

## 福山港心頭再編改良事業

# 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(福山港)					
実施箇所	広島県福山市					
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	箕島地区: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 箕沖地区:岸壁(水深10m)、航路・泊地(水深10m)、泊地(水深10m)、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	令和8年度		
総事業費(億円)	189	残事業費(億円)		109		
目的・必要性	船舶の大型化や輸出増大に早期に対応するため、既存ストックを有効活用したふ頭再編を行うことで、バルク貨物及びコンテナ貨物の効率的な輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。					
便益の主な根拠	船舶の大型化等による輸送コストの削減 (令和9年予測取扱貨物量:137.1万トン/年)					
事業全体の投資効率性	基準年度	令和4年度				
	B:総便益(億円)	393	C:総費用(億円)	161	全体B/C	2.4
	B-C	232	EIRR(%)	9.3		
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	321	C:総費用(億円)	81	継続B/C	4.0
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需要(-10%~+10%)		(2.2~2.7)	(3.6~4.3)		
	建設費(+10%~-10%)		(2.3~2.6)	(3.6~4.4)		
	建設期間(+10%~-10%)		(2.4~2.4)	(4.0~4.0)		
事業の効果等	当該事業を実施することにより、大型船舶が入港可能となり、輸送コストが削減されると共に、国際フィーダー航路の充実が図られる。					
社会情勢等の変化	・令和4年2月 背後地域(福山市)において木質専焼バイオマス発電所の運転開始(令和7年5月)が決定 ・令和4年3月 箕沖地区岸壁(延伸部)供用開始					
主な事業の進捗状況	総事業費189億円、既投資額80億円。令和4年度末現在 事業進捗率42%					
事業の進捗の見込み	令和8年度完成予定。					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	特になし					
対応方針(原案)	継続					
対応方針理由	十分な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を要望されているため。					
その他	(その他の指標による効果) ・地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支え、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・本事業により、国際フィーダー航路の充実が図られるだけでなく、阪神港への集貨が促進され、阪神港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・国際フィーダー航路の充実により、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの促進が期待されるとともに、貨物の輸送効率化により、CO2・NOxの排出量が低減される。					

# 「事業再評価」 福山港ふ頭再編改良事業



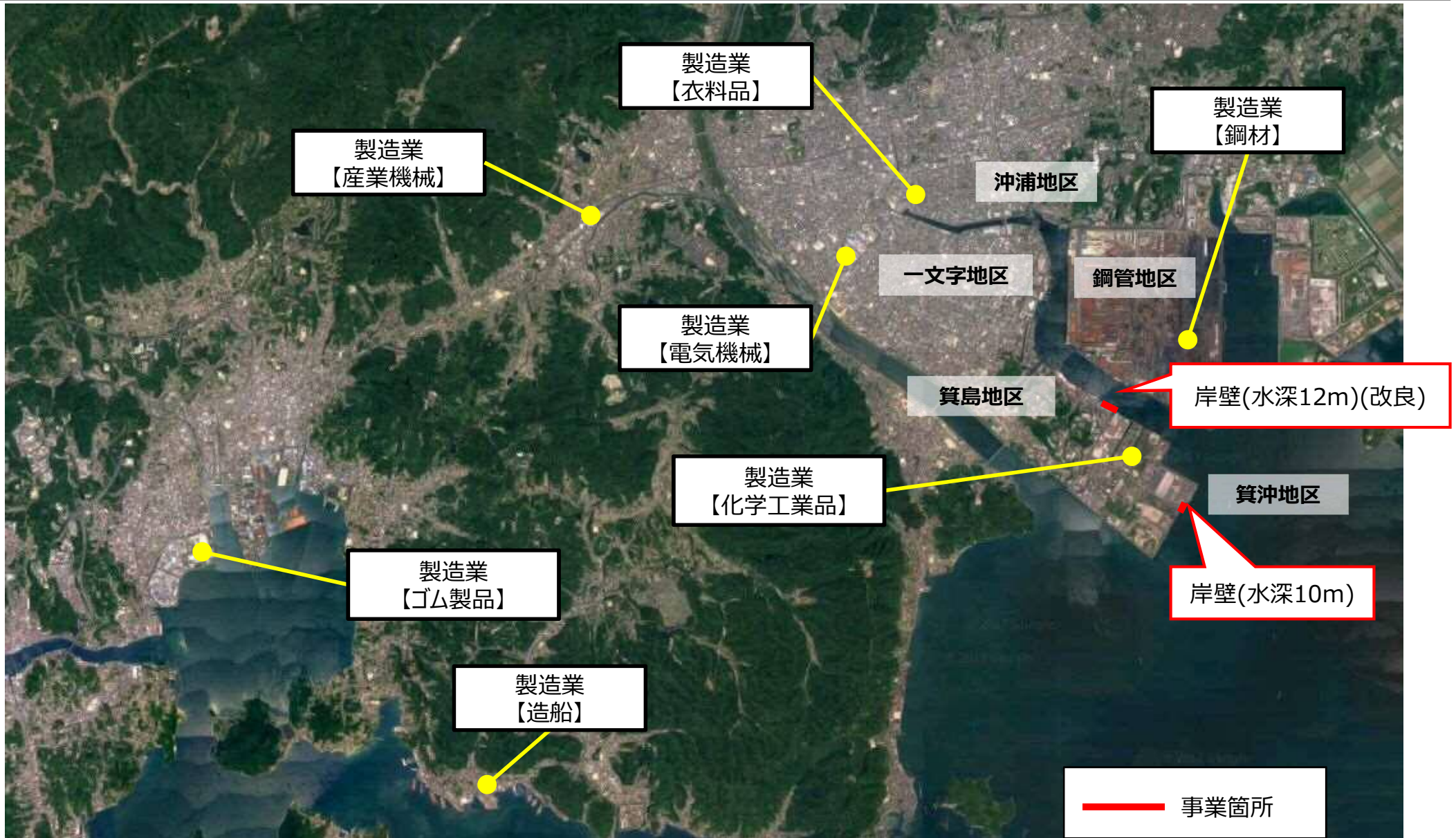
令和4年12月  
国土交通省 中国地方整備局

# 1. 事業位置図



## 2. 福山港の概要

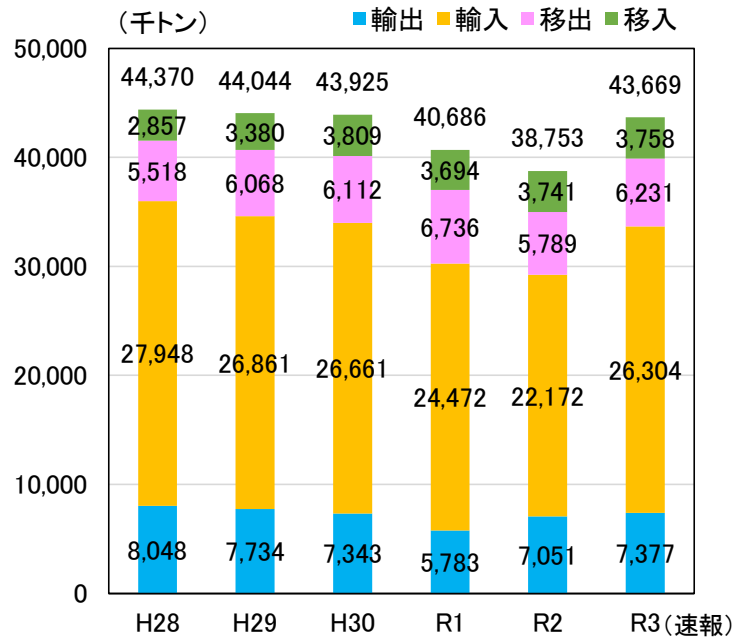
○福山港は、背後圏に鉄鋼業や造船業等、企業の事業所が多数立地しており、我が国の基幹産業である製造業及び地域の経済・雇用の成長を支えるため、重要な役割を果たしている。



