

新規事業採択時評価の結果

【特定港湾施設整備事業(エネルギー港湾)】

事業名	能代港 大森地区 航路整備事業					
所在地	秋田県能代市			事業主体	国	
事業概要	能代港大森地区航路(-14m), (-15m)の埋没浚渫を行い、適正な港湾機能を確認する。					
事業期間	平成15年度～平成17年度			総事業費	28億円	
目的・必要性	大森地区航路(-14m)及び航路(-15m)は、平成3年度～平成4年度にかけて、特定港湾施設整備事業(エネルギー港湾)により、整備したものであり、火力発電用の大型石炭船が入港している。しかし、当該航路は長期的な沿岸漂砂等による埋没のため、所要水深及び航路幅が確保されておらず、大型船舶の航行に支障をきたしていることから、埋没箇所を浚渫するとともに、恒久的な埋没対策を実施する必要がある。					
評価の基となる 需要予測	平成13年度 取扱貨物量 2,725千ト/年					
費用対効果 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		航路の利用制限による輸送コスト増加の回避			
	費用の生じる時期		平成15年度			
	効果の生じる時期		平成18年度			
	社会的割引率		4%	現在価値化の基準年度		平成14年度
	総費用		25億円	総便益		78億円
	B / C	3.2	B - C	54億円	E I R R	13.3%
	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		CO ₂ 削減 3,869ト-C/年			
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	特に問題となる事項は無し				
事業実施によるメリット ・デメリット	所要水深・幅員の確保により、大型石炭船の航行の安全及び定時性が確保される。					
日程・手続	-					
関係者の意見等	海上保安部、水先人、海事関係者等より早期の対応を要請されている。					
備考	-					

注) 本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	千葉港 葛南中央地区 多目的国際ターミナル整備事業					
所在地	千葉県船橋市			事業主体	国	
事業概要	千葉港葛南中央地区の既設の水深10m岸壁を水深12m岸壁に改良し、この利用のために必要な水深12mの泊地を整備する。					
事業期間	平成15年度～平成18年度			総事業費	25億円	
目的・必要性	当該岸壁の利用船舶は大型化し、本来ならば水深12mが必要な3万DW級の船舶が入港しており、喫水調整のための積載制限、或いは陸送拠点から離れた専用施設の一時利用による余剰な陸上輸送の発生といった非効率な状態が生じている。施設規模を適正化することにより、これらの問題を解消し、輸送の効率化を図る。					
評価の基となる 需要予測	平成11年度 取扱貨物量：195千ト/年					
費用対効果分析	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	船舶積載量制限及び港内余剰陸上輸送の解消による輸送コスト削減				
	費用の生じる時期	平成15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14年度		
	総費用	22億円	総便益	98億円		
	B / C	4.5	B - C	76億円	E I R R	14.9%
	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	CO ₂ 削減 3,093ト-C/年					
地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	周辺海域環境への配慮。					
事業実施によるメリット ・デメリット	本事業実施により、千葉港の物流の効率化が図られ、地域経済の振興が図られる。					
日程・手続	平成19年度供用開始（予定）					
関係者の意見等	千葉県及び港湾関係事業者団体による早期供用開始の要望。					
備考	-					

