

# 徳島小松島港沖洲（外）地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 事後評価 説明資料

令和6年10月25日

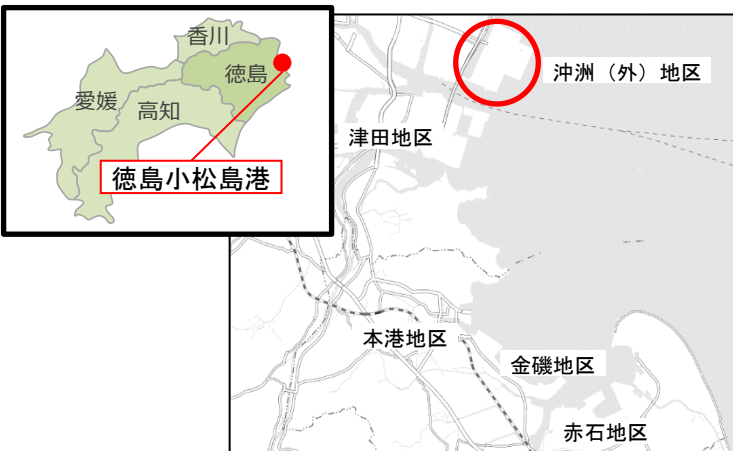


国土交通省 四国地方整備局

# 1. 事業の概要

## 【事業の目的】

- 徳島小松島港においては、北九州～徳島～東京航路のフェリーが毎日就航しているが、近年、東京～四国間の国内輸送は、貨物のユニット化や陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトが進み、北九州～徳島～東京航路の貨物需要が増加している。
- 本事業は、貨物需要の増大及びフェリー船舶の大型化に対応するとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点とすることを目的に複合一貫輸送ターミナルを整備するものである。



## 【事業内容】

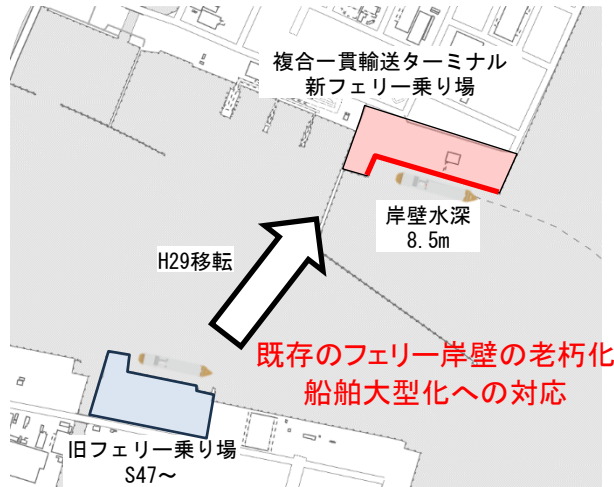
事業期間：H21年度～H31年度  
事業費：158億円  
構成施設：岸壁(水深8.5m)(耐震)、  
航路・泊地(水深8.5m)  
泊地(水深8.5m)  
防波堤  
ふ頭用地



# 1. 事業の概要

## 【事業の経緯】

- 当該フェリー航路・ターミナルは、徳島小松島港の背後圏である徳島市に立地する企業をはじめ、四国内の企業に定期利用されており、広域的な物流拠点として重要な役割を果たしている。
- しかし、平日便を中心に満船に近い状態にあり、積み残しが発生するなど、非効率な輸送を強いられており、また、船舶の老朽化も踏まえ、船舶の大型化も予定されていたため、平成21年に事業化された。
- その後、順調に事業を推進し、平成27年度の暫定供用を経て、平成31年度に事業完了した。



大型化前フェリー  
11,300GT級  
・船長:約170m  
・幅:25.0m  
・喫水:6.37m

大型化後フェリー  
13,000GT級  
・船長:約190m  
・幅:27.0m  
・喫水:7.1m

年度	項目
平成20年度	新規事業採択
平成21年度	事業着手
平成26年度	耐震強化岸壁(水深8.5m) 泊地(水深8.5m) 泊地・航路(水深8.5m) 完成
平成27年度	埠頭用地完成
平成31年度	事業完了(防波堤整備)





