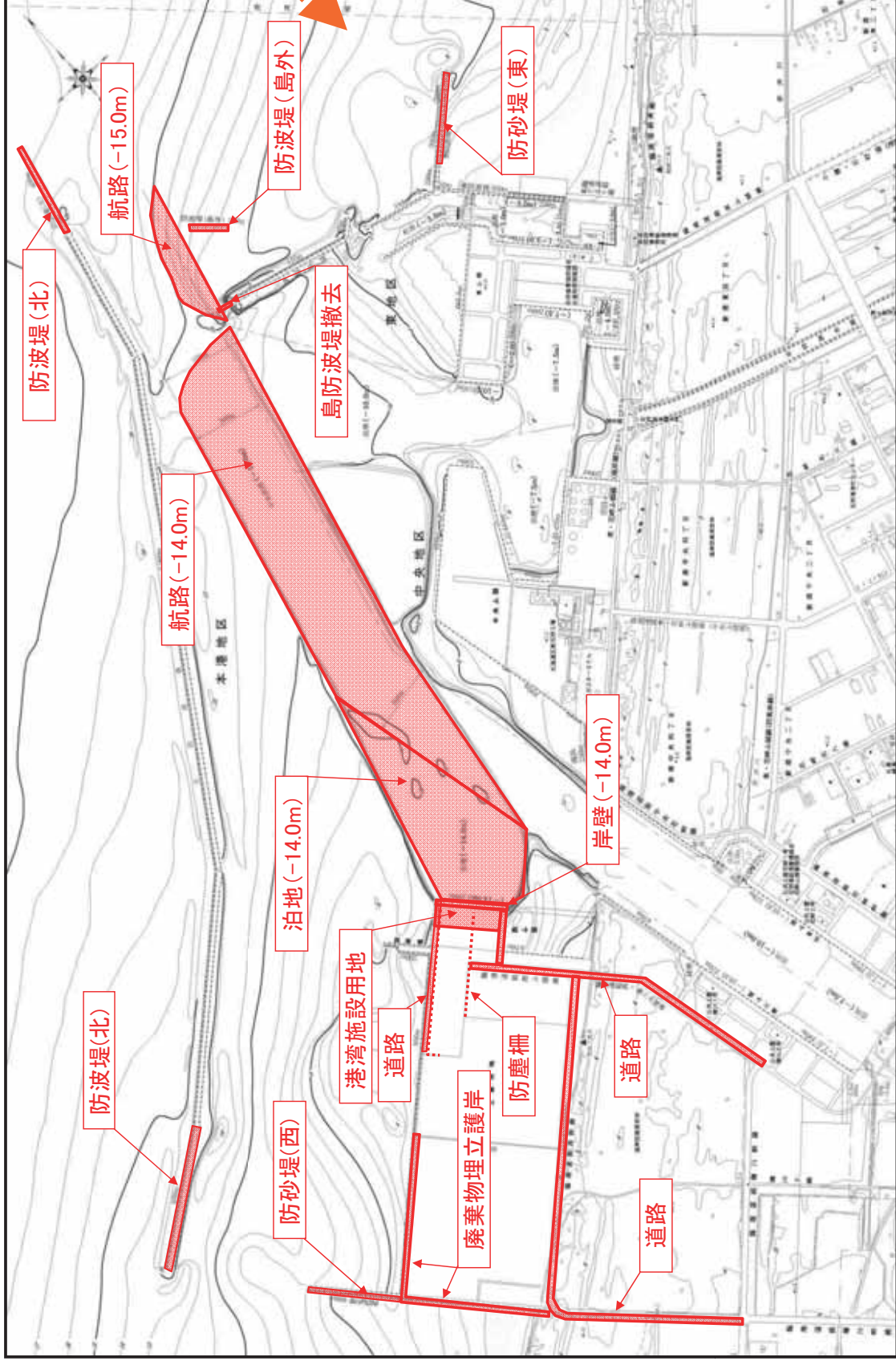


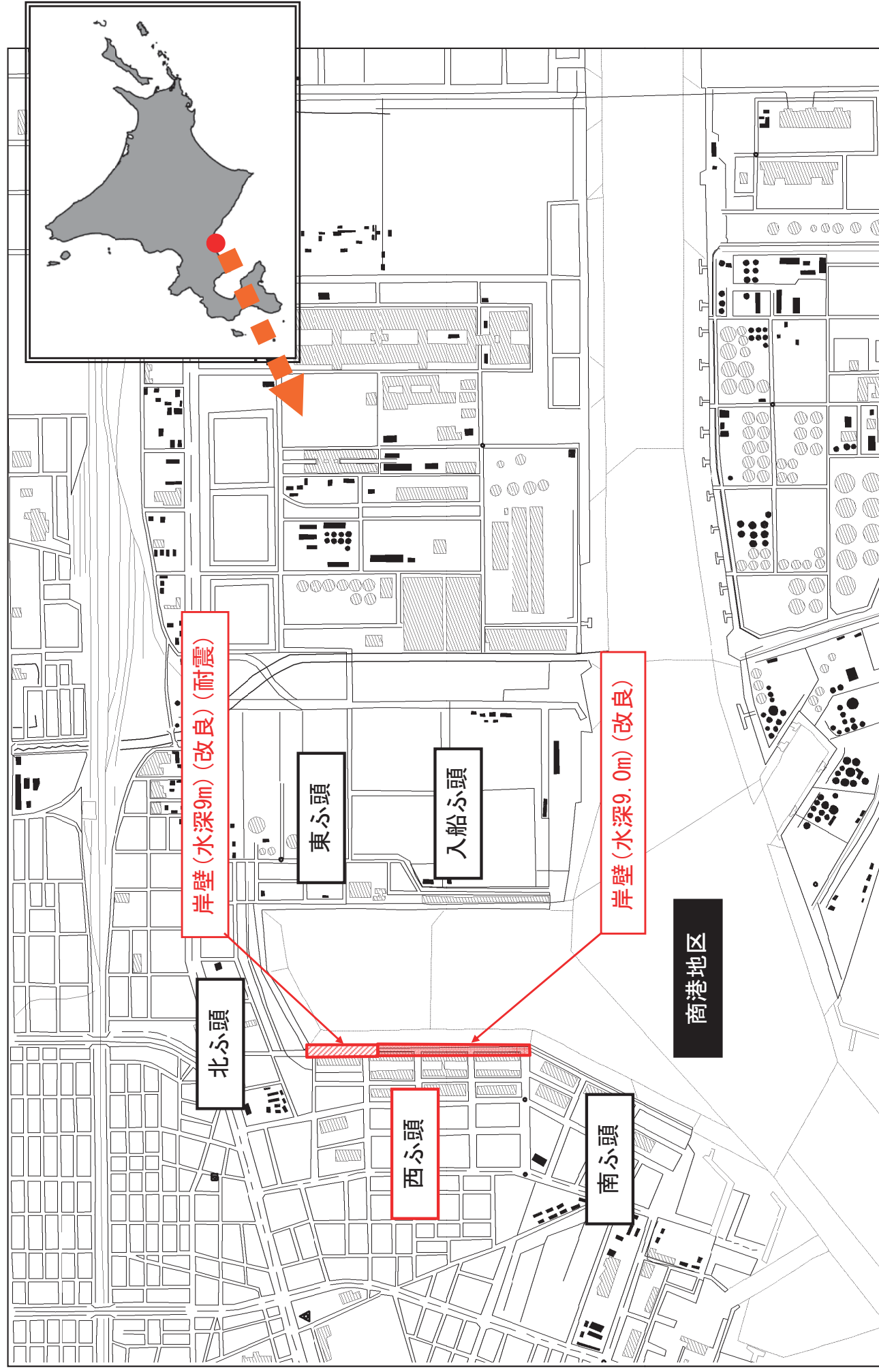
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (石狩湾新港 西地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局						
			担当課長名	宮崎 祥一								
実施箇所	北海道小樽市、石狩市											
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業											
主な事業の諸元	防波堤(北)、航路(-14.0m)、泊地(-14.0m)、岸壁(-14.0m)、港湾施設用地、道路等											
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成34年度								
総事業費(億円)	501		残事業費(億円)		129							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 石狩湾新港背後の製紙工場で使用される木材チップを取り扱う大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態となっていた。また、沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避泊の確保が必要であった。 石狩湾新港周辺では漂砂による航路・泊地の埋没により維持浚渫費用が増加していた。 <p><達成すべき目標></p> <p>輸送コストの削減、避泊水域の確保による海難の減少、維持浚渫費用の削減を図るため、国際物流ターミナルを整備する。</p>											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 北海道ブロックの社会資本の重点整備方針 重点戦略4 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 重点目標①「国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築」 											
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、国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備 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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する、北海道総合開発を推進する 											
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 港内の静穏度向上による船舶の安全性向上 主要産業競争力の強化、紙製品の安定的供給 海外の開発プロジェクトの支援と地域の活性化 北海道のクリーンエネルギー供給の安定性確保 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減 海上輸送距離の短縮による輸送コストの削減 維持浚渫費用の削減 荒天時に港内での避泊が可能となることによる海難事故の損失回避 											
	<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 (平成35年度予測取扱貨物量:112.2万トン/年) 海難の減少 (避泊可能隻数:3隻/荒天) 											
	基準年度		平成27年度									
	B:総便益(億円)	897	C:総費用(億円)	741	EIRR (%)	5.0	B-C	156	全体B/C	1.2		
B:総便益(億円)	230	C:総費用(億円)	106					継続B/C	2.2			
(感度分析)		事業全体のB/C				残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		(1.1 ~ 1.3)				(2.0 ~ 2.4)						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		(1.2 ~ 1.2)				(2.0 ~ 2.4)						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		(1.2 ~ 1.2)				(2.1 ~ 2.2)						
社会経済情勢等の変化	特になし											
主な事業の進捗状況	平成18年度に岸壁(-14.0m)が供用開始 総事業費501億円、既投資額:373億円 平成27年度末現在 事業進捗率74%											
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成34年度の完了を予定している。											
コスト削減や代替案立案等の可能性	特になし											
対応方針	継続											
対応方針理由	本事業の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業推進につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>											

石狩湾新港 西地区 国際物流ターミナル整備事業



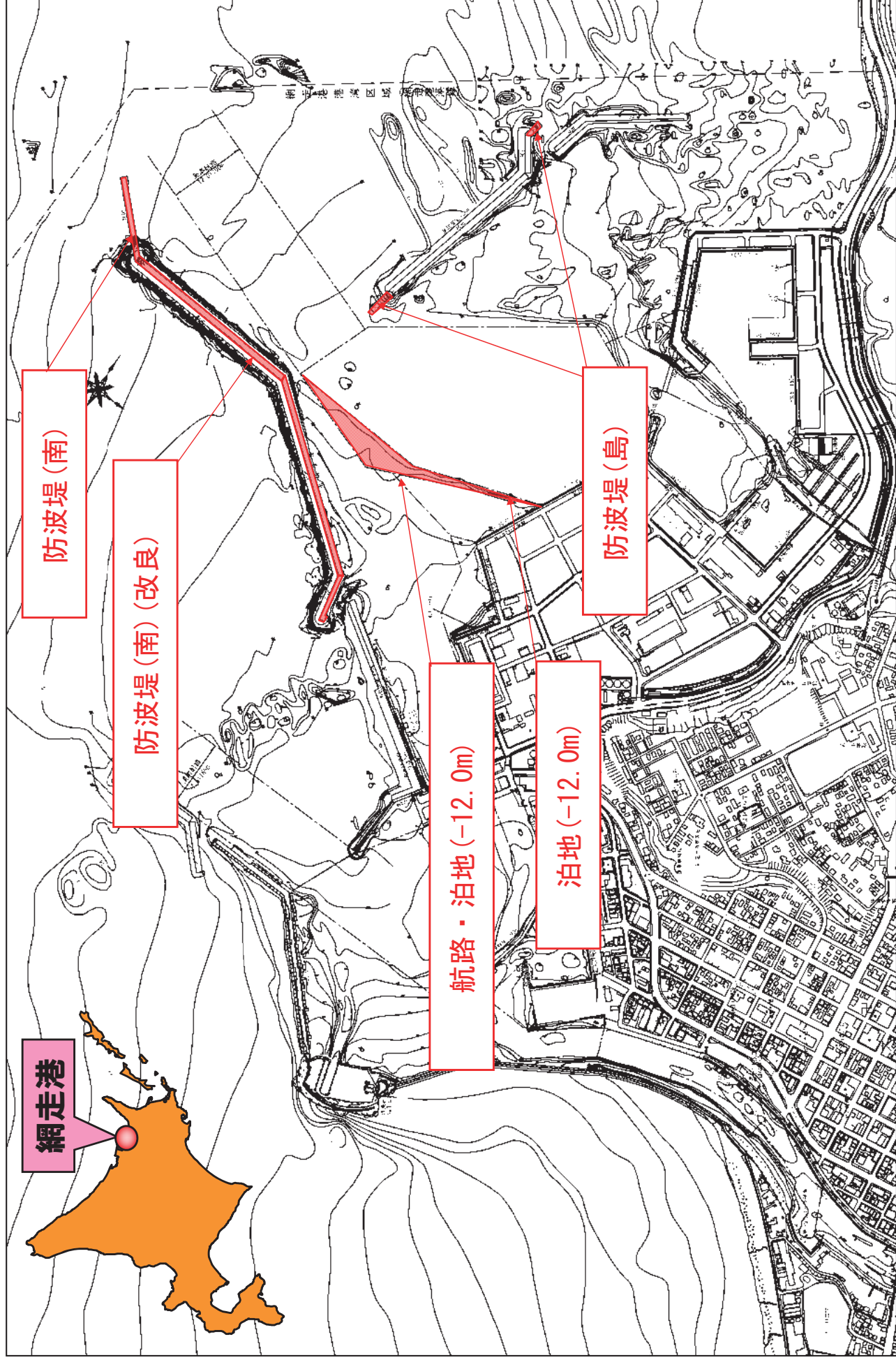
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (苫小牧港 西港区 商港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局					
			担当課長名	宮崎 祥一							
実施箇所	北海道苫小牧市										
該当基準	長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業										
主な事業の諸元	岸壁(西-9m)(改良)(耐震)、岸壁(西-9m)(改良)										
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	75		残事業費(億円)		18						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 当該岸壁は、建設から45年以上が経過しているため、エプロン舗装や上部工の劣化といった岸壁の老朽化が著しく、安全性が低下している。また、当該岸壁は一般貨物船の利用を目的として整備された施設であるため、背後に上屋が存在し、エプロン幅が狭いためトレーラーによる荷役に支障を来しており、非効率な荷役形態を強いられていたため、係留船舶の安全性向上や物流の効率化が大きな課題であった。さらに、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送の確保のほか、震災後の北海道経済及び道民生活の維持並びに我が国の産業活動等を健全に維持することが必要であった。</p> <p><達成すべき目標> 岸壁(-9.0m)を改良し、内貿ユニットロード貨物の物流効率化を図るとともに、大規模地震発生時の緊急物資等の輸送機能の確保等をする。</p>										
上位計画の位置づけ	<p>・北海道ブロックの社会資本の重点整備方針 重点戦略4 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 重点目標①「国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築」 重点戦略5 安全・安心な国土づくり 重点目標①「頻発する自然災害に備える防災対策の推進」</p>										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・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、国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備 ・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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する、北海道総合開発を推進する</p>										
	<p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・RORO貨物の荷役効率化 ・地域の安全・安心の確保と産業活動の維持</p> <p><定量的な効果> ・陸上、海上輸送距離及び時間の短縮による輸送コストの削減 ・震災時における緊急物資や最小限の物流機能の確保による輸送コストの削減 ・施設被害の回避による復旧のための追加支出コストの削減</p>										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(平成30年度予測取扱貨物量:546万トﾝ/年) ・震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資:3,447トﾝ/震災、一般貨物:173万トﾝ/震災)</p>										
	基準年度		平成22年度								
	B:総便益(億円)	342	C:総費用(億円)		78	EIRR(%)	14.8	B-C	264	全体B/C	4.4
	B:総便益(億円)	—	C:総費用(億円)		—				継続B/C	—	
(感度分析)		事業全体のB/C									
需要 (-10% ~ +10%)		(4.0 ~ 4.8)									
建設費 (+10% ~ -10%)		(4.0 ~ 4.9)									
建設期間 (+10% ~ -10%)		(4.3 ~ 4.5)									
社会経済情勢等の変化	特になし										
主な事業の進捗状況	平成25年度に岸壁(西-9.0m)(改良)(耐震)が供用開始。 総事業費75億円、既投資額57億円。平成27年度末現在 整備進捗率76%										
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。										
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>・地盤改良の資材として、フライアッシュを有効活用し、建設コストの削減を図っている。</p> <p>・埋立土砂に他事業の発生土砂を有効活用し、建設コストの削減を図っている。</p>										
対応方針	継続										
対応方針理由	本事業の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。										
その他	<p>(費用対効果分析に係る項目は、平成22年度評価時点)</p> <p><第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p><港湾管理者の意見> 対応方針(原案)については、特段の意見はございません。事業継続につきましては、格別のご高配いただけますよう、お願い申し上げます。</p>										

