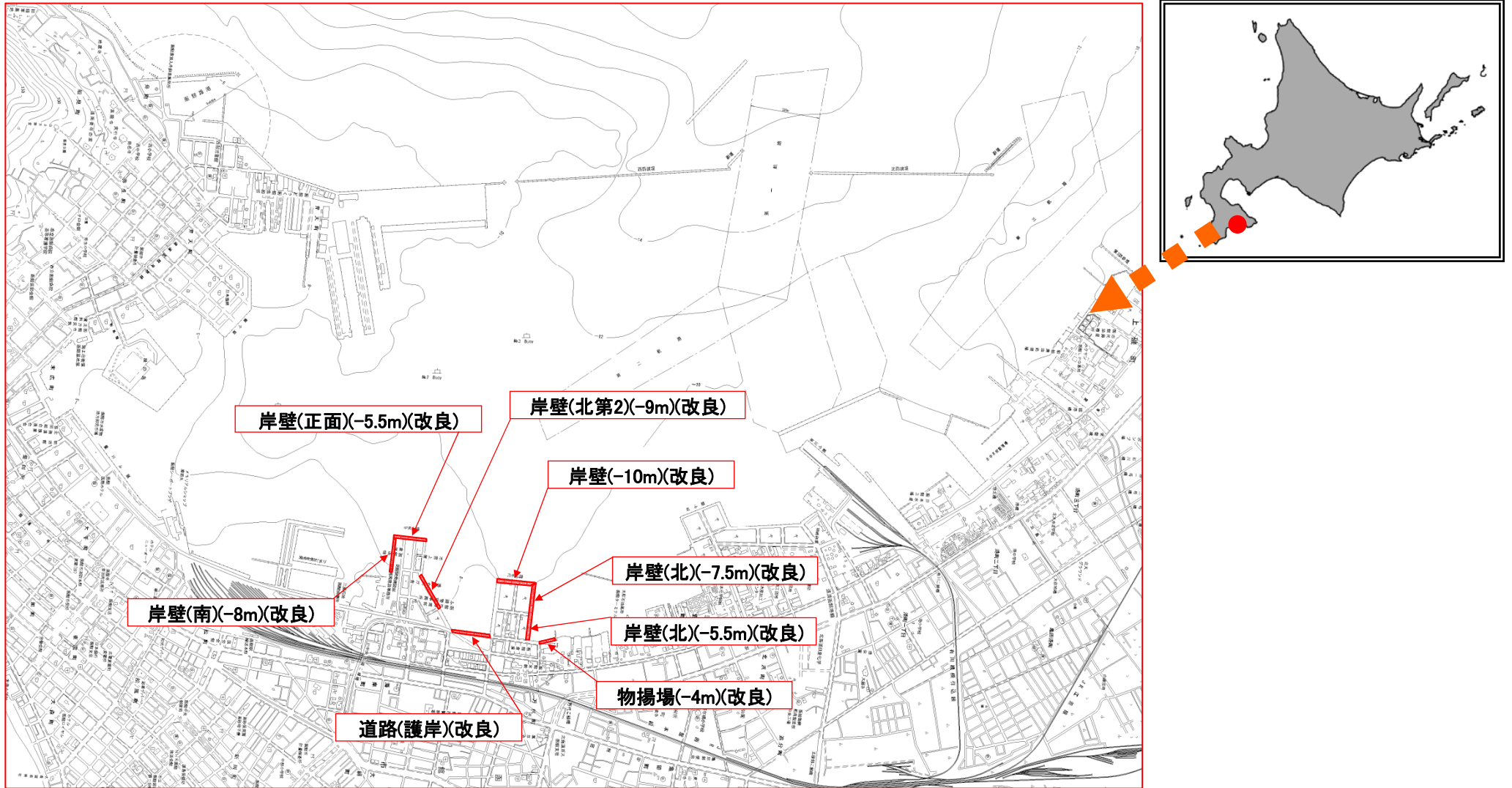


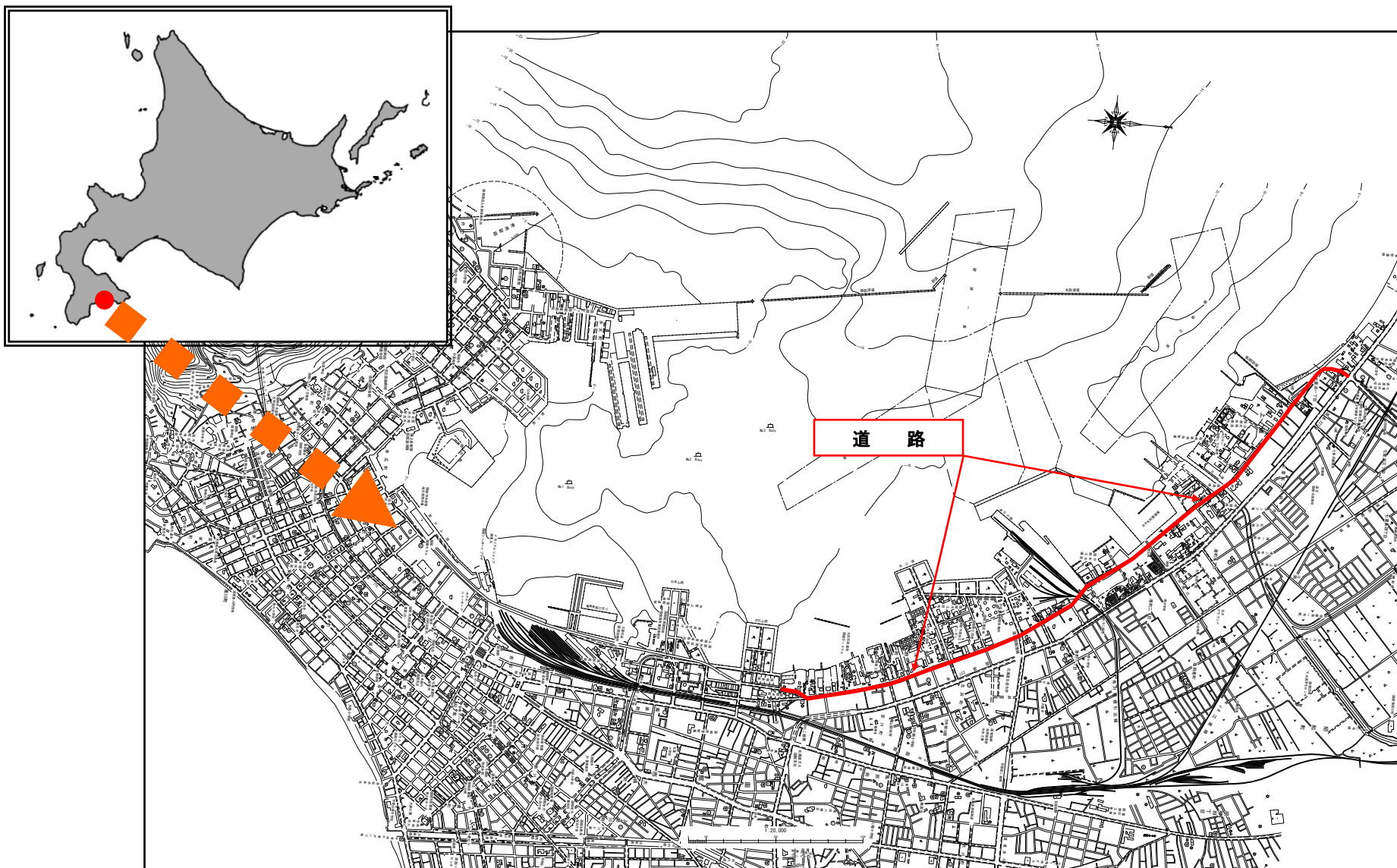
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (函館港 万代・中央ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	松原 裕							
実施箇所	北海道函館市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深10m)(改良)、岸壁(北)(水深7.5m)(改良)、岸壁(北)(水深5.5m)(改良)、物揚場(水深4m)(改良)、道路(護岸)(改良)、岸壁(南)(水深8m)(改良)、岸壁(北第2)(水深9m)(改良)、岸壁(正面)(水深5.5m)(改良)										
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成26年度							
総事業費(億円)	64		残事業費(億円)		12						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁の老朽化が進んでいることから、地域産業の競争力を確保するために早急な対応が必要となっている。 本港を利用する貨物船及び作業船、官公庁船が安全に係留できる施設が必要となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>国内物流ターミナルの整備により、背後圏の貨物需要に対応した係留施設を確保し、物流コストの削減を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②混雑解消等による作業の効率化</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成20年代後半予測貨物量：9.1万ト/年)</p> <p>業務コストの削減 (平成20年代後半予測滞船隻数：125隻/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成20年代後半予測隻数：7隻/年)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	107	C:総費用(億円)		73	B/C	1.5	B-C	34	EIRR(%)	6.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	14	C:総費用(億円)		10	継続B/C	1.3				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.3~1.6		1.2~1.5						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.5~1.5		1.2~1.5						
		建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5~1.5		1.3~1.3					
事業の効果 等	<p>当該事業の実施により</p> <p>①岸壁の安全な利用や輸送・荷役の効率性が確保されることにより、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②休憩船及び作業船の滞船や多そう係留が解消されることで、業務コストの削減が図られる。</p> <p>③官公庁船の安全な係留が可能となり移動コストの削減が図られる。</p> <p>④ふ頭用地の長期的な財産保全機能が確保され、背後のふ頭倉庫の資産価値の喪失回避が図られる。</p>										
	<p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 食料品の積み替え回避による品質管理の向上 官公庁船の安定的な係留による国民の安全・安心の確保 										
社会経済情 勢等の変化	特になし										
主な事業の 進捗状況	総事業費64億円、既投資額52億円 平成23年度末現在 事業進捗率81%										
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年度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	<ul style="list-style-type: none"> 既設構造物を控えや土留めとして有効活用し、建設コストの削減を図っている。 当該工事で発生した中割石や係船柱の再利用により、建設コストの削減を図っている。 										
対応方針	継続										
対応方針理 由	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。										
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p>										