# 1. 事業の概要

## 【事業の経緯】 整備前から現状までの状況

①整備前状況



②整備中



③暫定供用直後



④現状



## 2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

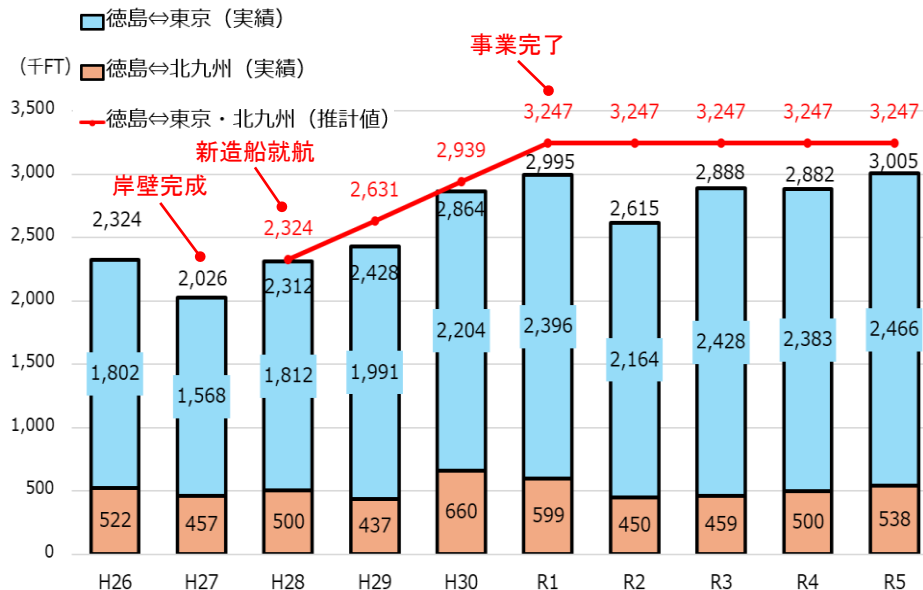
### 1) 事業費、事業期間の変化

要因	前回評価 (H28d再評価)	今回評価 (R6d事後評価)	変化の要因
事業費	158億円	158億円	変化なし
事業期間	H21年度～H31年度	H21年度～H31年度	変化なし

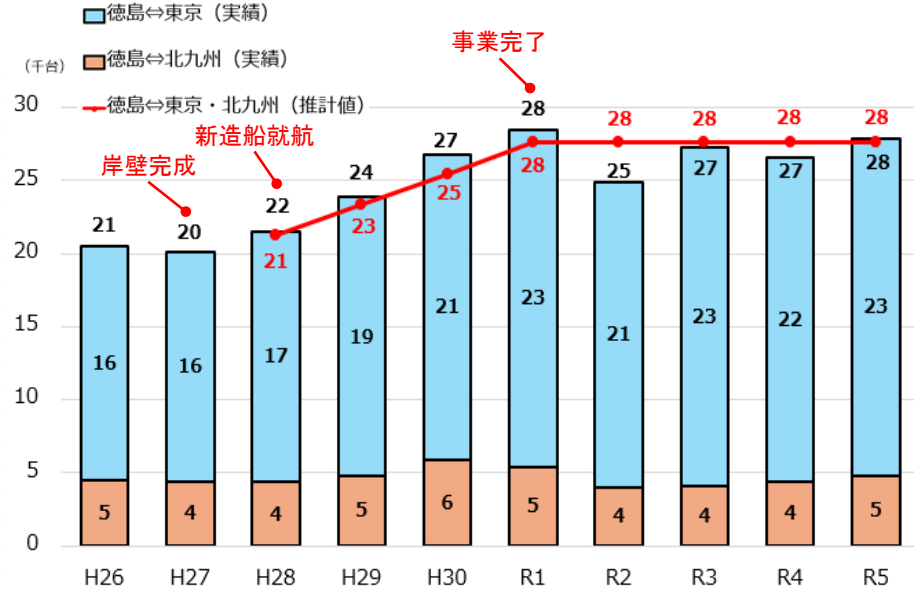
### 2) 施設の利用状況の変化

- 北九州～徳島～東京間のフェリーは平成28年に4隻全て大型化し、取扱貨物量及び車両輸送台数は平成28年以降より増加が見られた。令和2年にコロナ等により、一時的な低下は発生したものの現在は、回復傾向にある。