# 3. 福山港の利用状況

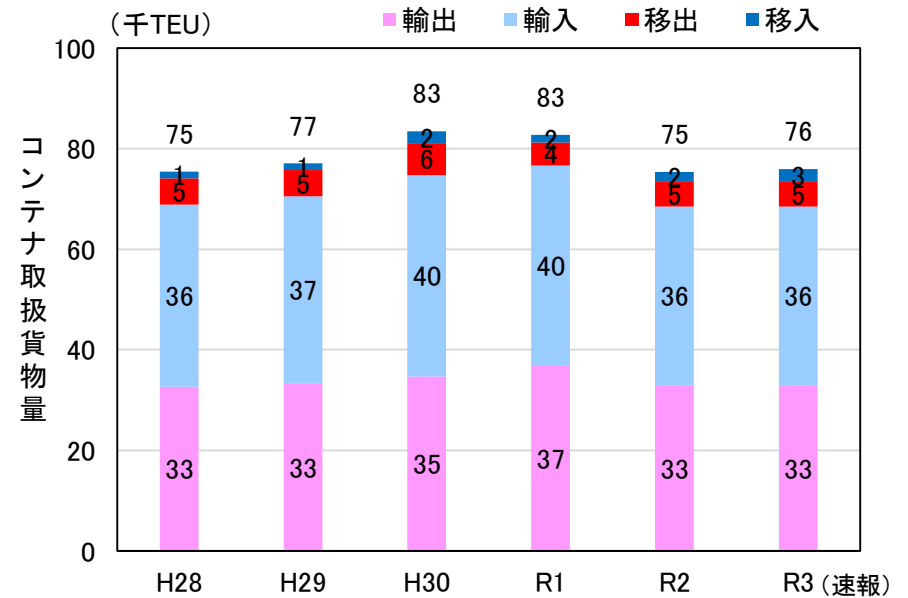
○福山港の取扱貨物量は概ね横ばいで推移しており、約4,000万トン程度である  
 ○福山港のコンテナ取扱貨物量は順調に増加していたが、コロナ禍の影響でR2～R3は微減している

## 福山港取扱貨物量の推移 (R3速報)



資料: 港湾統計年報 (国土交通省)

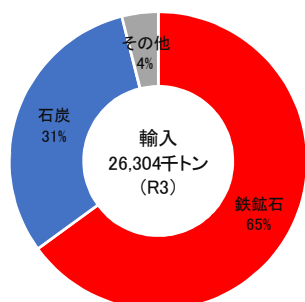
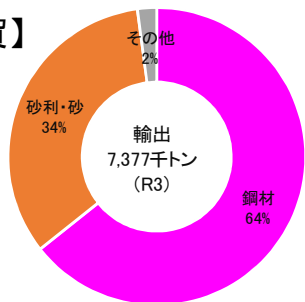
## 福山港コンテナ取扱貨物の推移 (R3速報)



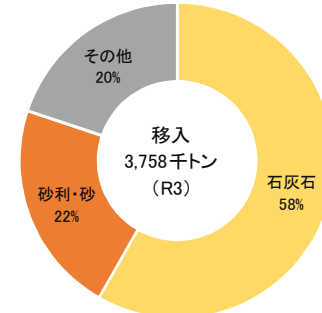
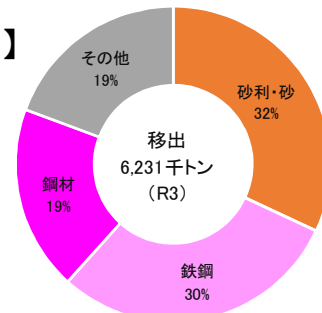
資料: 港湾統計年報 (国土交通省)

## 福山港取扱貨物の品目内訳 (R3速報)

### 【外貿】



### 【内貿】



# 4. 福山港ふ頭再編事業の概要

## 事業内容

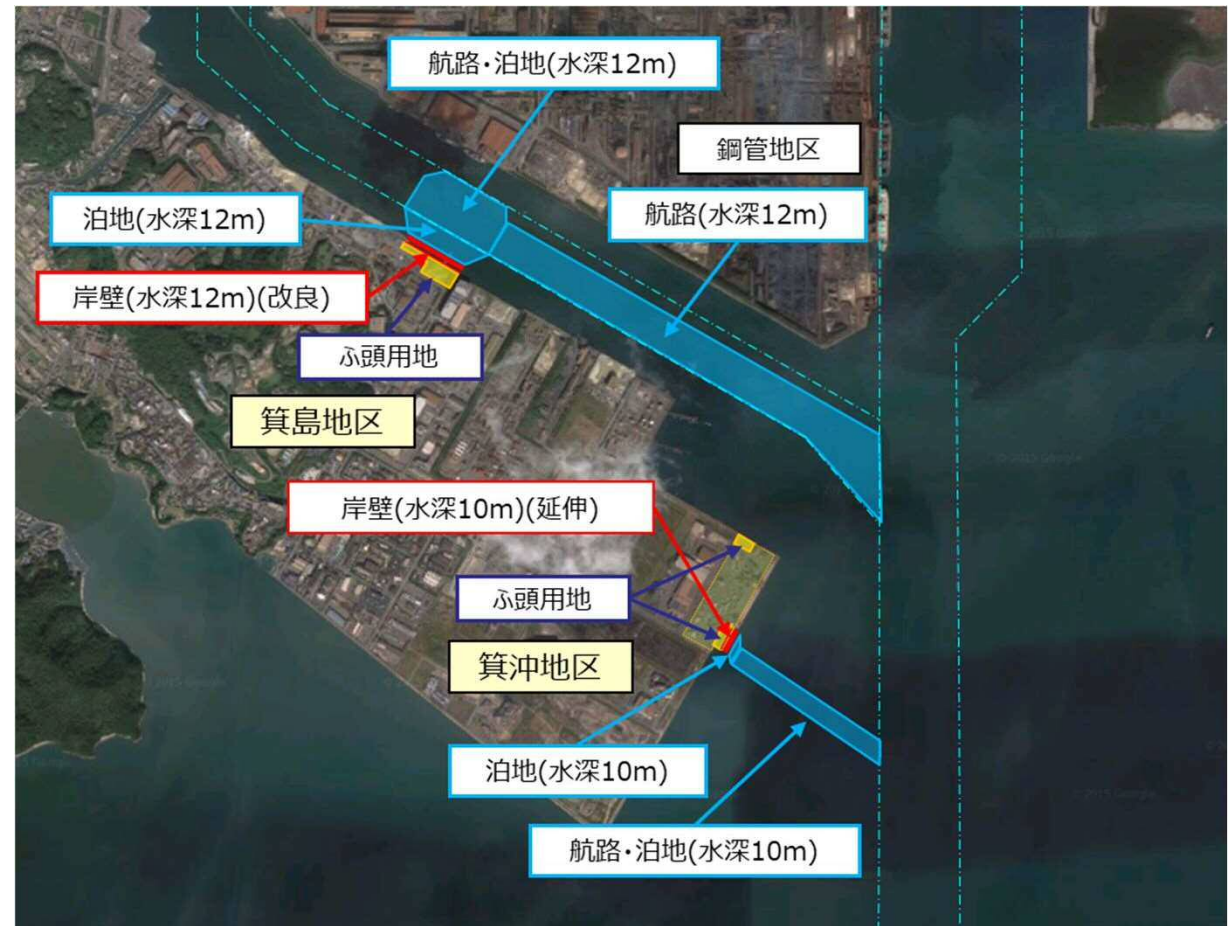
<直轄> 【箕島地区】 岸壁(水深12m)(改良)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、  
航路・泊地(水深12m)  
【箕沖地区】 岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、航路・泊地(水深10m)  
<起債> 【箕島・箕沖地区】 ふ頭用地の改良

