

## 広島港五日市地区国際物流ターミナル整備事業

## 港湾事業の事後評価項目調書

事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(広島港五日市地区)					
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(水深11m)、泊地(水深11m)、岸壁(水深12m)【耐震】、泊地(水深12m)、航路(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成23年度		
総事業費(億円)	採択時	—	完了時	230		
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>① 大水深公共岸壁の不足          広島港には大水深の公共岸壁が不足しており、背後企業が輸出を行う際、広島港を利用できず、他港への陸上輸送を余儀なくされていたため、過大な輸送コストが発生していた。</p> <p>② 規模地震発生時の海上輸送拠点の不足          広島港では耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震時に緊急物資等を海上輸送する拠点が確保されていなかった。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>背後企業の物流効率化          住民や企業の安心・安全の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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>					
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	総事業費	前回評価時 239億円 → 事業完了時 230億円				
	事業期間	前回評価時 平成4年度～平成22年度 → 事業完了時 平成4年度～平成23年度				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成28年度				
	B: 総便益(億円)	519	C: 総費用(億円)	483	全体B/C	1.1
	B-C	35	EIRR(%)	4.2		
事業の効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流ターミナルの整備により、物流の効率化や防災機能の強化のほか、背後用地への企業の立地や設備投資の喚起、大型クルーズ船寄港による観光消費などが発生しており、一定の事業効果を発現している。</li> </ul>					
事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施による環境の変化はない。</li> </ul>					
社会情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成13年8月に広島はつかいち大橋が開通し、五日市地区と廿日市地区の港湾物流の効率化が図られた。平成29年度2月19日には新八幡川橋が4車線に拡幅予定となっており、更なる港湾物流の効率化が期待される。</li> <li>・当該施設背後に造成済みの臨海部産業用地はほぼ100%分譲済みとなっており、現在新たな工業用地を造成中である。</li> </ul>					
今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は一定の事業効果を発揮しており、今後も現在造成中の工業用地に新たな企業が立地することで更なる事業効果が期待できると判断されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</li> </ul>					
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的に見合った事業効果が発現していると判断されることから、今後の改善措置の必要性はない。</li> </ul>					
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の事業評価手法は本事業を適切に評価していると考えており、現時点での見直しの必要性はない。</li> </ul>					
対応方針(原案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対応なし</li> </ul>					
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業に伴う整備効果の発現が見られるため。</li> </ul>					
その他						

# 広島港五日市地区 国際物流ターミナル整備事業 事後評価



平成29年1月  
国土交通省 中国地方整備局

# 1. 広島港の概要

広島港は、太田川河口デルタの先端に位置し、広島湾内に点在する島々や半島により、年間を通じて静穏な天然の良港として、中国地方経済を支える国際貿易港として重要な役割を担っている。

