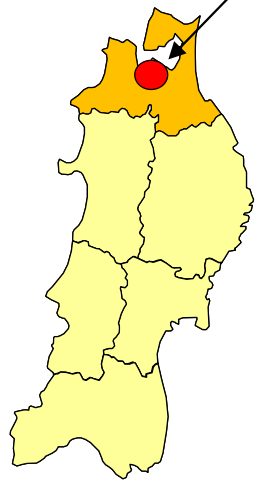


事業名	青森港油川地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	東北地方整備局
		担当課長名	森橋 真		
実施箇所	青森県青森市				
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(地耐力強化)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)				
事業期間	事業採択	令和6年度	完了	令和9年度	
総事業費(億円)	123				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・令和5年10月に、経済産業省及び国土交通省が「青森県沖日本海(南側)」を再生エネルギー利用法に基づく促進区域として指定。今後、当該区域の事業者公募を開始する予定。同区域の公募占用指針において、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青森港※を提示しており、同港の活用が想定される。 ※令和5年10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。 ・青森県沖日本海(南側)のほか、青森県沖日本海(北側)や青森県陸奥湾等においても、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、青森港周辺における洋上風力発電の機運が高まっている。</p> <p><達成すべき目標> ・青森港油川地区における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、風車部材の組立・積出等の機能を有した基地港湾の整備を行う。</p>				
上位計画の位置づけ	<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(抄)(令和5年3月30日告示)> I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項 1 特に戦略的に取り組む事項 (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 (3)海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</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(抄)(令和5年3月30日告示)> II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (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 (3)海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p> <p><港湾の中長期政策「PORT2030」(抄)(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)> V 港湾の中長期政策の基本的な方向性 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成</p> <p><第5次社会資本整備重点計画(抄)(令和3年5月28日閣議決定)> 第3章 計画期間における重点目標、事業の概要 第2節 個別の重点目標及び事業の概要について 6. 重点目標6: インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上</p> <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(抄)(令和5年6月16日閣議決定)> 第2章 新しい資本主義の加速 2. 投資の拡大と経済社会改革の実行 (2)グリーントランスフォーメーション(GX)、デジタルトランスフォーメーション(DX)等の加速 (グリーントランスフォーメーション(GX))</p> <p><デジタル田園都市国家構想総合戦略(抄)(令和4年12月23日閣議決定)> 第4章 各分野の政策の推進 2. 分野別の施策の推進 (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 (4)魅力的な地域をつくる カ 地域資源を活かした個性あふれる地域の形成 ヴii 地域における脱炭素化の推進 (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><第6次エネルギー基本計画(抄)(令和3年10月22日閣議決定)> 第4章 各分野の政策の推進 2. 分野別の施策の推進 (5)再生可能エネルギーの主力電源への取組 (4)電源別の特徴を踏まえた取組 (b)風力</p>				
事業の多面的な効果	<p>■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。</p>				
	<p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・洋上風力発電の導入促進への貢献 ・洋上風力発電産業の育成 ・環境への負荷軽減</p> <p><定量的な効果> ・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>				
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 <便益の主な根拠> 洋上風車数:40基 <投資の効率性> 船舶の大型化による海上輸送コスト削減:5.7億円 海上輸送の効率化:31億円 荷役作業の効率化:165億円</p>				
基準年度		令和5年度			
B:総便益(億円)	202	C:総費用(億円)	102	EIRR(%)	24
				B-C	100
				B/C	2.0
<p>(感度分析) 需要 (-10% ~ +10%) B/C(1.8 ~ 2.2) 建設費 (+10% ~ -10%) B/C(1.8 ~ 2.2) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(1.9 ~ 2.0)</p> <p>(参考値) 社会的割引率(2%) B/C(2.1) 社会的割引率(1%) B/C(2.2)</p>					
対応方針	採択				
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> ・「青森港油川地区国際物流ターミナル(-12m)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> ・当該事業の令和6年度の確実な新規事業化について、格別なご配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。</p>				

青森港油川地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業 位置図

【位置図】

青森港



航路・泊地(水深12m)

泊地(水深12m)

