

再評価対象事業

高松港 重要港湾改修事業(玉藻地区)

香川県 土木部 港湾課

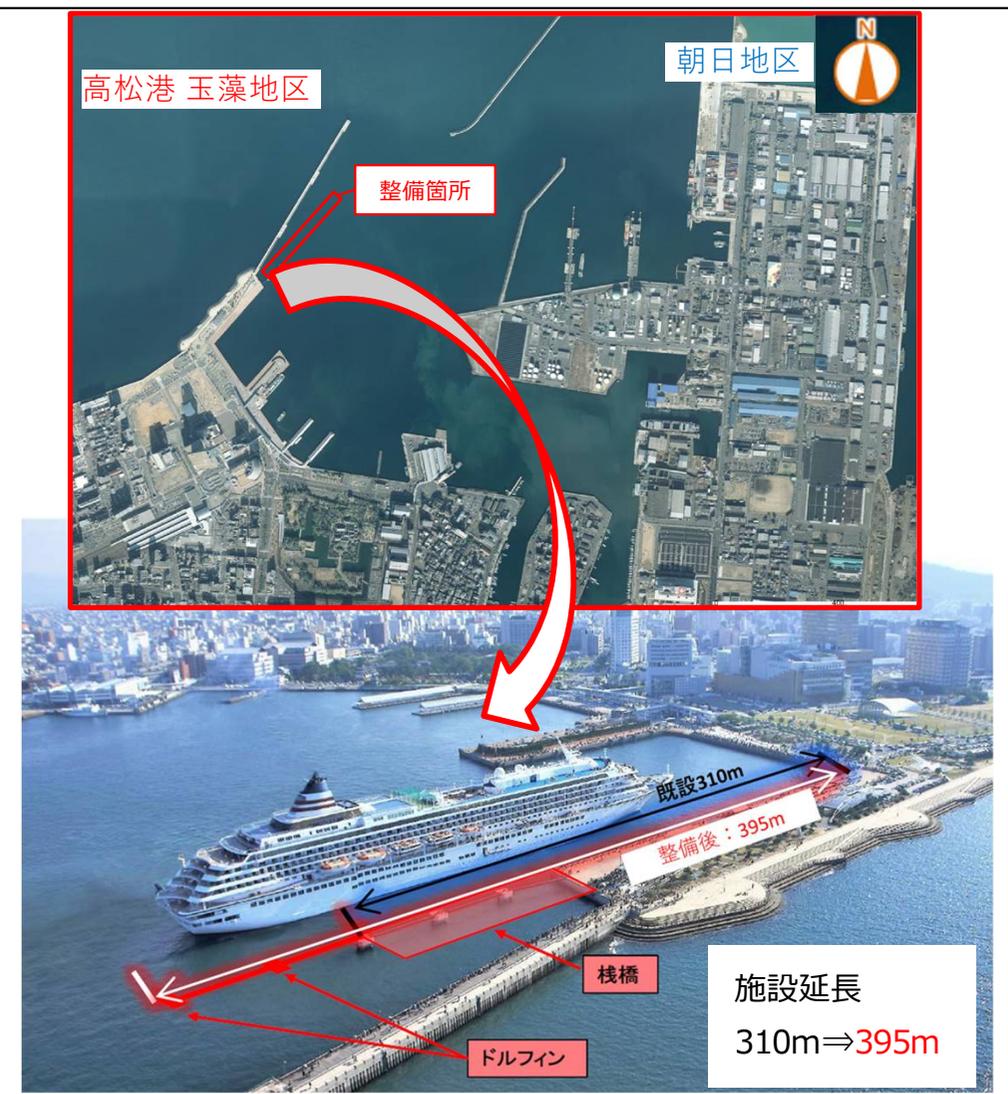
○高松港玉藻地区は、駅から近接した位置にあり、離島を結ぶ多数のフェリーや高速船が就航しており、人流・賑わい拠点であるとともに交通の結節点である。周辺は、近年あなぶきアリーナ香川などの大型施設の開発が行われ、更なる交流機会の増加が期待され、クルーズ船社からの評判もよいゾーンである。

本事業は、高松港の既存岸壁について延伸を行い、大型クルーズ船の受け入れを可能とすることで、玉藻地区の更なる人流・賑わい拠点形成による地域の活性化を目指すものである。

【事業概要】
 事業主体 : 香川県
 事業期間 : 令和6年度～令和12年度
 (早期の便益発現を目指す)
 総事業費 : **26億円**
 整備施設 : 岸壁(-10m)延伸(栈橋形式)
 ドルフィン(2基)

