

広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業

港湾事業の再評価項目調書

事業名（箇所名）	広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業																									
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）、航路・泊地（水深12m）、泊地（水深12m）、荷役機械																									
事業期間	事業採択	2022年度（令和4年度）	完了	2026年度（令和8年度）																						
総事業費（億円）	198	残事業費（億円）	56																							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島港出島地区に寄港する中国・韓国航路のコンテナ船は、近年大型化が進展しており、2隻同時係留する日には、同じ係船柱を使用した非効率な係留状況となっている。こうした中、中国・韓国航路の更なる大型化が予定されており、岸壁延長の不足により係留ができなくなる。 ・更に、背後企業の増産に伴うコンテナ取扱貨物量の増加に対応するため、東南アジア直行航路の大型コンテナ船の就航が見込まれているが、現況のコンテナターミナルでは岸壁延長が不足しており、将来係留ができなくなる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行い、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。 																									
便益の主な根拠	ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）：312億円（令和9年予測取扱貨物量：コンテナ貨物：80,618TEU/年）残存価値：0.1億円																									
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）	312	C：総費用（億円）	196	全体B/C	1.6																				
	B-C	116	EIRR（%）	6.6																						
残事業の投資効率性	B：総便益（億円）	312	C：総費用（億円）	60	継続B/C	5.2																				
感度分析	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">事業全体のB/C</th> <th style="text-align: center;">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要（-10%~+10%）</td> <td style="text-align: center;">(1.3~1.9)</td> <td style="text-align: center;">(4.2~6.0)</td> </tr> <tr> <td>建設費（+10%~-10%）</td> <td style="text-align: center;">(1.4~1.8)</td> <td style="text-align: center;">(4.7~5.8)</td> </tr> <tr> <td>建設期間（+10%~-10%）</td> <td style="text-align: center;">(1.5~1.6)</td> <td style="text-align: center;">(5.1~5.3)</td> </tr> <tr> <td>(参考)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>割引率（2%）</td> <td style="text-align: center;">2.4</td> <td style="text-align: center;">7.1</td> </tr> <tr> <td>割引率（1%）</td> <td style="text-align: center;">3.0</td> <td style="text-align: center;">8.3</td> </tr> </tbody> </table>						事業全体のB/C	残事業のB/C	需要（-10%~+10%）	(1.3~1.9)	(4.2~6.0)	建設費（+10%~-10%）	(1.4~1.8)	(4.7~5.8)	建設期間（+10%~-10%）	(1.5~1.6)	(5.1~5.3)	(参考)			割引率（2%）	2.4	7.1	割引率（1%）	3.0	8.3
	事業全体のB/C	残事業のB/C																								
需要（-10%~+10%）	(1.3~1.9)	(4.2~6.0)																								
建設費（+10%~-10%）	(1.4~1.8)	(4.7~5.8)																								
建設期間（+10%~-10%）	(1.5~1.6)	(5.1~5.3)																								
(参考)																										
割引率（2%）	2.4	7.1																								
割引率（1%）	3.0	8.3																								
事業の効果等	当該事業を実施することにより、広島港から東南アジアへの直行便が利用できることにより、海外でのトランシップが回避され、海上輸送コストが削減される。																									
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198億円 既投資額142億円 令和6年度末現在の事業進捗率72%																									
事業の進捗の見込み	2026（令和8）年度に完了予定																									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	事前混合処理土に使用する材料を購入土から建設残土を活用することでコスト縮減を図る。																									
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	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・サプライチェーンの強靱化による安定的な物流網の確保 ・我が国の基幹産業である自動車企業及びその関連企業における国際競争力向上 ・地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資 ・排出ガスの削減 																									

「事業再評価」 広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業



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: 178億円(2023<R5>評価時) → 198億円(今回評価時) 11.3%増加	増加なし □	10%以内増加 □
事業期間の増加	2022<令和4年>~2025<令和7年>(4年: 2023<令和5年>評価時) → 2022<令和4年>~2026<令和8年>(5年: 今回評価時) 25%増加	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)	なし	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 0.1% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.4 ≥ 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)	特になし	—	
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. 広島港出島地区の現況

- 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ている。特に、自動車部品がこのうち約3割程度を占めている。
- 広島港出島地区におけるコンテナ取扱貨物量は、近年増加傾向にあり、令和5年は過去最高値を記録している。特に、東南アジア向けの取扱個数は平成23年から令和5年にかけて、0.7万TEU→2.8万TEUと約4倍に増加している。

