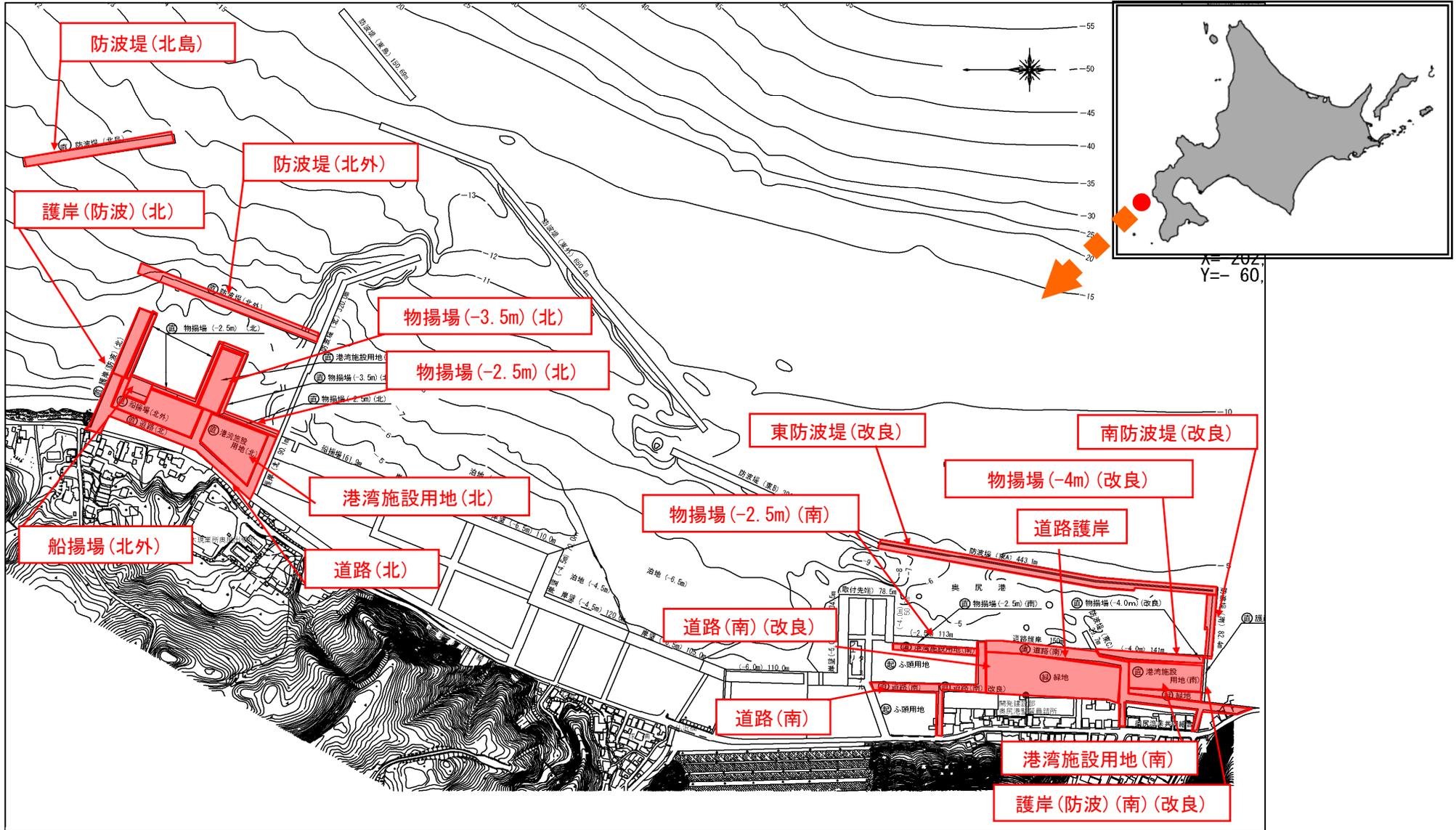


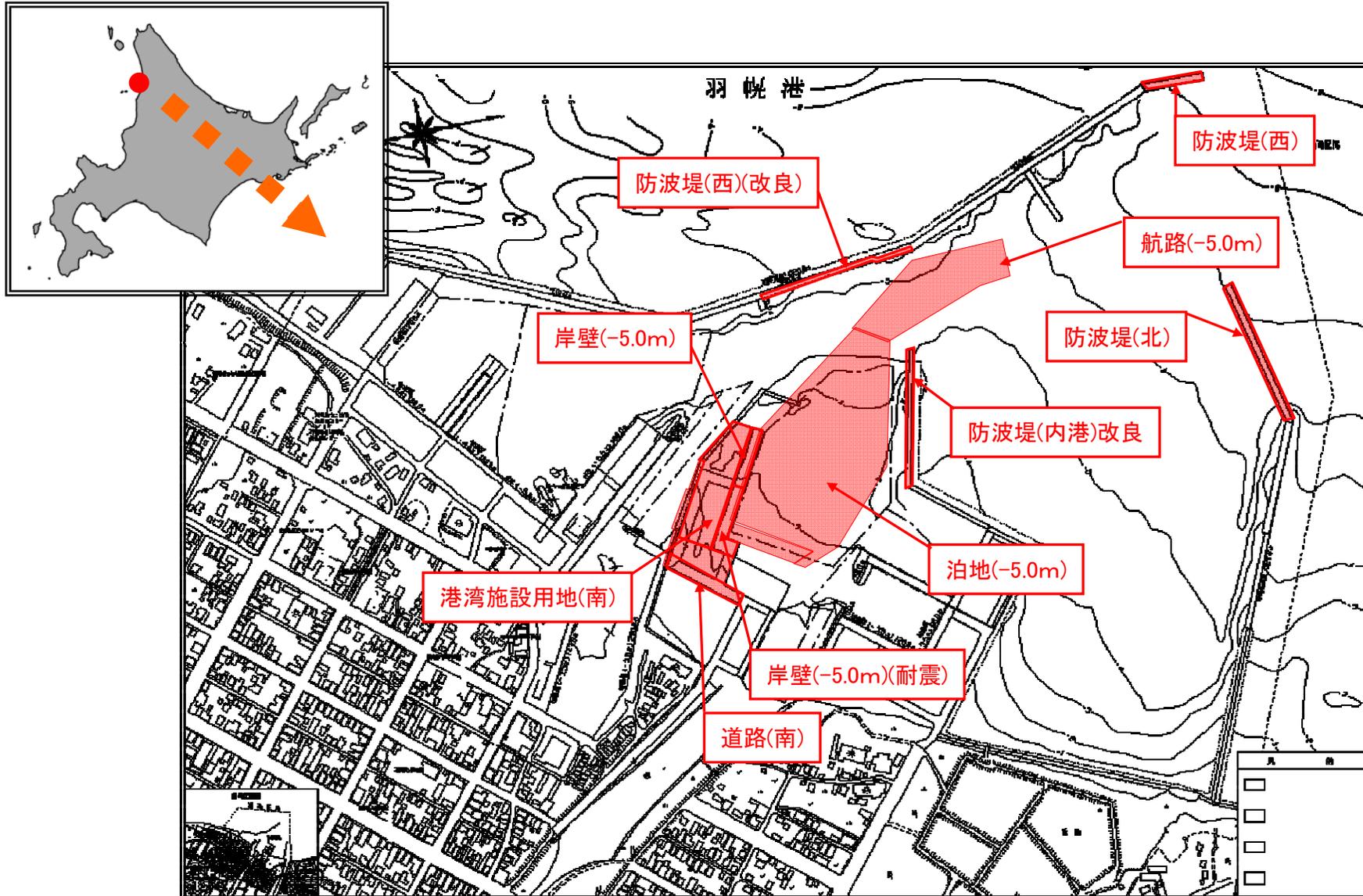
事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (奥尻港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課	事業 主体	国土交通省 北海道開発局				
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道奥尻町									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	防波堤(北島)、防波堤(北外)、護岸(防波)(北)、物揚場(水深3.5m)(北)、物揚場(水深2.5m)(北)、船揚場(北外)、港湾施設用地(北)、道路(北)、物揚場(水深2.5m)(南)、物揚場(水深4m)(改良)、港湾施設用地(南)、防波護岸(南)(改良)、道路(南)、道路(南)(改良)、防波堤東(改良)、防波堤南(改良)、緑地(南)									
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	83		残事業費(億円)		32					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施設の不足による非効率な水産活動を余儀なくされている。</li> <li>供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> <li>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。</li> <li>奥尻地区の市街地全体が重要警戒区域であり、災害時に地域住民が避難する空間の確保が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>物揚場や防波堤を整備することにより、小型船の混雑の解消による効率化と本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域の確保を図るとともに、防災緑地の整備により災害時の防災拠点の形成を図る。</p> <p>①混雑解消による作業の効率化 ②避泊水域の確保 ③防災拠点空間の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成35年予測利用漁船隻数:62隻/年)</p> <p>陸揚作業コストの削減 (平成35年予測利用小型船隻数:28隻/年)</p> <p>船舶の待避コストの削減 (平成35年予測利用作業船隻数:9隻/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:1隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	156	C:総費用(億円)	88	全体B/C	1.8	B-C	68	EIRR (%)	5.9
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	61	C:総費用(億円)	25	継続B/C	2.5				
感度分析			事業全体のB/C				残事業のB/C			
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.6~2		2.2~2.7					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8		2.3~2.8					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8		2.5~2.5					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の解消により、時間コストの削減が図られる。</p> <p>②物揚場の低天端化により、小型船の陸揚時における作業コストの削減が図られる。</p> <p>③本港を利用する作業船の係留場所の確保により、貨物船が入港する際に生じる待避コストの削減が図られる。</p> <p>④港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の安全・安心の確保</li> <li>地域の活性化</li> <li>就労環境の改善</li> </ul>									
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83億円、既投資額51億円 平成22年度末現在 事業進捗率62%									
主な事業の 進捗の見込	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業により発生したコンクリートブロックの再利用</li> <li>他事業から発生する土砂の埋立材としての活用</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理	充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	<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。									

# 奥尻港 本港地区地域生活基盤整備事業



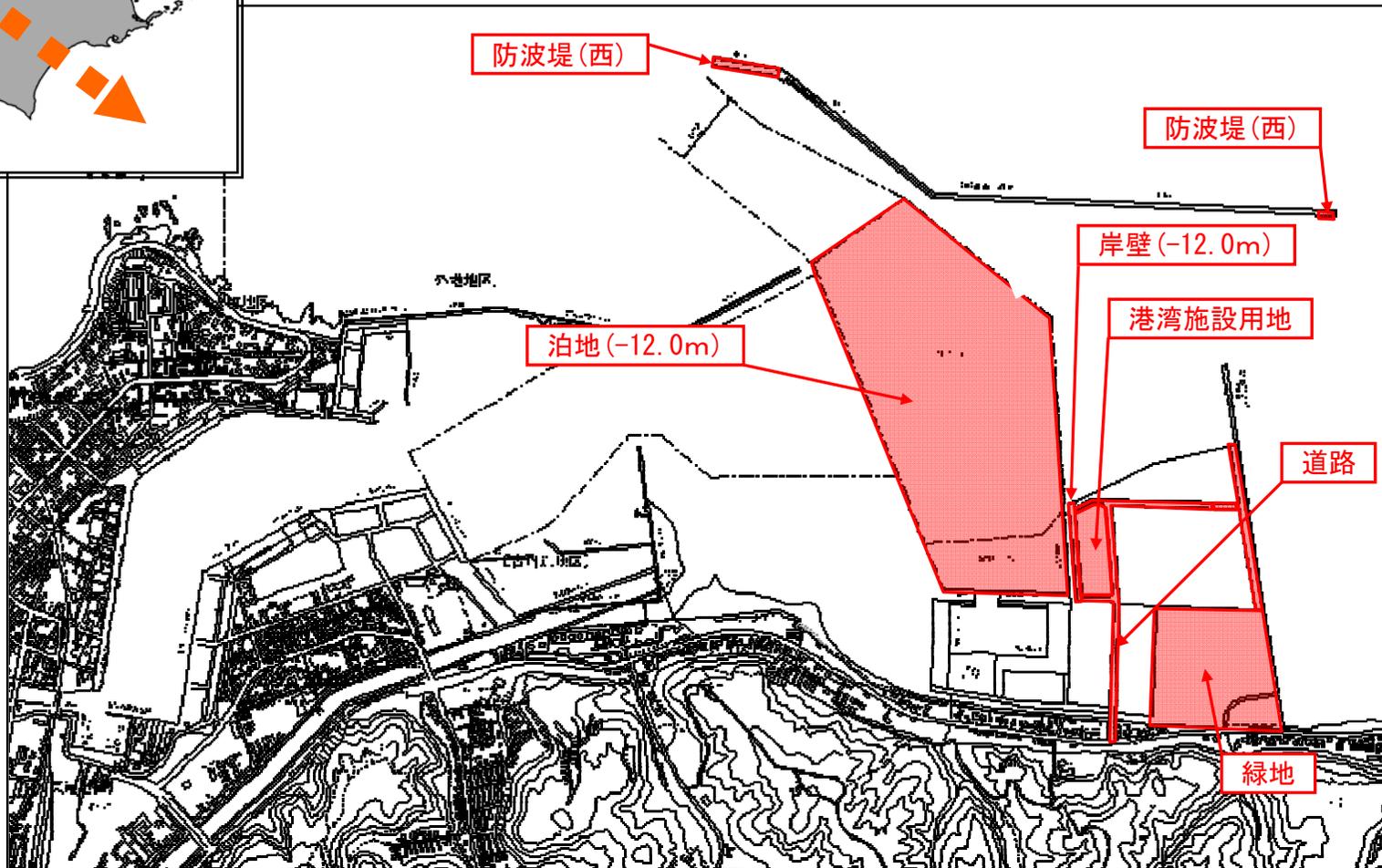
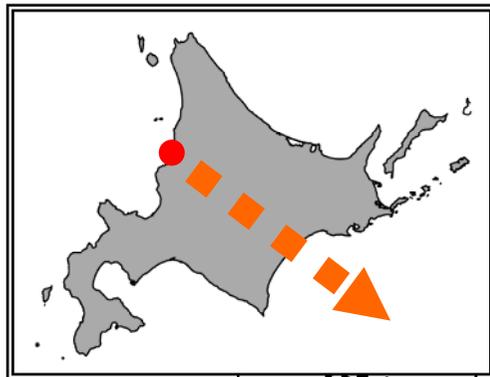
事業名 (箇所名)	耐震強化岸壁整備事業 (羽幌港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	国土交通省 北海道開発局			
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道羽幌町									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深5m)(耐震)、岸壁(水深5m)、航路(水深5m)、泊地(水深5m)、防波堤(西)、防波堤(西)(改良)、防波堤(北)、防波堤(内港)(改良)、港湾施設 用地(南)、道路(南)									
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成24年度						
総事業費(億円)	57		残事業費(億円)		14					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震時に、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。</li> <li>・供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>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の確保を図るとともに、平常時における輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送・旅客移動の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送・旅客移動の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成25年予測取扱貨物量：38千トン/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成25年予測利用旅客数：30千人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：3千人)</p> <p>震災時における移動コストの削減 (想定被災人口：3千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	124	C:総費用(億円)	61	全体B/C	2.0	B-C	63	EIRR (%)	7.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	29	C:総費用(億円)	12	継続B/C	2.4				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.8~2.2		1.9~2.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2~2.1		2.2~2.6					
			2~2		2.4~2.4					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①羽幌港での貨物の取扱いや旅客の利用が可能となり、輸送・移動コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震時において物流機能や旅客の移動が確保され、輸送・移動コストの削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>・作業環境の改善</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・地域の活性化</li> </ul>									
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57億円、既投資額44億円 平成22年度末現在 事業進捗率75%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	・過年度工事で発生した消波ブロックの流用等									
対応方針	継続									
対応方針理	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	<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。									

# 羽幌港 本港地区 耐震強化岸壁整備事業



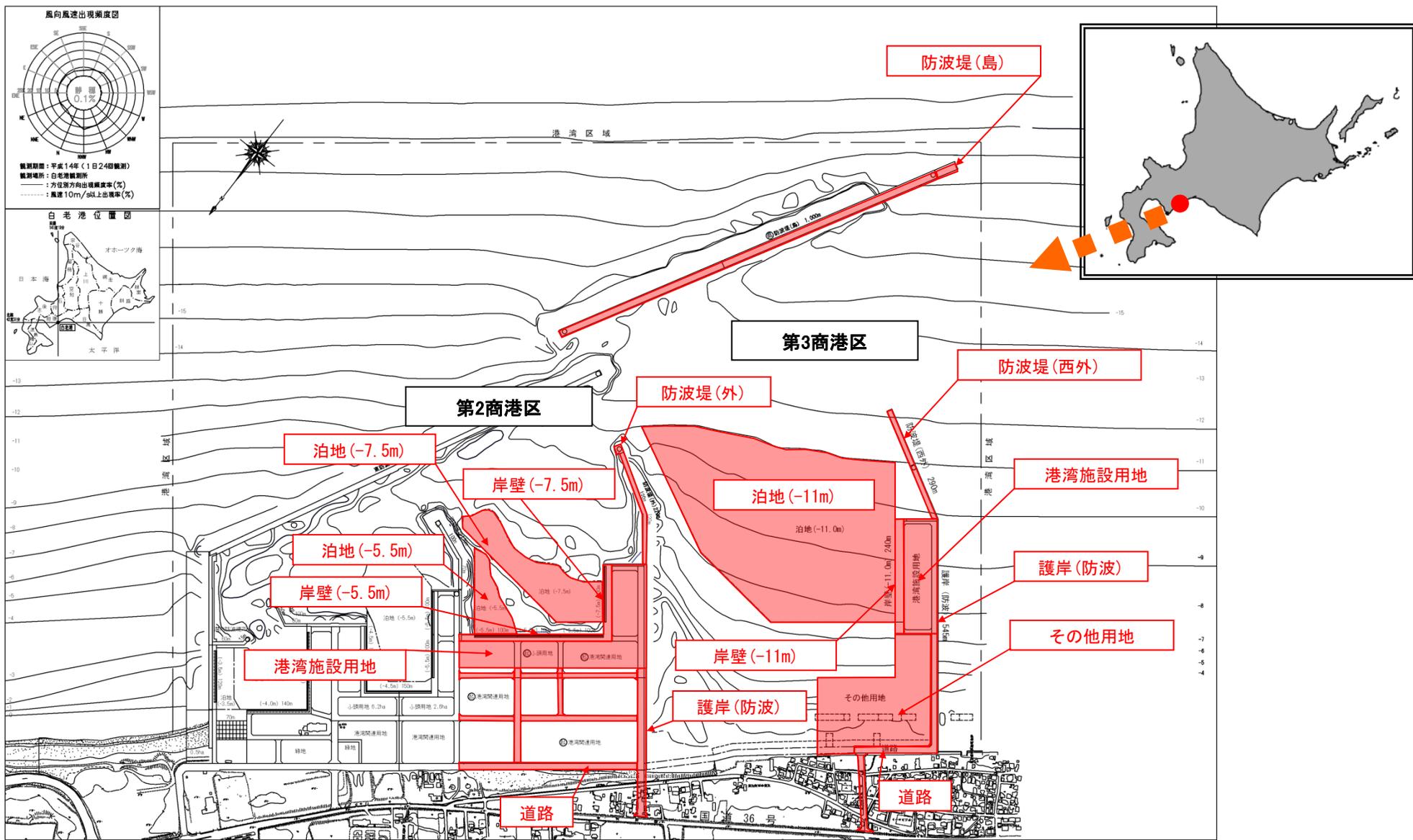
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (留萌港 三泊地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	北海道留萌市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過した事業									
主な事業の 諸元	防波堤(西)、岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、港湾施設用地、道路、緑地									
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	343		残事業費(億円)	127						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>係留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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</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。また、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震災時における緊急物資等の輸送の確保 ③避泊水域の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成31年予測取扱貨物量：306千トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数：2隻)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：8千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	571	C:総費用(億円)	409	全体B/C	1.4	B-C	162	EIRR (%)	5.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	134	C:総費用(億円)	99	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%)		1.3~1.5	1.2~1.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4	1.2~1.5						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4	1.3~1.4						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>③大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>④大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避出来る。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>地域の活性化</li> </ul>									
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343億円、既投資額216億円 平成22年度末現在 事業進捗率63%									
主な事業の 進捗の見込	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	・浚渫土砂の流用等									
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効果があると判断されるため。									
その他	<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。									

# 留萌港 三泊地区 国際物流ターミナル整備事業



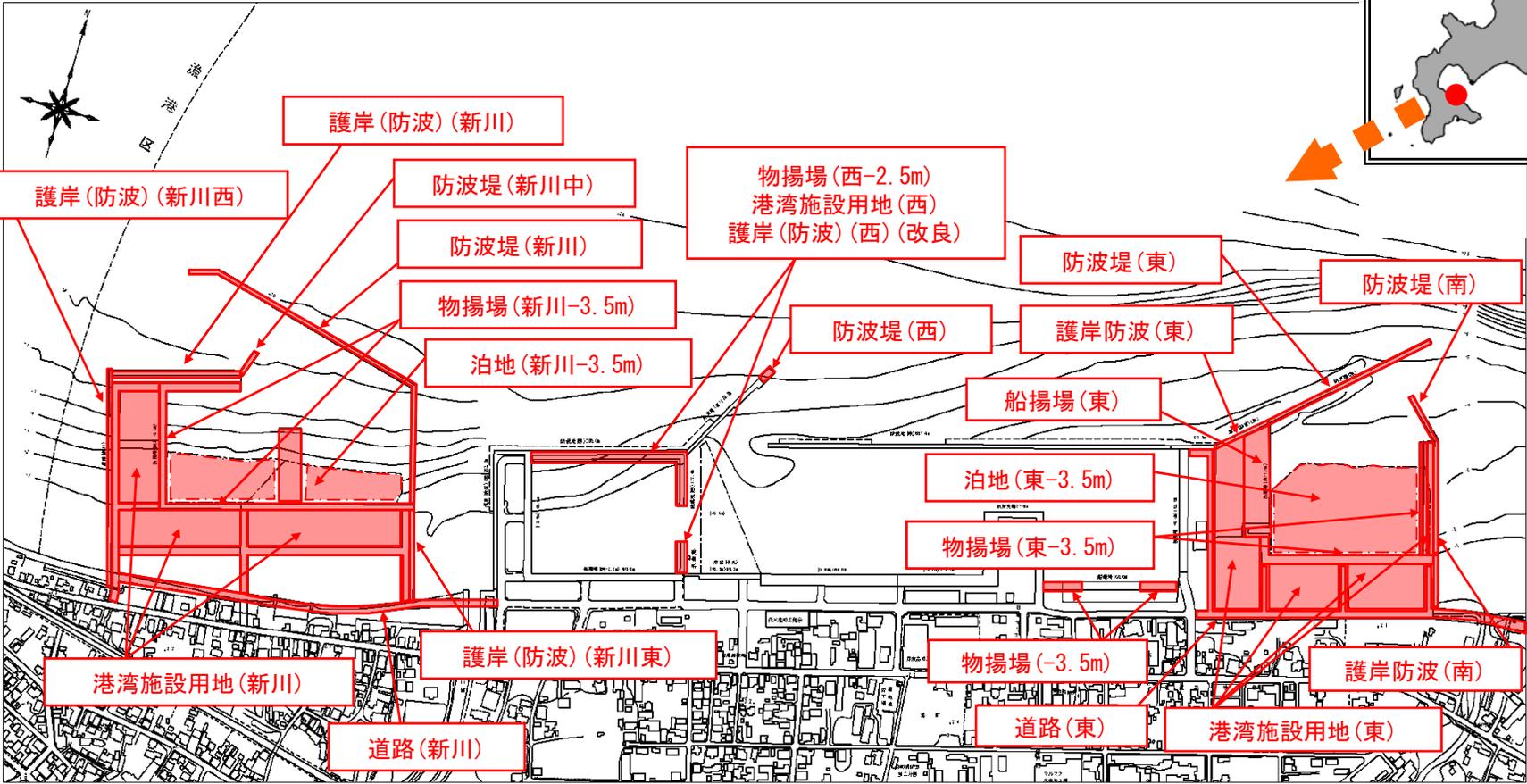
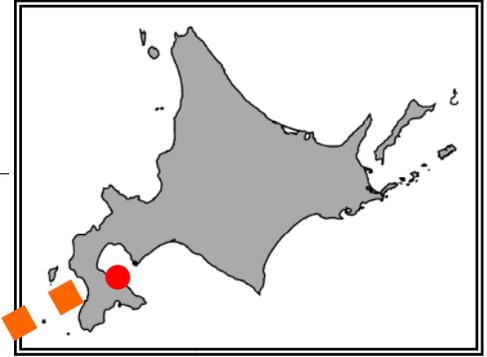
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (白老港本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課	事業 主体	国土交通省 北海道開発局				
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道白老郡白老町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深11m)、岸壁(水深7.5m)、岸壁(水深5.5m)、泊地(水深11m)、泊地(水深7.5m)、泊地(水深5.5m)、防波堤(島)、防波堤(西外)、防波堤(外)、護岸(防波)、港湾施設用地、道路									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	450		残事業費(億円)		64					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後企業で使用される原材料や製品等のバルク貨物を取扱う係留施設の水深や延長及び用地の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国内物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化と係留施設延長の不足の解消に対応することで輸送効率化を図るとともに、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> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成28年予測取扱貨物量：2,316千トン/年)</p> <p>業務コストの削減 (平成28年予測利用貨物船隻数：10隻/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数：2隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	972	C:総費用(億円)	596	全体B/C	1.6	B-C	387	EIRR (%)	6.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	97	C:総費用(億円)	54	継続B/C	1.8				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.5 ~ 1.8		1.6 ~ 2					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.7		1.6 ~ 2					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.7		1.8 ~ 1.8					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②岸壁から背後の油貯蔵タンクまでの直接配送が可能となり、荷役作業の効率化が図られる。</p> <p>③港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・作業環境の改善</li> <li>・食料品の品質向上</li> </ul>									
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450億円、既投資額386億円 平成22年度末現在 事業進捗率86%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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	・浚渫土砂及び鉄鋼スラグのケーソンの中詰材への流用									
対応方針	継続									
対応方針理	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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