函館港 万代・中央ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業



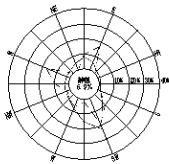
事業名 (箇所名)	幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業 (函館港 本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	北海道函館市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	道路									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	135		残事業費(億円)		26					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾関連貨物車両が一般国道等を通行しており輸送時間・距離の増大による非効率な交通体系となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>幹線臨港道路の整備により、港湾関連交通と一般交通とを分離し、安全性確保と円滑化を図る。</p> <p>①陸上輸送の効率化 ②交通事故損失の削減</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>輸送コスト・時間費用の削減 (平成20年代後半予測臨港道路交通量:5,254台/日)</p> <p>交通事故損失の削減 (平成20年代後半予測臨港道路交通量:5,254台/日)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	209	C:総費用(億円)	153	B/C	1.4	B-C	56	EIRR(%)	5.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	40	C:総費用(億円)	23	継続B/C	1.7				
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%)		1.2~1.5		1.6~1.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		1.6~1.9					
			1.4~1.4		1.7~1.7					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾関連車両が一般国道等から分離され渋滞が緩和されることにより、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②港湾関連車両が臨港道路を利用するため、交通事故の減少が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地へのアクセス向上による地域経済の活性化 ・交通混雑の緩和による排出ガスの削減効果 									
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135億円、既投資額109億円 平成23年度末現在 事業進捗率81%									
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	・橋梁基礎において、新技術の活用により、建設コストの削減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

函館港 本港地区 幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業



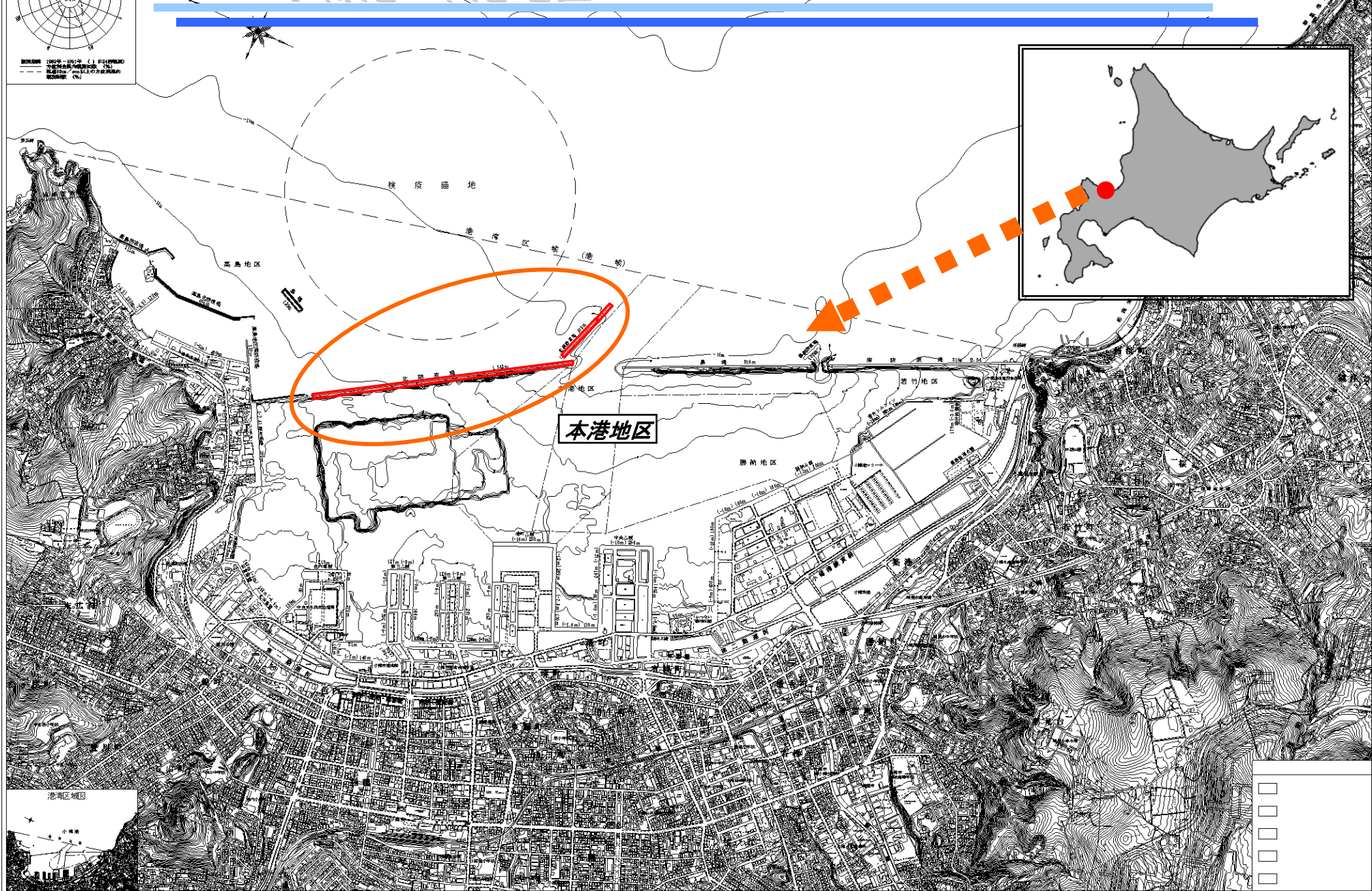
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (小樽港 本港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	北海道小樽市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(北)(改良)、防波堤(北副)(改良)、防波堤(北副)(延伸)									
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	79		残事業費(億円)	56						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼働率が低いため、非効率な輸送形態を強いられている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 港内静穏度の向上による作業コストを削減し、本港沖合を航行する貨物船に必要な避泊水域の確保とともに、北防波堤の歴史的な財産価値の存続を図る。 <p>①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保 ③歴史的構造物の健全性保持と財産価値の存続</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>作業コストの削減 (平成30年代前半入港利用隻数：35隻)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数：2隻)</p> <p>歴史的構造物の財産価値の存続 (小樽市世帯数：66,120世帯)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	98	C:総費用(億円)	72	B/C	1.4	B-C	26	EIRR(%)	5.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	70	C:総費用(億円)	46	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%)		1.2~1.5	1.4~1.7						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.3~1.5	1.4~1.7						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3~1.4	1.5~1.6						
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"> ①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。 ②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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度向上による船舶の航行・係留時の安全性向上 ・歴史的価値のある北防波堤を活用した小樽・北海道観光の振興 									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総投資額79億円、既投資額23億円 平成23年度末現在 事業進捗率29%									
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。									

原向標圖



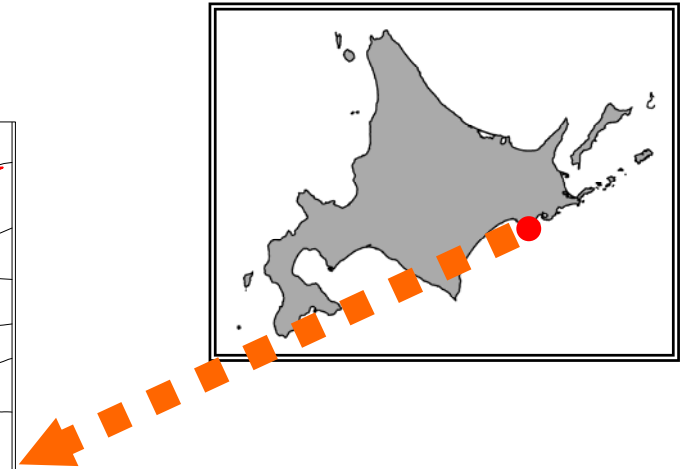
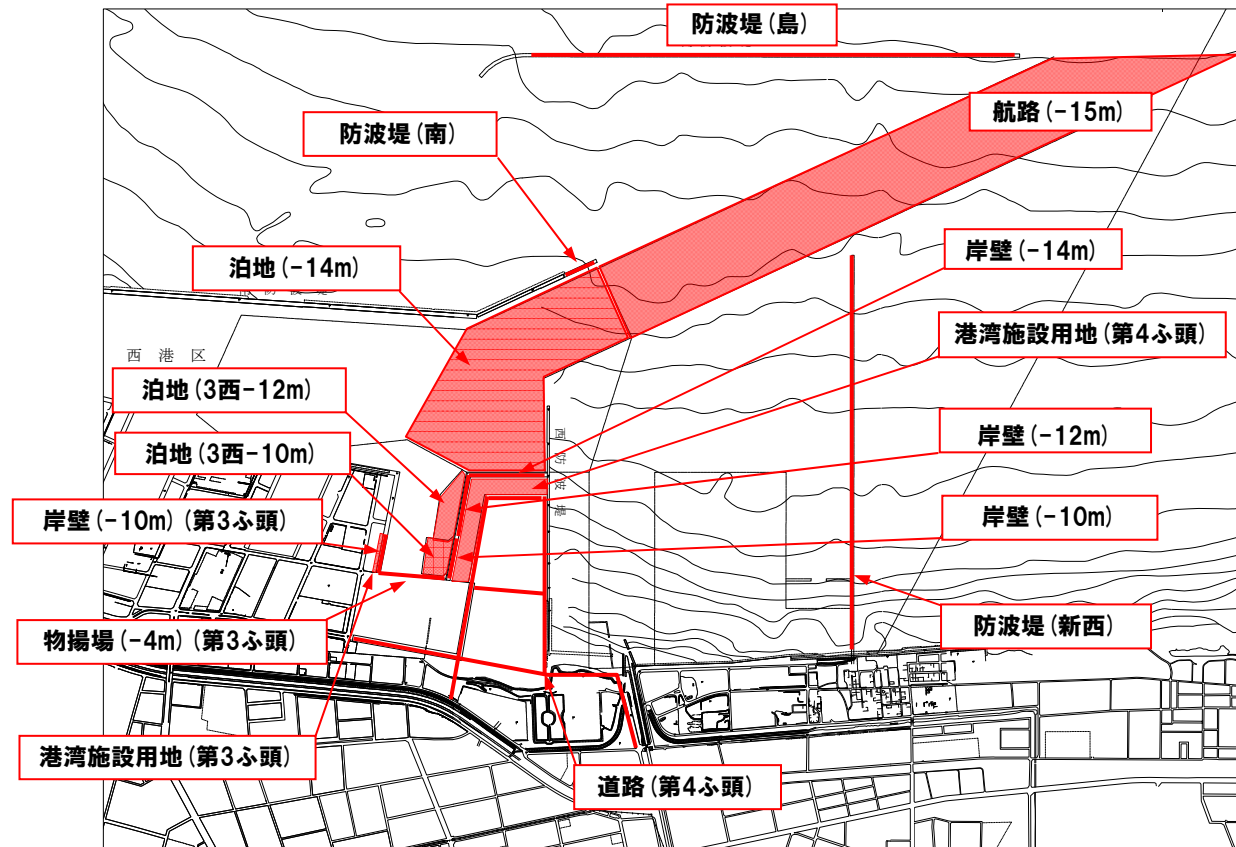
縮尺 1:50,000
等高線 10m
海岸線 1:50,000
境界線 1:50,000
境界線 1:50,000

