

## 広島港ふ頭再編改良事業

# 港湾事業の再評価項目調書

事業名（箇所名）	ふ頭再編改良事業（広島港）					
実施箇所	広島県広島市					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業					
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(改良)、航路・泊地(水深12m)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	令和12年度		
総事業費（億円）	138	残事業費（億円）		96		
目的・必要性	広島港における近年の自動車運搬船の大型化への対応、大規模地震災害に対応した耐震強化岸壁の不足等に対応するため、老朽化している宇品地区岸壁(水深10m)を岸壁(水深12m)(耐震)に改良し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化、大規模地震災害時の輸送機能強化を図る。					
便益の主な根拠	減載輸送解消による海上輸送コスト削減 (令和13年以降予測取扱貨物量：完成自動車=14.1万台/年)					
事業全体の投資効率性	基準年度	令和6年度				
	B：総便益（億円）	281	C：総費用（億円）	128	全体B/C	2.2
	B-C	152	EIRR (%)	8.1		
残事業の投資効率性	B：総便益（億円）	281	C：総費用（億円）	78	継続B/C	3.6
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C			
	需要 (-10%~+10%)	(2.0~2.4)		(3.2~4.0)		
	建設費 (+10%~-10%)	(2.1~2.3)		(3.3~4.0)		
	建設期間 (+10%~-10%)	(2.1~2.2)		(3.5~3.8)		
	(参考)					
	割引率 (2%)	3.4		5.4		
	割引率 (1%)	4.3		6.7		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁を改良することで、大型船舶が満載輸送可能となり、海上輸送コストが削減される。</li> <li>・既存ストックを活用した岸壁改良により、滞船コストが削減される。</li> <li>・岸壁の耐震化により、大規模地震発生時の緊急物資及び一般貨物の輸送コスト増大が回避される。</li> <li>・岸壁の耐震化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</li> </ul>					
社会情勢等の変化	※関係する港湾施策、港湾計画の変更、背後企業の立地や周辺の道路整備の状況等を記載  平成31年3月、広島港港湾計画（改訂） 令和6年7月、広島港港湾計画（軽易な変更）					
主な事業の進捗状況	総事業費138億円 既投資額42億円 令和6年度末現在の事業進捗率30%					
事業の進捗の見込み	令和12年度の完了予定					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。					
対応方針（原案）	継続					
対応方針理由	・十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完了が強く要望されているため					
その他	(その他の指標による効果) ・輸送効率化に伴うCO2, NOx 排出量の削減量を算出した結果、CO2:41%, NOx:41%を削減することが可能となる。					

# 「事業再評価」 広島港心頭再編改良事業

---

令和6年12月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 再評価の重点化・効率化判定票

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境に変化がない	なし	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	全体事業費:108億円(R3評価時) → 138億円(今回評価時) <b>28%増加</b>	増加なし □	10%以内増加 □
事業期間の増加	平成27年～令和7年(11年:R3評価時) → 平成27年～令和12年(16年:今回評価時) <b>45%増加</b>	増加なし □	10%超え ■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	あり(港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル R6.6改定)	変更なし □	変更あり ■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	14.7万台/年(R3評価時) → 14.1万台/年(今回評価時) 4%減少	10%以下 ■	10%超え □
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に対して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用 0.0% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 2.5 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足していない □
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	前回評価時点ではR7dに事業完了予定であったが、事業期間を延伸するため	—	
判定案:事業進捗等に大きな変更がある事業			

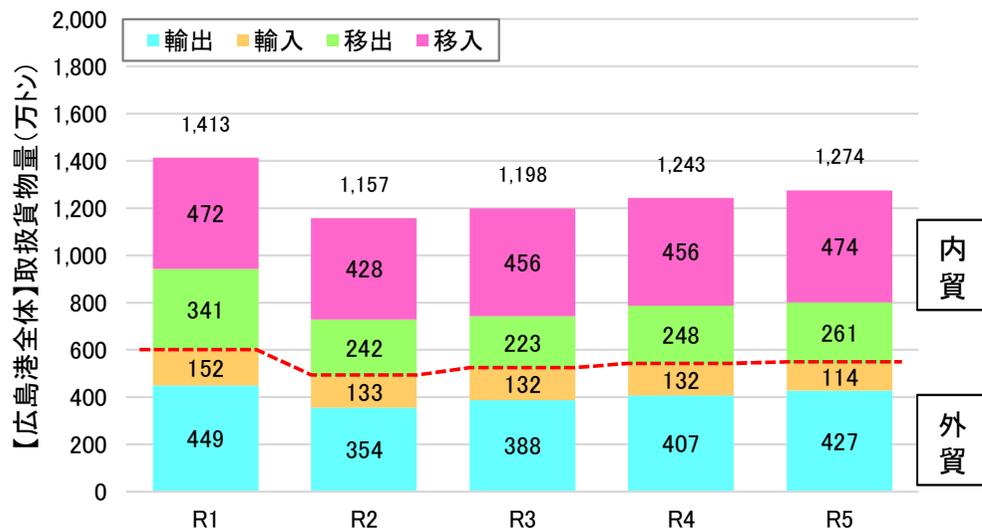
## 2. 事業位置図



# 3. 広島港の利用状況

広島港の取扱貨物量は、近年では1,100～1,400万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。