# 白老港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



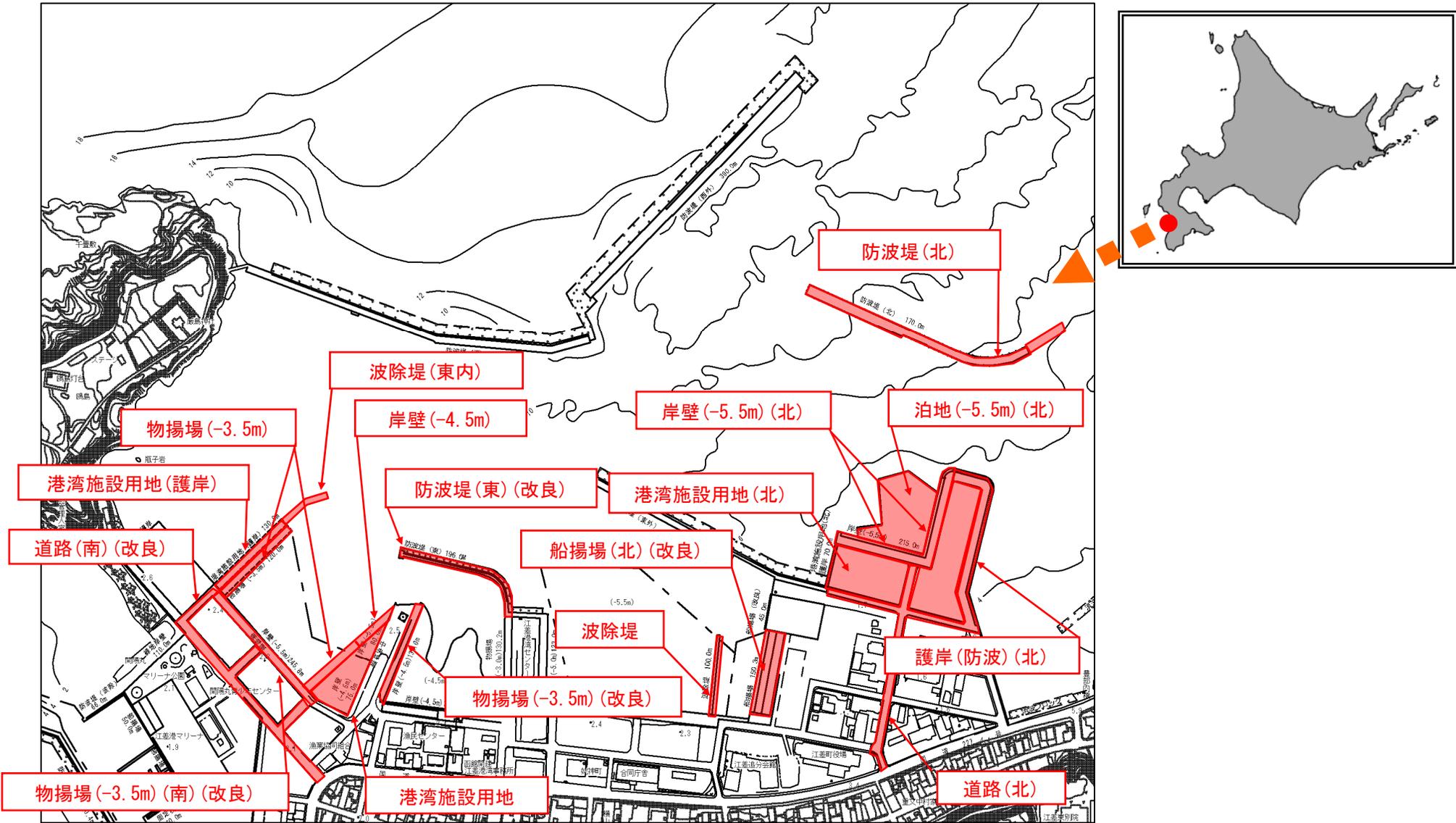
事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (森港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	国土交通省 北海道開発局			
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道茅部郡森町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(東)、防波堤(南)、護岸(防波)(東)、護岸(防波)(南)、物揚場(東水深3.5m)、船揚場(東)、泊地(東水深3.5m)、港湾施設用地(東)、道路(東)、防波堤(新川)、防波堤(新川中)、護岸(防波)(新川)、護岸(防波)(新川西)、物揚場(新川水深3.5m)、泊地(新川水深3.5m)、港湾施設用地(新川)、道路(新川)、護岸(防波)(新川東)、防波堤(西)、物揚場(水深3.5m)、物揚場(西水深2.5m)、港湾施設用地(西)、護岸(防波)(西)(改良)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	177		残事業費(億円)		34					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施設の不足による非効率な水産活動を余儀なくされている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>小型船だまりを整備することにより、小型船の混雑解消等による効率化を図る。</p> <p>①混雑解消等による作業の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成28年予測利用小型船隻数: 136隻/年)</p> <p>作業コストの削減 (平成28年予測利用小型船隻数: 134隻/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	336	C:総費用(億円)	235	全体B/C	1.4	B-C	101	EIRR (%)	5.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	46	C:総費用(億円)	29	継続B/C	1.6				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.3~1.6		1.4~1.8					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		1.5~1.8					
			1.4~1.5		1.5~1.7					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の解消により、時間コストの削減が図られる。</p> <p>②小型船の効率的な上下架作業が可能となり、作業コストの削減が図られる。</p> <p>③自家作業場から本港への移動距離が短縮されるとともに、港内用地での漁網の洗浄・修理作業が可能となり、作業コスト等の削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水産振興への寄与</li> <li>水産物の品質向上</li> <li>船舶の航行や荷役の安全性向上</li> <li>企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> </ul>									
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177億円、既投資額143億円 平成22年度末現在 事業進捗率81%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	<ul style="list-style-type: none"> <li>海上施工の一部陸上施工への見直し</li> <li>他事業から発生したブロックの活用</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p>									

# 森港 本港地区 小型船だまり整備事業



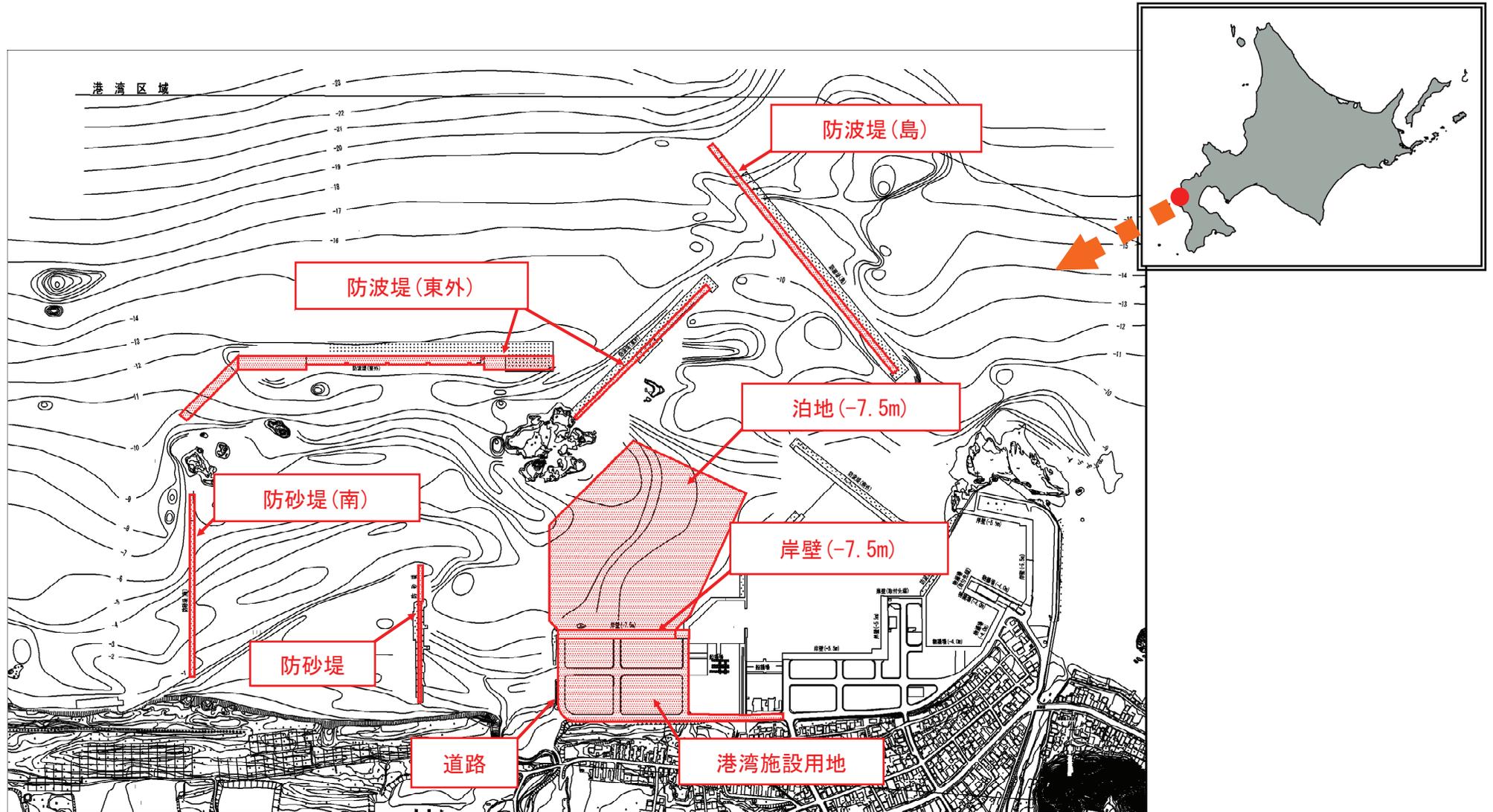
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (江差港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	国土交通省 北海道開発局													
			担当課長名	笹島 隆彦																
実施箇所	北海道江差町																			
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																			
主な事業の 諸元	防波堤(北)、岸壁(水深5.5m)(北)、泊地(水深5.5m)、護岸(防波)(北)、港湾施設用地(北)、道路(北)、波除堤、船揚場(北)(改良)、防波堤(東)(改良)、物揚場(水深3.5m)(改良)、波除堤(東内)、物揚場(水深3.5m)、港湾施設用地(護岸)、岸壁(水深4.5m)、物揚場(水深3.5m)(南)(改良)、港湾施設用地、道路(南)(改良)																			
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成30年度																
総事業費(億円)	100		残事業費(億円)		24															
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光・人流ゾーンに隣接する岸壁での荷役時における粉塵・騒音・振動などが課題となっている。</li> <li>供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> <li>施設の不足により貨物船と小型船が輻輳し、非効率な水産活動を余儀なくされている。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国内物流ターミナルを整備することにより、輸送効率化や貨物船と小型船の輻輳の回避を図るとともに、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> <ol style="list-style-type: none"> <li>①貨物輸送の効率化</li> <li>②混雑解消等による作業の効率化</li> <li>③避泊水域の確保</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>																			
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成31年予測取扱貨物量:26千トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:1隻)</p> <p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成31年予測利用小型船隻数:76隻/年)</p> <p>作業コストの削減 (平成31年予測利用小型船隻数:23隻/年)</p>																			
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度																	
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)		204		C:総費用(億円)		140		全体B/C		1.5		B-C		64		EIRR (%)		5.4	
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		1.3~1.6		事業全体のB/C		3.1~3.8		建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.5		3.1~3.8		建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.5		3.3~3.5	
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①江差港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</li> <li>③小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の解消により、時間コストの削減が図られる。</li> <li>④物揚場の低天端化により、小型船の陸揚時における作業員や作業時間が減少し、作業コストの削減が図られる。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の活性化</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> </ul>																			
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100億円、既投資額76億円 平成22年度末現在 事業進捗率76%																			
主な事業の 進捗の見込	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管内他事業から発生する土砂の埋立土としての活用</li> <li>・本事業により発生したコンクリートブロック及びコンクリート殻の張りブロックや路盤材への活用</li> </ul>																			
対応方針	継続																			
対応方針理	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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p>																			

# 江差港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



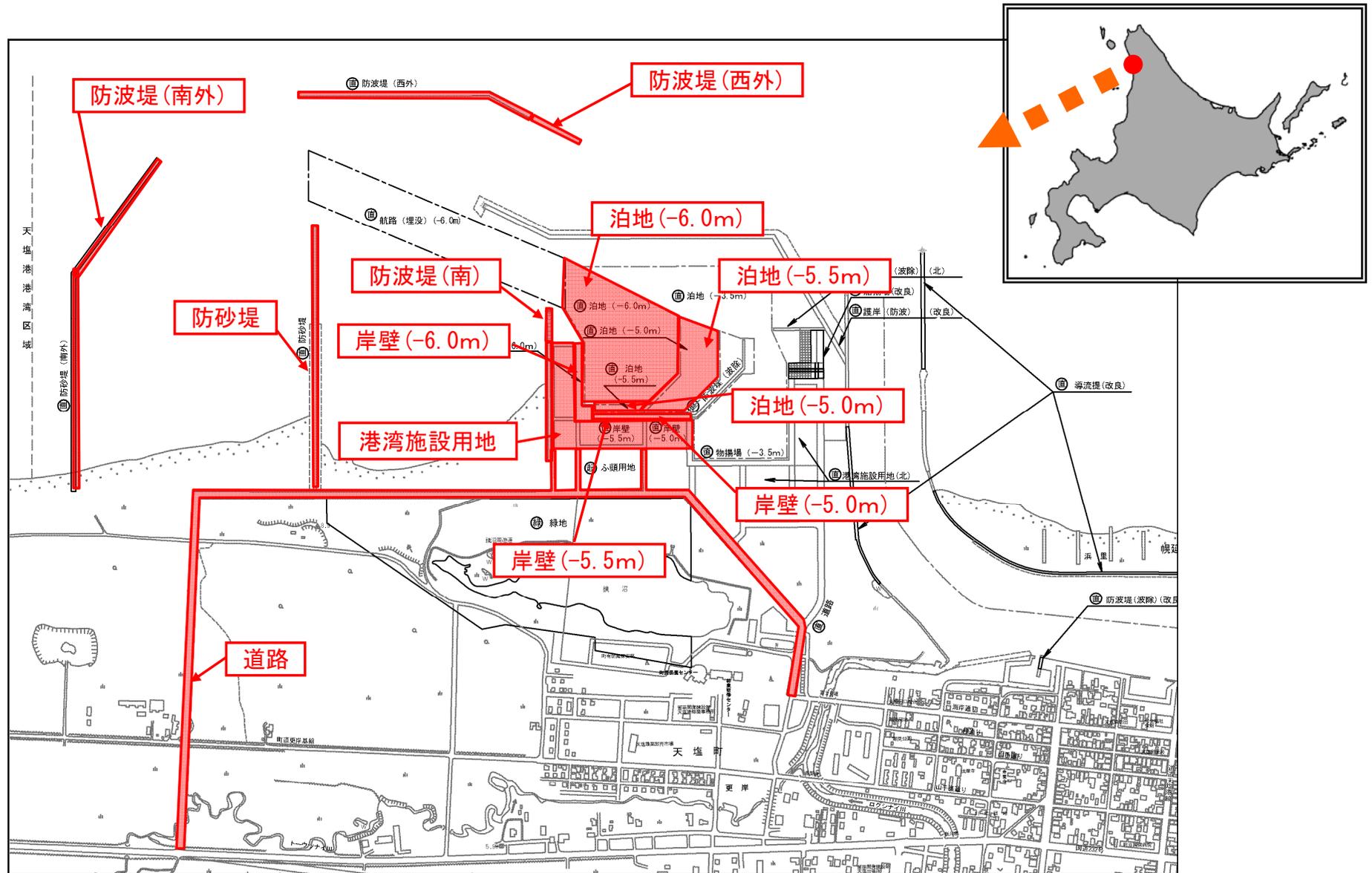
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (瀬棚港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	国土交通省 北海道開発局			
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道せたな町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(島)、防波堤(東外)、泊地(水深7.5m)、岸壁(水深7.5m)、防砂堤(南)、防砂堤、道路、港湾施設用地									
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	320		残事業費(億円)		48					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>係留施設や水深の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>民家や漁業対応施設に近接する岸壁での鉱産品の荷役作業による粉塵の発生等が課題となっている。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国内物流ターミナルを整備することにより、背後企業の貨物需要に対応することで、輸送効率化を図るとともに、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フェリー就航率の向上 ③避泊水域の確保 ④漂砂による泊地埋没の回避</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成31年予測取扱貨物量：264千トン/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成31年予測利用旅客数：19千人/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数：1隻)</p> <p>泊地の維持浚渫費の削減 (埋没低減量：5,530m<sup>3</sup>/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	652	C:総費用(億円)	509	全体B/C	1.3	B-C	143	EIRR (%)	6.2
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	54	C:総費用(億円)	39	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%)	1.2~1.4	1.3~1.5							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3	1.3~1.6							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3	1.4~1.4							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①瀬棚港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時のフェリー就航率が改善され、輸送・移動コストの削減が図られる。</p> <p>③港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>④漂砂による泊地埋没を回避することが可能となり、維持浚渫に要するコストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の活性化</li> <li>水産振興への寄与</li> <li>洋上風力発電施設の設置水域確保</li> <li>航行・係留船舶の安全性向上</li> </ul>									
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320億円、既投資額272億円 平成22年度末現在 事業進捗率84%									
主な事業の 進捗の見込	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。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	・本事業で発生した被覆ブロックの建設資材としての活用									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<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。									

# 瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



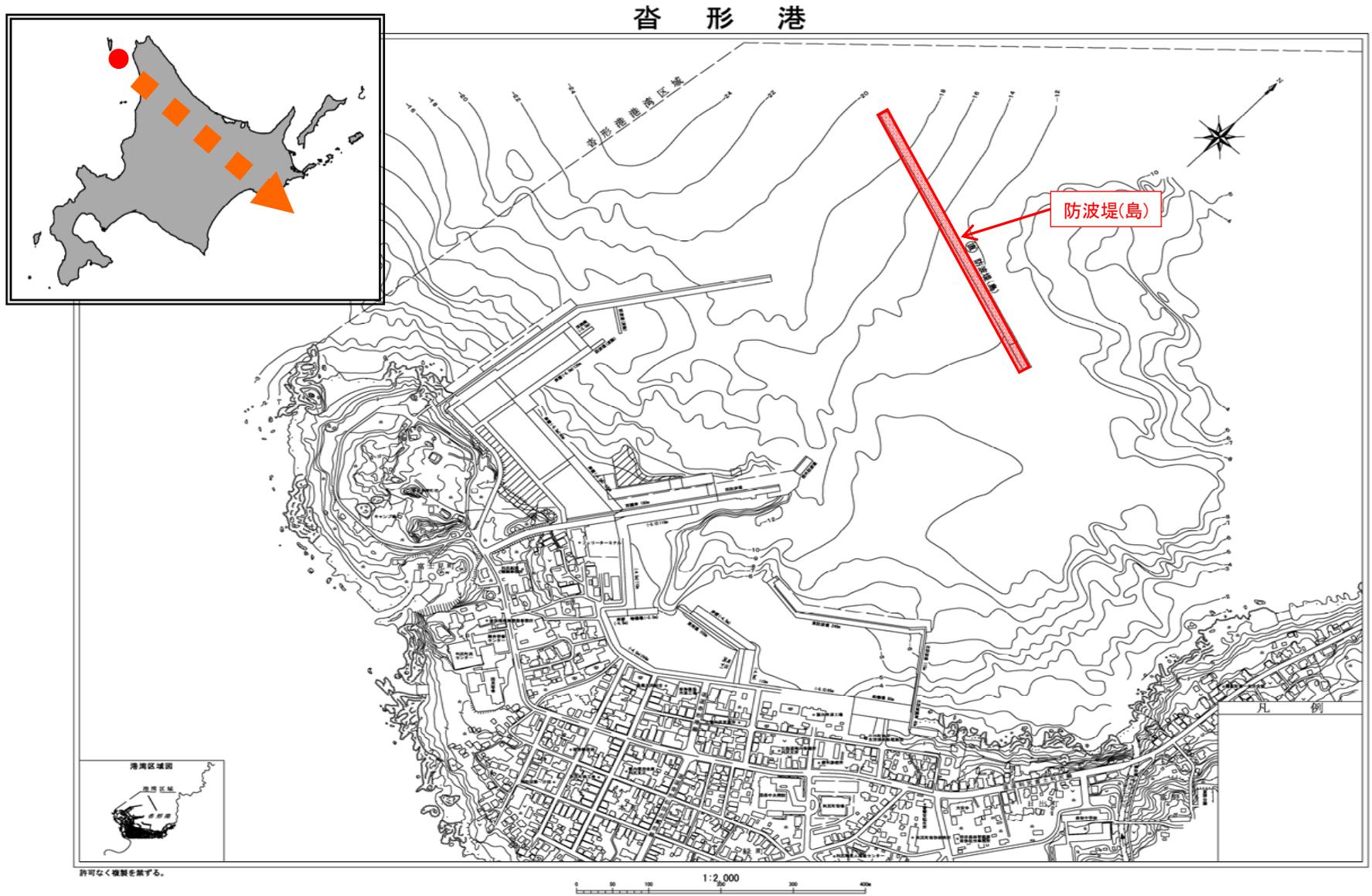
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (天塩港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	国土交通省 北海道開発局			
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道天塩町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(西外)、防砂堤(南)、防砂堤(南外)、岸壁(水深6m)、岸壁(水深5.5m)、岸壁(水深5m)、泊地(水深6m)、泊地(水深5.5m)、泊地(水深5m)、道路、 港湾施設用地									
事業期間	事業採択	平成63年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	214		残事業費(億円)		46					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> <li>・漂砂の侵入による港内の埋没が課題となっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国内物流ターミナルを整備することにより、背後企業の貨物需要に対応することで、輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②漂砂による泊地埋没の回避</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成30年代前半予測取扱貨物量：60万トン/年)</p> <p>航路・泊地の維持浚渫費の削減 (埋没低減量：0.18m/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	956	C:総費用(億円)	370	全体B/C	2.6	B-C	586	EIRR (%)	24.1
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	73	C:総費用(億円)	55	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%)		2.5 ~ 2.7		1.2 ~ 1.5					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.5 ~ 2.6		1.2 ~ 1.5					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.6 ~ 2.6		1.3 ~ 1.3					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①天塩港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②漂砂による泊地埋没を回避することが可能となり、維持浚渫に要するコストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> </ul>									
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214億円、既投資額168億円 平成22年度末現在 事業進捗率79%									
主な事業の 進捗の見込	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	・浚渫土砂のケーソンの中詰材への流用									
対応方針	継続									
対応方針理	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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

# 天塩港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (杓形港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	国土交通省 北海道開発局			
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道利尻町									
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(島)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	96		残事業費(億円)		12					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼働率が低くなっているため、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、安定的な荷役の確保による輸送効率化を図るとともに、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> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成26年予測取扱貨物量:7千トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:1隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	200	C:総費用(億円)	158	全体B/C	1.3	B-C	42	EIRR (%)	4.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	24	C:総費用(億円)	10	継続B/C	2.4				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.1~1.4		2.1~2.6					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.3~1.3		2.2~2.6					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.3~1.3		2.4~2.4					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①杓形港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p>									
	<p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・フェリー旅客の利便性向上</li> <li>・地域の活性化</li> </ul>									
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96億円、既投資額84億円 平成22年度末現在 事業進捗率88%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	・設計の見直し及び建設副産物の活用									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって、十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<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。									

# 沓形港 本港地区 防波堤整備事業

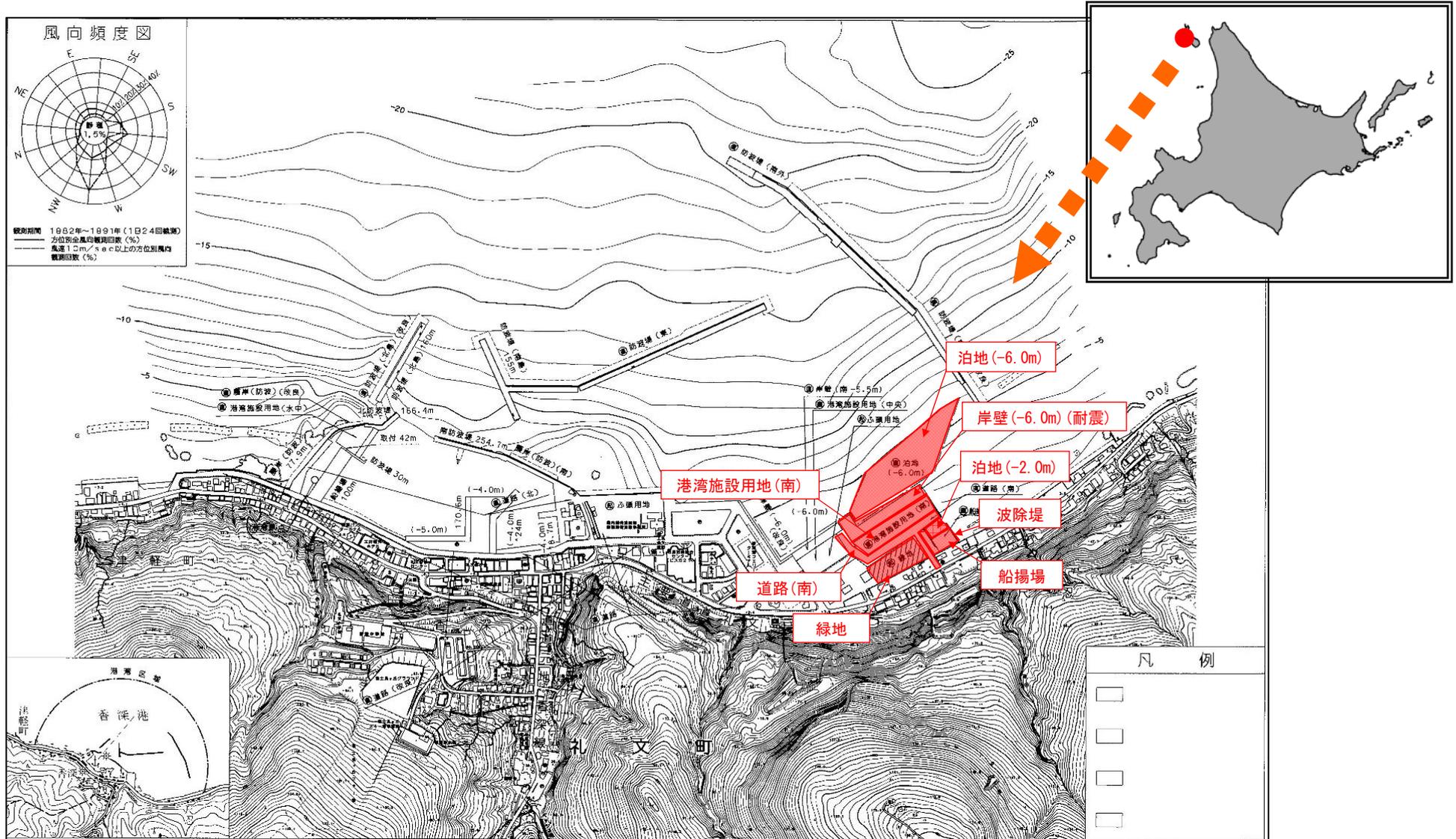


事業名 (箇所名)	道路整備事業 (室蘭港 崎守地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 北海道開発局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	北海道室蘭市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	道路(改良)									
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成23年度						
総事業費(億円)	29		残事業費(億円)		5					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・供用開始後30年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>臨港道路を改良することにより、港湾関連交通や一般交通の安全性確保と円滑化を図る。</p> <p>①貨物車両・一般車両や人命の安全性の確保 ②輸送・移動の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>走行時間の短縮 (平成24年予測交通量:6,121台/日)</p> <p>走行経費の減少 (平成24年予測交通量:6,121台/日)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	68	C:総費用(億円)	33	全体B/C	2.1	B-C	35	EIRR (%)	8.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	12	C:総費用(億円)	5	継続B/C	2.3				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	1.9~2.3		1.9~2.3		2.1~2.5					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.9~2.3		2.1~2.5					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1		2.3~2.3					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和・交通事故減少・沿道環境の改善が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性・快適性の向上</li> </ul>									
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29億円、既投資額24億円 平成22年度末現在 事業進捗率83%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法面対策における新工法の採用</li> <li>・他工事で発生したコンクリート殻の下層路盤材への活用</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理	充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	<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。									