## 【五日市地区】

- 完成自動車、産業機械の輸送拠点
- 大型クルーズ船寄港拠点



## 【宇品内港地区】

- 島しょ部との生活航路の拠点



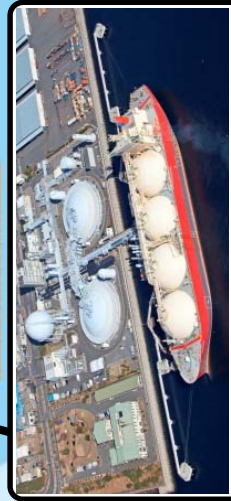
## 【宇品地区】

- クルーズ船寄港拠点
- 外資バルク取扱拠点



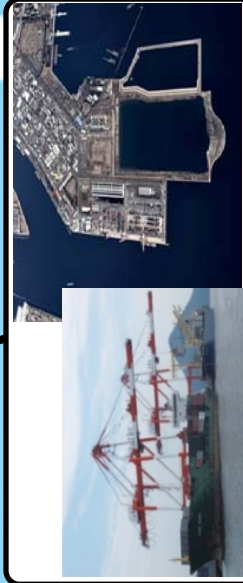
## 【廿日市地区】

- 製造業の生産活動や市民生活を支えるガス供給拠点



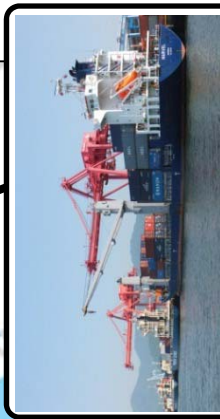
## 【出島地区】

- 中国地方の地域経済を支える中国最大の国際コンテナターミナル



## 【海田地区】

- 主に自動車関連部品の輸送を担うコンテナ取扱拠点

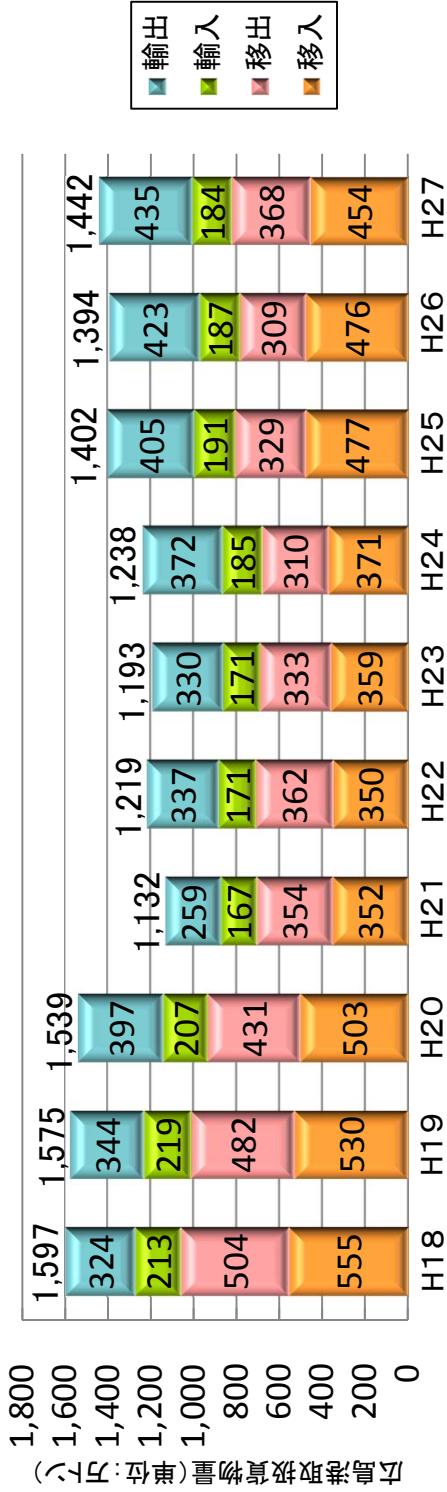




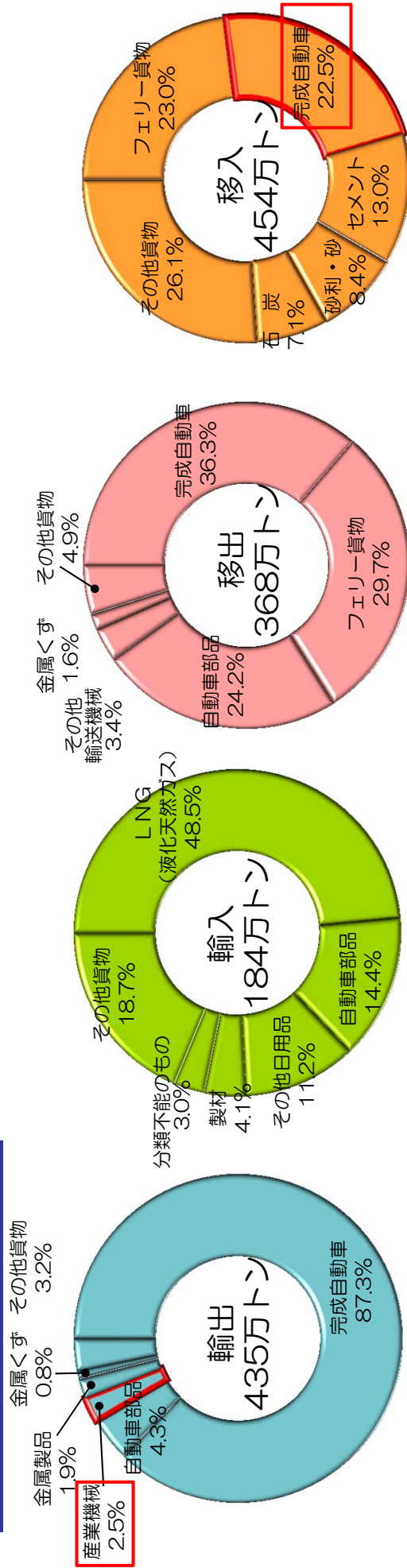
# 2. 広島港の利用状況

広島港の取扱貨物量は、近年では1,400万トン程度で推移しており、主な取扱貨物は完成自動車や自動車部品である。  
五日市地区は、完成自動車の移入拠点、産業機械の輸出拠点として、背後立地企業の物流を支える重要な役割を担っている。