## 港湾取扱貨物量の推移

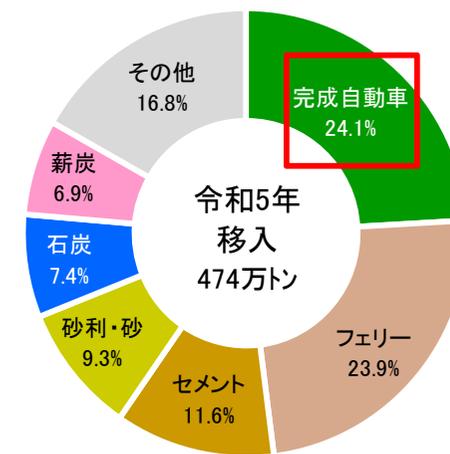
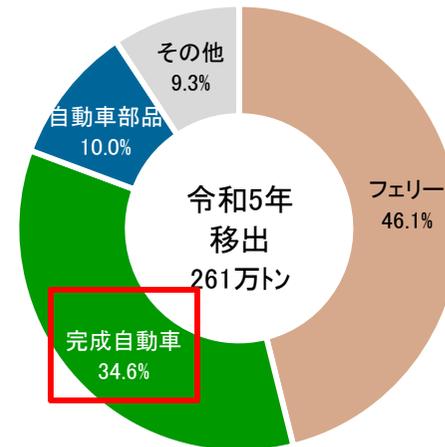
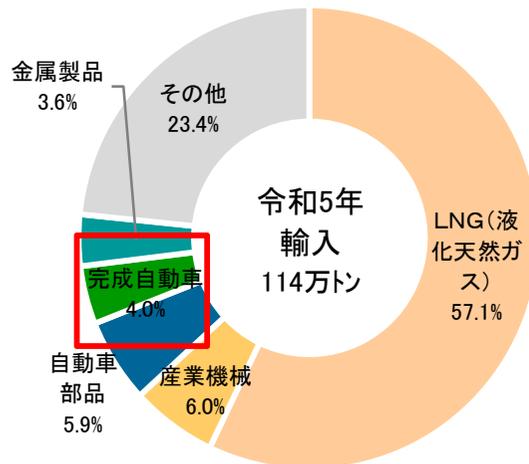
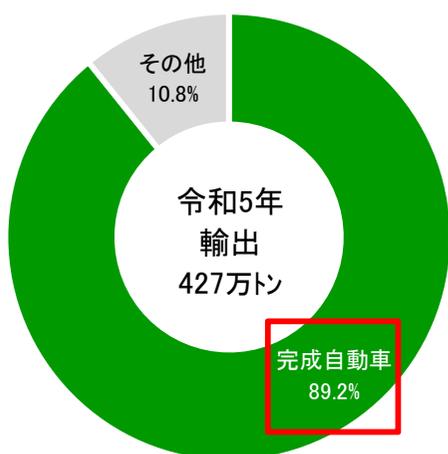


## 完成自動車取扱貨物量の推移



出典：港湾統計年報及び広島県提供資料

## 品目別取扱量(令和5年)

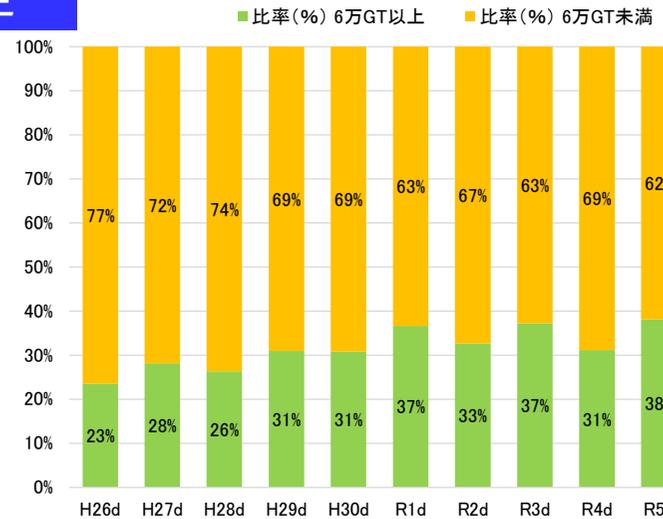


出典：広島県提供資料

# 4. 広島港の課題①

## ①自動車運搬船の大型化に伴う岸壁水深の不足

- ・近年、輸出向け自動車運搬船は大型化しており、特に水深12mを必要とする6万GT級の大型船が主流となってきているが、6万GT級船舶の満載に対応した岸壁は広島港に存在しない。
- ・現在、自動車運搬船は喫水調整（減載輸送）を行い出港するなど、非効率な輸送を余儀なくされている。



自動車運搬船の大型化の状況

出典：広島県提供資料

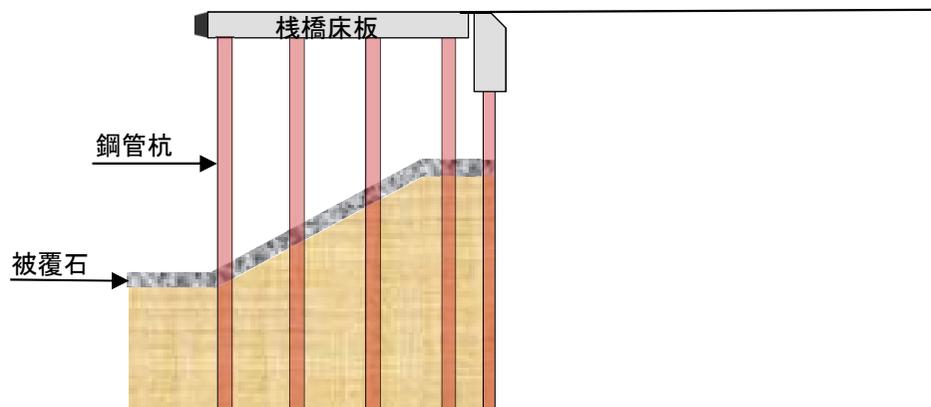
自動車運搬船の喫水調整状況

## ②既存施設の老朽化

- ・宇品地区の岸壁（水深10m）は、平成10年代まで完成自動車の輸出拠点としていたが、昭和30～40年代に建設された施設であり、経年劣化による老朽化が進行している。



