新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】　　平成13年12月20日

事業名	東京港　南部地区　東京港臨海道路Ⅱ期		
所在地	中央防波堤外側埋立地～江東区若洲	事業主体	国
事業概要	東京港臨海道路は、大田区城南島～江東区若洲までを結ぶ約8kmの臨港道路として計画され、Ⅰ期(城南島～中防外約3.4km)は平成5年度に工事着手し平成14年春供用予定である。本事業はⅡ期の中防外～若洲を結ぶ約4.6kmの整備を行う。		
事業期間	平成14年度～平成22年度	総事業費	1,410億円
目的・必要性	東京港の外貿コンテナ取扱量の増大に伴い、臨港道路（青海縦貫線）等に交通が集中し渋滞を招き、港湾物流に支障を来すため、臨海道路（Ⅱ期）を整備し、これらの渋滞を緩和することを目的とする。		
評価の基となる需要予測	平成22年度　臨海道路Ⅱ期交通量：35,400台／日　[平成6年度道路交通センサスに基づき推計]		

費用対効果分析	費用便益分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、管理運営費			
		貨幣換算した主要な便益	輸送費用削減、時間短縮効果			
		費用の生じる時期	平成14年度			
		効果の生じる時期	平成23年度			
		社会的割引率	4.0%	現在価値化の基準年度	平成13年度	
		総費用	1,186億円	総便益	4,509億円	
		Ｂ／Ｃ　3.8	Ｂ－Ｃ	3,323億円	ＥＩＲＲ	8.0%
	定量的・定性的に考慮した費用	なし				
	定量的・定性的に考慮した効果	二酸化炭素削減、窒素酸化物削減				

地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	昭和63年　東京港港湾計画(第5次改訂)で位置付け 平成４年　環境アセス手続き完了
事業実施によるメリット・デメリット	港湾関連貨物がⅡ期を通過することにより、臨海副都心付近の渋滞が解消される。
日程・手続	平成23年供用予定
関係者の意見等	東京都は、東京構想2000(平成12年12月)に臨海道路の早期事業化を明示。
備　　考	

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】　　平成13年12月20日

事業名	名古屋港　飛島ふ頭南地区　国際海上コンテナターミナル		
所在地	愛知県飛島村	事業主体	国
事業概要	コンテナ貨物の増加及びコンテナ船の大型化による大水深バース不足に対応するため、国際海上コンテナターミナル（岸壁(-16m)等）を整備する。		
事業期間	平成14年度～平成21年度	総事業費	533億円
目的・必要性	名古屋港では外貿コンテナ取扱量が増加しているが、それに対応するための施設が不足している。また、名古屋港に寄港しているコンテナ船は大型化が進んでいる。以上により、十分な背後用地を有する大水深岸壁の整備が急がれている。		
評価の基となる需要予測	平成22年　取扱貨物量3,581千トン/年　[港湾計画]		

費用対効果分析	費用便益分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、管理運営費			
		貨幣換算した主要な便益	陸上・海上輸送コスト削減、輸送時間の短縮			
		費用の生じる時期	平成14年度			
		効果の生じる時期	平成18年度			
		社会的割引率	4.0%	現在価値化の基準年度	平成13年度	
		総費用	524億円	総便益	3,545億円	
		Ｂ／Ｃ　6.8	Ｂ－Ｃ	3,022億円	ＥＩＲＲ	21.8%
	定量的・定性的に考慮した費用	なし				
	定量的・定性的に考慮した効果	二酸化炭素削減1,207ﾄﾝ-C/年、窒素酸化物削減34ﾄﾝ/年				

地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	
事業実施によるメリット ・デメリット	・大型船の寄港が可能となる。 ・高規格ターミナルにより効率の良い荷役が可能となる。 ・背後地企業の物流コスト削減に寄与
日程・手続	平成18年度供用予定（暫定水深-15m）
関係者の意見等	船社、中部経済連合会、名古屋商工会議所から要望あり。
備考	

