>(沖縄県 那覇市)   |                          | 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     | 堀田 治   |     |     |      |         |          |      |
| 実施箇所       | カルテ表示項目  |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
|            | 沖縄県那覇市   |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
|            | 検索対象都道府県指定(複数指定可)  |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
|            | 沖縄県  |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| 主な事業の諸元    | 岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、埠頭用地、旅客上屋  |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| 事業期間       | 事業採択   | 平成31年度                   | 完了        | 平成33年度 |     |     |      |         |          |      |
| 総事業費(億円)   | 110億円(うち港湾整備事業費96億円)   |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| 目的・必要性     | <p>・那覇港では、泊8号岸壁が暫定供用した平成22年度以降、クルーズ船寄港が急激に増加している(平成29年実績224回/年、平成22年比4.3倍)。</p> <p>・那覇港の2020年代前半(平成36年)のクルーズ需要は、寄港実績及びクルーズ船社等へのヒアリングに基づく推計では400回/年に達する見込みである。</p> <p>・那覇港の現状施設でのクルーズ船年間受入可能回数は、クルーズ船専用の泊8号岸壁で255回、貨物バースである新港9号岸壁で110回の計365回で、将来需要400回に対して35回分不足しており、国際観光収益の損失となる。</p> <p>・那覇港新港ふ頭地区にクルーズ船専用施設を整備することで、国際クルーズ拠点の形成に伴う外航クルーズ船の寄港増加に対応する。</p>                       |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| 便益の主な根拠    | 国際観光収益の増加<br>(平成36年度那覇港クルーズ船寄港回数:400回)   |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度   | 平成30年度                   |           |        |     |     |      |         |          |      |
|            | B:総便益(億円)  | 357                      | C:総費用(億円) | 96     | B/C | 3.7 | B-C  | 261     | EIRR (%) | 16.0 |
| 感度分析       | <p>需 要 (-10%~+10%) → B/C (3.3~4.1)</p> <p>建設費 (+10%~-10%) → B/C (3.4~4.1)</p> <p>建設期間 (+10%~-10%) → B/C (3.7~3.7)</p>  |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| 事業の効果等     | 本事業の実施により、那覇港への外航クルーズ船の寄港回数が増加し、国際観光収益が増加する。   |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| その他        | <p>・地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用創出、地域活力の向上が見込まれる。</p> <p>・外国人との交流機会が増加し、国際交流の促進、我が国に対する国際的な好感度の向上が期待される。</p> <p>・地域住民等による港の景観向上や地域づくりの取り組み等が促進され、港を通じた地域振興が期待される。</p> <p>・那覇港と国内他港とを周遊するクルーズツアーの実現が可能となる等、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。</p> <p>・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。</p> <p>・貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消されるとともに、旅客の安全性向上が図られる。</p> |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| 概要図(位置図)   |  |                          |           |        |     |     |      |         |          |      |
| バックデータ1    | コメント   | ※費用便益分析の年次別積上げ計算表        |           |        |     |     |      |         |          |      |
|            | ファイル名  | 様式-4.pdf                 |           |        |     |     |      |         |          |      |
| バックデータ2    | コメント   | ※費用便益分析に用いた効果概要をとりまとめたもの |           |        |     |     |      |         |          |      |
|            | ファイル名  | 様式-5.pdf                 |           |        |     |     |      |         |          |      |

# 那覇港国際クルーズ拠点整備事業