小樽港 本港地区 防波堤整備事業



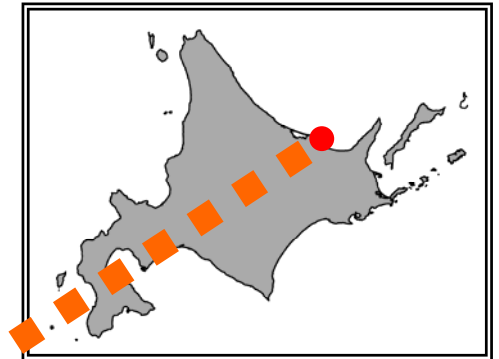
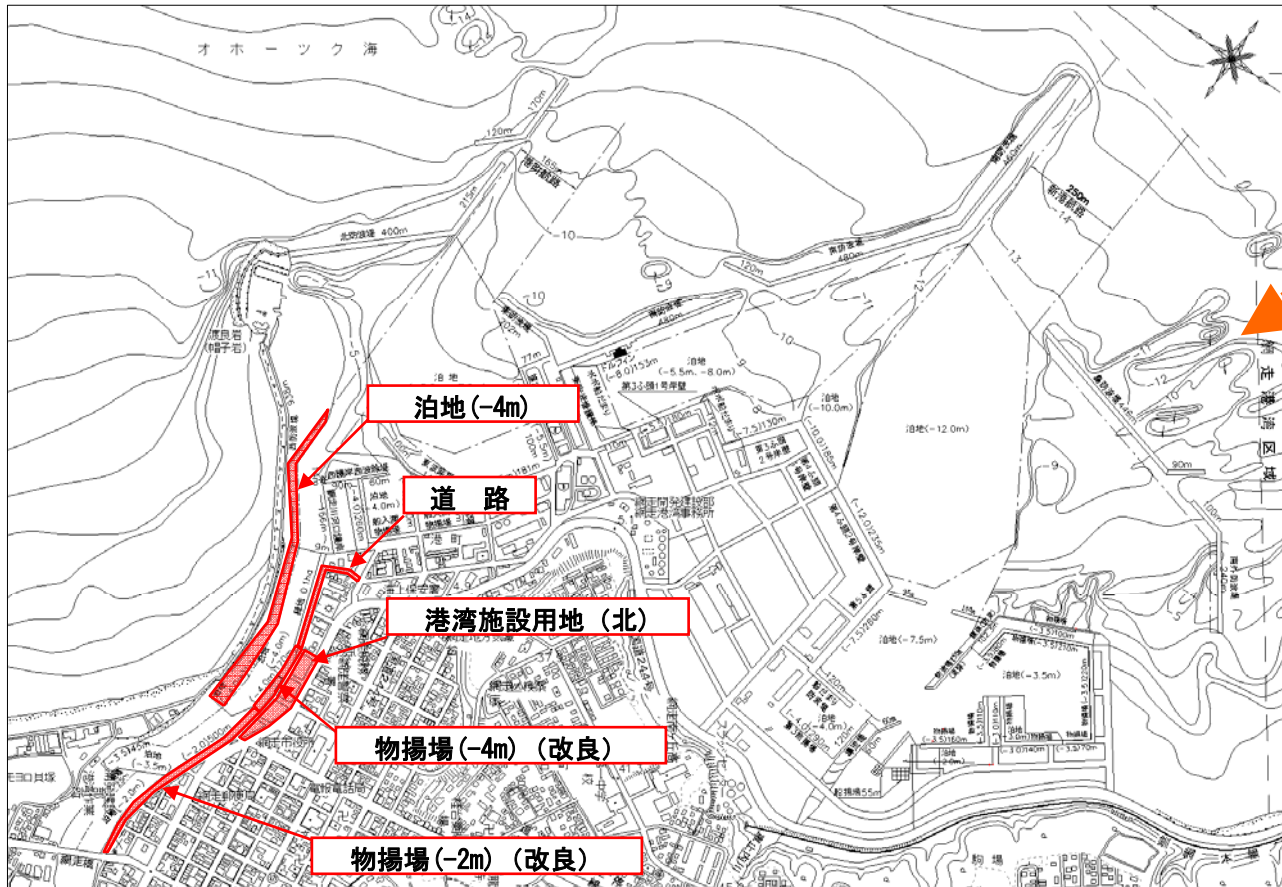
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (釧路港 西港区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	北海道釧路市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(島)、防波堤(南)、防波堤(新西)、航路(水深15m)、泊地(水深14m)、泊地(3西水深10m)、泊地(3西水深12m)、岸壁(水深10m)、岸壁(水深12m)、岸壁(水深14m)、岸壁(水深10m)(第3ふ頭)、物揚場(水深4m)(第3ふ頭)、港湾施設用地(第4ふ頭)、港湾施設用地(第3ふ頭)、道路(第4ふ頭)									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	1,255		残事業費(億円)		273					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・係留施設の延長不足により、港内において貨物船の慢性的な滞船が発生している。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>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滞船隻数の減少 ③避泊水域の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>陸上輸送コストの削減 (平成20年代後半予測取扱貨物量:81万トン/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成20年代後半滞船緩和時間:3,592時間)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:4隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	2,671	C:総費用(億円)	1,510	B/C	1.8	B-C	1,161	EIRR(%)	6.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	288	C:総費用(億円)	217	継続B/C	1.3				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.6~1.9	1.2~1.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8	1.2~1.5						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8	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本港において貨物の取扱いが可能となり、陸上輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②係留時間の延長が増加し、貨物船の滞船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、海難による損失回避が図られる。</p> <p>④漂砂による航路・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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・航行・係留船舶の安全性向上 ・防波堤背後の生態系・自然環境の創造 									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総投資額1,255億円、既投資額982億円 平成23年度末現在 事業進捗率78.2%									
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年度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	<ul style="list-style-type: none"> ・浚渫・床掘土砂をケーソンの中詰材として有効活用し、建設コストの削減を図っている。 ・ケーソン制作においてハイブリットケーソンを採用し、建設コストの削減を図っている。 									
対応方針	継続									
対応方針理 由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する</p>									

釧路港 西港区 国際物流ターミナル整備事業



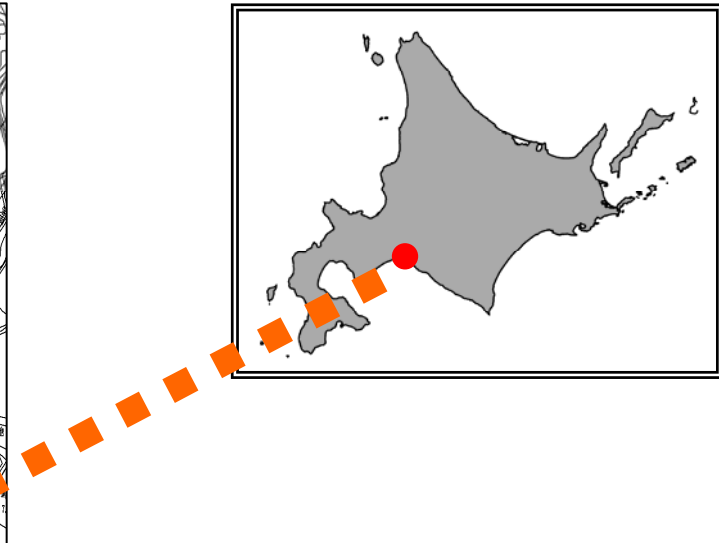
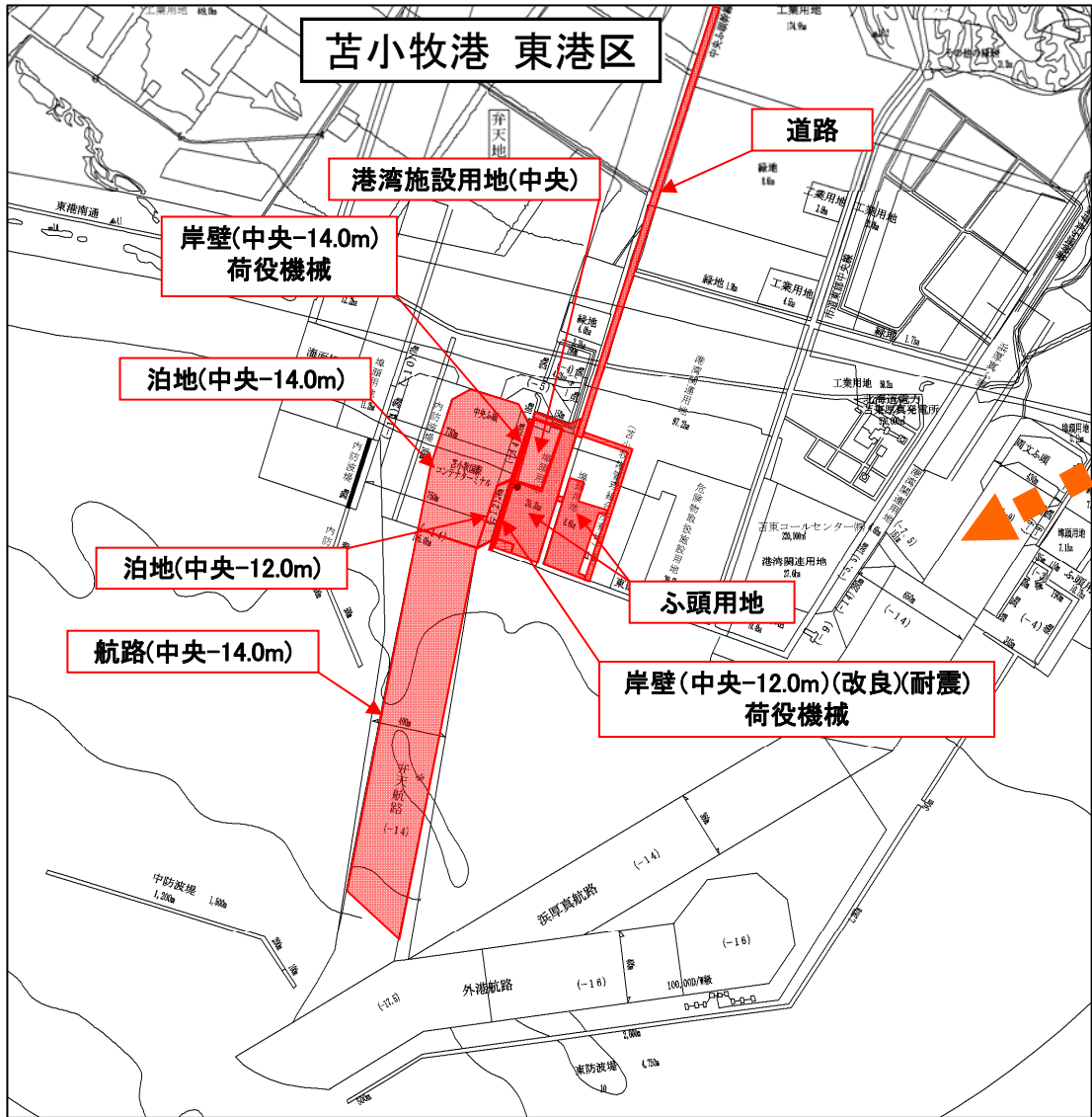
事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (網走港 川筋地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	北海道網走市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	物揚場(水深4m)(改良)、泊地(水深4m)、港湾施設用地(北)、物揚場(水深2m)(改良)、道路									
事業期間	事業採択	平成11年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	39		残事業費(億円)		11					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・整備後50年以上が経過し、老朽化が著しい状況となり、非効率な水産活動を余儀なくされている。</p> <p><達成すべき目標> 小型船だまりの整備により、小型船の混雑解消による水産活動の効率化とともに、冬期の流水観光に対応した観光交流拠点の形成による地域の振興を図る。</p> <p>①混雑解消等による作業の効率化 ②観光交流拠点の形成による地域振興</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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	<p>流水観光砕氷船の欠航数減少による待機コストの削減 (平成20年代後半予測乗船客数：308人/便)</p> <p>流水観光砕氷船の移動コストの削減 (平成20年代後半予測乗船客数：94千人/年)</p> <p>交流機会の増加 (平成20年代後半予測訪問者数：202千人/年)</p> <p>滞船・多そう係留コストの削減便益 (平成20年代後半予測利用隻数：72隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	98	C:総費用(億円)	47	B/C	2.1	B-C	50	EIRR(%)	7.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	26	C:総費用(億円)	10	継続B/C	2.8				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.9~2.3	2.5~3.0						
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.0~2.1	2.5~3.1						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1	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> <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流水砕氷観光船ターミナルが川筋地区に移転されることにより欠航便数が減少し作業コスト及び移動コストの削減が図られる。</p> <p>③憩いを楽しむことができる空間が港湾施設と一体的に創出されることで交流機会の増加が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・中心市街地の活性化 ・流水砕氷観光船の乗船客の確保</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39億円、既投資額28億円 平成23年度末現在 事業進捗率73%									
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	・既設構造物の健全度を検証し、既設本体崩壊を有効利用することにより、建設コストの縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	充分な事業の投資効果及び進捗の目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。									