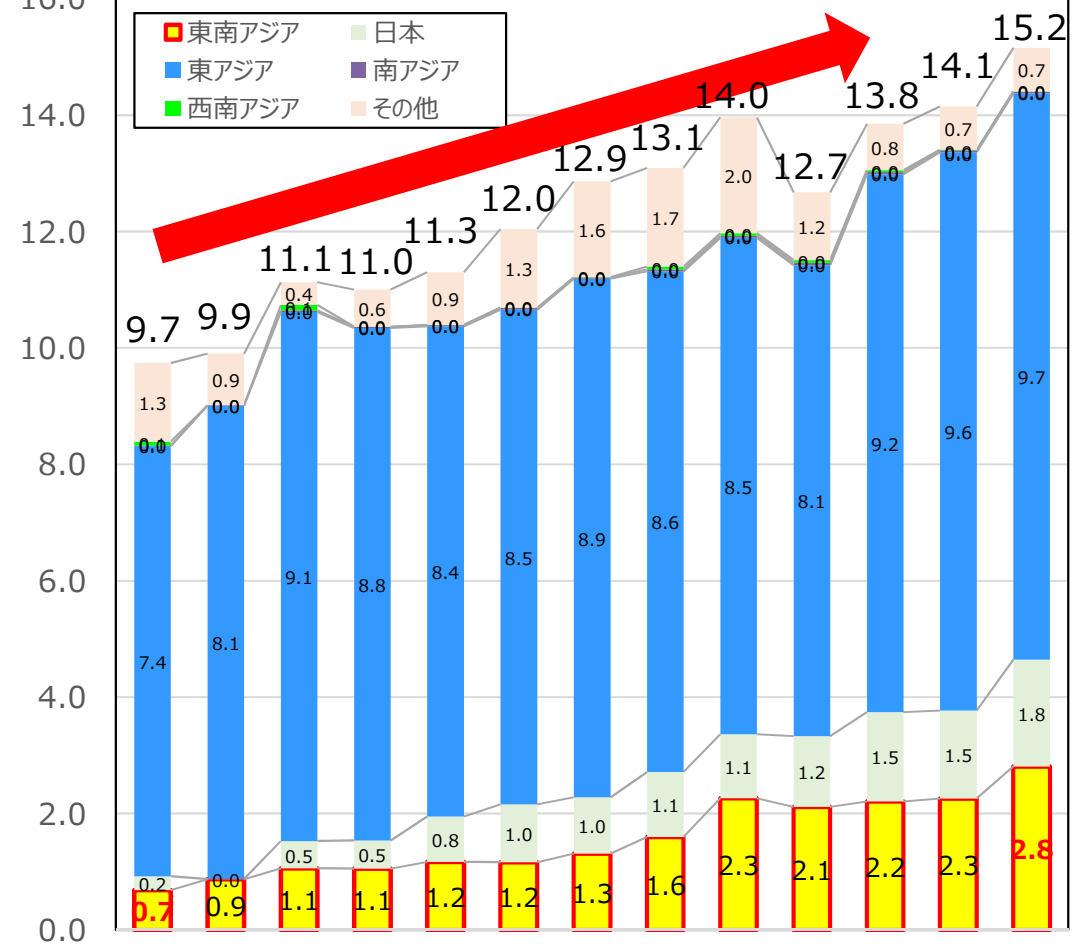
※TEU：twenty-foot equivalent units(20フィート換算のコンテナ取り扱い個数の単位であり、20フィートコンテナ1個を1TEUとして計算)

■ 広島港出島地区の利用状況

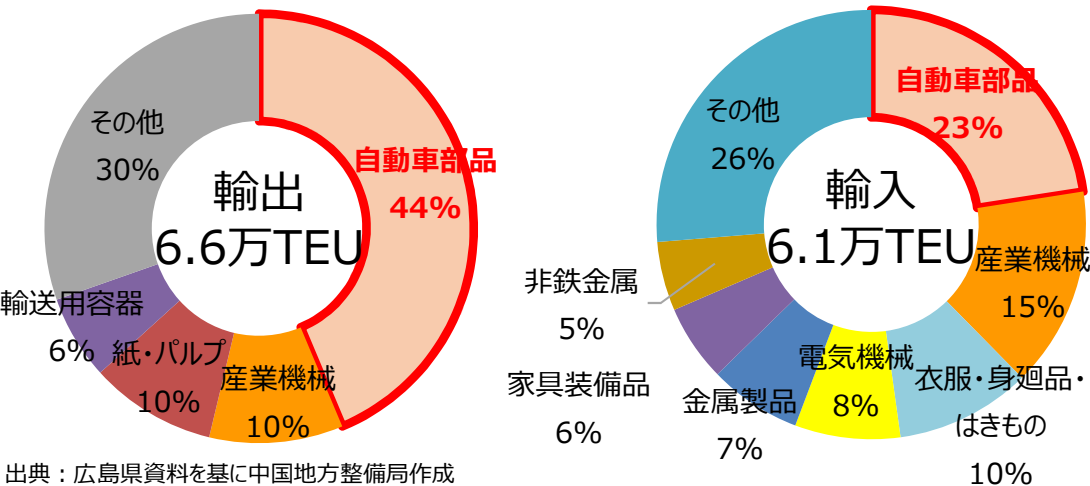


■ 広島港出島地区におけるコンテナ貨物取扱個数の実績

(万TEU) ※日本を除くアジア地域やその他地域の取扱貨物は神戸国際フィーダーによる移出入貨物を含む



■ 広島港出島地区外貿コンテナ取扱個数及び内訳(R5年速報値)



4. 国際海上コンテナターミナル整備事業の概要

事業目的

広島港出島地区において、岸壁延長の不足に対応したターミナル整備を行い、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航を可能とすることで、背後企業の増産に伴う貨物需要に対応する。