#### フェリー貨物の取扱量の推移



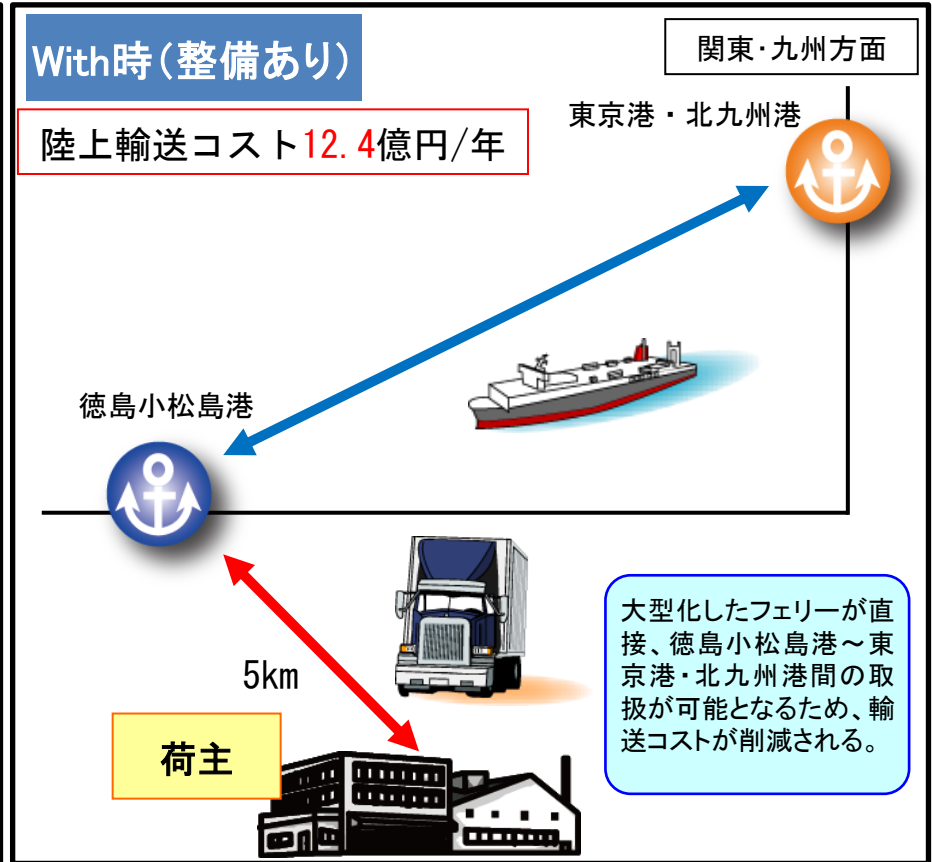
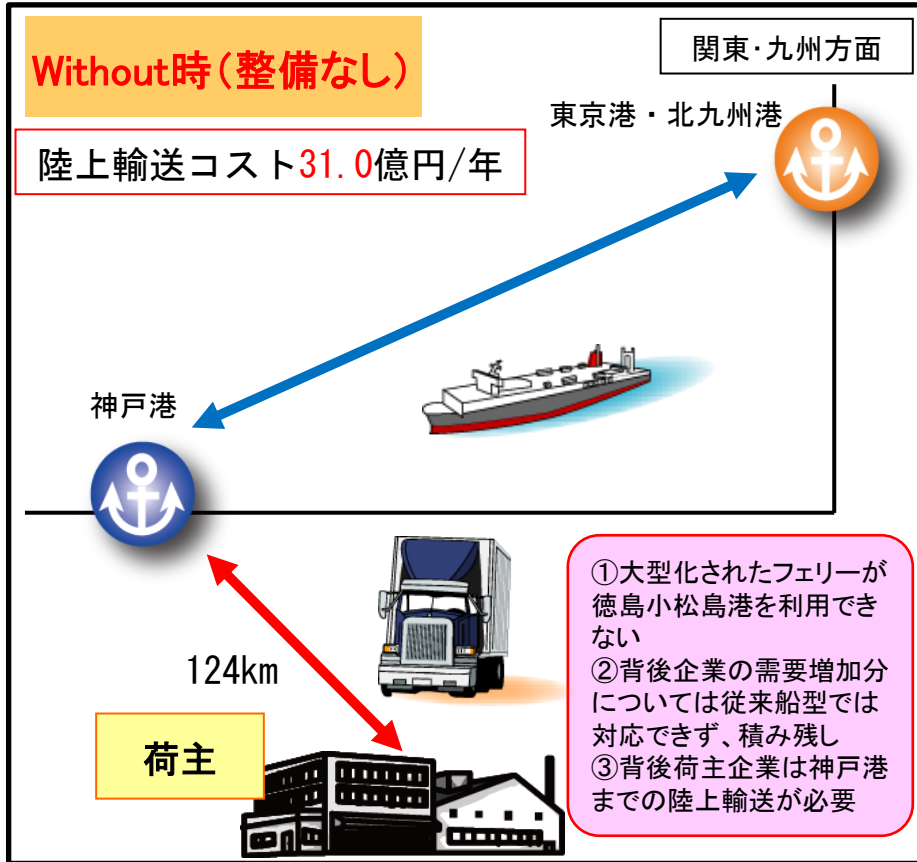
#### フェリー貨物の航送車両台数の推移