網走港 川筋地区 小型船だまり整備事業



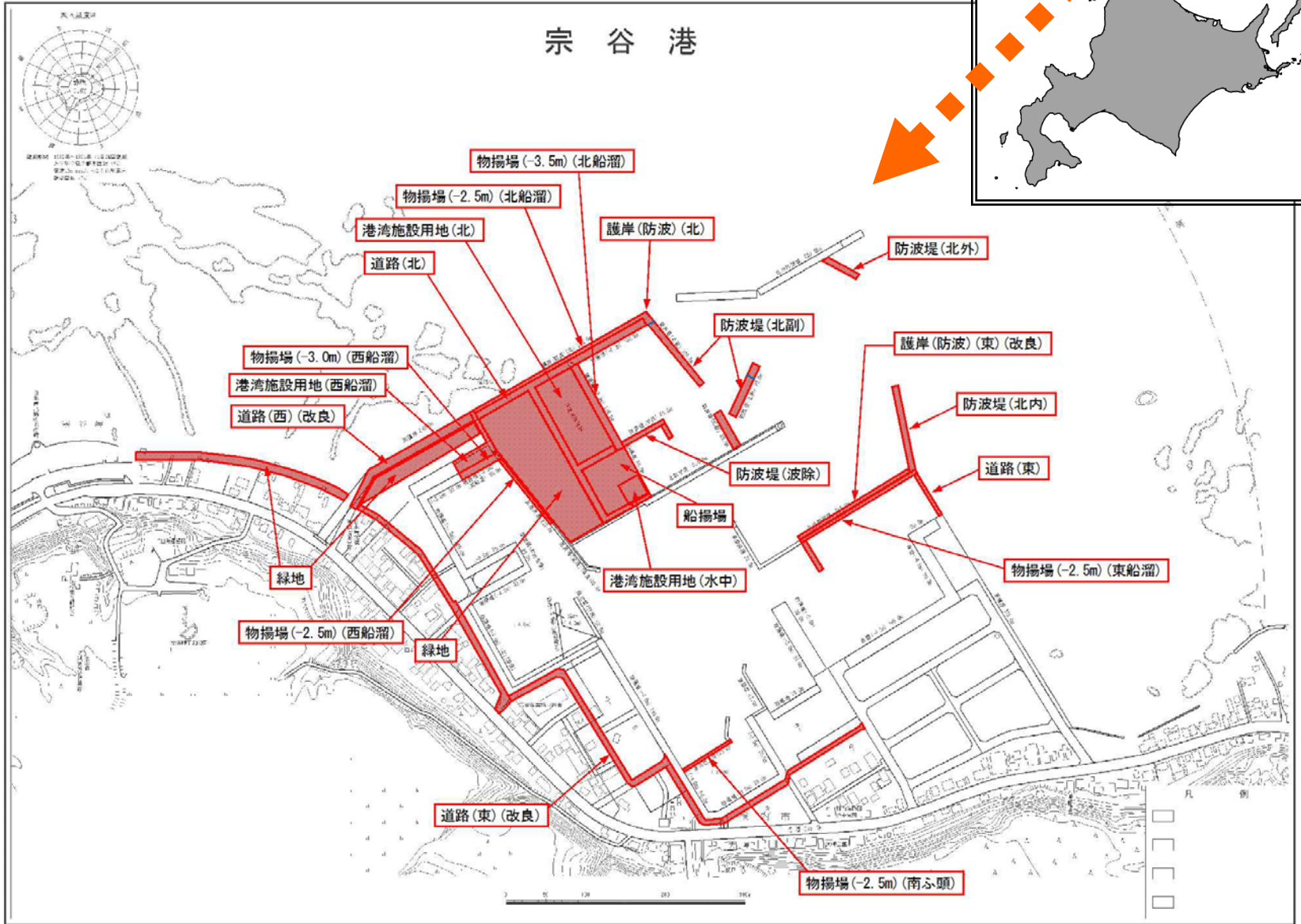
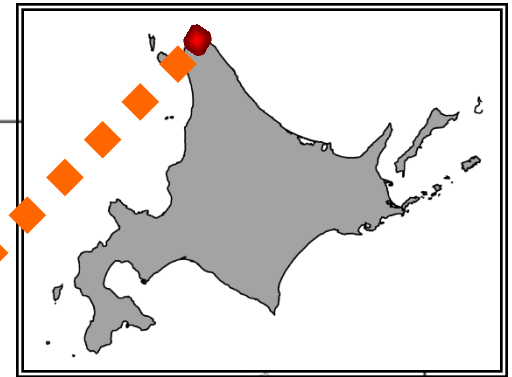
事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震) (苫小牧港 東港区中央水路地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	松原 裕							
実施箇所	北海道苫小牧市										
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業										
主な事業の 諸元	岸壁(中央水深14m)、岸壁(中央水深12m)(改良)(耐震)、航路(中央水深14m)、泊地(中央水深14m)、港湾施設用地(中央)、ふ頭用地、道路										
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成26年度							
総事業費(億円)	490		残事業費(億円)		49						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 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>①貨物輸送の効率化</p> <p>②震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成20年代後半予測取扱貨物量:228万トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:17千人)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	1,001	C:総費用(億円)		619	B/C	1.6	B-C	382	EIRR(%)	6.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	201	C:総費用(億円)		48	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%)		1.5~1.8		3.7~4.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.6~1.6		3.8~4.6						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.6~1.6		4.2~4.2						
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"> ①係留施設が確保され、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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力の強化 ・震災時における地域産業活動の維持 										
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490億円、既投資額441億円 平成23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	<ul style="list-style-type: none"> ・地盤改良の資材として、浚渫土砂を有効活用し、建設コストの削減を図っている。 ・建設発生材(コンクリート塊)を路盤材として有効活用し、建設コストの削減を図っている。 ・他工事との工程調整により、作業船の回航費の削減を図っている。 ・地盤改良工法において、新技術の活用により、建設コストの削減を図っている。 										
対応方針	継続										
対応方針理 由	十分な事業の投資効果及び進捗の目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。										

苫小牧港 東港区 中央水路地区 国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)



