

港湾事業の事後評価項目調書

事業名（箇所名）	国際海上コンテナターミナル整備事業（広島港 出島地区）					
実施箇所	広島県 広島市					
該当基準	事業完了後一定期間（５年以内）が経過した事業					
主な事業の諸元	岸壁（-14m）、泊地（-14m）等					
事業期間	事業採択	平成５年度	完了	平成１５年度		
総事業費（億円）	再評価時（H14）	３８０	完了時	３８９		
目的・必要性	増加する外資コンテナ貨物を効率的に取り扱うと共に、大型コンテナ船の寄港に対応可能な国際コンテナターミナル整備により、広島背後圏において発着するコンテナ貨物の輸送コストを削減し、国際競争力の強化を図る。					
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	・取扱貨物量（需要予測） 再評価時 176千TEU/年（２バース分） → 今回 88.6千TEU/年（平成18年実績） ・全体事業費 再評価時 380億円 → 事業完了時 389億円					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成２０年度				
	B：総便益(億円)	1,004	C：総費用(億円)	613	B／C	1.6
	B－C	391	EIRR(%)	6.8		
事業の効果の発現状況	出島地区国際コンテナターミナルは、大型コンテナ船に対応した広島港におけるコンテナ貨物取扱の拠点施設として利用（平成１８年実績で約９万TEU／年）されており、広島背後圏から発着する貨物の物流コスト削減など十分な事業効果を発現している。					
事業実施による環境の変化	特になし					
社会情勢等の変化	アジアを中心とした海外との物流が活発化し、就航航路、コンテナ貨物量も増加しているが、広島港国際コンテナターミナルは１バースでの供用のため、バースウィンドウの関係もあり新たな航路誘致が困難となってきた。また、欧米とアジアを結ぶ基幹航路を中心にコンテナ船の大型化（コンテナ８０００個以上積載）が急速に進んでおり、従来基幹航路に就航していた大型船がアジア航路に投入される等、低コストな物流サービスを維持していく上で今後とも世界的な船舶の動向等をふまえた港湾整備を進めていく必要がある。					
今後の事業評価の必要性	事業に伴う十分な整備効果の発現が見られ、今後も広島港のコンテナ取扱拠点施設として利用されることから、今後の再事後評価の必要はない。					
改善措置の必要性	事業の目的に見合った整備効果の発現が見られることから、今後の改善措置の必要はない。					
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	なし					
対応方針（原案）	対応なし					

対 応 方 針 理 由	本事業は、事業に伴う十分な整備効果の発現が見られることから、今後の改善措置の必要性及び再事後評価の必要性はない。
そ の 他	港湾貨物の輸送の効率化により、CO ₂ 及びNO _x 等の排出量が軽減される。

広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備事業事後評価



平成20年10月27日
国土交通省 中国地方整備局

1.事業位置図

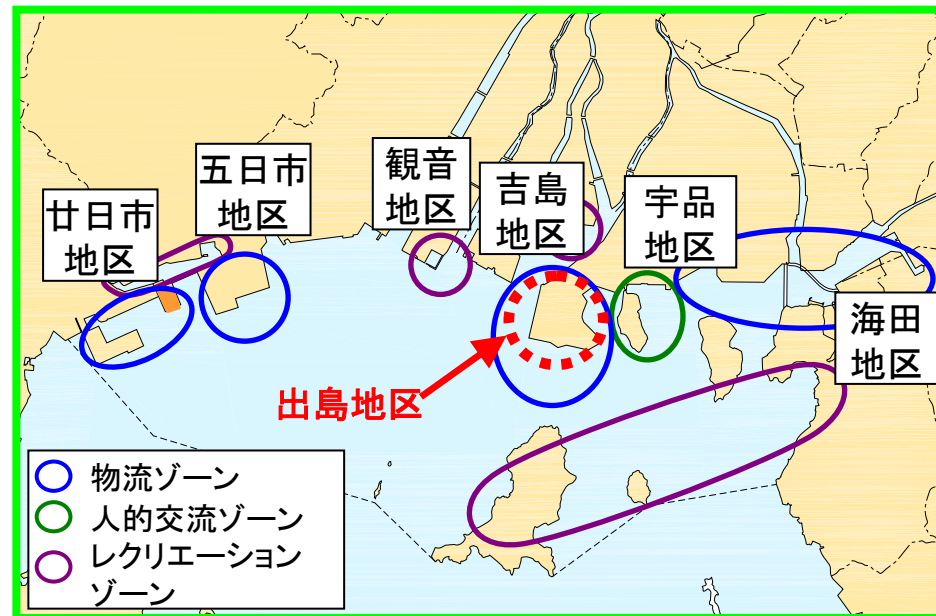
広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