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】　　平成13年12月20日

<table>
<tr><td colspan="2">事業名</td><td colspan="5">津松阪港　贄崎地区　地域交通拠点</td></tr>
<tr><td colspan="2">所在地</td><td colspan="2">三重県　津市</td><td>事業主体</td><td colspan="2">三重県</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業概要</td><td colspan="5">海上交通を利用した地域間交流及び海上アクセス施設等として防波堤、泊地（-3.0m）及びふ頭施設等の整備を行う。</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業期間</td><td colspan="2">平成14年度～平成16年度</td><td>総事業費</td><td colspan="2">18.4億円</td></tr>
<tr><td colspan="2">目的・必要性</td><td colspan="5">2005年3月開港予定の中部国際空港への海上アクセス拠点基地等の交流施設としての整備。
また、海上交通を利用した地域間交流の拡大を目指す。</td></tr>
<tr><td colspan="2">評価の基となる需要予測</td><td colspan="5">供用時の利用者を900人/日と想定し、供用開始後20年で1,140人/日に増加し、その後は一定と想定[伊勢湾海上交通開発促進協議会調査による]</td></tr>
<tr><td rowspan="9">費用対効果分析</td><td rowspan="7">費用便益分析</td><td colspan="2">貨幣換算した主要な費用</td><td colspan="4">建設費</td></tr>
<tr><td colspan="2">貨幣換算した主要な便益</td><td colspan="4">旅行者の移動コストの削減額</td></tr>
<tr><td colspan="2">費用の生じる時期</td><td colspan="4">平成13年度（県単独費による調査・検討業務委託費）</td></tr>
<tr><td colspan="2">効果の生じる時期</td><td colspan="4">平成16年度</td></tr>
<tr><td colspan="2">社会的割引率</td><td>4.0%</td><td colspan="2">現在価値化の基準年度</td><td colspan="2">平成13年度</td></tr>
<tr><td colspan="2">総費用</td><td>16.0億円</td><td colspan="2">総便益</td><td colspan="2">65.7億円</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ｂ／Ｃ</td><td>4.1</td><td>Ｂ－Ｃ</td><td>49.7億円</td><td>ＥＩＲＲ</td><td>16.1</td></tr>
<tr><td colspan="2">定量的・定性的に考慮した費用</td><td colspan="5">なし</td></tr>
<tr><td colspan="2">定量的・定性的に考慮した効果</td><td colspan="5">なし</td></tr>
<tr><td colspan="2">地元等との調整状況
地域開発戦略との整合性等</td><td colspan="5">臨海部開発計画「津にえさき・なぎさまちプラン」に基づき当港と市街地と結ぶ街路事業が平成14年度完成予定。</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業実施によるメリット・デメリット</td><td colspan="5">メリット：海上アクセス拠点化による地域間交流の拡大。
既存港湾施設の混雑解消。
デメリット：港湾施設造成による漁場及び海浜の一部消失。</td></tr>
<tr><td colspan="2">日程・手続</td><td colspan="5">平成14年度に埋立申請を行い、平成16年度完成・供用を図る。</td></tr>
<tr><td colspan="2">関係者の意見等</td><td colspan="5">平成8年に行われた港湾施設を要望する署名活動において約9万名の署名が寄せられるなど、地元では当該港湾施設の着工・早期供用を要望している。</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="5"></td></tr>
</table>

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】　　平成13年12月20日

<table>
<tr><td colspan="2">事業名</td><td colspan="5">三島川之江港　金子地区　多目的国際ターミナル</td></tr>
<tr><td colspan="2">所在地</td><td colspan="2">愛媛県伊予三島市</td><td>事業主体</td><td colspan="2">国</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業概要</td><td colspan="5">三島川之江港金子地区に、外貿貨物に対応した岸壁(-14m)及び関連施設を整備するものである。</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業期間</td><td colspan="2">平成14年度～平成21年度</td><td>総事業費</td><td colspan="2">190億円</td></tr>
<tr><td colspan="2">目的・必要性</td><td colspan="5">四国一円の製紙関連中小企業にとって必要不可欠な紙原料となるパルプ・薬品等物資及び急増している外貿コンテナ貨物の２次輸送解消、滞船の解消、さらに埠頭内の車両輻輳・狭隘性を解消して、物流の効率化を図り、物資の安定的な供給を目的とする。</td></tr>
<tr><td colspan="2">評価の基となる需要予測</td><td colspan="5">平成19年　取扱貨物量858千トン/年　(軽工業品、化学薬品、ｺﾝﾃﾅ等)　[平成12年　実績貨物量程度を見込む]</td></tr>
<tr><td rowspan="10">費用対効果分析</td><td rowspan="6">費用便益分析</td><td colspan="2">貨幣換算した主要な費用</td><td colspan="3">建設費</td></tr>
<tr><td colspan="2">貨幣換算した主要な便益</td><td colspan="3">輸送費用削減・輸送時間効果</td></tr>
<tr><td colspan="2">費用の生じる時期</td><td colspan="3">平成14年度</td></tr>
<tr><td colspan="2">効果の生じる時期</td><td colspan="3">平成19年度</td></tr>
<tr><td colspan="2">社会的割引率</td><td>4.0%</td><td>現在価値化の基準年度</td><td colspan="2">平成13年度</td></tr>
<tr><td colspan="2">総費用</td><td>154億円</td><td>総便益</td><td colspan="2">465億円</td></tr>
<tr><td>Ｂ／Ｃ</td><td>3.0</td><td>Ｂ－Ｃ</td><td>311億円</td><td>ＥＩＲＲ</td><td>13.2%</td></tr>
<tr><td colspan="2">定量的・定性的に考慮した費用</td><td colspan="4">なし</td></tr>
<tr><td colspan="2">定量的・定性的に考慮した効果</td><td colspan="4">既存ターミナルの混雑緩和
沿道騒音等の軽減</td></tr>
<tr><td colspan="2">地元等との調整状況
地域開発戦略との整合性等</td><td colspan="5">背後に四国縦貫自動車道ＩＣの整備が完了しており、ＩＣから三島川之江港に至る国道、県道等を現在整備中。</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業実施によるメリット・デメリット</td><td colspan="5">埋立により水面は失われるものの、埠頭の狭隘性の解消、船舶の滞船の解消等により、物流コストが削減され、地元製造業の国際競争力の向上が図られる。</td></tr>
<tr><td colspan="2">日程・手続</td><td colspan="5">平成１９年暫定供用開始（予定）</td></tr>
<tr><td colspan="2">関係者の意見等</td><td colspan="5">地元・背後企業・港湾関係者・船社から強い要望がある。</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="5"></td></tr>
</table>