事業内容

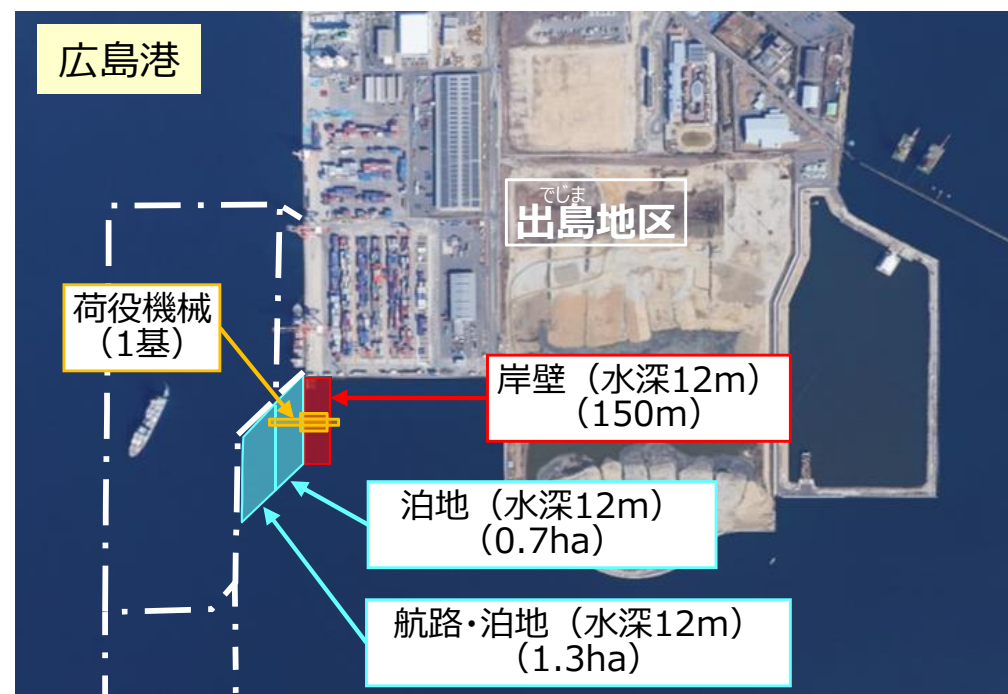
<直轄> 岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、泊地(水深12m)
<起債> 荷役機械