## 事業期間

評価前:平成30年度 ~ 令和5年度  
評価後:平成30年度 ~ 令和8年度

## 総事業費

評価前:142億円  
評価後:189億円



# 5. 福山港の課題と事業の目的①

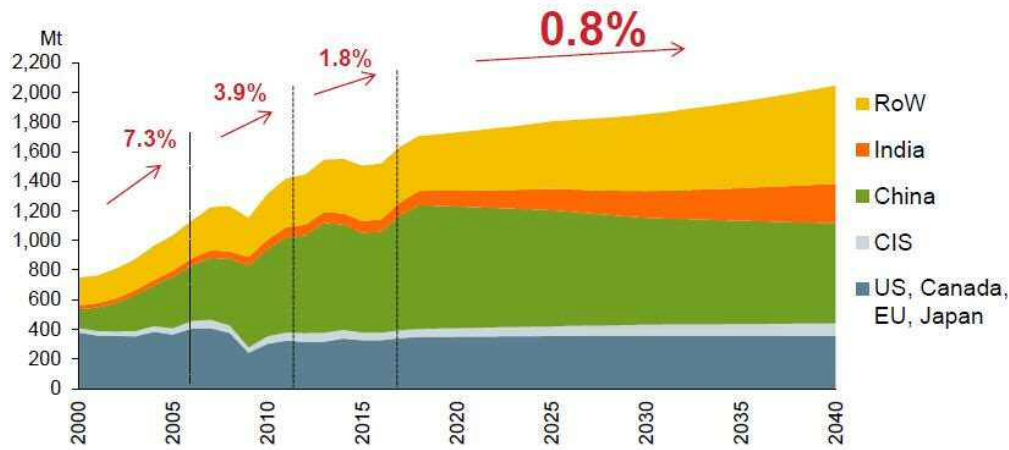
## ①バルク貨物の輸出量の増加、船舶大型化への対応

○福山港における、バルク貨物の輸出量の増加及び船舶大型化への対応のため、水域施設、係留施設を整備する。

- ①世界の鉄鋼需要は今後も増加が見込まれており、特に遠方諸国における需要が大きく増加する見込み。こうした状況下、福山港からの遠方諸国への輸出についても増加する見込み。さらに、遠方諸国向けの鋼材輸出については大型船による輸送が増加している状況。
- ②福山港背後の造船業は設備投資により海外造船所の建造隻数を増加させる見込みであり、福山港からの造船関連資材の輸出も増加する予定。

### 課題

#### 世界の鉄鋼需要の伸び

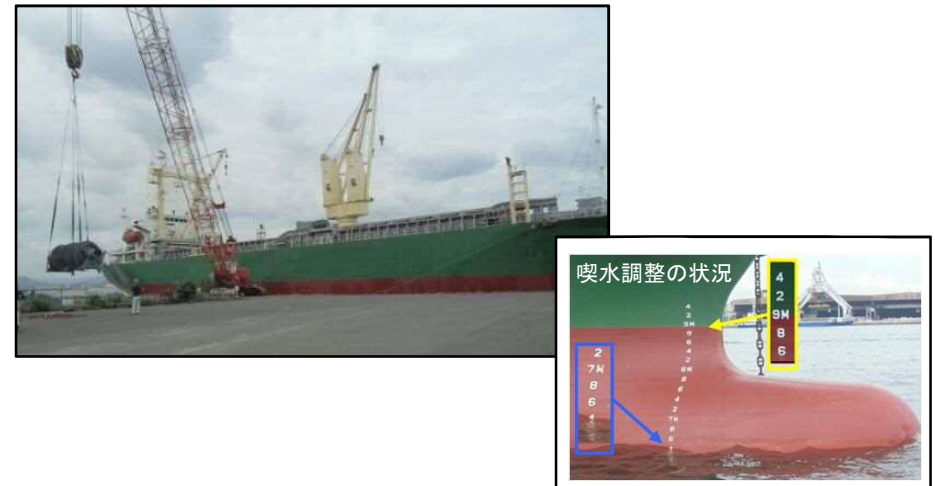


Source: World Steel Association presentation to the GFSEC, October 2019.

出典: 2021 GFSEC Ministerial Report

世界の鉄鋼需要は依然として増加傾向にあり、将来的には年成長率0.8%で増加していく見込みである。

#### 造船関連資材荷役状況



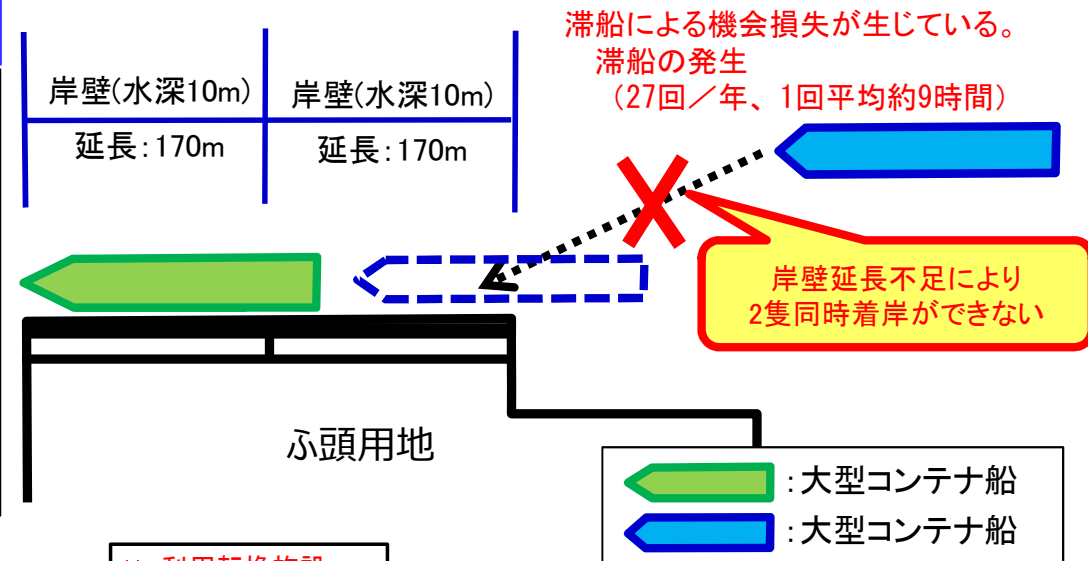
福山港背後の造船業は東南アジアにおける造船所の建造能力を1.5倍に増強。今後、同地域への造船関連資材の輸出を1.5倍に増加させる計画である中、非効率な輸送形態の解消が求められる。



# 5. 福山港の課題と事業の目的②

## ②岸壁延長不足への対応(箕沖地区)

- 福山港に寄港するコンテナ船が大型化したことにより、岸壁の必要延長が不足し、**2隻同時接岸が出来ないことから滞船が発生**。
- 福山港背後の企業は、生産能力の増強により増加するコンテナ貨物及び現在他港に陸送しているコンテナ貨物を福山港から輸送する計画であり、貨物の増加に伴う国際フィーダー航路の増便により更なる滞船発生が想定。
- 利用者からの岸壁延長の不足による滞船の解消、国際フィーダー航路の増便への対応が強く求められている状況。