広島港は、広島県西部に位置し、広島市、廿日市市、安芸郡海田町及び坂町に跨る東西約17kmの港域を有する特定重要港湾で、瀬戸内海の島嶼部や四国を結ぶ人流・物流の拠点であるとともに、中核国際港湾として海外との物流の拠点となっている。

本事業箇所である出島地区は広島港中央部に位置している。



広島港のゾーニング



※赤字は、本評価対象港湾

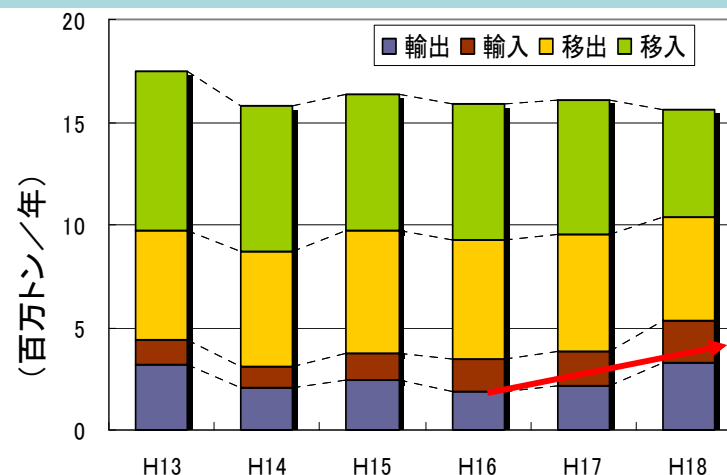
2. 広島港の利用状況

広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

(1) 取扱貨物(全体)

●広島港の取扱貨物量の推移

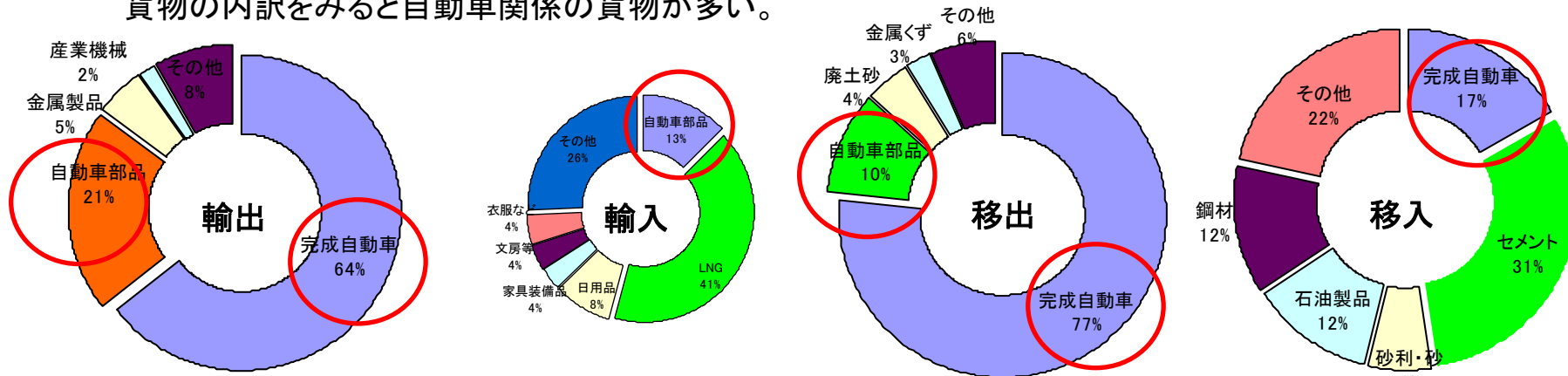
広島港の取扱貨物量は、輸移出入あわせて年間約1600万トンで近年はほぼ横ばいであるが、外貨貨物に関してみると輸出・輸入共に増加している。



(出典: 港湾統計)

●広島港の品目別取扱量(H18実績)

貨物の内訳をみると自動車関係の貨物が多い。



(出典: 港湾統計)