新規事業採択時評価の結果

【港湾環境整備事業】　　平成13年12月20日

事業名	熊本港　有明・八代海　環境整備船建造		
所在地	基地港：熊本港	事業主体	国
事業概要	より複雑・多様化する有明・八代海の環境問題に対応するため、ｺﾞﾐ･油の回収機能に加え水質・底質調査、潮流観測、浮泥層探査等の広域的海洋環境調査が行える兼用船を建造する。		
事業期間	平成14年度～平成15年度	総事業費	9.8億円
目的・必要性	有明・八代海等の閉鎖性海域の環境問題はより複雑・多様化してきており、浮遊ｺﾞﾐ等の回収のみならず浮泥層の調査を含めた総合的な海域環境整備が求められている。このため、より効率的・効果的な浮遊ゴミ等回収事業の実施を図るとともに、海域環境整備に積極的に対応していくための多様な調査機能を有した海洋環境整備船が必要である。		
評価の基となる需要予測	年間ｺﾞﾐ回収量：500㎥を想定。 [福岡、長崎、佐賀、熊本４県合同の清掃事業の実績を基に推計]		

費用対効果分析	費用便益分析	貨幣換算した主要な費用	建造費、修理費、燃料費、ゴミ処分費			
		貨幣換算した主要な便益	海岸清掃費の削減、浮遊ゴミによる船舶損傷・休業・流出油海洋汚染等損失の軽減			
		費用の生じる時期	平成14年度			
		効果の生じる時期	平成16年度			
		社会的割引率	4.0%	現在価値化の基準年度	平成13年度	
		総費用	13.2億円	総便益	50.4億円	
		Ｂ／Ｃ　3.8	Ｂ－Ｃ	37.3	ＥＩＲＲ	35%
	定量的・定性的に考慮した費用	なし				
	定量的・定性的に考慮した効果	なし				

地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	地元関係者からは強い要望がある。 閉鎖性水域における水質環境の改善に取り組み、環境と共生循環型社会づくりを推し進める。
事業実施によるメリット・デメリット	日常的なﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞを行うことにより浮遊ｺﾞﾐ・油の早期発見早期回収を図ることが可能となる。また、長期的・継続的な水質・底質のﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞにより環境整備事業をより効率的・効果的に実施することが可能となる。
日程・手続	平成16年度就航予定
関係者の意見等	管理者、地元漁協及び関係者より強い要望がある。
備考	「地方整備局組織規則」により、地方整備局が管轄する海域が定められているため、有明・八代海海域を含めるために規則改訂が必要。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】　　平成13年12月20日

事業名	鹿児島港 中央港区 廃棄物埋立護岸の利・活用による貨客兼用ターミナルの整備		
所在地	鹿児島県鹿児島市	事業主体	鹿児島県
事業概要	鹿児島港中央港区において平成10年度に着手、整備中の廃棄物埋立護岸を利・活用し、旅客船及び内貿物流に対応した岸壁(-9m)及び関連施設を整備する。		
事業期間	平成14年度～平成21年度	総事業費	294億円
目的・必要性	土石流土砂や建設残土の処分並びに旅客船の効率的利用の向上及び内貿貨物輸送の効率化等を図る。 これにより、防災対策の確実な遂行と地域経済の浮揚、桜島の流下土砂や公共工事から発生する建設残土の受入れとともに、貨物の効率的な供給確保を目的とする。		
評価の基となる需要予測	平成23年度の旅客船目標需要22隻、内貿目標需要625千ﾄﾝ(輸送機械) [同港における過年度の旅客船入港、貨物取扱実績に基づき設定]		

