

港湾事業の事後評価項目調書

事業名（箇所名）	国内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（-7.5m）等			
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	平成17年度
総事業費（億円）	再評価時（H12）	66	完了時	57
目的・必要性	広島港背後圏における完成自動車の需要増加に対応するため、国内物流ターミナルを整備し物流効率化を図る。			
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	・総事業費 再評価時 66億円 → 事業完了時 57億円			
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度		
	B：総便益(億円)	169	C：総費用(億円)	116
	B/C	1.5		
事業の効果の発現状況	国内物流ターミナルの整備により、広島港背後圏への貨物陸上輸送距離が減少し、荷主等事業者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	特になし			
今後の事業評価の必要性	本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後も広島港の完成自動車を取り扱う拠点施設として利用が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。			
改善措置の必要性	事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要性はない。			
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	需要地が広域にわたる貨物（完成自動車）の港湾背後圏の設定に際しては、輸送拠点化による輸送範囲の広域化についても配慮する必要がある。			
対応方針（原案）	対応なし			
対応方針理由	事業実施の効果が確認されたため、改めて事後評価を実施する必要性及び今後の改善措置の必要性はない。			
その他	特になし			

広島港五日市地区 国内物流ターミナル整備事業事後評価



平成21年10月2日
国土交通省 中国地方整備局

1. 広島港の概要

1) 事業位置図

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。

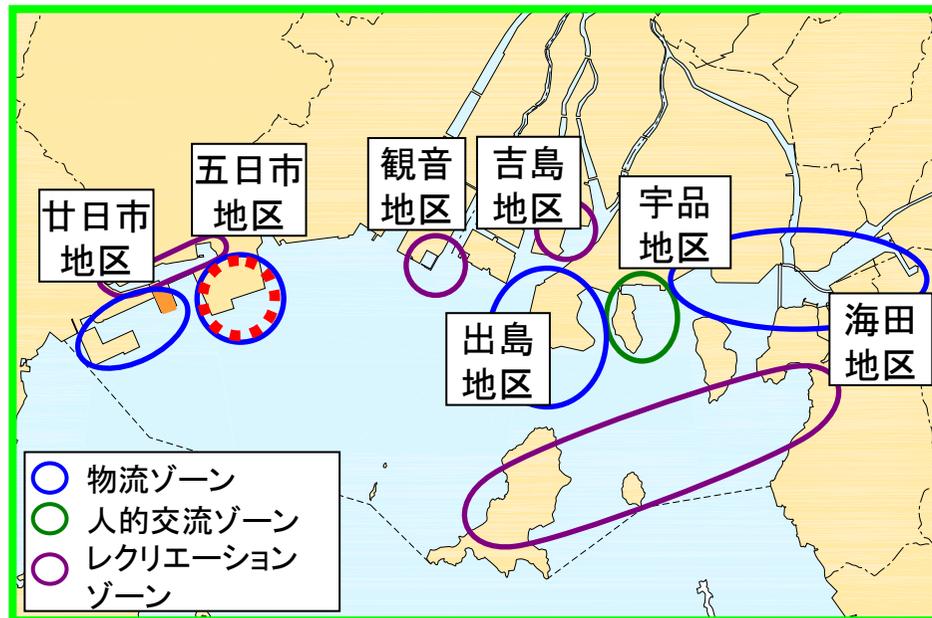
本事業箇所である五日市地区は広島港西部に位置している。



- 特定重要港湾
- 重要港湾

※赤字は、本評価対象港湾

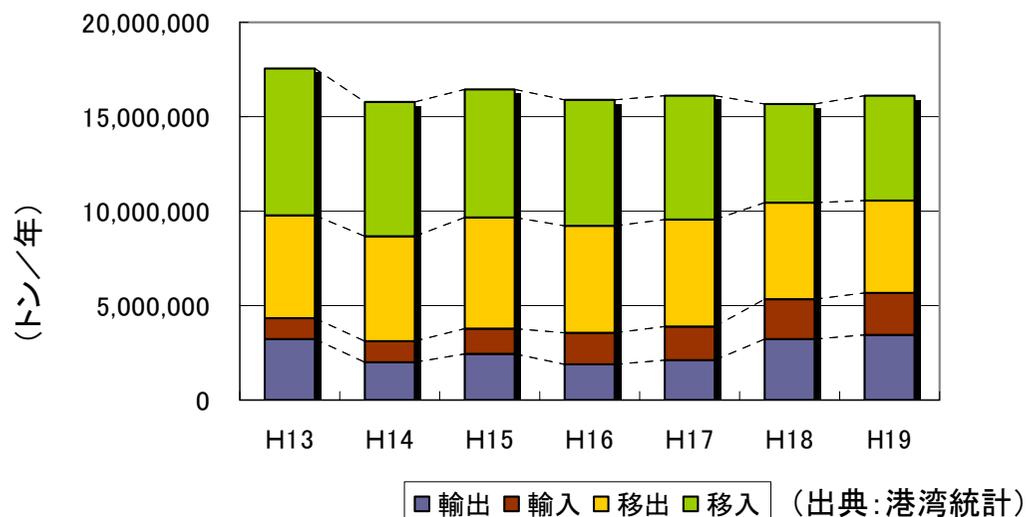
広島港のゾーニング



2) 広島港全体の取扱貨物量

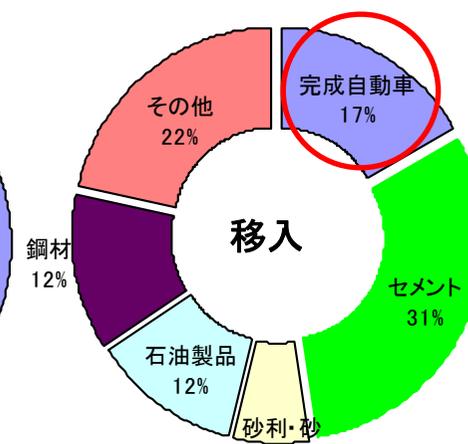
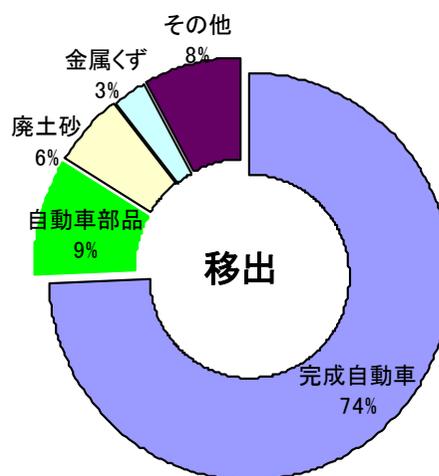
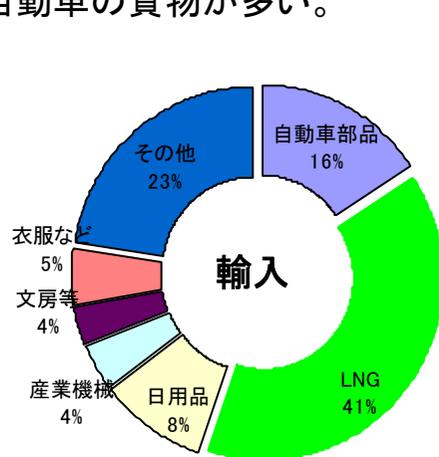
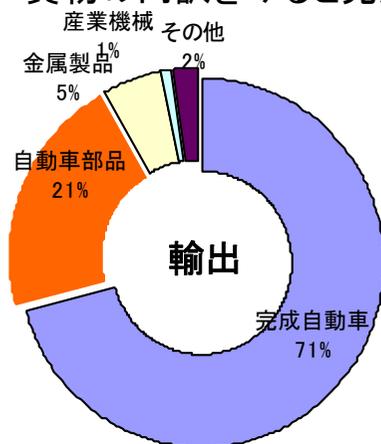
● 広島港の取扱貨物量の推移

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。



● 広島港の品目別取扱量(H19実績)

貨物の内訳をみると完成自動車の貨物が多い。



(出典: 港湾統計)

2. 事業の概要

1) 広島港五日市地区国内物流ターミナルの整備目的

広島港背後圏に需要が増加している**完成自動車**の物流効率化を支援する。

2) 整備概要

国内物流ターミナルとして昭和62～平成17年度にかけて、岸壁、ふ頭用地等を整備する。

総事業費約57億円

臨港道路
[950mの内184m]
1億円

岸壁(-7.5m) [延長260m]
23億円

ふ頭用地 [4.0ha]
32億円

●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

輸送機械(完成自動車)



3) 岸壁利用状況



船舶接岸状況遠景(4,000GT級)