苦小牧港 西港区 商港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業



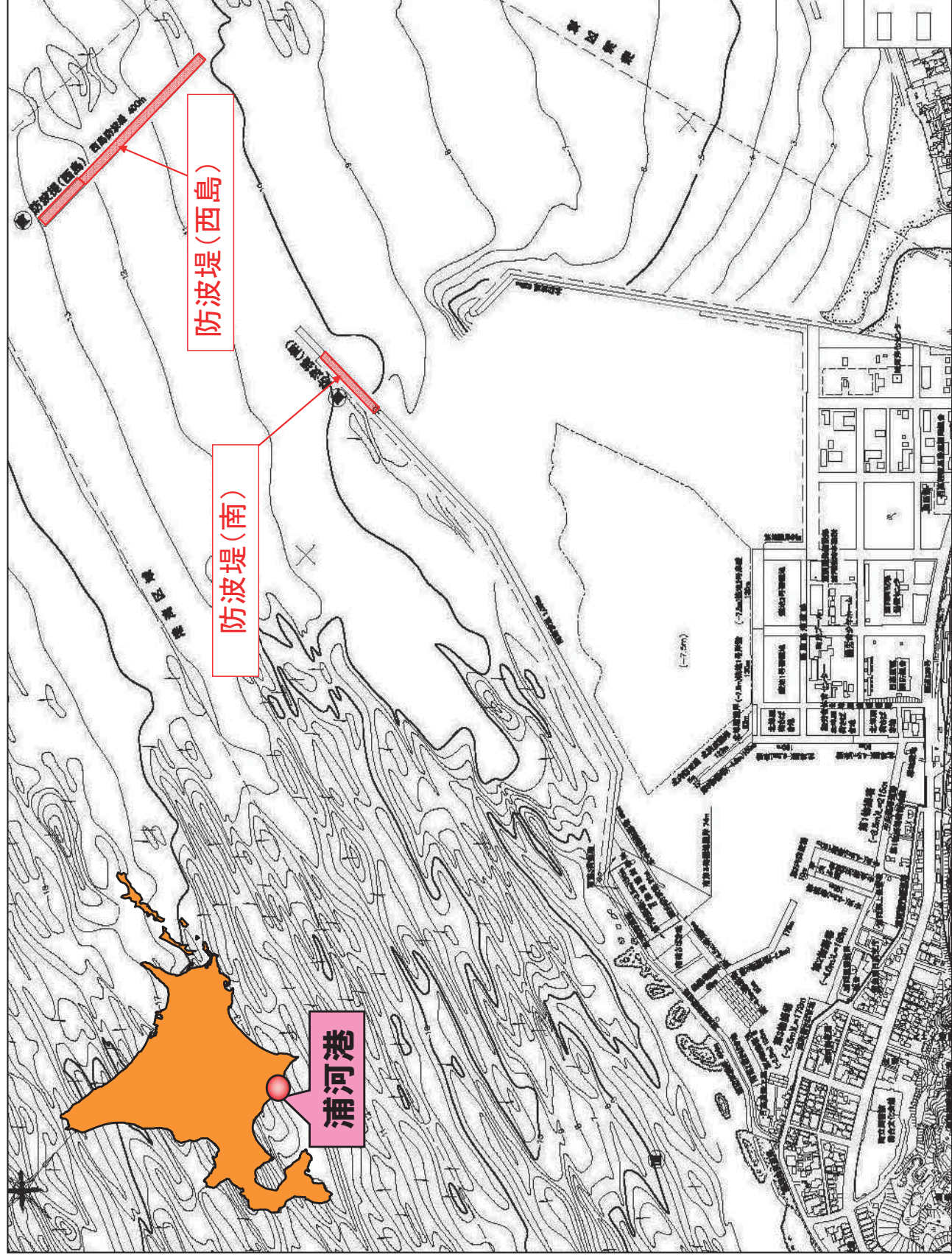
事業名 (箇所名)	防波堤改良事業 (網走港 新港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	北海道網走市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(南)(改良)、防波堤(南)、防波堤(島)、航路・泊地(-12.0m)、泊地(-12.0m)									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成34年度						
	総事業費(億円)		130	残事業費(億円)		79				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 荒天時において、高波高の出現頻度の増加やその波向の変化等により、港内の越波や港内擾乱が発生しているため、効率的で安全な貨物の陸揚げに十分対応できていない状態だった。また、新港地区は港内静穏度が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が必要であった。さらに、越流による岸壁背後の倉庫施設の破損やヤードに仮置している石炭等貨物の流出被害等が発生しており、港内静穏度の確保が必要だった。</p> <p><達成すべき目標> 防波堤の整備を行うもので、港内静穏度向上による荷役の効率化、安全性の向上、避泊水域の確保による海難の減少及び越波による背後地域への被害減少を図る。</p>									
	上位計画の位置づけ	・北海道ブロックの社会資本の重点整備方針 重点戦略5 安全・安心な国土づくり 重点目標③「道路交通事故等の無い社会を目指した交通安全対策の推進」								
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>・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、国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備</p> <p>・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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する、北海道総合開発を推進する</p>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・網走港を核とした地域経済への寄与 ・荷役安全性等の向上 ・港内航行安全性の向上 ・食糧の安定供給への寄与 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減 ・荒天時に港内での避難が可能となり、海難事故による損失の回避 ・港内静穏度の向上による待避コストの削減 ・港内静穏度の向上による係留ロープの被害の削減 ・港内静穏度の向上による越波・浸水被害の削減 									
	<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"> ・陸上輸送コストの削減 (平成35年度予測取扱貨物量:24.2万ト/年) ・海難の減少 (避泊可能隻数:2隻/荒天) 									
	基準年度		平成24年度							
	B:総便益(億円)	222	C:総費用(億円)	112	EIRR (%)	7.0	B-C	110	全体B/C	2.0
	B:総便益(億円)	153	C:総費用(億円)	70					継続B/C	2.2
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C					
需要 (-10% ~ +10%)		(1.8 ~ 2.2)			(2.0 ~ 2.4)					
建設費 (+10% ~ -10%)		(1.9 ~ 2.1)			(2.0 ~ 2.4)					
建設期間 (+10% ~ -10%)		(1.9 ~ 2.0)			(2.2 ~ 2.2)					
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費130億円、既投資額51億円 平成27年度末現在 事業進捗率39%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成34年度の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	特になし									
対応方針	継続									
対応方針理由	本事業の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 (費用対効果分析に係る項目は、平成24年度評価時点)									
その他	<p>(費用対効果分析に係る項目は、平成24年度評価時点)</p> <p><第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 <港湾管理者の意見> 対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業推進につきまして、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

網走港 新港地区 防波堤改良事業



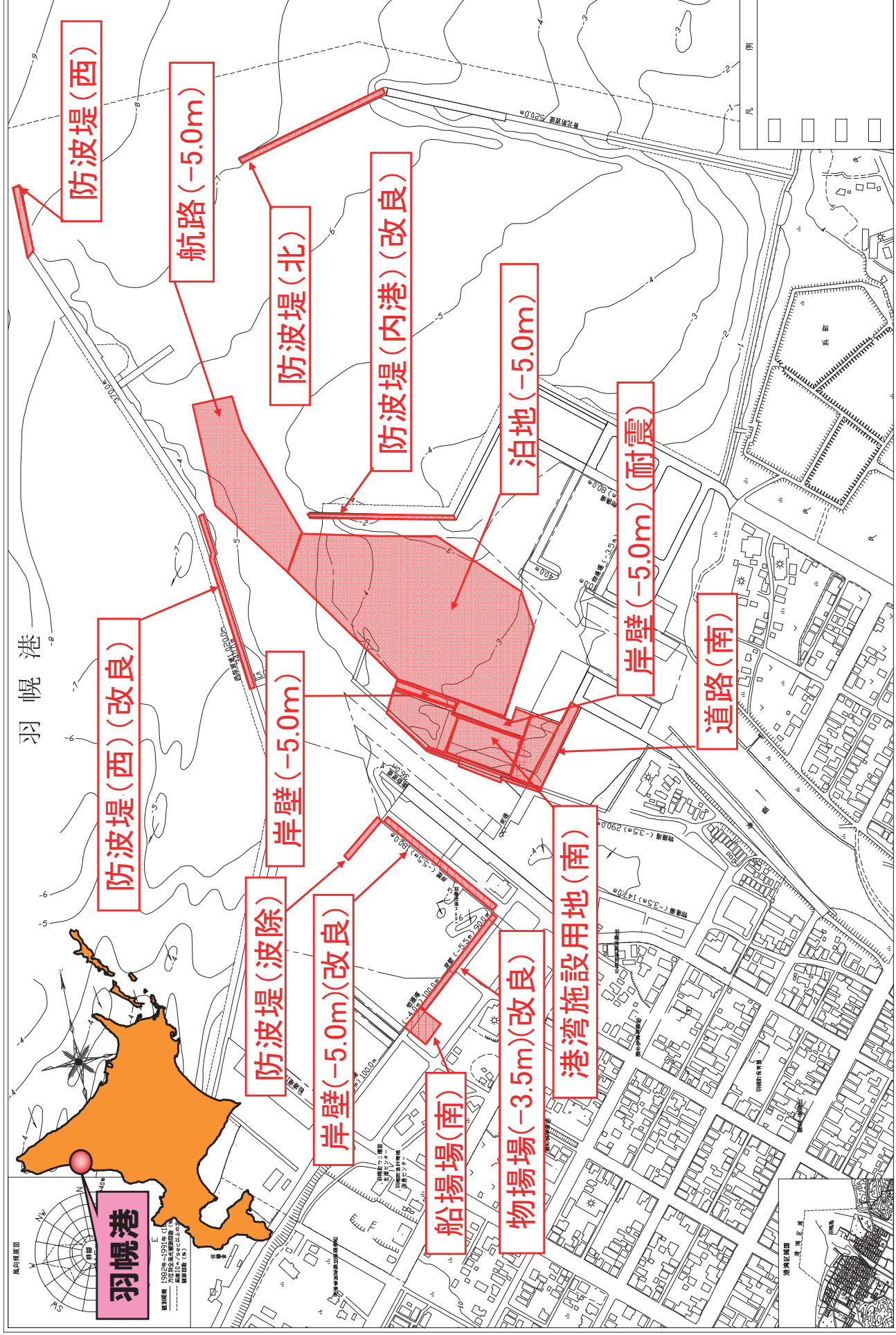
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (浦河港 本港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	北海道開発局																																										
実施箇所	北海道浦河町																																														
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																														
主な事業の諸元	防波堤(西島)、防波堤(南)																																														
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成30年度																																											
総事業費(億円)	129		残事業費(億円)	55																																											
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼働率が低くなっており、かんらん岩を中心とした荷主の貨物需要に対応できないことが課題となっていた。また、浦河港の南方には海上交通の難所、えりも岬があり、年間約1,000隻を超える貨物船が航行しているため、本港は荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が必要であった。</p> <p><達成すべき目標> 防波堤の整備を行い、港内静穏度の向上による岸壁稼働率の改善とともに、避泊水域の確保による海難事故の減少を図る。</p>																																														
上位計画の位置づけ	・北海道ブロックの社会資本の重点整備方針 重点戦略5「安全・安心な国土づくり」 重点目標③「道路交通事故等の無い社会を目指した交通安全対策の推進」																																														
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・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、国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備 ・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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する、北海道総合開発を推進する</p> <p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・港内の静穏度向上による船舶の安全性向上 ・貨物輸送の信頼性向上 ・我が国製鉄業界の競争力強化 ・災害時における地域の安全安心の確保 ・新たな貨物への対応 ・漁業資源の回復</p> <p><定量的な効果> ・陸上輸送コストの削減 ・海難の減少</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・陸上輸送コストの削減(平成31年度予測取扱貨物量:16万トン/年) ・海難の減少(避泊可能隻数:1隻/荒天)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成24年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>339</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>148</td> <td>EIRR(%)</td> <td>7.2</td> <td>B-C</td> <td>191</td> <td>全体B/C</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>165</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>52</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.2</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>(2.1 ~ 2.5)</td> <td>(2.9 ~ 3.5)</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(2.2 ~ 2.4)</td> <td>(2.9 ~ 3.5)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(2.2 ~ 2.4)</td> <td>(3.1 ~ 3.3)</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		平成24年度								B:総便益(億円)	339	C:総費用(億円)	148	EIRR(%)	7.2	B-C	191	全体B/C	2.3	B:総便益(億円)	165	C:総費用(億円)	52					継続B/C	3.2		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	(2.1 ~ 2.5)	(2.9 ~ 3.5)	建設費 (+10% ~ -10%)	(2.2 ~ 2.4)	(2.9 ~ 3.5)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(2.2 ~ 2.4)	(3.1 ~ 3.3)
基準年度		平成24年度																																													
B:総便益(億円)	339	C:総費用(億円)	148	EIRR(%)	7.2	B-C	191	全体B/C	2.3																																						
B:総便益(億円)	165	C:総費用(億円)	52					継続B/C	3.2																																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																													
需要 (-10% ~ +10%)	(2.1 ~ 2.5)	(2.9 ~ 3.5)																																													
建設費 (+10% ~ -10%)	(2.2 ~ 2.4)	(2.9 ~ 3.5)																																													
建設期間 (+10% ~ -10%)	(2.2 ~ 2.4)	(3.1 ~ 3.3)																																													
社会経済情勢等の変化	特になし																																														
主な事業の進捗状況	総事業費129億円、既投資額74億円 平成27年度末現在 事業進捗率58%																																														
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。																																														
コスト縮減や代替案立案等の可能性	特になし																																														
対応方針	継続																																														
対応方針理由	本事業の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																														
その他	(費用対効果分析に係る項目は、平成24年度評価時点) <第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 <港湾管理者の意見> 対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。																																														