## ③既存施設の老朽化および船舶大型化への対応(箕島地区)

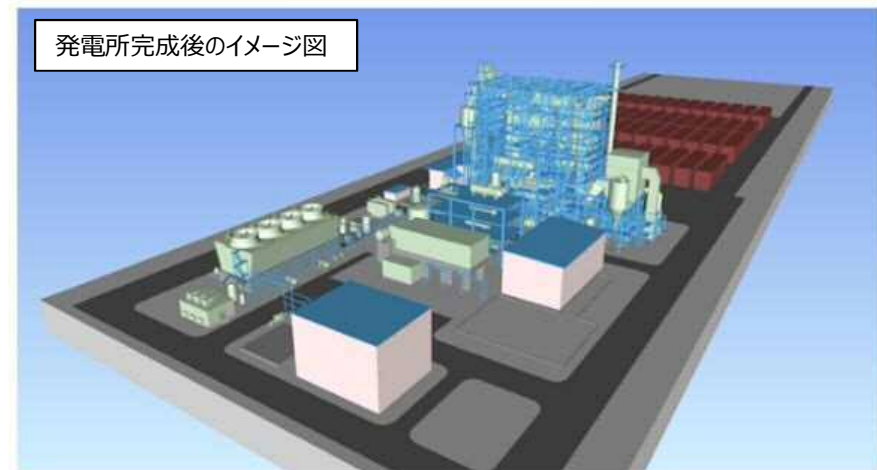
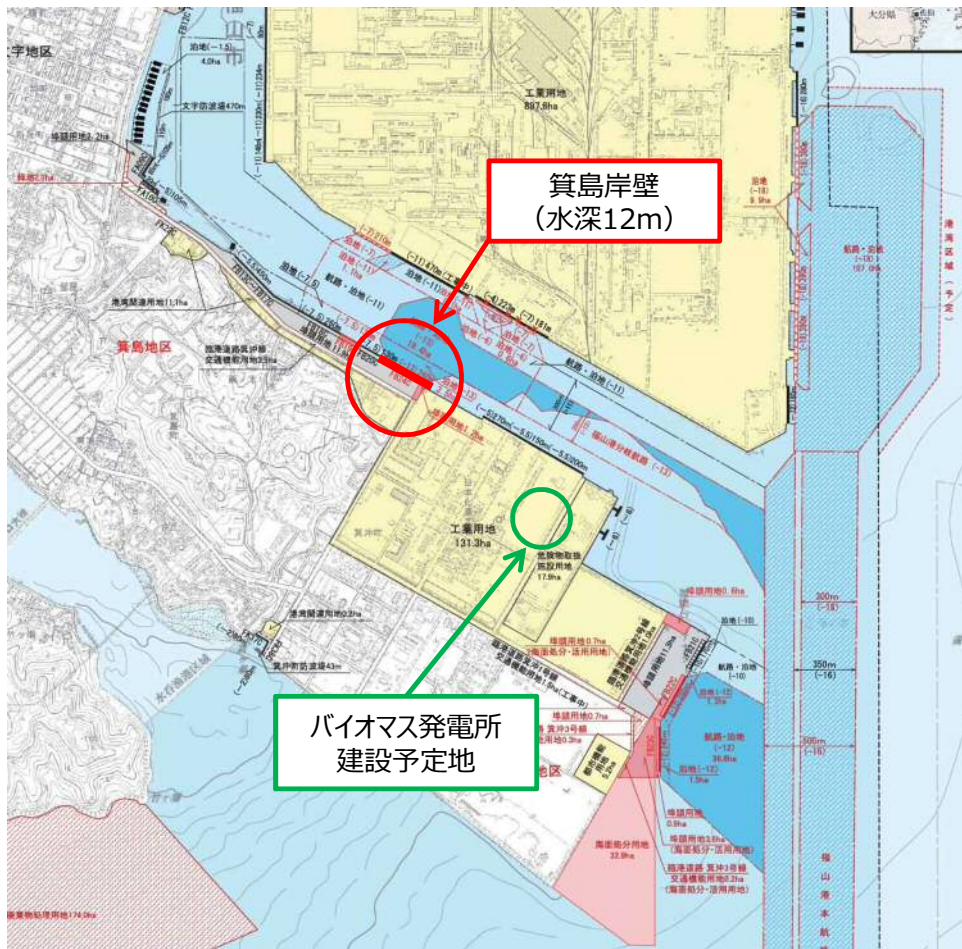
- 福山港の公共岸壁の多くは老朽化が進行しており、また**水深、延長、ふ頭用地ともに不足しており、船舶の大型化には対応できていない**。
- 老朽化した岸壁は一般貨物の取扱を行わない作業船等の係留施設へ利用転換し、箕島地区において大水深の新規岸壁整備を行う。



# 6. 事業を巡る社会経済情勢の変化

## バイオマス発電所の建設・稼働への対応

- 福山港箕沖地区へ、ソラリアント・キャピタル(株)及び中部電力(株)ほか4社によりバイオマス発電所を建設・運営する計画であり2022年12月に着工し、2025年5月の運転開始を目指している。
- 発電所稼働に向け、箕島地区岸壁にて大型船によりバイオマス燃料(木質ペレット)を年間約20万トン搬入する計画である。
- しかしながら、当地区の既存岸壁では水深不足やバース及び背後ふ頭用地が逼迫していることから、当該貨物の対応ができないことが懸念されるため、大型船にも対応した岸壁の整備が必要となる。



発電所完成後のイメージ図

出典: 中部電力(株)HP プレスリリース

バイオマス燃料 (木質ペレット) のイメージ

種類	木部ペレット (ホワイトペレット)	樹皮ペレット (パークペレット)	全木(混合)ペレット



出典(一社)日本木質ペレット協会HP

# 7. 事業費・事業期間の見直し

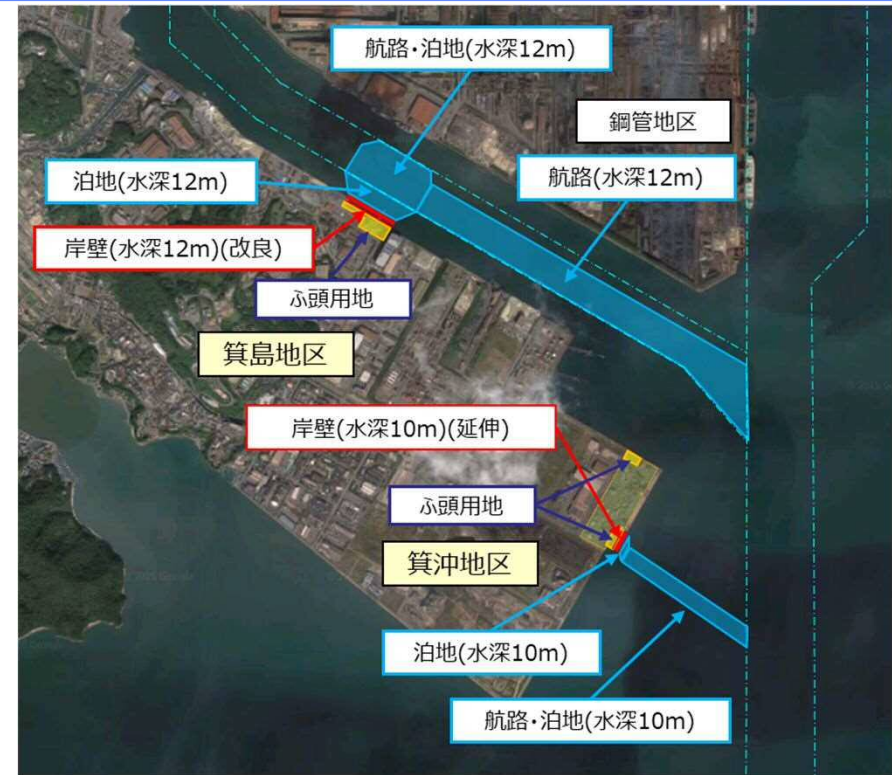
## 【事業の概要】

整備内容 : 【箕島地区】 岸壁 (水深12m) (改良),  
航路及び泊地 (水深12m), ふ頭用地 (県)