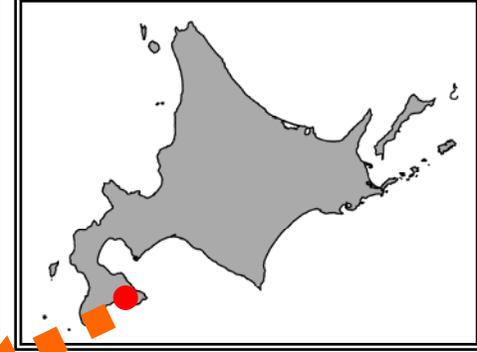
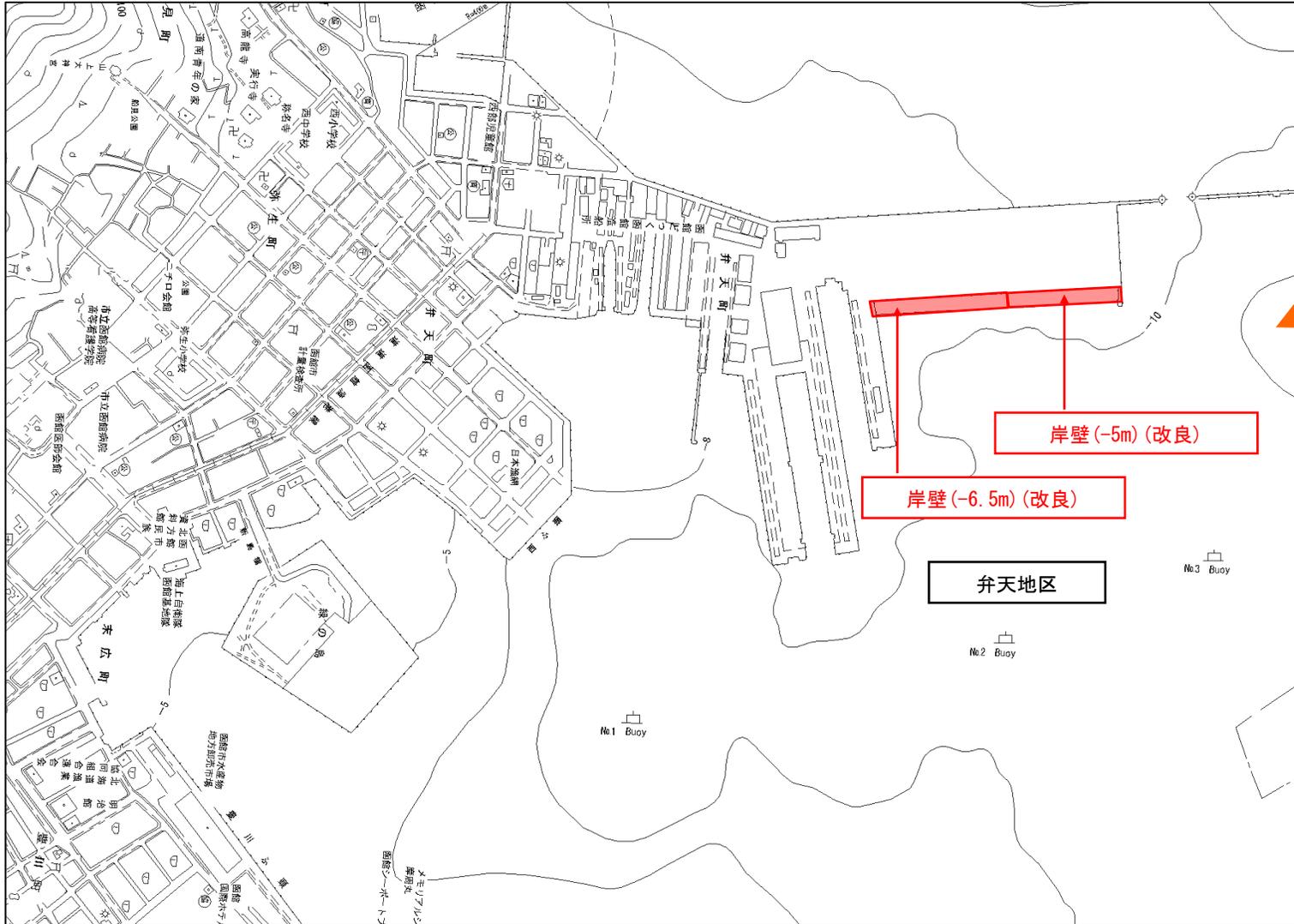
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (香深港 本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課	事業 主体	国土交通省 北海道開発局				
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道礼文町									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深6m)(耐震)、泊地(水深6m)、泊地(水深2m)、波除堤、船揚場、港湾施設用地(南)、道路(南)、緑地									
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	30		残事業費(億円)		10					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>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の確保を図るとともに、平常時における輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成26年予測取扱貨物量：21千トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：1千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	50	C:総費用(億円)	30	全体B/C	1.7	B-C	20	EIRR (%)	6.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	17	C:総費用(億円)	9	継続B/C	1.9				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.5~1.8	1.7~2.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.6~1.7	1.8~2.2						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7	1.9~1.9						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①香深港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> </ul>									
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30億円、既投資額20億円 平成22年度末現在 事業進捗率66%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	・浚渫土砂の仮設道路の路盤材への流用等									
対応方針	継続									
対応方針理	十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	<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。									

# 香深港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



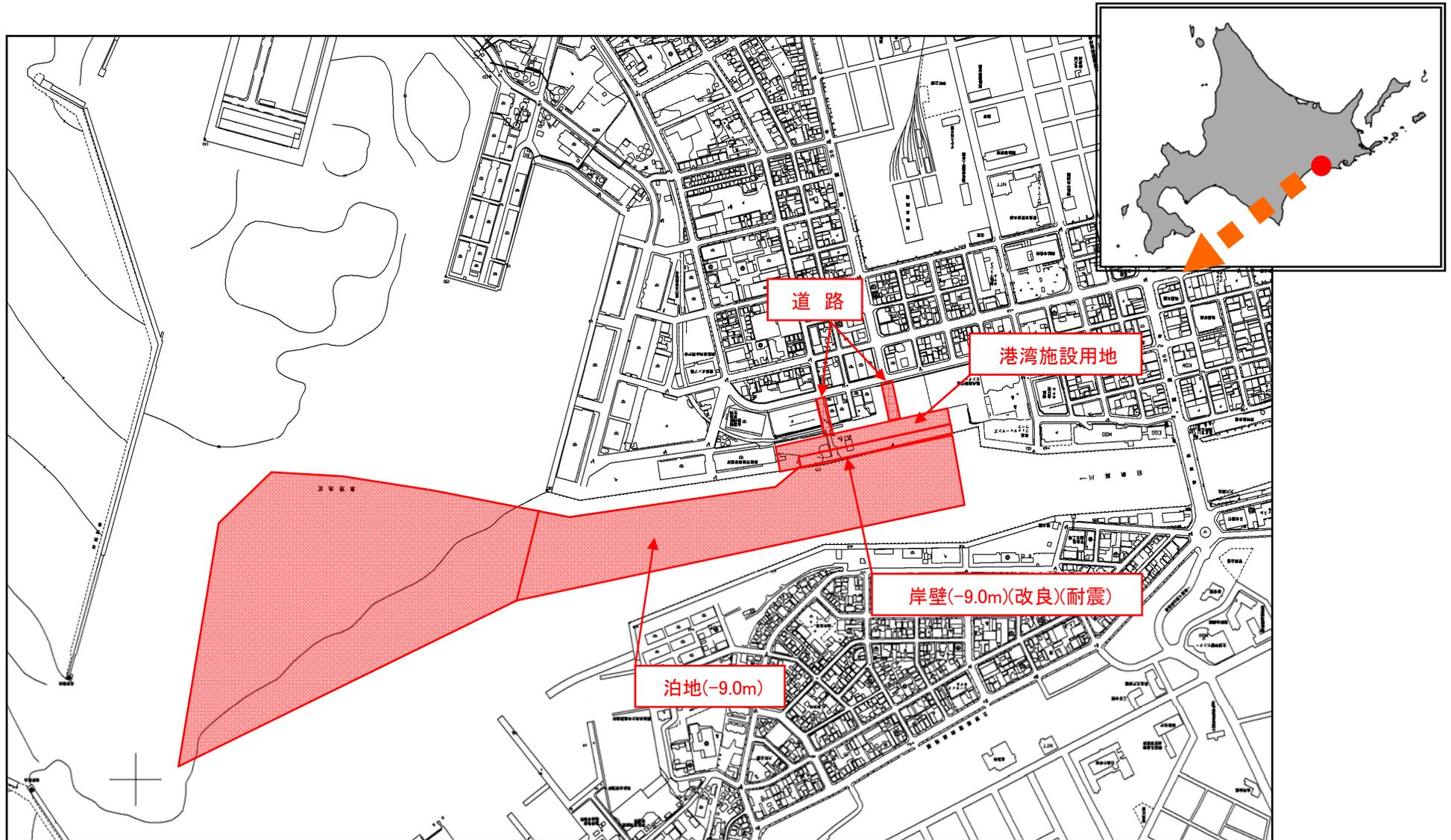
事業名 (箇所名)	船だまり整備事業(改良) (函館港 弁天地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	北海道函館市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深6.5m)(改良)、岸壁(水深5.5m)(改良)									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	39		残事業費(億円)		16					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>係留施設の慢性的な不足により、小型船の滞船が発生し、円滑な港湾利用に支障が生じている。</li> <li>「国際水産・海洋総合研究センター」が計画され、調査船の係留、施設等の港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船溜まりを整備することにより、船舶係留需要に対応することで、業務効率化を図るとともに、港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成を図る。</li> <li>①混雑解消等による作業の効率化</li> <li>②岸壁利用の再編による作業の効率化</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>滞船コストの削減 (平成28年予測小型船利用隻数:61隻/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成28年予測調査船隻数:6隻/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	82	C:総費用(億円)	37	全体B/C	2.2	B-C	45	EIRR (%)	8.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	33	C:総費用(億円)	13	継続B/C	2.5				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		2 ~ 2.4		2.2 ~ 2.7					
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.1 ~ 2.3		2.3 ~ 2.8					
		建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1 ~ 2.3		2.4 ~ 2.5				
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①小型船の準備・陸揚時の滞船の解消により、時間コストの削減が図られる。</li> <li>②当該地区に新設される国際水産・海洋総合研究センターを利用する機関の調査船や練習船乗員の陸上移動コストの削減が図られる。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際貢献と水産・海洋研究の牽引</li> <li>地域の活性化</li> </ul>									
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39億円、既投資額23億円 平成22年度末現在 事業進捗率60%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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	・ケーソン仮置きマウンドの造成にあたって、他事業で発生した材料の活用									
対応方針	継続									
対応方針理	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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

# 函館港 弁天地区 船溜まり整備事業(改良)



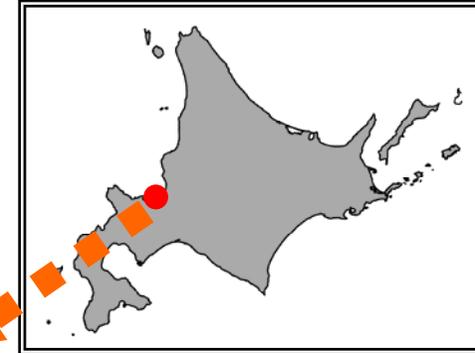
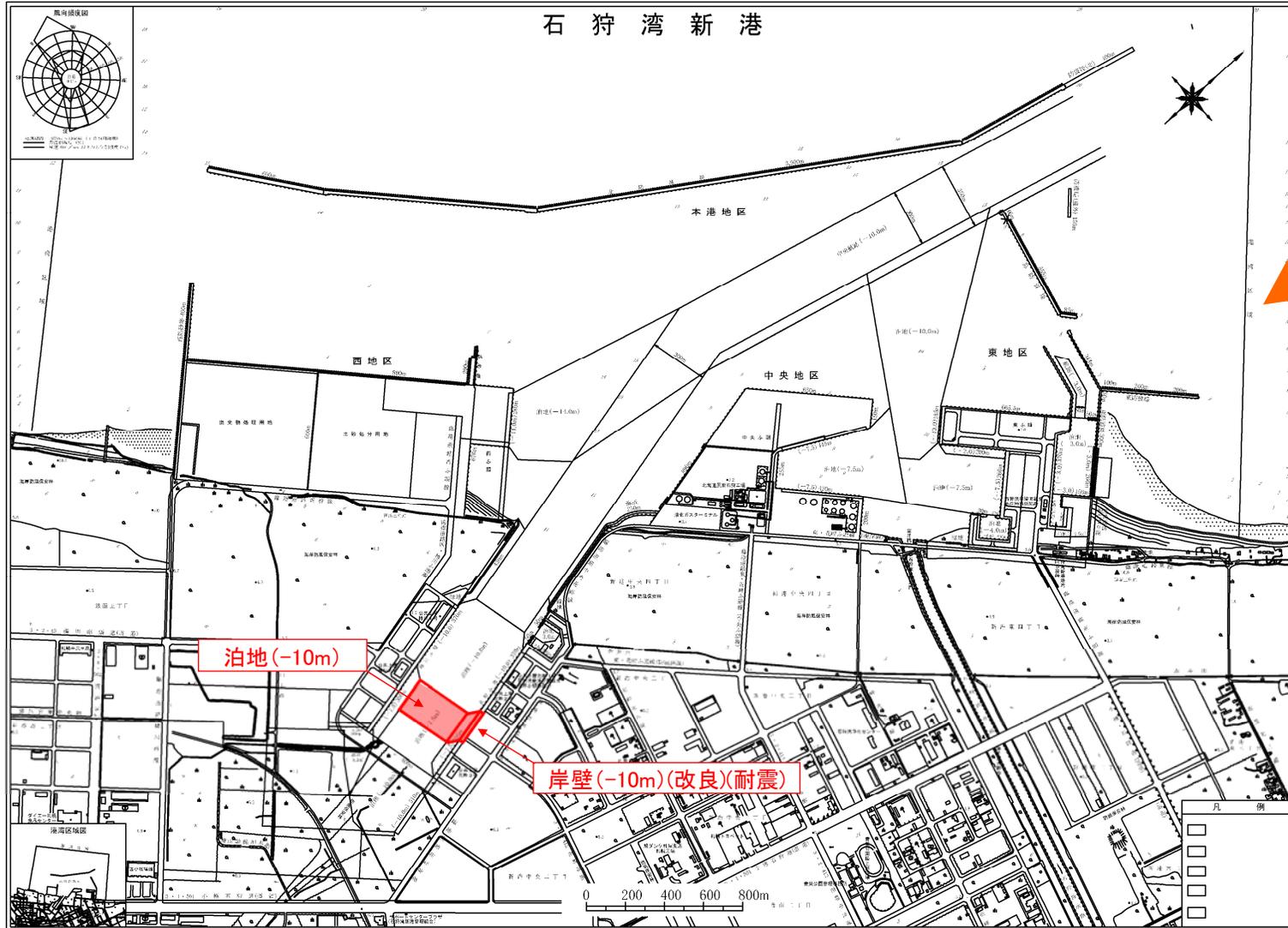
事業名 (箇所名)	旅客船ターミナル整備事業(耐震改良) (釧路港 北地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	北海道釧路市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、道路									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成23年度						
総事業費(億円)	109		残事業費(億円)		16					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客船の接岸場所が市街地から離れた貨物船岸壁であることから、利便性やアクセスが課題となっている。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>旅客船ターミナルの整備により、旅客船需要に応じた観光・交流空間の形成による地域の振興を図り、合わせて岸壁の耐震強化により、大規模地震時における海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①交流機会の増加 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>交流機会の増加 (平成24年予測訪問者数:217千人/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:58千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	210	C:総費用(億円)	114	全体B/C	1.9	B-C	96	EIRR (%)	7.9
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	29	C:総費用(億円)	15	継続B/C	1.9				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.7~2.0	1.7~2.1						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.8~1.9	1.7~2.1						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①利便性やアクセス等の課題が解消し、交流機会の増加が図られる。</p> <p>②大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p>									
	<p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の活性化</li> <li>港内の安全性向上</li> <li>地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> </ul>									
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109億円、既投資額:93億円 平成22年度末現在 事業進捗率86%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	・コンクリート塊の路盤材への流用等									
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	<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。									

# 釧路港 北地区 旅客船ターミナル整備事業(耐震改良)



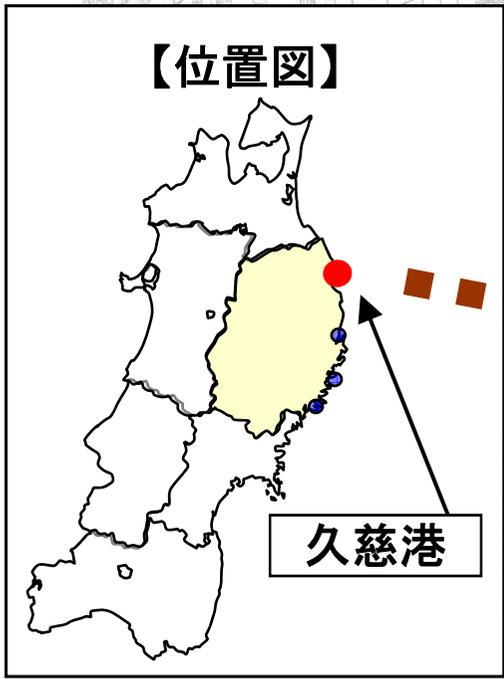
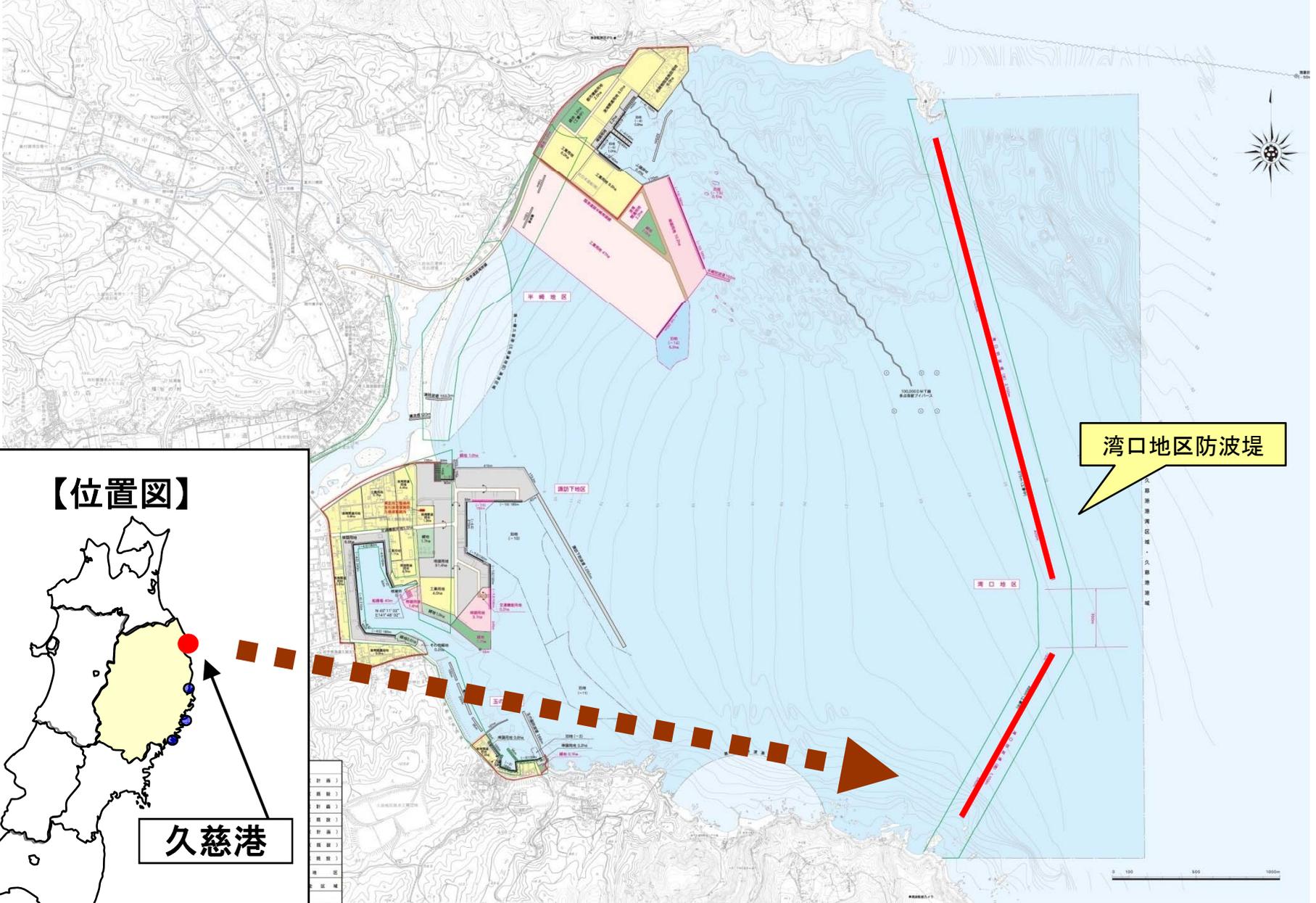
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業(耐震改良) (石狩湾新港 中央水路地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	北海道小樽市・石狩市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深10m)(耐震)(改良)、泊地(水深10m)									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	39		残事業費(億円)	24						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・係留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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>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の確保を図るとともに、平常時における輸送効率化を図る。</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> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成26年予測取扱貨物量: 11万トン/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口: 59千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	56	C:総費用(億円)	36	全体B/C	1.6	B-C	20	EIRR (%)	6.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	35	C:総費用(億円)	22	継続B/C	1.6				
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	1.5 ~ 1.8						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.7	1.5 ~ 1.8						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.6	1.6 ~ 1.6						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。 ③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> </ul>									
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39億円、既投資額15億円 平成22年度末現在 事業進捗率37%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	・地盤改良における新工法の採用									
対応方針	継続									
対応方針理	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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

# 石狩湾新港 中央水路地区 国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業※ (久慈港 湾口地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 東北地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	岩手県久慈市									
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									
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成40年度						
総事業費(億円)	1,200		残事業費(億円)		783					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津波被害により過去幾度となく多くの人命、財産が失われているため、一日も早い恒久的な津波対策が求められている。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、津波により想定される浸水被害を軽減するとともに、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背後地域の津波被害軽減 ②避泊水域の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：水害等災害による被害の軽減 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する 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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>背後地域の浸水被害の回避 (浸水軽減面積：約327ha) (浸水軽減戸数：約267戸) (浸水区域における一般資産等評価額：約1.056億円) 海難による損失の回避 (避泊可能隻数：10隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	1,365	C:総費用(億円)	1,085	全体B/C	1.3	B-C	280	EIRR (%)	4.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,325	C:総費用(億円)	525	継続B/C	2.5				
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	2.3~2.8						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3	2.3~2.8						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3	2.5~2.5						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①津波の被害から人命や財産を守り、地域住民の安全で安心な生活が確保される。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津波影響人口の減少</li> <li>航行・係留船舶の安全性の向上</li> <li>企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> </ul>									
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1,200億円、既投資額417億円 平成22年度末現在 事業進捗率35%									
主な事業の 進捗の見込	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。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>新構造断面(半没水上部斜面ケーソン堤)の採用</li> <li>海上打継場の整備(ケーソン製作期間の短縮)</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p>※海岸事業と一体的に評価</p> <p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 なお、以下の意見があった。</p> <p>1)人命について便益を測定することは難しいが、整備効果として、経済成長に貢献することに加えて、津波発生時に人命を守ることも十分に説明すること。</p> <p>2)完成前でも段階的に整備効果が発現することは非常に重要であり、段階毎の便益を示して十分に説明すること。</p>									