岸壁(水深12m)
(地耐力強化)



事業名	酒田港外港地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	東北地方整備局																				
		担当課長名	森橋 真																						
実施箇所	山形県酒田市																								
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(地耐力強化)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)、防波堤(波除)、ふ頭用地																								
事業期間	事業採択	令和6年度	完了	令和9年度																					
総事業費(億円)	122																								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>・令和5年10月に、経済産業省及び国土交通省が「山形県遊佐町沖」を再エネ海域利用法に基づく促進区域として指定。今後、当該区域の事業者公募を開始する予定。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酒田港※を提示しており、同港の活用が想定される。</p> <p>※令和5年10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。</p> <p>・山形県遊佐町沖のほか、山形県酒田市沖においても、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、酒田港周辺における洋上風力発電の機運が高まっている。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>・酒田港外港地区における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、風車部材の組立・積出等の機能を有した基地港湾の整備を行う。</p>																								
上位計画の位置づけ	<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(抄)(令和5年3月30日告示)></p> <p>I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項</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脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</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(抄)(令和5年3月30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脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p> <p><港湾の中長期政策「PORT2030」(抄)(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)></p> <p>V 港湾の中長期政策の基本的な方向性</p> <p>5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成</p> <p><第5次社会資本整備重点計画(抄)(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>第3章 計画期間における重点目標、事業の概要</p> <p>第2節 個別の重点目標及び事業の概要について</p> <p>6. 重点目標6: インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上</p> <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(抄)(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第2章 新しい資本主義の加速</p> <p>2. 投資の拡大と経済社会改革の実行</p> <p>(2)グリーン・トランスフォーメーション(GX)、デジタル・トランスフォーメーション(DX)等の加速(グリーン・トランスフォーメーション(GX))</p> <p><デジタル田園都市国家構想総合戦略(抄)(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>ウ 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><第6次エネルギー基本計画(抄)(令和3年10月22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>(5) 再生可能エネルギーの主力電源への取組</p> <p>(4) 電源別の特徴を踏まえた取組</p> <p>(b) 風力</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> <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</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。</p> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <p>・洋上風力発電の導入促進への貢献</p> <p>・洋上風力発電産業の育成</p> <p>・環境への負荷軽減</p> <p><定量的な効果></p> <p>・船舶の大型化による海上輸送コスト削減</p> <p>・海上輸送の効率化</p> <p>・荷役作業の効率化</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>洋上風車数: 30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: 4.2億円</p> <p>海上輸送の効率化: 19億円</p> <p>荷役作業の効率化: 124億円</p> <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="2">令和5年度</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B: 総便益(億円)</td> <td>147</td> <td>C: 総費用(億円)</td> <td>101</td> <td>EIRR(%)</td> <td>15</td> <td>B-C</td> <td>46</td> <td>B/C</td> <td>1.5</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <p>需要 (-10% ~ +10%) B/C(1.3 ~ 1.6)</p> <p>建設費 (+10% ~ -10%) B/C(1.3 ~ 1.6)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(1.4 ~ 1.5)</p> <p>(参考値)</p> <p>社会的割引率(2%) B/C(1.6)</p> <p>社会的割引率(1%) B/C(1.6)</p>					基準年度	令和5年度									B: 総便益(億円)	147	C: 総費用(億円)	101	EIRR(%)	15	B-C	46	B/C	1.5
基準年度	令和5年度																								
B: 総便益(億円)	147	C: 総費用(億円)	101	EIRR(%)	15	B-C	46	B/C	1.5																
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>・「酒田港外港地区国際物流ターミナル(-12m)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>・当該事業の令和6年度の確実な新規事業化について、格別な御配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。</p>																								