【箕沖地区】 岸壁 (水深10m),  
航路及び泊地 (水深10m), ふ頭用地 (県)

事業期間 : <当初> 平成30年度～令和5年度  
<変更> 平成30年度～令和8年度 【3年延伸】

総事業費 : <当初> 142億円  
<変更> 189億円 【47億円増額】



## 【整備スケジュール】

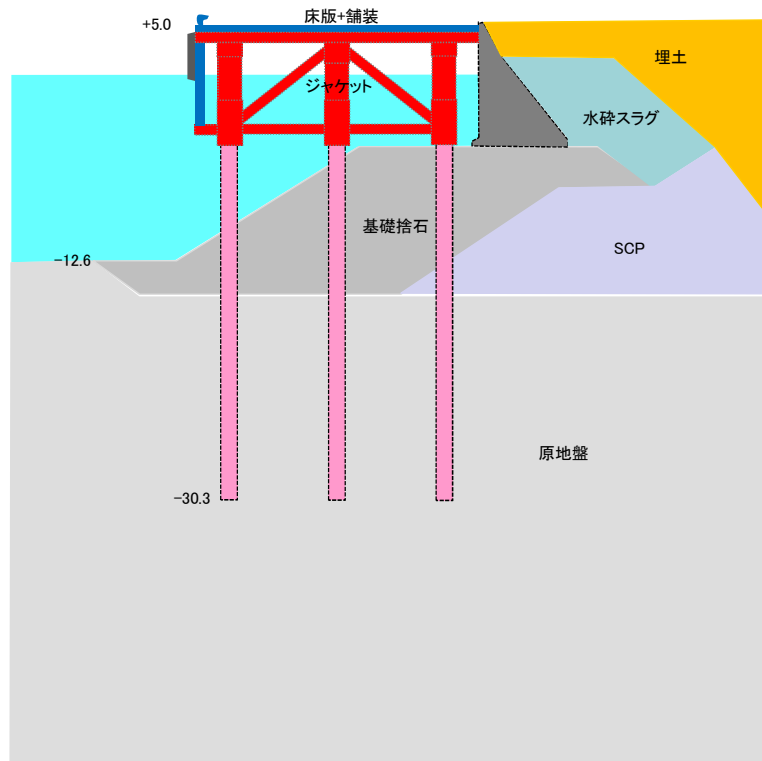
地区	施設	H30d	R1d	R2d	R3d	R4d	R5d	R6d	R7d	R8d	R9d	備考 (変更内容)
箕島	岸壁(-12m)(改良) 航路(-12m) 泊地(-12m)		■	■	■	■	■	■	■	■	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地盤改良範囲および工法の変更</li> <li>・土砂処分場の嵩上げ</li> </ul> (★) 早期効果発現のために、岸壁の一部の暫定供用も含め関係者と調整中
	航路・泊地(-12m) ふ頭用地		■	■	■	■	■	■	★	■	■	
箕沖 <完成>	岸壁(-10m) 泊地(-10m)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	<ul style="list-style-type: none"> <li>・栈橋設計の見直し</li> </ul>
	航路・泊地(-10m) ふ頭用地	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
凡例 ■ : 当初整備期間 ■ (Blue) : 変更整備期間												