事業期間

評価前: 令和4年度 ~ 令和7年度
評価後: 令和4年度 ~ 令和8年度

総事業費

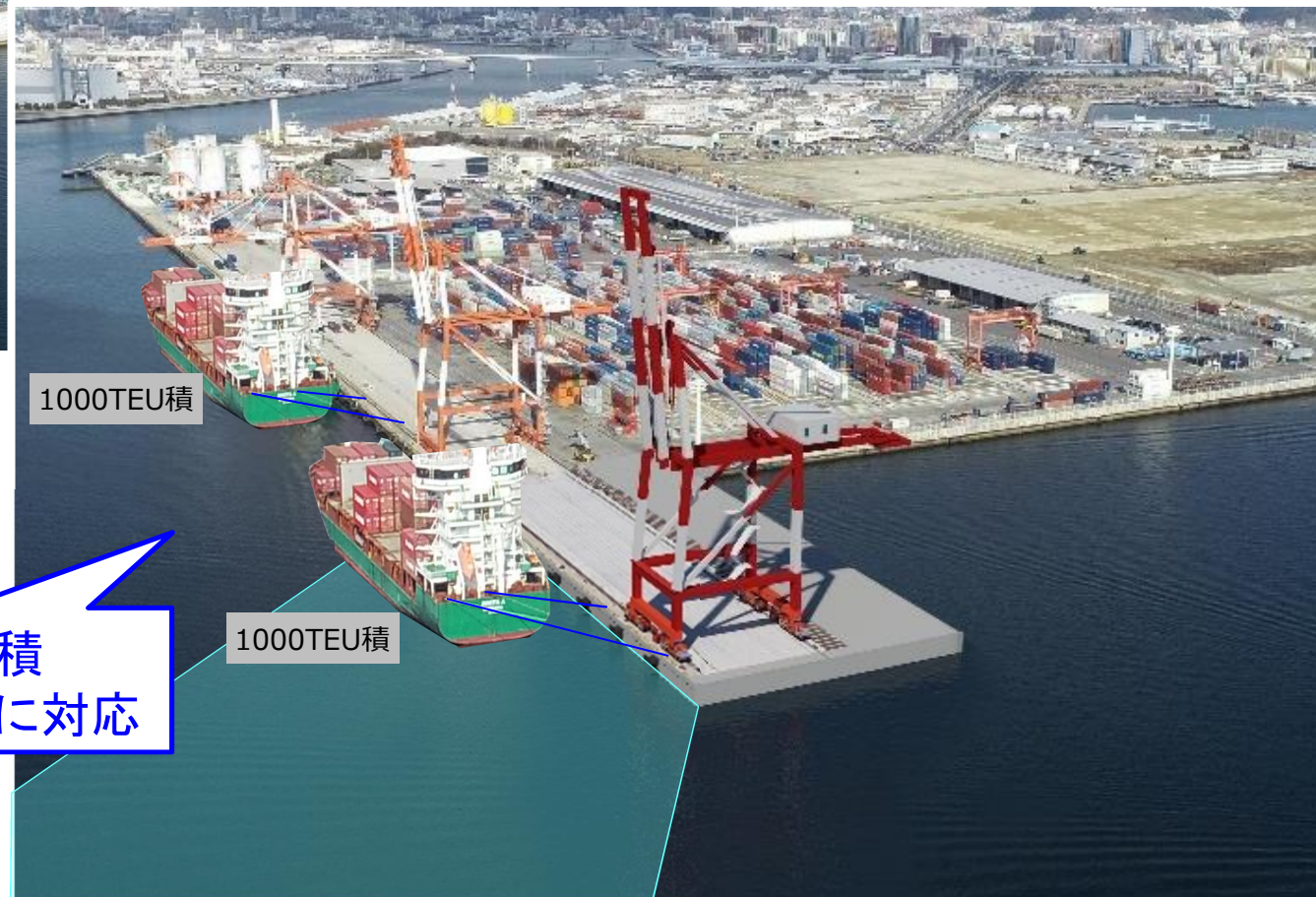
評価前: 178億円
評価後: 198億円



【現況】



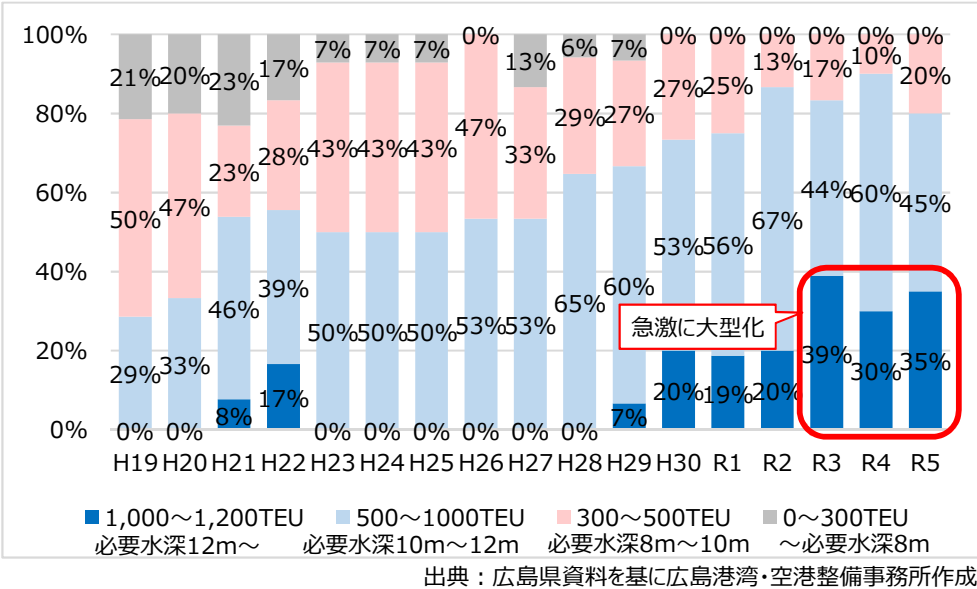
【完成イメージ】



5. 広島港出島地区の課題と事業の必要性・緊急性① 広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

- 広島港出島地区に寄港する中国・韓国航路のコンテナ船は、近年大型化が進展しており、2隻同時係留する日には、同じ係船柱を使用した非効率な係留状況となっている。こうした中、中国・韓国航路の更なる大型化が予定されており、岸壁延長の不足により係留ができなくなる。
- 更に、背後企業の増産に伴うコンテナ取扱貨物量の増加に対応するため、東南アジア直行航路の大型コンテナ船の就航が見込まれているが、現況のコンテナターミナルでは岸壁延長が不足しており、将来係留ができなくなる。

■ 広島港出島地区に寄港するコンテナ船(中国・韓国航路)の船型

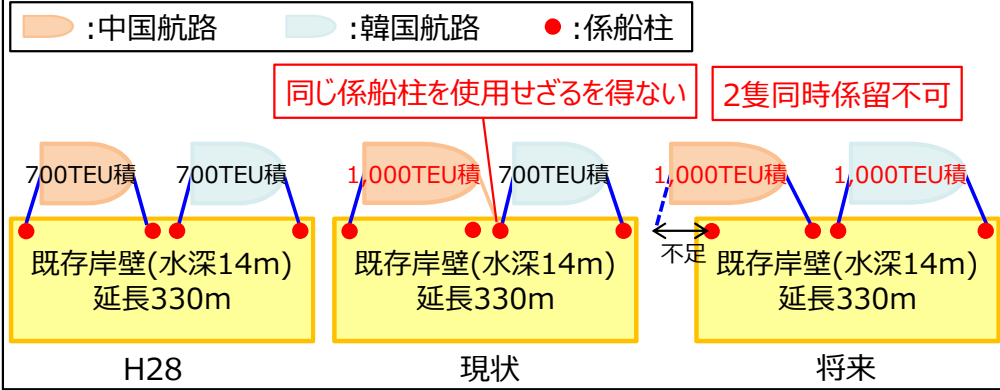


■ 広島港出島地区における今後の主な取扱貨物の推計

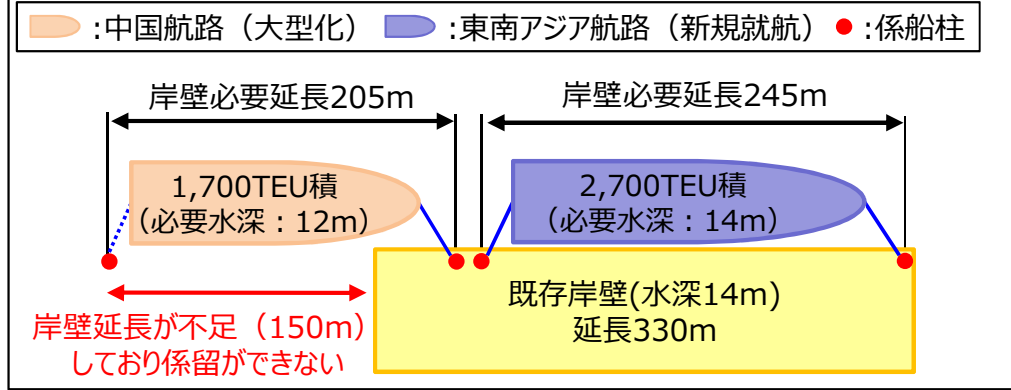
企業名	取扱貨物	取扱貨物量 (TEU) (R元年→R8年)	備考
A社	自動車部品	25,011→82,197	・自動車販売台数を増加する計画
	輸送用容器	2,477 → 8,110	
B社	農水産品	1,500 → 1,900	・菓子の海外売上高の増加等を計画
	製造食品	0 → 900	
C社	金属機械工業品	1,700 → 1,800	・ポンプ、タービン等の増産を計画
D社	金属機械工業品	100 → 400	・産業機械等の増産を計画
E社	金属機械工業品	400 → 1,350	・産業機械等の増産を計画