【前回評価時(令和5年度)からの変更】

項目	前回評価時 (令和5年度)	今回評価時 (令和7年度)
事業期間	令和6年度～令和9年度	令和6年度～令和12年度
総事業費	8.8億円	26億円



事業の必要性（大型クルーズ船寄港の機会損失）

- クルーズ船は玉藻地区での受入れを基本としているが、受入れ可能なクルーズ船のサイズは5万トン級までであり、5万トン級を超える大型クルーズ船については、朝日地区のコンテナ貨物岸壁での受入れとなる。
- 一方、朝日地区での大型クルーズ船受入れは、以下の問題を抱えている。
 - ・多くの船会社より、人流・賑わい拠点である玉藻地区への大型クルーズ船の寄港希望が寄せられている。
 - ・コンテナ貨物岸壁での受入れとなるが、定期便コンテナ船が利用しており、限られた日時での受入れとなる。
 - ・朝日地区のコンテナ貨物岸壁から人流・賑わい拠点であるサンポートエリアへのアクセスには、タクシー・バス等の2次交通の利用が必要。
- これらの問題が要因となり、大型クルーズ船は高松港への寄港を断念しており、寄港の機会が失われている。



- 大型クルーズ船の高松港寄港の断念実績
船会社：5社
(5万トン級超～10万トン級)



玉藻地区にて大型クルーズ船の
受入施設の整備を開始

事業の必要性（事業を巡る社会経済情勢等の変化）

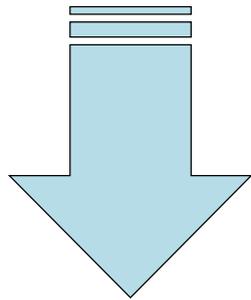
- 再評価を行う際の評価の視点として、事業を巡る社会経済情勢の変化について整理が必要