# 7. 事業費・事業期間の見直し①（箕沖地区）

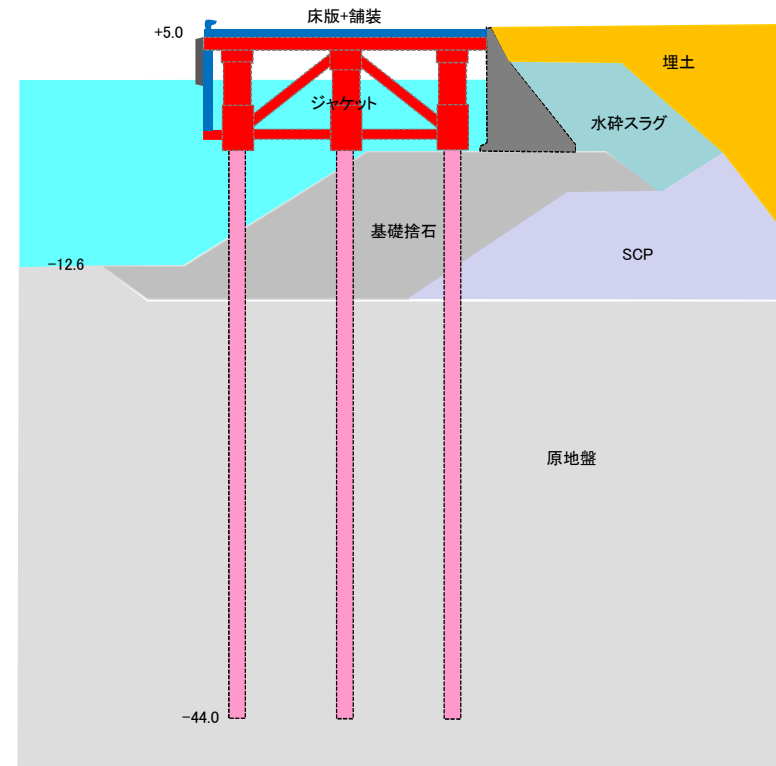
栈橋の設計の見直し …… 約14億円の増加

技術基準の改訂（H30年5月）に伴い、レベル1地震動に対し必要なジャケット部材が大型化し、鋼管杭の杭長が変更となり、費用が増加することとなった。

当初：標準断面図



変更：標準断面図



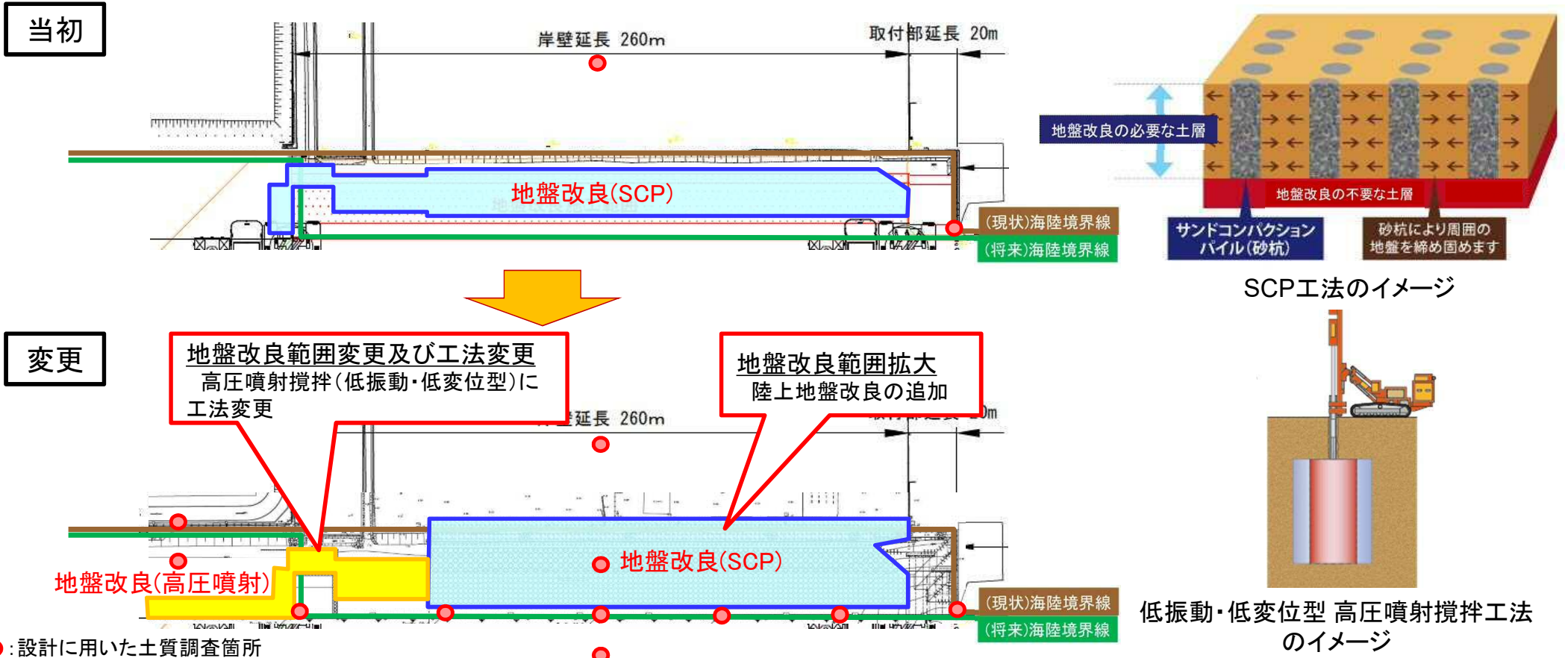
# 7. 事業費・事業期間の見直し②（箕島地区）

地盤改良範囲および工法の変更 ……約18億円の増加、事業期間2年延伸

箕島地区の岸壁（-12m）の整備について、現地土質調査により想定以上に大規模な地盤改良が必要であることが判明した。また当初は、地盤改良工法としてはSCP工法のみを想定していたが、敷地境界に近い一部の工区については、同工法による騒音・振動等が周辺に影響を及ぼす懸念があることから、設計・施工方法の見直しを行い、高圧噴射攪拌工法を採用することとしたため、事業費が約18億円増加した。

また、設計の見直しおよび関係者調整により、事業期間が2年延伸することとなった。

※ 早期効果発現のために暫定供用も含め関係者と調整中



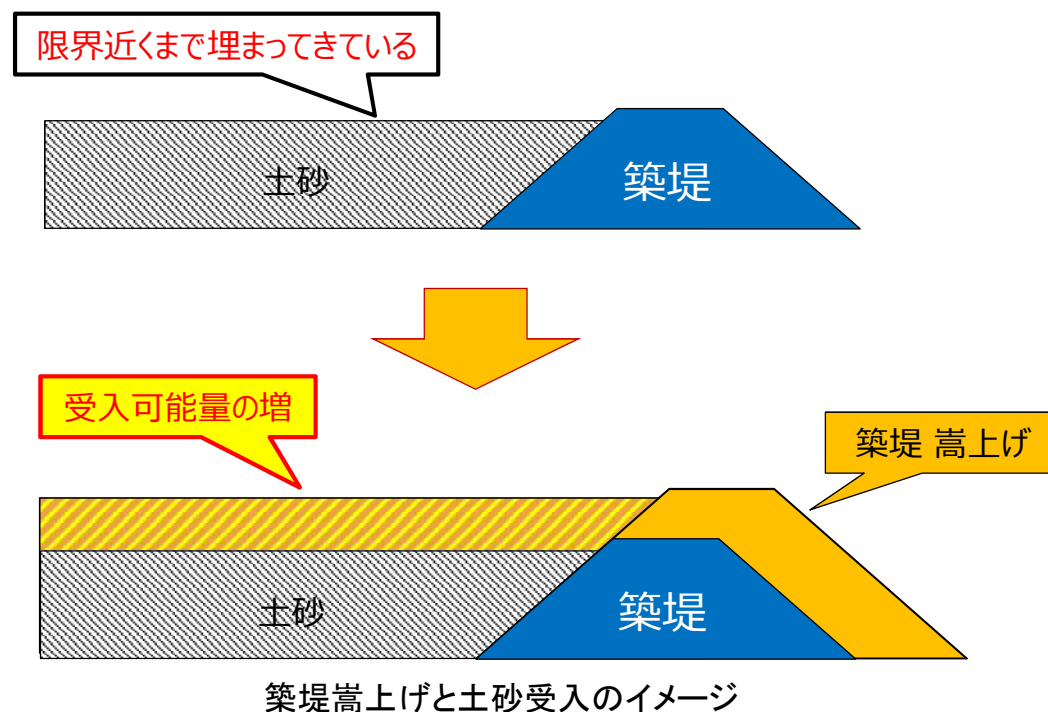
## 7. 事業費・事業期間の見直し③（箕島地区）

土砂処分場の嵩上げ（築堤）による変更 …… 約15億円の増加、事業期間3年延伸

当初の計画では、箕沖地区で発生する浚渫土砂は民間土砂処分場に処分し、箕島地区で発生する浚渫土砂は広島港などの土砂処分場へ処分することとしていた。

しかし、当初予定していた土砂処分場は、平成30年豪雨災害で発生した土砂の受入れを行ったため、本事業での発生土砂の受入が不可となったことから、箕島地区の浚渫土砂も民間土砂処分場へ投入することが必要となった。そのため受入容量を増やすため既存築堤の嵩上げ および 投入土砂を均一化する敷均しを行うこととしたため、事業費が約15億円増加した。

また、築堤嵩上げに追加で1年を要し、さらに堤体の安定性を確認しながら土砂投入する必要があることから、年間投入可能量が半減し浚渫期間が2年から4年となるため、事業期間が3年延伸することとなった。



# 8. 事業の効果①

## ① 沖待ち解消による滞船の解消（コンテナ貨物）

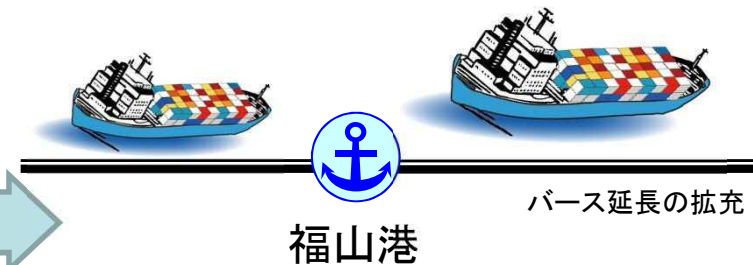
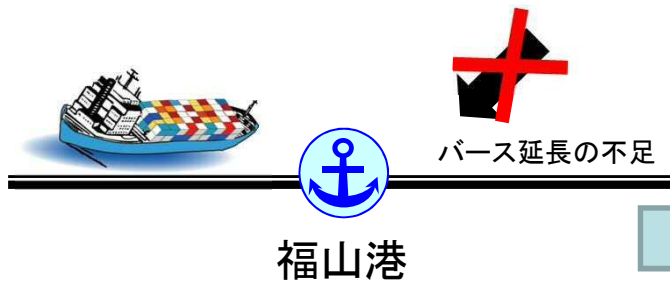
箕沖地区岸壁（-10m）の延伸に伴い、コンテナ船2,000TEUとコンテナ船1,000TEU未満級の2隻を同時受入可能となった。