酒田港外港地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業 位置図

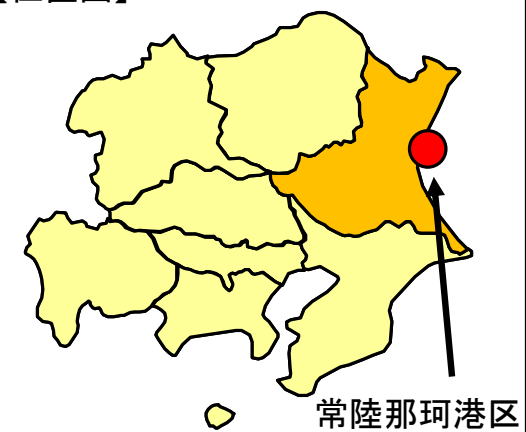


事業名	茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	関東地方整備局																								
実施箇所	茨城県ひたちなか市																												
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、ふ頭用地																												
事業期間	事業採択	令和6年度	完了	令和12年度																									
総事業費(億円)	160億円																												
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外内貿コンテナ貨物や外貿RORO貨物等が取り扱われている北ふ頭外貿地区では、主にRORO船による産業機械の輸出増大に伴い、令和4年には過去最高の1,765千トンの取扱量を記録している。 ・入港隻数も増加傾向にあり、岸壁不足に伴う慢性的な滞船・運航遅延が頻繁に発生しており、特に外貿RORO船については、概ね2隻に1隻の滞船が生じており、一部貨物は横浜港への横持ち等を強いられている。 ・北米でのインフラ投資や世界的な輸物需要増大に伴う建設機械需要の高まりにより、常陸那珂港区における産業機械(輸出)の取扱貨物量は近年増加。産業機械メーカーは更なる生産増や貨物輸出増を計画している。 ・このほか、近隣の複数の企業が、生産体制の増強を計画しており、港湾機能の強化が必要。 ・岸壁不足に伴い、特に産業機械等を輸出するための外貿RORO船の慢性的な滞船・運航遅延が頻繁に発生しており、一部は京浜港への横持ちを強いられている状況。 ・中央ふ頭地区新設岸壁(水深14m)を整備することにより、産業機械(北米向け※)・中古車の取り扱いを北ふ頭地区から中央ふ頭地区に転換させることで、慢性的に発生していた滞船解消に寄与することが可能となる。 ・今後増大する産業機械貨物等の需要に対応することが可能となり、滞船もしくは横浜港への横持ちを余儀なくされていた非効率な輸送が解消され、地域産業の国際競争力強化が図られる。 ・貨物を代替港で取扱う必要があることから、輸送コストが増大する。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状強いられている滞船や他港への横持ち等の非効率な輸送形態を解消するとともに、産業機械等の貨物需要に対応し、地域産業の国際競争力強化を図るため、茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区に国際物流ターミナルの整備を行う。 																												
上位計画の位置づけ	<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5年3月30日告示)></p> <p>I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(2) 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</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>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(2) 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>第3章 第2節 1. 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】</p> <p>第3章 第2節 4. 重点目標4: 経済の好循環を支える基盤整備【4-1: サプライチェーン全体の強靱化・最適化】</p> <p><総合物流施策大綱(令和3年6月15日閣議決定)></p> <p>III 今後取り組むべき施策</p> <p>3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築</p> <p>(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築</p> <p>(2) 物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保【物流インフラの強靱性確保】</p> <p><国土強靱化基本計画(令和5年7月28日)></p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針</p> <p>(7) 産業構造</p> <p>(8) 交通・物流</p> <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第3章 我が国を取り巻く環境変化への対応</p> <p>2 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興【防災・減災、国土強靱化】</p> <p><新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>Ⅷ. 