2. 広島港の利用状況

広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

(2) コンテナ貨物

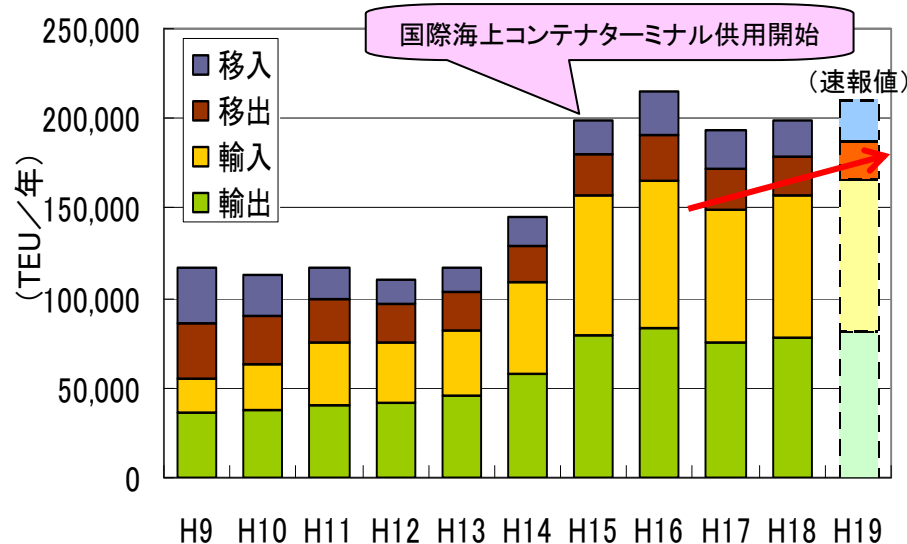
● 広島港のコンテナ貨物取扱量の推移

広島港のコンテナ貨物取扱量は、出島地区国際海上コンテナターミナルが供用した平成15年以降、年間約20万TEUとほぼ横ばいであるが、近年増加する傾向にある。

外貿コンテナの取扱量では平成18年実績で全国12位となっている。



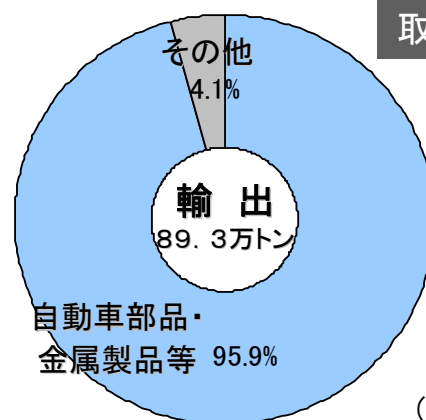
香港航路のコンテナ船荷役状況



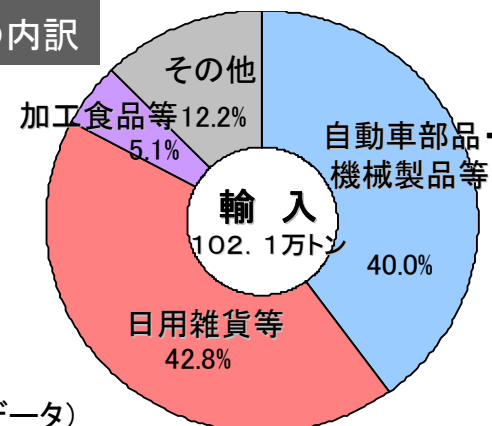
● 広島港の外貿コンテナ貨物内訳

広島港における外貿コンテナ貨物の内訳をみると、輸出に関しては、自動車部品・金属製品等が多く、地域の主要産業である自動車をはじめとした製造業を物流面で支えている。

輸入に関しては、自動車部品・機械製品等に加え、日用雑貨等の一般消費材の割合も高い。



取扱品目の内訳



(平成18年データ)