事業を巡る社会経済情勢の変化

新規事業採択時評価時点あるいは前回の再評価時点からの費用、需要、地元情勢等について、その状況変化等を分析する。

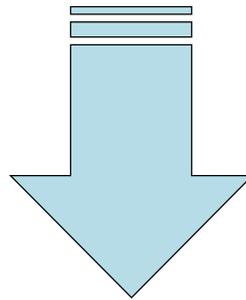
（「港湾整備事業及び海岸事業の再評価実施要領細目」より）

① 地元情勢



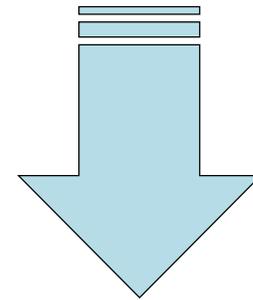
① 背後地の開発・
整備の進捗

② 需要



② クルーズ需要の
回復

③ 費用

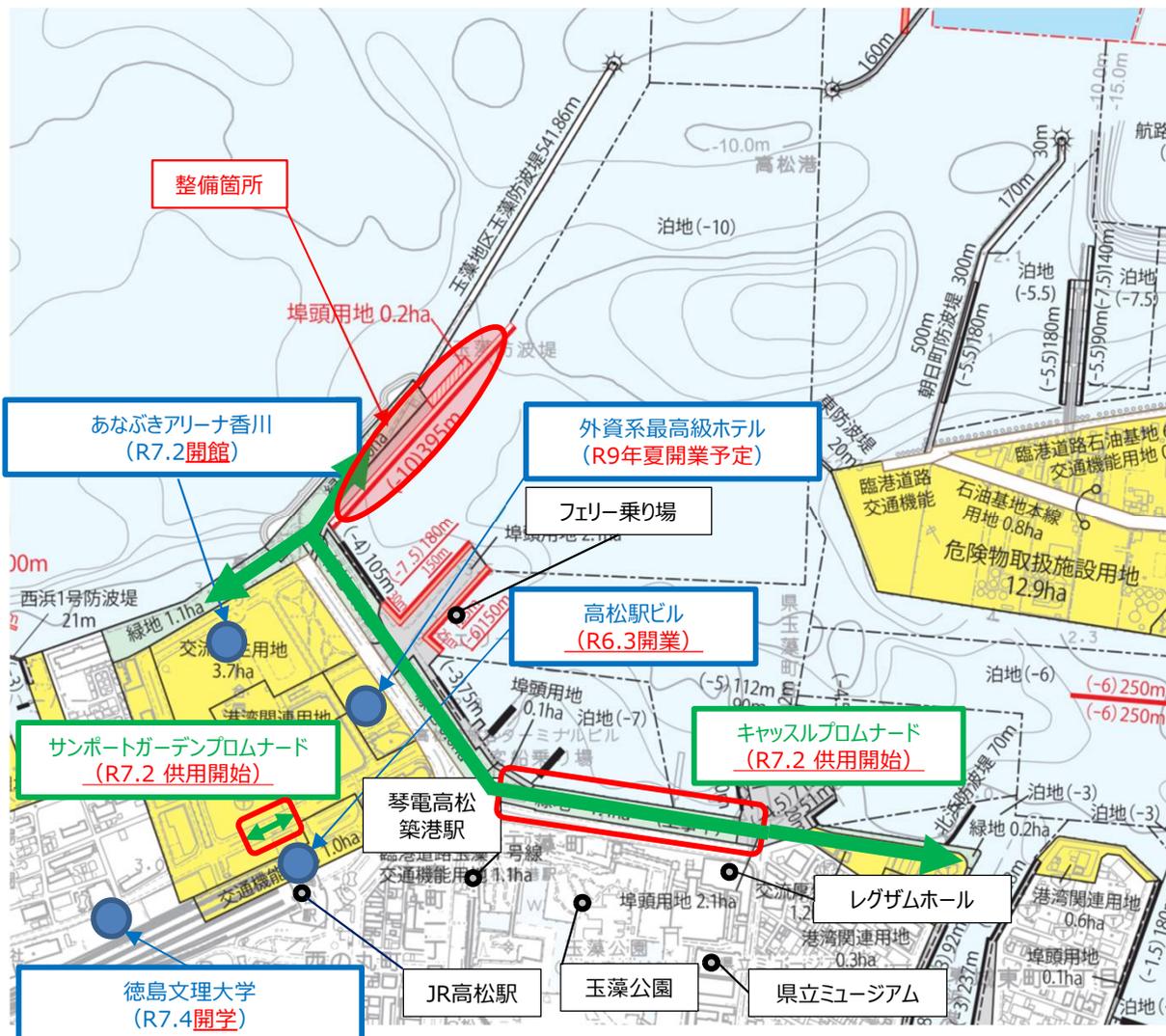


③ 事業費／事業期間
の見直し

事業の必要性（事業を巡る社会経済情勢等の変化①地元情勢）

①背後地の開発・整備の進捗

○ 高松港玉藻地区において、近年では高松駅ビル、あなぶきアリーナ香川等が建設されるとともに、キャッスルプロムナードやサンポートガーデンプロムナードの整備も行われ、さらに今後も外資系最高級ホテルの建設が予定されるなど、更なる交流拡大が期待される。

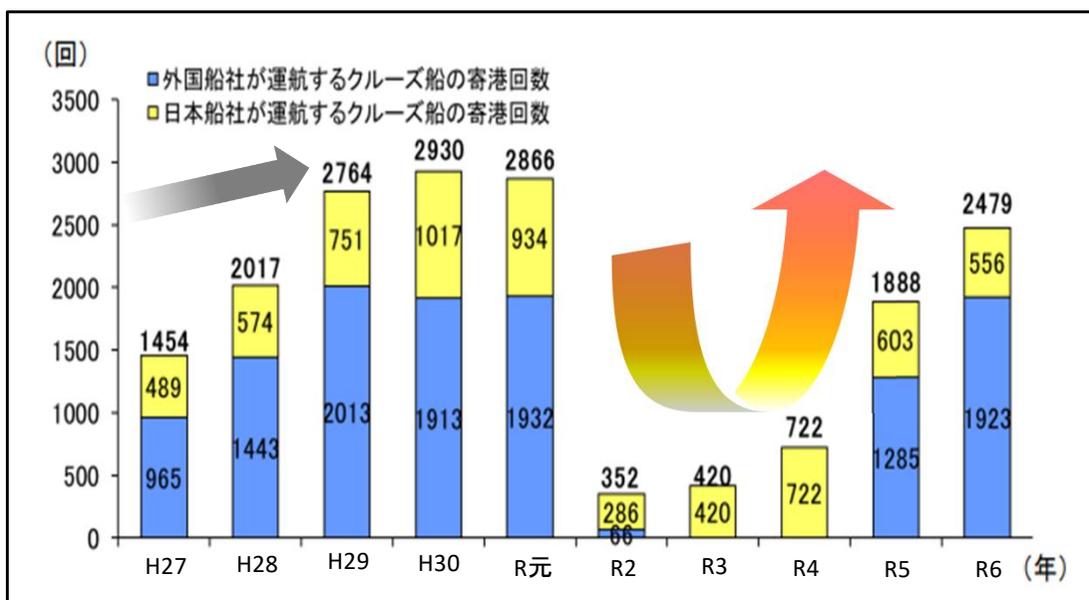


- あなぶきアリーナ香川(R7.2 開館)
 - ・開業半年で述べ46万人、稼働率94%を達成
 - 高松駅ビル(TAKAMATSU ORNE)(R6.3 開業)
 - ・来客数約830万人／年
 - キャッスルプロムナード(R7.2 供用開始)
 - ・R7瀬戸内国際芸術祭にてベトナムプロジェクト開催（2025年8月1日～8月31日）
 - サンポートガーデンプロムナード(R7.2 供用開始)
 - ・土日祝日、時間限定での遊歩道化
 - ・イベント32回／R7.4～R7.10
- ※サンポートFACTプロジェクト社会実験2025 エリア利用実績より