## 取扱貨物量の推移



## 品目別取扱量(平成27年)



出典：港湾管理者提供資料より、中国地方整備局作成

### 3. 広島港の課題と事業目的

**課題1：大水深の公共岸壁の不足**  
(他港への陸上輸送の発生による過大な輸送コストの発生)

・広島港では水深10m以上の公共岸壁が不足しており、背後企業が輸出を行う際、広島港を利用できず、他港への陸上輸送を余儀なくされたため、過大な輸送コストが発生していた。

**課題2：大規模地震時の海上輸送拠点の不足**  
(耐震強化岸壁の未整備)

・広島港では耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震時に緊急物資等を海上輸送する拠点が確保されていなかった。

#### 事業の目的

**目的1：大型貨物船の入港が可能な大水深の公共岸壁の整備**  
**目的2：大規模地震時の海上輸送拠点を確保する耐震強化岸壁の整備**

**効果1：背後企業の物流効率化**  
**効果2：住民や企業の安心・安全の確保**

# 4. 事業概要

## ● 本事業の概要

本事業は、広島港における大水深の公共岸壁の不足による背後企業の非効率な物流の解消を図るとともに、広島港背後圏西部地域における大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点を確保するため、係留施設及び水域施設等の整備を行うものである。

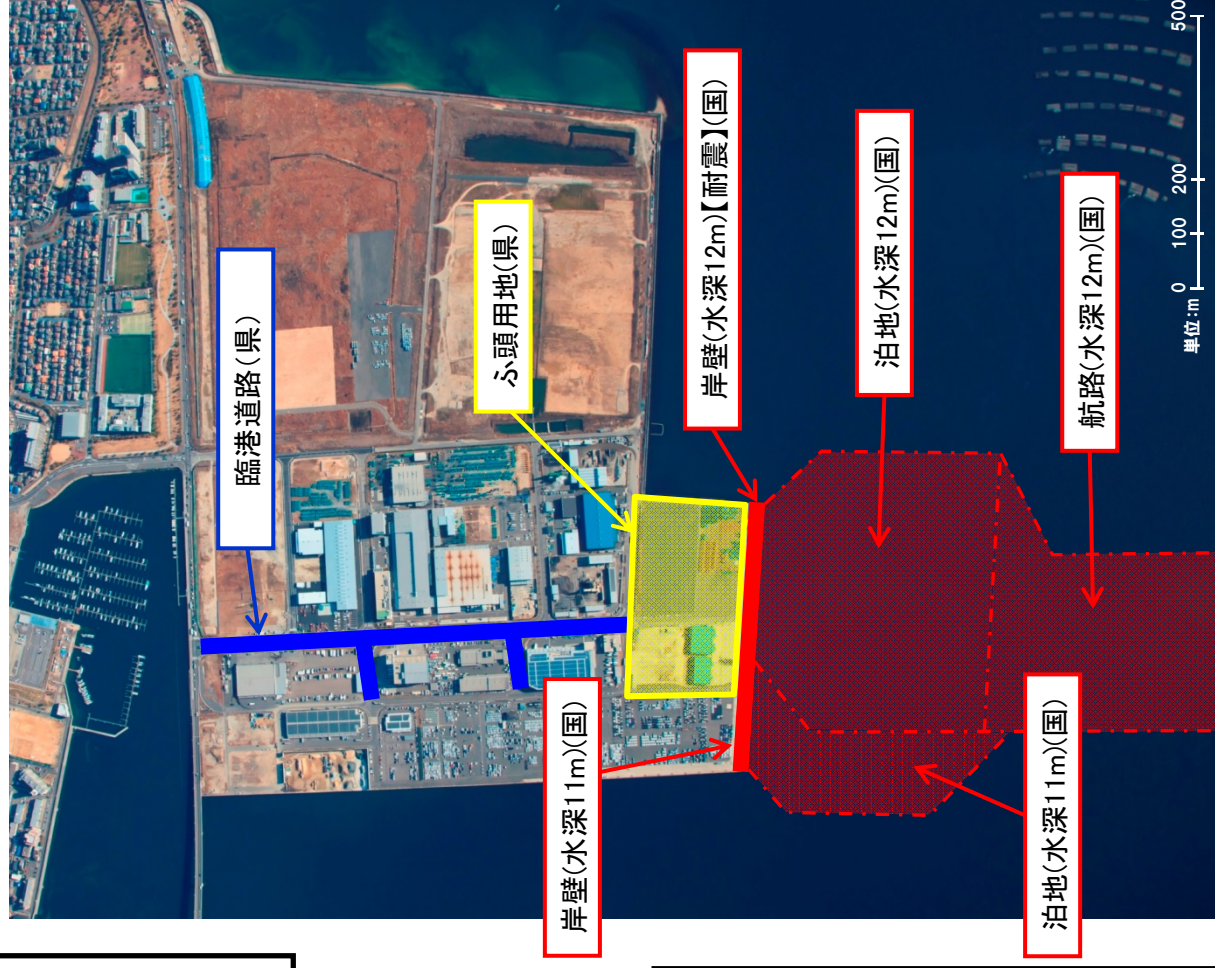
## ● 事業の経緯

- ・総事業費：230億円
- ・整備期間：平成4年度～平成23年度
- 平成4年 事業着手
- 平成21年 岸壁(水深11m) 貨物取扱開始
- 平成24年 岸壁(水深12m) 貨物取扱開始