2. 広島港の利用状況

(3) 就航定期航路と貿易相手国

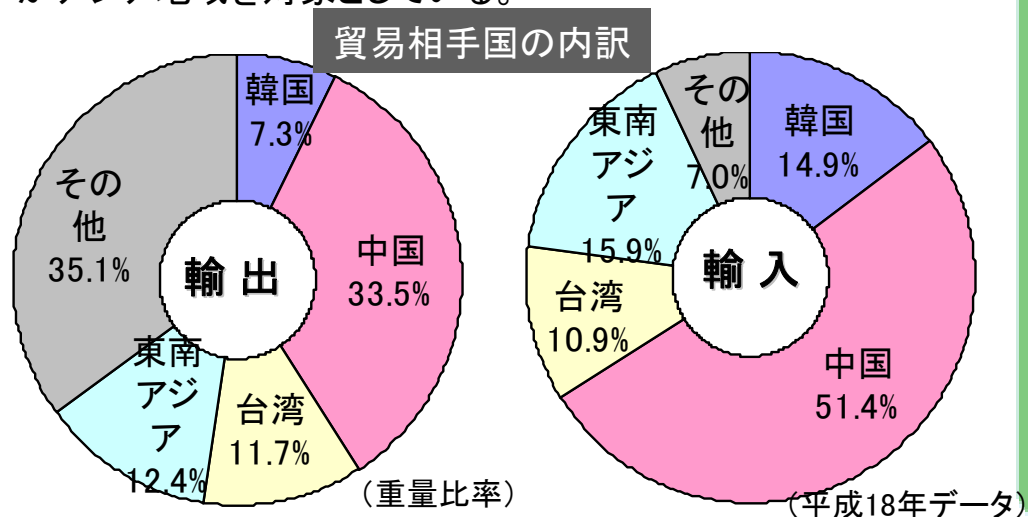
● 広島港の定期コンテナ船航路

広島港に就航している外貿コンテナ船の定期航路は、現在韓国、中国をはじめ東南アジアなど週15便、その他阪神フィーダー等の国内定期航路が週9便就航している。

また、最近では中東方面へのコンテナ船も不定期ではあるが、入港している。

● 広島港の外貿コンテナ貨物の相手国

広島港の外貿コンテナ貨物の貿易相手国をみると、定期航路の寄港状況と同様に中国、韓国をはじめとするアジア地域の貨物の割合が大きく、輸出で約6割、輸入では約9割がアジア地域を対象としている。



広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

広島港における定期コンテナ航路(外貿)

航路名	就航便数	利用ターミナル
韓国	週5便	出島・海田
韓国・華南	週1便	出島
中国	週6便	出島・海田
香港	週1便	出島
台湾	週1便	海田
台湾・マニラ	週1便	海田
北米	月1便	出島



3. 事業概要

広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

(1) 広島港におけるコンテナ取扱施設

広島港におけるコンテナ取扱施設は、コンテナ専用の施設は海田地区にある5千トン級のコンテナ船に対応した海田コンテナターミナル(-7.5m,2バース)、本評価対象施設である5万トン級のコンテナ船に対応した出島地区国際コンテナターミナル(-14m,1バース)がある。

出島地区国際コンテナターミナル

(本評価対象施設)