Without（整備なし）時：  
沖待ちが発生

With（整備あり）時：  
沖待ちが解消

滞船の発生（27回／年）

滞船時間は1回平均約9時間。  
滞船による機会損失が生じている。



沖待ちの解消

便益発生期間  
R4～R53

1隻あたり71個のコンテナを輸送、9時間の滞船のため1隻あたり1,485千円/隻の滞船費用を乗じ、1個あたり10,800円～20,700円/個の滞船貨物時間費用を乗じること、68.5百万円が発生する。

滞船が解消するため、滞船費用及び滞船貨物時間費用が発生しない。

滞船コスト**0.7**億円／年

滞船コスト**0.0**億円／年

単年度便益  
**0.7**億円／年

内容	単年度便益	Without時	With時
① 沖待ち解消による滞船の解消	0.7億円/年	滞船が発生	滞船が解消

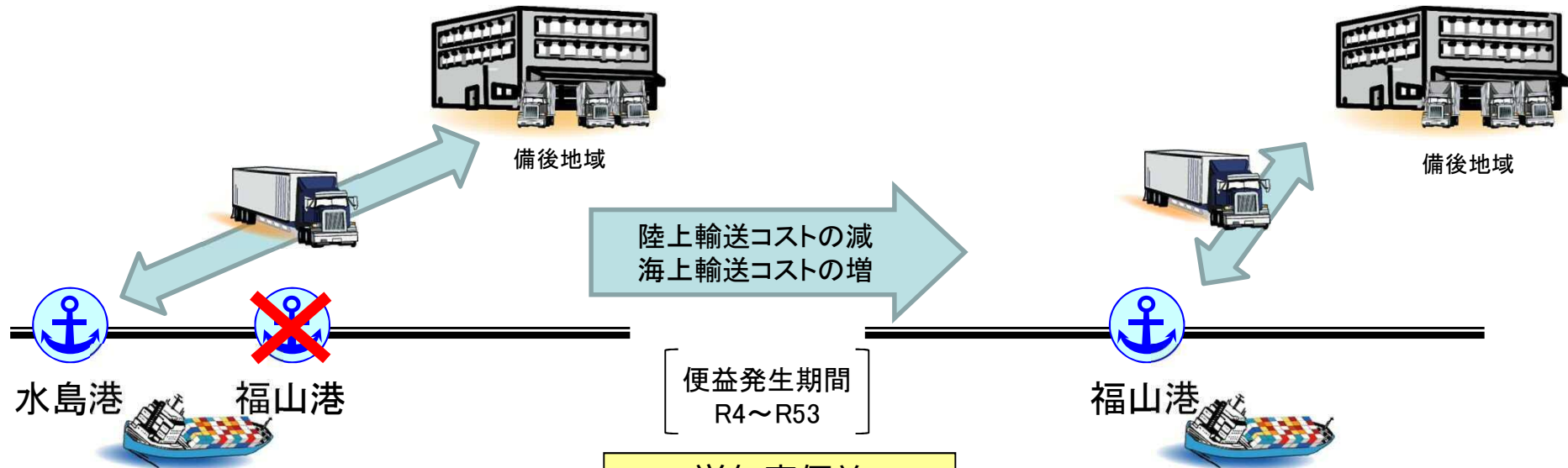
# 8. 事業の効果②

## ②岸壁延伸改良による輸送コスト削減（コンテナ貨物）

箕沖地区におけるふ頭用地の整備に伴い、コンテナ取扱貨物量（阪神港フィーダー）が増大する。

Without（整備なし）時：  
水島港を利用

With（整備あり）時：  
福山港を利用



〔 便益発生期間  
R4～R53 〕

単年度便益  
**3.1億円/年**

〔（輸出20FTの場合）1個あたり74,323円（時間費用は実入りコンテナのみに計上）を乗じ、333百万円が発生する。〕

輸送コスト**9.5億円/年**

〔（輸出20FTの場合）1個あたり55,710円（時間費用は実入りコンテナのみに計上）を乗じ、221百万円が発生する。〕

輸送コスト**6.4億円/年**

内容	単年度便益	Without時	With時
②岸壁延伸改良による輸送コスト削減（コンテナ貨物）	3.1億円/年	17,260TEU（阪神港フィーダー）を水島港で取り扱う	17,260TEU（阪神港フィーダー）を福山港で取り扱う



# 8. 事業の効果③

## ③船舶大型化による輸送コスト削減（鋼材、造船資材）

箕島地区における係留施設の再編に伴い、本事業の実施により、遠方諸国向け鋼材輸出及び海外工場向け造船関連資材の輸出について、箕島地区新規岸壁（水深12m）を活用した大型貨物船による輸送が可能となる。

造船関連資材の輸出について例示

Without（整備なし）時：  
10,000DWT級（喫水調整）を利用



（造船関連資材の場合）年間15隻の貨物船で輸送し、1隻あたり22百万円/隻を乗じ、333百万円が発生する。

輸送コスト**39.7**億円／年

船舶大型化による  
海上輸送の効率化

〔便益発生期間  
R9～R58〕

With（整備あり）時：  
30,000DWT級を利用



（造船関連資材の場合）年間3隻の貨物船で輸送し、1隻あたり32百万円/隻を乗じ、95百万円が発生する。

輸送コスト**27.1**億円／年

単年度便益  
**12.6**億円／年

内容	単年度便益	Without時	With時
③船舶大型化による輸送コスト削減	12.6億円/年	10,000DWT級～ 18,000DWT級を利用	30,000DWT級を利用

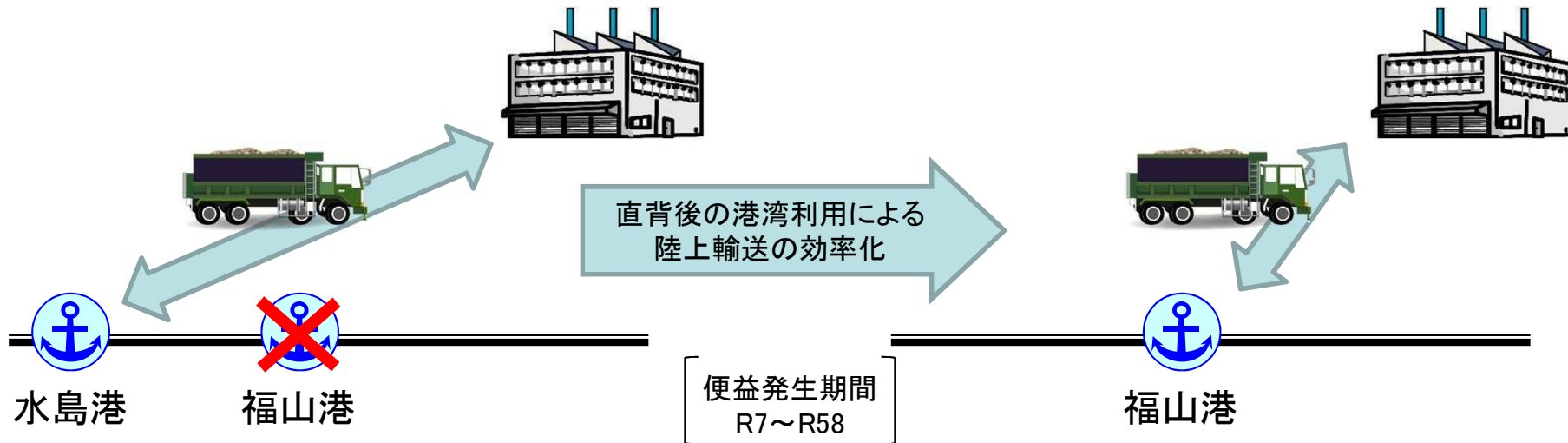
# 8. 事業の効果④

## ④陸上輸送削減に伴う輸送コスト削減（バイオマス発電燃料）

箕島地区における係留施設の再編に伴い、本事業の実施により、バイオマス発電燃料の輸入について、箕島地区新規岸壁（水深12m）を活用した大型貨物船による輸送が可能となり、他港からの陸上輸送コストの削減が図られる。