広島港出島地区における取扱貨物量：
139,596TEU(R元年)→203,428TEU※(R8年)(63,832TEU増)
 ※このうち80,618TEUが東南アジア向け貨物
 出典：企業ヒアリング等を基に作成

■ 中国・韓国航路の係留イメージ



■ 東南アジア航路就航時の係留イメージ

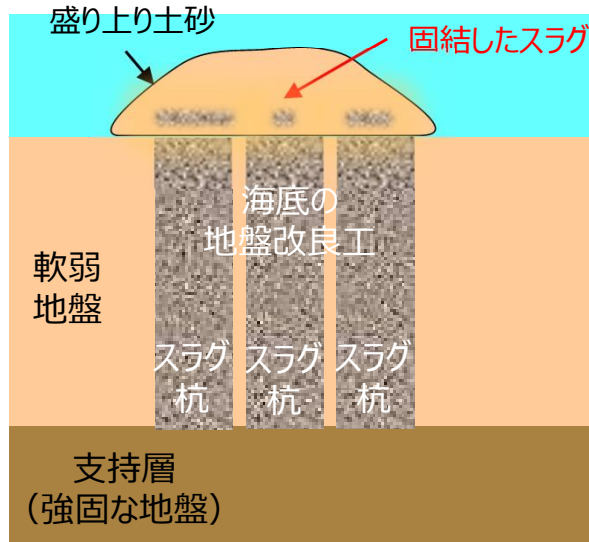


6. 事業費・事業期間の見直し①

地盤改良材に使用したスラグ固結による揚土能力低下 … 約12億円の増加

- 海底の地盤改良工事では、一般的には改良材として「砂」を用いるが、当該事業においてはリサイクル材料活用の観点より、「製鋼スラグ」を改良材として用いている。
- 地盤改良後の床掘工事において、盛り上がった土砂の一部にスラグが混ざり固結していたことから、バージアンローダーで揚土することができず、スラグ混じりの固結粘性土を小割して出島5工区へ揚土を行った。
また、出島5工区へ揚土できない固結粘性土は、近隣の民間土砂処分場(北九州)へ運搬・処分を行ったため、費用が増加した。
- 床掘工の遅延により、後続工種である岸壁部の基礎工、ケーソン据付の着手にも遅れが生じた。

SCP打設による盛り上がり土のイメージ



固結した粘性土の処分先



出島5工区へ土捨てるための揚土補助



6. 事業費・事業期間の見直し②

作業船の変更 … 約 6億円の増加

- 起重機船や捨石均し船などの大型・特殊作業船については、工事公告前に在港調査を行い、作業船の所在地からの回航、曳航費用を計上して工事発注を行っている。
- 当初使用予定であった作業船が別件事業で使用され確保が困難となったことから、必要条件を満たす作業船を再度調査した結果、規格の大きい作業船を使用せざるを得なくなり、加えて遠方の港からの回航する必要が生じたため費用が増加した。

捨石均し船の調達場所を変更した一例

(事例①)
当初の在港調査では大浦港に在港する捨石均し船を想定していたが、別件事業で使用されており、当該工事では使用不能であった。
再度、必要条件を満たす捨石均し船を調査した結果、**最も安価となる常陸那珂港の捨石均し船を使用することとし、曳航先の港を変更した。**

→ : 当初曳航ルート (約312海里)
→ : 変更曳航ルート (約558海里)

【変更後】
基地港 : 茨城県常陸那珂港
曳航距離 : 558海里

広島港
(出島地区)

【当初想定】
基地港 : 佐賀県大浦港
曳航距離 : 312海里



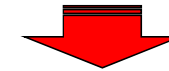
工事で使用する捨石均し船

起重機船の規格を変更した一例

(事例②)
当初の在港調査では神戸港に在港する600t吊起重機船を想定していたが、別件事業で使用されており、当該工事では使用不能であった。
再度、必要条件を満たす起重機船を調査した結果、**最も安価となる神戸港の2050t吊起重機船に規格変更した。**

●当初

	規格	調達場所	経済性	
起重機船A	600t吊	神戸港	◎	採用
起重機船B	2050t吊	神戸港	△	
起重機船C	▲t吊	▲港	▲	
起重機船D	■t吊	■港	×	