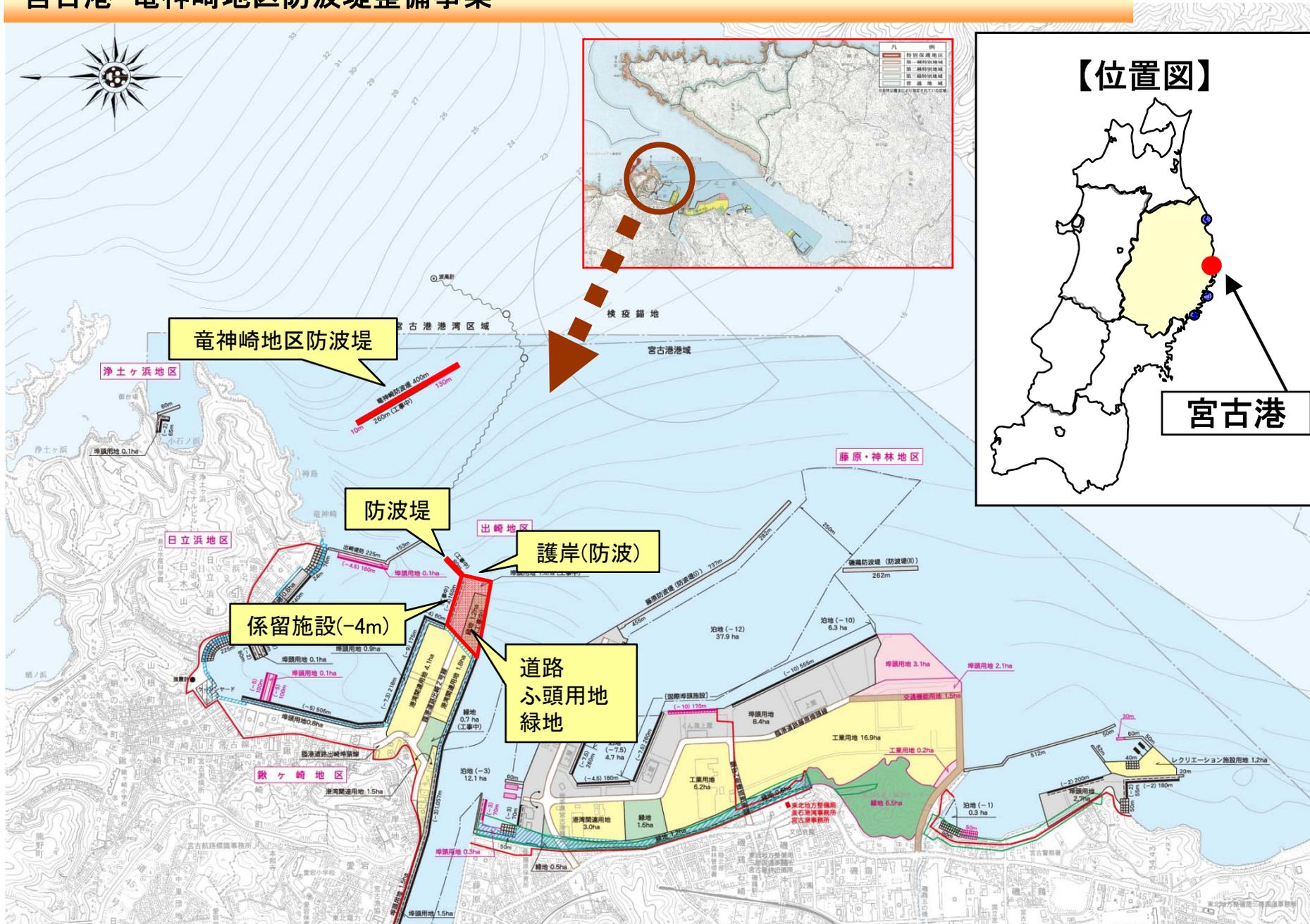
# 久慈港 湾口地区防波堤整備事業 及び 久慈港海岸 直轄海岸保全施設整備事業



湾口地区防波堤

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (宮古港 竜崎地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 東北地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	岩手県宮古市									
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、護岸(防波)、係留施設(水深4m)、道路、ふ頭用地、緑地									
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	205		残事業費(億円)		66					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>出崎地区周辺船だまりの静穏度が低く、係留施設を利用できないため滞船が発生しているほか、荒天時に他地区への避難移動を余儀なくされている。また、高波による施設被害が発生している。</li> <li>観光・交流施設として観光船ターミナルを整備中であるが、完成しても岸壁前面の静穏度が確保されず、定期運航・安全運航ができないことが懸念される。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、出崎地区周辺船だまりの静穏度向上を図り、航行船舶の安全性を確保するとともに観光・交流施設としての利便性向上により交流機会が増加し、魅力的な賑わい空間が創出され地域の活性化に寄与する。</p> <p>①静穏度の確保 ②交流機会の増加</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>交流機会の増加 (平成30年予測来訪者数：1,035千人/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成30年予測滞船船舶数：66隻/年)</p> <p>避難移動コストの削減 (避難船舶数：0隻)</p> <p>港湾施設の被災回避 (被災箇所：0カ所)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総利益 (億円)	363	C:総費用(億円)	265	全体B/C	1.4	B-C	98	EIRR (%)	5.0
残事業の投資 効率性	B:総利益 (億円)	358	C:総費用(億円)	54	継続B/C	6.6				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.5	6.0~7.3							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	6.0~7.4							
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	6.5~6.8							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港内の静穏度が向上し、船だまりにおける滞船の緩和及び避難移動の解消が図られる</p> <p>②港内の静穏度が向上し、高波による港湾施設の被災が回避される。</p> <p>③旅客船の定期運航・安全運航が可能となり、交流機会の増加が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航行・係留船舶の安全性の向上</li> <li>背後地域の浸水被害の回避</li> <li>利用環境の改善</li> </ul>									
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205億円、既投資額139億円 平成22年度末現在 事業進捗率68%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	・地盤改良工法を床掘置換工法からグラベルコンパクションパイル工法に変更									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。									

# 宮古港 竜神崎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 (石巻港 雲雀野地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 東北地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	宮城県石巻市、東松島市									
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13m)、岸壁(水深12m)、岸壁(水深10m)、航路(水深13m)、泊地(水深13m)、泊地(水深12m)、泊地(水深10m)、防波堤(南)、防波堤(西)、臨 港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	昭和58年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	1,386		残事業費(億円)		170					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存岸壁の水深不足、ふ頭用地の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</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輸送効率化を図るとともに、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船舶大型化への対応 ③避泊水域の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成33年予測取扱貨物量: 261万トン/年)</p> <p>海難による損失の回避 (避泊可能隻数: 7隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	2,726	C:総費用(億円)	2,280	全体B/C	1.2	B-C	447	EIRR (%)	4.7
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	1,548	C:総費用(億円)	136	継続B/C	11.4				
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	10.2~12.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	10.4~12.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	11.1~11.6						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存ターミナルの混雑緩和</li> <li>企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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1,386億円、既投資額1,216億円 平成22年度末現在 事業進捗率88%									
主な事業の 進捗の見込	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤構造の従来の矩形防波堤から半没水上部斜面ケーソン堤への変更</li> <li>地盤改良材として購入砂からかき殻と砂の混合物への変更</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 なお、以下の意見があった。 1) 石巻港と仙台塩釜港を合わせて一つの港湾としてみて、機能分担を図っていくべきではないか。</p>									

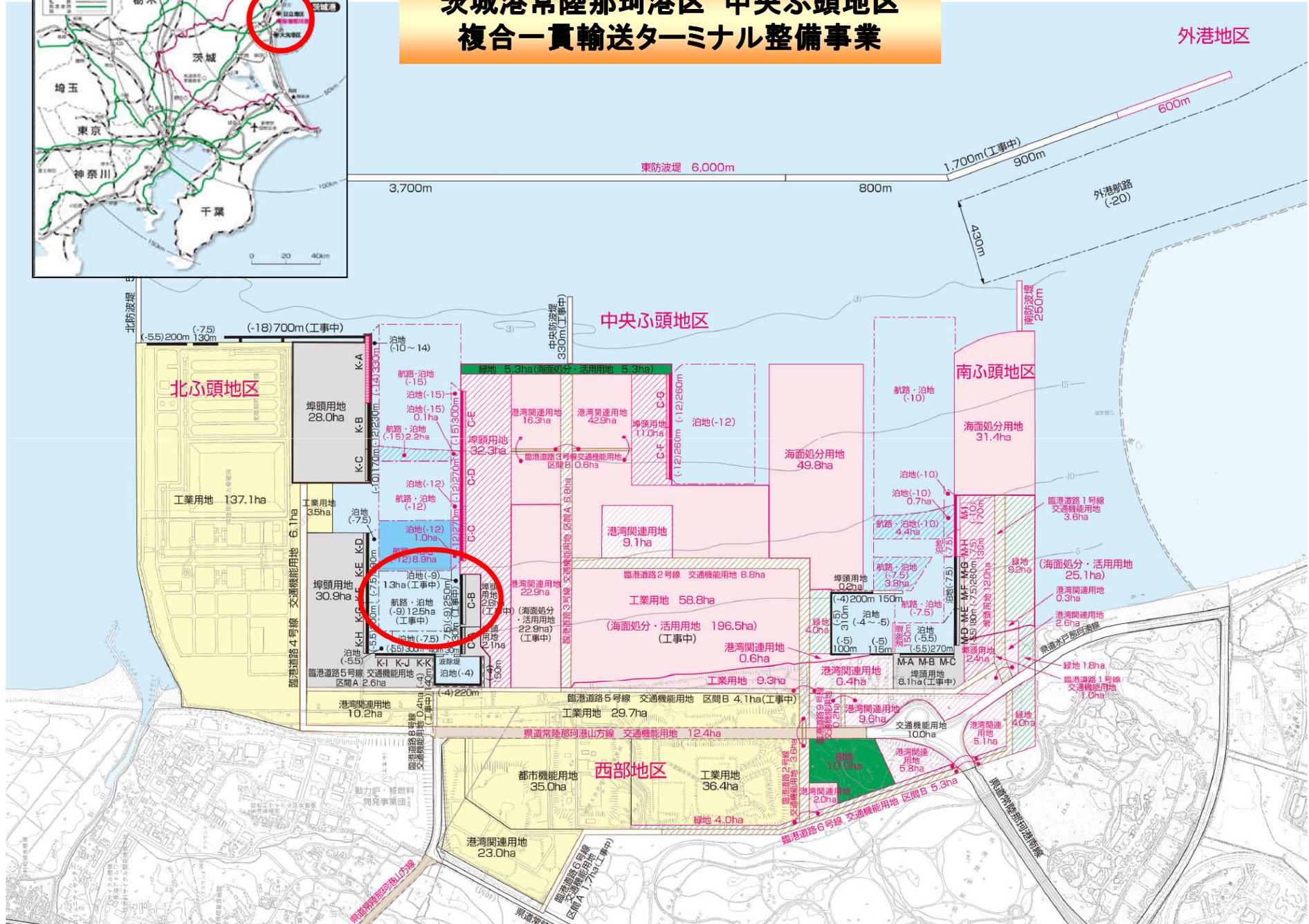
# 石巻港 雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (茨城港 常陸那珂港区中央ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 関東地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	茨城県ひたちなか市、茨城県那珂郡東海村									
該当基準	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(9m)、泊地(9m) 等									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成23年度						
総事業費(億円)	62		残事業費(億円)		13					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内貿ユニットロード貨物の増加に対応出来る係留施設の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>・スケールメリットによるコスト削減のため大型船舶に対応した岸壁整備が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、内貿ユニットロード貨物需要の増加及び船舶の大型化に対応することで、輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成23年度予測取扱貨物量：144万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	264	C:総費用(億円)	71	全体B/C	3.7	B-C	194	EIRR (%)	16.2
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	78	C:総費用(億円)	19	継続B/C	4.2				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		3.4~4.1		3.8~4.7					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		3.7~3.8		4.0~4.5					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		3.7~3.7		4.1~4.4					
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①増加する内貿ユニットロード貨物の需要及び船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。									
	<p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存ターミナルの混雑緩和</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
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62億円、既投資額59億円 平成22年度末現在 事業進捗率95%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	特になし									
対応方針	継続									
対応方針理	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> 事業の継続を了承。									



# 茨城港常陸那珂港区 中央ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業



外港地区

中央ふ頭地区

南ふ頭地区

西部地区

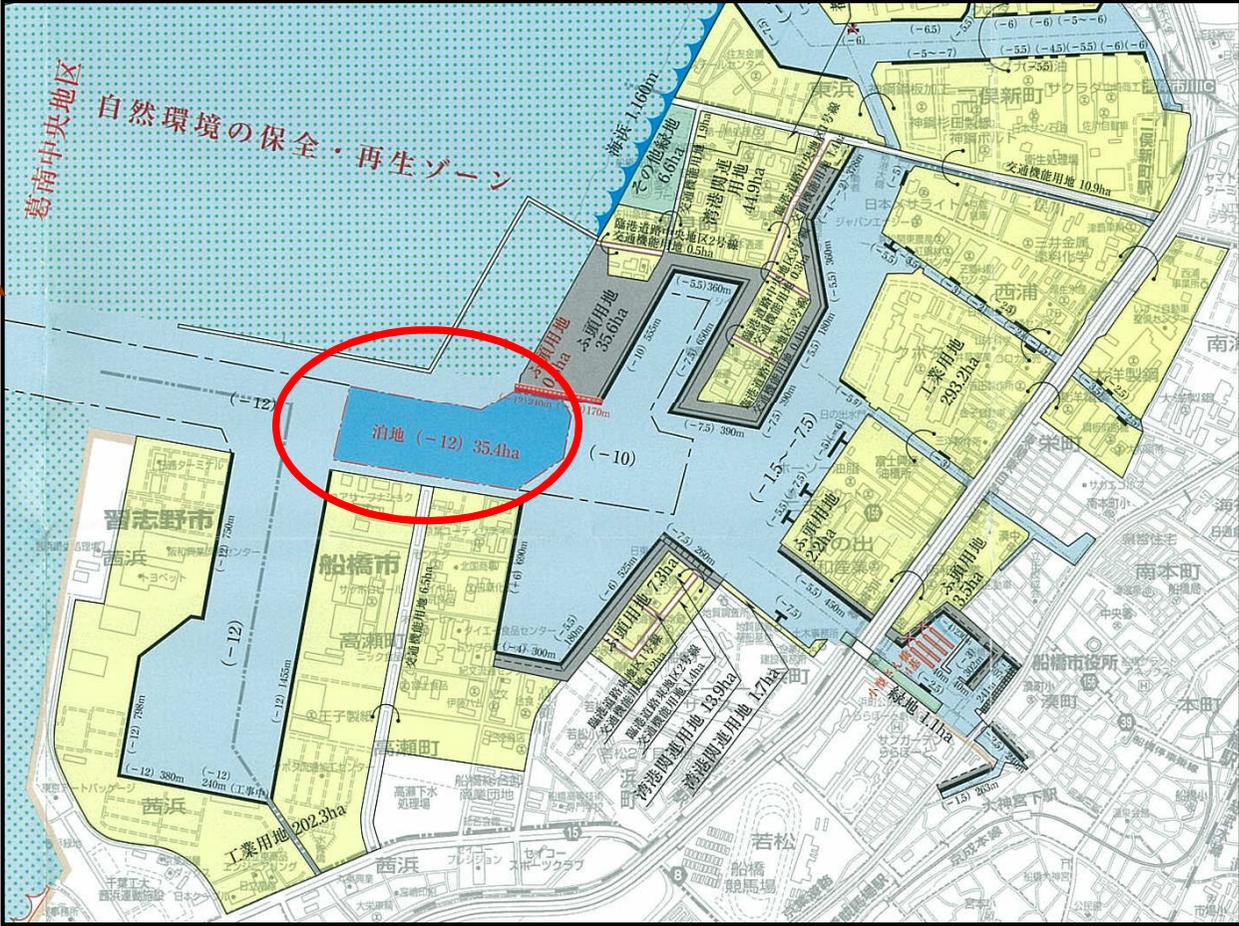
北ふ頭地区

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (千葉港 葛南中央地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 関東地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	千葉県船橋市									
該当基準	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(12m)(耐震改良)、泊地(12m)									
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成24年度						
総事業費(億円)	49		残事業費(億円)		10					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>葛南中央地区における係留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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>既存岸壁(1バース)を増深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船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コスト削減 (平成25年度予測取扱貨物量: 96万トン/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口: 503千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	83	C:総費用(億円)	50	全体B/C	1.6	B-C	32	EIRR (%)	6.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	83	C:総費用(億円)	9	継続B/C	8.8				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.5~1.8		7.9~9.6					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.6~1.7		8.0~9.7					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.6~1.6		8.8~8.8					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。 ③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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49億円、既投資額39億円 平成22年度末現在 事業進捗率80%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	特になし									
対応方針	継続									
対応方針理	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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>事業の継続を了承。 なお、以下の意見があった。 1) 需要のモニタリングを行うことを付帯意見とする。</p>									

# 千葉港 葛南中央地区 国際物流ターミナル整備事業



## 葛南中央地区



事業名 (箇所名)	東京港臨海道路Ⅱ期整備事業 (東京港 南部地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 関東地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	東京都江東区									
該当基準	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	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成23年度						
総事業費(億円)	1,220		残事業費(億円)		72					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京港内の南北方面を結ぶ港内道路が、青海縦貫線(青海ふ頭~中央防波堤内側地区)のみであるため、東京港発着の港湾関連車両が、青海縦貫線に集中せざるを得ない状況となっており、道路交通に支障を来している。</li> <li>東京港の外貿コンテナ貨物の増加に伴い、新たに発生する港湾関連車両の流動に支障を来すことが懸念される。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>臨港道路を整備することにより、港湾関連交通の円滑化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>走行時間の短縮 (平成42年度予測交通量: 32,100台/日)</p> <p>走行経費の減少 (平成42年度予測交通量: 32,100台/日)</p> <p>事故損失の減少 (平成42年度予測交通量: 32,100台/日)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	3,763	C:総費用(億円)	1,361	全体B/C	2.8	B-C	2,402	EIRR (%)	10.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	3,763	C:総費用(億円)	142	継続B/C	26.6				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			2.5~3.0		23.9~29.2					
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.7~2.8		25.5~27.8					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.8~2.8		26.6~26.6					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和・交通事故減少・沿道環境の改善が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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1,220億円、既投資額1,148億円 平成22年度末現在 事業進捗率94%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半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	・新技術の開発や活用									
対応方針	継続									
対応方針理	充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	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業の継続を了承。									

# 東京港南部地区 東京港臨海道路Ⅱ期整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (直江津港 港口地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 北陸地方整備局					
			担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	新潟県上越市										
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										
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成23年度							
総事業費(億円)	724		残事業費(億円)		7						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・船舶の安全性及び港内の静穏が確保されていない。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 防波堤を整備することにより、静穏度向上を図り、入出港船舶の安定航行の確保を図る。 ①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ・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>										
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成43年予測取扱貨物量:583万トン/年)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成22年度								
	B:総便益(億円)	12,305	C:総費用(億円)	1,003	全体B/C	12.3	B-C	11,302	EIRR (%)	15.0	
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	12,296	C:総費用(億円)	6	継続B/C	1918.1					
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要 (-10% ~ +10%)		11 ~ 13.5		1726.3 ~ 2109.9						
	建設費 (+10% ~ -10%)		11.1 ~ 13.6		1743.8 ~ 2131.3						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		11.8 ~ 12.3		1880.5 ~ 1918.1						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、 ①港内の静穏度が向上し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による効果&gt; ・エネルギー供給の安定化 ・航行・係留船舶の安全性向上 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少</p>										
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724億円、既投資額717億円 平成22年度末現在 事業進捗率99%										
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20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	特になし										
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的が確認されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。										

# 直江津港港口地区防波堤整備事業



対象事業：防波堤（沖）2,500m

港口地区

対象事業：防波堤（第3束）660m



西防波堤

東防波堤

第2東防波堤

公共岸壁

西ふ頭地区

中央ふ頭地区

東ふ頭地区

南ふ頭地区

荒浜ふ頭地区

直江津LNG受入基地

上越火力発電所

係留施設：民間事業

発電用地：  
県事業→事業者へ売却

発電所施設：民間事業

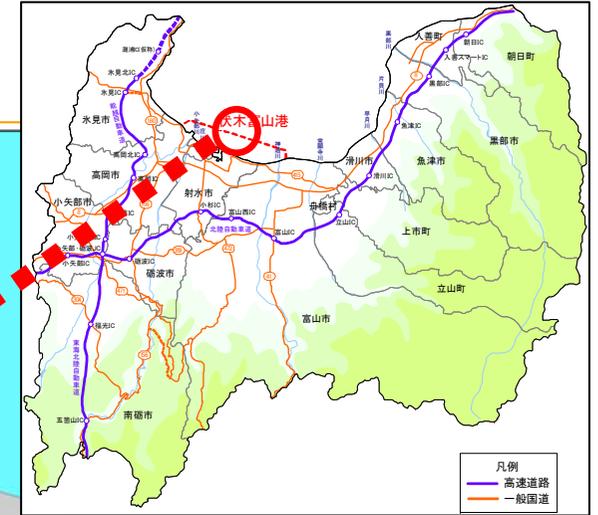
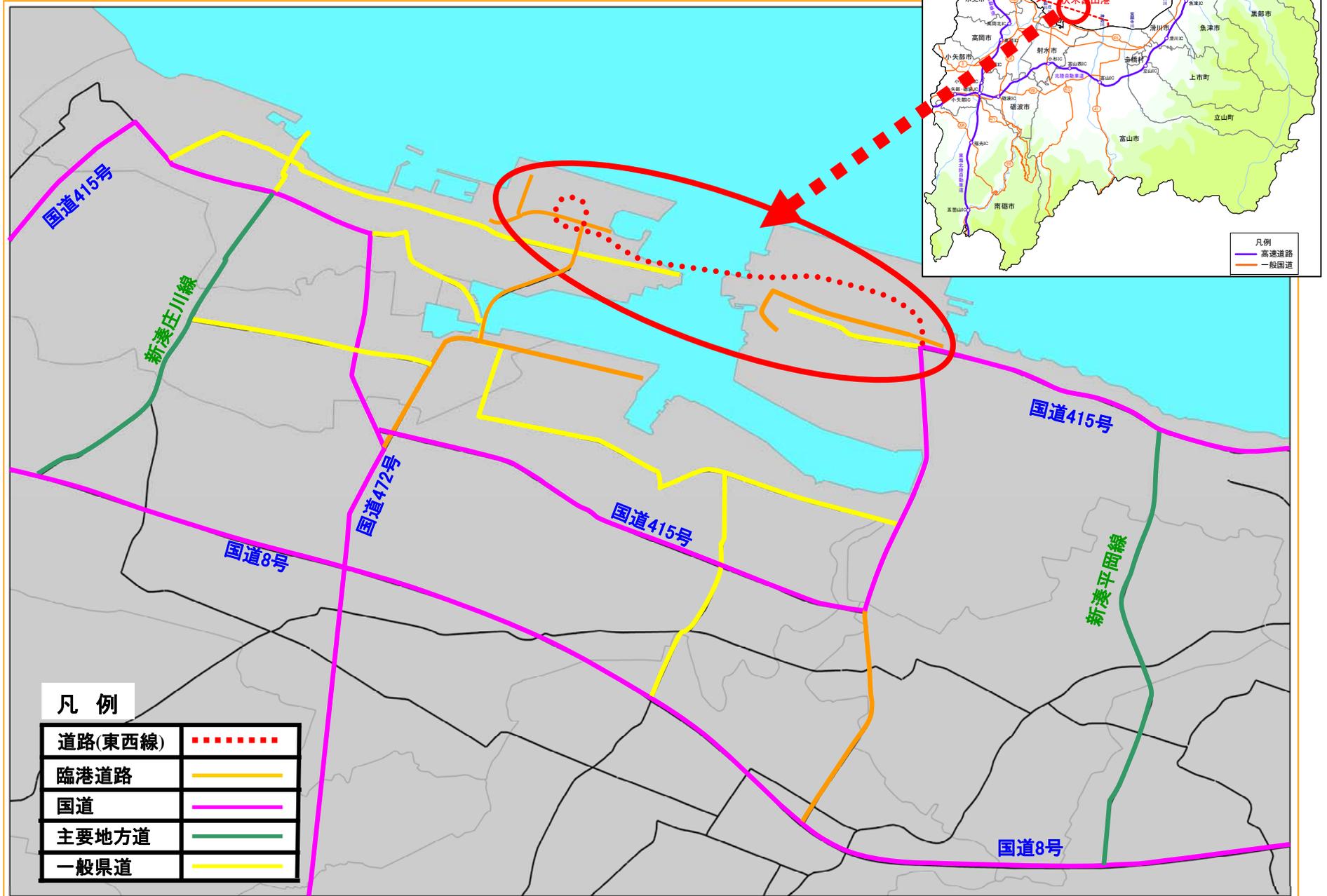
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (伏木富山港 伏木地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 北陸地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	富山県高岡市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(水深10m)、岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)等									
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	594		残事業費(億円)		29					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存岸壁の老朽化および流下土砂による航路埋没が課題となっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>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の脱却に併せて、船舶の大型化対応にすることで輸送効率化を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>維持浚渫費の削減</li> <li>貨物輸送の効率化</li> <li>船舶大型化への対応</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>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m<sup>3</sup>/年)</p> <p>廃棄物処分場護岸造成費用の削減 (浚渫土砂削減土量: 約18万m<sup>3</sup>/年)</p> <p>老朽化岸壁改良費用の削減 (浚渫土砂削減土量: 約18万m<sup>3</sup>/年)</p> <p>輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量: 117万トン/年) (平成30年予測滞船隻数: 17隻/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益(億円)	1,308	C:総費用(億円)	982	全体B/C	1.3	B-C	326	EIRR(%)	84.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	26	C:総費用(億円)	24	継続B/C	1.1				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.3 ~ 1.4		1 ~ 1.2					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1 ~ 1.2					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1.1 ~ 1.1					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>内港地区の維持浚渫から脱却することで、浚渫土砂コストの削減が図られる。</li> <li>船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>混雑が緩和され、滞船が解消することにより、滞船コストの削減が図られる。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>背後地域の浸水被害の回避</li> <li>既存ターミナルの混雑緩和</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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594億円、既投資額565億円 平成22年度現在 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20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	新技術の開発や活用									
対応方針	継続									
対応方針理	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	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。									

# 伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業



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	国土交通省 北陸地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	富山県射水市									
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	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	489		残事業費(億円)		70					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>臨港道路を整備することにより、港湾関連交通の円滑化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>走行経費の減少 (平成24年予測交通量：7,200台/日)</p> <p>走行時間の削減 (平成24年予測交通量：7,200台/日)</p> <p>事故損失の減少 (平成24年予測交通量：7,200台/日)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益(億円)	778	C:総費用(億円)	561	全体B/C	1.4	B-C	217	EIRR(%)	5.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	778	C:総費用(億円)	79	継続B/C	9.8				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.2 ~ 1.5		8.8 ~ 10.8						
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4		9.1 ~ 10.6						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.4		9.5 ~ 10						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和・交通事故減少・沿道環境の改善が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の向上</li> <li>・防災機能強化、緊急輸送体制の強化</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
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489億円、既投資額419億円 平成22年度末現在 事業進捗率86%									
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20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	特になし									
対応方針	継続									
対応方針理	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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伏木富山港の臨港道路については、3便益外の便益や地域への貢献をどのように評価していくか考慮してもらいたい。</li> </ul>									