# 3. 事業の効果の発現状況

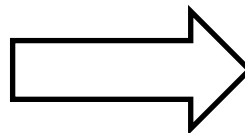
## 1) 事業の投資効果（輸送コストの削減便益）

- 本事業の整備により、船舶の大型化に対応し、徳島小松島港へ直接寄港できるようになりフェリー貨物の陸上輸送コストが削減された。



■ 単年度便益（Without—With）

輸送コスト削減額：18.6億円/年



■ 総便益（割引後）

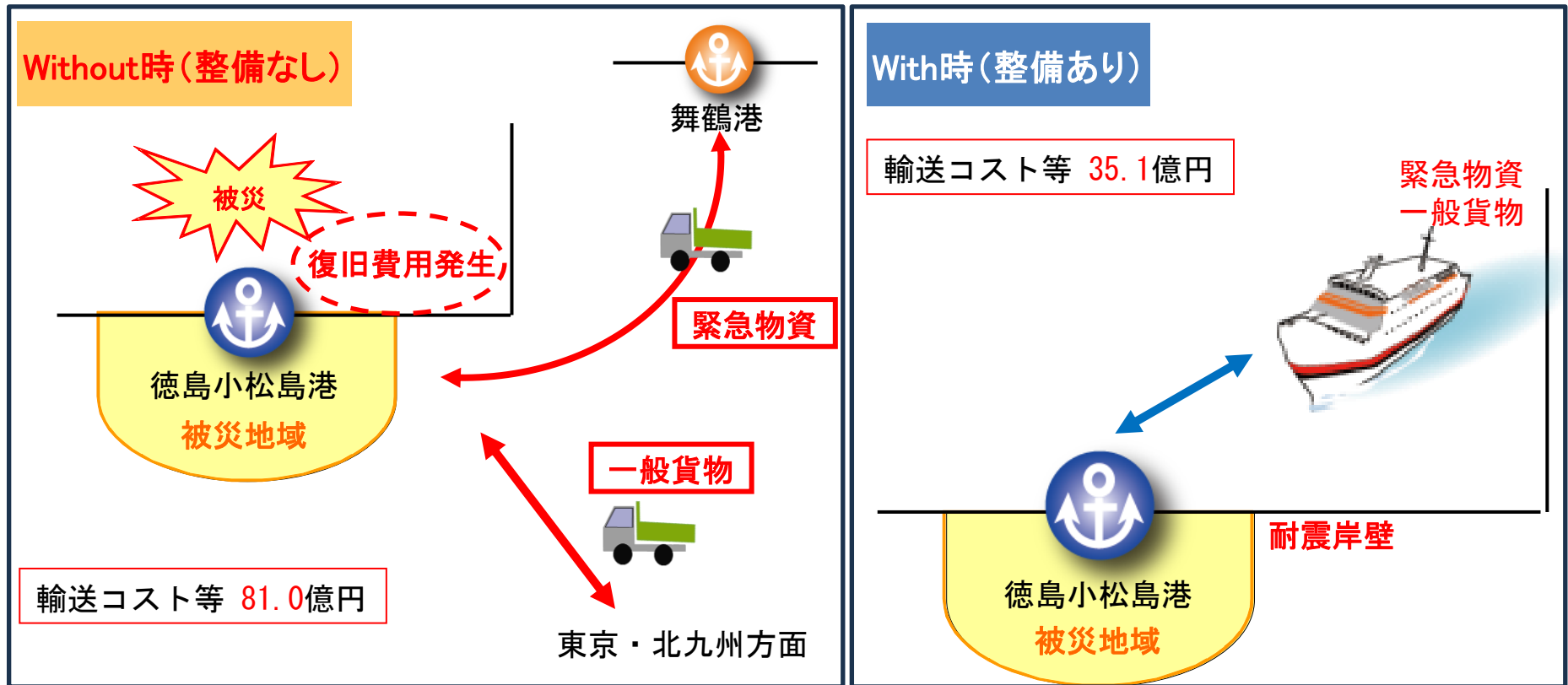
558.0億円/50年



### 3. 事業の効果の発現状況

#### 1) 事業の投資効果（震災時輸送コスト削減便益）

- 本事業により耐震強化岸壁が整備され、海上輸送で直接被災地域へと緊急物資や一般貨物を搬入・搬出することが出来るようになり、緊急物資の輸送費用、一般貨物の輸送費用、岸壁復旧費用が削減された。



■ 単年度便益 (Without—With)

コスト削減額：45.9億円

■ 総便益 (地震発生確率考慮 割引後)

23.9億円/50年

### 3. 事業の効果の発現状況

#### 2) 費用対効果分析

- 費用対効果分析の結果を下表に示す。

項目	内容	事業全体	
		総額 (億円)	現在価値換算後 (億円)
便益 (B)	輸送コスト削減便益	931.6	558.0
	震災時輸送コスト削減便益	42.3	23.9
	残存価値	5.1	1.1
	合計	979.0	583.0
費用 (C)		198.2	299.4