5万トン級の大型コンテナ船に対応したコンテナターミナル(1バース)がH15.3から供用開始。

海田コンテナターミナル



広島港で最初のコンテナターミナルとして昭和63年に岸壁(-7.5m)2バースで供用。

水深やターミナル奥行き不足、橋梁桁下高制限があり、船舶の大型化に対応困難。



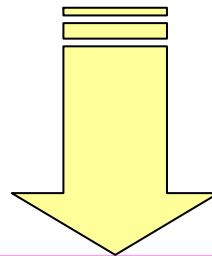
3. 事業概要

広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

(2) 広島港国際コンテナターミナルの整備目的

増加するコンテナ貨物に対応した施設整備による
物流コスト削減への対応

大型化するコンテナ船に対応した施設整備による
物流効率化への対応



出島地区国際海上コンテナターミナルの整備

3. 事業概要

広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

(3) 整備概要

大型コンテナ船対応のコンテナターミナルとして平成5～15年度にかけて岸壁、埠頭用地等を整備している。



臨港道路 [延長1360m]
整備期間: H12～H14
14億円

上屋 [1棟]
整備期間: H13～H14
5億円

ふ頭用地 [9.2ha]
整備期間: H6～H14
200億円

岸壁(-14m) [延長330m]
整備期間: H5～H14
121億円

航路(-14m) [7.5ha]
整備期間: H13～H15
3億円

荷役機械 [2基]
整備期間: H13～H14
15億円

泊地(-14m) [36.7ha]
整備期間: H7～H14
29億円

●事業主体

国直轄事業: 中国地方整備局

補助事業等: 広島県

●取扱貨物: コンテナ

●対象船舶: 5万トン級コンテナ船

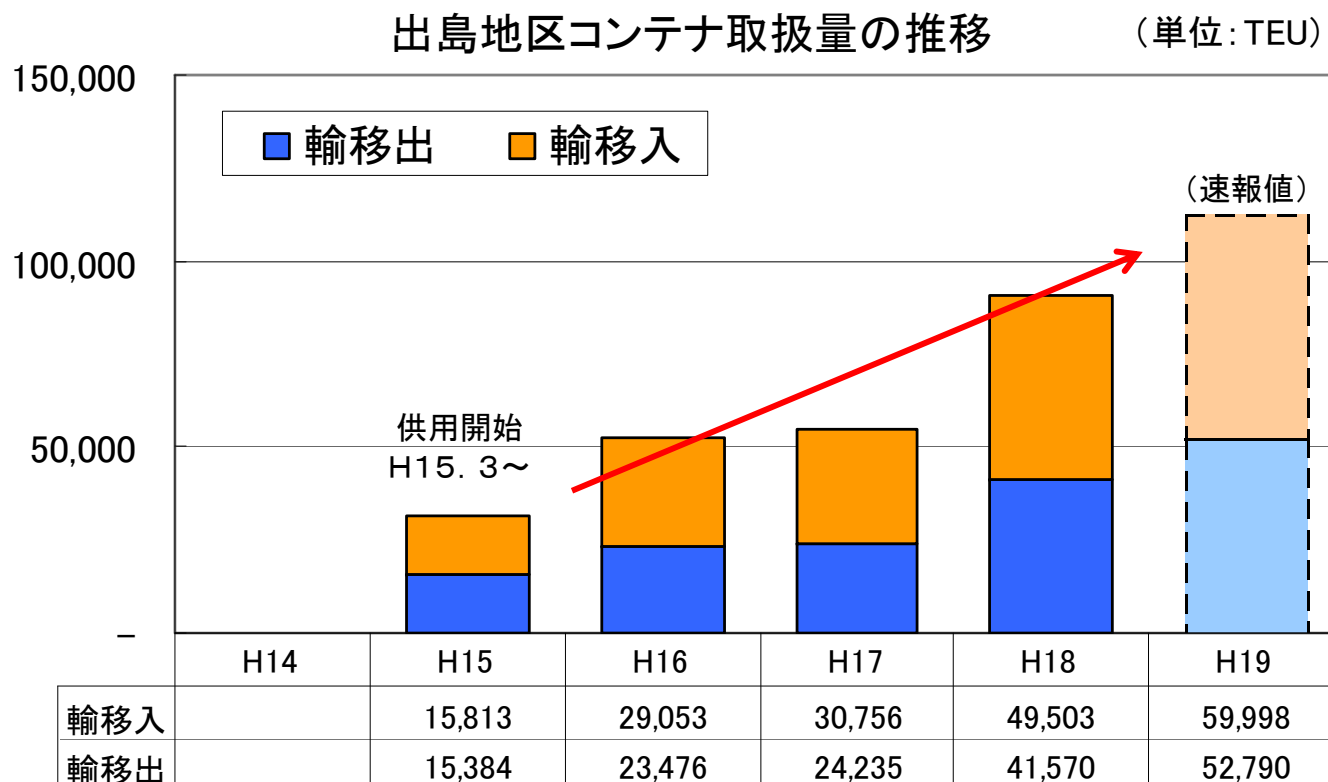
総事業費約389億円

4. 事業効果

広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

(1) 広島港出島地区国際コンテナターミナルにおける取扱状況

出島地区国際コンテナターミナルにおけるコンテナ取扱量は、平成15年の供用開始以降増加しており、利用企業へのヒアリング等から今後も現状以上の取扱量が見込まれる。



4. 事業効果

(2) 事業効果便益の算定

航路別のコンテナ取扱量に基づいた便益算定

国際コンテナターミナル整備による事業効果便益算定は、最新のコンテナ取扱量(平成18年)実績に基づいて、主要な航路別に発着地から広島港を利用する場合、最寄りの代替港を利用する場合の陸上輸送コスト削減額を便益として算定する。なお、コンテナ取扱量は、平成18年度以降は一定量として算定する。

(単位：TEU)

航路名	韓国	中国 (香港以外)	台湾	中国 (香港)	北米	計
輸出	9,637	20,866	8,025	1,609	－	40,137
輸入	14,676	24,804	4,772	3,950	248	48,450
計	24,313	45,670	12,797	5,559	248	88,587