栈橋の老朽化状況



# 4. 広島港の課題②

## ③岸壁の不足による自動車運搬船の滞船が発生

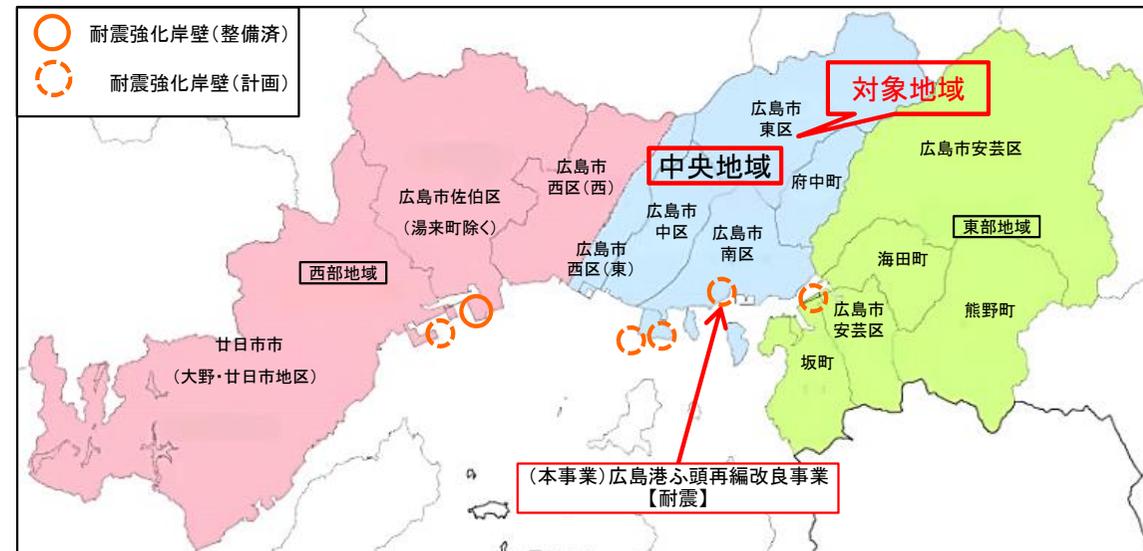
- ・ 自動車運搬船に対応した岸壁不足により、自動車運搬船の滞船が発生している。



自動車運搬船の滞船状況

## ④大規模地震発生時の物流機能の確保

- ・ 広島港中央地域において、大規模地震が発生した場合、背後圏住民への緊急物資の輸送及び周辺の産業活動の継続に支障を来すことが想定されるため、耐震強化岸壁の整備が求められている。



耐震強化岸壁の整備状況 出典: 広島港湾計画 5

# 5. 事業の概要

## 事業の概要

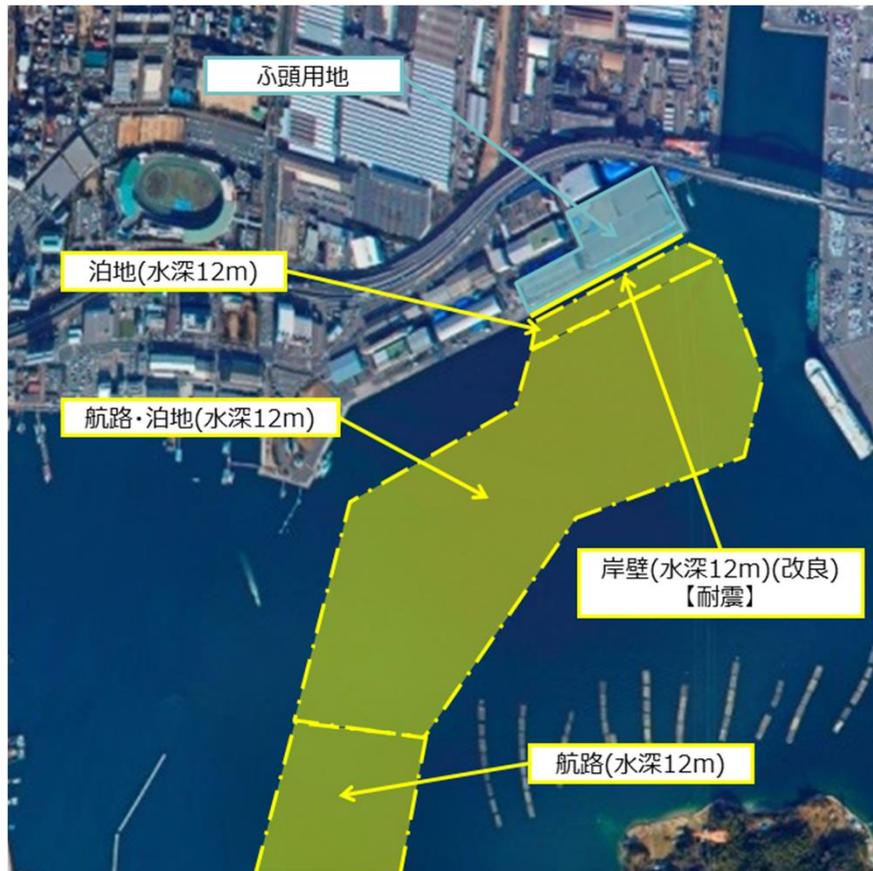
広島港における近年の自動車運搬船の大型化への対応、大規模地震災害に対応した耐震強化岸壁の不足等に対応するため、老朽化している宇品地区岸壁(水深10m)を岸壁(水深12m)(耐震)に改良し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化、大規模地震災害時の輸送機能強化を図る。