船舶接岸状況遠景(4,000GT級)



埠頭用地遠景



キャリアカー積載状況

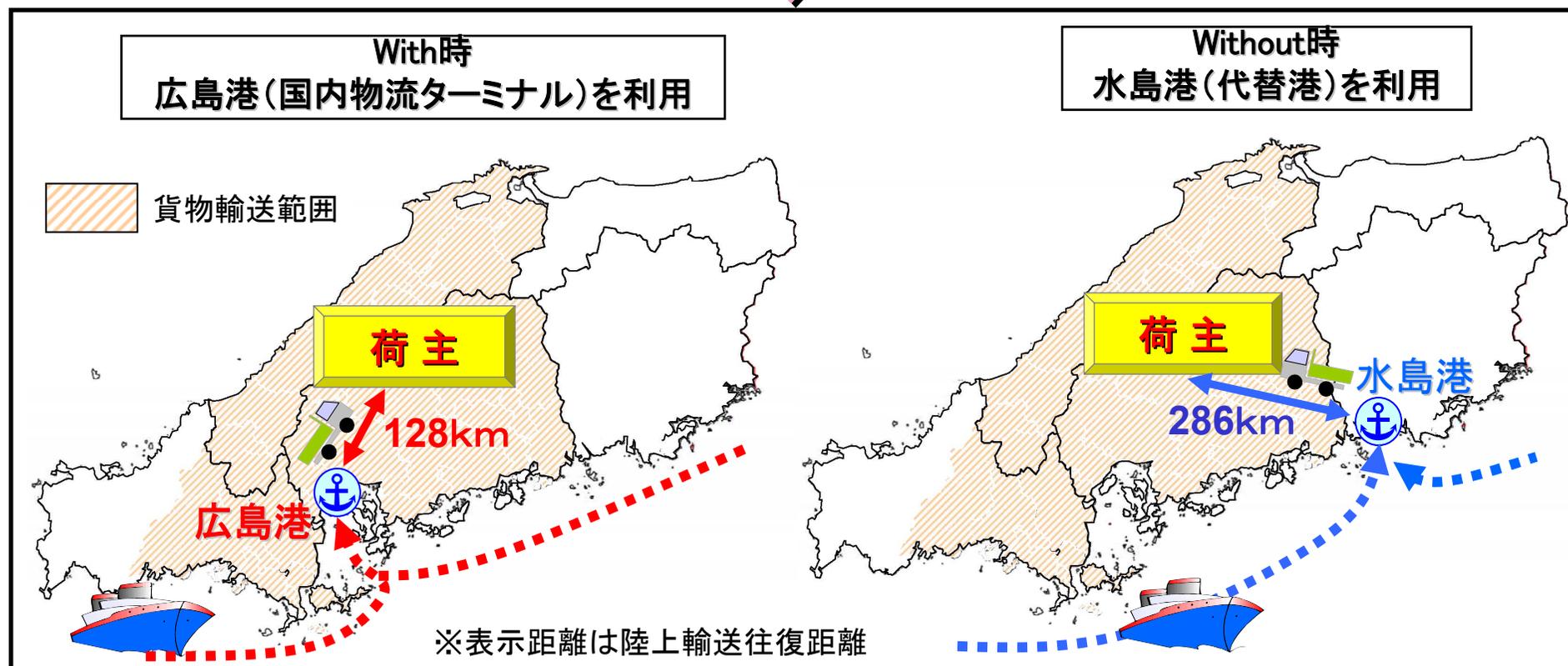


埠頭用地利用状況

3. 事業効果

1) 事業効果便益の算定

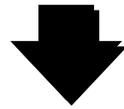
国内物流ターミナルの整備



陸上輸送距離の削減便益が発生

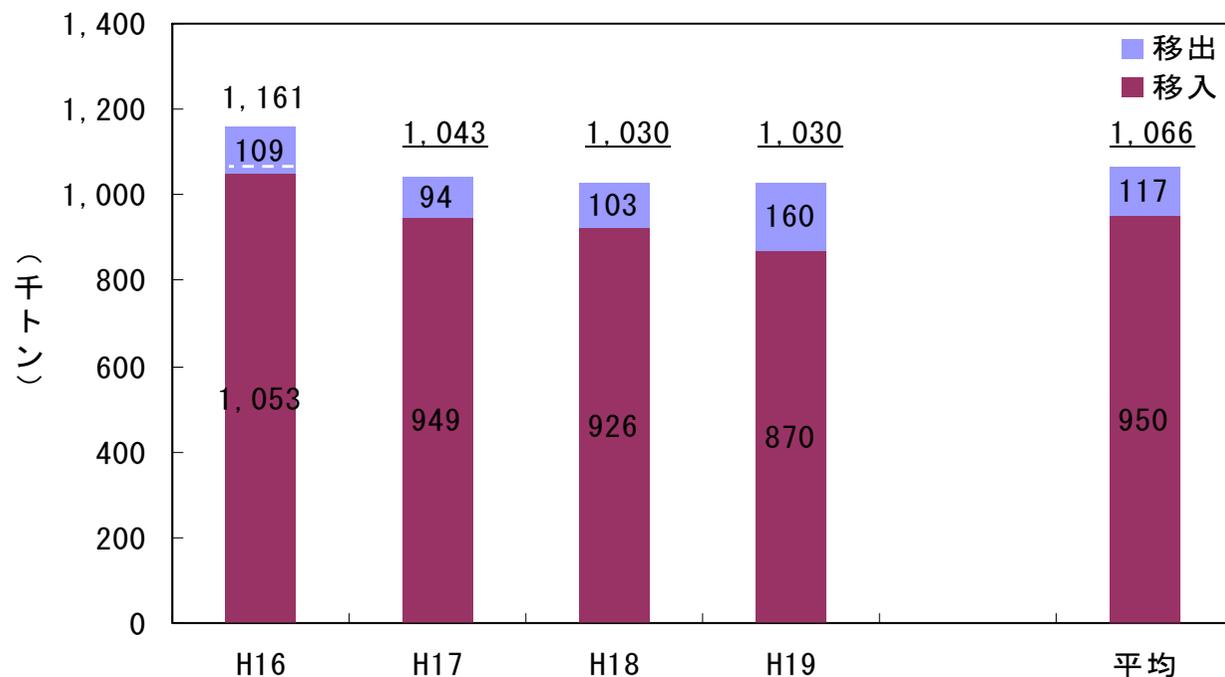