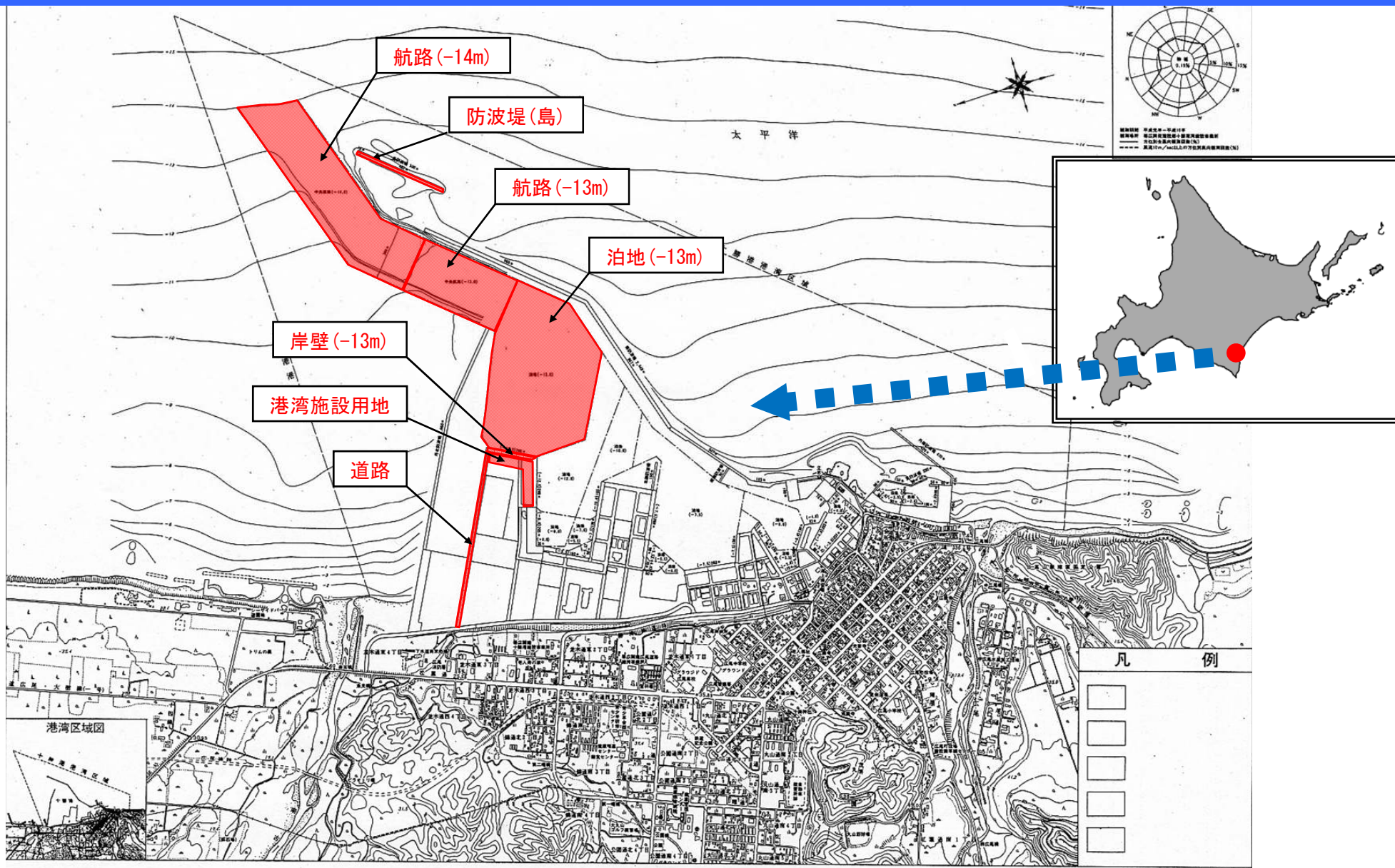
事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (宗谷港 本港地区)		担当課 担当課長名	北海道開発局港湾空港部港湾計画課 笹島 隆彦		事業 主体	北海道開発局			
実施箇所	北海道稚内市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(北外)、防波堤(北内)、護岸(防波)(北)、防波堤(北副)、防波堤(波除)、物揚場(水深2.5m)(北船溜)、物揚場(水深3.5m)(北船溜)、船揚場、 港湾施設用地(北)、港湾施設用地(水中)、物揚場(水深3m)(西船溜)、港湾施設用地(西船溜)、道路(北)、道路(西)(改良)、道路(東)(改良)、物揚場 (水深2.5m)(西船溜)、物揚場(水深2.5m)(東船溜)、道路(東)、物揚場(水深2.5m)(南ふ頭)、護岸(防波)(東)(改良)、緑地									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成32年度						
総事業費(億 円)	88		残事業費(億円)	19						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・係留施設の不足により、非効率な水産活動を強いられている。 ・小型船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>物揚場や防波堤を整備することにより、小型船の混雑等の解消による水産活動の効率化とともに、小型船の避難に必要な水域の確保を図る。</p> <p>①混雑解消等による作業の効率化 ②避難水域の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成30年代前半予測利用小型船隻数:256隻/年)</p> <p>静穏度確保による作業コストの削減 (平成30年代前半予測利用小型船隻数:111隻/年)</p> <p>海難の減少 (避難対象隻数:7隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成23年度								
	B:総便益 (億円)	201	C:総費用(億円)	118	全体B/C	1.7	B-C	83	EIRR (%)	6.8
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	23	C:総費用(億円)	17	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%)	1.6~1.9		1.3~1.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.7~1.7		1.3~1.6						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.7~1.7		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小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の改善により、滞船や多そう係留によって生じる時間コストの削減が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における警戒係留作業時間や見廻り回数の減少等による作業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小型船の避難が可能となり、海難による損失回避が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の活性化 ・水産品輸送の効率化 ・水産品の安定供給 ・労働環境の改善 									
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88億円、既投資額69億円 平成23年度末現在 事業進捗率78%									
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	現場内で発生したコンクリート塊を道路の路盤材料へ流用									
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p>									

宗谷港 本港地区 地域生活基盤整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (十勝港 内港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	北海道広尾町									
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)、防波堤(島)、航路(水深13m)、航路(水深14m)、泊地(水深13m)、港湾施設用地、道路									
事業期間	事業採択	平成5年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	191		残事業費(億円)		42					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している <p><達成すべき目標></p> <p>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。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
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:453千トン/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23年度							
	B:総便益 (億円)	407	C:総費用(億円)	268	全体B/C	1.5	B-C	139	EIRR (%)	6.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	61	C:総費用(億円)	32	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%)	1.4~1.6		1.7~2.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.5~1.5		1.7~2.1						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.5~1.5		1.8~1.9						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①本港において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、海難による損失回避が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行・係留船舶の安全性向上 ・地域経済の活性化 									
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191億円、既投資額149億円 平成23年度末現在 事業進捗率78%									
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	他事業で発生したブロックの流用									
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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

十勝港 内港地区 国際物流ターミナル整備事業



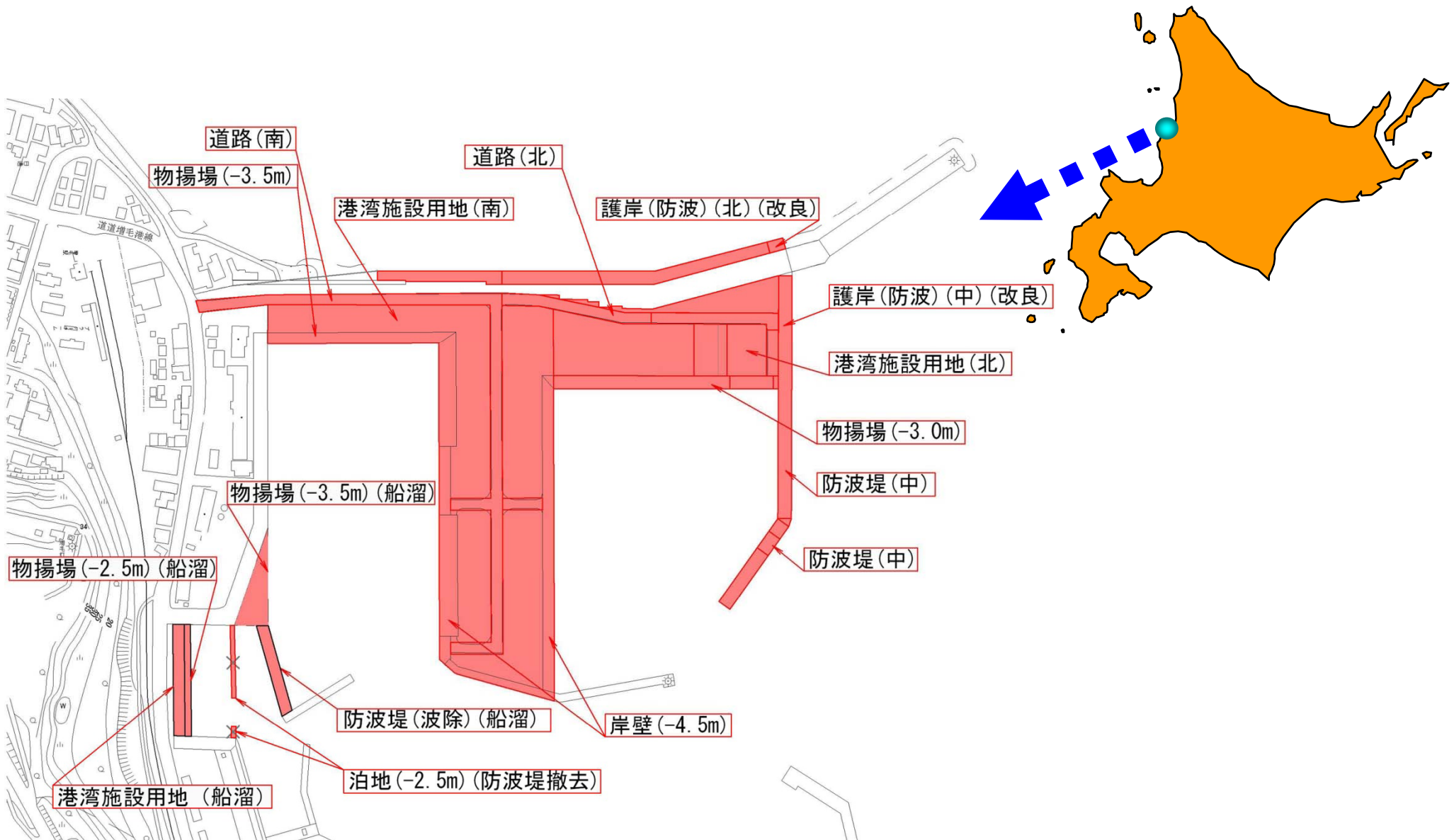
事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (十勝港 外港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	北海道開発局			
実施箇所	北海道広尾町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	物揚場(南水深2m)、船揚場(南)、防波堤(外南)、防波堤(東)、防波堤(波除)、護岸(防波)(南)、泊地(水深2m)、港湾施設用地、泊地(水深2m)(防波堤撤去)									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	94		残事業費(億円)		4					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・係留施設の不足により、非効率な水産活動を強いられている。 ・漂砂により泊地が埋没し、船舶の出入港時の安全確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>物揚場や防波堤を整備することにより、小型船の混雑等を解消するとともに、漂砂の影響を抑制し、水産活動の効率化や作業上の安全確保を図る。</p> <p>①混雑解消等による作業の効率化 ②漂砂による泊地埋没の回避</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成20年代後半予測利用小型船隻数:115隻/年)</p> <p>作業コストの削減 (平成20年代後半予測利用小型船隻数:15隻/年)</p> <p>泊地の維持浚渫費の削減 (平成20年代後半予測埋没低減量:1.19m/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	146	C:総費用(億円)	123	全体B/C	1.2	B-C	23	EIRR (%)	4.9
残事業の 投資効率性	B:総便益 (億円)	5	C:総費用(億円)	4	継続B/C	1.4				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.1~1.3		1.2~1.5					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.5					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		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小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の改善により、滞船や多そう係留によって生じる時間コストの削減が図られる。</p> <p>②外港地区の利用が可能となり、小型船の船体損傷の回避や陸揚作業の効率化等による作業コストの削減が図られる。</p> <p>③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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行・係留船舶の安全性向上 ・荷役効率化に伴う商品価値向上 									
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94億円、既投資額90億円 平成23年度末現在 事業進捗率96%									
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	現場内で発生したブロック等の有効活用									
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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