## 事業期間

評価前:平成27年度 ~ 令和 7年度  
 評価後:平成27年度 ~ 令和12年度

## 総事業費

評価前:108億円  
 評価後:138億円



現地の状況

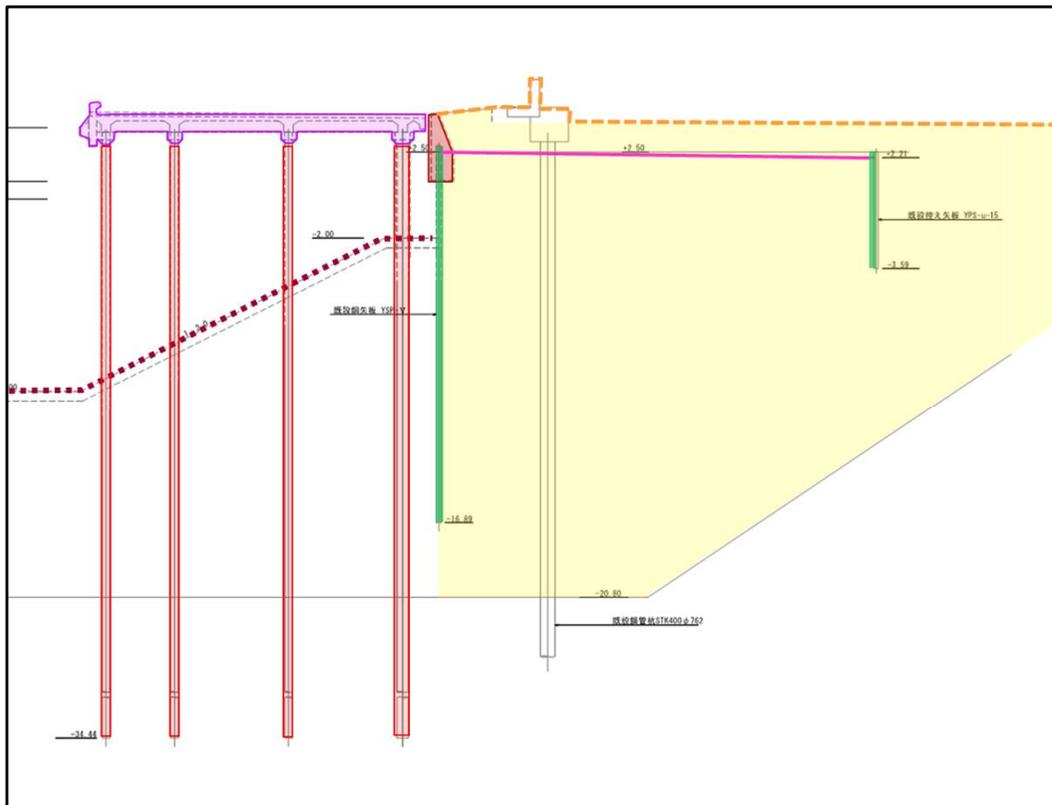


【5号上屋撤去跡地】

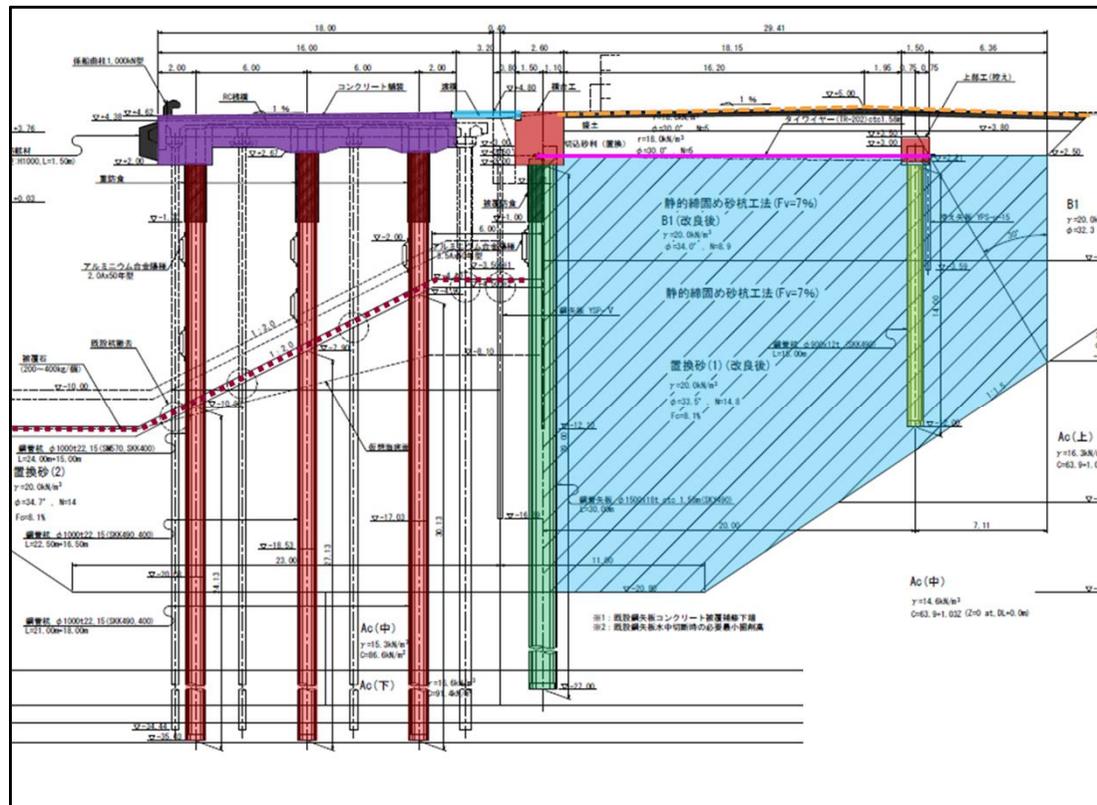


【撤去中棧橋】

既設断面図



計画断面図



- 栈橋部基礎杭工
- 護岸部本体工 (鋼管矢板)
- 栈橋部上部工
- 護岸部本体工 (控鋼管杭)
- 護岸部本体工 (タイワイヤー)
- 護岸部本体工 (上部工)
- 付属工

- 栈橋部基礎杭工
- 陸上地盤改良工
- 栈橋部上部工
- 護岸部本体工 (鋼管矢板)
- 付属工・舗装工
- 護岸部本体工 (控鋼管杭)
- 護岸部本体工 (タイワイヤー)
- 護岸部本体工 (上部工)