# 伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業

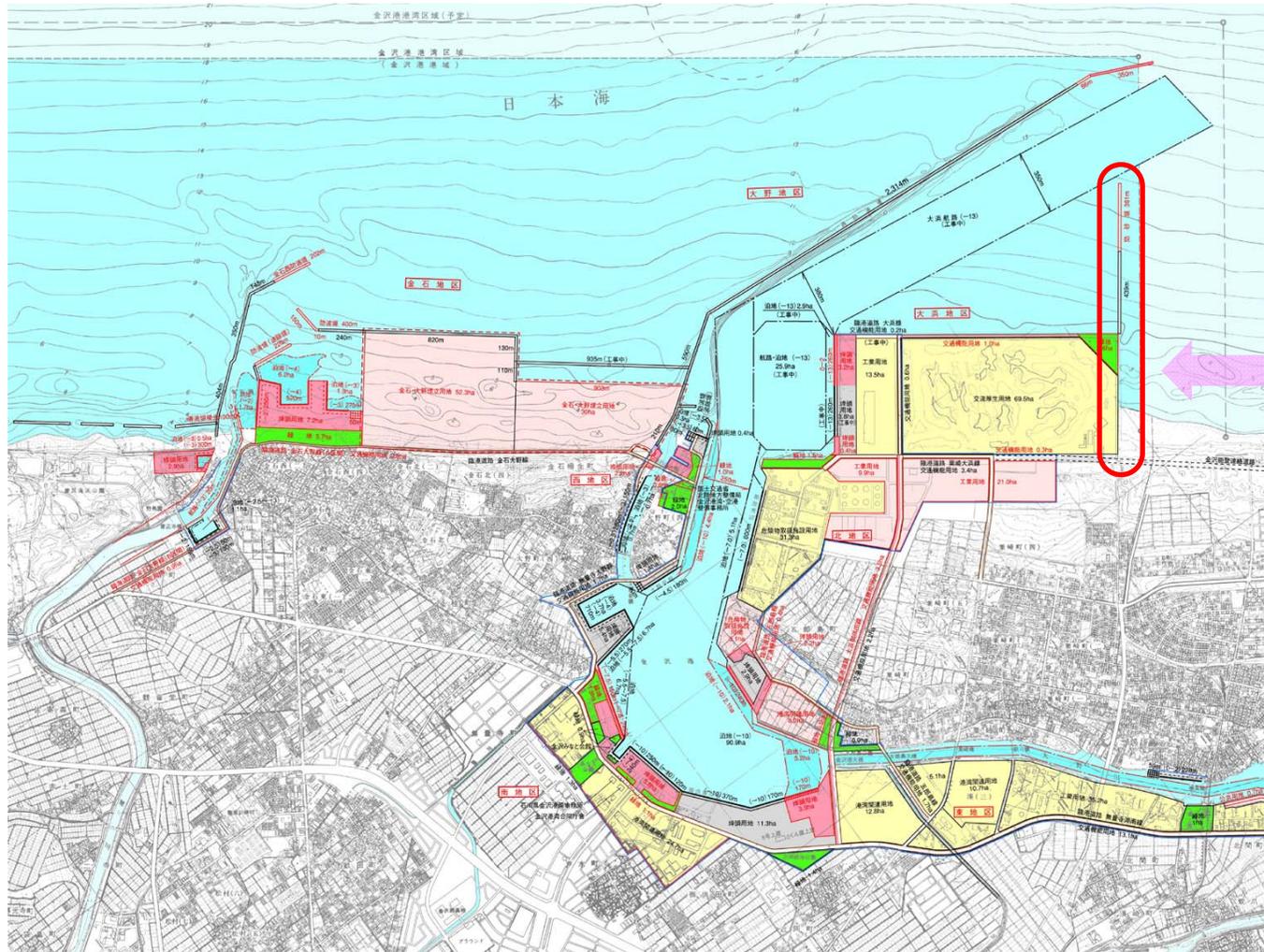


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (七尾港 大田地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 北陸地方整備局					
実施箇所	石川県七尾市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、航路(水深13m)、泊地(水深13m)、ふ頭用地等										
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	179		残事業費(億円)		39						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・既存施設では大型船による取扱いが困難であり、非効率な物流を強いられている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 国際物流ターミナルを整備することにより、滞船の解消や船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>										
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成29年予測取扱貨物量:24.5万トン)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成22年度								
	B:総便益(億円)	269	C:総費用(億円)		252	全体B/C	1.1	B-C	17	EIRR(%)	4.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	269	C:総費用(億円)		32	継続B/C	8.4				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要(-10%~+10%)		1~1.2		7.5~9.2						
	建設費(+10%~-10%)		1.1~1.1		7.6~9.3						
	建設期間(+10%~-10%)		1~1.1		8.1~8.5						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②混雑が緩和され、滞船が解消することにより、滞船コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・排出ガスの減少 ・騒音、振動の被害軽減 ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</p>										
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179億円、既投資額140億円 平成22年度末現在 事業進捗率78%										
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20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	特になし										
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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。 なお、以下の意見があった。 ・委員会としては事業継続に賛成。但し、産業政策が不透明な位置付けの中で、1名の委員が事業継続について反対。 ・企業関連貨物の将来推移予測については、次回再評価時に検証することが必要。</p>										



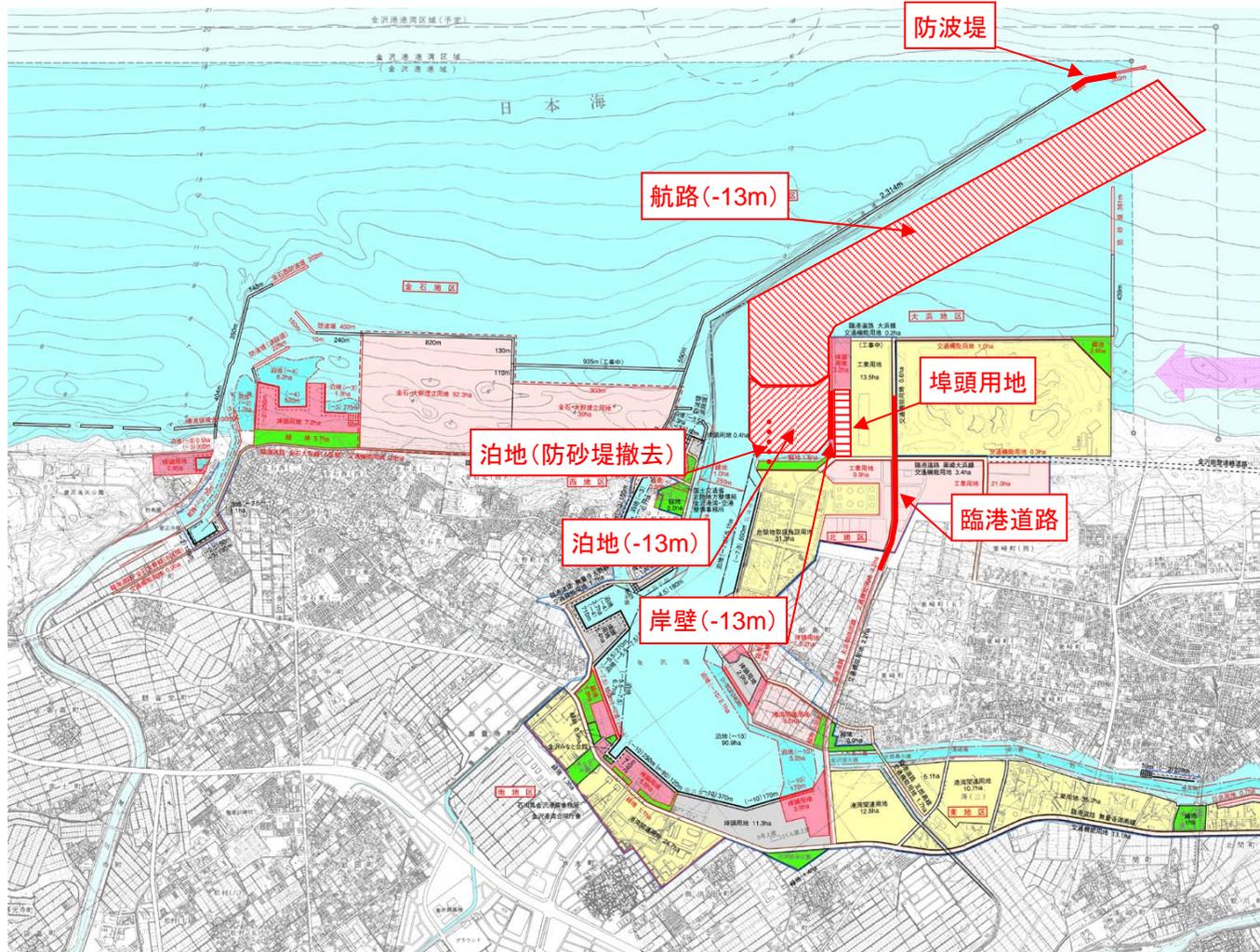
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(防砂堤) (金沢港 大野地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 北陸地方整備局				
実施箇所	石川県金沢市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防砂堤									
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成24年度						
総事業費(億円)	82		残事業費(億円)	14						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 漂砂による航路・泊地の埋没が著しく、大型船の入港に支障をきたすため、航路・泊地の水深維持が大きな課題となっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 防砂堤を整備することにより、港内の漂砂流入を抑え、航路・泊地を維持するための埋没浚渫費のコスト削減を図る。 ①維持浚渫費の削減</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>									
便益の主な根拠	処分場護岸建設費の削減 (平成25年予測埋没浚渫土量:約1万m3/年) 航路、泊地の維持浚渫費の削減 (平成25年予測埋没浚渫土量:約1万m3/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益(億円)	138	C:総費用(億円)	110	全体B/C	1.3	B-C	28	EIRR(%)	5.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	138	C:総費用(億円)	12	継続B/C	11.3				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.1 ~ 1.4		10.3 ~ 12.4					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.3		10.2 ~ 12.5					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.3		10.5 ~ 11.4					
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①埋没土砂が減少し、埋没浚渫コストの削減が図られる。 ②浚渫土砂の処分が不要となるため、処分場護岸建設コストの削減が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・航行・係留船舶の安全性向上 ・排出ガスの減少									
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82億円、既投資額68億円 平成22年度末現在、事業進捗率83%									
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20年代前半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	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	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。									

# 金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業(防砂堤)



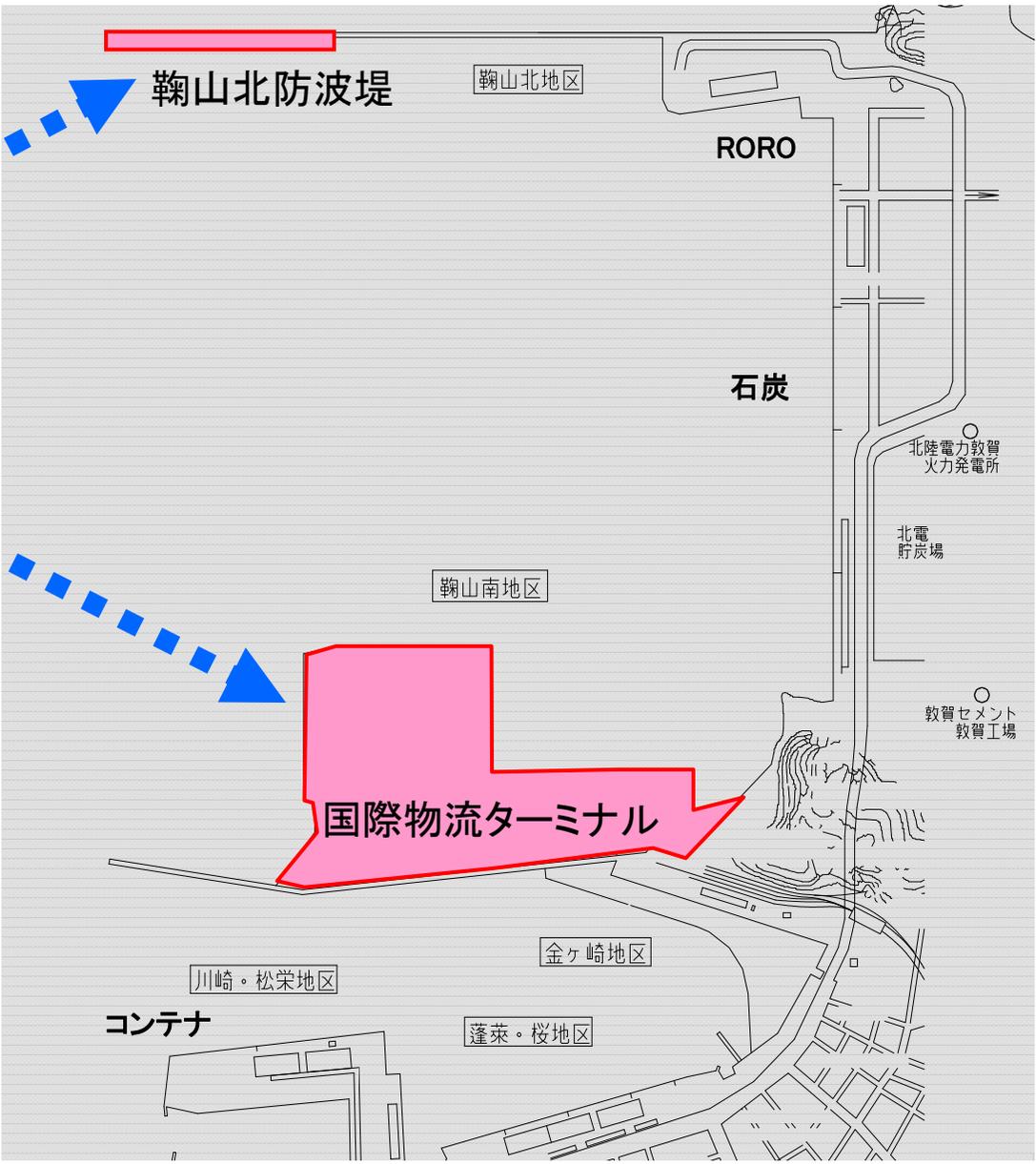
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (金沢港 大野地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 北陸地方整備局				
実施箇所	石川県金沢市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、航路(水深13m)、泊地(水深13m)、防波堤等									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	200		残事業費(億円)		39					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・既存施設の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応することで、輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成28年予測取扱貨物量:45万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成22年度							
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)		C:総費用(億円)		全体B/C		B-C		EIRR(%)	
感度分析	415		212		2.0		203		7.5	
	B:総便益(億円)		C:総費用(億円)		継続B/C					
	415		57		7.3					
	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	1.8 ~ 2.2		6.6 ~ 8							
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.9 ~ 2		6.6 ~ 8.1					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.9 ~ 2.1		7 ~ 7.6					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、 ①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・排出ガスの減少 ・騒音、振動の被害軽減</p>									
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192億円、既投資額154億円 平成22年度末現在 事業進捗率80%									
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20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	特になし									
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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。 なお、以下の意見があった。 ・企業関連貨物の将来推移予測については、次回再評価時に検証することが必要。</p>									

# 金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業



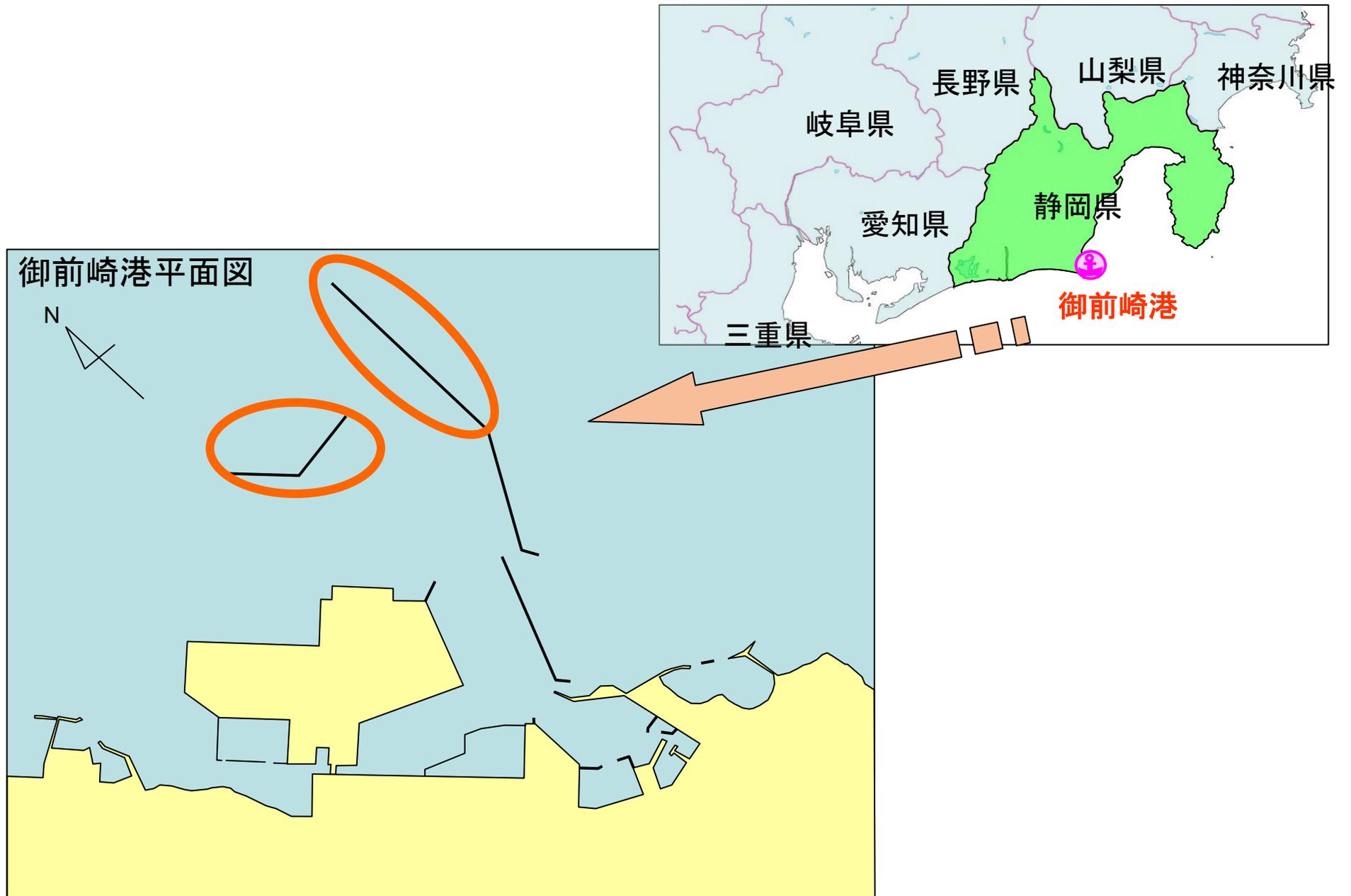
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (敦賀港 鞠山南地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 北陸地方整備局				
実施箇所	福井県敦賀市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、防波堤、護岸等									
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	384		残事業費(億円)	42						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・既存施設が狭隘であるため、非効率な輸送形態を強いられている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 国際物流ターミナルを整備することにより、物流機能の集約化、効率的な流通拠点化により、輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ・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>									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量:93万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益(億円)	512	C:総費用(億円)	482	全体B/C	1.1	B-C	30	EIRR(%)	4.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	495	C:総費用(億円)	38	継続B/C	13.0				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要 (-10% ~ +10%)	1 ~ 1.2		11.7 ~ 14.4						
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1		11.9 ~ 14.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1		13 ~ 13						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・航行・係留船舶の安全性向上 ・既存ターミナルの混雑緩和 ・港内の安全性向上 ・排出ガスの減少</p>									
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384億円、既投資額342億円 平成22年度末現在 事業進捗率89%									
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20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	特になし									
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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。</p>									

# 敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業



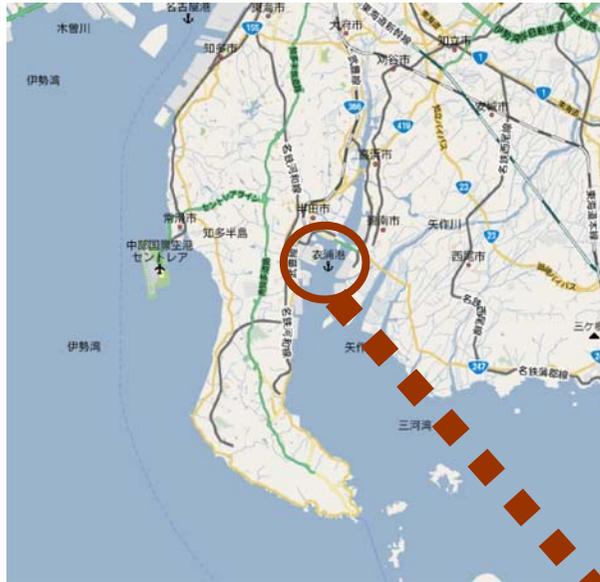
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (御前崎港 女岩地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 中部地方整備局			
実施箇所	静岡県御前崎市							
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業							
主な事業の 諸元	防波堤(東)、防波堤(西) 等							
事業期間	事業採択	昭和49年度	完了	平成26年度				
総事業費(億円)	432		残事業費(億円)	22				
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・静穏度が低く、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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</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> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>							
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成27年度予測取扱貨物量:310万トン/年)</p> <p>海難減少に伴う損失の回避 (避難可能隻数:4隻)</p>							
事業全体の 投資効率性	基準年度 B:総便益 (億円)	平成22年度 1288	C:総費用(億円)	1065	全体B/C 1.2	B-C 223	EIRR (%)	5.9
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	103	C:総費用(億円)	20	継続B/C 5.1			
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	4.6 ~ 5.6					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	4.6 ~ 5.7					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	5.1 ~ 5.1					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港内の静穏度が向上し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の信頼性向上</li> <li>・荷役作業の効率化</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>							
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432億円、既投資額411億円 平成22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は平成20年代後半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	・ケーソン中詰材への高比重のリサイクル材の使用							
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効果があると判断されるため。							
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。							

# 御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業



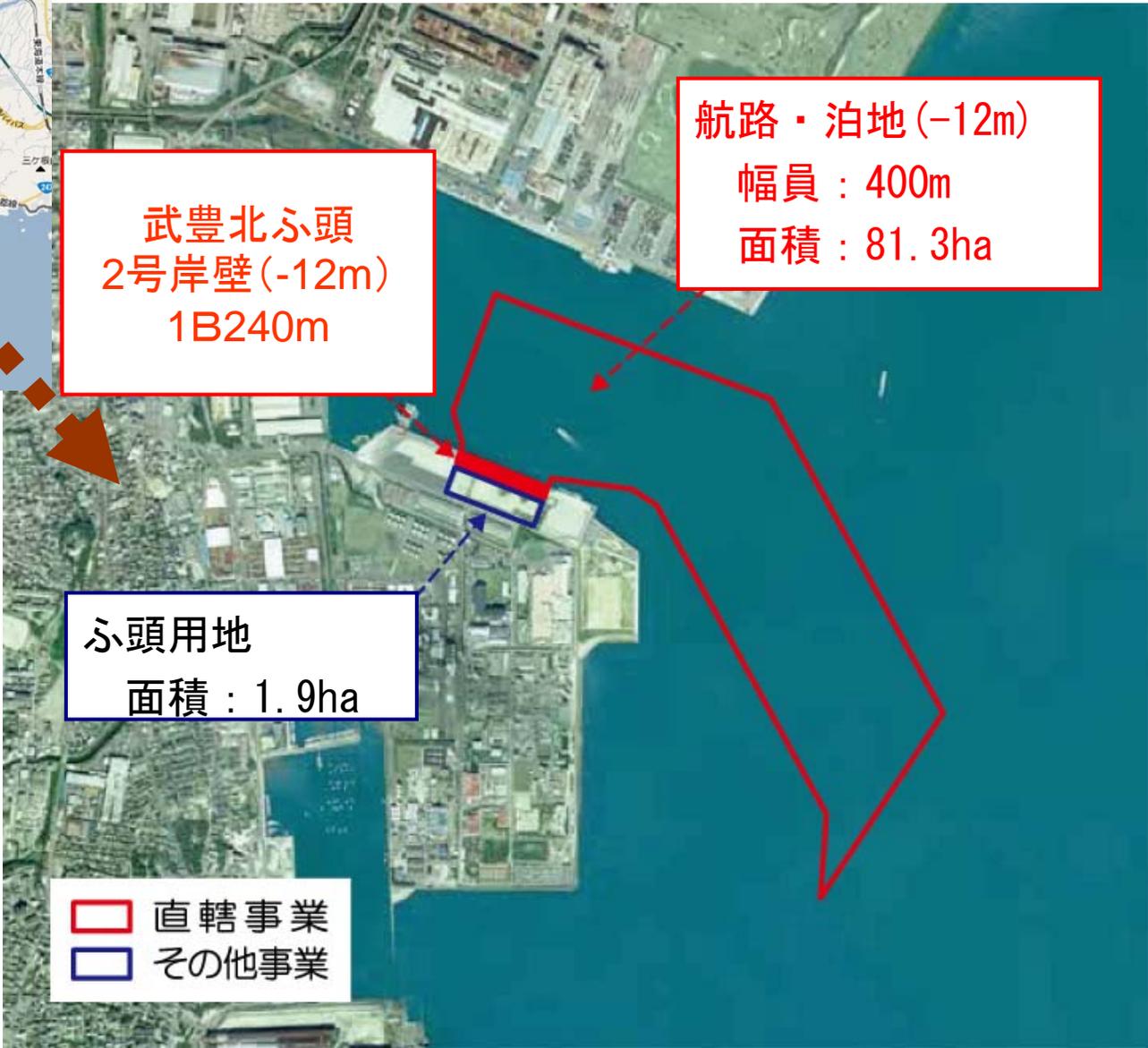
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (衣浦港 武豊北ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 中部地方整備局					
			担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	愛知県武豊町										
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、航路泊地(水深12m)、埠頭用地										
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	117		残事業費(億円)		37						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>係留施設や水深の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、背後企業の貨物需要に対応することで、輸送効率化を図る</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>										
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:31万トン/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度								
	B:総便益 (億円)	203	C:総費用(億円)		174	全体B/C	1.2	B-C	28	EIRR (%)	4.6
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	64	C:総費用(億円)		30	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%)	1.1 ~ 1.3		1.9 ~ 2.3							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.2		1.9 ~ 2.3							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.2		2.0 ~ 2.2							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①衣浦港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>排出ガスの減少</li> <li>他港湾施設の工事中の代替施設としての機能</li> </ul>										
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117億円、既投資額81億円 平成22年度末現在 事業進捗率69%										
主な事業の 進捗の見込 み	事業が順調に進んだ場合は平成20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	・浚渫土の有効利用(深掘跡修復)										
対応方針	継続										
対応方針理 由	効率的な事業の実施を計ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。										

# 衣浦港 武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業



武豊北ふ頭  
2号岸壁(-12m)  
1B240m

航路・泊地(-12m)  
幅員：400m  
面積：81.3ha



ふ頭用地  
面積：1.9ha

直轄事業  
その他事業

事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 中部地方整備局				
実施箇所	三重県四日市市									
該当基準	事業採択後長期間(9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(水深14m)、泊地(水深14m)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	666		残事業費(億円)	185						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後ヤードの不足により、非効率な荷さばきを余儀なくされている。</li> <li>・既存岸壁の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>・港湾へのアクセス性が悪いため、貨物の定時性・安全性が確保できない。</li> <li>・大規模地震時において、リダンダンシー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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備することにより、コンテナ貨物取扱能力不足に対応することで輸送効率化を図るとともに、大規模地震時のリダンダンシーの確保を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時におけるリダンダンシーの確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成28年 予測取扱貨物量：11万トン/年)</p> <p>走行時間の短縮 (平成28年 臨港道路交通量：9,614台/日)</p> <p>走行経費の減少 (平成28年 臨港道路交通量：9,614台/日)</p> <p>交通事故の減少 (平成28年 臨港道路交通量：9,614台/日)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	1421	C:総費用(億円)	727	全体B/C	2	B-C	695	EIRR (%)	8.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	396	C:総費用(億円)	160	継続B/C	2.5				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.8~2.1		2.2~2.7					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.9~2.0		2.3~2.7					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.9~1.9		2.4~2.5					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の信頼性向上</li> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
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666億円、既投資額482億円 平成22年度末現在 事業進捗率72%									
主な事業の 進捗の見込 み	事業が順調に進んだ場合は平成20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	・背後から発生する建設残土工事等流用土の活用									
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> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。									