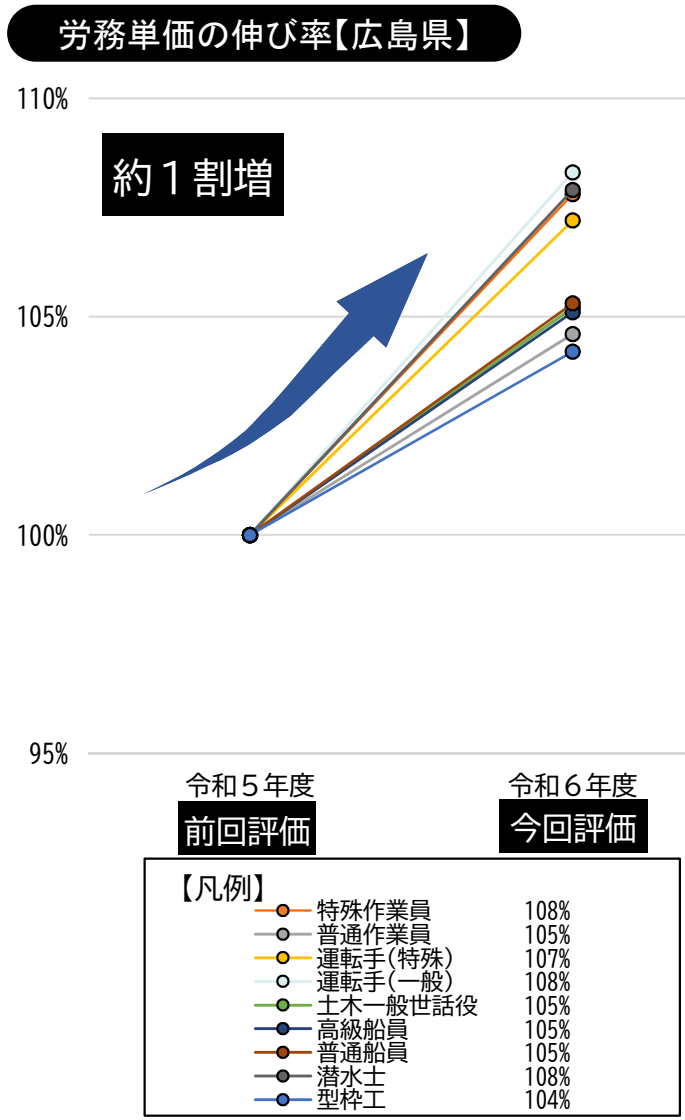
●変更

	規格	調達場所	経済性	
起重機船A	600t吊	神戸港	—	使用不能 採用
起重機船B	2050t吊	神戸港	◎	
起重機船C	▲t吊	▲港	△	
起重機船D	■t吊	■港	×	