事業の必要性（事業を巡る社会経済情勢等の変化②需要）

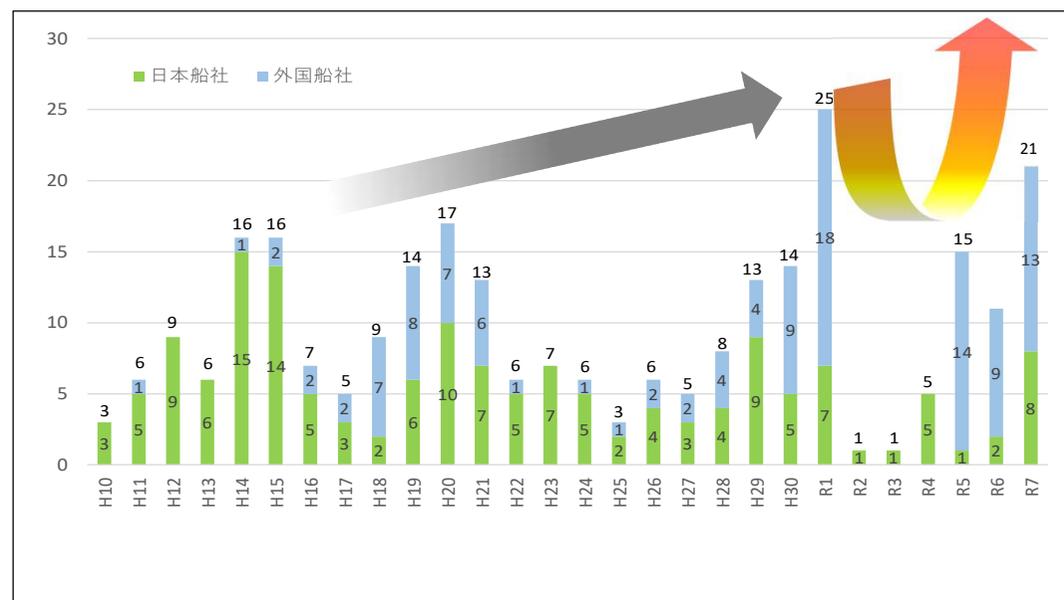
②クルーズ需要の回復

- 日本への令和6年のクルーズ船の寄港回数は令和5年比で約1.3倍の2479回となり、コロナ前のピーク水準の85%まで回復していることが確認されている。
- 高松港へのクルーズ船の寄港は、外国船会社を中心に平成25年以降増加傾向にあり、令和元年には過去最高の25回を記録した。コロナ禍後、クルーズ需要は回復傾向にあり、令和7年においては過去最高に次ぐ21回の寄港を記録した。
- 今後も外資系最高級ホテルの建設等、背後地の開発・進捗が進み、玉藻地区がより魅力的なエリアとなっていくことから、本事業による岸壁延伸を行うことで、より多くのクルーズ船の寄港が期待される。



日本へのクルーズ客船入港状況 (H27～R6)

※国土交通省 報道発表資料 (R7. 2. 28) より香川県加工



高松港へのクルーズ客船入港状況 (H10～R7)