2) 広島港五日市地区国内物流ターミナルの取扱貨物量

- ・ 完成自動車の取扱が堅調に推移しており、今後も引続き取扱われる見込みである。
- ・ 平成20年以降の取扱量は、供用開始からの実績の平均値とする。

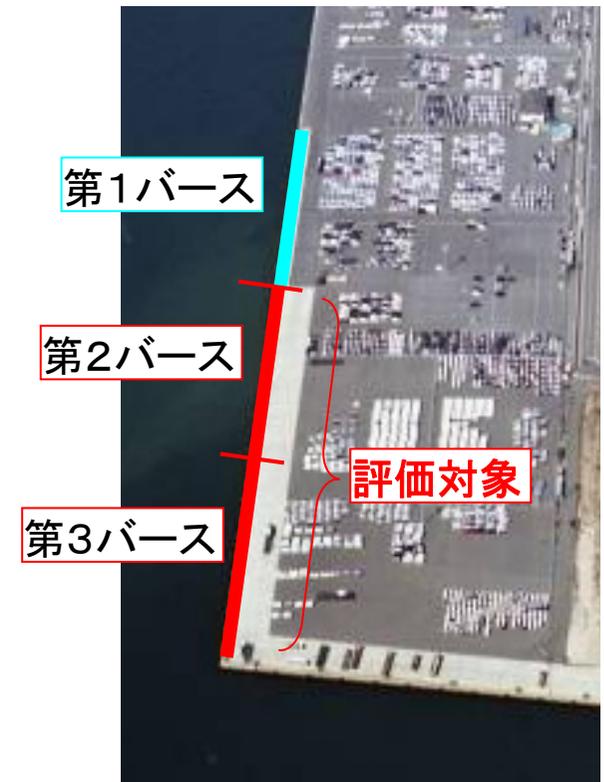


- ・ 評価対象となる岸壁-7.5m第2、第3バースの取扱貨物量は**640千トン**とする。

完成自動車取扱貨物量推移 (3バース合計)