注) 本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	東京湾 舞浜沖 海域環境創造事業						
所在地	千葉県浦安市			事業主体	国		
事業概要	水質・底質の環境が好ましくない東京湾において、水質改善に向けた取り組みを行うもので、先行的に東京湾奥部で海域環境創造事業(シーブルー事業)を実施する。						
事業期間	平成15年度～平成24年度			総事業費	25億円		
目的・必要性	水質・底質の改善が望まれる海域を、東京湾内で発生する良質な浚渫土を有効活用し浅場を造成することで、水質汚濁が慢性化している東京湾奥部の再生を図る。						
評価の基となる 需要予測	浦安市全世帯(平成24年推定背後圏世帯数：56,621世帯)を対象						
費用対効果分析	費用	貨幣換算した主要な費用			建設費		
	便益	貨幣換算した主要な便益			交流機会の増加、 生態系や自然環境の回復・保全		
	費用の生じる時期				平成15年度		
	効果の生じる時期				平成20年度		
	社会的割引率	4.0%		現在価値化の基準年度	平成14年度		
	総費用	21億円		総便益	110億円		
	B / C	5.2		B - C	89億円	E I R R	18.8%
	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				なし		
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	環境改善に係る地元関係者の意向を尊重した事業の実施。					
事業実施によるメリット ・デメリット	覆砂による浅場造成により、レクリエーション及び自然学習の場が増加。また、貝類の生息場が復元し水質浄化に寄与。						
日程・手続	-						
関係者の意見等	なし						
備考	-						

注) 本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	川崎港 東扇島地区 基幹的広域防災拠点					
所在地	神奈川県川崎市	事業主体	国			
事業概要	都市再生プロジェクト（一次決定）による事業で、東京湾臨海部において基幹的広域防災拠点を整備する。					
事業期間	平成15年度～平成19年度	総事業費	1,260億円(60億円) ^{注3)}			
目的・必要性	公園事業(有明の丘地区)と港湾事業(東扇島地区)が適切に機能を分担し全体として一つの機能を発揮できるよう整備し、首都圏全体の防災性の向上を図るものである。特に、東扇島地区では、海外救援物資・人員の受入、緊急物資のオペレーション、救援活動要員のベースキャンプ機能を確保する。					
評価の基となる 需要予測	首都圏全世帯（約1,370万世帯）を対象 CVMアンケートによる					
費用対効果分析	貨幣換算した主要な費用	建設費、管理運営費等				
	貨幣換算した主要な便益	災害による怪我・死者の減少、経済活動への影響、被災者救助の迅速化（CVMアンケートによる）				
	費用の生じる時期	平成15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	平成14年度		
	総費用	1,299 億円	総便益	3,052 億円 ^{注4)}		
	B / C	2.4	B - C	1,754億円	E I R R	9.8%
	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	なし				
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	なし				
事業実施によるメリット ・デメリット	首都圏における大規模災害による被害を最小限に食い止めることができる。					
日程・手続	-					
関係者の意見等	なし					
備考	-					

- 注1)本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。
- 2)川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点の表中の値は、東京都有明の丘地区(公園)と川崎港東扇島地区(緑地)の双方の整備を一体的に評価したものである。
- 3) () 内は港湾整備事業に係る事業費で内数である。
- 4)表中の災害時の便益の他、常時の港湾緑地の便益は、338億円と評価される。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	名古屋港 大型浚渫兼油回収船建造					
所在地	基地港：名古屋港	事業主体	国			
事業概要	昭和53年建造の現清龍丸を代替建造し、航路、泊地浚渫を行うとともに、併せて油回収機能を搭載し、油流出事故時に回収作業が行える兼用船を建造する。					
事業期間	平成15年度～平成17年度	総事業費	65億円			
目的・必要性	<p>現清龍丸は、建造後25年を経過し、著しい老朽化により機能が低下し、十分に所要の活動が出来ない状況にあると共に、機能維持のために莫大な投資が必要となっており、早急な代替建造が必要である。</p> <p>現清龍丸を代替建造することにより、維持にかかる経費が節減される他、浚渫作業の効率の向上が図られる。また、外洋での油流出事故に対して、全国で48時間以内に油回収作業に取り組む体制が確立、強化され、全国の沿岸海域を油汚染による、自然環境や海岸利用への甚大な被害から防護できる。</p>					
評価の基となる 需要予測	<p>代替船で浚渫した場合、浚渫効率の高度化が図れ年間余掘量 175,000 m³ (H18～H21の浚渫計画より) の減少を図ることができる。それにより浚渫土砂処分コストの軽減と浚渫時間の短縮が図られる。また、油流出事故については、年間482KL (過去36年間の油流出量とナホトカ号での回収実績により) の早期回収により被害額の軽減が図られる。</p>					
費用対効果 分析	貨幣換算した主要な費用	建造費、修理費、運航経費				
	貨幣換算した主要な便益	現清龍丸を継続して運用する場合に比した修理・運営コスト削減、機能向上による油流出事故の海洋環境汚染被害額の低減等				
	費用の生じる時期	建造費：平成15年度～17年度、運航・修理費：平成18年度から				
	便益の生じる時期	平成18年度から				
	社会的割引率	4%	現在価値化の基準年度	平成14年度		
	総費用	319億円	総便益	761億円		
	B / C	2.4	B - C	442億円	E I R R	41.9%
	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	現清龍丸の稼働実績については高い評価を得ており、老朽化に伴う代替建造には強い要望がある。					
事業実施による メリット・デメリット	既存航路、泊地の増深にあたって、特別に航行規制を課すことなく行える水域施設の浚渫工事がさらに効率的に行える。					
日程・手続	平成18年度就航予定					
関係者の意見等	管理者及び船社など関係者から航路、泊地の増深について強い要望がある。					
備考	-					