費用便益比 (B/C)		—	1.9
現在価値 (NPV)		—	284
経済的内部収益率 (EIRR)		—	7.8%

注1) 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。

(参考値) 社会的割引率を2%とした場合のB/C : 2.5

1%とした場合のB/C : 2.9

注2) 費用には事業費(税抜)以外に維持管理費が含まれる。

注3) 現在価値換算後の値は、社会的割引率4%及びデフレータを考慮した基準年における現在価値の値。



### 3. 事業の効果の発現状況

#### 3) 前回評価との比較

- 前回評価(H28d再評価)からの変化を下表に示す。

項目	前回評価時 (基準年H28d)	今回評価時 (基準年R6d)	備考 (前回評価時からの変更点)
総費用(C)	176億円	299億円	・基準年の見直し
	(158億円)	(158億円)	・( )内は維持管理費を除く事業費(税込)
総便益(B)	342億円	583億円	・基準年の見直し
費用便益比 (B/C)	1.9	1.9	

注1) 総費用には事業費(税抜)以外に維持管理費が含まれる。

注2) 総費用及び総便益は、社会的割引率4%及びデフレータを考慮した基準年における現在価値の値。

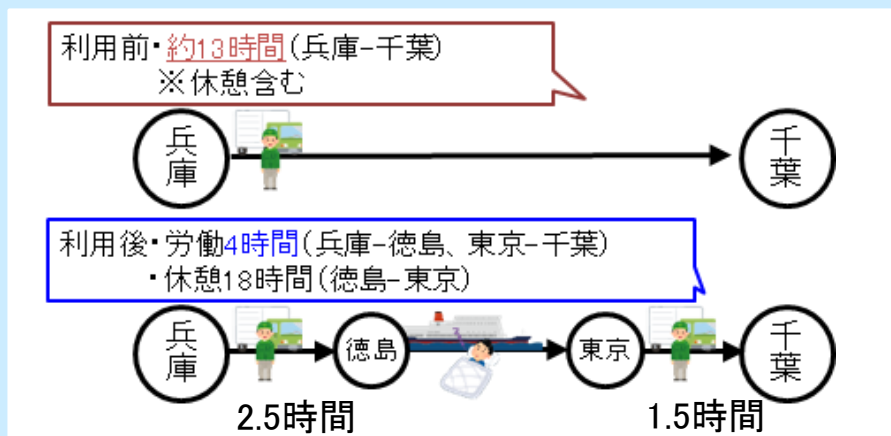
# 徳島小松島港沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業の整備効果