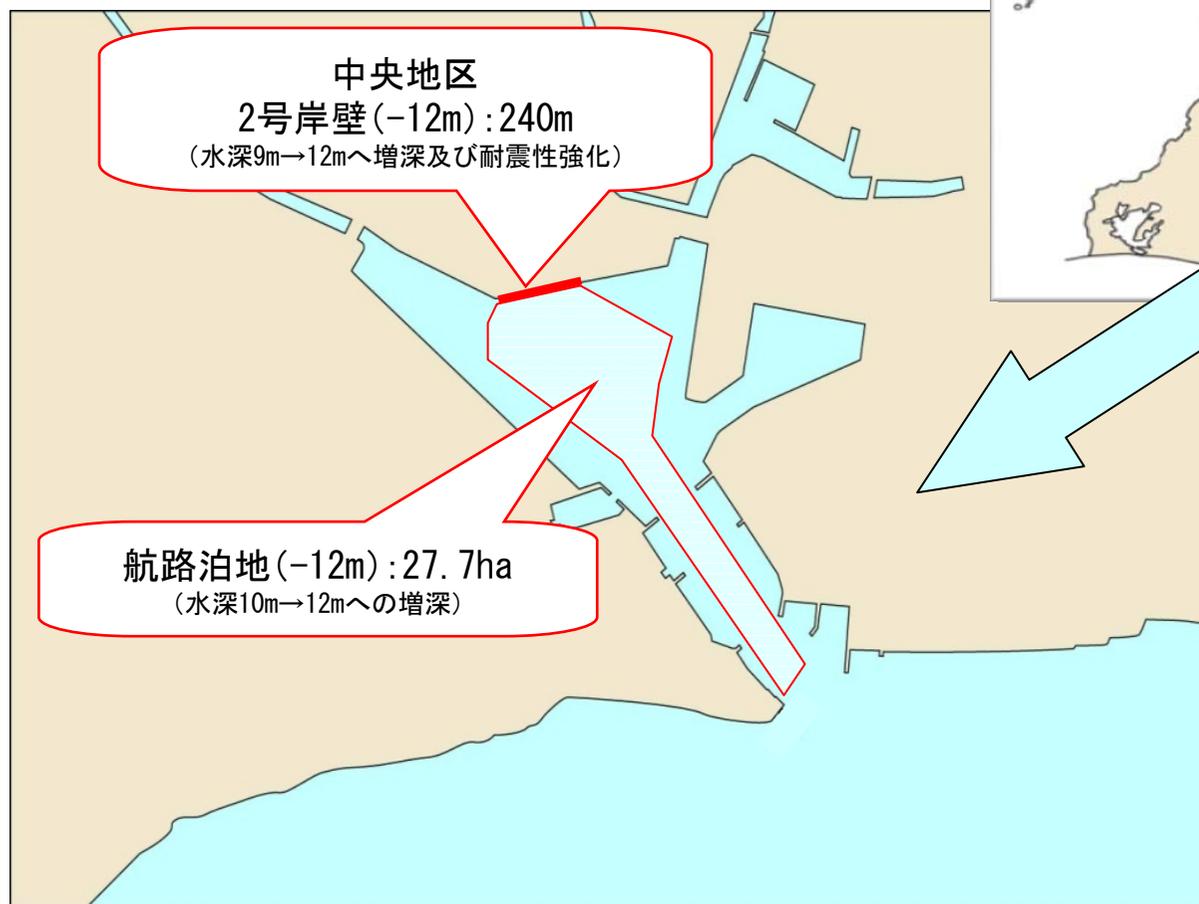
# 四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(耐震改良) (田子の浦港 中央地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 中部地方整備局				
実施箇所	静岡県富士市									
該当基準	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(水深12m)、航路泊地(水深12m)									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成24年度						
総事業費(億円)	149		残事業費(億円)	41						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</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> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成27年予測取扱貨物量:150万トン/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成29年予測滞船船舶数:83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:8千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	164	全体B/C	1.7	B-C	118	EIRR (%)	7.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	179	C:総費用(億円)	50	継続B/C	3.6				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.5 ~ 1.9	3.2 ~ 3.9						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.9	3.2 ~ 3.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.7 ~ 1.7	3.6 ~ 3.6						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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149億円、既投資額107億円 平成22年度末現在 事業進捗率72%									
主な事業の 進捗の見込 み	事業が順調に進んだ場合は平成20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	<ul style="list-style-type: none"> <li>工期圧縮</li> <li>浚渫において発生する土砂の一部(砂礫)を土捨場造成への活用</li> </ul>									
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> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。									

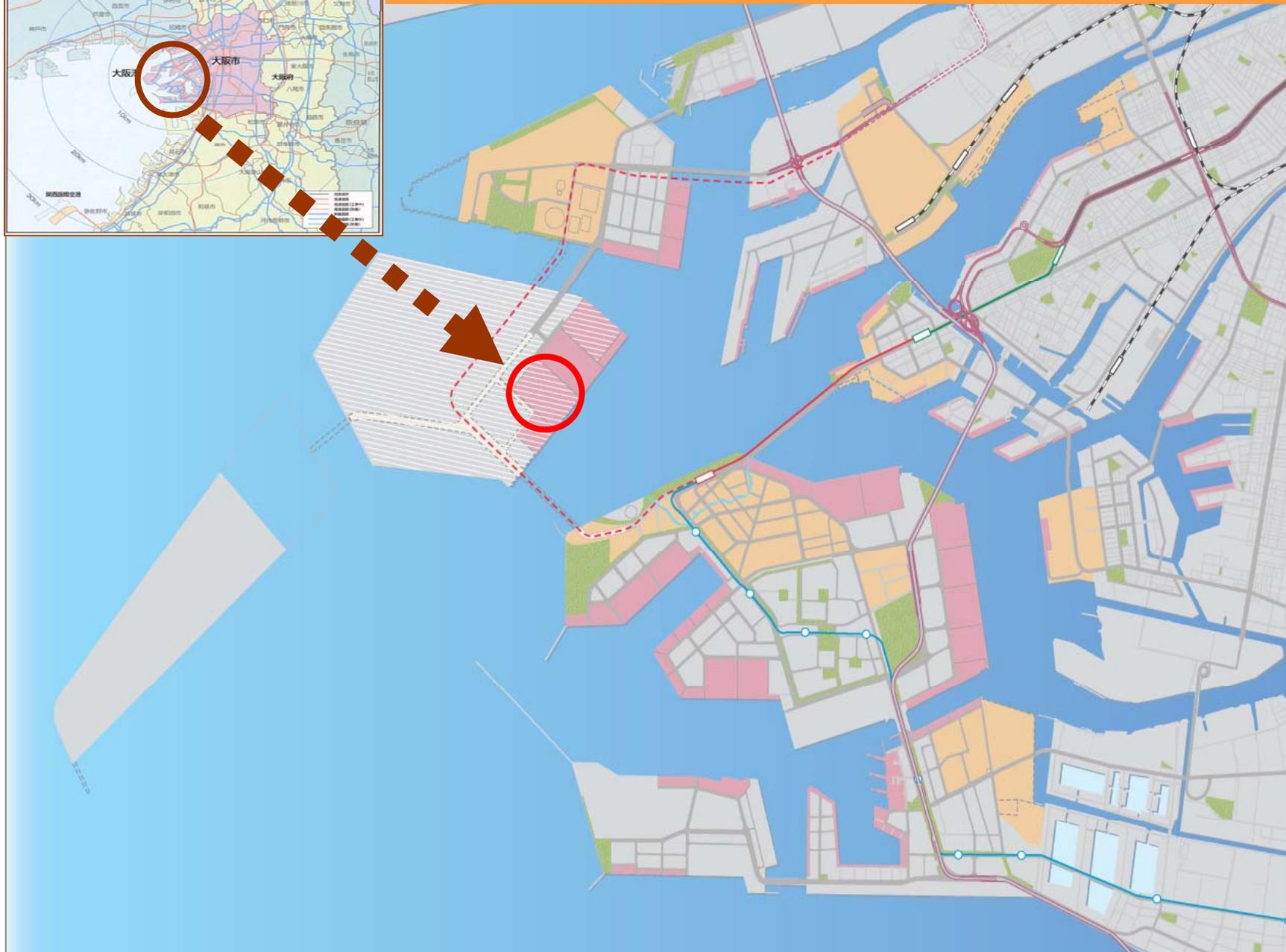
# 田子の浦港 中央地区 国際物流ターミナル整備事業

田子の浦港 平面図



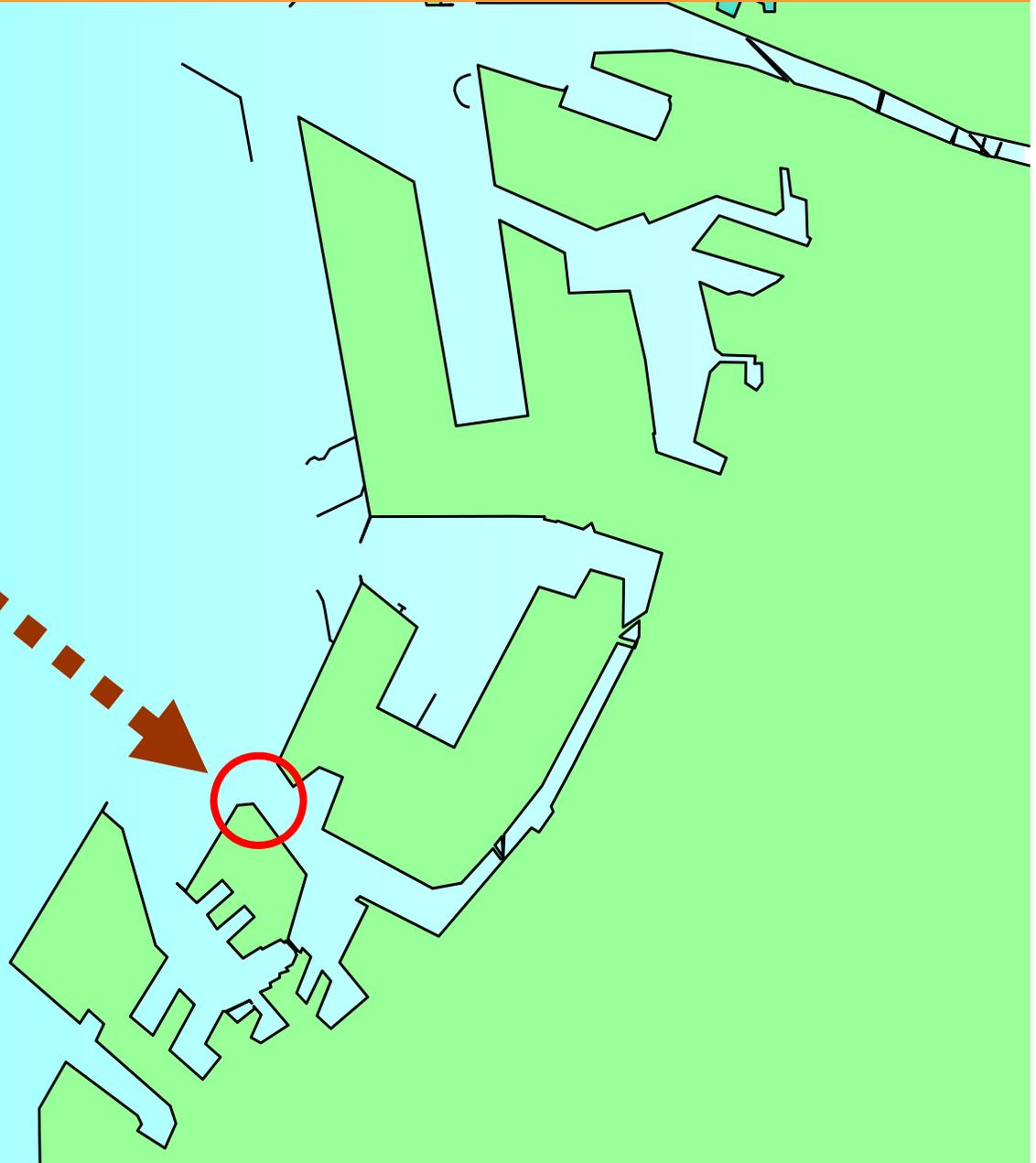
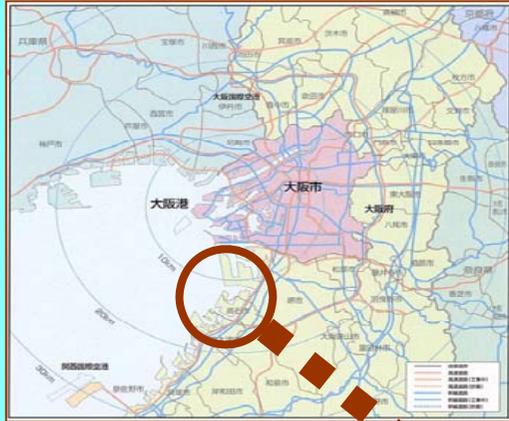
事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (大阪港 北港南地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 近畿地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	大阪府大阪市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深16m)(耐震)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、航路(水深16m)等									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	776		残事業費(億円)	491						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ船の大型化が進展し、喫水制限を余儀なくされている。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの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。</li> <li>・航行安全確保の重要性が高まっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備することにより、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輸送機能を確保する。</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 ④航行船舶が輻輳する海域の安全性向上</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成32年度予測取扱貨物量：35万TEU/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	1,599	C:総費用(億円)	700	全体B/C	2.3	B-C	899	EIRR (%)	9.1
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	1,046	C:総費用(億円)	401	継続B/C	2.6				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.1~2.5		2.4~2.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.2~2.3		2.4~2.9					
			2.2~2.3		2.5~2.7					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震時において物流機能が維持され、輸送コストの増大を回避できる。</p> <p>③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存ターミナルの混雑緩和</li> <li>・荷役作業の効率化</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・運航調整による時間損失の解消</li> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
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776億円、既投資額285億円 平成22年度末現在 事業進捗率37%									
主な事業の 進捗の見込	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	岸壁の施工方法の工夫									
対応方針	継続									
対応方針理	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									

# 大阪港 北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



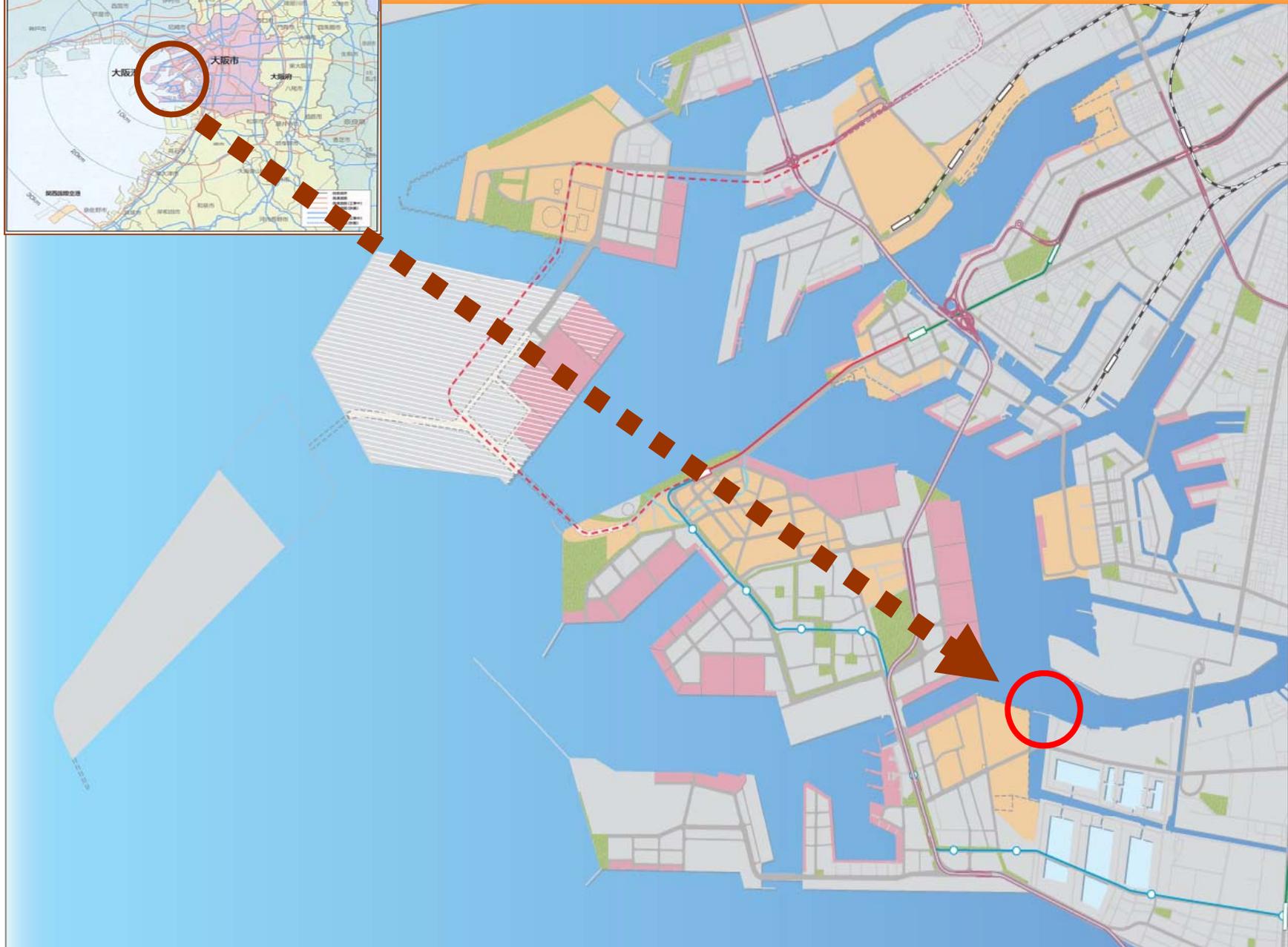
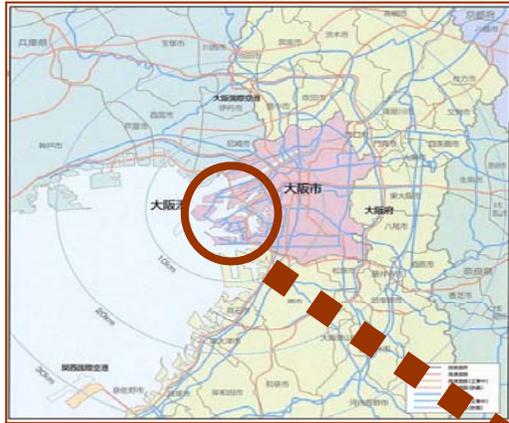
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (堺泉北港 助松地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 近畿地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	大阪府高石市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深14m)(耐震)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、航路(水深14m)等									
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	182		残事業費(億円)		43					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西日本エリアにおける中古自動車の需要増加への対応が求められている。</li> <li>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。</li> <li>大規模地震時において、海上からの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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、中古自動車の需要の増加及び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輸送機能を確保する。</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> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
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：22千台/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	293	C:総費用(億円)	234	全体B/C	1.3	B-C	59	EIRR (%)	4.9
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	79	C:総費用(億円)	34	継続B/C	2.3				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.1~1.4		2.1~2.6					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3		2.1~2.6					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3		2.3~2.4					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震時において物流機能が維持され、輸送コストの増大を回避できる。</p> <p>③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>騒音、振動の被害軽減</li> <li>既存ターミナルの混雑緩和</li> <li>物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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182億円、既投資額139億円 平成22年度末現在 事業進捗率77%									
主な事業の 進捗の見込	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	・防波堤や護岸を撤去した際に発生する基礎捨石等の材料を他構造物に再利用									
対応方針	継続									
対応方針理	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	<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 助松地区 国際物流ターミナル整備事業



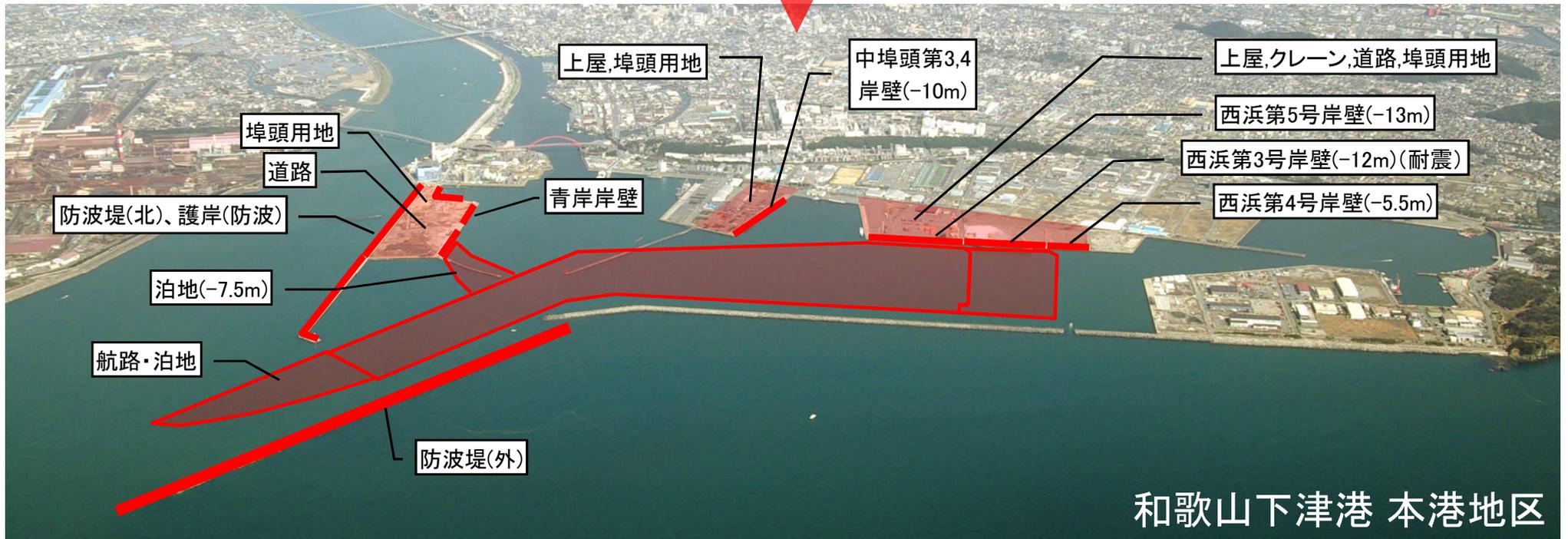
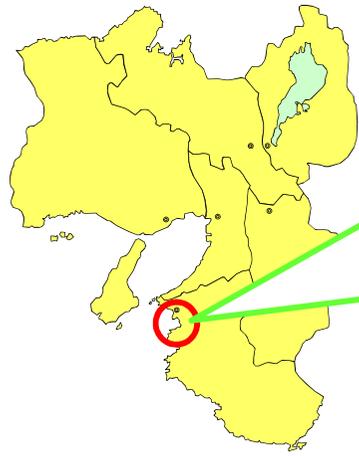
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (大阪港 南港東地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 近畿地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	大阪府大阪市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、航路・泊地(水深13m)等										
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成31年度							
総事業費(億円)	118		残事業費(億円)		81						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸入製材において、散在する荷役岸壁により発生する過度な横持ちが発生している。</li> <li>・北米向け鉄鋼・鋼材の集約拠点港として、係留施設の水深及び背後ヤードの不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、貨物の集約化及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成32年度予測取扱貨物量：48万トン／年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度								
	B:総便益 (億円)	135	C:総費用(億円)		114	全体B/C	1.2	B-C	21	EIRR (%)	4.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	135	C:総費用(億円)		61	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 ~2.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.3		2 ~2.4						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2		2.1~2.2						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役作業の効率化</li> <li>・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>										
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118億円、既投資額37億円 平成22年度末現在 事業進捗率31%										
主な事業の 進捗の見込	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	・標準ケーソンの幅と取付ケーソンの配置の工夫										
対応方針	継続										
対応方針理	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	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおりに「事業継続」でよいと判断										

# 大阪港 南港東地区 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 (和歌山下津港 本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 近畿地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
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(外)、岸壁(水深13m)、岸壁(水深12m)・(耐震)、航路(水深13m)等									
事業期間	事業採択	昭和50年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	762		残事業費(億円)		139					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トップシェア企業など重要企業が背後で操業している。</li> <li>・コンテナ航路、フェリー航路などが就航しているが、その定時性に課題を抱えている。</li> <li>・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。</li> <li>・台風の大規模化等により、高潮対策や小型船舶航行安全対策の重要性が増している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大規模化等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> <ol style="list-style-type: none"> <li>①物資輸送の効率化</li> <li>②船舶大規模化への対応</li> <li>③震災時における緊急物資等の輸送の確保</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量：41万トン/年)</p> <p>浸水被害の回避 (浸水軽減面積：約2.4ha)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数：8隻)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：88千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	2,387	C:総費用(億円)	1,467	全体B/C	1.6	B-C	920	EIRR (%)	6.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	347	C:総費用(億円)	125	継続B/C	2.8				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.5~1.7		2.5~3.1					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.6~1.6		2.5~3.1					
			1.6~1.6		2.8~2.8					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①和歌山下津港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</li> <li>③高潮の被害から人命や財産を守り、地域住民の安全で安心な生活が確保される。</li> <li>④大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>⑤大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音、振動の被害軽減</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> </ul>									
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762億円、既投資額622億円 平成22年度末現在 事業進捗率82%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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	・防波堤の構造形式の工夫									
対応方針	継続									
対応方針理	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	<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									

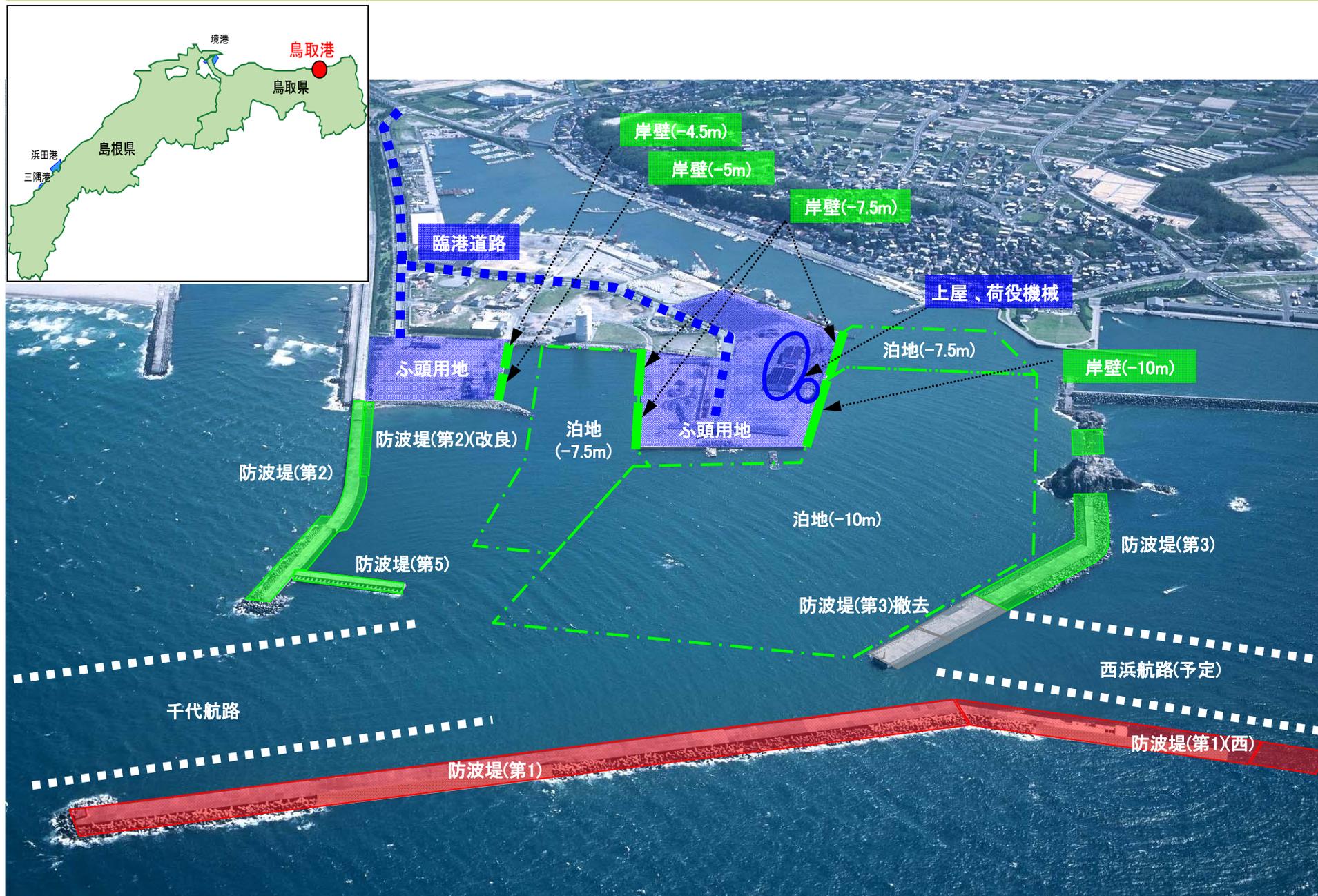
# 和歌山下津港 本港地区 国際物流ターミナル整備事業



和歌山下津港 本港地区

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	国土交通省 中国地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	鳥取県鳥取市									
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(第1)、防波堤(第1)(西)、岸壁(水深10m)、岸壁(水深7.5m)、泊地(水深10m)、泊地(水深7.5m)等									
事業期間	事業採択	昭和52年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	385		残事業費(億円)		31					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、港内静穏度を確保することで輸送効率化を図るとともに、避泊水域を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成26年予測取扱貨物量:55万トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:1隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	1,201	C:総費用(億円)	1,020	全体B/C	1.2	B-C	181	EIRR (%)	5.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	285	C:総費用(億円)	44	継続B/C	6.5				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	5.8~7.1					
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	6.3~6.6							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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385億円、既投資額354億円 平成21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20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	・本体工の中詰材におけるニッケルスラグ(建設副産物)の活用による設計断面見直し									
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、十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>事業継続することとした事業者の判断は妥当である。</p> <p>なお、コスト縮減のみならず、環境保全の観点からも海砂に代えニッケルスラグを中詰材として活用していることを明記すること。</p>									