本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	呉港 阿賀地区 臨港道路整備事業(阿賀マリノポリス線)								
所在地	広島県呉市			事業主体	国				
事業概要	呉港阿賀マリノポリス地区において発生・集中する港湾関連車両に対応するため、同地区と背後の幹線道路を連絡する臨港道路を整備する。								
事業期間	平成15年度～平成19年度			総事業費	120億円				
目的・必要性	国内物流の拠点となる複合一貫輸送ターミナルやマリーナ等の整備を行っている阿賀マリノポリス地区へアクセスする現道は、狭隘で屈曲しているため円滑な港湾関連車両の交通が確保されていない。このため、同地区と背後の幹線道路を連絡する臨港道路を整備することにより、効率的な輸送形態の形成、安全性の確保を図る必要がある。								
評価の基となる 需要予測	平成19年度 予測交通量 9,280台/日 [平成11年 広島県全域将来交通量推計及び呉港港湾計画を参考に設定]								
費 対 効 果 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		円滑な交通確保（渋滞発生の回避）等に伴う輸送時間、輸送経路の短縮による輸送コスト削減						
	費用の生じる時期		平成15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14年度			
	総費用	107億円		総便益		697億円			
	B / C	6.5		B - C	590億円		E I R R	23.0%	
	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		騒音軽減、交通事故被害削減、 NOx削減 8トン/年、CO ₂ 削減 524トン-C/年						
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性 等	現在調整中 阿賀地区と山陽自動車道を結ぶ「東広島・呉自動車道」は平成10年代後半に一部供用予定。							
事業実施によるメリット ・デメリット	港湾関連車両の円滑な交通の確保により物流の効率化を図るとともに、一般道路の交通渋滞の緩和にも寄与する。								
日程・手続	平成19年度供用開始（予定）								
関係者の意見等	港湾関係者、地元企業から強い要望がある。								
備考	-								

注) 本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	博多港 須崎ふ頭地区 多目的国際ターミナル整備事業					
所在地	福岡県福岡市			事業主体	国	
事業概要	博多港須崎ふ頭地区において現在供用中の施設（岸壁-11m）の老朽化対策を実施する。その際、現況利用船舶規模に対応し岸壁規模を（-12m）とし、関連の航路・泊地の整備を行う。					
事業期間	平成15年度～平成24年度			総事業費	148億円	
目的・必要性	現施設は、老朽化より利用制限を設け荷役業者の協力を得ながら稼働している状況であり、荷役作業に支障をきたしていることから、施設の改良を行い利用制限の解消を図る。					
評価の基となる 需要予測	平成12年度 取扱貨物量 994千トン/年					
費用対効果 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				
	費用の生じる時期	平成15年度				
	効果の生じる時期	平成20年度				
	社会的割引率	4.0%		現在価値化の基準年度	平成14年度	
	総費用	110億円		総便益	381億円	
	B / C	3.5		B - C	272億円	E I R R 18.9%
	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	NOx削減 22トン/年 CO ₂ 削減 781トン-C/年				
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	なし				
事業実施によるメリット ・デメリット	ふ頭の利用制限の解消及び、物資の安定的な供給が図られる。					
日程・手続	平成20年度暫定供用開始（予定）					
関係者の意見等	利用者・港湾管理者から早期改良について強い要望がある。					
備考	-					