事業の必要性（事業を巡る社会経済情勢等の変化③費用）

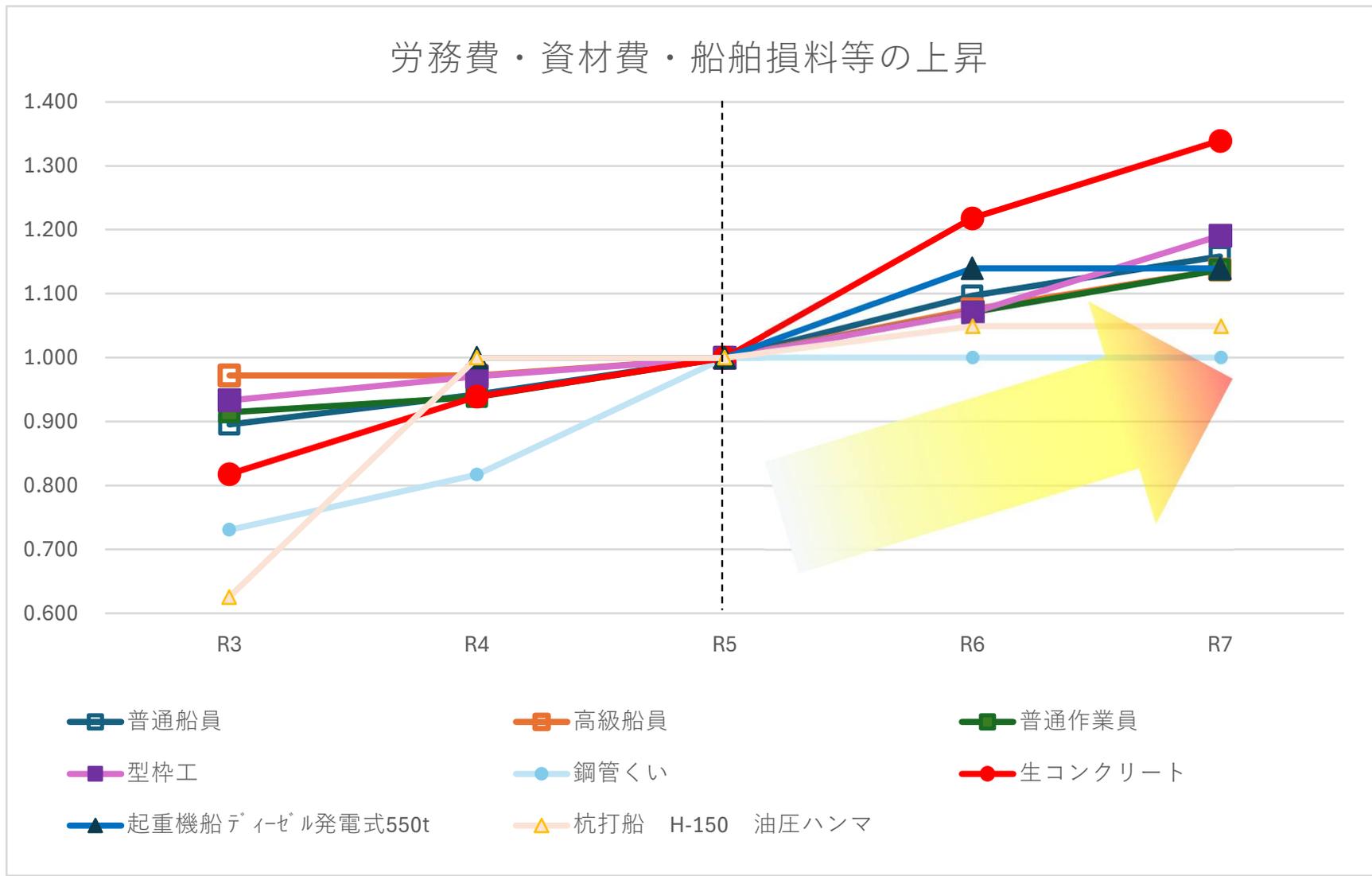
③事業費／事業期間の見直し

要素	事業費	事業期間
物価上昇による増	約5.5億円	—
関係者調整による増	約2.5億円	—
詳細な設計検討による増	約6.0億円	—
地質・海底調査の結果による増	約3.0億円	約3年
合計	約17億円	約3年