広島港の利用による
陸上輸送コストの削減
【代替港：福山港】

広島港の利用による
陸上輸送コストの削減
【代替港：神戸港】

陸上輸送便益の対象

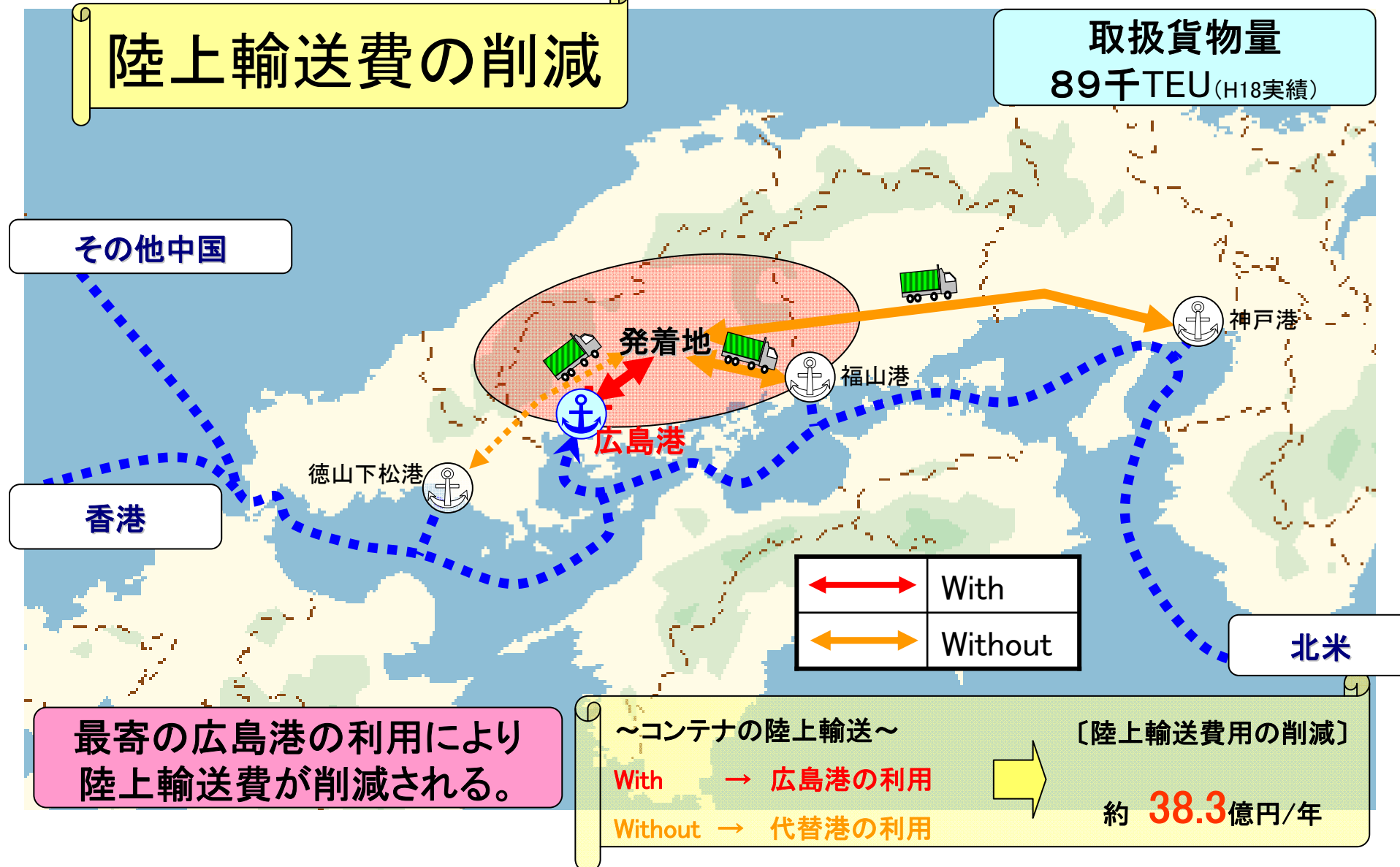
4. 事業効果

広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

(3) 陸上輸送費用の削減便益

陸上輸送費の削減

取扱貨物量
89千TEU(H18実績)