# 6. 事業内容の見直し①

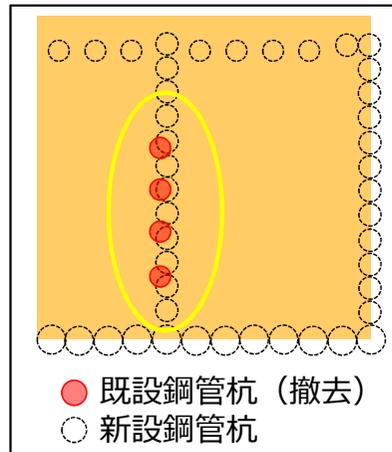
## 既設鋼管杭撤去方法の変更・・・ 約3億円の増加

○土留め護岸部の既設鋼管杭撤去は、バイブロハンマ工法を想定していたが、摩擦等の抵抗が大きく、引抜きが困難であったため、引抜きが確実にできる施工方法を再検討し、オーガケーシング工法による撤去を行うこととなった。この工法変更により、事業費の増額が生じた。

工法変更箇所



杭位置詳細図



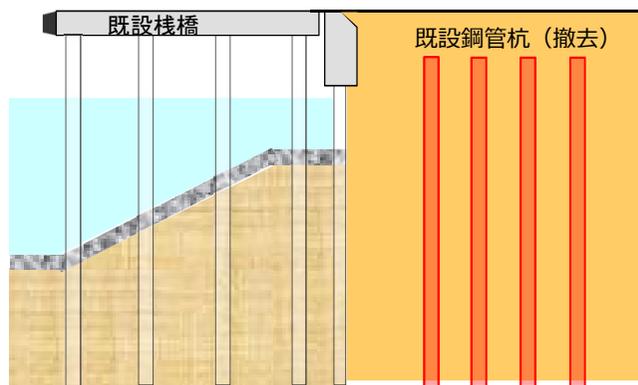
当初の鋼管矢板引抜工法



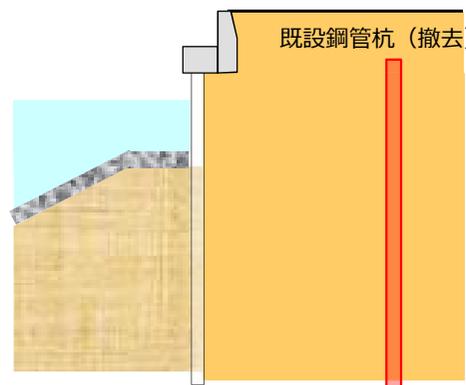
変更後の鋼管矢板引抜工法



既設鋼管杭撤去(断面図A-A)



既設鋼管杭撤去(断面図B-B)





# 6. 事業内容の見直し③

## 発生土砂の受入先変更に伴う事業費増、事業期間延伸・・・約13億円の増加、事業期間5年延伸

○岸壁及び航路・泊地の増深に伴う発生土砂は、出島地区埋立護岸内に投入予定であったが、処分場容量の都合により、当事業の発生土砂が搬入できない見通しとなった。そのため、新たな受入先を調査、検討し、近隣で整備中の民間土砂受入地へ搬入することとなったが、受入地の土砂受入開始が令和8年度以降の見込みであること、年間の土砂受入量に制限があることから事業期間の延伸が必要となった。また、土砂搬入場所の変更に伴い、土砂の運搬距離が長くなったため、事業費の増額が生じた。



民間土砂受入地の受入開始

施設名	事業期間	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	変更理由
	上段：前回評価 下段：今回評価	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
岸壁(水深12m)(改良)	H27～R7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	発生土砂受入先の受入開始年度の制約により事業期間を延伸
	H27～R11	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
航路・泊地(水深12m) 航路(水深12m) 泊地(水深12m)	R6～R7																	発生土砂受入先の変更に伴い事業費増額、事業期間を延伸
	R9～R12																	