6. 事業費・事業期間の見直し③

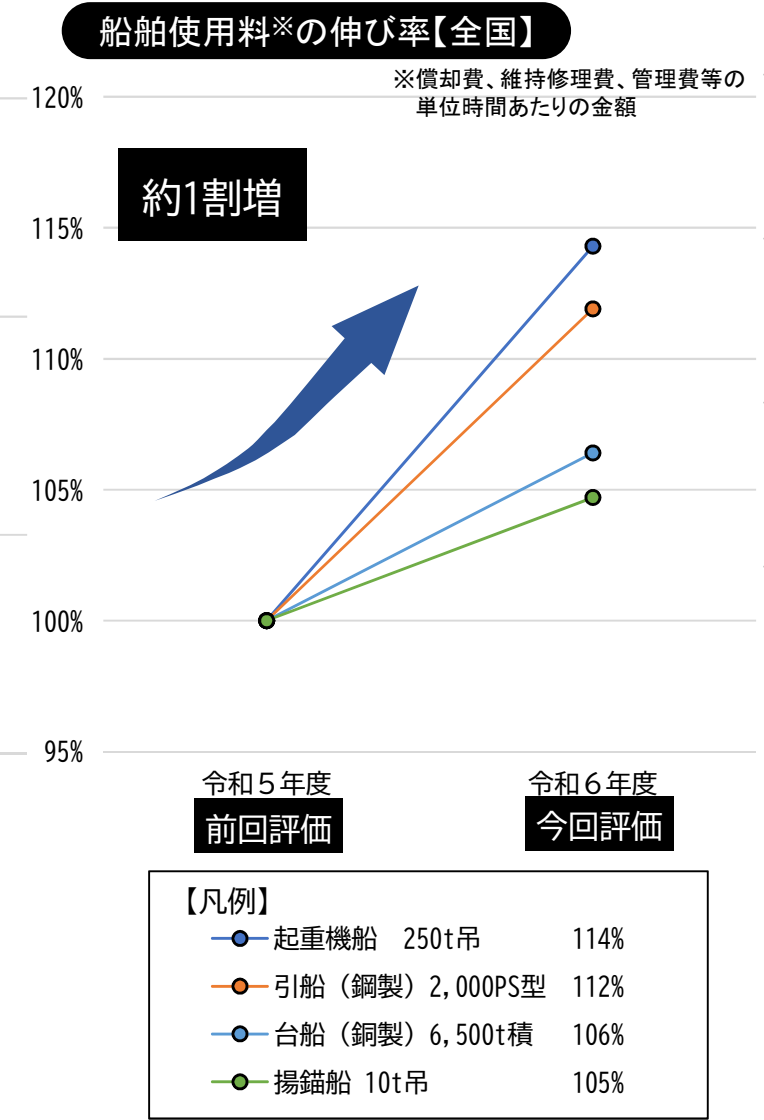
労務費・資材価格・船舶使用料の高騰による増加 …… 約2億円の増加

○ 前回評価（令和5年度）後の資機材・労務単価・船舶使用料の上昇によって、増額の必要が生じた。



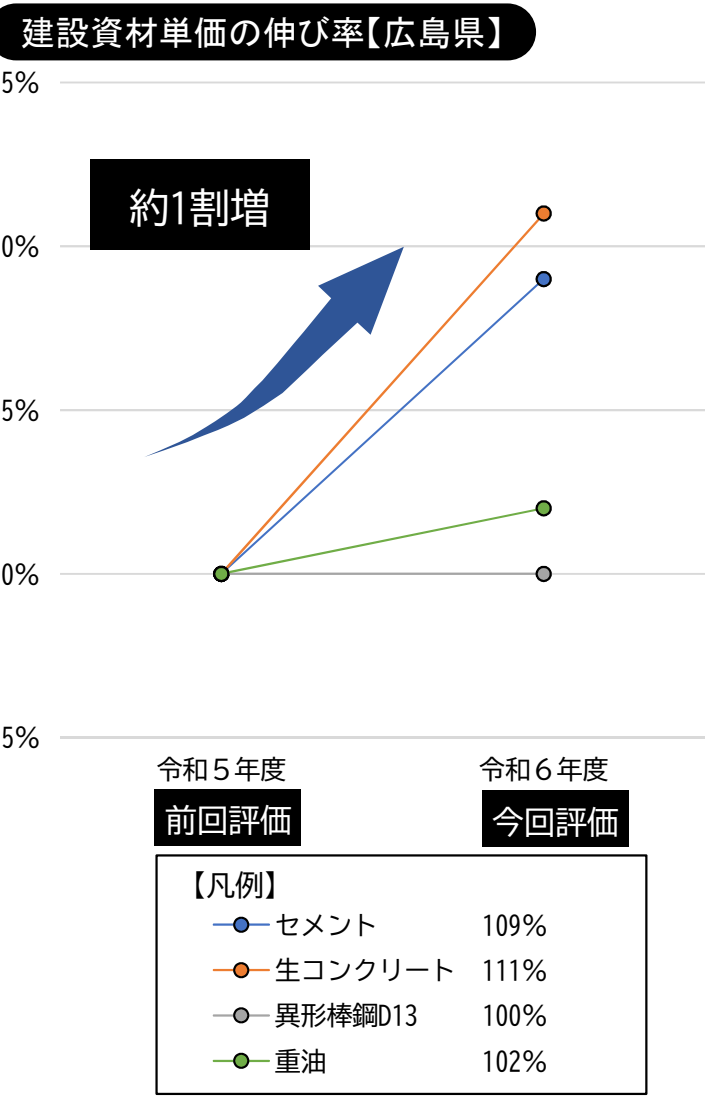
出典：令和6年3月から適用する公共工事設計労務単価について（国土交通省）

約0.2億円の増額



出典：船舶および機械器具等の損料算定基準(公益社団法人 日本港湾協会)

約0.9億円の増額



出典：建設資材価格指数 広島県（一般財団法人 経済調査会）
出典：建設物価 広島県（一般財団法人 建設物価調査会）

約0.9億円の増額

6. 事業費・事業期間の見直し④

地盤改良材に使用したスラグ固結による揚土能力低下 及び

作業船の変更 に伴う整備工程の遅れ …… **事業期間 1 年の延伸**

- 前述の「地盤改良材に使用したスラグ固結による揚土能力低下」により、バージアンローダーで揚土をするために固結粘性土を小割にする施工手間が増えたことや、「作業船の変更」において作業船の再手配を行う必要が生じたこと等の理由により、事業期間の延伸が必要となった。

地区名	事業区分	施設名	全体数量	単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	備考
出島地区	直轄	岸壁(水深12m)	150	m						
		航路・泊地(水深12m)	1.3	ha						
		泊地(水深12m)	0.7	ha						
	起債	荷役機械	1	基						

凡例

: 前回評価整備期間

: 今回評価整備期間

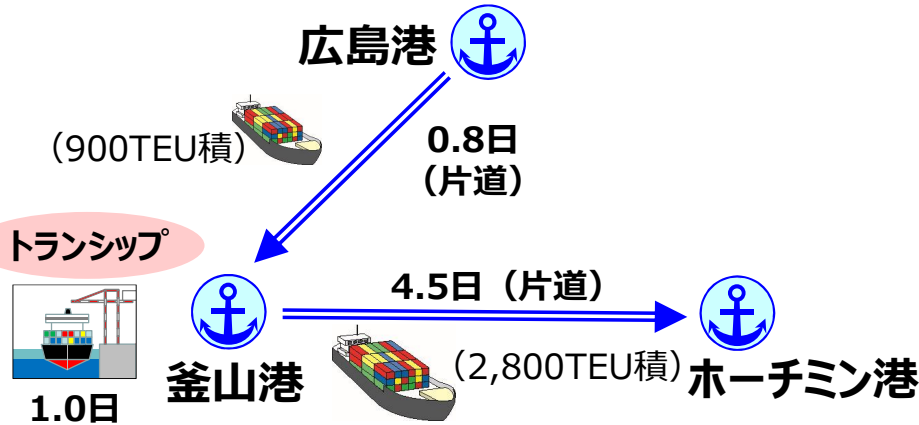
7. 事業の効果

①ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）

広島港から東南アジアへの直行便が利用できることにより、海外でのトランシップが回避され、海上輸送コストが削減される。

Without（整備なし）時：広島港から海外港でトランシップし東南アジアに輸送

（広島港からベトナムへの輸出の例）



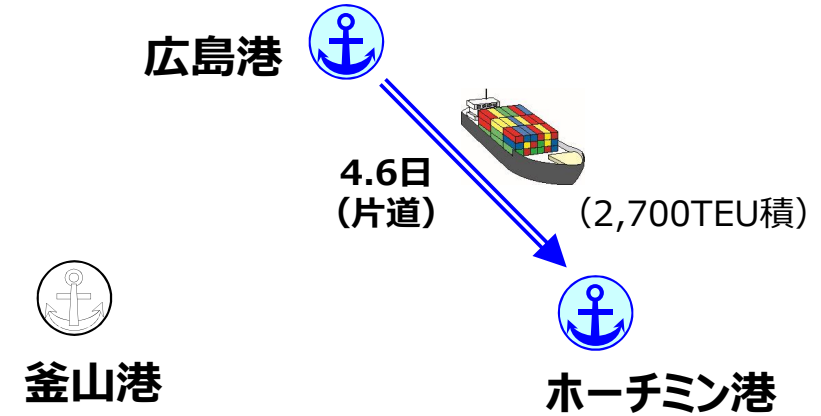
（広島港からホーチミン港へ40ftコンテナを輸出する場合の例）
 広島港→釜山港 のコンテナ1個あたりの輸送費用：13,132円/個
 釜山港でのコンテナ1個あたりのトランシップ費用：18,000円/個
 釜山港→ホーチミン港 のコンテナ1個あたりの輸送費用：33,147円/個
 $8,546(\text{個}) \times \{13,132(\text{円}/\text{個}) + 18,000(\text{円}/\text{個}) + 33,147(\text{円}/\text{個})\} = 5.5\text{億円}$
 また、合計輸送時間（6.3日）にかかる輸送時間費用 ≒ 33.6億円