経済社会の多様化</p> <p>1. デジタル田園都市国家構想の実現</p> <p>(3) デジタル田園都市国家構想の前提としての安心の確保</p> <p>① 広域交通インフラの整備</p>																												
事業の多面的な効果	<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。</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。</p> <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"> ・地域産業の国際競争力強化 ・トラックドライバー不足等への対応 ・被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保 ・排出ガスの削減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞船の解消による滞船コスト削減 ・外貿RORO貨物の輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ・災害時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減 <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>外貿RORO貨物(北米向け増加分): 487千トン</p> <p>滞船隻数: 14隻/年</p> <p>幹線貨物(震災時): 1,024千トン</p> <p><投資の効率性></p> <p>滞船の解消による滞船コスト削減: 164億円</p> <p>外貿RORO貨物の輸送距離の短縮による輸送コスト削減: 216億円</p> <p>災害時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減: 7.7億円</p> <p>残存価値: 0.55億円</p> <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="5">令和5年度</td> </tr> <tr> <td>B: 総便益(億円)</td> <td>388</td> <td>C: 総費用(億円)</td> <td>132</td> <td>EIRR(%)</td> <td>12.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>B-C</td> <td>257</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>B/C</td> <td>3.0</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <p>需要 (-10% ~ +10%) B/C(2.7 ~ 3.2)</p> <p>建設費 (+10% ~ -10%) B/C(2.7 ~ 3.3)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.9 ~ 3.0)</p> <p>(参考値)</p> <p>社会的割引率(2%) B/C(4.3)</p> <p>社会的割引率(1%) B/C(5.4)</p>					基準年度	令和5年度					B: 総便益(億円)	388	C: 総費用(億円)	132	EIRR(%)	12.0					B-C	257					B/C	3.0
基準年度	令和5年度																												
B: 総便益(億円)	388	C: 総費用(億円)	132	EIRR(%)	12.0																								
				B-C	257																								
				B/C	3.0																								
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>・「茨城港常陸那珂港区中央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>・当該事業の令和6年度の確実な新規事業化について、格別のご配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。</p>																												