浦河港 本港地区 防波堤整備事業



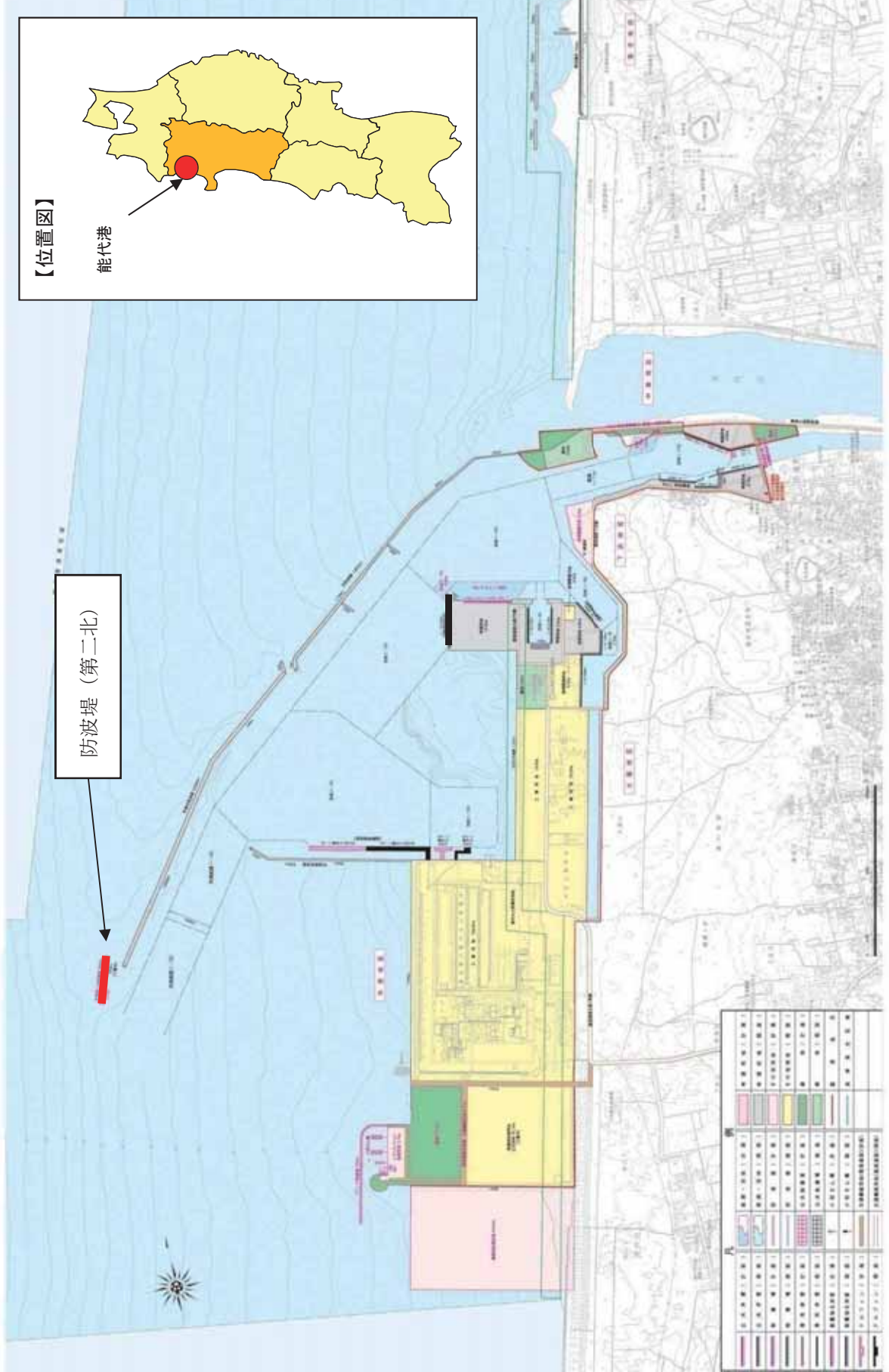
事業名 (箇所名)	耐震強化岸壁整備事業 (羽幌港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一		事業 主体	北海道開発局																																													
実施箇所	北海道羽幌町																																																			
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																																			
主な事業の諸元	岸壁(-5.0m)(耐震)、物揚場(-3.5m)(改良)、防波堤(西)、航路(-5.0m)、道路(南)等																																																			
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成30年度																																																
総事業費(億円)	64		残事業費(億円)		7																																															
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 離島フェリーが利用する既存の岸壁は老朽化が進行し、継続して利用するためにも対策が必要な状況だった。また、羽幌港には耐震強化岸壁が整備されていないことから、大規模地震時における背後地域への緊急物資輸送はもちろんのこと、天売島・焼尻島への緊急物資輸送が確保されていない状況である。さらに羽幌港は約100隻の小型船が利用していますが、係留施設の不足による非効率な荷役作業を強いられている状態であった。</p> <p><達成すべき目標> 大規模地震発生時及び平常時における物資や旅客輸送機能の確保とともに、小型船の混雑解消による物流の効率化を図る。</p>																																																			
上位計画の位置づけ	<p>・北海道ブロックの社会資本の重点整備方針 重点戦略3 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり 重点目標①「広域的な生活圏の形成と交流・連携強化」 重点戦略5 安全・安心な国土づくり 重点目標①「頻発する自然災害に備える防災対策の推進」</p>																																																			
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・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、国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備 ・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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する、北海道総合開発を推進する</p> <p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・耐震強化岸壁の整備による地域の安全・安心の確保 ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ・地域水産業の維持・発展への貢献 ・観光資源との連携による地域の活性化</p> <p><定量的な効果> ・輸送コスト(フェリー)の削減 ・フェリー乗船客の移動コストの削減 ・震災時における輸送コストの削減 ・震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減 ・滞船・多そう係留コストの削減</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・フェリー乗船客の移動コストの削減(平成31年度予測旅客数:3.1万人/年) ・震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資:162トン/震災、幹線貨物:8.2万トン/震災)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成24年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>173</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>70</td> <td>EIRR(%)</td> <td>9.1</td> <td>B-C</td> <td>103</td> <td>全体B/C</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>13</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>9</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.5</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>(2.2 ~ 2.7)</td> <td>(1.4 ~ 1.7)</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(2.4 ~ 2.5)</td> <td>(1.4 ~ 1.7)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(2.5 ~ 2.5)</td> <td>(1.5 ~ 1.6)</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成24年度								B:総便益(億円)	173	C:総費用(億円)	70	EIRR(%)	9.1	B-C	103	全体B/C	2.5	B:総便益(億円)	13	C:総費用(億円)	9					継続B/C	1.5		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	(2.2 ~ 2.7)	(1.4 ~ 1.7)	建設費 (+10% ~ -10%)	(2.4 ~ 2.5)	(1.4 ~ 1.7)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(2.5 ~ 2.5)	(1.5 ~ 1.6)
基準年度		平成24年度																																																		
B:総便益(億円)	173	C:総費用(億円)	70	EIRR(%)	9.1	B-C	103	全体B/C	2.5																																											
B:総便益(億円)	13	C:総費用(億円)	9					継続B/C	1.5																																											
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																		
需要 (-10% ~ +10%)	(2.2 ~ 2.7)	(1.4 ~ 1.7)																																																		
建設費 (+10% ~ -10%)	(2.4 ~ 2.5)	(1.4 ~ 1.7)																																																		
建設期間 (+10% ~ -10%)	(2.5 ~ 2.5)	(1.5 ~ 1.6)																																																		
社会経済情勢等の変化	特になし																																																			
主な事業の進捗状況	平成25年度に岸壁(-5.0m)(耐震)が供用開始。 総事業費64億円、既投資額58億円。平成27年度末現在 事業進捗率90%																																																			
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。																																																			
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>・岸壁(-5.0m)(改良)において、既設堤体の活用により、建設資材を軽減させることで、建設コストの縮減を図っている。</p> <p>・フェリー岸壁の静穏度対策として、既存の消波ブロックを流用することで、建設コストの縮減を図っている。</p>																																																			
対応方針	継続																																																			
対応方針理由	本事業の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 (費用対効果分析に係る項目は、平成24年度評価時点)																																																			
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 <港湾管理者の意見> 対応方針(原案)につきまして、特に意見はありません。事業を継続くださいますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																			

羽幌港 本港地区 耐震強化岸壁整備事業



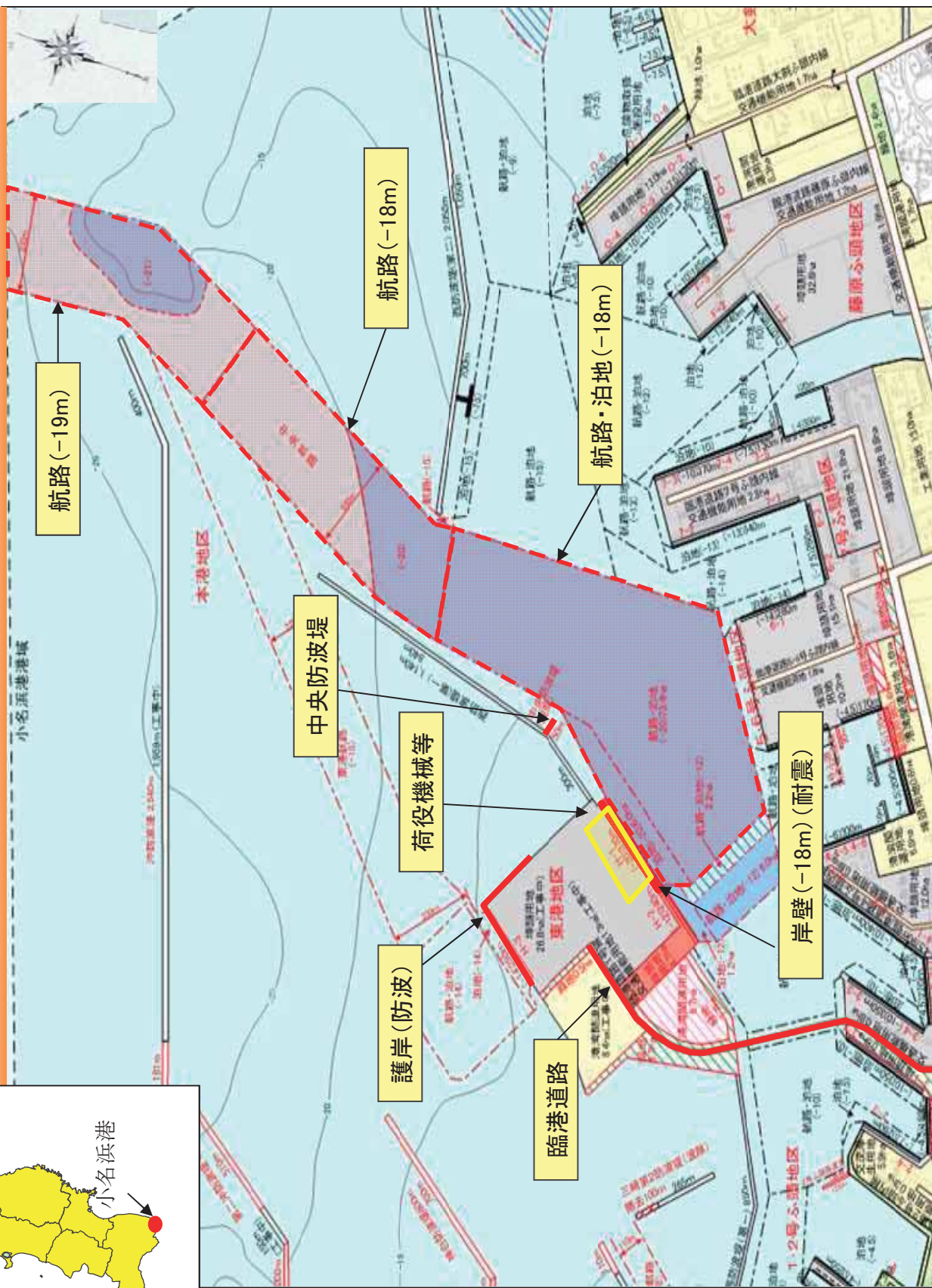
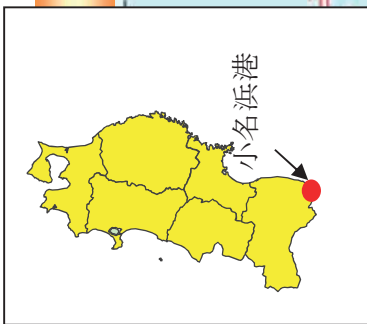
事業名 (箇所名)	防波堤整備プロジェクト (能代港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	東北地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	秋田県能代市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	外港地区防波堤(第二北)									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	80		残事業費(億円)		5					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の延長不足により水深13m岸壁前面の静穏度が不足しており、本来の機能が十分発揮されていない。 水深13m岸壁における取扱貨物である石炭灰、製材・原木、砂・砂利・石材、原塩、石灰石等の輸送効率化及び安定化を図る。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 安全かつ安定荷役を確保し、地域産業や生活を支える物資の効率的な輸送を確保する。 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 									
事業の多面的な効果	<ul style="list-style-type: none"> ■政策目標・施策目標 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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
	<ul style="list-style-type: none"> ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> 排出ガスの減少(輸送の効率化) 係留の安全性の向上 <定量的な効果>【H24評価値】 係留施設の適正な機能発揮(輸送コストの削減)(平成29年度予想取扱取扱貨物量:45.1万トン/年のうち便益対象23.5万トン) 									
	<ul style="list-style-type: none"> ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 係留施設の適正な機能発揮(輸送コストの削減)(平成29年度予想取扱取扱貨物量:45.1万トン/年のうち便益対象23.5万トン) 									
	基準年度		平成24年度							
	B:総便益(億円)	121	C:総費用(億円)	93	全体B/C	1.3	B-C	28	EIRR(%)	5.2
B:総便益(億円)	59	C:総費用(億円)	16	継続B/C	3.6					
		事業全体のB/C		残事業のB/C						
・需要(-10%~+10%)		1.2~1.4		3.2~3.9						
・建設費(+10%~-10%)		1.3~1.3		4.0~3.3						
・建設期間(+10%~-10%)		1.3~1.3		3.6~3.6						
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費80億円、既投資額75億円 平成27年度末現在 事業進捗率93%									
主な事業の進捗の見込み	平成30年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	上部工の形状変更(前面パラペット構造→スポットリーフ型後部パラペット構造)により事業費を削減									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。									
その他	費用対効果の分析に係る項目は、平成24年度評価時点。									
	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。</p>									

能代港 外港地区防波堤整備事業



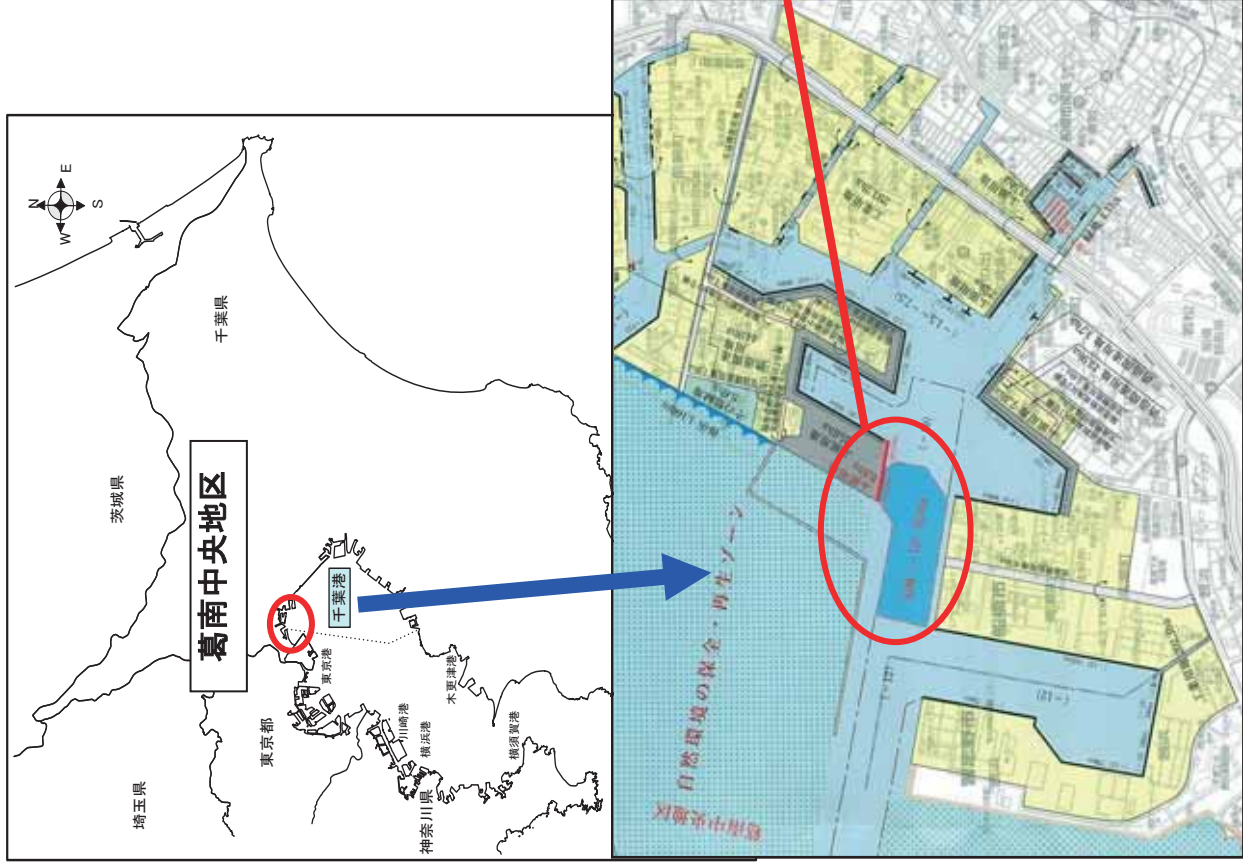
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (小名浜港)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業主体	東北地方整備局				
実施箇所	福島県いわき市									
該当基準	社会情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深18m)(耐震)、航路・泊地(水深18m)、航路(水深18m)、航路(水深19m)、護岸(防波)、臨港道路、中央防波堤、荷役機械等									
事業期間	事業採択	平成25年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	643		残事業費(億円)		198					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケーブサイズ級船舶の満載喫水に対応した岸壁がないため、小名浜港へ入港する石炭輸送船の大半が積載量を減らすなどの喫水調整を強いられている。 ・大型石炭輸送船による輸入に対応する岸壁が3バースしか存在せず、大型石炭輸送船の入港がこれらのバースに集中するため、滞船が常態化している。 ・震災時に港湾機能が停止した場合、電力の安定供給が揺らぎ、国民生活や地域産業に大きな影響を及ぼすこととなるが、石炭を輸入する岸壁では耐震強化されたものはない。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶による石炭の大量一括輸送を可能とし、小名浜港を拠点とした東日本地域への石炭の安定的かつ安価な石炭輸送を実現する。 <p>①物資輸送の効率化 ②滞船の解消 ③大規模地震災害時における貨物輸送の確保</p>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 									
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、みなとの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・排出ガスの減少(輸送の効率化) <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(平成31年予測取扱貨物量:497万トン/年、年間延べ滞船日数:325日/年) ・震災時における輸送コストの削減(耐震強化岸壁で震災時に取扱う貨物量 :1,214万トン/地震発生後~24ヶ月) 									
	<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(平成31年予測取扱貨物量:497万トン/年、年間延べ滞船日数:325日/年) ・震災時における輸送コストの削減(耐震強化岸壁で震災時に取扱う貨物量 :1,214万トン/地震発生後~24ヶ月) 									
	基準年度		平成27年度							
	B:総便益(億円)	1,245	C:総費用(億円)	723	全体B/C	1.7	B-C	522	EIRR(%)	7.2
	B:総便益(億円)	1,245	C:総費用(億円)	231	継続B/C	5.4				
		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)	1.5~2.0		4.6~6.3							
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.7~1.8		4.9~6.0							
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.7~1.7		5.4~5.4							
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費643億円、既投資額445億円 平成27年度末現在 事業進捗率69%									
主な事業の進捗の見込み	平成30年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	銅製錬の過程で発生する銅スラグを購入砂の代わりにケーソン中詰材として利用することによりコスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。なお、次の意見があった。 ・土質調査にかかる過去のデータの蓄積を図り、事業費の確実な見積りに努めること。 									