## 五日市地区利用状況

総トン数：68,871トン

輸出待ちの  
産業機械

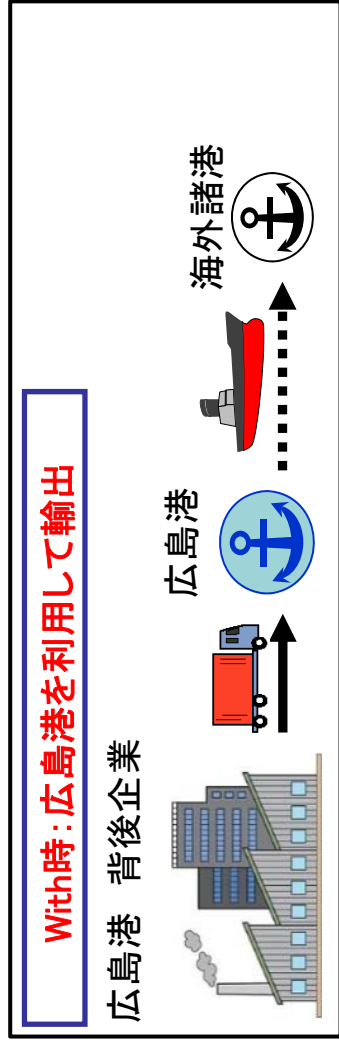
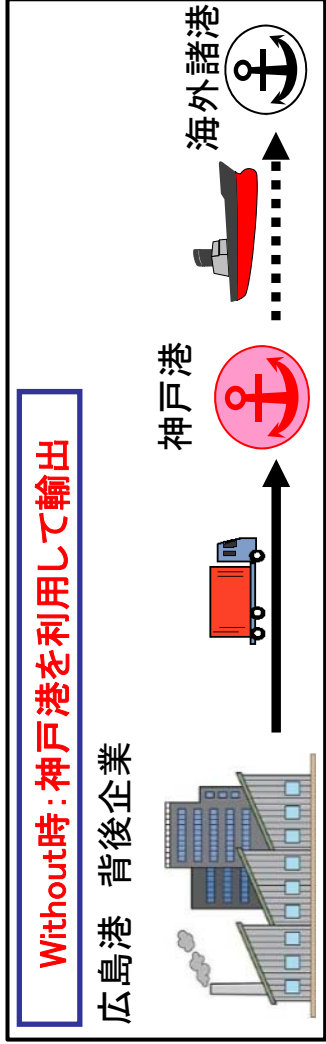




# 5. 事業効果の発現状況(物流効率化効果)

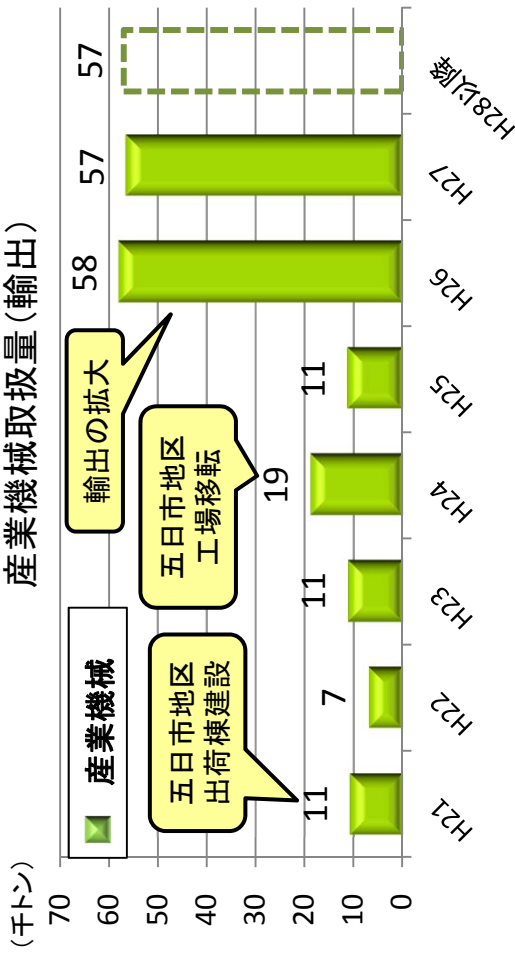
広島市内に立地している産業機械メーカーは、産業機械を輸出する際に**広島港の大型公共岸壁が利用できなくなったため、神戸港への陸上輸送を余儀なくされていた。**  
**本事業の実施により、広島港からの直接輸送が可能となったことで輸送距離が短縮され、陸上輸送費用の削減が見込まれる。**  
 本事業における便益対象貨物である産業機械は、平成26年以降安定的に輸出されており、今後も平成27年と同程度の取り扱いを見込んでいる。