茨城港 常陸那珂港区中央ふ頭 地区国際物流ターミナル整備事業

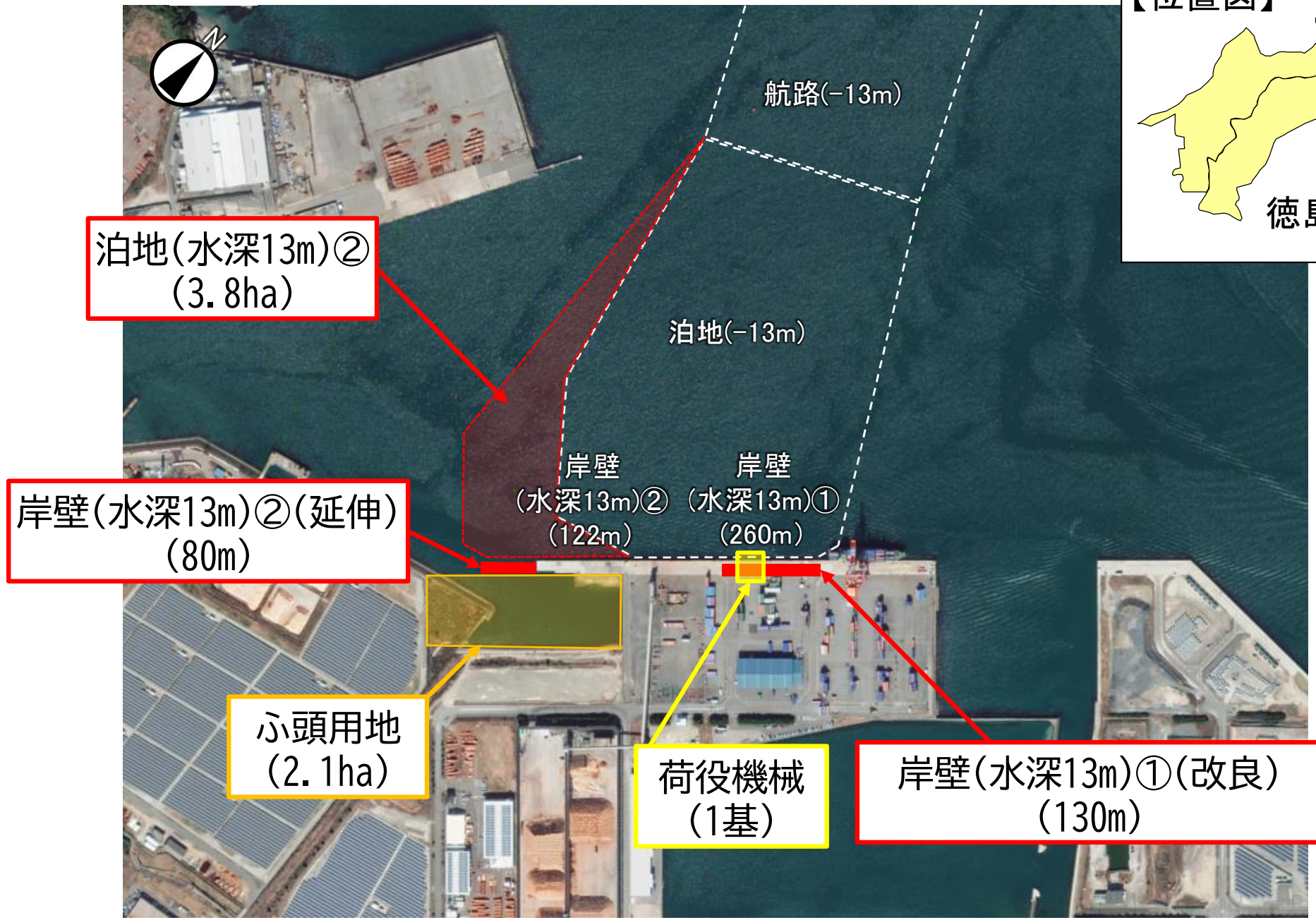
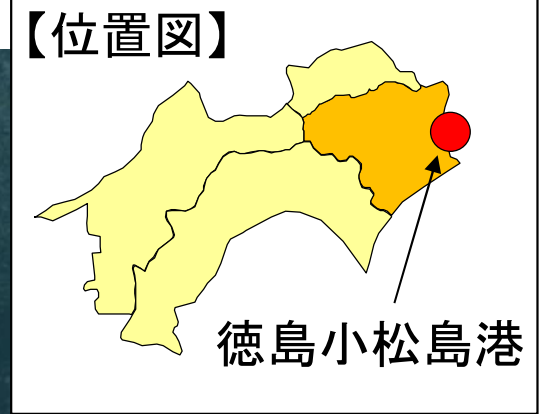