小名浜港 東港地区国際物流ターミナル整備事業



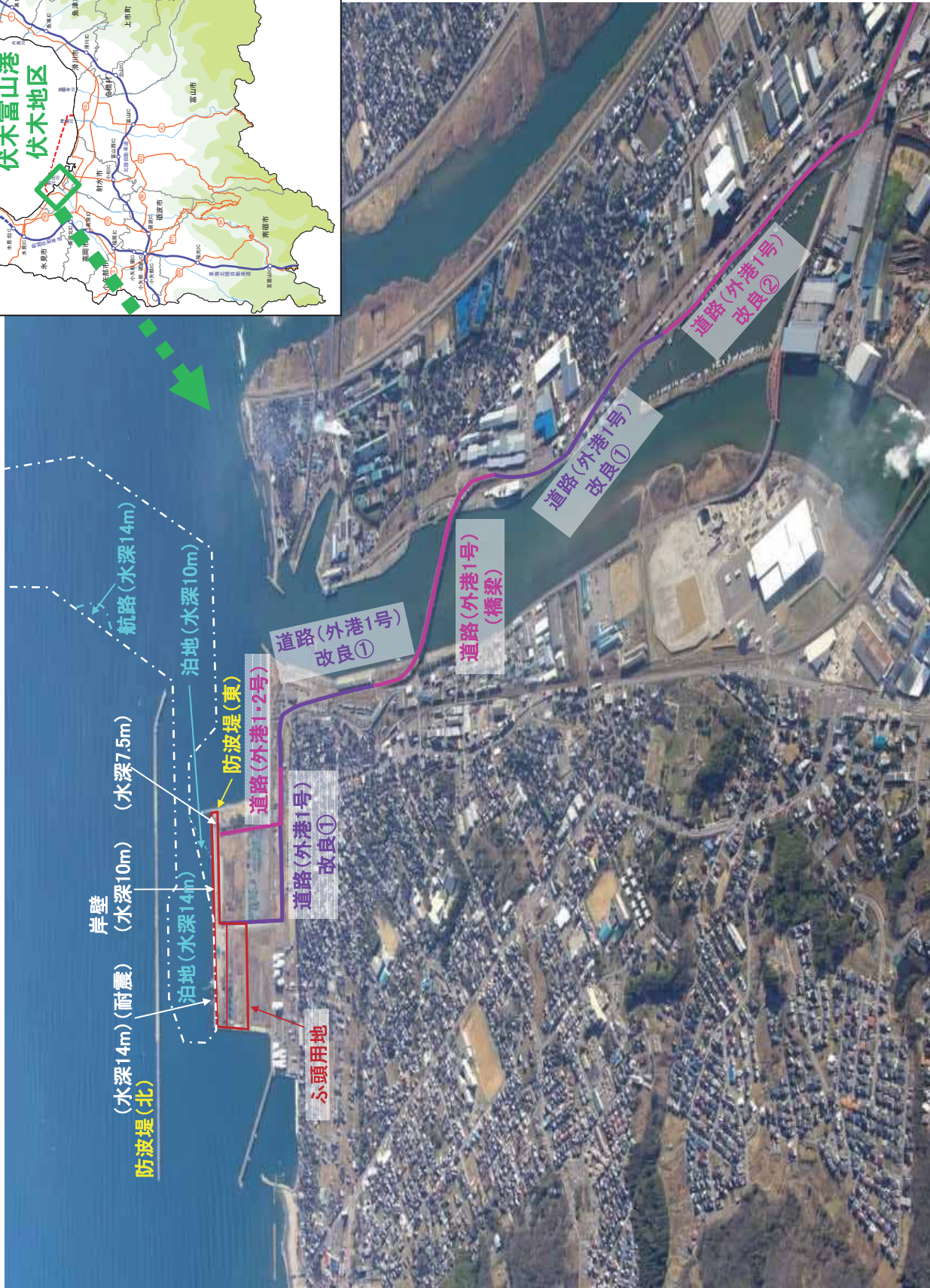
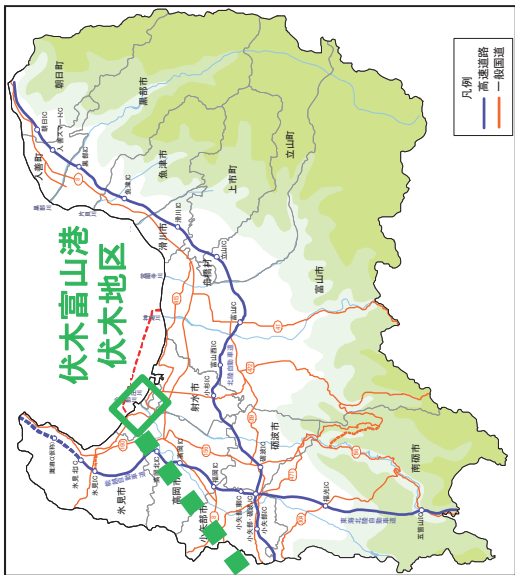
事業名 (箇所名)	千葉港 葛南中央地区 国際物流ターミナル整備事業(千葉県)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	関東地方整備局																																																																																							
実施箇所	千葉県船橋市																																																																																												
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																																																																												
主な事業の諸元	岸壁(-12m)(耐震改良)、泊地(-12m)、付帯施設																																																																																												
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成30年度																																																																																									
総事業費(億円)	56		残事業費(億円)		5																																																																																								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 千葉港の北部に位置する葛南中央地区は、背後工業団地や関東一円を背後圏とする鉄鋼輸入基地をはじめ、立地する石油・化学工業、食品製造業等の貿易拠点として利用されている。また、主な輸出品目は、金属くず、鋼材、及び鉄鋼である。現在、千葉港葛南中央地区には水深10m岸壁(12,000DWT級対応)までしか整備されていないため、韓国等から輸入されている鋼材等については、大型船の喫水調整や中型船による非効率な輸送が行われている。同様に、輸出貨物についても中型船による非効率な輸送が行われている。また、地震調査研究推進本部によると、千葉県が過去に大きな被害を受けた大正型関東地震の発生間隔は200~400年程度と推定されている。震災被害を受けると港湾機能が損なわれ、背後地域への緊急・復旧物資の輸送が阻害されるとともに、背後企業の生産活動の再開にも支障を及ぼし、千葉県はもとより関東地域の社会経済に多大な影響を及ぼす恐れがある。</p> <p><達成すべき目標> 千葉港において、貨物船の大型化および貨物需要の増大に対応するため既存のターミナルを増深改良し、物流効率化を図り、地域産業の競争力の向上を目指すとともに、当該岸壁の耐震強化を図ることで、切迫する(首都直下地震等)大規模地震発生時における物流機能を維持し、地域住民の安全・安心な生活を確保することおよび経済活動を継続的に進めるようにすることを目指す。</p>																																																																																												
上位計画の位置づけ	・千葉港港湾計画書(平成14年3月)																																																																																												
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、広域・地域間連携等の確保など 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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進など 																																																																																												
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進による、地域産業の国際競争力の向上 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軽減と震災時における物流機能、生活や産業活動の維持。 港湾貨物の輸送の効率化によるCO2、NOX排出量の軽減。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送コスト削減便益:87億円 震災時輸送コスト削減便益:5億円 震災施設被害回避便益:3億円 <p style="text-align: right;">合計95億円</p>																																																																																												
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コスト削減 (平成30年度予測取扱貨物量: 72万トン/年)</p>																																																																																												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成27年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>95</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>72</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.3</td> <td>B-C</td> <td>23</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="3">1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>6</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>5</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="3">1.3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">需要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.2 ~ 1.4</td> <td colspan="2">1.2 ~ 1.5</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.3 ~ 1.3</td> <td colspan="2">1.2 ~ 1.5</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.3 ~ 1.3</td> <td colspan="2">1.4 ~ 1.3</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成27年度										B:総便益(億円)	95	C:総費用(億円)	72	EIRR(%)	5.3	B-C	23	全体B/C	1.3			B:総便益(億円)	6	C:総費用(億円)	5					継続B/C	1.3			(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需要 (-10% ~ +10%)		1.2 ~ 1.4		1.2 ~ 1.5								建設費 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1.2 ~ 1.5								建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1.4 ~ 1.3						
基準年度		平成27年度																																																																																											
B:総便益(億円)	95	C:総費用(億円)	72	EIRR(%)	5.3	B-C	23	全体B/C	1.3																																																																																				
B:総便益(億円)	6	C:総費用(億円)	5					継続B/C	1.3																																																																																				
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																									
需要 (-10% ~ +10%)		1.2 ~ 1.4		1.2 ~ 1.5																																																																																									
建設費 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1.2 ~ 1.5																																																																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1.4 ~ 1.3																																																																																									
社会経済情勢等の変化	特になし																																																																																												
主な事業の進捗状況	総事業費 56 億円、既投資額 51 億円 平成27年度末現在事業進捗率90%																																																																																												
主な事業の進捗の見込み	平成30年度に完了見込み																																																																																												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・岸壁の耐震化工事において、鋼管杭打設の施工精度の向上を反映させ、設計を見直すことにより、鋼材量減少によるコストの縮減を図っている。 ・また、泊地の浚渫工事においては、浚渫で発生する土砂を深掘跡の埋戻しに有効活用し、コスト縮減や環境改善に取り組んでいる。																																																																																												
対応方針	継続																																																																																												
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																																																																																												
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p>																																																																																												

千葉港 葛南中央地区 国際物流ターミナル整備事業



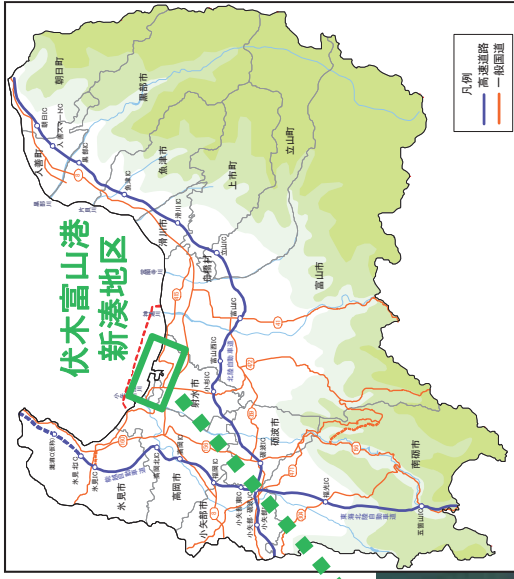
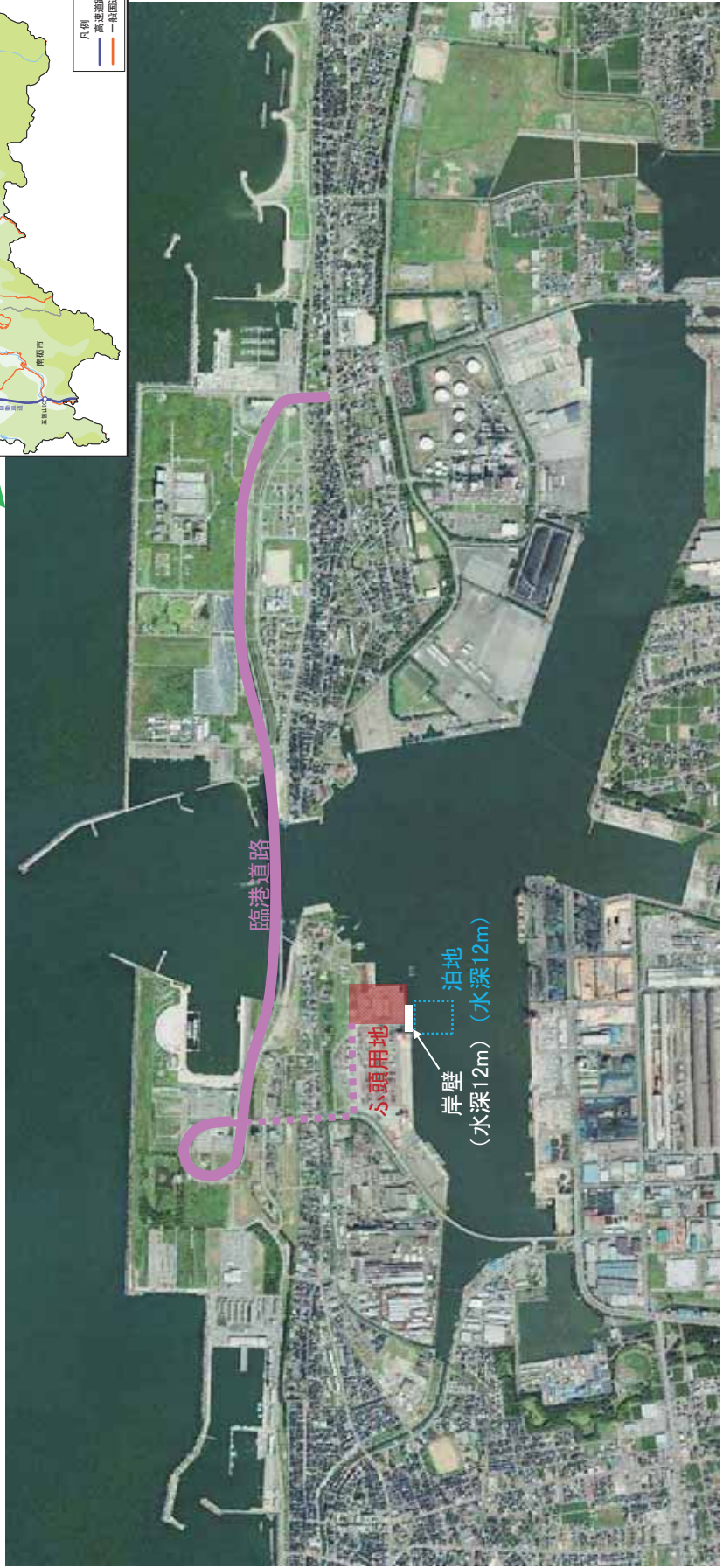
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (伏木富山港 伏木地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	北陸地方整備局				
実施箇所	富山県高岡市									
該当基準	再評価実施後3年経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、道路等									
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	613		残事業費(億円)		20					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存岸壁の老朽化および流下土砂による航路・泊地の埋没が課題となっている。 近年の利用船舶の大型化に対応できていない。 大規模地震発生時において、海上からの緊急物資を搬入するための背後人口に対応可能な耐震強化岸壁が整備されていない。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際物流ターミナルを整備することにより、老朽化が著しく浚渫が必要な内港から脱却し、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。 ①維持浚渫費の削減 ②貨物輸送の効率化 ③船舶大型化への対応 ④震災時における緊急物資等の輸送の確保 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第3次) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進 富山県地域防災計画(地震・津波災害編 平成27年6月修正) 第2章 地震・津波災害予防対策 第2節 都市基盤整備等の安全性強化 第1 公共土木施設等の耐震性等強化 ア 防災の拠点となる伏木富山港等については、耐震強化岸壁を整備する。 伏木富山港港湾計画(平成24年1月) 4. 大規模地震対策施設計画 大規模地震災害時における緊急避難及び緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設として計画する。 									
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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> クルージング機会の増加 海岸および背後地の浸水被害の回避 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 維持浚渫費用の削減 土砂処分費用の削減 既存施設改良費用の削減 輸送コストの削減 排出ガスの減少 等 									
	<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"> 航路・泊地の維持浚渫費用の削減 (浚渫土砂削減土量:約18万m³/年) 土砂処分費用の削減 (浚渫土砂削減土量:約18万m³/年) 既存施設改良費用の削減 輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量:98万トン/年) 滞船コストの削減 (平成30年予測滞船隻数:21隻/年) 震災時における輸送コストの削減 (背後圏人口:209千人) 施設被害の回避 									
	基準年度		平成24年度							
	B:総便益(億円)	1,398	C:総費用(億円)	1,030	EIRR(%)	87.4	B-C	368	全体B/C	1.4
	B:総便益(億円)	48	C:総費用(億円)	38					継続B/C	1.3
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		1.3 ~ 1.4		1.1 ~ 1.4						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.4		1.2 ~ 1.4						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.4		1.2 ~ 1.3						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 特になし (平成18年3月、暫定水深12mで原塩等の取扱開始) 									
主な事業の進捗状況	総事業費613億円、既投資額592億円 平成27年度末 事業進捗率97%									
主な事業の進捗の見込み	平成32年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。</p>									

国際物流ターミナル整備事業(伏木富山港 伏木地区)



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (伏木富山港 新湊地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局					
			担当課長名	宮崎 祥一								
実施箇所	富山県射水市											
該当基準	社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業											
主な事業の諸元	臨港道路、岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地											
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成30年度								
総事業費(億円)	520		残事業費(億円)		22							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 港口部が東西に分断されており、港湾関連車両のスムーズな輸送経路が確保されていない。また、コンテナ貨物量の増加及びコンテナ船の大型化により、滞船の常態化や岸壁背後のヤード不足が生じている。</p> <p><達成すべき目標> 本事業を整備することにより、伏木富山港新湊地区の臨港交通機能が強化され、増大している外貨コンテナ貨物を中心とした物流の円滑化および効率化による輸送コストの削減、交通事故の減少が図られる。さらに、地域住民の利便性の向上と東西埋立地の一体的開発の促進、既存道路の混雑緩和や輸送距離短縮に伴う排出ガスの削減、海洋レクリエーション施設へのアクセス向上、環日本海交流のランドマークとしての観光魅力度の向上が図られる。</p>											
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画(第3次) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する											
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・沿道騒音等の軽減 ・観光魅力度の向上など <定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・交通事故の減少 ・排出ガスの減少											
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減(平成42年予測交通量:7,300台/日) 交通事故の減少											
	基準年度		平成27年度									
	B:総便益(億円)	940		C:総費用(億円)		746	EIRR(%)	5.2	B-C	194	全体B/C	1.3
	B:総便益(億円)	70		C:総費用(億円)		24					継続B/C	2.9
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需要(-10%~+10%)		1.1 ~ 1.4		2.6 ~ 3.2								
建設費(+10%~-10%)		1.3 ~ 1.3		2.6 ~ 3.2								
建設期間(+10%~-10%)		1.3 ~ 1.3		2.9 ~ 2.9								
社会経済情勢等の変化	・平成24年9月、臨港道路(車道部)が開通。 ・コンテナ貨物量の増加及びコンテナ船の大型化により、滞船の常態化や岸壁背後のヤード不足が生じている。											
主な事業の進捗状況	総事業費520億円、既投資額498億円 平成27年度末 事業進捗率95%											
主な事業の進捗の見込み	平成30年度完了予定											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。											
対応方針	継続											
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。											
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。											