民間土砂受入地

# 7. 事業の効果①

## 効果① 海上輸送コスト削減効果

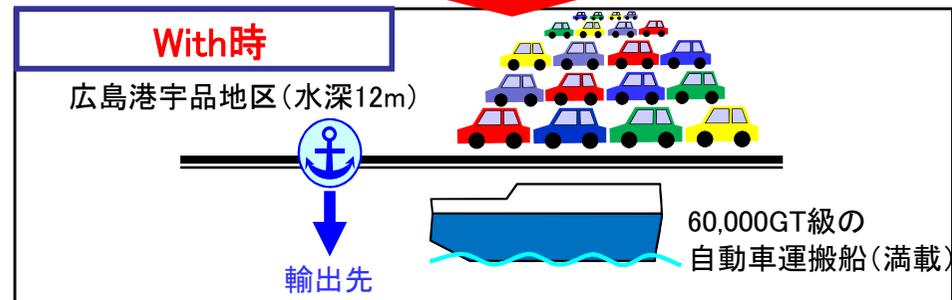
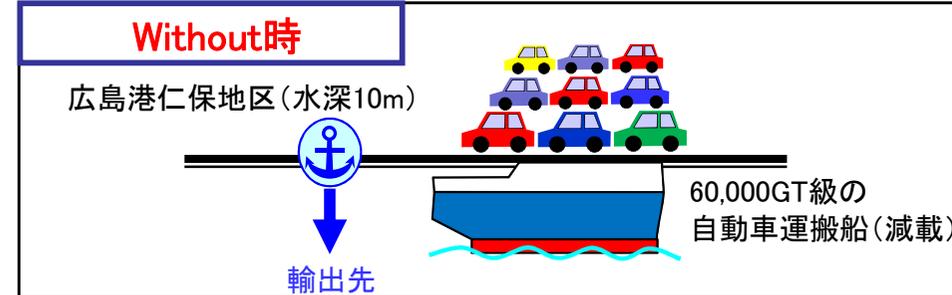
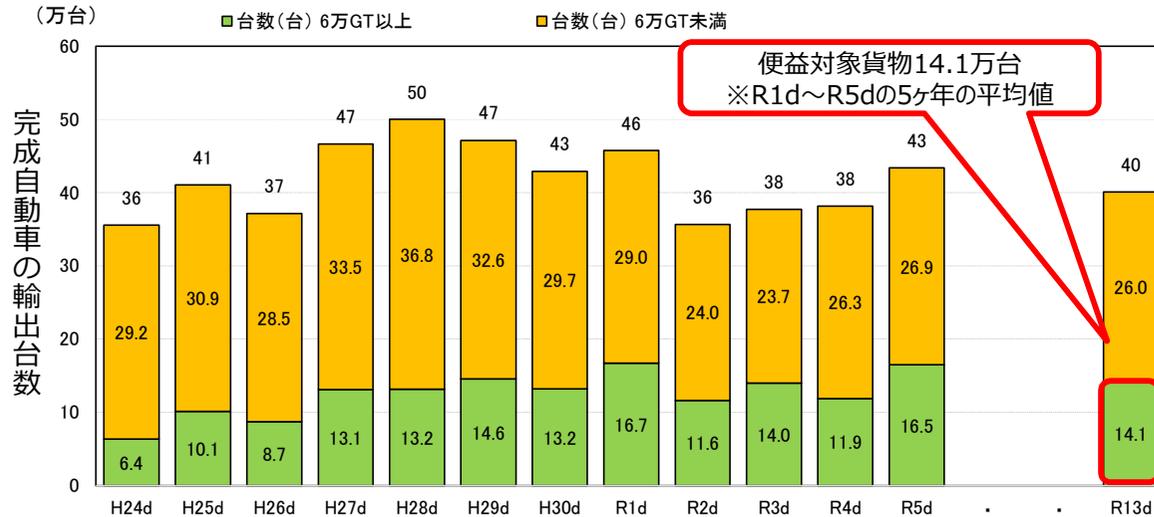
253億円

※現在価値化後  
(割引後)

広島港仁保地区の輸出用岸壁は水深が10mであることから、満載での輸送に対応できておらず、非効率な輸送実態となっている。本事業により、水深12mの岸壁が整備されることで、減載での輸送が解消される。

### 【便益対象貨物】

仁保地区における既存岸壁で、積載調整して輸出している6万GT以上の自動車運搬船による輸出台数。

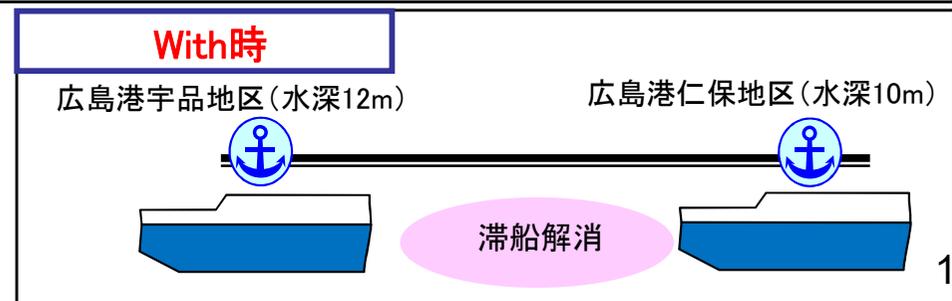
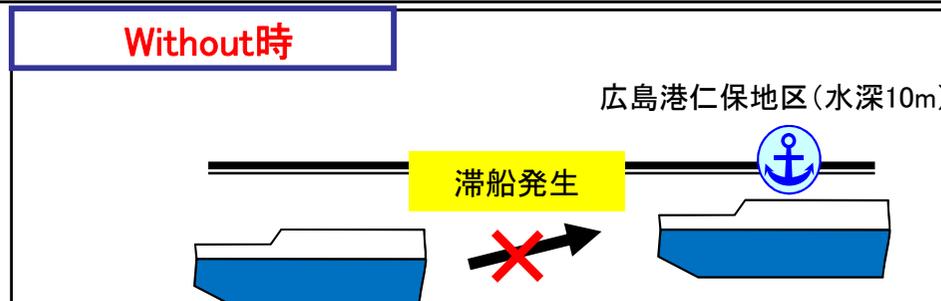


## 効果② 滞船コスト削減効果

1.2億円

※現在価値化後  
(割引後)

広島港仁保地区に既に別の自動車運搬船が係留されている場合、後から入港した自動車運搬船は滞船を余儀なくされる。本事業により、水深12mの岸壁が整備されることで、滞船が解消される。