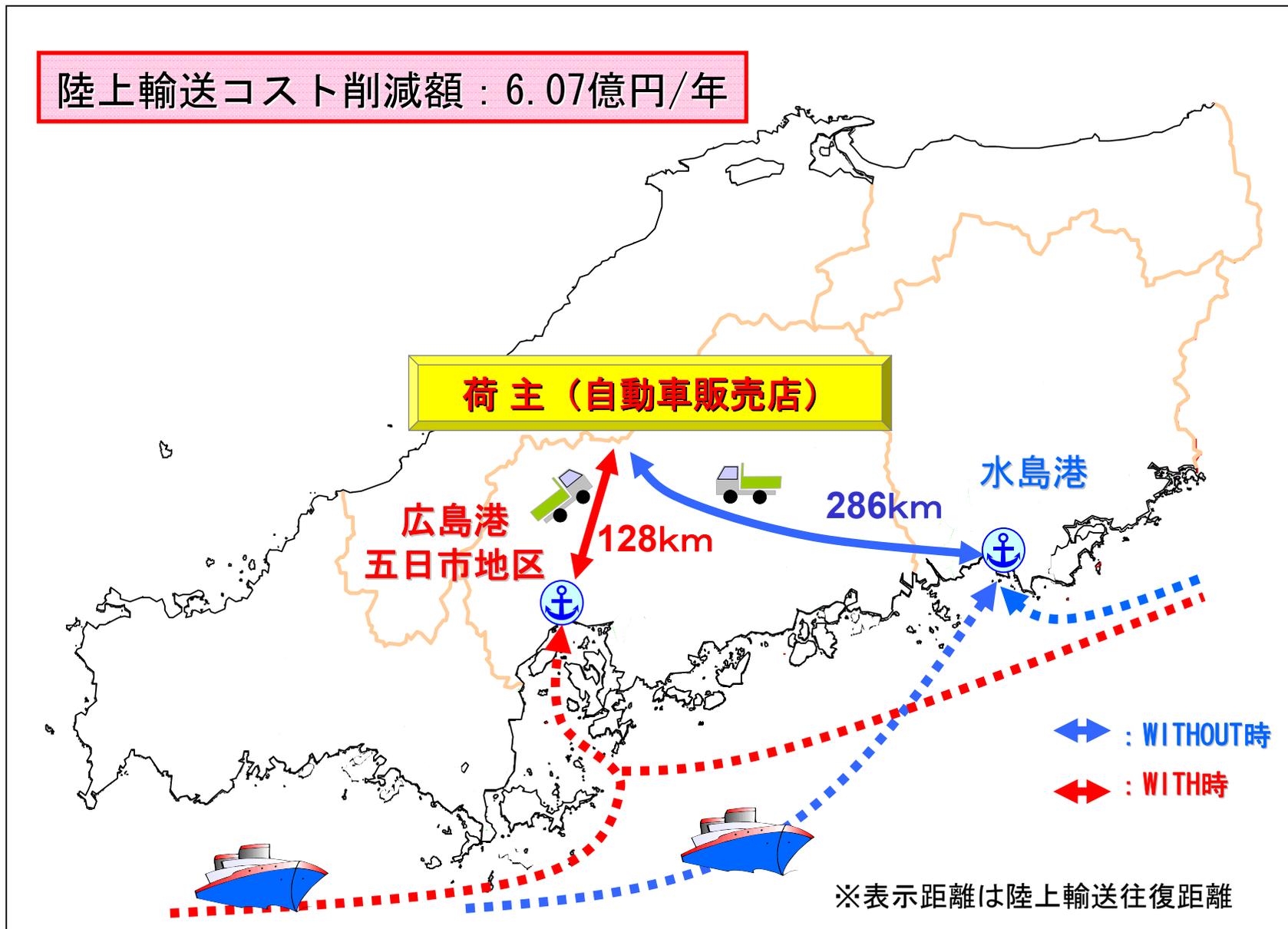


(資料：広島県港湾統計)