臨港道路整備事業(伏木富山港 新湊地区)



事業名 (箇所名)	田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業 (耐震改良)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中部地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	静岡県富士市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、航路泊地(水深12m)									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	175		残事業費(億円)		12					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存施設の老朽化および能力不足(岸壁水深)に伴い、安定的な物資輸送に大きな支障を来している。 大規模地震時において、海上からの緊急物資を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを改良することにより、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第三次) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力強化を強化する 田子の浦港港湾計画(平成13年7月改訂) 									
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・地域連携等の確保・強化 施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 震災後の事業活動への不安の軽減 港湾利用による復旧・復興支援 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 滞船コストの削減 震災時における輸送コストの削減 排出ガスの削減 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量:120万トン/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成30年予測滞船船舶数:74隻/年)</p>									
	基準年度		平成24年度							
	B:総便益(億円)	277		C:総費用(億円)	192	EIRR(%)	6.6	B-C	85	全体B/C
B:総便益(億円)	81		C:総費用(億円)	23				継続B/C	3.5	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需要 (-10% ~ +10%)		1.3~1.6		3.2~3.9						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.5		3.2~3.9						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		3.5~3.5						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 大手製紙会社による製造設備の縮小に伴い、チップの取扱いが無くなったが、生産活動や売電等の事業は継続されるため、今後もパルプや石炭の取扱いが見込まれる。 他の中小の製紙会社等においては、今後もパルプの取扱いを同程度見込んでいる。 北米産パルプを輸入している船社等では、清水港から荷主までの輸送コストを負担しており、早期の航路泊地の増深(水深12m化)を要望している。 石炭火力発電やバイオマス発電の事業開始に伴い、石炭の取扱いが増加する。 									
主な事業の進捗状況	総事業費175億円、既投資額163億円 平成27年度末現在 事業進捗率93%									
主な事業の進捗の見込み	当該プロジェクトの進捗率は約93%であり、引き続き事業の進捗を図る。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	コスト削減:航路泊地の浚渫において、発生する土砂の一部(砂礫)を土捨場造成に必要な資材として活用することで、コスト削減を図る。 代替案:航路泊地浚渫を残すのみとなっており、減載による入港に伴う非効率な輸送の解消のためには、残事業の執行がもっとも効率的と考えられる。									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価対応方針(原案)である継続について、了承。 (費用対効果分析に係る項目は、平成24年度再評価時点)</p>									

田子の浦港 中央地区 国際物流ターミナル整備事業(耐震改良)



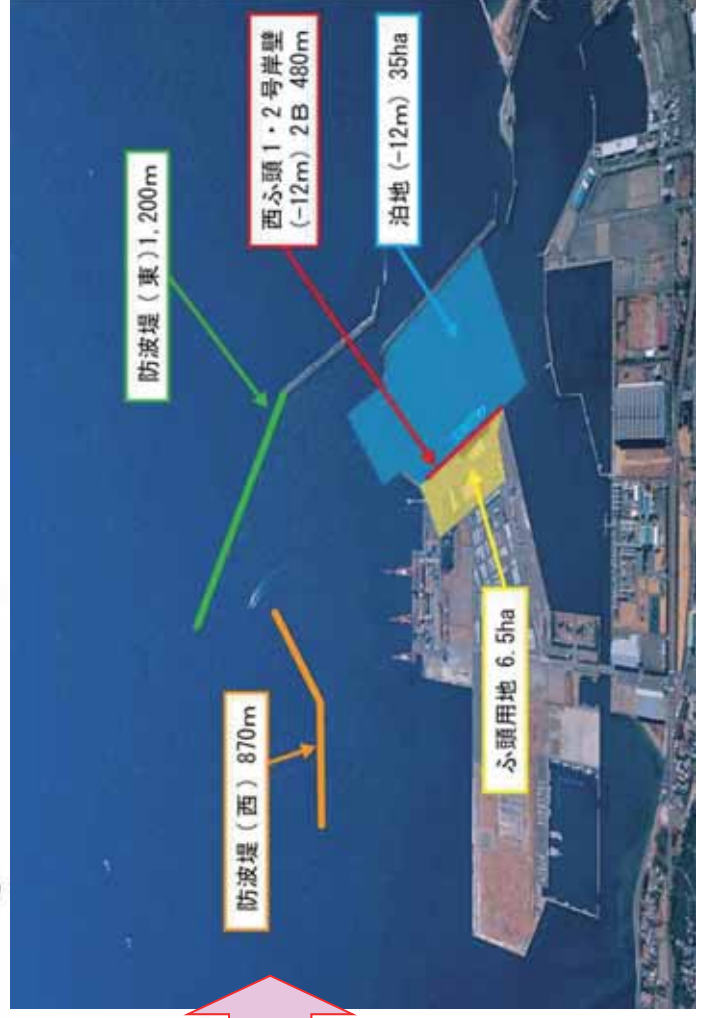
事業名 (箇所名)	御前崎港女岩地区防波堤整備事業			担当課	港湾局計画課			事業 主体	中部地方整備局	
				担当課長名	宮崎 祥一					
実施箇所	静岡県御前崎市									
該当基準	その他:社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	防波堤(東)、防波堤(西)、岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	昭和49年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	438		残事業費(億円)		8					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・静穏度が低く、取扱貨物の増加への対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、静穏度向上を図るとともに、本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保</p>									
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第三次) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力強化を強化する ・御前崎港港湾計画(昭和51年7月) 									
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・地域連携等の確保・強化 ・施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・御前崎港背後圏産業における国際競争力強化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・海難減少に伴う損失の回避 ・排出ガスの削減 									
	<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 (平成30年予測取扱貨物量(RORO):141万トン/年)、(平成30年予測取扱貨物量(完成自動車):100万トン/年)、(平成30年予測取扱貨物量(その他一般貨物):2万トン/年) ・海難減少に伴う損失の回避 (平成28年度避難可能隻数:3隻) 									
	基準年度		平成25年度							
	B:総便益 (億円)	4,089		C:総費用(億円)	1,175	EIRR(%)	10.3	B-C	2,914	全体B/C
B:総便益 (億円)	10		C:総費用(億円)	5				継続B/C	2.1	
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C					
需 要 (-10% ~ +10%)		3.3~3.6			1.9~2.3					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		3.5~3.5			1.9~2.3					
建設期間 (+10% ~ -10%)		3.5~3.5			2.1~2.1					
社会経済情勢 等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・内貿RORO貨物は、主要貨物の一つである自動車部品が鉄道輸送へシフトしたが、再度RORO輸送にシフトするとともに、金属製品や軽工業品などの新規貨物が見込まれている。 ・完成自動車は、御前崎港に近接する小型車専用工場における車種の増加や新型車の増産開始により、平成29年以降は増加が見込まれている。 									
主な事業の進 捗状況	総事業費438億円、既投資額431億円 平成27年度末現在 事業進捗率98%									
主な事業の進 捗の見込み	当該プロジェクトの進捗率は約98%であり、引き続き事業の進捗を図る。									
コスト縮減や 代替案立案等 の可能性	コスト縮減:防波堤ケーソンの中詰材にリサイクル材を活用することで、コスト縮減を図る。 代 替 案:主要施設はすでに完成しており、防波堤の整備を残すのみとなっているため、現状の静穏度不足等を勘案すると、残事業の執行がもっとも効率的と考えられる。									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価対応方針(原案)である継続について、了承。 (費用対効果分析に係る項目は、平成25年度再評価時点)</p>									

御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業



遠州灘

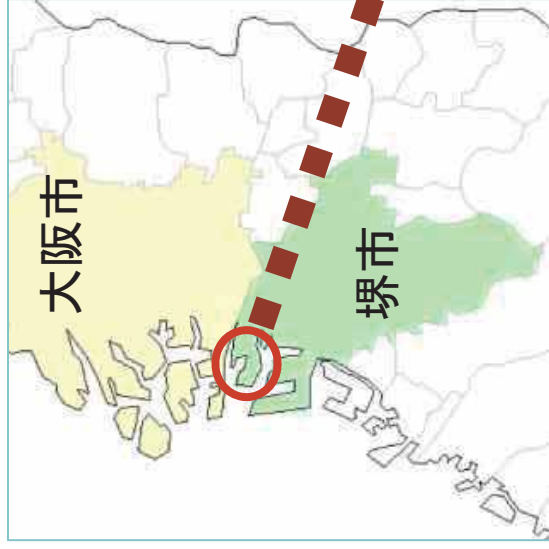
御前崎港



事業名 (箇所名)	基幹的広域防災拠点整備事業(堺泉北港 堺2区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一		事業 主体	近畿地方整備局			
実施箇所	大阪府堺市									
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	緑地、臨港道路、近畿圏臨海防災センター									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	88		残事業費(億円)		8					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上町断層帯地震や南海トラフ巨大地震等の大規模災害の発生が危惧されている。 ・京阪神都市圏の臨海部において、大規模震災時に広域的な災害対策活動を効果的に展開するための基幹的広域防災拠点の整備 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・京阪神都市圏における大規模災害時において、広域的な災害対策活動を効果的に展開するために必要な基幹的広域防災拠点を整備し、京阪神都市圏の防災安全性の向上を図る。 ・平常時における市民の憩いの場を提供する。 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標2災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する。 2-1切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減。 									
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、みなとの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の住民被害の軽減 ・地域の経済的被害の軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流機会の増加 ・緊急物資の輸送コストの増大回避 ・施設被害の回避 									
	<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"> ・来訪者数 32万人・回/年(目標年次:平成43年度) ・緊急輸送物資量 5,982t/日 									
	基準年度		平成27年度							
	B:総便益(億円)	176	C:総費用(億円)	113	EIRR(%)	5.8	B-C	63	全体B/C	1.6
B:総便益(億円)	9	C:総費用(億円)	7					継続B/C	1.3	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		1.4~1.7		1.2~1.5						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.5~1.6		1.2~1.5						
社会経済情勢等の変化	・平成25年3月、「南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告)」が公表。									
主な事業の進捗状況	総事業費88億円、既投資額80億円 平成27年度末 事業進捗率91%									
主な事業の進捗の見込み	平成31年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	他工事から発生する流用材・再生材の有効活用などコスト縮減に向け、引き続き検討する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。									

堺泉北港 堺2区 基幹的広域防災拠点整備事業

概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (尼崎西宮芦屋港 尼崎地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局					
			担当課長名	宮崎 祥一								
実施箇所	兵庫県尼崎市											
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)を経過している事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、岸壁(水深12m)(耐震)、航路泊地(水深12m)等											
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	平成29年度								
	総事業費(億円)	203		残事業費(億円)	14							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・尼崎西宮芦屋港に現有する岸壁の最大水深は10mであり、背後地に立地している企業は他港を利用せざるを得ない状況にあるため、船舶の大型化等に対応し物流機能の効率化を図ることが急務である。 ・南海トラフ巨大地震等の大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで物流機能の効率化を図り、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①背後企業の物流機能の効率化による輸送コストの削減 ②震災時及び震災後における緊急物資輸送の確保 ③震災後における輸送コストの増大回避</p>											
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画(第3次) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進											
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。											
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展、地域活力の強化 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 ・輸送の信頼性の向上 <定量的な効果> ・輸送コストの削減(平成30年予測取扱貨物量:173万トン) ・緊急物資輸送コストの削減 ・震災後の一般貨物輸送コストの増大回避											
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減(平成30年予測取扱貨物量:173万トン/年) 緊急物資輸送コストの削減 震災後の一般貨物輸送コストの増大回避											
	基準年度		平成24年度									
	B:総便益(億円)	414		C:総費用(億円)	338		EIRR(%)	4.6		B-C	76 全体B/C 1.2	
	B:総便益(億円)	329		C:総費用(億円)	23						継続B/C 14.3	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需要(-10%~+10%)		1.1~1.3		12.7~15.5								
建設費(+10%~-10%)		1.2~1.2		12.9~15.7								
建設期間(+10%~-10%)		1.2~1.3		13.6~14.4								
社会経済情勢等の変化	特になし											
主な事業の進捗状況	総事業費203億円、既投資額189億円 平成26年度末現在 事業進捗率93%											
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁(水深12m)の耐震改良に当たり、岸壁背後に固化処理した航路泊地の浚渫土砂を活用しコスト縮減を図っている。											
対応方針	継続											
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。											
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。											

尼崎西宮芦屋港 尼崎地区 国際物流ターミナル整備事業



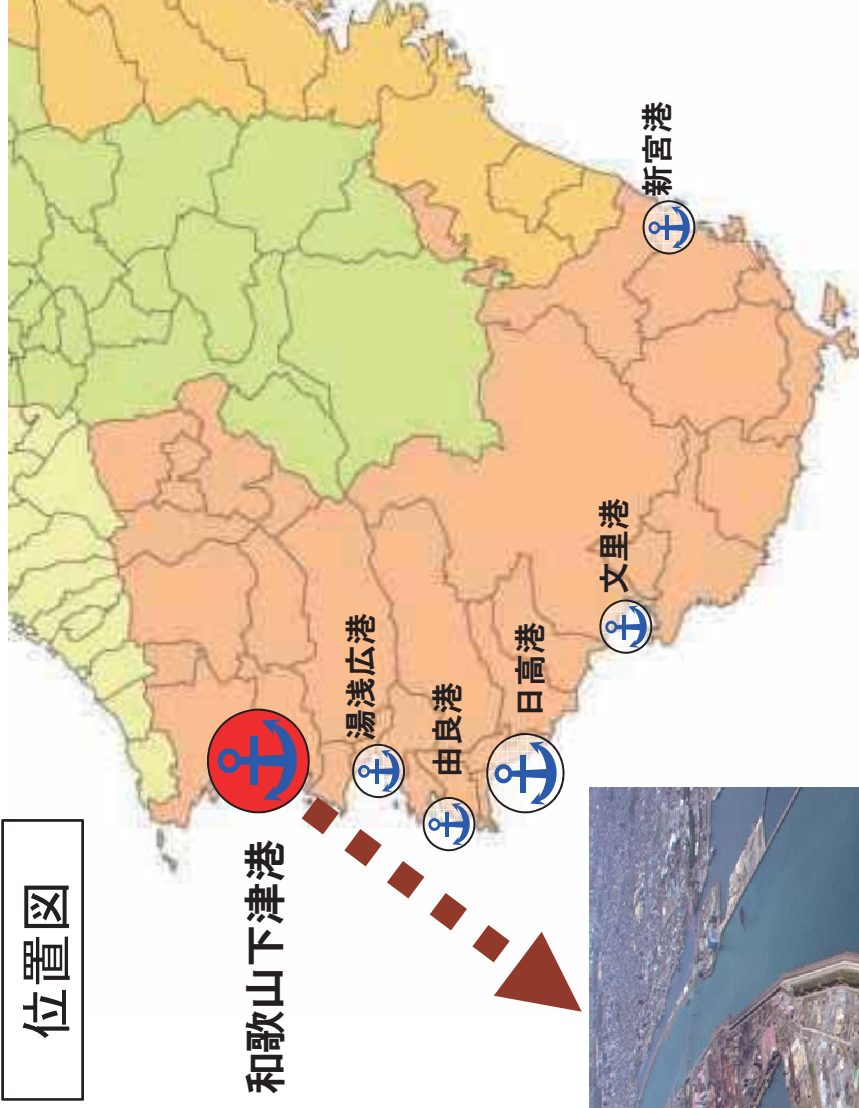
位置図



事業名 (箇所名)	エネルギー港湾整備事業 (和歌山下津港 北港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	近畿地方整備局																																								
			担当課長名	宮崎 祥一																																										
実施箇所	和歌山県和歌山市																																													
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																																													
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(-10m)、臨港道路																																													
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成36年度																																										
総事業費(億円)	303		残事業費(億円)		130																																									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西電力和歌山火力発電所の立地に伴い、平成37年度以降のLNGの取扱いが見込まれる。 ・新日鐵住金和歌山製鉄所の設備投資に伴うスラグ発生量増大により、公共岸壁を利用する貨物の更なる増加が見込まれる。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤等を整備することにより港内静穏度の不足の解消等に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①火力発電所の立地のために必要となる防波堤を企業合理化促進法に基づき整備 ②製鉄所の増産に対応するために必要となる岸壁等を整備</p>																																													
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第3次) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進 																																													
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、みなとの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性の向上 ・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 (平成54年予測取扱貨物量：330万トン/年) 																																													
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減 (平成54年予測取扱貨物量：330万トン/年) 																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成27年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>978</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>372</td> <td>EIRR (%)</td> <td>7.1</td> <td>B-C</td> <td>606</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="3">2.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>817</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>99</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="3">8.3</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成27年度										B:総便益(億円)	978	C:総費用(億円)	372	EIRR (%)	7.1	B-C	606	全体B/C	2.6			B:総便益(億円)	817	C:総費用(億円)	99					継続B/C	8.3		
	基準年度		平成27年度																																											
B:総便益(億円)	978	C:総費用(億円)	372	EIRR (%)	7.1	B-C	606	全体B/C	2.6																																					
B:総便益(億円)	817	C:総費用(億円)	99					継続B/C	8.3																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">(感度分析)</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>2.4~2.9</td> <td></td> <td>7.5~9.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>2.6~2.7</td> <td></td> <td>7.5~9.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>2.6~2.7</td> <td></td> <td>8.1~8.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>										(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C		需 要 (-10% ~ +10%)		2.4~2.9		7.5~9.1		建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.6~2.7		7.5~9.2		建設期間 (+10% ~ -10%)		2.6~2.7		8.1~8.5														
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																										
需 要 (-10% ~ +10%)		2.4~2.9		7.5~9.1																																										
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.6~2.7		7.5~9.2																																										
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.6~2.7		8.1~8.5																																										
社会経済情勢等の変化	関西電力LNG火力発電所の運転開始時期の延伸																																													
主な事業の進捗状況	総事業費303億円、既投資額174億円 平成27年度末現在 事業進捗率57%																																													
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代中頃の完了を予定している。																																													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	これまで防波堤において、経済性や環境面を十分に考慮した構造形式の選定により、約18.6億円のコスト縮減に努めており、今後とも、地盤改良による盛上り土等の有効利用の検討により防波堤整備費用の削減に努めて参りたい。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。																																													
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>																																													

