

事業名	国際物流ターミナル整備事業(高知港三里地区)				事業主体	四国地方整備局																																											
実施箇所	高知県高知市																																																
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																																
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)2バース、岸壁(水深11m)(耐震)、岸壁(水深8m)、防波堤、護岸(防波)等																																																
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	令和11年度																																													
総事業費(億円)	1,460	残事業費(億円)			113																																												
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消とともに、船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。 ①船舶大型化への対応 ②輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送確保 																																																
上位計画の位置づけ	<p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するために必要不可欠なサプライチェーンの強靱化を図るため、道路や港湾等の整備を行うとともに、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化を図る。(第3章4.4-1) <経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)> ・我が国から時間外労働の上限規制が運転手に適用され物流への影響が懸念される「物流2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、道路・港湾・貨物鉄道・倉庫等の物流拠点・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化、モーダルシフトなど物流GX、物流DX・標準化等による「物流の効率化」、荷主・物流事業者間における物流負担の軽減に向けた規制措置の導入、トラック法に基づく荷主等への要請・勧告制度の実効性向上等による「商慣行の見直し」、再配達削減を含む荷主や消費者の「行動変容を促す仕組みの導入」等の抜本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。このため、次期通常国会での法制化も含め、荷主への規制措置など中長期的に継続して取り組むための枠組みを整備する。(第2章5) <国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> ・気候変動に伴い激甚化・頻発化する風水害や、切迫する大規模地震に対応するため、港湾施設の耐震・耐波性能の強化や技術開発を進めるなど、港湾施設の機能強化を図る。(第3章2(8)) <港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和5年3月30日告示)> ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。(II 1(1)(4)) ・人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。(II 1(3)①) 																																																
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 																																																
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の整備により、荷主はより近い港湾を選択できるようになり、貨物の輸送コストが軽減される。 ・臨港道路の整備により、自動車走行距離の短縮や自動車交通量が減少し、交通事故が減少する。 ・防波堤の整備により、船舶の避泊水域を確保することができ、海難による船体損傷や人的被害が減少する。 ・防波堤の整備により、市街地への浸水域を減少させることができ、建物・施設の被害や従業員の死傷被害が軽減される。 ・耐震強化岸壁により、震災時の緊急物資や震災後の一般貨物を、直接海上輸送にて搬入・搬出が可能となり、輸送費用が軽減される。 <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨港道路の整備により、既存の一般道路の混雑が緩和される。また混雑緩和により、騒音や振動等が軽減される。 ・防波堤が整備されることで、港口や港内の静穏度が向上し、利用船舶の安全な入出港や航行が確保されるとともに、船舶の係留、荷役の安全性の向上する。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・大型クルーズ客船の入港により、クルーズ客船の見学に伴って、賑わいが発生し、交流機会が増加する。また観光地としての地域のイメージが向上する。 ・物流の効率化によって、貨物の輸送に伴って発生するCO2やNOxの排出量が減少し、環境負荷の軽減する。 																																																
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(令和29年予測取扱貨物量：コンテナ貨物：1.0万TEU/年(外貨・内貨)、パルク貨物：154万トン/年) ・交通事故損失額の回避(予測交通量：3千台/日) ・海難事故損失額の回避(避泊可能隻数：6隻) ・浸水防護便益(浸水床軽減面積：20万m²) ・災害時における輸送コストの削減(想定被災人口：10千人) ・外航クルーズ船の入港による国際観光収益(予測クルーズ船寄港回数：55回) 																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="7">平成30年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>4,986</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>3,238</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.5</td> <td>B-C</td> <td>1,748</td> <td>全体B/C</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>603</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>107</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>5.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.4 ~ 1.7</td> <td>5.1 ~ 6.2</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.5 ~ 1.5</td> <td>5.1 ~ 6.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.5 ~ 1.6</td> <td>5.5 ~ 5.8</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		平成30年度							B:総便益(億円)	4,986	C:総費用(億円)	3,238	EIRR(%)	5.5	B-C	1,748	全体B/C	1.5	B:総便益(億円)	603	C:総費用(億円)	107					継続B/C	5.6		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.7	5.1 ~ 6.2	建設費 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	5.1 ~ 6.3	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.6
基準年度		平成30年度																																															
B:総便益(億円)	4,986	C:総費用(億円)	3,238	EIRR(%)	5.5	B-C	1,748	全体B/C	1.5																																								
B:総便益(億円)	603	C:総費用(億円)	107					継続B/C	5.6																																								
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																															
需要 (-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.7	5.1 ~ 6.2																																															
建設費 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.5	5.1 ~ 6.3																																															
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.6	5.5 ~ 5.8																																															
社会経済情勢等の変化	特に無し																																																
主な事業の進捗状況	総事業費1,460億円、既投資額1,347億円 令和5年度末 事業進捗率93%																																																
主な事業の進捗の見込み	令和11年度完了予定																																																
コスト縮減や代替案立案等の可能性	護岸(防波)前面に仮置きしている既設ブロックを、防波堤(南)延伸工事に流用することでコスト縮減を図る。																																																
対応方針	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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(高知県)事業継続に意義なし、高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業を継続する。 																																																

5 高土政第 943 号
令和 5 年 11 月 29 日

四国地方整備局長 様

高知県知事
(公印省略)

四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 5 年 11 月 16 日付け国四整企画第 31 号で照会のありましたことについて、別紙のとおり回答します。

【港湾事業】

○高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業

意見：事業継続に異議はありません。

高知港三里地区は、県内で唯一のコンテナ定期航路が就航しているほか、石炭の輸入や石灰石の輸移出などバルク貨物の輸送に利用され、県内経済の発展に大きく寄与するとともに、今年3月からは、新型コロナウイルス感染症の影響で休止していた外航クルーズ客船の寄港が再開し、観光振興にも寄与しています。

さらに、南海トラフ地震・津波などによる大規模災害に対する減災効果、緊急物資輸送拠点として命をつなぐ役割を果たすことが期待されます。

これらのことから、事業の早期完成を目指し、より一層の事業推進をお願いします。