十勝港 外港地区 地域生活基盤整備事業



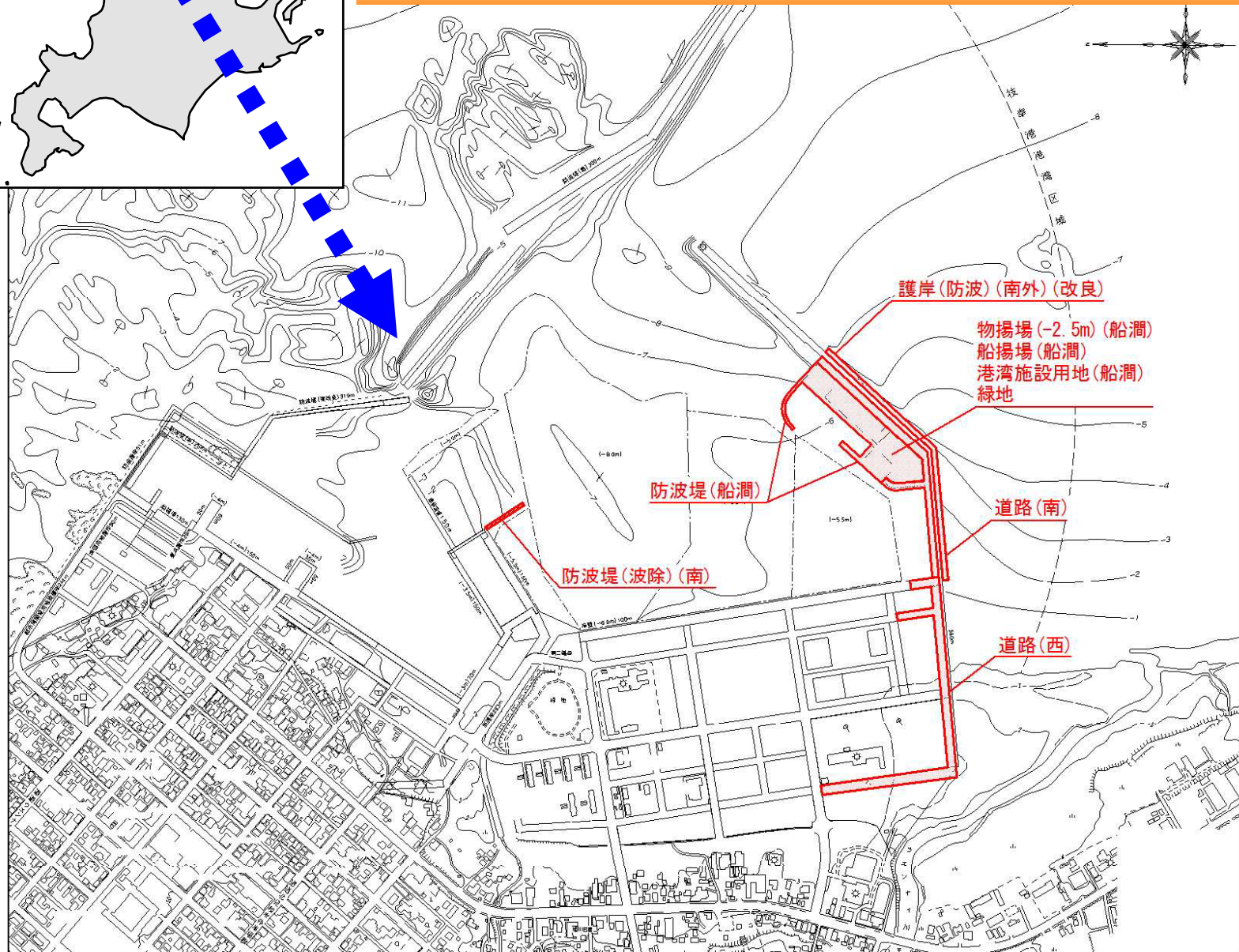
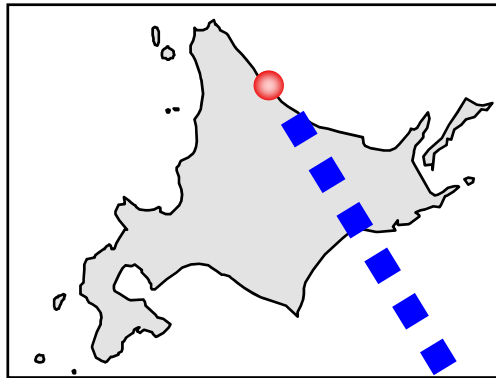
事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (増毛港 本港地区)		担当課 担当課長名	北海道開発局港湾空港部港湾計画課 笹島 隆彦	事業 主体	北海道開発局					
実施箇所	北海道増毛町										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(中)、岸壁(水深4.5m)、港湾施設用地(南)、道路(南)、道路(北)、泊地(水深4.5m)(防波堤撤去)、物揚場(水深3m)、物揚場(水深3.5m)、護岸(防波)(北)(改良)、護岸(防波)(中)(改良)、港湾施設用地(北)、物揚場(水深3.5m)(船溜)、物揚場(水深2m)(船溜)、防波堤(波除)(船溜)、港湾施設用地(船溜)、泊地(水深2m)(防波堤撤去)										
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成27年度							
総事業費(億円)	114		残事業費(億円)		11						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・石材等の荷役場所が港湾背後の生活地域に近接し、騒音・振動への対応が課題となっている。 ・係留施設の不足により、非効率な水産活動を強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <p>物揚場や港湾施設用地等を整備することにより、物流コストの削減や小型船の混雑等の解消による水産活動の効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②混雑解消等による作業の効率化</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な 根拠	<p>陸上輸送コストの削減 (平成20年代後半予測取扱貨物量:15千トン/年)</p> <p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成20年代後半予測利用小型船隻数:57隻/年)</p> <p>水産品の商品価値の増加 (平成20年代後半予測漁獲量:14百トン/年)</p> <p>ホタテ養殖作業コストの削減 (平成20年代後半予測利用小型船隻数:12隻/年)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	213	C:総費用(億円)		182	全体B/C	1.2	B-C	31	EIRR (%)	4.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	14	C:総費用(億円)		10	継続B/C	1.4				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.1~1.3		1.3~1.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.3~1.5						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		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本港において貨物の取扱いが可能となり、陸上輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の改善により、滞船や多そう係留によって生じる時間コストの削減が図られる。</p> <p>③滞船時間の減少や作業の効率化により、水産品の商品価値が増加する。</p> <p>④非効率な出荷・選別作業やトラックへの積み込み時間等が減少し、作業コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活地域の環境改善 ・労働環境の改善 ・東日本大震災の復興支援 ・地域の雇用確保 ・ホタテ養殖環境の改善 										
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114億円、既投資額103億円 平成23年度末現在 事業進捗率90%										
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	他事業や現場内で発生した土砂やコンクリート塊の有効活用										
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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。										

増毛港 本港地区 地域生活基盤整備事業



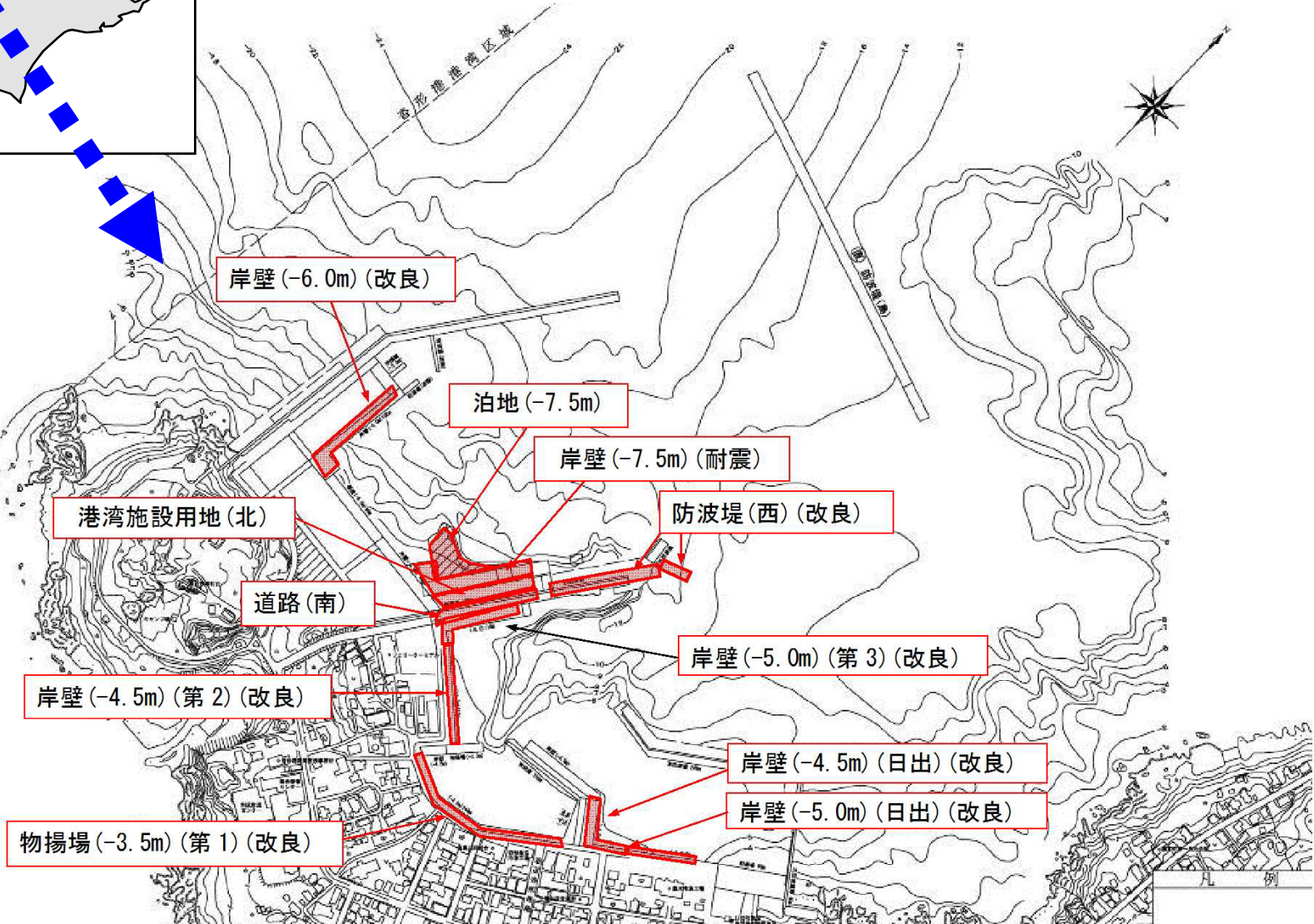
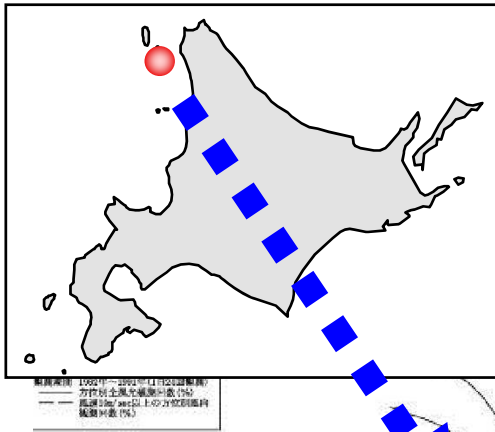
事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (枝幸港 本港新港地区)	担当課 担当課長名	北海道開発局港湾空港部港湾計画課 笹島 隆彦	事業 主体	北海道開発局					
実施箇所	北海道枝幸町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	護岸(防波)(南外)(改良)、防波堤(船溜)、物揚場(水深2.5m)(船溜)、船揚場(船溜)、港湾施設用地(船溜)、道路(南)、防波堤(波除)(南)、緑地、道路(西)									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	42		残事業費(億円)		1					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・係留施設の不足により、非効率な水産活動を強いられている。 ・小型船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>小型船だまりや防波堤を整備することにより、小型船の混雑等の解消による水産活動の効率化とともに、小型船の避難に必要な水域の確保を図る。</p> <p>①混雑解消等による作業の効率化 ②避難水域の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成20年代後半予測利用小型船隻数:93隻/年)</p> <p>作業コストの削減 (平成20年代後半予測利用小型船隻数:18隻/年)</p> <p>海難の減少 (避難対象隻数:6隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成23年度								
	B:総便益 (億円)	78	C:総費用(億円)	61	全体B/C	1.3	B-C	17	EIRR (%)	5.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	3	C:総費用(億円)	2	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%)	1.2~1.4		1.7~2.0						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3		1.7~2.0						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3		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小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の改善により、滞船や多そう係留によって生じる時間コストの削減が図られる。</p> <p>②小型船の船体損傷の回避や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港内静穏度が向上し、荒天時における港内での小型船の避難が可能となり、海難による損失回避が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の活性化 ・港湾利用者の安全性向上 									
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42億円、既投資額41億円 平成23年度末現在 事業進捗率98%									
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	現場内で発生した消波ブロックを他施設の消波ブロックとして流用									
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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