和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整備事業

位置図



和歌山下津港



北港地区

岸壁(-10m)

防波堤

臨港道路

和歌山県

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業(鳥取港千代地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	中国地方整備局				
				担当課長名	宮崎 祥一								
実施箇所	鳥取県鳥取市												
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	防波堤(第1)、(第2)、(第3)、(第5)、岸壁(-10m)、(-7.5m)、(-5.0m)、(-4.5m)、泊地(-10m)、(-7.5m)、ふ頭用地、臨港道路、上屋、荷役機械												
事業期間	事業採択	昭和52年度	完了	平成33年度									
総事業費(億円)	411		残事業費(億円)		28								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。 本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、所要の港内静穏度を確保することで、避泊水域の確保とともに輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保</p>												
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 												
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、みなとの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の入出港の安全性向上 荷役作業の安全性の向上 港内施設等の防護 環境への負荷軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(平成34年予測取扱貨物量:62.2万トン/年) 海難事故等による損失の回避 												
	<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(平成34年予測取扱貨物量:62.2万トン/年) 海難事故等による損失の回避 												
	基準年度		平成27年度										
	B:総便益(億円)	1,651		C:総費用(億円)	1,313		EIRR(%)	5.6		B-C	337	全体B/C	1.3
	B:総便益(億円)	31		C:総費用(億円)	23						継続B/C	1.4	
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C								
需要(-10%~+10%)		1.2~1.3			1.2~1.5								
建設費(+10%~-10%)		1.2~1.3			1.2~1.5								
建設期間(+10%~-10%)		1.3~1.3			1.4~1.4								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年2月、鳥取港背後企業がバイオマス発電設備の建設を表明し、平成28年よりPKS(ヤシ殻)の取扱開始予定。 平成25年3月、中国横断自動車道姫路鳥取線が全線開通し、物流や観光面での活性化が進んでいる。 												
主な事業の進捗状況	総事業費411億円、既投資額383億円 平成27年度末 事業進捗率93%												
主な事業の進捗の見込み	平成33年度完了予定												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用すると共に安定上有効な上部斜面堤を採用することにより堤体幅が縮小され約12%(約15億円)のコスト縮減が図られる。												
対応方針	継続												
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。												
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。</p>												

鳥取港 千代地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業(浜田港福井地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	中国地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	島根県浜田市									
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	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	49		残事業費(億円)	20						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 浜田港と高規格道路網を直結し、貨物輸送の効率化と背後圏の拡大を図るとともに、臨港道路機能を強化し、周辺道路の渋滞解消を図る。</p> <p><達成すべき目標> 貨物の安全かつ効率的な陸上輸送の実現を図り、地域産業の競争力強化及び地域経済の発展に貢献する。 ・貨物輸送の効率化・安全化</p>									
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</p>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>・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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・産業競争力の強化 ・背後圏の拡大による設備投資・雇用の拡大 ・大規模地震発生時の補完機能強化 ・沿道環境の改善</p> <p><定量的な効果> ・輸送コスト削減、交通事故の損失回避 ・(臨港道路計画交通量4,600台/日)</p>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コスト削減、交通事故の損失回避 (臨港道路計画交通量4,600台/日)</p>									
	基準年度		平成27年度							
	B:総便益(億円)	60	C:総費用(億円)	46	EIRR (%)	5.6	B-C	14	全体B/C	1.3
B:総便益(億円)	60	C:総費用(億円)	19					継続B/C	3.2	
(感度分析)		事業全体のB/C	残事業のB/C							
需 要 (-10% ~ +10%)		1.2~1.4	2.9~3.5							
建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.4	2.9~3.5							
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3~1.3	3.2~3.2							
社会経済情勢等の変化	<p>・平成25年4月、浜田港福井地区に福井上屋(CFS)が完成。これに伴い、浜田港におけるコンテナ利用が増加。 ・浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(山陰道 浜田・三隅道路の平成26年度部分供用)と、それに伴う背後地域への企業進出、設備投資の活発化が見込まれる。</p>									
主な事業の進捗状況	<p>総事業費49億円、既投資額29億円 平成27年度末 事業進捗率58%</p>									
主な事業の進捗の見込み	平成29年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	工事用道路(海上部)について、現地状況を踏まえ、仮橋施工から『袋詰玉石』を用いることにより、約1.5億円のコスト縮減を図った。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。</p>									

浜田港 福井地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業(宿毛湾港池島地区)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局																																														
				担当課長名	宮崎 祥一																																																	
実施箇所	高知県宿毛市																																																					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																																					
主な事業の諸元	防波堤																																																					
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成30年度																																																		
総事業費(億円)	95		残事業費(億円)		20																																																	
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・港内静穏度の不足から非効率な輸送形態を強いられており、また、既設係留施設への船舶の離着岸に支障を来している。</p> <p><達成すべき目標> ・港内の静穏度を確保することで、港湾利用時の安全で効率的な物流を実現し、地域の振興に寄与する。 ①輸送コストの削減</p>																																																					
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</p>																																																					
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>・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:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p>																																																					
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・交流機会の増加 ・雇用、所得の増大等 ・環境への負荷軽減</p> <p><定量的な効果> ・輸送コストの削減(平成31年予測取扱貨物量:9万トン/年) ・高潮からの浸水防護</p>																																																					
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コストの削減(平成31年予測取扱貨物量:9万トン/年) 高潮浸水防護面積 約15.6ha</p>																																																					
	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">平成27年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>111</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>98</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.7</td> <td>B-C</td> <td>13</td> <td>全体B/C</td> <td>1.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>49</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>18</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>2.8</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>										基準年度		平成27年度										B:総便益(億円)	111	C:総費用(億円)	98	EIRR(%)	4.7	B-C	13	全体B/C	1.1			B:総便益(億円)	49	C:総費用(億円)	18					継続B/C	2.8										
	基準年度		平成27年度																																																			
B:総便益(億円)	111	C:総費用(億円)	98	EIRR(%)	4.7	B-C	13	全体B/C	1.1																																													
B:総便益(億円)	49	C:総費用(億円)	18					継続B/C	2.8																																													
<table border="1"> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.0~1.2</td> <td colspan="2">2.5~3.1</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.1~1.2</td> <td colspan="2">2.5~3.1</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.1~1.2</td> <td colspan="2">2.8~2.9</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>										(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需 要 (-10% ~ +10%)	1.0~1.2		2.5~3.1								建設費 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		2.5~3.1								建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		2.8~2.9							
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																		
需 要 (-10% ~ +10%)	1.0~1.2		2.5~3.1																																																			
建設費 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		2.5~3.1																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		2.8~2.9																																																			
社会経済情勢等の変化	特になし																																																					
主な事業の進捗状況	総事業費95億円、既投資額75億円 平成27年度末 事業進捗率79%																																																					
主な事業の進捗の見込み	平成30年度完了予定																																																					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	床掘等による発生土の流用や、大型作業船の効率的な利用																																																					
対応方針	継続																																																					
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって、十分な事業の投資効果があると判断されるため																																																					
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>																																																					

宿毛湾港池島地区 防波堤整備事業



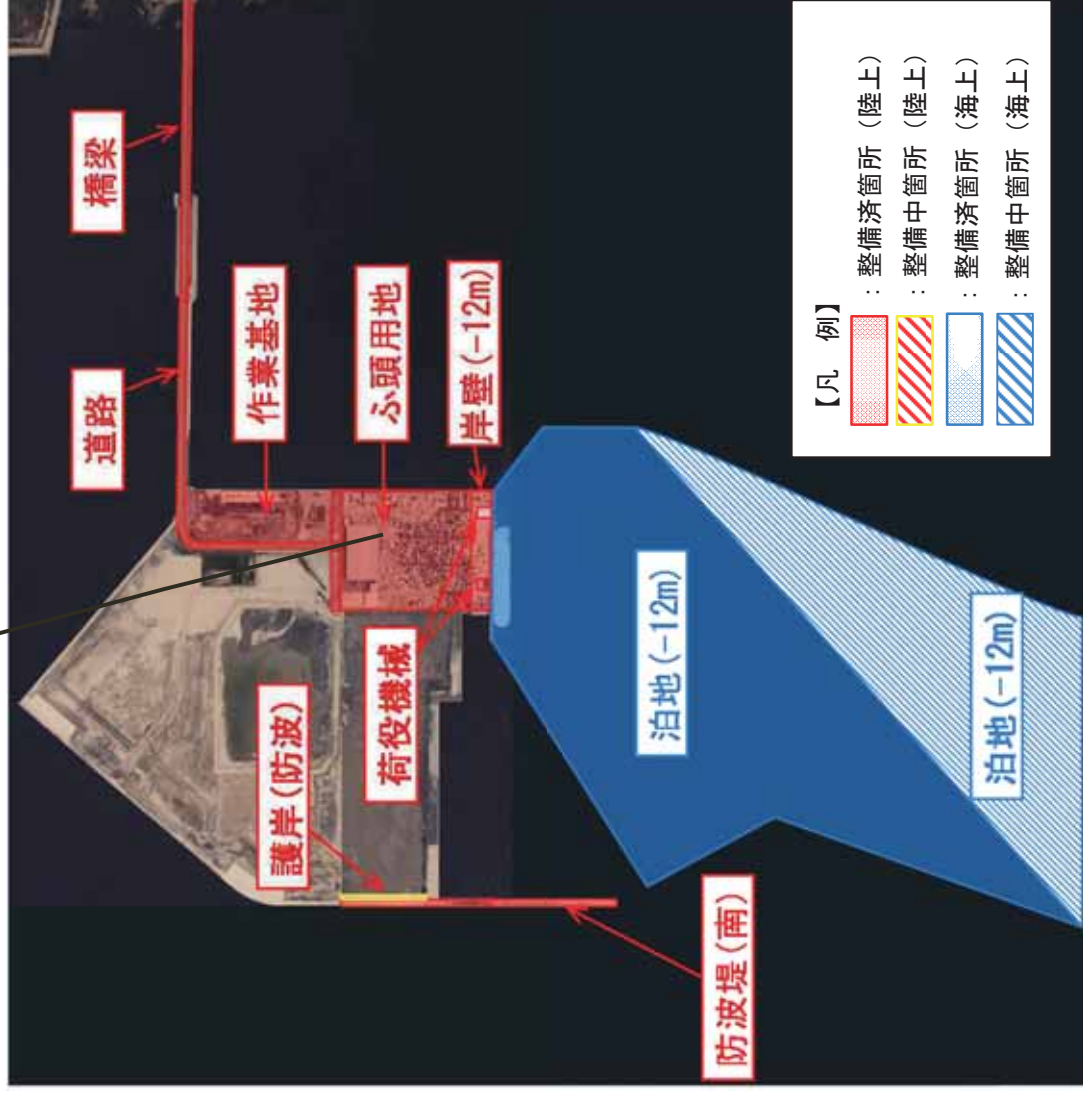
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (下関港 新港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	九州地方整備局																																																		
実施箇所	山口県下関市																																																							
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新により再評価の実施の必要性が生じた事業																																																							
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、護岸(防波)、防波堤、橋梁・道路、ふ頭用地、荷役機械等																																																							
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	平成35年度																																																				
総事業費(億円)	314		残事業費(億円)	80																																																				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の下関港は、背後用地の不足や船舶航行上の支障、施設の老朽化等の様々な問題を抱えており、関門海峡沿いでの物流機能の拡充は、関門航路を航行する船舶の安全を維持する上でも限界がある。 ・平成21年に岸壁等一部施設を供用開始し、平成26年から大型PCC船による中古車の輸出が始まっているが、泊地水域が狭く、潮流や風の影響により船体が浅海域に流され座礁する恐れのある危険な状態での利用を強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の貨物需要にも対応した国際物流ターミナルを新港地区に整備し、安全かつ効率的な物流機能を確保するとともに、船舶航行の安全性の向上を図る。 <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶の航行の安全性の確保</p>																																																							
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 																																																							
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな企業用地の創出による企業競争力が強化 ・排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(コンテナ)(平成32年予測取扱貨物量:2.8万TEU/年) ・輸送コストの削減(輸出中古自動車)(平成36年予測取扱貨物量:1万台/年) ・輸送コストの削減(バルク貨物)(平成35年予測取扱貨物量:0.6万トン/年) ・荷役作業の効率化 ・海難損失額の削減 ・残存価値 <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(コンテナ)(平成32年予測取扱貨物量:2.8万TEU/年) 輸送コストの削減(輸出中古自動車)(平成36年予測取扱貨物量:1万台/年) 輸送コストの削減(バルク貨物)(平成35年予測取扱貨物量:0.6万トン/年) <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="10">平成27年度</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>606</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>458</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.2</td> <td>B-C</td> <td>149</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>283</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>76</td> <td colspan="4"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">3.7</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>事業全体のB/C</td> <td>残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>(1.2 ~ 1.4)</td> <td>(3.3 ~ 4.1)</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.3 ~ 1.3)</td> <td>(3.4 ~ 4.1)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.3 ~ 1.5)</td> <td>(3.5 ~ 4.0)</td> </tr> </table>											基準年度	平成27年度										B:総便益(億円)	606	C:総費用(億円)	458	EIRR(%)	5.2	B-C	149	全体B/C	1.3		B:総便益(億円)	283	C:総費用(億円)	76					継続B/C	3.7			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	(1.2 ~ 1.4)	(3.3 ~ 4.1)	建設費 (+10% ~ -10%)	(1.3 ~ 1.3)	(3.4 ~ 4.1)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.3 ~ 1.5)	(3.5 ~ 4.0)
基準年度	平成27年度																																																							
B:総便益(億円)	606	C:総費用(億円)	458	EIRR(%)	5.2	B-C	149	全体B/C	1.3																																															
B:総便益(億円)	283	C:総費用(億円)	76					継続B/C	3.7																																															
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																						
需要 (-10% ~ +10%)	(1.2 ~ 1.4)	(3.3 ~ 4.1)																																																						
建設費 (+10% ~ -10%)	(1.3 ~ 1.3)	(3.4 ~ 4.1)																																																						
建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.3 ~ 1.5)	(3.5 ~ 4.0)																																																						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年4月より新港地区へ岬之町CT機能が移転 ・平成26年4月から新港地区で中古自動車の輸出を開始 																																																							
主な事業の進捗状況	総事業費 314億円、既投資額 234億円 平成27年度末(現在) 事業進捗率 75%																																																							
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。																																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ケーソンの中詰材を砂から銅水砕スラグを採用し、堤体のスリム化を行うことで、コスト縮減が図られた。																																																							
対応方針	継続																																																							
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																																																							
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>																																																							