## 整備に伴う主な効果(2024年問題に係る労働時間削減)

ドライバーの労働時間規制の適用に伴い、ドライバーの労働時間が短くなり、輸送能力が不足。

➡ 「フェリー利用中の船内休憩」や「車両のみを輸送する無人航送サービス」を利用することでドライバー不足や労働時間削減への対応が可能。

### ・兵庫県事業者の例



### ・利用者の声

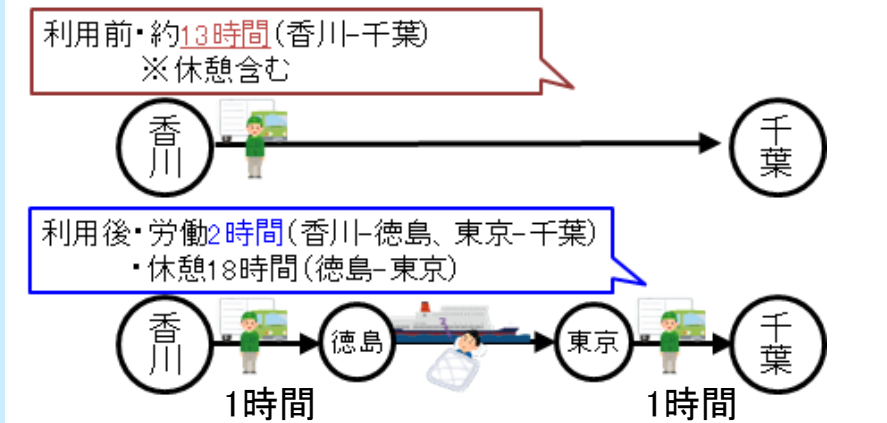
以前は兵庫県から関東方面(千葉県、茨城県、福島県など)まで陸上輸送していたものを、2023年秋にフェリー利用へ転換した。これにより、運転手の労働時間削減につながった。



兵庫県運送会社  
担当者

燃料費・修理費・高速代・消耗品(タイヤ等)や、車両耐用年数の延長などにより経費削減が見込まれている。

### ・香川県事業者の例



ドライバーの拘束時間は、陸送と比較して10時間減少した。現在の拘束時間は約4時間である。



香川県運送会社  
担当者

ドライバーとしては陸送時間が短くなり、フェリーにシフトして楽になったという声が上がっている。

運行三費(燃料油脂、修理費、タイヤ)の削減、高速道路パーキング問題が解消された。

# 徳島小松島港沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業の整備効果

整備に伴う主な効果(陸海ルート整備による物流施設の集積、新たな企業立地)

フェリー船の大型化により輸送能力が増大、背後圏の高速道路整備が進展し、ICと産業団地が直結。  
陸(高速)、海(フェリー)が接続する背後用地には流通施設が集積。  
沖洲地区を輸送拠点とする新たな企業が進出。