枝幸港 本港新港地区 小型船だまり整備事業



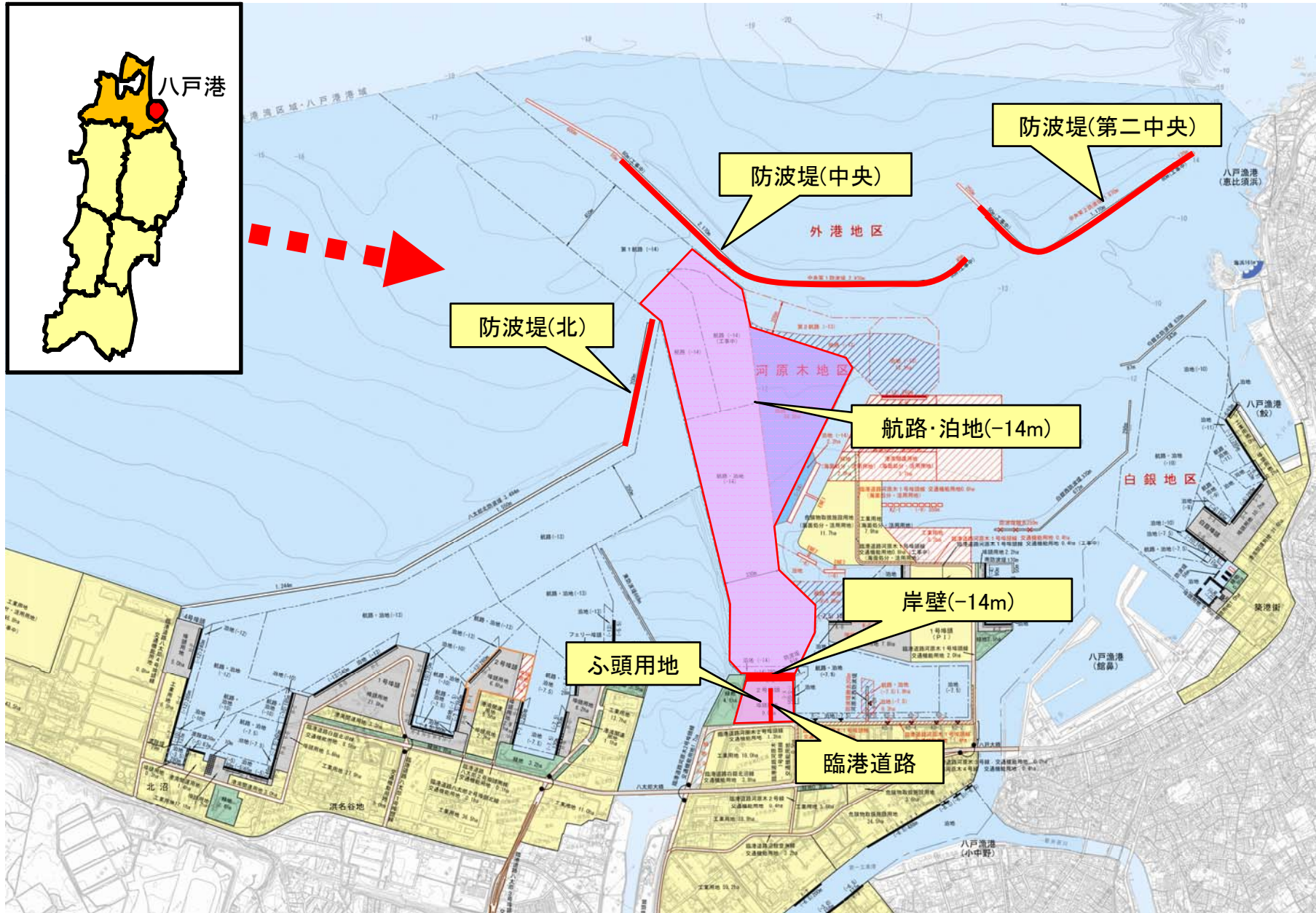
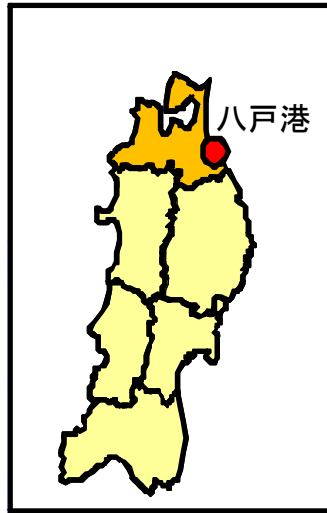
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (沓形港 本港地区)		担当課 担当課長名	北海道開発局港湾空港部港湾計画課 笹島 隆彦		事業 主体	北海道開発局			
実施箇所	北海道利尻町									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m)、港湾施設用地(北)、道路(南)、岸壁(水深5m)(第3)(改良)、岸壁(水深4.5m)(第2)(改良)、物揚場(水深3.5m)(第1)(改良)、岸壁(水深4.5m)(日出)(改良)、岸壁(水深5m)(日出)(改良)、岸壁(水深6m)(改良)、防波堤(西)(改良)									
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	41		残事業費(億円)		17					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、離島地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 ・係留施設の老朽化が著しく、早急な対応が求められている。 ・係留施設の水深不足により、非効率な入港形態を強いられており、大型クルーズ船の寄港需要への対応が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>国内物流ターミナルの整備により、平常時における物流コストの削減や大型クルーズ船の寄港需要への対応を図り、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・旅客移動の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成20年代後半予測取扱貨物量:162千トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:6千人)</p> <p>クルーズ船入港不可によるコスト増大回避 (平成20年代後半予測利用クルーズ船隻数:7隻/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成23年度								
	B:総便益 (億円)	50	C:総費用(億円)	43	全体B/C	1.2	B-C	7	EIRR (%)	4.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	21	C:総費用(億円)	14	継続B/C	1.4				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.3		1.3~1.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		1.3~1.6						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2		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、</p> <ol style="list-style-type: none"> ①本港において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。 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。 ④大型クルーズ船の入港が可能となり、非効率な入港に要するコストの削減が図られる。 <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島地域の安全・安心の確保と産業活動の維持 ・離島地域の活性化 									
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41億円、既投資額24億円 平成23年度末現在 事業進捗率59%									
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	現場内で発生したコンクリート塊を岸壁の埋立材料として流用									
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> 総評価について、事業継続を妥当と判断する。									