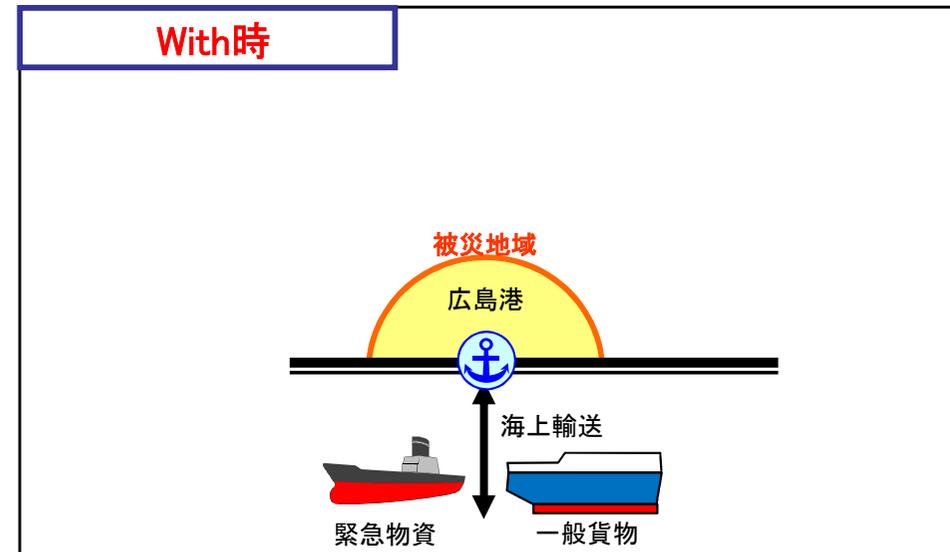
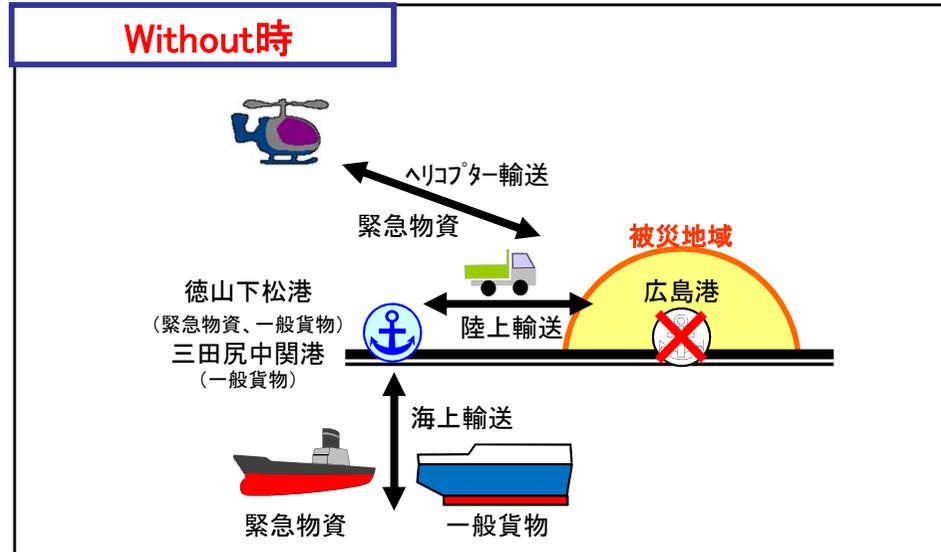
# 7. 事業の効果②

## 効果③ 震災時の物資輸送コスト削減効果

21億円

※地震発生確率考慮後  
(割引後)

岸壁の耐震化により、大規模地震発生時の緊急物資及び一般貨物の輸送コスト増大が回避される。

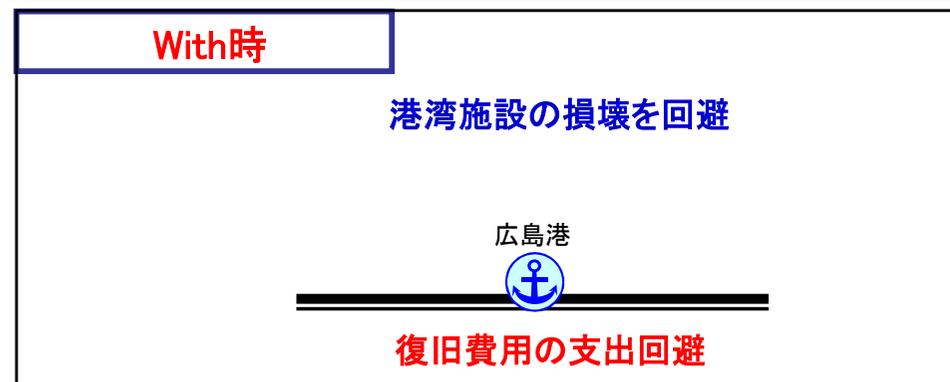
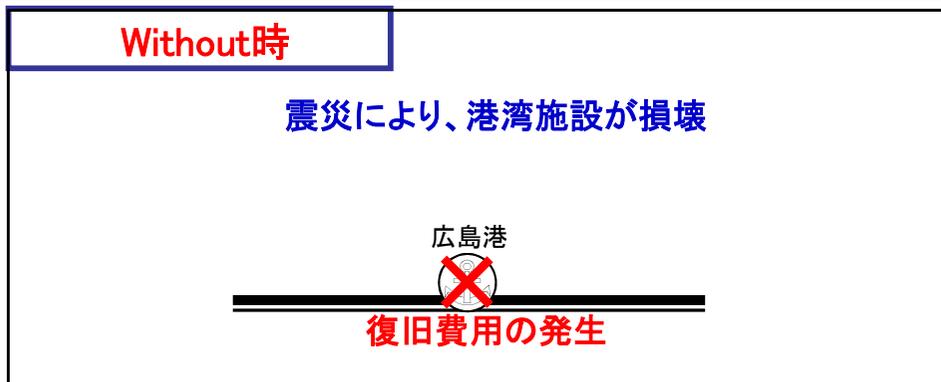


## 効果④ 震災時の施設被害回避効果

5.5億円

※地震発生確率考慮後  
(割引後)

岸壁の耐震化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。



# 8. 投資効果

## 投資効果

内容		事業全体	残事業
総便益(B)		281億円	281億円
	海上輸送コスト削減便益	253億円	253億円
	滞船コスト削減便益	1.2億円	1.2億円
	震災時の物資輸送コスト削減便益	21億円	21億円
	震災時の施設被害回避便益	5.5億円	5.5億円
総費用(C)		128億円	78億円
	事業費	125億円	75億円
	管理運営費	3.1億円	3.1億円
費用便益比(B/C)		2.2	3.6

※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、令和6年度を基準年とし現在価値化した後のものである。

(参考)社会的割引率2%: 3.4 5.4  
 社会的割引率1%: 4.3 6.7

## 感度分析結果(B/Cによる分析)

要 因	事業全体		残事業	
	-10%	+10%	-10%	+10%
需要量	2.0	2.4	3.2	4.0
事業費	2.3	2.1	4.0	3.3
事業期間	2.2	2.1	3.8	3.5