下関港 新港地区 国際物流ターミナル整備事業

山口県

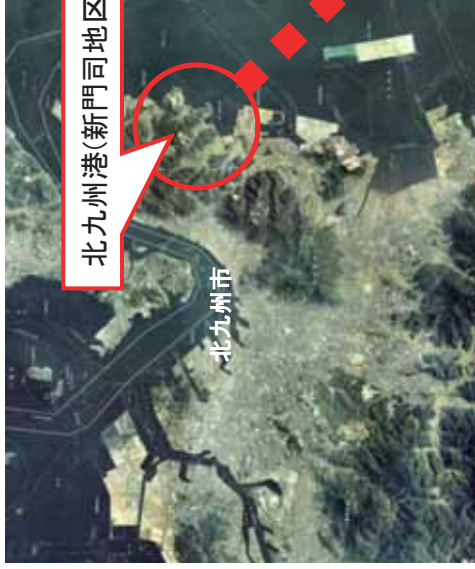


下関港(新港地区)
国際物流ターミナル



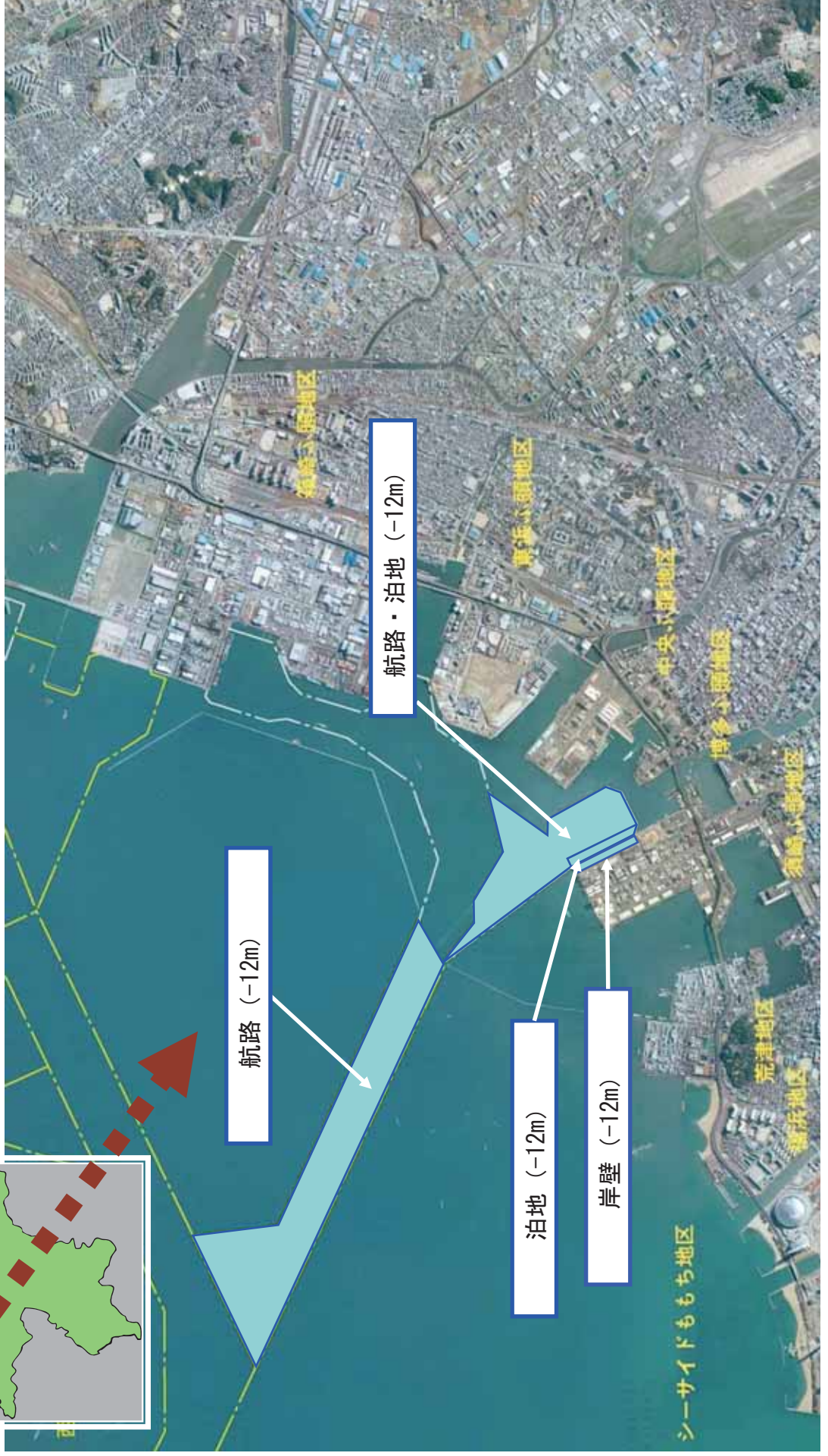
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (北九州港 新門司地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業主体	九州地方整備局																																		
実施箇所	福岡県北九州市																																							
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																																							
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)、航路(水深10m)、泊地(水深10m)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)																																							
事業期間	事業採択	昭和48年度	完了	平成39年度																																				
総事業費(億円)	299		残事業費(億円)			155																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・北九州港(新門司地区)における完成自動車等の取扱いについて、水域施設の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・大規模地震時において、フェリー幹線貨物の輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 ・航路の水深・幅員不足により船舶の行き会い航行に対応できず非効率な輸送が強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、貨物の輸送距離が短縮され、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、併せて岸壁の耐震強化により大規模地震時にフェリー幹線貨物の輸送を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における物流の維持</p>																																							
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</p> <p>重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める 2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築</p> <p>重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する 3-3 安全な移動環境の形成</p>																																							
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 																																							
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・広域的な経済活性化 ・排出ガスの減少 ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・航行船舶の安全性向上 <p><定量的な効果></p> <p>輸送コストの削減(平成40年予測取扱貨物量:完成自動車 47.6万台/年、平成40年予測取扱貨物量:中古自動車 1.5万台/年、平成27年予測取扱貨物量:自動車部品 20.2万トン/年)</p> <p>輸送コストの削減(滞船の解消)(平成29年滞船解消時間:自動車運搬船 63.1時間、RORO船 42.8時間)</p> <p>震災時の輸送コストの増大回避(平成27年予測取扱貨物量:フェリー貨物 335万トン/年、221千台/年)</p>																																							
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成40年予測取扱貨物量:完成自動車 47.6万台/年、平成40年予測取扱貨物量:中古自動車 1.5万台/年、平成27年予測取扱貨物量:自動車部品 20.2万トン/年)</p> <p>輸送コストの削減(滞船の解消)(平成29年滞船解消時間:自動車運搬船 63.1時間、RORO船 42.8時間)</p> <p>震災時の輸送コストの増大回避(平成27年予測取扱貨物量:フェリー貨物 335万トン/年、221千台/年)</p>																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="9">平成27年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,336</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>492</td> <td>EIRR(%)</td> <td>7.7</td> <td>B-C</td> <td>844</td> <td>全体B/C</td> <td>2.7</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>234</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>115</td> <td colspan="3"></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.0</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度	平成27年度									B:総便益(億円)	1,336	C:総費用(億円)	492	EIRR(%)	7.7	B-C	844	全体B/C	2.7	B:総便益(億円)	234	C:総費用(億円)	115					継続B/C	2.0
	基準年度	平成27年度																																						
B:総便益(億円)	1,336	C:総費用(億円)	492	EIRR(%)	7.7	B-C	844	全体B/C	2.7																															
B:総便益(億円)	234	C:総費用(億円)	115					継続B/C	2.0																															
<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>(2.5 ~ 2.9)</td> <td>(1.8 ~ 2.2)</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(2.7 ~ 2.8)</td> <td>(1.8 ~ 2.2)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(2.7 ~ 2.7)</td> <td>(2.1 ~ 2.0)</td> </tr> </tbody> </table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	(2.5 ~ 2.9)	(1.8 ~ 2.2)	建設費 (+10% ~ -10%)	(2.7 ~ 2.8)	(1.8 ~ 2.2)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(2.7 ~ 2.7)	(2.1 ~ 2.0)																			
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																						
需要 (-10% ~ +10%)	(2.5 ~ 2.9)	(1.8 ~ 2.2)																																						
建設費 (+10% ~ -10%)	(2.7 ~ 2.8)	(1.8 ~ 2.2)																																						
建設期間 (+10% ~ -10%)	(2.7 ~ 2.7)	(2.1 ~ 2.0)																																						
社会経済情勢等の変化	・特になし																																							
主な事業の進捗状況	総事業費299億円、既投資額144億円 平成27年度末現在 事業進捗率48%																																							
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁耐震改良工事について、海上工事を陸上工事に変更することにより、コスト縮減が図られた。																																							
対応方針	継続																																							
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																																							
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>																																							

北九州港 新門司地区 複合一貫輸送タ—ミナル整備事業



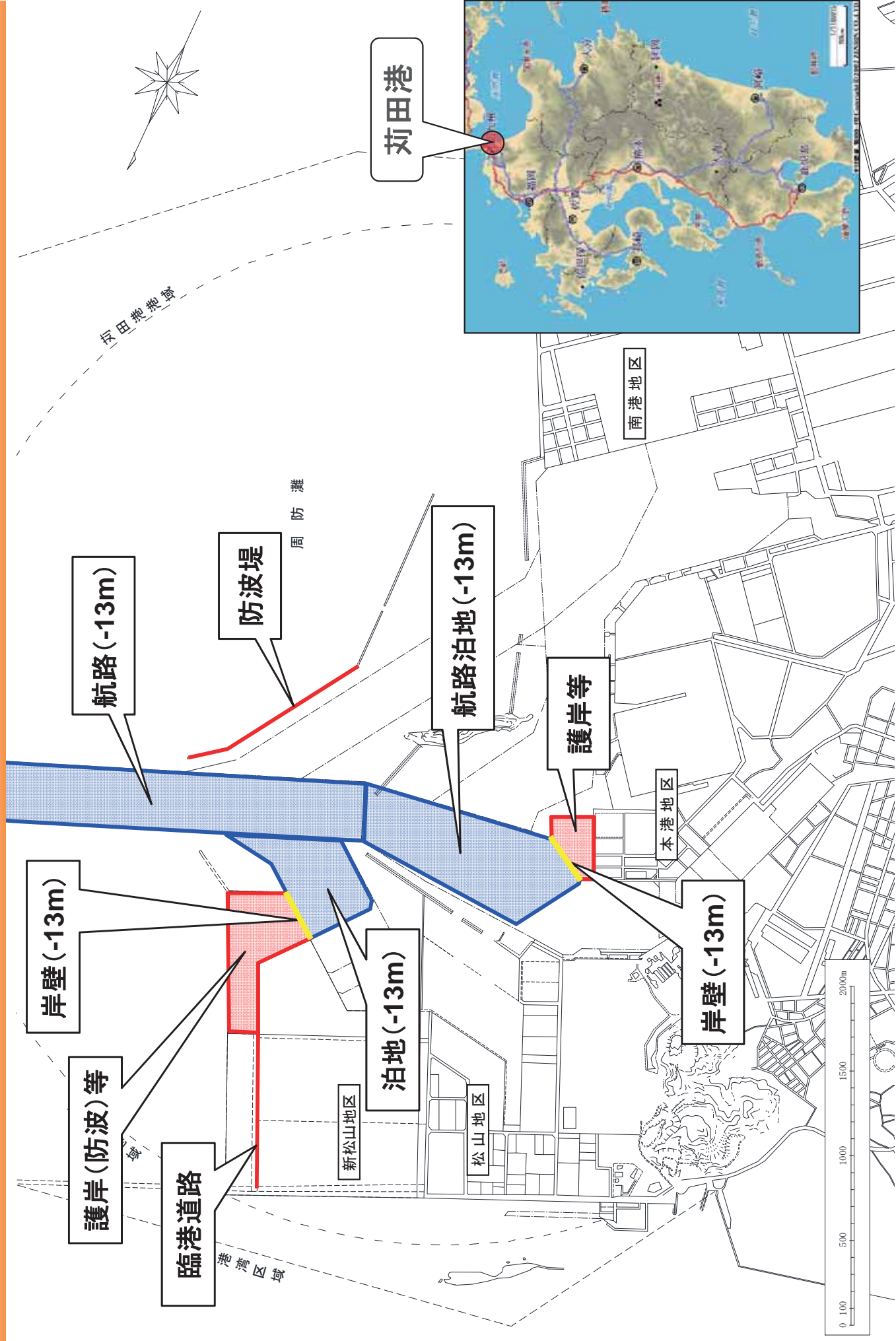
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (博多港 須崎ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局					
			担当課長名	宮崎 祥一								
実施箇所	福岡県福岡市											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(改良)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)											
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成30年度								
総事業費(億円)	250		残事業費(億円)		19							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁は供用開始後40年以上経過しており、老朽化のため利用制限区域が設けられ、施設利用に支障を来している。 施設の水深不足及び水域施設が狭隘なため、大型船舶の航行に対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 本プロジェクトにより、効率的な陸上輸送ネットワークの維持及び船舶の大型化に対応した海上輸送を実現し、穀物の取扱効率化を通じて背後企業へ穀物を安定的かつ経済的に供給し、食品産業や畜産を支えることで九州経済の活性化に寄与する ①陸上輸送の効率化 ②海上輸送の効率化 											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 											
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化 施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 											
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 航行船舶の安全性向上 物流機能の向上による地域経済・産業活動の活性化 排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(陸上輸送の効率化)(平成31年予測取扱貨物量:81万トン/年) 輸送コストの削減(海上輸送の効率化)(平成31年予測取扱貨物量:130万トン/年) 											
	<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(陸上輸送の効率化)(平成31年予測取扱貨物量:81万トン/年) 輸送コストの削減(海上輸送の効率化)(平成31年予測取扱貨物量:130万トン/年) 											
	基準年度		平成27年度									
	B:総便益(億円)	608	C:総費用(億円)	316	EIRR(%)	9.1	B-C	292	全体B/C	1.9		
	B:総便益(億円)	71	C:総費用(億円)	24					継続B/C	3.0		
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需要(-10%~+10%)		(1.8~2.1)		(2.7~3.3)								
建設費(+10%~-10%)		(1.9~1.9)		(2.7~3.3)								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年(2011年)以降、急激に穀物運搬船の大型化 平成27年(2015年)クルーズ船の寄港が過去最高の221隻(10月31日時点) 											
主な事業の進捗状況	総事業費250億円、既投資額231億円 平成27年度末現在 事業進捗率92%											
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	土砂処分場を変更する事によりコスト縮減											
対応方針	継続											
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>											

博多港 須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業



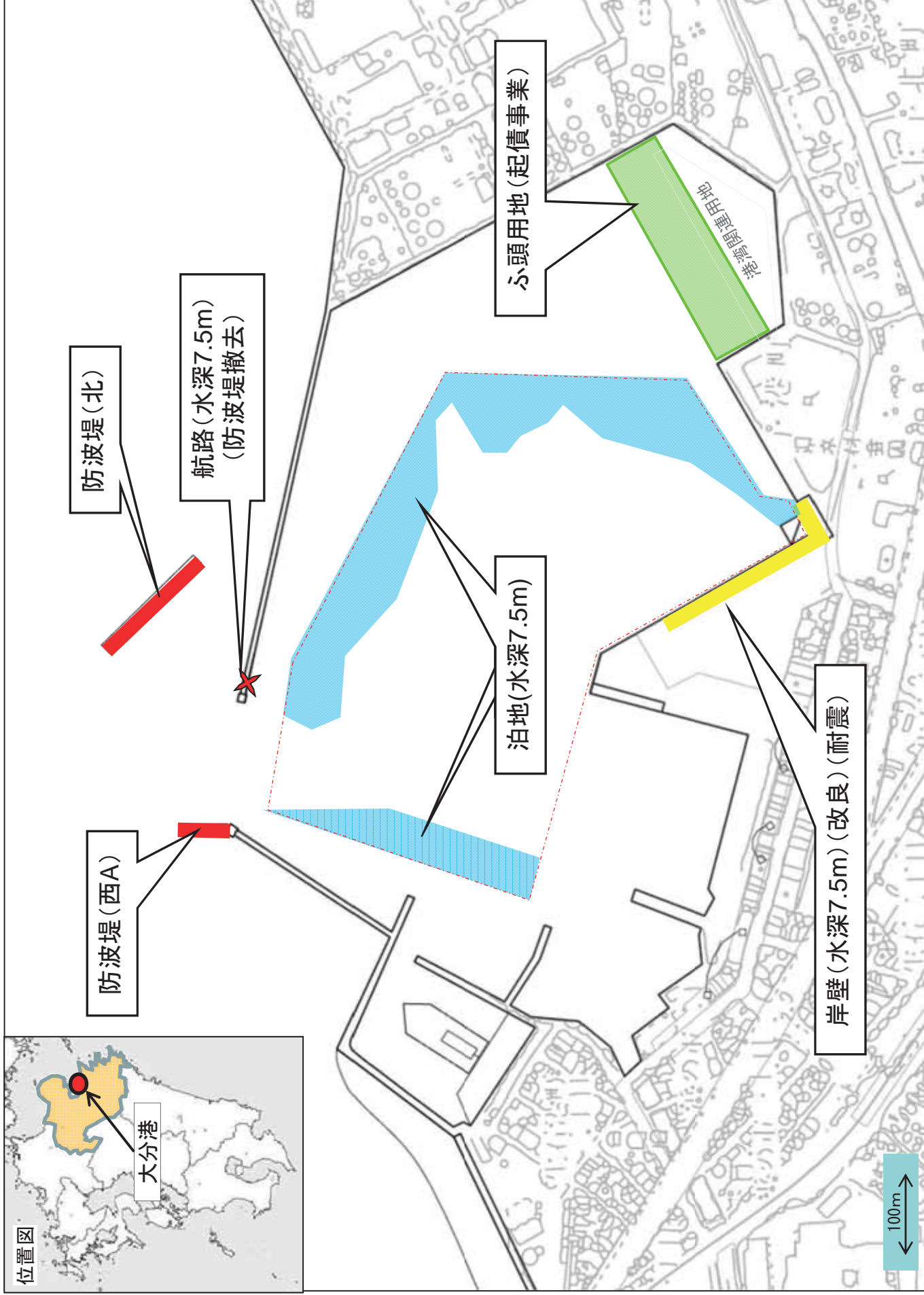
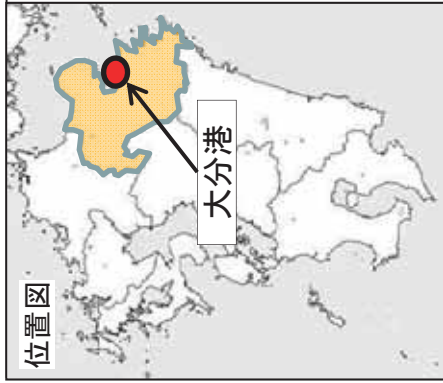
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (苅田港)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	福岡県京都郡苅田町									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)2/バース、航路(水深13m)、航路泊地(水深13m)、泊地(水深13m)、護岸(防波)、防波堤、臨港道路、護岸等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成40年度						
総事業費(億円)	988		残事業費(億円)		340					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物船は大型化傾向にあるが、苅田港では船舶の大型化に対応した係留施設がないため、非効率な輸送実態となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本プロジェクトにより、船舶の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、地域経済の発展と背後企業の国際競争力の強化、雇用の促進を図るものである。 ① 貨物輸送の効率化 ② 船舶大型化への対応 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する 3-3 安全な移動環境の形成 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域経済の発展に貢献 ・排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <p>輸送コストの削減 (平成35年予測取扱貨物量:(石炭) 90.2万トン/年) (平成27年予測取扱貨物量:(粘土・石膏等) 33.2万トン/年) (平成35年予測取扱貨物量:(石灰石等) 22.5万トン/年)</p>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減 (平成35年予測取扱貨物量:(石炭) 90.2万トン/年) (平成27年予測取扱貨物量:(粘土・石膏等) 33.2万トン/年) (平成35年予測取扱貨物量:(石灰石等) 22.5万トン/年)</p>									
	基準年度		平成27年度							
	B:総便益(億円)	1,504	C:総費用(億円)	1,270	EIRR(%)	4.7	B-C	234	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	926	C:総費用(億円)	272					継続B/C	3.4	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		(1.1 ~ 1.3)		(3.1 ~ 3.7)						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		(1.2 ~ 1.2)		(3.8 ~ 3.1)						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		(1.2 ~ 1.2)		(3.3 ~ 3.5)						
社会経済情勢等の変化	・平成27年4月から新松山臨海工業団地として、土地の分譲を開始。									
主な事業の進捗状況	総事業費988億円、既投資額648億円 平成27年度末現在 事業進捗率66%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術(L型消波防波堤)の開発・採用を行いコストの縮減を行った。(断面施工単価13%縮減)									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>									