【位置図】



事業名	徳島小松島港赤石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	四国地方整備局																		
実施箇所	徳島県小松島市	担当課長名	森橋 真																				
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)②(延伸)、泊地(水深13m)②、岸壁(水深13m)①(改良)、荷役機械、ふ頭用地																						
事業期間	事業採択	令和6年度	完了	令和12年度																			
総事業費(億円)	90																						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤石地区では、製薬関連品や化学工業品等を扱う定期コンテナ船(外貿航路及び国際フィーダー航路)、バイオマス燃料や製紙材料等に用いる木材チップの輸入船等が岸壁を利用している他、大型クルーズ船も赤石地区を利用しており、クルーズ船寄港時にはコンテナ船・木材チップ船が係留できず、沖待ちを余儀なくされるケースも生じている。 他方、徳島小松島港近隣の化学工業品メーカー等が、世界的な半導体需要や国際的な環境規制に伴う需要の高まりを受け、生産体制の増強を予定している。 各企業いずれも、工場等と神戸港との間で陸上輸送しているが、国内のトラックドライバー不足等への対応に向け、海上輸送へのモーダルシフトを計画している。 一方、既存の岸壁及びふ頭用地では、国際フィーダー船を外貿貨物船及び外貿コンテナ船と同時着岸させるために必要な岸壁延長や用地面積を確保できないため、増産貨物等を取扱うための国際フィーダー船を新たに受入れることが困難である。 そのため、岸壁(水深13m)②の延伸及びふ頭用地の拡張等の機能強化により、国際フィーダー船、外貿貨物船、外貿コンテナ船の同時着岸を実現するとともに、コンテナターミナルの用地を確保する。 これにより、今後増大が見込まれる新たなコンテナ貨物需要に対応し、神戸港への安定的な集貨に資するとともに、ドライバー不足に伴うモーダルシフト需要への対応が可能になる。 達成すべき目標 今後増大が見込まれる新たなコンテナ貨物需要や、2024年問題に起因するモーダルシフト需要に対応し、地域産業の国際競争力強化を図るとともに、国際コンテナ戦略港湾神戸港への更なる集貨を図るため、徳島小松島港赤石地区に国際物流ターミナルの整備を行う。 																						
上位計画の位置づけ	<p><港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針(抄)(令和5年3月30日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾は、強い国際競争力を有する基礎素材産業や自動車・産業機械等の加工組立型産業をはじめとする我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える重要な拠点となっており、地域と協働し、地域に合った競争力ある物流機能の強化と港湾空間の形成が求められている。(Ⅰ 1(1)④) 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) また、輸送の効率性を高めるとともに、海上輸送網の充実を図るため、国際海上コンテナ輸送において国際フィーダー航路による輸送の強化により、国際戦略港湾との連携を強化する等、複数の港湾が連携を進める。(Ⅴ 1(1)①) <p><港湾の中長期政策「PORT2030」(抄)(平成30年7月31日国土交通省港湾局公表)></p> <ul style="list-style-type: none"> 海陸一貫輸送網を推進・活用し、国際コンテナ戦略港湾への集貨等を促進するため、ふ頭再編による国際コンテナターミナルと内貿ユニットロードターミナルの近接化、港湾と背後の道路等とシームレスな接続、船舶大型化へ対応した岸壁整備・改良の促進、船舶の性能向上に対応した航路の航行環境の確保等を行う。(Ⅴ 2(3)) 第5次社会資本整備重点計画(抄)(令和3年5月28日閣議決定)> 新型コロナウイルス感染症など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。(第3章第2節4.4-1) 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)(抄)(令和3年6月15日閣議決定)> 加えて、海上輸送等の活用によるモーダルシフトは長距離ドライバーの負担軽減など働き方改革につながることも、トラックドライバーのフェリー乗船時間について厚生労働省の改善基準告示の特例の適用を受けられることから、今後これを積極的に推進する。(Ⅲ 2(1)) 2019年度の輸送量当たりのCO2排出量(トンキロベース)は、鉄道がトラックの約13分の1、船舶が約5分の1であり、引き続き低炭素化に向けて有効なモーダルシフトを推進する。特に、トラックドライバー不足が加速する現状において、フェリーやRORO船、コンテナ船等の海運を活用した長距離物流が進んでいるほか、中・短距離でも実施される例も出てきており、さらに災害時の安定的な物流網確保の観点からもモーダルシフトは重要であり、改正物流総合効率化法によるスキームも活用しながら、引き続き積極的に支援する。(Ⅲ 3(3)) 経済財政運営と改革の基本方針2023(抄)(令和5年6月16日閣議決定)> 2024年度から時間外労働の上限規制が運転手に適用され物流への影響が懸念される「物流2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、道路・港湾・貨物鉄道・倉庫等の物流拠点・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化、モーダルシフトなど物流GX、物流DX・標準化等による「物流の効率化」、荷主・物流事業者間における物流負担の軽減に向けた規制措置の導入、トラック法に基づく荷主等への要請・勧告制度の実効性向上等による「商慣行の見直し」、再配達削減を含む荷主・消費者への「行動要請」等を含む取り組みの導入、等の根本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。このため、次期通常国会での法制化も含め、荷主への規制措置など中長期的に継続して取り組むための枠組みを整備する。