費用対効果分析	費用便益分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、管理運営費			
		貨幣換算した主要な便益	土砂処分費用削減、貨物輸送費用削減、交流・レクリエーション便益、残存価値			
		費用の生じる時期	平成14年度			
		効果の生じる時期	平成18年度			
		社会的割引率	4.0%	現在価値化の基準年度	平成13年度	
		総費用	281億円	総便益	857億円	
		Ｂ／Ｃ　3.1	Ｂ－Ｃ	576億円	ＥＩＲＲ	19.4%
	定量的・定性的に考慮した費用	なし				
	定量的・定性的に考慮した効果	なし				

地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	県の長期計画において、主要プログラムである「アジアに広がる国際交流ネットワークの形成」に位置付けられている。
事業実施によるメリット・デメリット	埋立により水面は失われることとなるが、防災対策の確実な遂行、大型船の入港による地域経済の浮揚及び貨物輸送の効率化とコスト縮減が図られる。
日程・手続	平成18年度岸壁(-9m)供用開始（予定） 平成21年度廃棄物埋立護岸施設完了（予定）
関係者の意見等	船社及び地元経済団体からも本施設の早期整備について強い要望がある。
備考	

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】　　平成13年12月20日

事業名	平良港　下崎ふ頭地区　外貿ターミナル		
所在地	沖縄県平良市	事業主体	国
事業概要	平良港下崎ふ頭地区において輸入砂・砂利を取扱う岸壁(-10m)１バースを整備する。		
事業期間	平成14年度～平成18年度	総事業費	29.5億円
目的・必要性	外貿の砂・砂利運搬船の大型化に対応することにより、大量輸送を可能にし、物流コストの低減を図る。また、本施設整備に伴い、既設埠頭の混雑の緩和を図ることができ、荷役効率を向上させることができる。		
評価の基となる需要予測	平成19年の目標取扱貨物量446千トン（砂・砂利　輸入量） [過年度の取扱実績及将来のプロジェクト等を勘案して設定]		

費用対効果分析	費用便益分析	貨幣換算した主要な費用	建設費			
		貨幣換算した主要な便益	輸送費用削減、荷役費用削減、入港による滞船コスト削減			
		費用の生じる時期	平成14年度			
		効果の生じる時期	平成19年度			
		社会的割引率	4.0%	現在価値化の基準年度	平成13年度	
		総費用	25億円	総便益	45億円	
		Ｂ／Ｃ　1.8	Ｂ－Ｃ	20億円	ＥＩＲＲ	6.52%
	定量的・定性的に考慮した費用	なし				
	定量的・定性的に考慮した効果	なし				

地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	ユーザーからの早急な整備を要望されている。
事業実施によるメリット・デメリット	外貿ターミナルの整備により貨物の効率的な輸送が可能となり、地域経済の振興と雇用の創出が図られる。
日程・手続	平成１９年度供用予定
関係者の意見等	
備考	

新規事業採択時評価の結果

【直轄海岸保全施設整備事業】（直轄事業区域の拡大）　　平成13年12月20日

事業名	津松阪港海岸　津地区　高潮対策事業		
所在地	三重県津市	事業主体	国
事業概要	三重県の北部に位置する津松阪港海岸津地区の護岸は、昭和28年～38年にかけて災害復旧事業として海岸護岸が整備された。その後、40年あまりが経過し老朽化が進行しているため、津松阪港海岸の直轄事業区域を拡大し、護岸の改良を図るものである。		
事業期間	平成14年度～平成22年度	総事業費	52億円
目的・必要性	津地区護岸の背後には国道23号・JR紀勢本線・近鉄名古屋線が並行し、これに沿って民家が密集している。また、現在の海岸護岸は、整備後40年あまりが経過し護岸のひび割れ、天端の沈下、提体内の空洞化がみられ、高潮時には背後の人家への被害が危惧されるため、早急な対策が必要である。		
評価の基となる需要予測	想定浸水面積 111ha		

費用対効果分析	費用便益分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、維持補修費			
		貨幣換算した主要な便益	高潮防護便益			
		費用の生じる時期	平成14年度			
		効果の生じる時期	平成23年度			
		社会的割引率	4.0%	現在価値化の基準年度	平成13年度	
		総費用	43億円	総便益	336億円	
		Ｂ／Ｃ　7.9	Ｂ－Ｃ	293億円	ＥＩＲＲ	23.01%
	定量的・定性的に考慮した費用	なし				
	定量的・定性的に考慮した効果	なし				

地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	海岸堤防背後住民への護岸改良要請等ﾋｱﾘﾝｸﾞ 津松阪港津地区の港湾整備(H14～)
事業実施によるメリット・デメリット	ﾒﾘｯﾄ：防護機能・耐震性・親水性の向上 ﾃﾞﾒﾘｯﾄ：特になし
日程・手続	平成14年４月に官報告示予定、平成14年度現地調査
関係者の意見等	津市より早期海岸整備着手の要望書(H13.5.24)
備考	