・背後地の状況

・利用者の声



フェリーターミナルの背後地に、四国方面貨物の二次輸送拠点を担うモータープールを整備。



フェリー乗り場とモータープール、高速ICが近いことは、運送時間の削減等大きなメリットとなる。また、デイリー運航しているため利便性が良い。

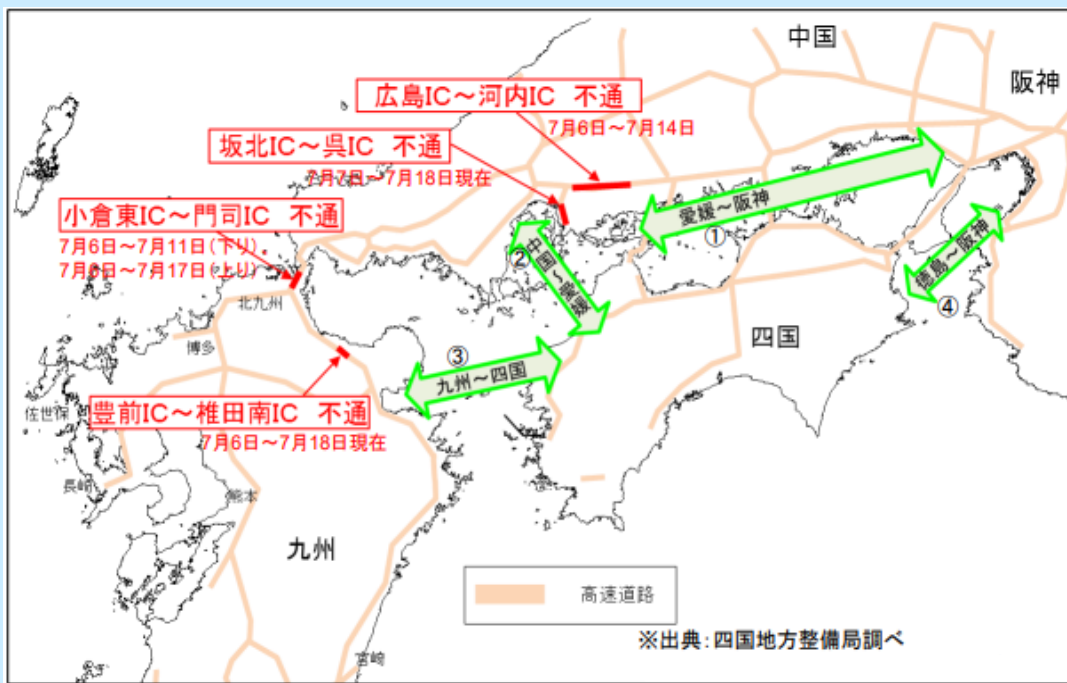
モータープール新設により、配送会社の雇用が創出された。

# 徳島小松島港沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業の整備効果

## 整備に伴う主な効果(災害時の緊急物資輸送)

災害時の緊急物資輸送等にあたって、機動性が高いフェリー・RORO船が度々活用。  
 災害時における迅速な緊急物資輸送や自衛隊派遣が可能。  
 被災地の産業活動継続に寄与(代替輸送)。

### ・効果イメージ



徳島小松島港における利用(西日本豪雨 2018年)

発地	着地	品目	備考
高知	関東		
徳島、香川	関東	軽工業品	神戸淡路鳴門自動車道 通行規制による海上輸送 にて代替輸送
徳島、愛媛	関東	雑工業品	
徳島	関東	農林水産品	
徳島	九州	軽工業品	中国道の通行規制により 海上輸送にて代替輸送
徳島	九州		

出典：船社ヒアリング



# 徳島小松島港沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業の整備効果

整備に伴う主な効果(環境への負荷軽減)

国内CO2排出量の約2割は運輸部門(うち貨物自動車は約4割)であり、貨物車の排出量削減は急務。

➡ 海上輸送に転換することで陸上輸送距離が短縮され排出ガスを削減。

【削減量】

CO2: 946.3トン-C/年

NOx: 6.7トン-C/年

※R5年実績台数を「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(令和6年6月)」に基づき算出

CO2排出削減にも取り組んでおり、環境に配慮した形で輸送できている。



運送会社  
担当者



荷主

企業として掲げる環境負荷低減に寄与している。

## 5. 評価のまとめ

### 1) 今後の事後評価の必要性

- 徳島小松島港沖洲(外)地区複合一貫輸送ターミナルの完成により、大型化したフェリーが係留できる岸壁を確保することで、フェリー貨物の輸送効率化及び船舶大型化への対応という整備の目的に見合った効果が十分発現されていることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。

### 2) 改善措置の必要性

- 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はないと考える。

### 3) 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

- 本事業において、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はないと考える。