Without（整備なし）時：  
水島港を利用

With（整備あり）時：  
福山港を利用



年間19,000台の10トントラックで輸送し、1台あたり41.1千円/台を乗じ、780百万円が発生する。

年間19,000台の10トントラックで輸送し、1台あたり15.4千円/台を乗じ、292百万円が発生する。

輸送コスト**7.8**億円/年

単年度便益  
**4.9**億円/年

輸送コスト**2.9**億円/年

内容	単年度便益	Without時	With時
④陸上輸送削減に伴う輸送コスト削減	4.9億円/年	水島港を利用	福山港を利用

# 9. 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)		393億円	321億円
	滞船の解消(コンテナ貨物)	15億円	—
	輸送コスト削減(コンテナ貨物)	56億円	—
	船舶の大型化(鋼材、造船資材)	221億円	221億円
	輸送コスト削減(バイオマス発電燃料)	99億円	99億円
	残存価値	2億円	1億円
総費用(C)		160億円	80億円
	事業費	169億円	90億円
	管理運営費	7億円	7億円
	既存施設の利用転換費	-16億円	-16億円
費用便益比(B/C)		2.4	4.0

## 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	2.2	2.7	3.6	4.4
事業費	2.6	2.3	4.5	3.6
事業期間	2.4	2.4	4.0	4.0

# 10. 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、雇用の創出、地域活力の向上

本事業により、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支えることができる。

これら産業は地域の雇用創出、地域経済の活性化に貢献するものである。地域に産業が根付いて以降、福山港背後圏においては人口が大きく増加し、人口減少時代に突入した今日においても福山市は人口を維持し続けている。

地域にとって不可欠である産業を支える港湾整備により、更なる地域活力の向上が図られる。

## ②国際コンテナ戦略港湾 阪神港の基幹航路の維持・拡大

本事業により、国際フィーダー航路の充実が図られることにより、阪神港への集貨が促進され、阪神港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。

## ③モーダルシフトの促進、環境への負荷軽減

国際フィーダー航路の充実により、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの促進が期待される。貨物の輸送効率化により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が低減される。

# 11. 前回評価時との比較

## ■費用対効果分析結果

内容	前回評価	今回評価	
	事業全体	事業全体	残事業
総便益(B)	334億円	393億円	321億円
滞船の解消(コンテナ貨物)	13億円	15億円	—
輸送コスト削減(コンテナ貨物)	41億円	56億円	—
船舶の大型化(鋼材、造船資材)	302億円	221億円	221億円
輸送コスト削減(バイオマス発電燃料)	—	99億円	99億円
残存価値	2億円	2億円	1億円
総費用(C)	106億円	160億円	80億円
事業費	114億円	169億円	90億円
管理運営費	6億円	7億円	7億円
既存施設の利用転換費	-15億円	-16億円	-16億円
費用便益比(B/C)	3.4	2.4	4.0

※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、2019年度<令和元年度>及び2022年<令和4年度>を基準年とし現在価値化した後のものである。

# 12. 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

- ◇令和4年3月 箕沖地区岸壁の供用開始
- ◇令和4年12月 背後に立地予定の木質専焼バイオマス発電所の工事開始

#### 2)事業の投資効果

費用便益比(B/C) = 2.4(事業全体) 4.0(残事業)

#### 3)事業の進捗状況

- ◇総事業費 : 189億円(既投資額:80億円)
- ◇残事業費 : 109億円
- ◇事業進捗率 : 42%(令和4年度末)

### 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

異存はありません。

福山港箕島・箕沖地区は、備後圏域の経済活動を支える重要な役割を担っておりますが、大型船対応の岸壁が不足しており、喫水調整を行うなど海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況が続いています。

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、岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)について、引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら、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**。

# 13. 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	背後地にバイオマス発電所の立地が決定、バイオマス発電燃料を新規岸壁にて取り扱う見込みとなった	変化なし <input type="checkbox"/>	変化あり <input checked="" type="checkbox"/>	
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:142億円(2017<H29>評価時) → 189億円(今回評価時) <u>33%増加</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	2018年<平成30年>~2022年<令和5年>(6年:前回評価時) → 2018年<平成30年>~2026年<令和8年>(9年:今回評価時) <u>50%増加</u>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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	なし	変更なし <input checked="" type="checkbox"/>	変更あり <input type="checkbox"/>	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	コンテナ貨物:13,149TEU/年(2017<H29>評価時) → 17,260TEU/年 <u>31%増加</u> ※「港湾の施設の技術上の基準・同解説」より算出 バラ貨物:1,643千トン/年(2017<H29>評価時) → 1,371千トン/年(今回評価時) <u>17%減少</u> ※荷主ヒアリングより推計	10%以下 <input type="checkbox"/>	10%超え <input checked="" type="checkbox"/>	
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力年の事業費の平均に対する分析費用 1.4% > 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 2.8 ≥ 基準値(1.0)	満足している <input checked="" type="checkbox"/>	満足していない <input type="checkbox"/>	
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 <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>	
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				

福 山 港 心 頭 再 編 改 良 事 業  
尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業  
広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業

〔広島県への意見照会と回答〕



国中整企画第65号  
国中整港計第23号  
令和4年11月10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4年12月20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承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
福山港ふ頭再編改良事業	継続	
尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業	継続	
広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業	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。

■ご意見の送付期限：令和4年12月2日（金）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 小田（内線：3153）

主査 鎌木（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

土 総 第 840 号

令和 4 年 12 月 2 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 4 年 11 月 10 日付け国中整企画第 65 号及び国中整港計第 23 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 小川)

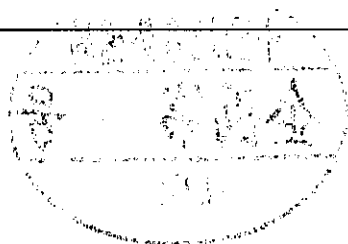
電 話 082-513-3814



## 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

## 【港湾事業】

事業名	福山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>福山港箕島・箕沖地区は、備後圏域の経済活動を支える重要な役割を担っておりますが、大型船対応の岸壁が不足しており、喫水調整を行うなど海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況が続いています。</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、岸壁（水深 12m）、航路・泊地（水深 12m）について、引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確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

## 【港湾事業】

事業名	尾道糸崎港国際物流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>尾道糸崎港機織地区は、木材の輸入拠点としての全国的な地位を確立していますが、現状の水深では、近年における大型の木材運搬船に対応できておらず、海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況が続いています。</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、泊地（水深10m）について、引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確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

## 【海岸事業】

事業名	広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業
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>広島港海岸は、過去に大型台風による深刻な高潮浸水被害が繰り返し発生しています。また背後にゼロメートル市街地を抱えていることから、想定される最大クラスの地震・津波への減災対策は重要な課題と認識しております。</p> <p>引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>	