注）本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	那覇港 浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業(浦添線)					
所在地	沖縄県浦添市			事業主体	国	
事業概要	那覇港と本島中北部との連絡を強化するため、浦添ふ頭西洲から浦添市空寿崎までの延長約2,500mの臨港道路を整備する。					
事業期間	平成15年度～平成21年度			総事業費	244億円	
目的・必要性	現在、那覇港で発生し沖縄本島中北部方面へ流動する港湾貨物は、慢性的に渋滞が発生する市街地の経由を余儀なくされている。臨港道路浦添線の整備し、港湾発生貨物を円滑に流動させる経路を確保する。					
評価の基となる 需要予測	平成22年度 予測交通量 39,500台/日 [平成22年将来貨物量及び平成6年道路交通センサスを基に設定]					
費用対効果 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		円滑な交通確保（渋滞の回避）等に伴う輸送時間、輸送経路の短縮による輸送コスト削減			
	費用の生じる時期		平成15年度			
	効果の生じる時期		平成22年度			
	社会的割引率		4.0%	現在価値化の基準年度		平成14年度
	総費用		215億円	総便益		1,635億円
	B / C	7.6	B - C	1,421億円	E I R R	20.1%
	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		NOx削減 0.03トン/年 CO ₂ 削減 188トン-C/年			
	地元等との調整状況 地域開発戦略との整合性等	沖縄振興計画(H14.7)にも位置づけられており、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	臨港道路の整備により港湾貨物の効率的な輸送が可能となり、地域経済の振興が図られる。					
日程・手続	平成22年度供用予定					
関係者の意見等	各機関から早期整備に関する要請書が出されている。					
備考	-					

注) 本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。

新規事業採択時評価の結果

【港湾整備事業】

事業名	中津港 田尻地区 廃棄物海面処分場整備					
所在地	大分県 中津市			事業主体	大分県	
事業概要	中津港 田尻地区に廃棄物埋立護岸を整備するもの。					
事業期間	平成15年度～平成17年度			総事業費	19億円	
目的・必要性	平成18年度より発生する中津港田尻地区の泊地・航路の浚渫土砂の最終処分場を確保するため、廃棄物埋立護岸を整備する。 なお、浚渫土砂に対して、建設副産物対策を実施し、発生抑制、減量化、減容化等に努め、極力資源化を図る。また埋立完了後は「港湾関連用地」として有効利用を図る。					
評価の基となる 需要予測	平成19年度 土砂総受入予定量 780千m ³					
費用便 対益 効果 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		内陸処分コストの削減、海面消失、土地の残存価値			
	費用の生じる時期		平成15年度			
	効果の生じる時期		平成18年度			
	社会的割引率		4%	現在価値化の基準年度		平成14年度
	総費用		17億円	総便益		74億円
	B / C	4.4	B - C	57億円	E I R R	22.5%
分 析	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	地元調整は整っている。毎年9月～10月末までの間の1ヶ月間漁業による工事中止					
事業実施によるメリット ・デメリット	浚渫土砂の最終処分場を確保することにより、確実に航路・泊地整備事業の推進を図ることが出来る。また、発生する土地は港湾関連用地として有効利用出来る。					
日程・手続	-					
関係者の意見等	なし					
備考	-					

注) 本表の値は、概算値であり、今後コスト縮減の検討等により変更することがある。