荻田港国際物流ターミナル整備事業



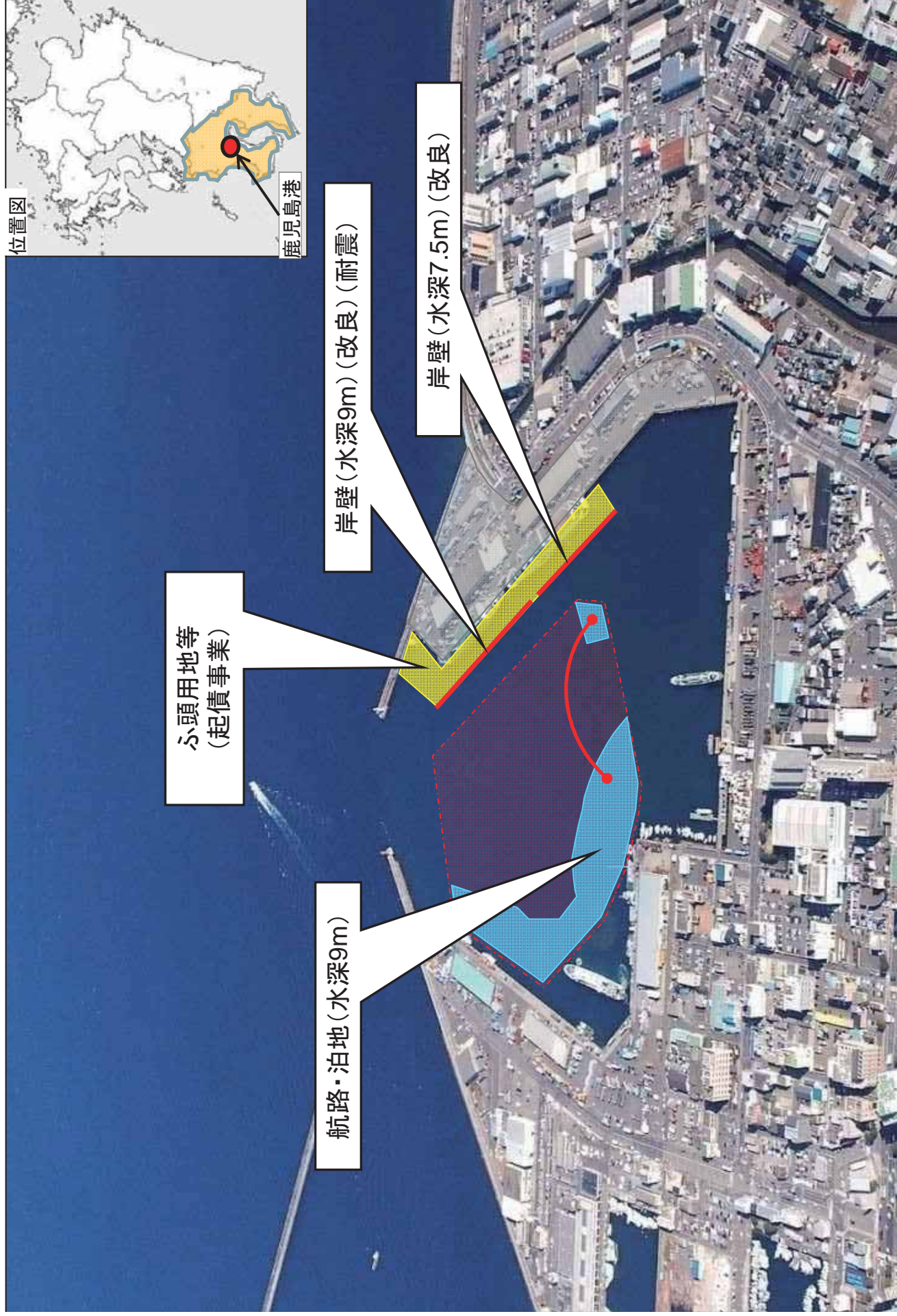
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (大分港 西大分地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	九州地方整備局																																																	
実施箇所	大分県大分市																																																						
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																						
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、泊地(水深7.5m)、航路(水深7.5m)(防波堤撤去)、防波堤(北)、防波堤(西A)、ふ頭用地																																																						
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成33年度																																																			
総事業費(億円)	64		残事業費(億円)		46																																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・航路幅や回頭泊地が確保されておらず、フェリーの安全な航行に支障をきたしている。 ・ふ頭用地の不足により、フェリー乗船の待機時間の増加や貨物車輛と旅客の動線が輻輳していることにより渋滞が発生するなど非効率な荷役を強いられている。 ・大分港の耐震強化岸壁の計画は2パースあるが、いずれも未整備であり、大規模地震が発生した場合、背後圏の生活・経済活動の維持が困難となる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルを改良することにより、近畿圏と東九州圏域を結ぶ安定的な海上輸送の確保及び非効率な荷役形態の改善、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送機能を確保する。 ①海難事故の減少 ②荷役作業の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保、施設被害の回避 																																																						
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める 2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築 重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する 3-1 災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減 																																																						
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客車輛と貨物車輛の輻輳の解消による安全性の向上 ・震災後の事業活動への負担軽減 ・港湾利用による復旧・復興支援 ・排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送/移動コストの削減(平成34年度予測取扱貨物量:340万トン/年)(平成34年度予測旅客者数:16万人/年) ・海難事故の減少(海難隻数:0.2隻/年) ・震災時における輸送コストの削減(想定被災人口:24万人) <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送/移動コストの削減(平成34年度予測取扱貨物量:340万トン/年)(平成34年度予測旅客者数:16万人/年)</p> <p>海難事故の減少(海難隻数:0.2隻/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減(想定被災人口:24万人)</p> <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="2">平成27年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>90</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>55</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.6</td> <td>B-C</td> <td>35</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>90</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>37</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">2.4</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>事業全体のB/C</td> <td>残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>(1.5 ~ 1.8)</td> <td>(2.2 ~ 2.7)</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.5 ~ 1.8)</td> <td>(2.2 ~ 2.7)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.6 ~ 1.7)</td> <td>(2.4 ~ 2.5)</td> </tr> </table>										基準年度	平成27年度										B:総便益(億円)	90	C:総費用(億円)	55	EIRR(%)	6.6	B-C	35	全体B/C	1.6		B:総便益(億円)	90	C:総費用(億円)	37					継続B/C	2.4			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	(1.5 ~ 1.8)	(2.2 ~ 2.7)	建設費 (+10% ~ -10%)	(1.5 ~ 1.8)	(2.2 ~ 2.7)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.6 ~ 1.7)	(2.4 ~ 2.5)
基準年度	平成27年度																																																						
B:総便益(億円)	90	C:総費用(億円)	55	EIRR(%)	6.6	B-C	35	全体B/C	1.6																																														
B:総便益(億円)	90	C:総費用(億円)	37					継続B/C	2.4																																														
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																					
需要 (-10% ~ +10%)	(1.5 ~ 1.8)	(2.2 ~ 2.7)																																																					
建設費 (+10% ~ -10%)	(1.5 ~ 1.8)	(2.2 ~ 2.7)																																																					
建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.6 ~ 1.7)	(2.4 ~ 2.5)																																																					
社会経済情勢等の変化	・特になし																																																						
主な事業の進捗状況	総事業費64億円、既投資額18億円 平成27年度末現在 事業進捗率28%																																																						
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。																																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁(-7.5m)裏埋土の地盤改良工法を従来型の1流線式高圧噴射攪拌工法から新技術の2流線式高圧噴射攪拌工法(FTJ工法)に変更することでコスト縮減を図っている。																																																						
対応方針	継続																																																						
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																																																						
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>																																																						

大分港 西大分地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (鹿児島港 新港区)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局		
				担当課長名	宮崎 祥一					
実施箇所	鹿児島県鹿児島市									
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9m)(改良)(耐震)、岸壁(水深7.5m)(改良)、航路・泊地(水深9m)、南防波護岸(改良)、旅客ターミナル、ふ頭用地、上屋									
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	114		残事業費(億円)		17					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふ頭用地が狭隘なため、フェリー利用客と荷役用車両が輻輳し、非効率な輸送形態を強いられている。 ・供用後約50年が経過し、施設の老朽化が著しいため、施設倒壊の危険性がある。 ・鹿児島港には、耐震強化岸壁が未整備であるため、震災時の緊急物資輸送拠点としての利用ができない。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、輸送の効率化を図り、併せて、岸壁の耐震強化により、震災時の緊急物資輸送拠点とすることで地域住民や離島住民の安全・安心を確保する。 <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における物流の維持</p>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める 2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・震災時の事業活動への負担軽減 ・港湾利用による復旧・復興支援 ・排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(平成28年度需要予測:取扱貨物量 165万トン/年、旅客者数 14万人/年) ・震災時の輸送コスト増大回避(背後圏人口:23万人) 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成28年度需要予測:取扱貨物量 165万トン/年、旅客者数 14万人/年) 震災時の輸送コスト増大回避(背後圏人口:23万人)</p>									
	基準年度		平成27年度							
	B:総便益(億円)	307	C:総費用(億円)	129	EIRR(%)	10.2	B-C	178	全体B/C	2.4
B:総便益(億円)	31	C:総費用(億円)	23					継続B/C	1.3	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		(2.1 ~ 2.6)		(1.3 ~ 1.4)						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		(2.3 ~ 2.4)		(1.2 ~ 1.5)						
建設期間 (+10% ~ -10%)		(2.4 ~ 2.6)		(1.3 ~ 1.4)						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・港外からの越波・飛沫による荷役障害発生への対応 ・フェリー貨物のコンテナ輸送化の進展 									
主な事業の進捗状況	総事業費114億円、既投資額97億円 平成27年度末現在 事業進捗率85%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁築造工事において、ケーソン製作時に陸上ヤード製作方式を採用することで、コスト縮減が図られた。									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>									

鹿兒島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業



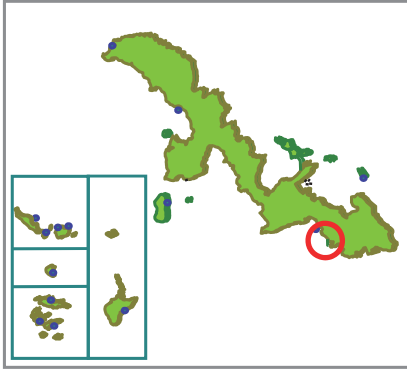
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (志布志港 新若浜地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	鹿児島県志布志市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(沖)、岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、護岸(防波)、臨港道路、橋梁、護岸、埠頭用地、荷役施設、多目的上屋等									
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	675		残事業費(億円)		36					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 志布志港において増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化に対応できず、係留施設の水深不足等により、非効率な輸送形態を強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化および貨物需要の増大に対応することで輸送効率化を図るとともに、港内安全性の向上を図る。 ①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③海難による損失の回避 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な経済活性化 航行船舶の安全性向上 排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(平成32年予測取扱貨物量:(コンテナ)9.5万TEU/年) 海難の減少(避泊可能隻数: 3隻・回/年) 									
	<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(平成32年予測取扱貨物量:(コンテナ)9.5万TEU/年) 海難の減少(避泊可能隻数: 3隻・回/年) 									
	基準年度		平成27年度							
	B:総便益(億円)	1,349	C:総費用(億円)	1,119	EIRR(%)	4.7	B-C	230	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	85	C:総費用(億円)	59					継続B/C	1.4	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		(1.1 ~ 1.3)		(1.3 ~ 1.6)						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		(1.2 ~ 1.2)		(1.6 ~ 1.3)						
社会経済情勢等の変化	・特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費675億円、既投資額639億円 平成27年度末現在 事業進捗率95%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)を導入しており、今後もコスト縮減への積極的な取り組みに努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>									

志布志港 新若浜地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	旅客船ターミナル整備事業 (那覇港 泊ふ頭地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	沖縄総合事務局																																																				
実施箇所	沖縄県那覇市																																																									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																																																									
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、臨港道路、新港第1防波堤撤去																																																									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成29年度																																																						
総事業費(億円)	195		残事業費(億円)	35																																																						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 大型旅客船に対応した専用の係留施設・水域施設を整備し、貨物と旅客混在の現施設における安全性の問題解消を図るとともに、船社及び利用者の負担軽減、国際観光の発展を支援する。また、大地震が発生した場合、船舶による緊急物資輸送のための耐震強化岸壁として、県民の生活を支える。</p> <p><達成すべき目標> 観光産業は、沖縄県の主要産業の一つであり、沖縄21世紀ビジョン実施計画(沖縄振興計画)の施策において、外国人観光客(海路)を11.9万人(H23d実績)から10年後(H33d)25万人に倍増させることを目指している。また、半数以上を外航船(中国、台湾発が主)が占める那覇港のクルーズ船寄港を同計画においては、53回(H23実績)から10年後(H33)には、倍増の120回/年を目指すこととしており、今後、当該施設の整備により、県内へ来訪する外国人観光客を獲得することは、重要な施策として達成すべき目標である。また、H27.6.30閣議決定された「日本再興戦略改訂2015」においても、観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会の構築(訪日外国人旅行者数を3000万人超(2030年目標))を図ることとしており、国益の観点からも達成すべき目標である。</p>																																																									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度～平成31年度) 基本施策 3希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (2)世界水準の観光リゾート地の形成 施策展開 ウ観光客の受入体制の整備 																																																									
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、みなとの振興、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><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 良好な景観の形成 旅客船乗船者の環境改善・安全確保 防災機能の強化 クルージング機会の増加 若狭2号線の効果 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 移動コスト等削減 交流機会の増加 国際観光収益・営業収益の増加 震災時における緊急物資輸送の輸送コスト削減、震災後の輸送コストの増大回避 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 交流機会の増加 (平成24年度予測旅客船隻数:67隻)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成24年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>706</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>197</td> <td>EIRR(%)</td> <td>18.8</td> <td>B-C</td> <td>509</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="3">3.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>142</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>51</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="3">2.8</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>3.2 ~ 4.0</td> <td>2.5 ~ 3.1</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>3.3 ~ 4.0</td> <td>2.6 ~ 3.1</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>3.6 ~ 3.6</td> <td>2.9 ~ 2.8</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成24年度										B:総便益(億円)	706	C:総費用(億円)	197	EIRR(%)	18.8	B-C	509	全体B/C	3.6			B:総便益(億円)	142	C:総費用(億円)	51					継続B/C	2.8				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	3.2 ~ 4.0	2.5 ~ 3.1	建設費 (+10% ~ -10%)	3.3 ~ 4.0	2.6 ~ 3.1	建設期間 (+10% ~ -10%)	3.6 ~ 3.6	2.9 ~ 2.8
基準年度		平成24年度																																																								
B:総便益(億円)	706	C:総費用(億円)	197	EIRR(%)	18.8	B-C	509	全体B/C	3.6																																																	
B:総便益(億円)	142	C:総費用(億円)	51					継続B/C	2.8																																																	
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																								
需要 (-10% ~ +10%)	3.2 ~ 4.0	2.5 ~ 3.1																																																								
建設費 (+10% ~ -10%)	3.3 ~ 4.0	2.6 ~ 3.1																																																								
建設期間 (+10% ~ -10%)	3.6 ~ 3.6	2.9 ~ 2.8																																																								
社会経済情勢等の変化	変化なし																																																									
主な事業の進捗状況	総事業費195億円、既投資額159億円 平成27年度末 事業進捗率82%																																																									
主な事業の進捗の見込み	平成29年度完了予定																																																									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応する。																																																									
対応方針	継続																																																									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目処が確認されたため。																																																									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。 (費用対効果分析に係る内容は平成24年評価時点)</p>																																																									

那霸港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業



撮影：平成26年3月25日