# 鳥取港 千代地区 防波堤整備事業



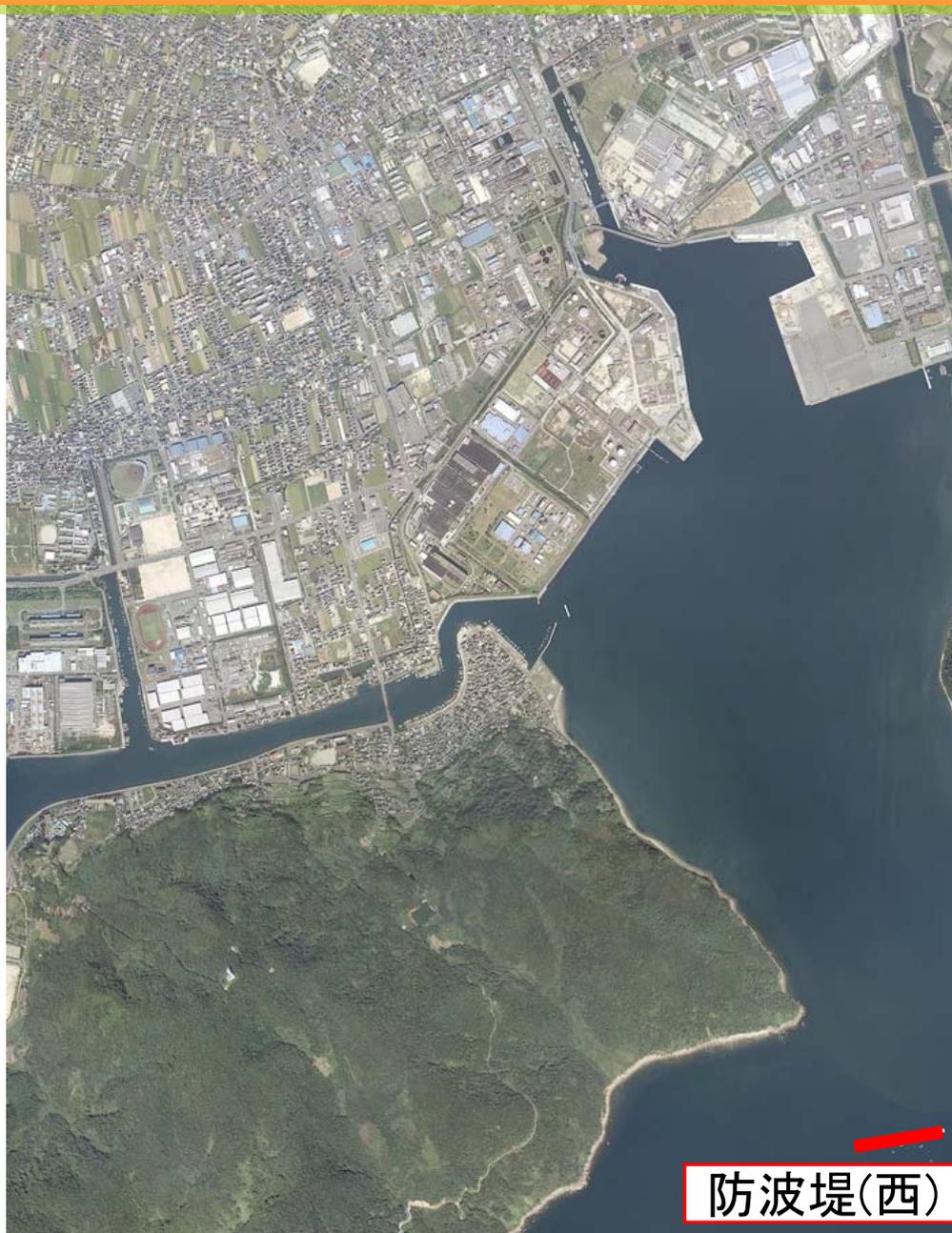
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (境港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 中国地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	鳥取県境港市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(2)、防波堤(2)-1、防波堤(1)、岸壁(水深13m)、岸壁(水深10m)、岸壁(水深7.5m)、石油ドルフィン(水深7.5m)等									
事業期間	事業採択	昭和43年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	458		残事業費(億円)		23					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・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。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 防波堤を整備することにより、港内静穏度を確保することで輸送効率化を図る ①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成29年予測取扱貨物量:275万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	2,888	C:総費用(億円)	1,701	全体B/C	1.7	B-C	1,187	EIRR (%)	7.9
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	48	C:総費用(億円)	29	継続B/C	1.6				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.6~1.8		1.5~1.8					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7		1.5~1.8					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7		1.7~1.6					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt; ・排出ガスの減少 ・背後地域の浸水被害の回避 ・航行・係留船舶の安全性向上</p>									
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458億円、既投資額435億円 平成21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20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	・消波ブロックの有効活用									
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的が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続することとした事業者の判断は妥当である。									

# 境港 外港地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (三田尻中間港 三田尻地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 中国地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	山口県防府市									
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(東)、防波堤(西)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	56		残事業費(億円)	5						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・台風等の高波浪による三田尻地区の施設被災が発生しているため、早急な対策が求められている。</li> <li>・年間を通じた船舶の安全な係留や荷役作業の効率化のため港内静穏度の確保が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、施設被害の低減を図るとともに、港内静穏度を確保することで年間を通じた船舶の安全な係留や荷役作業の効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②施設被害の低減</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成26年予測取扱貨物量：60万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	94	C:総費用(億円)	81	全体B/C	1.2	B-C	13	EIRR (%)	4.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	8	C:総費用(億円)	4	継続B/C	1.8				
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	1.6~2						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	1.7~2						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	1.8~1.8						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。									
	<貨幣換算が困難な効果>									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設被害の回避</li> <li>・荷役作業の効率化</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
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21年度末現在 事業進捗率91%									
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20年代後半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	・ケーソン掘付工事に使用する起重機船を他の工事と日程調整し有効活用									
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、十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続することとした事業者の判断は妥当である。									

# 三田尻中関港 三田尻地区 防波堤整備事業

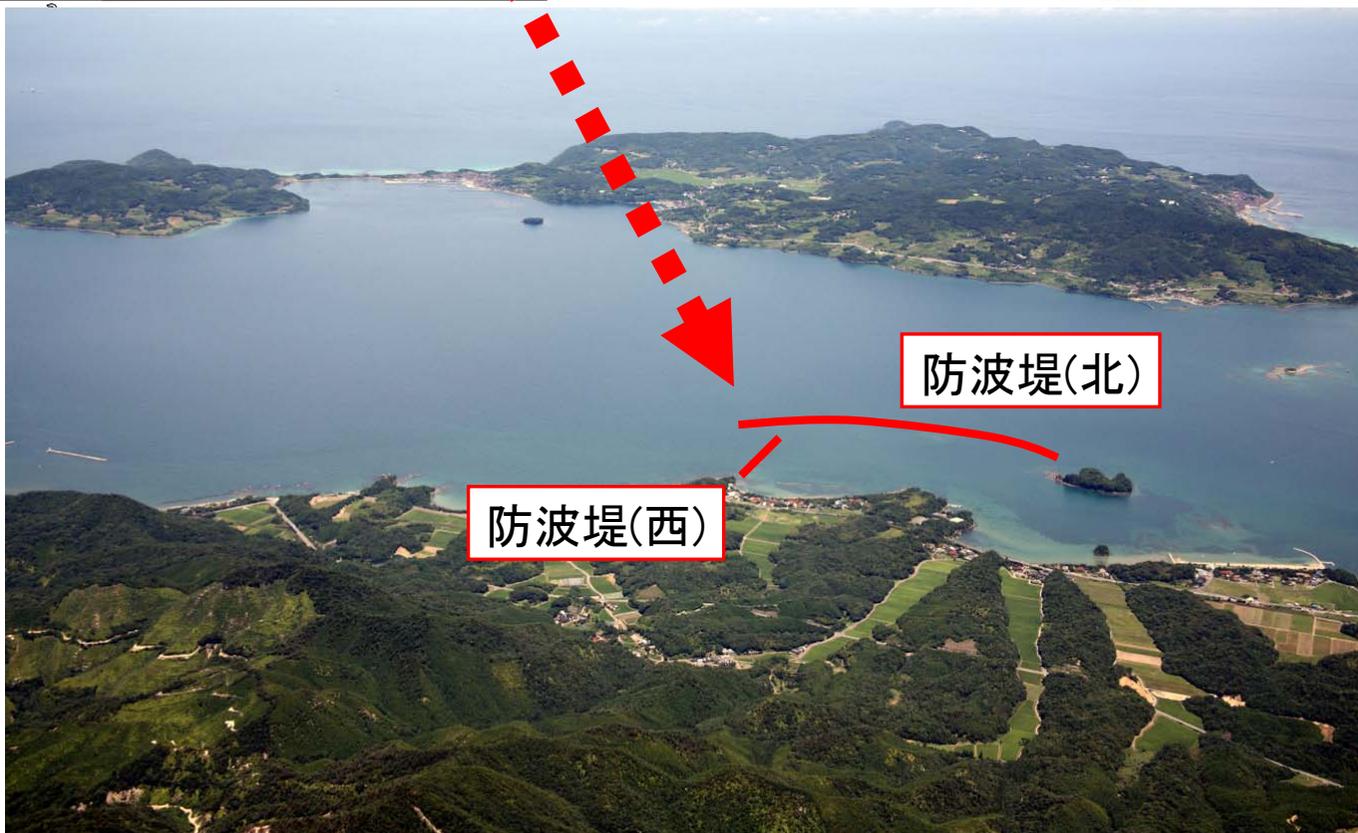


防波堤(西)

防波堤(東)

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (油谷港 唐崎地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 中国地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	山口県長門市									
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(北)、防波堤(西)									
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	81		残事業費(億円)	46						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・荒天時における油谷港周辺海域を航行する船舶の避難に必要な水域が不足している。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 防波堤を整備することにより、避泊水域を確保する。 ①避泊水域の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>									
便益の主な 根拠	海難の減少 (避泊可能隻数:5隻)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	690	C:総費用(億円)	89	全体B/C	7.8	B-C	601	EIRR (%)	11.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	690	C:総費用(億円)	35	継続B/C	19.9				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		7~8.5	17.9~21.9						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		7.5~8.1	18.1~22.1						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		7.5~8	19.6~20.1						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、 ①港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt; ・輸送の信頼性の向上</p>									
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81億円、既投資額35億円 平成21年度末現在 事業進捗率43%									
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	最新の知見等を踏まえ、コスト縮減の手法の検討。									
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> 事業継続することとした事業者の判断は妥当である。									

# 油谷港 唐崎地区 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 (高知港 三里地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	国土交通省 四国地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	高知県高知市									
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12m)、岸壁(水深8m)、防波堤、護岸(防波)、航路泊地(水深12m)、泊地(水深8m)等									
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	1,193		残事業費(億円)		79					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本港は高知県経済を支える国際物流、交流拠点へと発展することが期待されており、貨物の増大、多様化、船舶の大型化への対応が急務である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際物流ターミナルを整備することにより、外貨貨物需要の増加及び船舶の大型化に対応することで、輸送効率化を図る。</li> <li>①船舶の大型化への対応</li> <li>②貨物輸送の効率化</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減 (平成27年予測取扱貨物量：コンテナ7,304TEU/年、石炭・石灰石1,090千トン/年)</li> <li>交通事故の削減 (平成27年予測交通量：2,092台/日)</li> <li>海難の減少 (避泊可能隻数：6隻)</li> <li>浸水防護 (浸水床軽減面積：約12万㎡)</li> </ul>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	2,237	C:総費用(億円)	2,016	全体B/C	1.1	B-C	221	EIRR (%)	4.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	323	C:総費用(億円)	71	継続B/C	4.6				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)	1 ~ 1.2	4.3 ~ 4.8							
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	4.2 ~ 5							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	4.5 ~ 4.6							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>周辺道路交通の分散・円滑化により、交通事故減少が図られる。</li> <li>港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</li> <li>津波の被害から人命や財産を守り、地域住民の安全で安心な生活が確保される。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>交流機会の増加</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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1,193億円、既投資額1,114億円 平成21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20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	防波堤において、信頼性設計法(期待滑動量)を採用									
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	<事業評価監視委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。									



# 高知港 三里地区 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 (三島川之江港 金子地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 四国地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	愛媛県四国中央市									
該当基準	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(水深14m)、泊地(水深14m)、護岸(防波)、防波堤等									
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	188		残事業費(億円)		19					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本港では、製紙・パルプ業に必要な原材料を大型船舶にて輸入しているが、これらの多くを取り扱っている村松地区においては、大型船が係留できる岸壁が不足していることから、沖合での滞船や国内他港からの二次輸送を強いられている。</li> <li>コンテナ貨物についても、係留する施設背後が狭隘であることから、コンテナの横持ちなど非効率な輸送を強いられている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、大型船が係留できる岸壁の確保、及び係留施設背後地を確保することで、輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②滞船の解消</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成27年予測取扱貨物量：パルプ68千トン/年)</p> <p>輸送コスト及び横持ちコストの削減 (平成27年予測取扱貨物量：27,996TEU/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成27年予測滞船隻数：122隻/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	269	C:総費用(億円)	220	全体B/C	1.2	B-C	50	EIRR (%)	4.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	269	C:総費用(億円)	22	継続B/C	12.1				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.4		10.9 ~ 13.3					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		11 ~ 13.4					
			1.2 ~ 1.2		12 ~ 12.3					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②コンテナヤードが確保され、コンテナの横持ちに要するコストの削減が図られる。</p> <p>③大型船舶及びコンテナ船等の滞船が解消することにより、滞船コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガスの減少</li> <li>生態系や自然環境の回復・保全</li> </ul>									
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188億、既投資額169億 平成21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20年代後半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	・既設防波堤の撤去に伴い発生するケーソン、捨石、コンクリート塊の一部を新設防波堤や中仕切護岸等に流用									
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	<事業評価監視委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。									

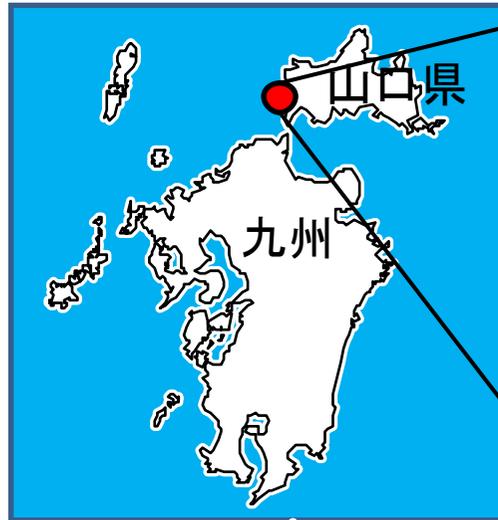


# 三島川之江港 金子地区 国際物流ターミナル整備事業



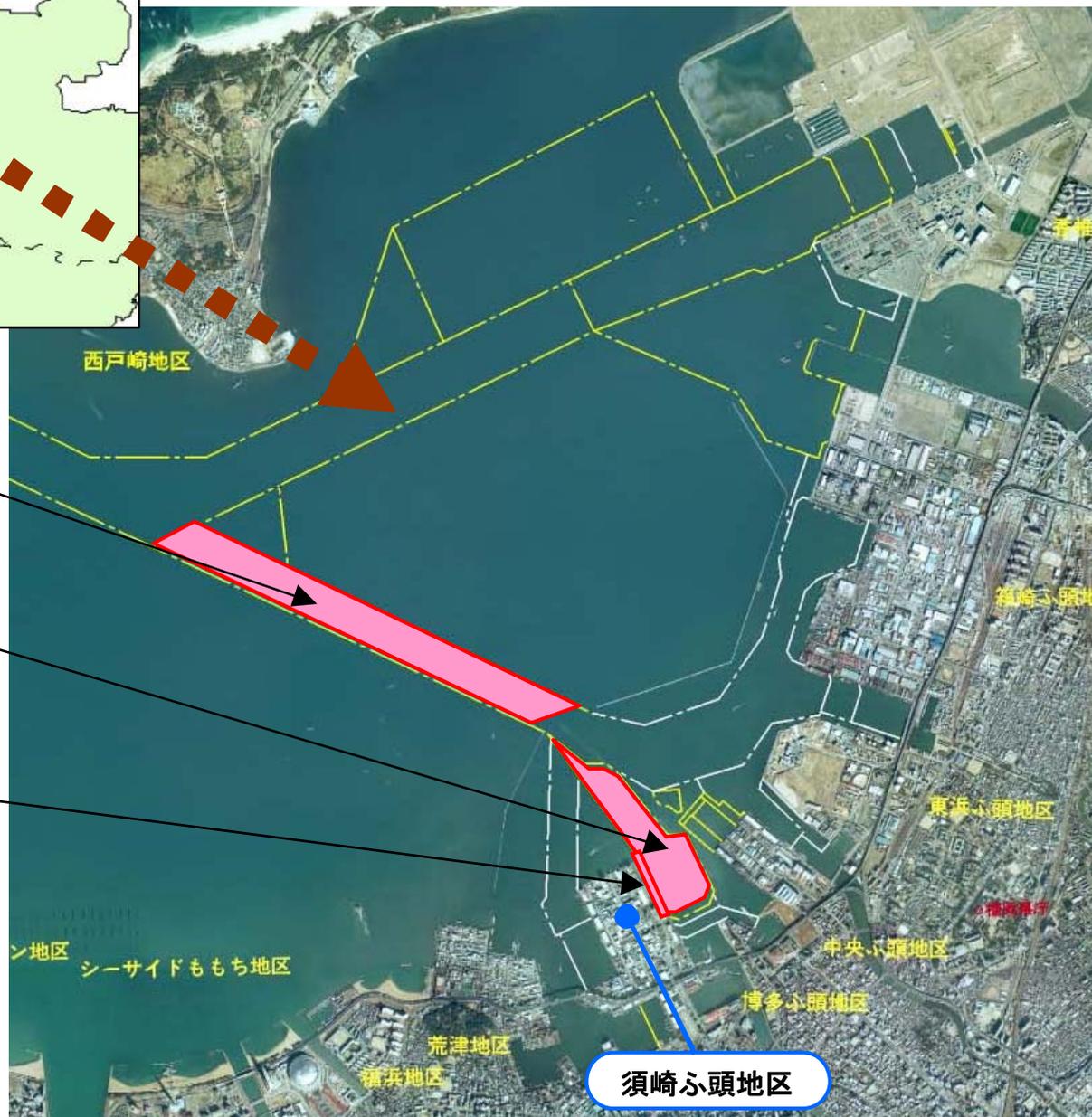
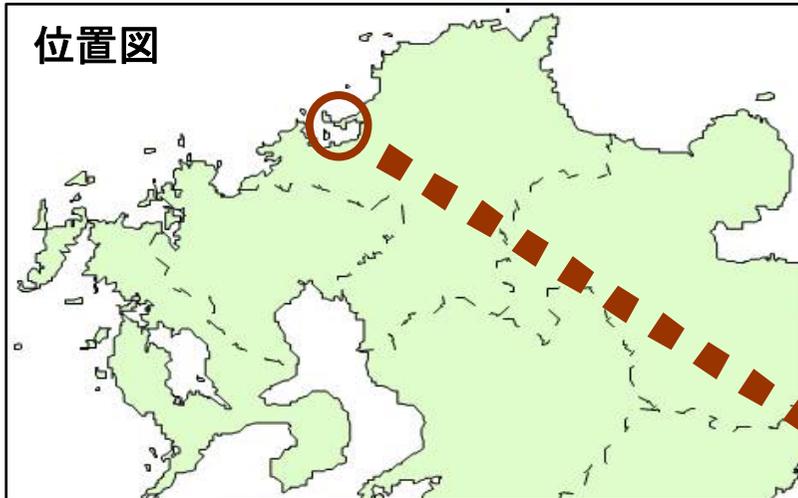
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (下関港 新港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二		事業 主体	国土交通省 九州地方整備局			
実施箇所	山口県下関市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	橋梁・道路、岸壁(水深12m)、ふ頭用地、防波堤、護岸(防波)、泊地(水深12m)、荷役機械等									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	241		残事業費(億円)		12					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の下関港は、背後用地の不足や船舶航行上の支障等様々な課題を抱えている。</li> <li>関門海峡沿いの機能の拡充は、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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、貨物需要の増加に対応することで、輸送効率化を図るとともに、安全な物流体系の構築を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②荷役の効率化 ③避泊水域の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成26年予測取扱貨物量:(コンテナ)3.5万TEU/年、(バルク)1万トン/年)</p> <p>荷役の効率化 (平成26年予測取扱貨物量:(コンテナ)3.4万TEU/年、(バルク)4万トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:6隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	347	C:総費用(億円)	313	全体B/C	1.1	B-C	34	EIRR (%)	4.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	160	C:総費用(億円)	18	継続B/C	9				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)	1 ~ 1.2	8.1 ~ 9.9							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	8.4 ~ 9.7							
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	9 ~ 9							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②港湾物流の円滑化に対応し、荷役費用の削減が図られる。</p> <p>③港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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241億円、既投資額229億円 平成22年度末現在 事業進捗率95%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年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	・ケーソンの中詰材における銅水砕スラグの活用による設計断面見直し									
対応方針	継続									
対応方針理	効果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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> <li>(各事業全体に対しての意見)</li> <li>全事業について当初計画と実際の進捗状況が分かるように説明を工夫して欲しい。</li> </ul>									

# 下関港 新港地区 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 (博多港 須崎ふ頭地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 九州地方整備局
実施箇所	福岡県福岡市				
該当基準	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(水深12m)(改良)、泊地(水深12m)、航路(水深12m)				
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成25年度	
総事業費(億円)	252		残事業費(億円)	115	
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本国際物流ターミナルは、九州一円の穀物供給基地であるが、建設後40年が経過しており、その老朽化から一部荷役制限及び通行制限を設けての利用を強いられている。</li> <li>・世界のばら積乾貨物船が大型化の傾向にある中、博多港を利用する外航穀物船も大型化(パナマックスサイズ)の傾向にあることから、効率的な輸送ネットワークを維持するためには水深12mへの機能向上が必要である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、老朽化した施設の利用制限解消による利用企業の事業活動継続を図るとともに、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①事業活動の継続</li> <li>②貨物輸送の効率化</li> <li>③船舶大型化への対応</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>				
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成23年予測取扱貨物量: 135万トン/年)				
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成22年度			
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	673	C:総費用(億円)	276	全体B/C 2.4 B-C 398 EIRR (%) 11
感度分析		事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需 要 (-10% ~ +10%)	2.2 ~ 2.7	2.2 ~ 2.7		
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.3 ~ 2.6	2.2 ~ 2.7		
	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.4 ~ 2.4	2.5 ~ 2.5		
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①老朽化した施設の利用制限を解消するとともに、船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・食糧供給の安定化</li> <li>・畜産振興への寄与</li> <li>・事業活動の継続</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・排出ガスの削減</li> </ul>				
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252億円、既投資額137億円 平成22年度末現在 事業進捗率54%				
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去する既設上部コンクリートの漁礁としての活用</li> <li>・幅広鋼矢板の採用</li> <li>・電気防食設備の流用</li> </ul>				
対応方針	継続				
対応方針理	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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。(港湾事業に関する付帯意見)</li> <li>・計画内容に大幅な変更が生じる場合、計画を変更する前に事業評価監視委員会で審議を行うようにして欲しい。</li> <li>・長期的な視点に立った港湾戦略を持って、計画的に港湾整備を行っていくべきである。</li> </ul>				

# 博多港 須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業



航路(水深12m)