## 陸上輸送効率化効果



陸上輸送コスト削減便益 18.9億円/年

岸壁(水深11m)及び岸壁(水深12m)における  
産業機械取扱量(輸出)



出典：港湾管理者提供資料より、中国地方整備局作成

神戸港から輸出を切り替えることができ、物流コストの削減に繋がりました。



産業機械メーカー



# 5. 事業効果の発現状況(耐震強化による効果)①

広島港五日市地区  
国際物流ターミナル整備事業

## 耐震強化岸壁の役割・想定地震

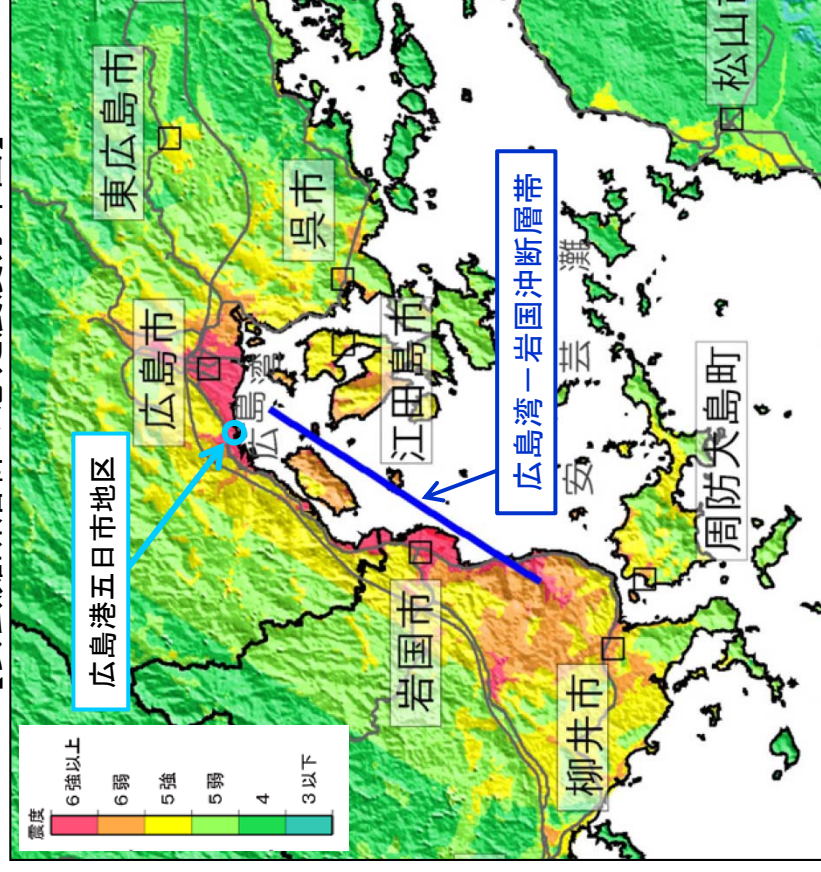
### 【耐震強化岸壁の役割】

通常岸壁よりも耐震性を強化し、大規模地震(想定しうる最大級の強さの地震)発生直後から被災地域への緊急物資の受入や企業活動の再開後速やかに貨物の取扱を可能にする係留施設

### 【想定地震】

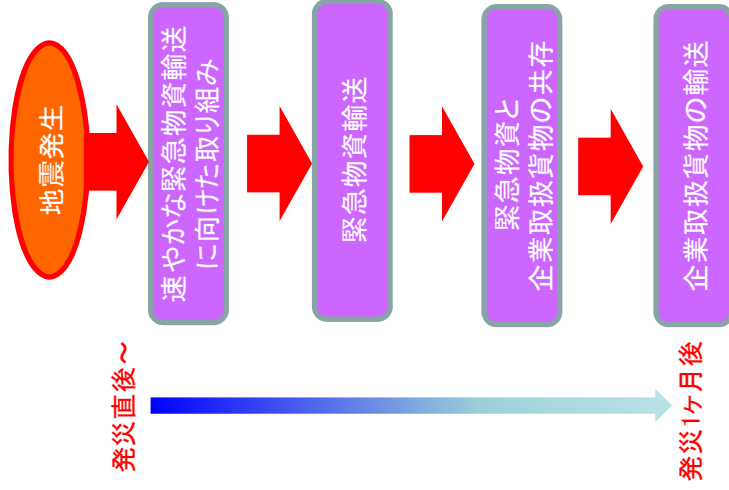
広島県地域防災計画の想定：南海トラフ巨大地震、安芸灘、五日市断層等複数の地震  
本評価の想定：本事業箇所でも影響の大きい、安芸灘断層群(広島湾一岩国冲断層帯)の地震