(第2章5) 新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版(抄)(令和5年6月16日閣議決定)> 地方の暮らしや経済成長を支えるため、引き続き、高速道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際拠点空港、港湾等の整備・活用を進める。加えて、基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の高機能化等の地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う。(Ⅷ 1(3)①) 物流業界では、トラックドライバーの有効求人倍率が2倍と人手不足であり、求年度から時間外労働の上限規制が適用されるため、人手不足への対応・生産性の向上が喫緊の課題(「2024年問題」)である。 長時間の待ち待ち・契約外の荷役等、非効率な商慣行を是正すべく、規制の措置等について検討し、本年度中に所要の措置を講ずるとともに、賃金水準向上に向けた価格転嫁円滑化等の取組を進める。 モーダルシフト、電動化、1台の車両で荷物と乗客を同時に輸送する貨客混載等のGXや、自動運転、トラック予約受付システムの普及、自動化・機械化等のDX、パレット・コンテナの導入・標準化、物流拠点の機能強化、高速道路のトラック速度規制の引上げに向けた調整を進め、生産性向上と担い手の確保を進める。さらに、荷主企業における物流に関する統括責任者の設置義務付けや再配達削減に向けた消費者へのインセンティブ付与を調整する等、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進める。 デジタルライフライン全国総合整備計画を本年度中に策定し、それに基づきドローン航路の設定を進めることで、ドローン物流の早期の社会実装を目指す。(Ⅷ 1(3)②) 																						
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>■定量的・定量的な効果</p> <p>【①地域の基幹産業の国際競争力強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、新たなコンテナ航路就航による輸送効率化が図られることで、特定の分野で世界トップクラスのシェアを有し、四国地方の経済発展に貢献する地域の基幹産業の更なる国際競争力強化が図られる。 <p>【②トラックドライバー不足等への対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、トラックドライバー不足や高齢化等、将来的な輸送力不足が懸念される中、徳島小松島港を利用した新たな国際フィーダー便による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善が図られるとともに、国内物流を安定的に支える輸送網の構築が図られる。 <p>【③国際コンテナ戦略港湾政策への貢献】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、徳島小松島港から阪神港への国際フィーダー便が大幅に増加することで、国際フィーダー便による海上輸送網の強化による国際コンテナ戦略港湾への更なる「集貨」が図られる。 <p>【④大型クルーズ船寄港時のコンテナ船滞船の解消】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、大型クルーズ船着岸時に外貿コンテナ船と同時着岸が可能となるため、大型クルーズ船寄港時のコンテナ船の滞船が解消される。 <p>【⑤排出ガスの削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、徳島県内企業の増産等に伴う陸上輸送の増加を低減し、CO2排出量を抑制することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。 CO2:約655トン・C/年 																						
対応方針	<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> コンテナ貨物:13千TEU/年 <投資の効率性> モーダルシフトによる輸送コスト削減効果:174億円 残存価値:0.50億円 <p>基準年度</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">令和5年度</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>174</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>83</td> <td>EIRR(%)</td> <td>9.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>B-C</td> <td>92</td> <td>B/C</td> <td>2.1</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(1.9~2.3) 建設期間(-10%~+10%) B/C(2.1~2.2) <p>(参考値)</p> <ul style="list-style-type: none"> 社会的割引率(2%) B/C(3.0) 社会的割引率(1%) B/C(3.6) 							令和5年度				B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	83	EIRR(%)	9.0			B-C	92	B/C	2.1
		令和5年度																					
B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	83	EIRR(%)	9.0																		
		B-C	92	B/C	2.1																		
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 「徳島小松島港赤石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。 <港湾管理者の意見> 当該事業の令和6年度の確実な新規事業化について、格別な御配慮を賜りたく、強くお願い申し上げます。 																						

徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業 位置図



事業名	中城湾新港地区国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 森橋 長	事業 主体	沖縄総合事務局
実施箇所	沖縄県うるま市				
主な事業 の種別	岸壁(水深11m)(耐震)、港湾施設用地、泊地(水深11m)				
事業期間	事業採択	令和6年度	完了	令和11年度	
総事業費 (億円)	98				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中城湾新港地区においては、大型貨物船に係留できる岸壁が不足していることから、岸壁の予約が困難な状況であり、小型の貨物船による輸送を余儀なくされている。 ・中城湾新港地区の東の頭において県内最大規模のバイオマス発電所が稼働したが、大型の燃料バルク船が着岸できる岸壁が西の頭しかないため、発電所で貨物の持ち上がりが発生している。また、完成自動車についても、現状は岸壁不足であることから、取扱う大部分の自動車を那覇港で陸揚げしており、那覇港からの持ち上がりが発生している。 ・新港地区の企業立地の進展による物流需要の増加により、更なる定期RORO船の寄港が見込まれるが、現状、RORO船が1つしかない。他の不定期船も利用するため、RORO船の新規就航が困難な状況となっている。 ・大型クルーズ船が接岸できる岸壁が不足しており、クルーズ船の寄港要請に対応できていない状況である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型貨物船の寄港需要やRORO貨物の増大、クルーズ需要に対応するため、国際物流ターミナルを整備する。また、耐震強化岸壁として整備することにより、大規模地震発生時においても幹線貨物の物流機能を維持する。 				
上位計画 の位置づけ	<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5年3月30日告示)></p> <p>I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(2)将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>(3)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>(1)災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</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>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(2)将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>(3)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>(1)災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <p>第3章 計画期間における重点目標、事業の概要</p> <p>第2節 個別の重点目標及び事業の概要について</p> <p>1. 重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現</p> <p>1-2 切迫する地震・津波等の災害リスクに対するリスクの低減</p> <p>4. 重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p><総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)(令和3年6月15日閣議決定)></p> <p>III 今後取り組むべき施策</p> <p>2. 時間外労働の上昇抑制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)</p> <p>(1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備</p> <p>(2)労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進</p> <p>3. 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築</p> <p>(1)感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築</p> <p>(2)物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保</p> <p><物流・インフラの強靱性確保></p> <p>(3)地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築</p> <p>②モーダルシフトのさらなる推進</p> <p><国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)></p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2. 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針</p> <p>(7)産業構造</p> <p>(8)交通・物流</p> <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>第2章 新しい資本主義の加速</p> <p>5. 地域・中小企業の活性化</p> <p>(個性を生かした地域づくりと関係人口の拡大)</p> <p>第3章 我が国を取り巻く環境変化への対応</p> <p>2. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興(防災・減災、国土強靱化)</p> <p><新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版(令和5年6月16日閣議決定)></p> <p>Ⅲ 経済社会の多極化</p> <p>1. デジタル田園都市国家構想の実現</p> <p>(3)デジタル田園都市国家構想の前提としての安心の確保</p> <p>①広域交通インフラの整備</p> <p><沖縄振興基本方針(令和4年5月10日閣議決定)></p> <p>Ⅲ 沖縄の振興に関する基本的な事項</p> <p>11 社会資本の整備及び土地の利用に関する基本的な事項</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>■定量的・定量的な効果</p> <p><(1) 大型船による輸送効率化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船でのバルク貨物の輸送を可能とすることで、沖縄県の飼料流通機能の強化等が図られる。 <p><(2) 効率的な荷役の実現></p> <ul style="list-style-type: none"> ・RORO船の増便等が可能な環境を整えることで、陸上横持ち輸送等の非効率な物流の改善が図られ、背後企業の競争力強化、更なる企業価値・稼働投資の促進が期待される。 <(3) 被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保> ・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。 <p><(4) 排出ガスの削減></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化や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: 1,202トン/年 NOx: 66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> <ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物: 355千トン/年 ・RORO貨物: 35千トン/年 ・完成自動車: 7,620台/年 ・クルーズ船旅客: 57千人/年 <p><投資の効率性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶による輸送の効率化(穀物、ビレット): 83億円 ・横持ち輸送コストの削減(バイオマス、完成自動車): 16億円 ・RORO船による効率的な輸送: 2.2億円 ・国際観光純収入の増加: 85億円 ・震災時の輸送コスト削減: 0.12億円 ・残存価値: 0.74億円 				
	基準年度	令和5年度			
	B.総便益 (億円)	187	C.総費用(億円)	80	EIRR (%)
	(感度分析)			9.3	B-C
	需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.1 ~ 2.6)			107	B/C
	建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.1 ~ 2.6)			2.3	
	建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.3 ~ 2.4)				
	(参考値)				
	社会的割引率(2%) B/C(3.6)				
	社会的割引率(1%) B/C(4.6)				
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"> ・「中城湾新港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。 ・港湾管理者の意見 ・沖縄県の自立自給経済の構築に向け、産業支援港湾として東海岸地域の拠点機能を担う中城湾新港地区の東の頭岸壁(耐震)の早期整備は不可欠であり、当事業の予算化について特段のご配慮を願いますようお願いする。 				

中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業 位置図