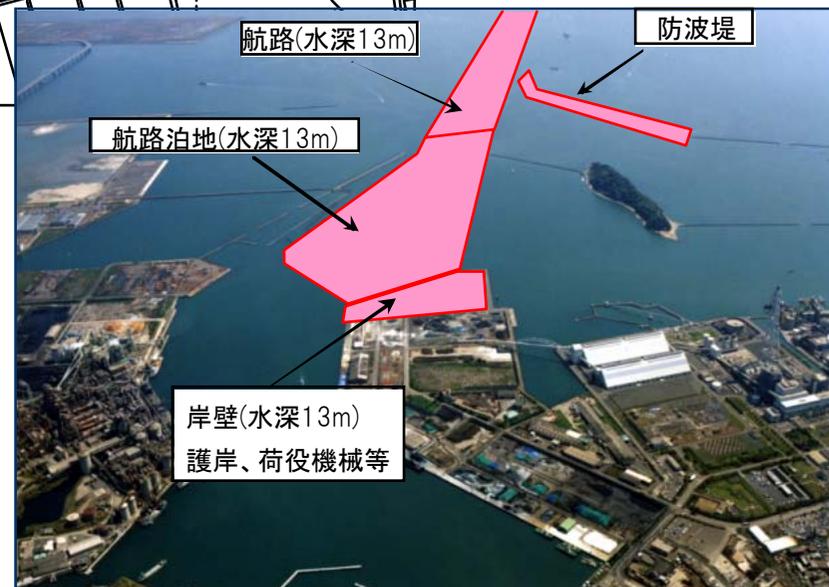
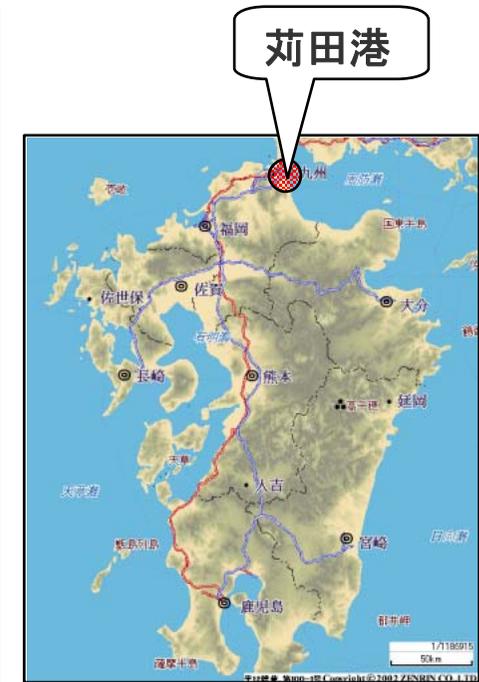
泊地(水深12m)

岸壁(水深12m)(改良)

須崎ふ頭地区

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (苅田港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二		事業 主体	国土交通省 九州地方整備局			
実施箇所	福岡県京都郡苅田町									
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13m)、航路(水深13m)、航路泊地(水深13m)等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	652		残事業費(億円)		311					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・石炭等の需要の増加に対し、係留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。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・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>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成27年予測取扱貨物量:136万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	801	C:総費用(億円)	715	全体B/C	1.1	B-C	86	EIRR (%)	4.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	362	C:総費用(億円)	239	継続B/C	1.5				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1 ~ 1.2	1.3 ~ 1.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2	1.4 ~ 1.6						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.1	1.4 ~ 1.5						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、 ①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・エネルギー供給の安定化 ・排出ガスの削減 ・航行・係留船舶の安全性向上</p>									
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652億円、既投資額342億円 平成22年度末現在 事業進捗率52%									
主な事業の 進捗の見込	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。									
コスト削減や 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									
対応方針	継続									
対応方針理	効果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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (港湾事業に関する付帯意見) ・計画内容に大幅な変更が生じる場合、計画を変更する前に事業評価監視委員会で審議を行うようにして欲しい。 ・長期的な視点に立った港湾戦略を持って、計画的に港湾整備を行っていくべきである。</p>									

# 苅田港 本港地区 国際物流ターミナル整備事業



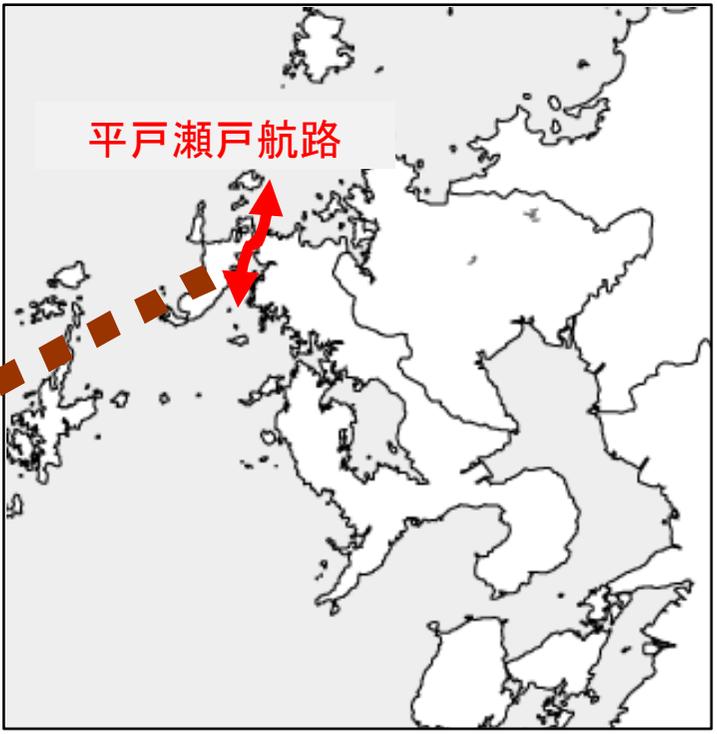
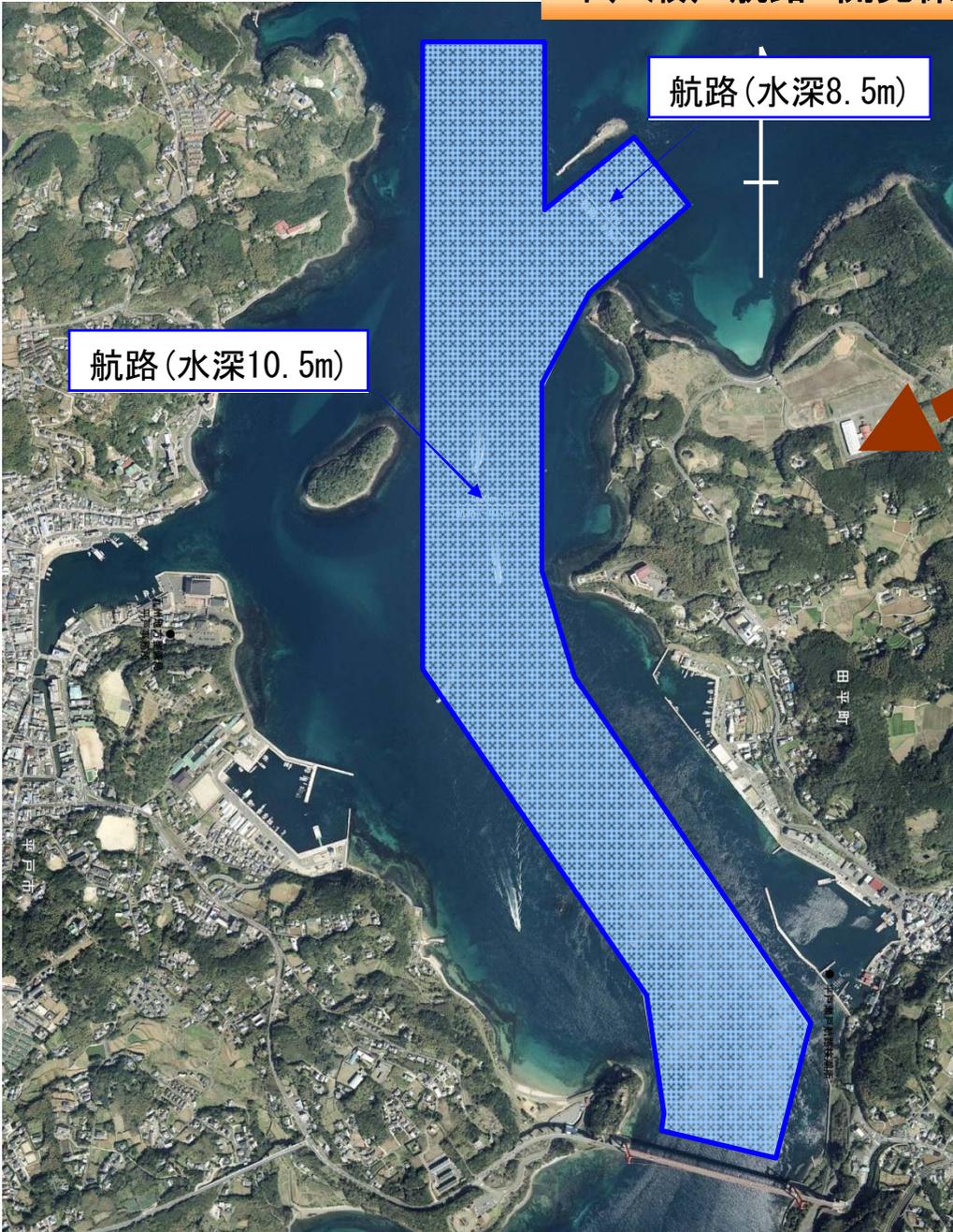
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (伊万里港 セツ島地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 九州地方整備局
実施箇所	佐賀県伊万里市				
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業				
主な事業の 諸元	岸壁(水深13m)、航路泊地(水深13m)等				
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成27年度	
総事業費(億円)	132		残事業費(億円)	60	
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、東南アジアを仕出し地・仕向地とするコンテナ貨物は釜山港でのトランシップを経て伊万里港間を輸送しており、物流の効率化に向け東南アジア航路の新規開設に取り組んでいるが、東南アジア向けの船舶は大型化しており、係留施設の延長や水深の不足が課題となっている。</li> <li>・近年大型化するバルク貨物輸送に対応するため、係留施設の水深不足の解消が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>				
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成28年予測取扱貨物量:(コンテナ)1万TEU/年、(バルク)24万トン/年)				
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成22年度			
	B:総便益 (億円)	171	C:総費用(億円)	151	全体B/C 1.1 B-C 20 EIRR (%) 4.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	171	C:総費用(億円)	58	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 ~ 1.2	2.6 ~ 3.2		
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.2	2.7 ~ 3.2		
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	2.9 ~ 3		
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>・排出ガスの削減</li> </ul>				
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132億円、既投資額72億円 平成22年度末現在 事業進捗率54%				
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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	・ケーソン陸上製作吊卸し方式の採用				
対応方針	継続				
対応方針理	効果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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。(港湾事業に関する付帯意見)</li> <li>・便益算定にあたって、経済波及効果や環境負荷の軽減についても算定できるように今後取り組んで欲しい。</li> </ul>				

# 伊万里港 七ツ島地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	開発保全航路整備事業 (平戸瀬戸航路)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二		事業 主体	国土交通省 九州地方整備局			
実施箇所	長崎県平戸市									
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	航路(水深10.5m)									
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	97		残事業費(億円)		18					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船等が安全に航行できるための航路幅が不足しており、大型船等は平戸島西岸を迂回している。</li> <li>多数の岩礁や暗礁の点在に加え潮流が速いことから、海難事故も多く発生している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>開発保全航路を整備することにより、安全・安心な航路通行を確保するとともに、大型船の迂回を解消することで輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②海難の減少</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>海難の減少 (平成27年予測通航船舶隻数:14万隻/年) 輸送コストの削減 (平成27年予測迂回解消隻数:1,269隻/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)		C:総費用(億円)		全体B/C		EIRR (%)		5.1	
感度分析	B:総便益 (億円)		C:総費用(億円)		1.2		B-C		27	
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①中・大型船舶等が迂回を回避することができ、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②岩礁や瀬がなくなり、通航船舶の乗揚げや衝突事故の減少が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広範囲に渡る輸送効率化</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
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97億円、既投資額78億円 平成22年度末現在 事業進捗率80%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代半ば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	・浚渫岩砕を漁場造成箇所へ魚礁材として有効活用									
対応方針	継続									
対応方針理	効果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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (港湾整備事業に関する付帯意見)</li> <li>計画内容に大幅な変更が生じる場合、計画を変更する前に事業評価監視委員会で審議を行うようにして欲しい。</li> <li>長期的な視点に立った港湾戦略を持って、計画的に港湾整備を行っていくべきである。</li> </ul>									

# 平戸瀬戸航路 開発保全航路整備事業



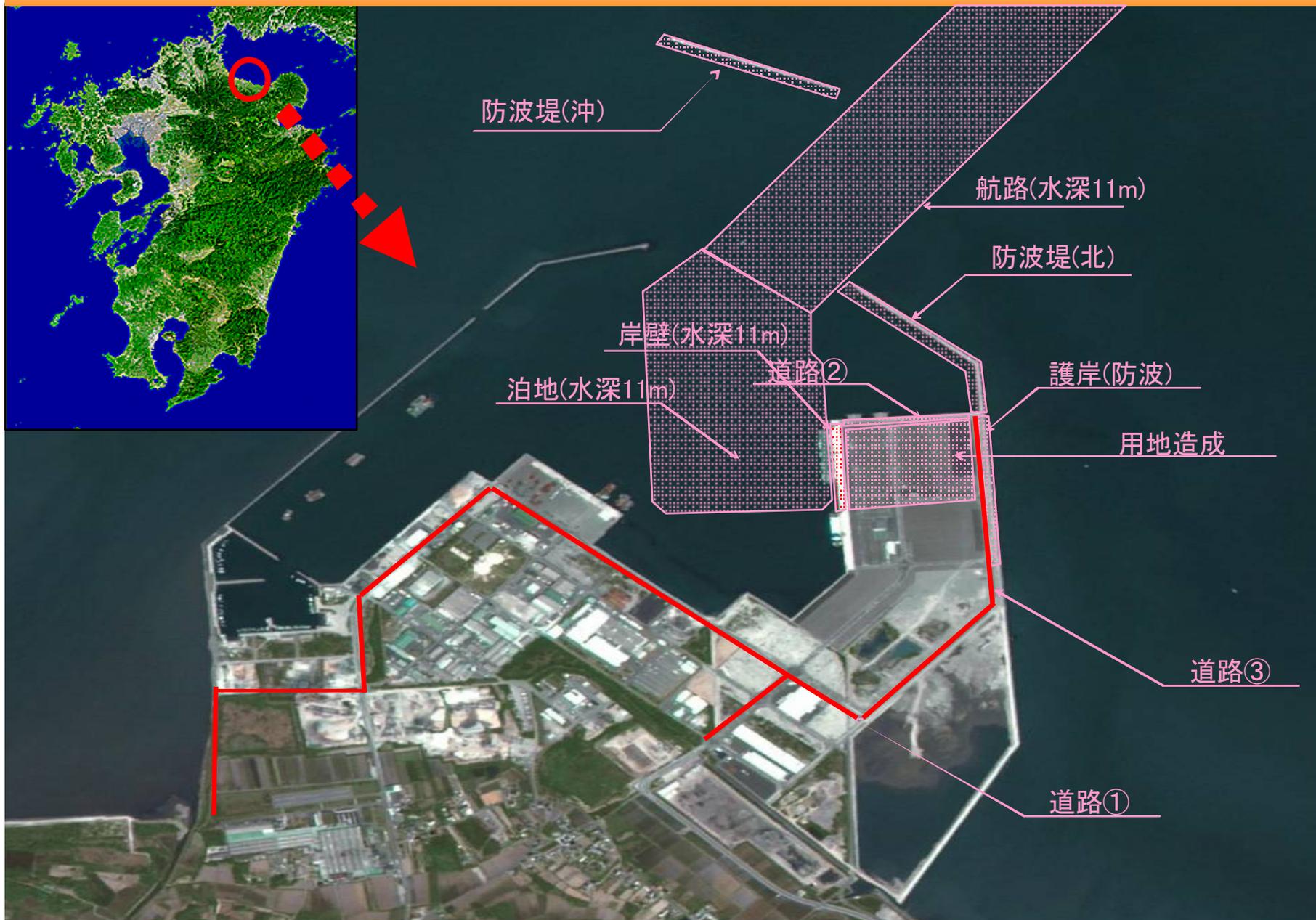
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (熊本港 夢咲島地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 九州地方整備局					
実施箇所	熊本県熊本市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深7.5m)、航路・泊地(水深7.5m)、防波堤(南)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械、上屋等									
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	233		残事業費(億円)	27						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>熊本港は背後圏企業の海上物流拠点として地域の経済活動を支えているが、企業活動の多様化に伴い、地域では熊本港の在来荷役機械では取扱いに窮する貨物も扱われるようになっており、対応機械を有する県外港湾へ貨物が陸送されており、非効率な輸送形態を強いられている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内物流ターミナルを整備することにより、荷役が安全かつ安定的に行われることで、輸送効率化を図る。</li> <li>①貨物輸送の効率化</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成28年予測取扱貨物量: (コンテナ)2.4万TEU/年、(バルク)3.9万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益 (億円)	393	C:総費用(億円)	347	全体B/C	1.1	B-C	46	EIRR (%)	4.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	213	C:総費用(億円)	42	継続B/C	5.1				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1 ~ 1.2		4.6 ~ 5.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1		4.8 ~ 5.4						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1		5.1 ~ 5.1						
事業の 効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①熊本港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>排出ガスの減少</li> <li>航行・係留船舶の安全性向上</li> </ul>									
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233億円、既投資額206億円 平成22年度末現在 事業進捗率88%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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	・軟着底式構造の防波堤の採用									
対応方針	継続									
対応方針理	効果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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> <li>(港湾事業に関する付帯意見)</li> <li>・便益算定にあたって、経済波及効果や環境負荷の軽減についても算定できるように今後取り組んで欲しい。</li> </ul>									

# 熊本港 夢咲島地区 国内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 (中津港 田尻地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 九州地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	大分県中津市									
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11m)、泊地(水深11m)、防波堤等									
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成24年度						
総事業費(億円)	302		残事業費(億円)		28					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中津港背後地域から発する完成自動車等の輸移出について、係留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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応することで、輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成25年予測取扱貨物量:152万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度							
	B:総便益 (億円)	525	C:総費用(億円)	401	全体B/C	1.3	B-C	124	EIRR (%)	5.4
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	93	C:総費用(億円)	30	継続B/C	3.1				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.4		2.8 ~ 3.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		2.9 ~ 3.4					
			1.3 ~ 1.3		3.1 ~ 3.1					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>・地域の活性化</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> </ul>									
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302億円、既投資額274億円 平成22年度末現在 事業進捗率91%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	・浚渫工法の変更									
対応方針	継続									
対応方針理	効果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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (港湾事業に関する付帯意見)</li> <li>・便益算定にあたって、経済波及効果や環境負荷の軽減についても算定できるように今後取り組んで欲しい。</li> </ul>									

# 中津港田尻地区 国際物流ターミナル整備事業



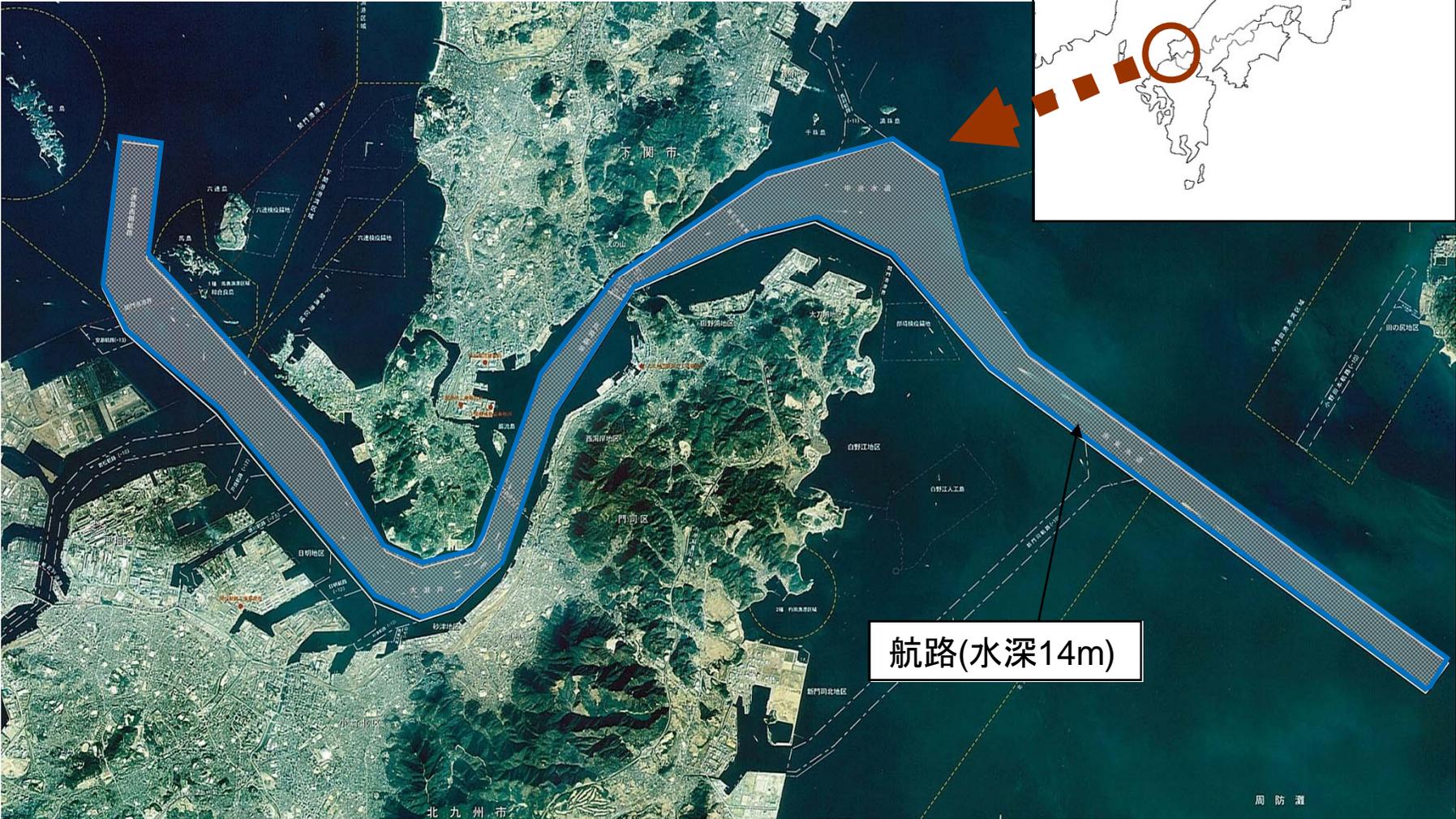
事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (鹿児島港 中央港区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 九州地方整備局
実施箇所	鹿児島県鹿児島市				
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業				
主な事業の 諸元	臨港道路、橋梁				
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成25年度	
総事業費(億円)	69		残事業費(億円)	34	
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鹿児島港は、県内各地の離島や沖縄などを結ぶ南九州の海上拠点として重要な役割を果たしている。</li> <li>一方、港湾区域が南北約20kmと細長いことに加え、湾岸部の臨港道路が部分的な整備で分断されているため、海上貨物をはじめとする物資輸送は、直背後の国道225号や県道(産業道路)の幹線道路を経由せざるを得ず、慢性的な交通渋滞により非効率な物資輸送を余儀なくされている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>臨港道路を整備することにより、港湾関連交通の円滑化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>				
便益の主な 根拠	<p>走行時間の短縮 (平成26年予測交通量: 1.8万台/日)</p> <p>走行経費の減少 (平成26年予測交通量: 1.8万台/日)</p> <p>事故損失の減少 (平成26年予測交通量: 1.8万台/日)</p>				
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成22年度			
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	296	C:総費用(億円)	67	全体B/C 4.4 B-C 229 EIRR (%) 17
感度分析		事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需要 (-10% ~ +10%)	4 ~ 4.8	8.2 ~ 10		
	建設費 (+10% ~ -10%)	4 ~ 4.9	8.3 ~ 10.1		
	建設期間 (+10% ~ -10%)	4.4 ~ 4.4	9.1 ~ 9.1		
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和・交通事故減少・沿道環境の改善が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガスの減少</li> <li>騒音、振動の被害軽減</li> <li>生活利便性の向上</li> </ul>				
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69億円、既投資額35億円 平成22年度末現在 事業進捗率50%				
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20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	下部工(P2~P4)の、海上栈橋施工から仮護岸での陸上施工への変更				
対応方針	継続				
対応方針理	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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。(港湾事業に関する付帯意見)</li> <li>計画内容に大幅な変更が生じる場合、計画を変更する前に事業評価監視委員会で審議を行うようにして欲しい。</li> <li>長期的な視点に立った港湾戦略を持って、計画的に港湾整備を行っていくべきである。</li> </ul>				

# 鹿児島港 中央港区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	開発保全航路整備事業 (関門航路)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	国土交通省 九州地方整備局				
実施箇所	山口県、福岡県									
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	航路(水深14m)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成46年度						
総事業費(億円)	2,779		残事業費(億円)		1,482					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の航路水深の不足により、大型のコンテナ船は迂回運航しなければならない。</li> <li>・現状の航路水深の不足により、大型の貨物船は喫水調整して通航しなければならない。</li> <li>・通航船舶の見合い関係による衝突海難が発生している。</li> <li>・航路内の浅瀬部で通航船舶の乗揚海難が発生している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>開発保全航路を整備することにより、安全・安心な航路通行を確保するとともに、大型船の迂回等を解消することで輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②海難の減少</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成47年予測通航船舶隻数：36万隻/年)</p> <p>海難の減少 (平成47年予測通航船舶隻数：36万隻/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成22年度								
	B:総便益 (億円)	4,040	C:総費用(億円)	2,753	全体B/C	1.5	B-C	1,287	EIRR (%)	5.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	3,903	C:総費用(億円)	1,107	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 ~ 1.5	3.5 ~ 3.6							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①大型コンテナ船の迂回の回避や喫水調整の解消により、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②岩礁や瀬がなくなり、通航船舶の乗揚げや衝突事故の減少が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・航路封鎖に伴う損失の減少</li> </ul>									
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2,779億円、既投資額1,297億円 平成22年度末現在 事業進捗率47%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成40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	・良質な浚渫土砂の覆砂等への活用									
対応方針	継続									
対応方針理	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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。(各事業全体に対する付帯意見)</li> <li>・全事業について当初計画と実際の進捗状況が分かるように説明を工夫して欲しい。</li> </ul>									

# 関門航路開発保全航路整備事業



開発保全航路

事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (那覇港 浦添ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	沖縄総合事務局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	沖縄県浦添市								
該当基準	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	臨港道路、緑地、都市機能用地								
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成26年度					
総事業費(億円)	210		残事業費(億円)		168				
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>・那覇港から中北部方面の貨物輸送のルートとして、混雑度の高い国道58号(安謝～牧港区間)を通過せざるを得ない状況であるため、港湾関連車両の流動に支障を来している。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>臨港道路を整備することにより、港湾関連交通の円滑化、港湾物流の効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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</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、みなどの振興、安定的な国際海上輸送</p>								
便益の主な 根拠	<p>走行時間の短縮 (平成27年度予測交通量:31,900台/日)</p> <p>走行経費の減少 (平成27年度予測交通量:31,900台/日)</p> <p>事故損失の減少 (平成27年度予測交通量:31,900台/日)</p>								
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成22年度						
	B:総便益 (億円)	227	C:総費用(億円)	193	全体B/C	1.2	B-C	35	EIRR (%)
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	227	C:総費用(億円)	151	継続B/C	1.5			
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 ~ 1.5					
	建設費(+10%~-10%)		1.1 ~ 1.3	1.3 ~ 1.5					
	建設期間(+10%~-10%)		1.1 ~ 1.2	1.3 ~ 1.5					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和・交通事故減少・沿道環境の改善が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <p>・排出ガスの減少</p>								
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210億円、既設投資額42億円 平成22年度末現在 事業進捗率20%								
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20年代後半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>・仮設材と本設材の併用</p> <p>・港湾浚渫土砂の活用</p>								
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業の継続を了承								

# 那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業