【安芸灘断層群の想定震度分布図】



出典：『安芸灘断層群の地震による予測震度分布』(地震調査研究推進本部)

### 《耐震強化岸壁の役割》



施設被害回避事例 (仙台塩釜港)



緊急物資輸送の状況 (仙台塩釜港)

# 5. 事業効果の発現状況(耐震強化による効果)②

## 耐震強化岸壁の対象地域・緊急物資輸送量・企業取扱貨物量の想定

### 【耐震強化岸壁の対象地域】

広島港背後圏西部地域(廿日市市・広島市佐伯区・広島市西区の一部)

### 【緊急物資輸送量の想定】

広島港背後圏西部地域の人口 : 約36.3万人

発災後1ヶ月間の緊急物資輸送量 : 約6,500トン(西部地域の人口及び過去の地震の事例より)

### 【企業取扱貨物量の想定】

対象地域における企業取扱貨物量 : 約119万トン(発災1ヶ月後に背後企業の経済活動が再開することを想定)

### 【耐震強化岸壁の対象地域】



出典: 広島港湾計画より

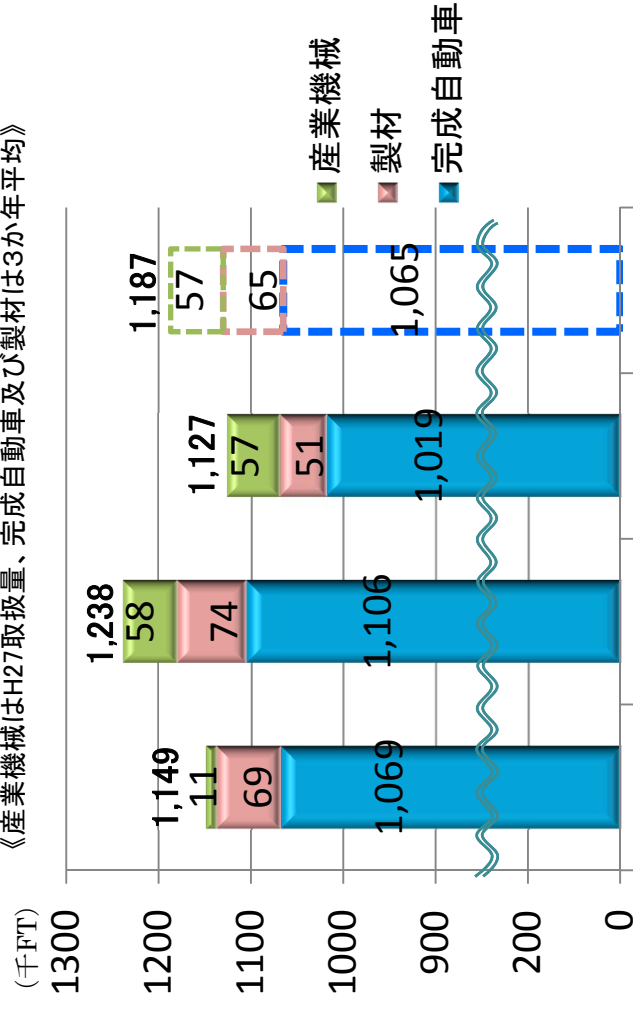
### 【西部地域の人口】

市町村	人口(人)
廿日市市(大野地区・廿日市地区)	107,601
広島市 佐伯区(湯来町除く)	132,212
広島市 西区(太田川放水路より西側)	123,045
計	362,858

※H28.12の人口(各自治体HPより)