4. 事業効果

広島港出島地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

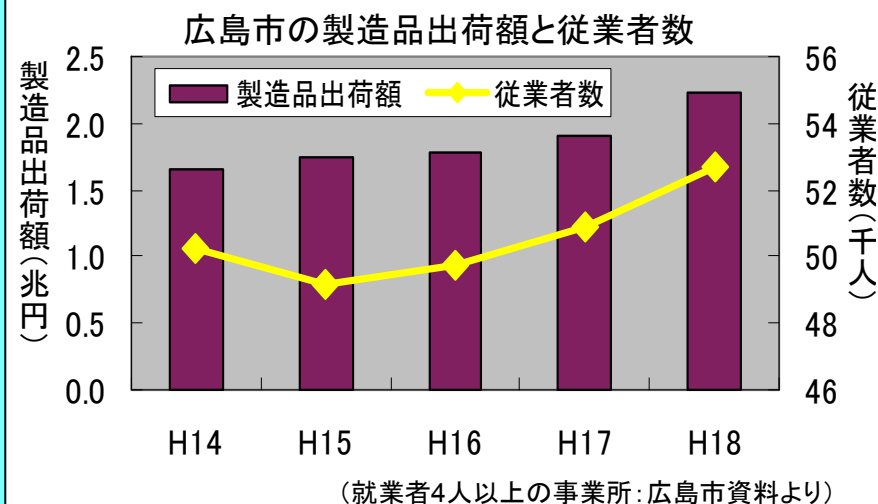
(4) その他の効果

□ 地域経済への貢献

○ 物流の効率化に伴い、**地元企業の競争力を強化する。**



広島港の整備により、地域に立地する企業がアジア地域を中心とした諸国と直接貨物のやりとりが可能となり、物流コストが低減されることで、製造業をはじめとした地元企業の競争力が強化され、地域経済の発展や雇用の創出につながる。