事業の必要性（事業を巡る社会経済情勢等の変化③）

③事業費の見直し（物価上昇による増 約5.5億円）

○ 近年の物価上昇の影響を考慮し、事業費を見直した結果、事業費が増となった。



※R5年を1.00とした時の上昇率

事業の必要性（事業を巡る社会経済情勢等の変化③）

③事業費の見直し（関係者調整による増 約2.5億円）

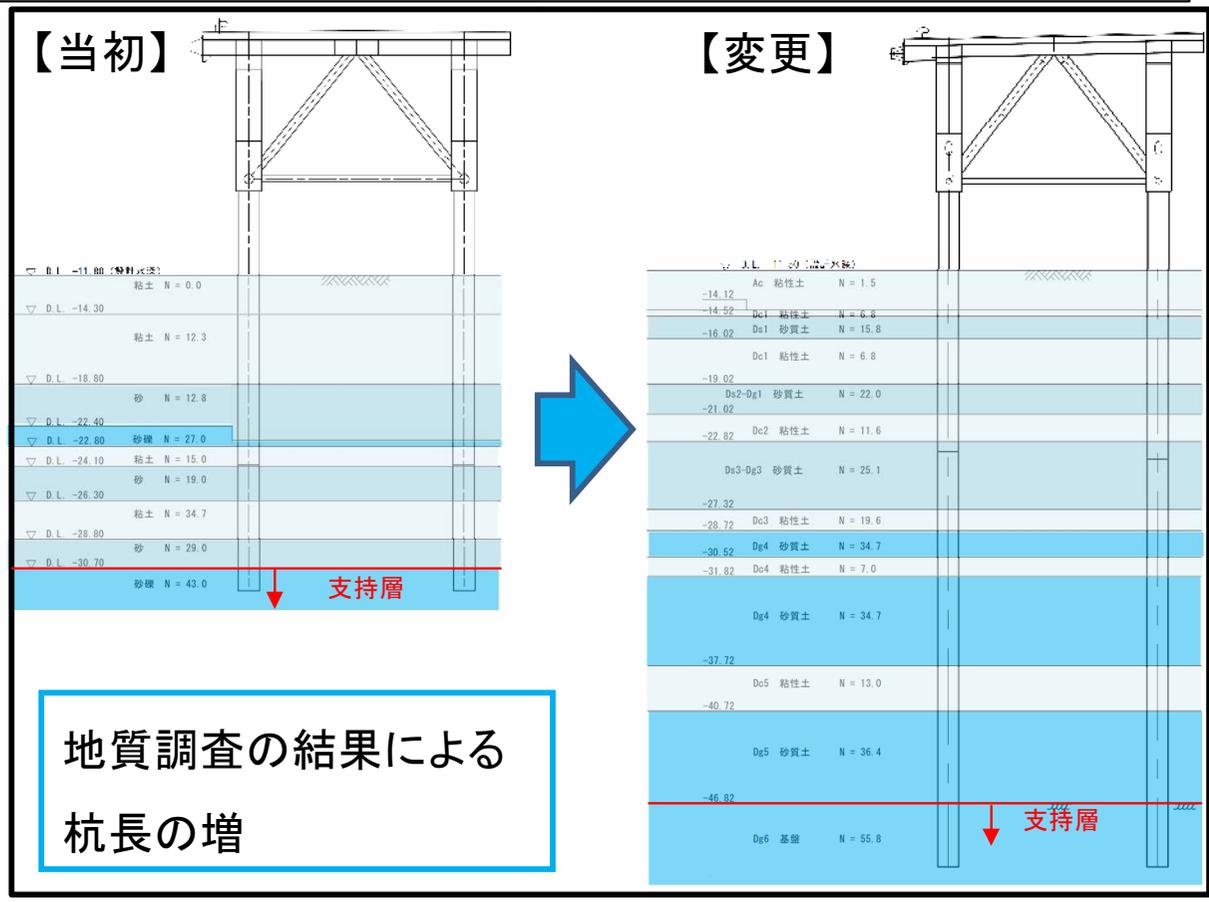
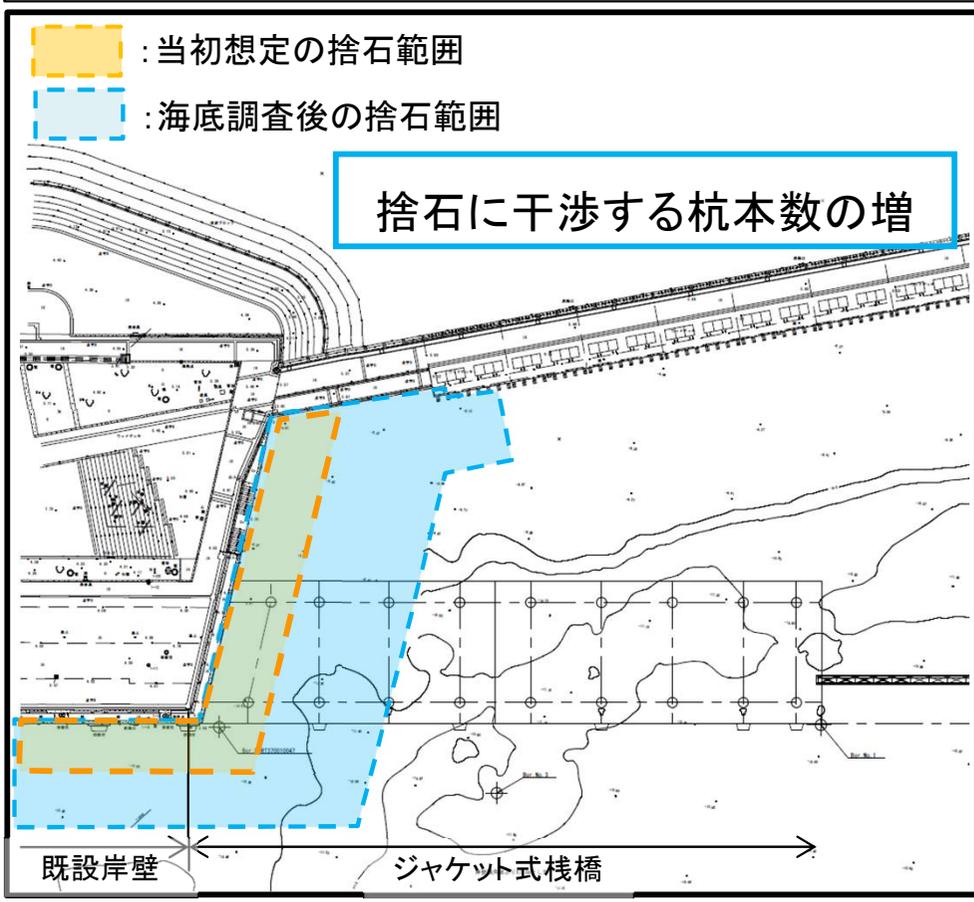
- クルーズ寄港の要望のほか観光客への配慮のため、既設岸壁を利用しながらの工事とした結果、作業ヤードの変更や騒音に配慮した工法の変更が必要となり、事業費が増となった。
- 関係者調整の結果、一般船舶への配慮のため安全対策（安全監視船）を追加する必要が生じ、事業費が増となった。