### 【対象地域における大規模地震時の取扱貨物量】

《産業機械はH27取扱量、完成自動車及び製材は3か年平均均》



出典: 港湾管理者提供資料より、中国地方整備局作成

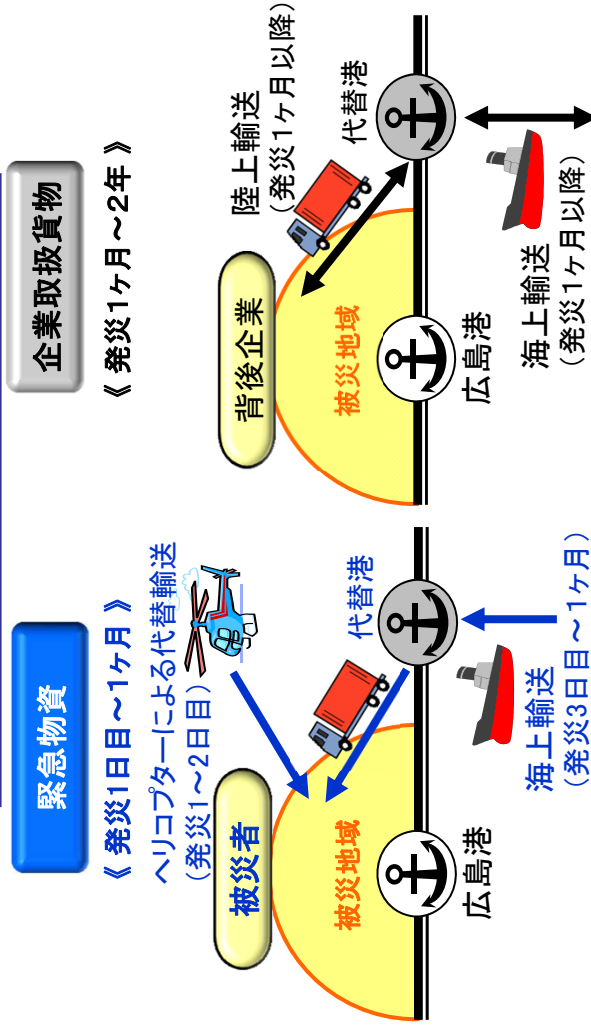
# 5. 事業効果の発現状況(耐震強化による効果)③

広島港五日市地区  
国際物流ターミナル整備事業

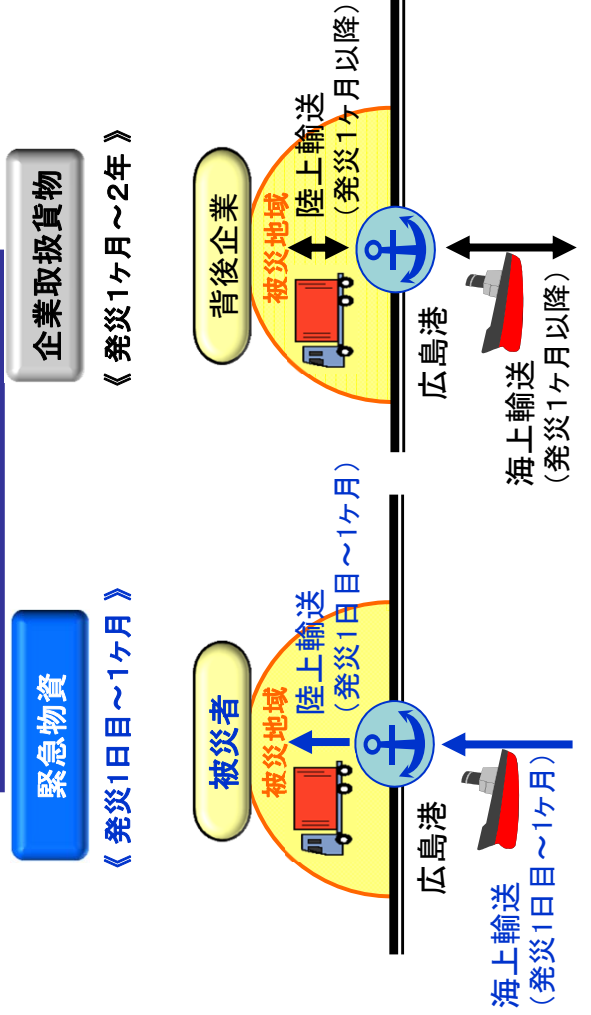
## 大規模地震時における輸送効率化効果

Without時(整備前)：緊急物資や企業取扱貨物の海上輸送が**不可**であり**代替輸送**を余儀なくされる  
 With時(整備後)：緊急物資や企業取扱貨物の海上輸送が**可能**となり**輸送コストが削減**される

### Without時：代替港を利用



### With時：広島港を利用



大規模地震時における輸送コスト削減便益 (2年間) 50.9億円※

## 大規模地震時における施設被害回避効果

Without時(整備前)：施設が**損壊**し、復旧による**支出が発生**  
 With時(整備後)：施設が**損壊を免れ**、復旧による**支出を回避**