3) 陸上輸送効率化効果

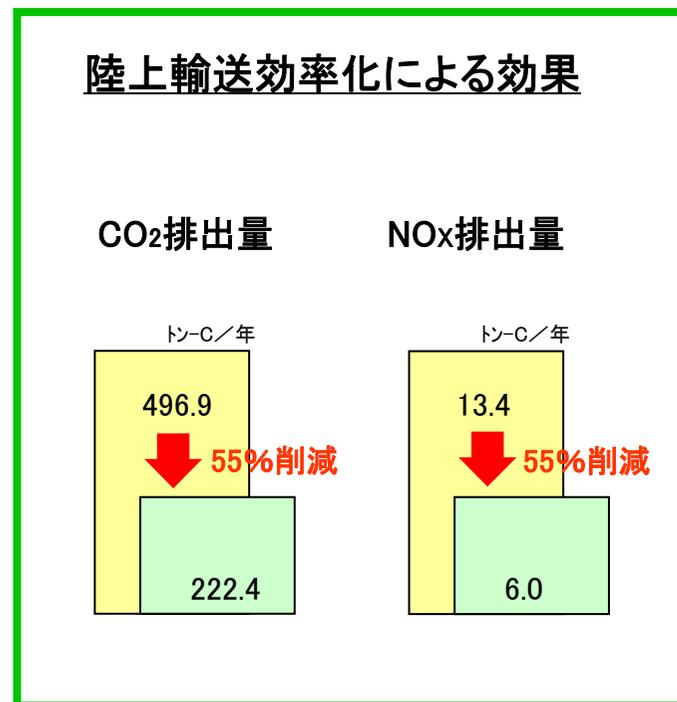
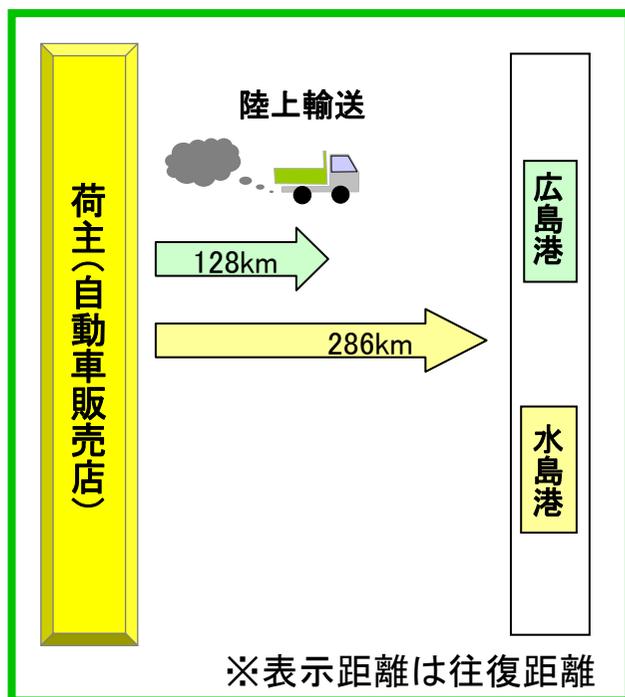
【完成自動車の陸上輸送コスト削減便益】