事業の必要性（事業を巡る社会情勢等の変化③）

③事業費／事業期間の見直し（地質・海底調査の結果による増 約3.0億円／約3年）

- 既設岸壁付近について、海底調査を実施した結果、当初想定より広い範囲で基礎捨石が存在することが判明したため、捨石に干渉する杭本数が増加し、事業費が増となった。
- 既往の地質調査結果より栈橋・ドルフィンの杭長を設定していたが、追加で実施した地質調査により、想定より深い位置に支持層が確認された。結果、杭長を延長する必要が生じ、事業費が増となった。
- 上記調査の追加実施に伴い発生した設計の見直しに時間を要したこと、および杭打設時の不確実性を踏まえ事業期間を3年延長する。



事業の投資効果（費用便益分析）

■計上費用（C）

- (1) 建設費 : 整備施設（栈橋・ドルフィン）の建設費
- (2) 維持管理費 : 整備後の維持管理費

■計上便益（B）

- (1) 国際観光純収入便益 : 大型クルーズ船（5万トン級超）の乗船者・乗組員の観光消費額
 - (2) 営業収入向上便益 : 大型クルーズ船（5万トン級超）の係留に係る係船料
- ※寄港可能となる大型クルーズ船（5万トン級超）について、ヒアリングおよび問い合わせに基づいて隻数を設定

○クルーズ関係者へのヒアリング

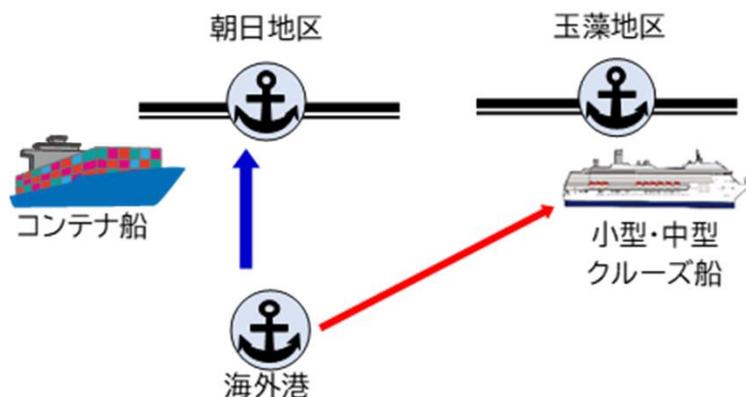
- ・どの船会社も瀬戸内海に魅力を感じており、整備後、高松港へ寄港する可能性は高い。
- ・整備が行われた場合、5万トン級超の船が高松港へ寄港する回数は、船会社の数と同程度である。

○高松港寄港に関する問い合わせ

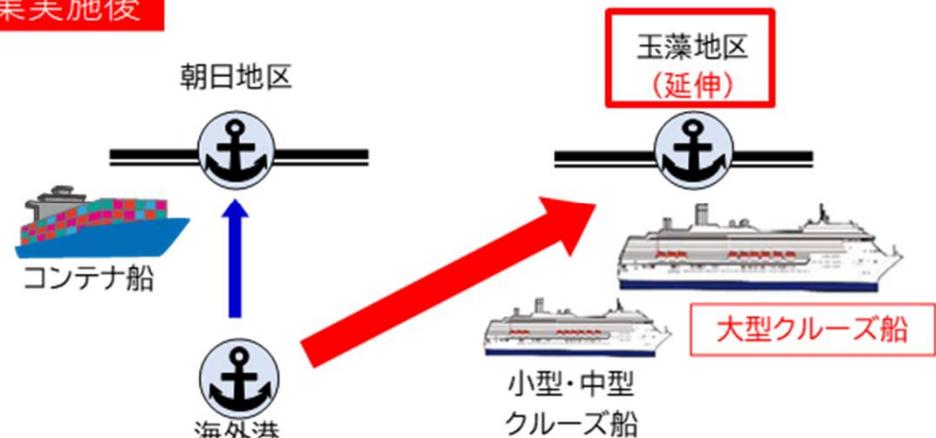
これまでに高松港への寄港を断念した船会社（対象船舶：5万トン級超に限る）は5社

5隻／年として設定

事業実施前



事業実施後



事業の投資効果（費用便益分析）

■ 事業全体の投資効率性

○事業全体の投資効率性を再評価時点で判断するためのもの

- ・便益計上期間：供用開始年～供用終了年（50年間）※
- ・費用計上期間：事業開始年～事業完了年（7年間）

$$\begin{aligned} \text{費用便益比} &= \frac{\text{「事業実施した場合の便益」} - \text{「事業実施しない場合の便益」}}{\text{「事業実施した場合の費用」} - \text{「事業実施しない場合の費用」}} \\ &= \frac{\text{「便益計上期間で積み上げた便益①」} - \text{「0」}}{\text{「費用計上期間で積み上げた費用②」} - \text{「0」}} \end{aligned}$$