## 9. 事業効果(貨幣換算が困難な効果)

### 【①地域産業の国際競争力強化】

完成自動車の外貿貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。

### 【②地域の安全・安心の確保】

中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市（人口**118万人**）中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。

また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。

### 【③環境への負荷軽減】

本事業の実施により、海上輸送回数が削減され、**CO<sub>2</sub>**の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、**NO<sub>x</sub>**の排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。

(**CO<sub>2</sub>減少量：10,681t-C/年、NO<sub>x</sub>減少量：859t/年**)

約4,450haの植林を実施した場合のCO<sub>2</sub>減少量に相当※



# 10. 前回評価時との比較

項目	前回評価 (令和3年再評価)	今回評価 (令和6年再評価)	備考
構成施設	岸壁(水深12m) 航路・泊地(水深12m) 航路(水深12m) 泊地(水深12m) ふ頭用地	岸壁(水深12m) 航路・泊地(水深12m) 航路(水深12m) 泊地(水深12m) ふ頭用地	変更無し
事業期間	平成27年度～ 令和7年度	平成27年度～ 令和12年度	事業期間の変更
総事業費	108億円	138億円	事業費の見直し
総費用(C)	97億円	128億円	総事業費の見直し 現在価値化の基準年変更(R3→R6)
総便益(B)	269億円	281億円	将来貨物需要量の見直し 現在価値化の基準年変更(R3→R6) マニュアル改定による各種原単位の上昇
費用対効果 (B/C)	2.8	2.2	

# 11. 今後の対応方針(原案)

## (1) 再評価の視点

### ① 事業の必要性等の視点

#### 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

◇ なし

#### 2) 事業の投資効果

費用便益比(B/C) = 2.2(事業全体) 3.6(残事業)

#### 3) 事業の進捗状況

◇ 総事業費 : 138.0億円 (既投資額 : 41.9億円)

◇ 残事業費 : 96.1億円

◇ 事業進捗率 : 約30%(令和6年度末見込み)

### ② 事業の進捗の見込み

◇ 令和12年度完了予定

### ③ コスト縮減や代替案等の可能性

◇ 支持力が発現する層の見直しにより鋼管杭の延長を短くすることで、コスト縮減を図る。

## (2) 港湾管理者(広島県)への意見照会結果

◇ 対応方針(原案)については、異存なし

広島港では、近年の自動車運搬船の大型化への対応、また、大規模地震発生が危惧される中、緊急物資の輸送や企業の事業継続を確保するための耐震強化岸壁の確保が重要となっております。引き続き、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。

## 【今後の対応方針(原案)】

◇ 事業の投資効果が見込まれると判断できることから**継続が妥当**。

# 広島県への意見照会と回答

国中整企画第47号  
国中整港計第26号  
令和6年11月14日

広島県知事 様

国土交通省 中国地方整備局長  
( 公 印 省 略 )

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の  
作成に係る意見照会について（依頼）

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下、「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針（原案）について審議しております。

このたび、令和6年12月4日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道183号 鍵掛峠道路	継続	
広島港ふ頭再編改良事業	継続	
広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ ご意見の返信期限：令和6年11月26日（火）まで （※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

中国地方整備局 企画部 企画課

建設専門官 前田 （内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 土井 （内線：3166）<doi-y87uk@mlit.go.jp>

係員 三島 （内線：3167）<mishima-s87vh@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

土総第 1069 号

令和 6 年 11 月 25 日

中国地方整備局長 様

広島県知事

(公印省略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

令和 6 年 11 月 14 日付け国中整企画第 47 号及び国中整港計第 26 号で依頼のこのことについて、対応方針（原案）に対する意見については、別紙のとおりです。

担当 土木建築局土木建築総務課

(公共事業グループ 水戸)

電話 082-513-3814

【別紙】

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

【一般国道183号 鍵掛峠道路】

事業名	一般国道183号 鍵掛峠道路
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	事業継続とする対応方針については妥当である。
(具体的意見)	
<p>一般国道183号鍵掛峠道路は、広島県備北地域と鳥取県西部地域を連結する高規格道路「江府三次道路」の一部を構成し、地域間交流の促進や観光産業の活性化、物流機能の向上に資する幹線道路であるとともに、線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消など、防災上の観点からも特に重要な道路である。</p> <p>引き続き、地元住民の皆様への丁寧な対応やコスト縮減に努めながら、安全な道路の早期完成に向けて着実に整備を進めていただきたい。</p>	

## 中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

## 【広島港ふ頭再編改良事業】

事業名	広島港ふ頭再編改良事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません。
<p>(具体的意見)</p> <p>広島港では、近年の自動車運搬船の大型化への対応、また、大規模地震発生が危惧される中、緊急物資の輸送や企業の事業継続を確保するための耐震強化岸壁の確保が重要となっております。</p> <p>引き続き、最大限のコスト縮減に努めていただくとともに、早期完成に向け、着実に整備を進めていただきたい。</p>	

## 【広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業】

事業名	広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	異存はありません。
<p>(具体的意見)</p> <p>広島港出島地区は、中四国で最大水深の国際海上コンテナターミナルを有し、自動車部品、産業機械、電気機械等の多様な品目がコンテナ貨物として取り扱われ、地域経済を支える物流拠点として重要な役割を担っています。</p> <p>しかし、現状では、岸壁延長の不足から、コンテナ船の大型化への対応や新規航路の受け入れが困難となっており、非効率な係留や海上輸送コスト増が強いられる状況が続いています。また一方で、背後地へは、地元企業の進出・操業も予定されております。</p> <p>このため、輸送機能の一層の強化を図り、地域基幹産業の競争力強化を早期に図る必要があるため、引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら、着実かつ早期完成に向けた整備を進めていただきたい。</p>	