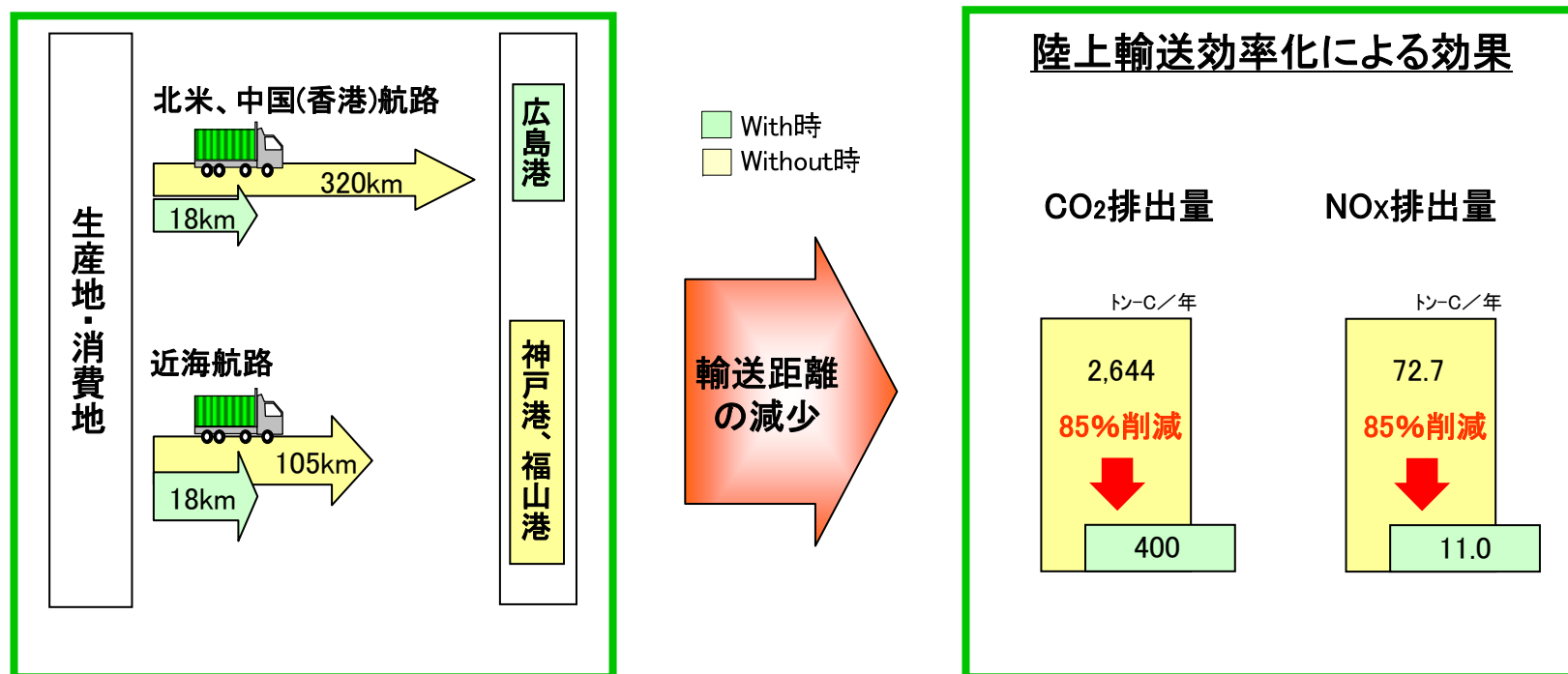


4. 事業効果

(4) その他の効果

□地域環境への負荷軽減

○貨物輸送の効率化による自動車排出ガス等が低減される。

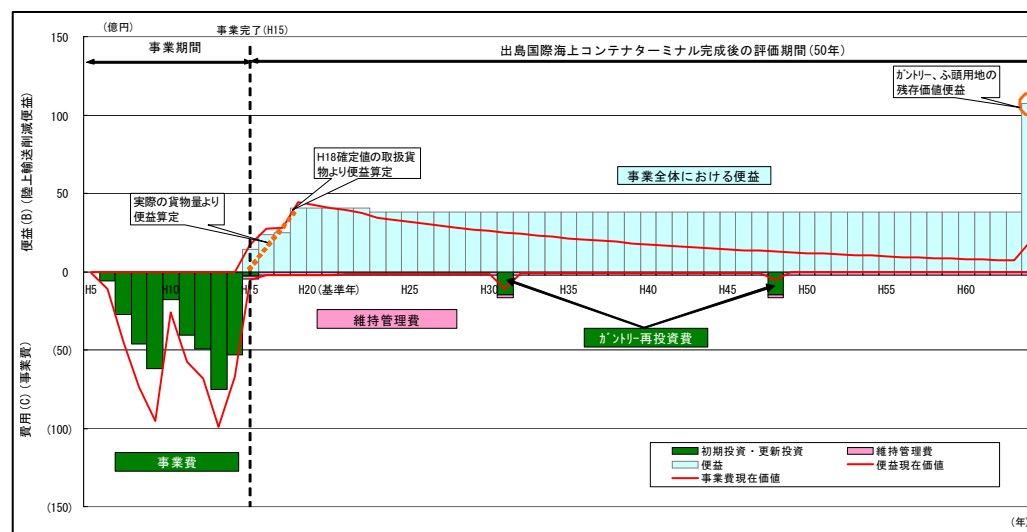


5. 投資効果

費用対効果分析結果

費用対効果分析の結果、純現在価値(B-C)が391億円、費用対便益比(B/C)が1.6となり、十分な投資効果があることが確認された。

	事業全体の評価
便益(B1)	992億円
残存価値(B2)	12億円
総便益(B1+B2)	1,004億円
建設費(C1)	561億円
維持管理費(C2)	52億円
総費用(C1+C2)	613億円
費用便益比(B/C)	1.6



※本表中の額は、平成20年度を基準年として現在価値化した後のものである。

6. 今後の対応方針(原案)

①費用対効果分析の算定基礎となった要因(費用、施設の利用状況、事業期間等)の変化

◇広島港におけるコンテナ貨物については今後とも増加するものと見込まれるが、本評価の前提となる貨物取扱量は評価実施時点で最新の平成18年の取扱実績(航路、貨物量)をもとに便益を算定した。

②事業の効果の発現状況

◇出島地区国際コンテナターミナルは、大型コンテナ船に対応した広島港におけるコンテナ貨物取扱の拠点施設として利用(平成18年実績で約9万TEU/年)されており、広島背後圏から発着する貨物の物流コスト削減など十分な事業効果を発現している。

③事業実施による環境の変化

◇特になし。

④社会経済情勢の変化

◇アジアを中心とした海外との物流が活発化し、就航航路、コンテナ貨物量も増加しているが、広島港国際コンテナターミナルは1バースでの供用のため、バースウィンドウの関係もあり新たな航路誘致が困難となってきた。また、欧米とアジアを結ぶ基幹航路を中心にコンテナ船の大型化(コンテナ8000個以上積載)が急速に進んでおり、従来基幹航路に就航していた大型船がアジア航路に投入される等、低コストな物流サービスを維持していく上で今後とも世界的な船舶の動向等をふまえた港湾整備を進めていく必要がある。

【対応方針(案)】

上記①～④の各視点から、本事業は十分な事業効果を発現しており、今後とも広島港のコンテナ取扱拠点施設として積極的に利用されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。
また、事業の目的に見合った整備効果の発現が見られることから、今後の改善措置の必要性はない。