4) CO₂排出量削減効果

【陸上輸送距離短縮によるCO₂排出量削減便益】

CO₂排出削減額：0.03億円/年



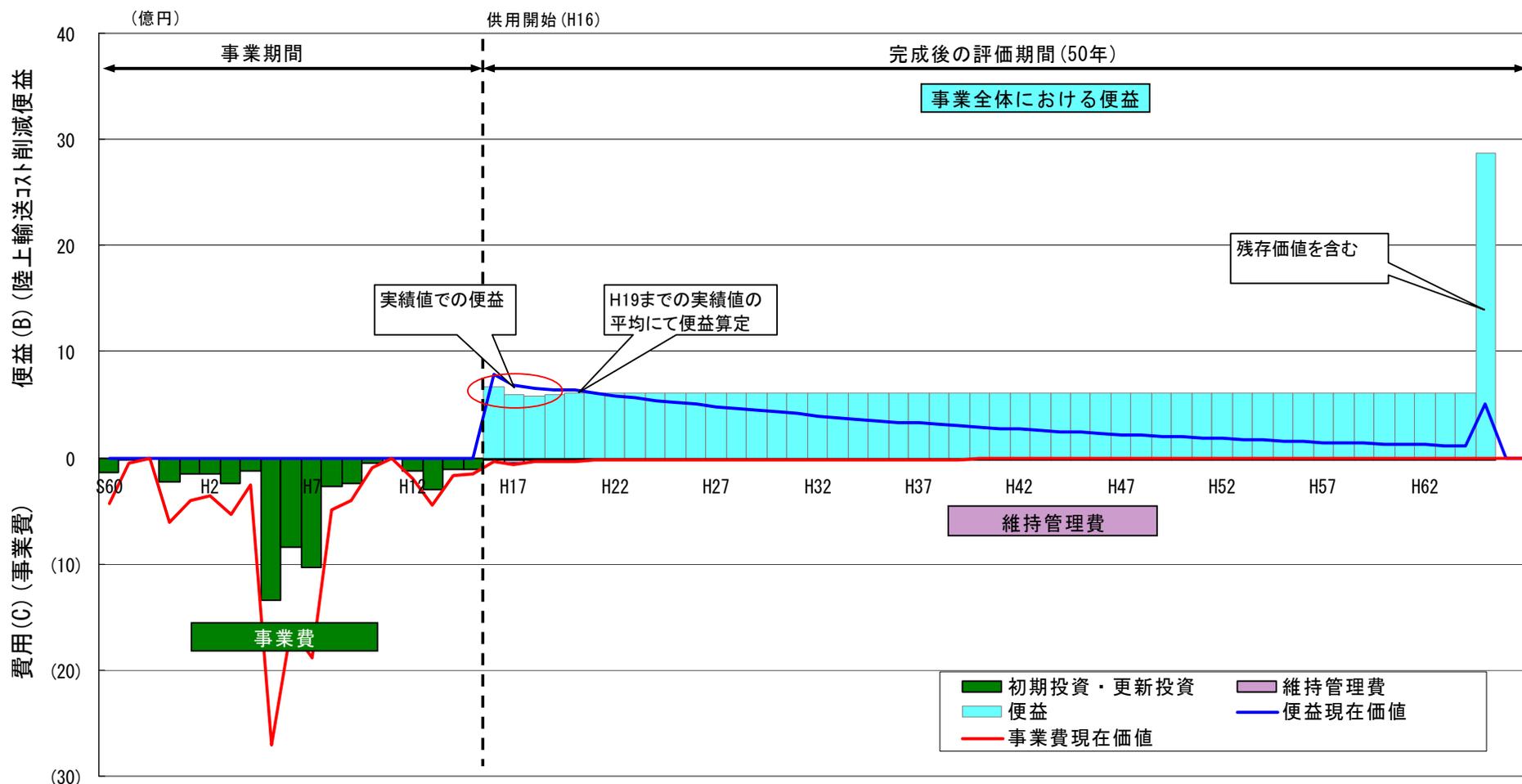
5) その他の効果

○交通災害・渋滞の抑制

陸上輸送距離が短縮することにより、**交通災害・渋滞や沿道騒音が緩和される。**

4. 費用対効果分析

1) 事業実施による便益(B)及び費用(C)



事後評価関連グラフ

2). 費用便益比(B/C)

項目	内容	事後評価
便益:B	陸上輸送費用削減効果	165億円
	CO2排出量削減効果	1億円
	残存価値	4億円
	合計(総便益)	169億円
費用:C	建設費	108億円
	維持管理費	8億円
	合計(総費用)	116億円
費用便益費:B/C		1.5

※端数処理のため、各項目の金額の和は、必ずしも合計とはならない。

※本表中の額は、現在価値化した後の額である。

5. 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(費用、施設の利用状況、事業期間等)の変化

- ◇総事業費は、ふ頭用地の造成土砂に見込んでいた購入土の一部が建設残土で対応できたため、再評価時66億円から事業完了時57億円となった。
- ◇また、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19年までの取扱実績をもとに便益を算定した。

②事業の効果の発現状況

- ◇国内物流ターミナルの整備により、広島港背後圏への貨物陸上輸送距離が減少し、荷主等事業者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

- ◇特になし。

【対応方針(案)】

- ◇上記①～④の視点から、本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後も広島港の完成自動車を取り扱う拠点施設として利用が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。
- ◇また、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要性はない。

前回評価時との比較

	前回評価時 (H12再評価)	今回 (H21事後評価)	備考
事業諸元	岸壁(-7.5m):260m 臨港道路:184m 埠頭用地:4.0ha	岸壁(-7.5m):260m 臨港道路:184m 埠頭用地:4.0ha	変更なし
事業期間	昭和60年度 ～ 平成16年度	昭和60年度 ～ 平成17年度	隣接する他事業との調整による事業期間延長のため
総事業費	66億円	57億円	建設コストの見直し等、各施設の事業費精査によるため
費用対効果 (B/C)	4.8	1.5	利用実績に基づく完成自動車の陸上輸送範囲の見直しによるため