※上記の他、輸入にかかる費用および広島港～レムチャバン港（タイ）の輸送経路にかかる費用を計上している。

輸送コスト**104.2**億円／年

With（整備あり）時：広島港から東南アジアにダイレクト輸送

（広島港からベトナムへの輸出の例）



（広島港からホーチミン港へ40ftコンテナを輸出する場合の例）
 広島港→ホーチミン港 のコンテナ1個あたりの輸送費用：34,041円/個
 $8,546(\text{個}) \times 34,041(\text{円}/\text{個}) = 2.9\text{億円}$
 また、合計輸送時間（4.6日）にかかる輸送時間費用 ≒ 24.5億円

※上記の他、輸入にかかる費用および広島港～レムチャバン港（タイ）の輸送経路にかかる費用を計上している。

単年度便益
16.4億円／年

輸送コスト**87.8**億円／年

内容	単年度便益	Without時	With時
①ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）	16.4億円/年	広島港から海外港でトランシップし東南アジアに輸送	広島港から東南アジアにダイレクト輸送

8. 投資効果とその他の効果

費用対効果分析結果

内容		事業全体	残事業
総便益(B)		312億円	312億円
	ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果 (コンテナ貨物)	312億円	312億円
	残存価値	0.1億円	0.1億円
総費用(C)		196億円	60億円
	事業費	184億円	48億円
	管理運営費	12億円	12億円
費用便益比(B/C)		1.6	5.2

(参考) 社会的割引率2% : 2.4 7.1
社会的割引率1% : 3.0 8.3

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	1.3	1.9	4.2	6.0
事業費	1.8	1.4	5.8	4.7
事業期間	1.6	1.5	5.3	5.1

9. 事業の効果(貨幣換算が困難な効果①)

① サプライチェーンの強靱化による安定的な物流網の確保

- 本事業の実施により、中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航が可能となり、広島港を利用する背後企業のサプライチェーンが強靱化され、国内外の生産拠点間の安定的な物流網の確保が図られる。

② 我が国の基幹産業である自動車企業及びその関連企業における国際競争力向上

- 本事業の実施により、広島港背後の自動車企業等の貨物需要に対応でき、背後企業のみならず、幅広い自動車関連企業（国内のサプライヤー企業数約530社）における生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。

9. 事業の効果(貨幣換算が困難な効果②)

③地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資

- 本事業の実施により、自動車部品その他、産業機械、紙・パルプ、製造食品等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。また、広島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。
- また、「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」(R2.10広島県)に位置付けられた、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることによる、魅力的な仕事や雇用の場の創出、県経済の持続的な発展に寄与する。

(参考)「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」(R2.10広島県) (抜粋)

第2章 施策

3施策領域 産業イノベーション

目指す姿(10年後)

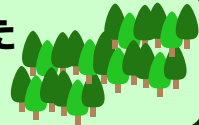
技術革新や新型コロナ拡大などによる急激な環境変化に対応した「イノベーション立県」の実現や更なる進化に向け、イノベーション力を強化し、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることにより、魅力的な仕事や雇用の場を創出し、県経済が持続的に発展しています。

④排出ガスの削減

- 本事業の実施により、海上輸送距離が短縮され、CO₂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_x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減少量：14,674t-C/年、NO_x減少量：1,372t/年)

約6,114haの植林を実施した場合のCO₂減少量に相当*



10. 前回評価時との比較

事項	前回評価 (2023<R5>再評価)	今回評価 (2024<R6>再評価)	備考
事業諸元	岸壁(水深12m) 航路・泊地(水深12m) 泊地(水深12m) 荷役機械	岸壁(水深12m) 航路・泊地(水深12m) 泊地(水深12m) 荷役機械	変更なし
事業期間	2022年度<令和4年度>～ 2025年度<令和7年度>	2022年度<令和4年度>～ 2026年度<令和8年度>	事業期間の変更
総事業費 (現在価値化前)	178億円	198億円	事業費の見直し
総費用 (C)	170億円	196億円	総事業費の見直し 現在価値化の基準年変更 (2023<R5>→2024<R6>)
総便益 (B)	278億円	312億円	現在価値化の基準年変更 (2023<R5>→2024<R6>) マニュアル改定による各種原 単位の上昇
費用便益比 (B/C)	1.6	1.6	

1.1. 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

費用便益費(B/C) = 1.6(事業全体) 5.2(残事業)

3) 事業の進捗状況

◇総事業費：198億円(既投資額:142億円)

◇残事業費：56億円

◇事業進捗率：72% (令和6年度末見込み)

② 事業の進捗の見込み

◇2026年度(令和8年度)完了予定

(2) 港湾管理者への意見照会結果

◇対応方針(原案)については、異存なし。

広島港出島地区は、中四国で最大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。しかし、現状では、岸壁延長の不足から、コンテナ線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・操業も予定されています。

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。

【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

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>	