※前回評価時は既存岸壁の施設の健全性について直近の結果が明らかでなかった（R元年時点検）。
R6年度施設点検において、既存岸壁の健全性が確認されたことから、前回評価より供用終了年数を変更

■ 残事業の投資効率性

○事業継続、又は中止の判断にあたっての判断材料となるもの

- ・便益計上期間：供用開始年～供用終了年（50年間）
- ・費用計上期間：再評価年～事業完了年（6年間）

$$\begin{aligned} \text{費用便益比} &= \frac{\text{「事業継続した場合の便益」} - \text{「事業継続しない場合の便益」}}{\text{「事業継続した場合の費用」} - \text{「事業継続しない場合の費用」}} \\ &= \frac{\text{「便益計上期間で積み上げた便益=①」} - \text{「0」}}{\text{「費用計上期間で積み上げた費用=② - R6事業費」} - \text{「0」}} \end{aligned}$$

事業の投資効果（費用便益分析）

■費用対効果 分析結果

項目		単位	事業全体	残事業
便益 [※]	国際観光純収入便益	億円	32.6	32.6
	営業収入向上便益	億円	0.4	0.4
費用 [※]	建設費	億円	21.3	21.0
	維持管理費	億円	2.1	2.1
費用便益比		—	1.4 [2.1 [2%] 2.5 [1%]	1.4 [2.1 [2%] 2.6 [1%]
純現在価値		億円	9.6	10.0
経済的内部収益率		%	6.1	6.2

※金額は現在価値化後の金額(社会的割引率:4%)

[]内は、費用便益比が比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率を示す。

事業の投資効果（費用便益分析）

■ 前回評価との比較等

項目	前回評価時 (基準年R5年度)	今回評価 (基準年R7年度)	感度分析 (需要±10%)	感度分析 (建設費±10%)	感度分析 (建設期間±10%)	備考
費用 [※] (億円)	8	23	23	21～26	23～24	事業費の見直し、基準年の見直し等
便益 [※] (億円)	19	33	30～36	33	32～34	需要の更新、基準年の見直し等
費用便益比	2.4	1.4	1.3～1.6	1.3～1.6	1.4～1.5	

※費用及び便益は、社会的割引率 4 % 及びデフレーターを考慮した基準年における現在価値化した金額

事業の進捗の見込みの視点

- 現時点での進捗率は2%(事業費ベース)。令和8年度より現場工事着手予定。
- 残事業においても令和10年度完成を目指して着実な事業進捗を図る。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 新設するドルフィン間、またドルフィンと棧橋の間には連絡橋を設置するが、既設連絡橋の流用を検討することでコスト縮減に努める。
- 玉藻地区での大型クルーズ船の受入れが不可となった場合、朝日地区での受入れとなるが、朝日地区はコンテナ船の定期利用、サンポートエリアへの移動は2次交通が必要となる等の問題があるため、これまでも大型クルーズ船は寄港を断念している。よって、実質的には朝日地区での大型クルーズ船の受入れは見込めない。さらに、船会社は玉藻地区での寄港を希望している。したがって、代替案立案の可能性はない。



対応方針（案）

1. 再評価の視点

①事業の必要性等に関する視点

1)事業をめぐる社会経済情勢等の変化

- ・高松港玉藻地区において、近年ではあなぶきアリーナ香川等が整備されるとともに、キャッスルプロムナード等の整備も行われ、更なる交流の拡大が期待される。
- ・クルーズ需要は顕著な回復傾向にあり、日本国内のみならず、高松港においても令和7年には歴代2番目となる21回のクルーズ船の寄港を記録。
- ・物価上昇、関係者調整、詳細な設計検討、地質調査結果の反映により、全体事業費の増額や事業期間の延伸が発生

2)事業の投資効果

- ・費用便益比(B/C) 全体事業:1.4 残事業:1.4

3)事業の進捗状況

現時点の進捗率は2%(事業費ベース)。現場工事着手:令和8年度より開始。

②事業の進捗の見込みの視点

工事方法を踏まえた設計計画により施工工程を精査。栈橋工事では現場での作業期間が短縮可能なジャケット式栈橋を採用することで工事期間の短縮に努めており、円滑に進捗できる見込みであるとともに、令和10年度での事業完了が可能となることから、早期の便益発現を目指す。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・既設の連絡橋を全て流用することでコスト縮減を図る。
- ・玉藻地区での受入れが不可となった場合、朝日地区での受入れを継続することとなり、大型クルーズ船の寄港が見込めなくなるため、代替案立案の可能性はない。

2. 対応方針（案）

以上のことから、事業を継続する