大規模地震時における施設被害回避便益 52.9億円※



※費用便益分析においては、便益に対し大規模地震が発生する確率を便宜的に500年として算出を行う。



# 6. 事業効果の発現状況(その他の効果)

広島港五日市地区  
国際物流ターミナル整備事業

## 大型クルーズ船の受入

五日市埠頭が完成したことで、岸壁延長の不足により宇品埠頭で受入できなかった**大型クルーズ船**の受入が可能となった。

広島港におけるクルーズ船受入れ態勢・寄港実績



## 大型クルーズ船の寄港による効果

五日市地区に寄港：QUANTUM OF THE SEAS



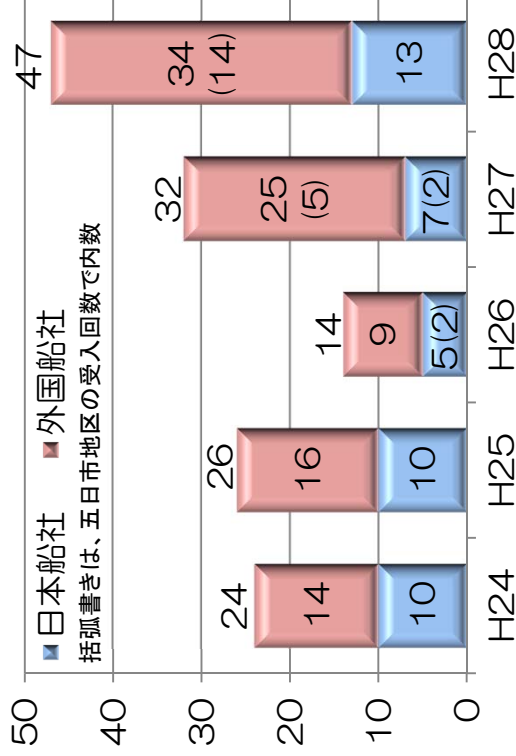
- クアंटムオブザシーズ  
(平成27年8月15日寄港)
- 全長：348m
  - 乗客数：約4,800人
  - 乗務員：約1,600人
  - 一般見学者：約4,400人

五日市地区に寄港：Queen Elizabeth



- クイーンエリザベス  
(平成28年3月24日寄港)
- 船長：294m
  - 乗客数：約2,000人
  - 乗務員：約900人
  - 一般見学者：約10,000人

(回) クルーズ船の寄港実績の推移(広島港)



出典：港湾管理者提供資料より、中国地方整備局作成



## 《大型クルーズ船の寄港》



- 乗客や乗務員の観光消費
- 見学等の賑わいの創出

# 7. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

事項	前回評価		今回評価	備考 (要因等)
	(平成13年度再評価)	(平成19年度新規評価)		
事業諸元	岸壁(水深11m)、泊地(水深11m)、岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、航路(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地	岸壁(水深12m)【耐震】	岸壁(水深11m)、泊地(水深11m)、岸壁(水深12m)【耐震】、泊地(水深12m)、航路(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地	
事業期間 上段: 評価時 下段: 結果	平成4年度～平成15年度 平成4年度～平成18年度	平成20年度～平成22年度 平成20年度～平成23年度	平成4年度～平成23年度	整備工程の見直し及び耐震改良 事業追加のため
総事業費	239億円	21億円	230億円	事業完了に伴う事業費精査のため
総費用(C)	283億円	19億円	483億円	基準年の見直し
総便益(B)	469億円	34億円	531億円	基準年の見直し
費用便益比(B/C)	1.7	1.8	1.1	

## 8. 今後の対応方針(案)

### ① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ◇事業費：前回評価時 239億円 → 事業完了時 230億円
- ◇事業期間：前回評価時 平成4年度～平成22年度 → 事業完了時 平成4年度～平成23年度

### ② 事業の効果の発現状況

- ◇国際物流ターミナルの整備により、物流の効率化や防災機能の強化のほか、背後用地への企業の立地や設備投資の喚起、大型クルーズ船寄港による観光消費などが発生しており、一定の事業効果を発現している。

### ③ 事業実施による環境の変化

- ◇事業実施による環境の変化はない。

### ④ 社会経済情勢の変化

- ◇平成13年8月に広島はつかいち大橋が開通し五日市地区と廿日市地区の港湾物流の効率化が図られた。平成29年2月19日には新八幡川橋が4車線に拡幅予定で広島港中部及び東部へのアクセスが強化され、さらなる港湾物流の効率化が期待される。
- ◇当該施設背後に造成済みの臨海部産業用地はほぼ100%分譲済みとなっており、現在新たな工業用地を造成中である。



### 【対応方針(案)】

- ・上記、①～④の視点から、本事業は、一定の事業効果を発現しており、今後も現在造成中の工業用地に新たな企業が立地することで更なる事業効果が期待できると判断されることがから、改めて事後評価を実施する必要はない。
- ・また、事業目的に見合った事業効果が発現していることと判断されることがから、今後の改善措置の必要性はない。