沓形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



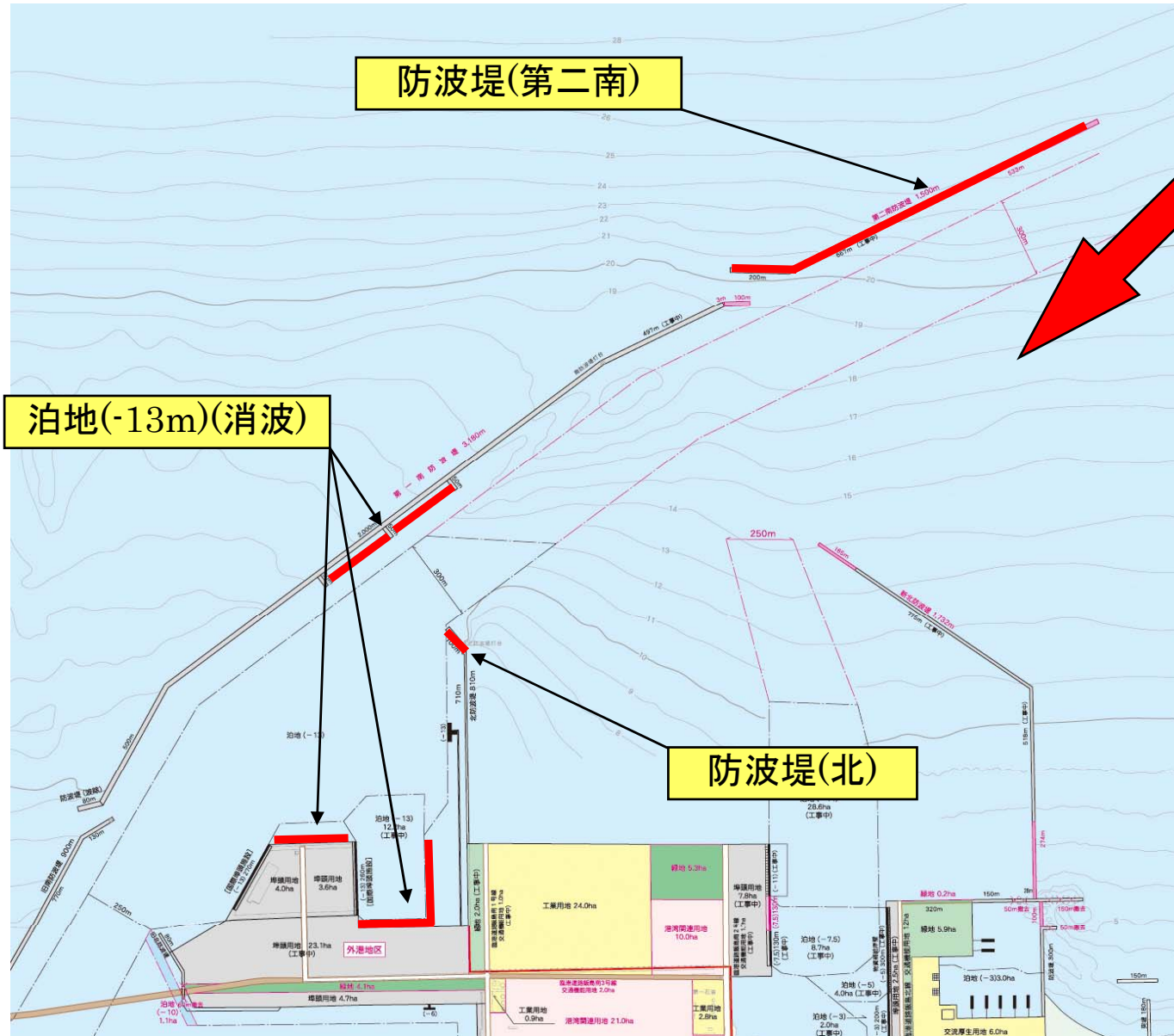
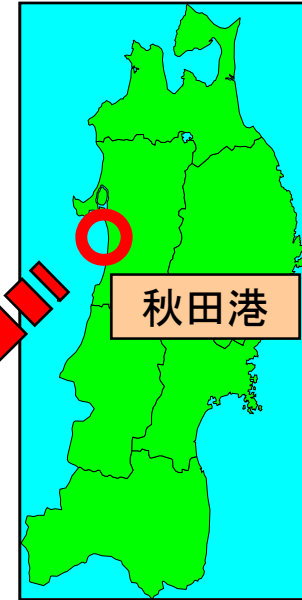
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (八戸港 八太郎地区・外港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	東北地方整備局				
実施箇所	青森県八戸市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(北)、防波堤(中央)、防波堤(第二中央)、岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、臨港道路、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	昭和51年度	完了	平成30年度							
総事業費(億円)	1,164		残事業費(億円)		117						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存岸壁の水深不足により、非効率な輸送を強いられている。 港内の静穏度不足により、荷役障害が生じている。また、航路・泊地の水深不足により、利用船舶の安全性が確保されていない。 沖合航行船舶の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、背後地企業の物流効率化に寄与する。また、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</p> <p>①物流効率化への対応 ②利用船舶の安全性への対応 ③航行船舶の安全確保への対応</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
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：(コンテナ)34,200TEU/年、(パルク)300万ト/年)</p> <p>海難による損失の回避 (避泊可能隻数：13隻)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総利益 (億円)	5,220	C:総費用(億円)		2,510	全体B/C	2.1	B-C	2,710	EIRR (%)	6.6
残事業の投資 効率性	B:総利益 (億円)	376	C:総費用(億円)		93	継続B/C	4.0				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.9~2.3		3.6~4.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1		3.7~4.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1		3.9~4.1						
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、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、係留施設の適正な機能が発揮される。また、大型船入出港時の安全性が確保される。</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><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 排出ガスの減少 係留の安全性の向上 津波による浸水被害の軽減 										
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1,164億円、既投資額1,047億円 平成23年度末現在 事業進捗率90%										
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年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	産業副産物のケーソン中詰材への利用										
対応方針	継続										
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。										
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物量の予測について、精度向上のため、引き続き需要動向のフォローアップを実施すること。 										

八戸港 八太郎地区・外港地区防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (秋田港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	秋田県秋田市									
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(第二南)、防波堤(北)、泊地(水深13m)(消波)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	412		残事業費(億円)		121					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外港地区では、冬季風浪により長周期波等が原因の荷役障害が生じている。 ・外港地区の静穏度不足により、外港地区のコンテナターミナルに対し大浜地区のコンテナターミナルに片寄った利用を強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、冬季風浪や長周期波等の影響が抑えられ、港内静穏度が向上することで、安定的な荷役作業が図られる。</p> <p>①静穏度の確保 ②貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量：(コンテナ)39,800TEU/年、(パルク)40万トン/年)</p> <p>滞船コストの削減 (滞船時間：372時間/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	665	C:総費用(億円)	509	全体B/C	1.3	B-C	157	EIRR (%)	5.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	145	C:総費用(億円)	95	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%)		1.2~1.4				1.4~1.7			
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.3~1.3				1.4~1.7			
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3~1.3				1.5~1.5			
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港内の静穏度が向上し、係留施設の適正な機能が発揮される。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・排出ガスの減少 ・係留の安全性の向上 ・津波による浸水被害の軽減 ・災害時におけるリダンダンシーの確保 									
	社会経済情勢等の変化									
主な事業の 進捗状況	特になし									
主な事業の 進捗の見込	総事業費412億円、既投資額291億円 平成23年度末現在 事業進捗率71%									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	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。									
対応方針	・新形式防波堤断面の採用 ・浚渫土砂のケーソン中詰砂への利用									
対応方針理由	継続									
その他	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。									
	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 なお、以下の意見があった。</p> <p>1)災害時における太平洋側港湾の代替機能を発揮するためにも、両港(秋田港・酒田港)の整備の促進が必要。 2)秋田港外港地区防波堤整備事業について、冬場の港内静穏度を高めるものであり、コンテナ航路の定時性確保に不可欠。また、将来、自動車部品のヨーロッパへの輸出等による国内産業競争力の強化に繋がる可能性もあり、整備の促進が必要。</p>									

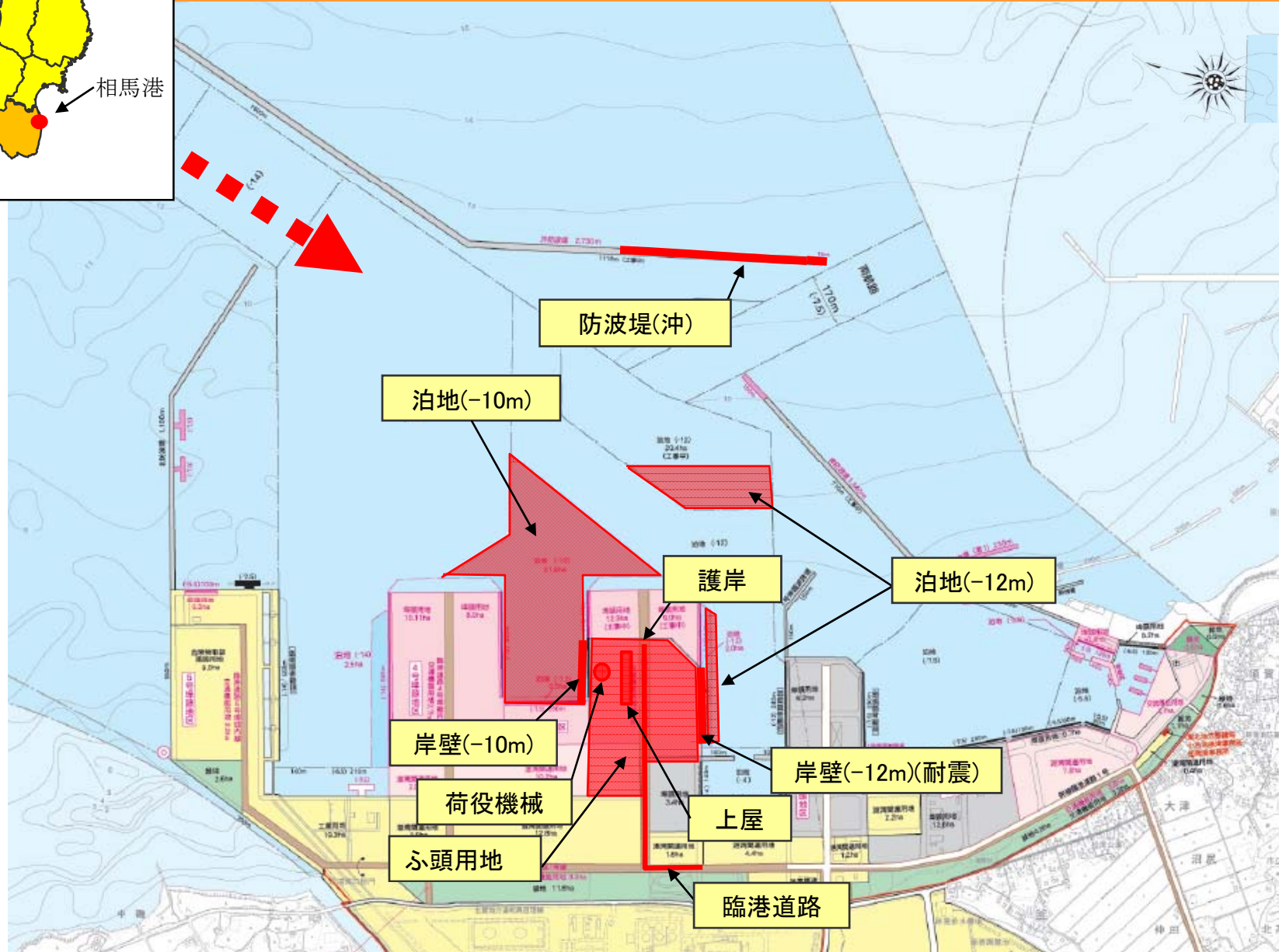
秋田港 外港地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (酒田港 外港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	東北地方整備局				
実施箇所	山形県酒田市										
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)、航路・泊地(水深14m)、防波堤(南)・(北)(第二)、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地、上屋										
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成31年度							
総事業費(億円)	779		残事業費(億円)		153						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ貨物を専用的に取り扱う施設がないため非効率な荷役を強いられている。 ・既設岸壁の水深不足により、非効率な輸送を強いられている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、背後地企業の物流効率化に寄与し、港内静穏度及び避泊水域の確保により、沖合航行船舶の海難事故の減少が図られる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 										
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量：(コンテナ)8,315TEU/年、(バルク)9.3万ト/年)</p> <p>海難による損失の回避 (避泊可能隻数：5隻)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	2,518	C:総費用(億円)	1,455	全体B/C	1.7	B-C	1,063	EIRR (%)	5.6	
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,435	C:総費用(億円)	134	継続B/C	10.7					
感度分析			事業全体のB/C				残事業のB/C				
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.6~1.9				9.7~11.8				
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7				9.8~11.8				
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8				10.5~11.0				
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"> 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。 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><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・排出ガスの減少 ・係留の安全性の向上 ・津波による浸水被害の軽減 ・災害時におけるリダンダンシーの確保 										
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779億円、既投資額626億円 平成23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"> ・リサイクル材(石炭灰)の活用 ・浚渫土砂のケーソン中詰砂への利用 										
対応方針	継続										
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。										
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 なお、以下の意見があった。 ・災害時における太平洋側港湾の代替機能を発揮するためにも、両港(秋田港・酒田港)の整備の促進が必要。</p>										

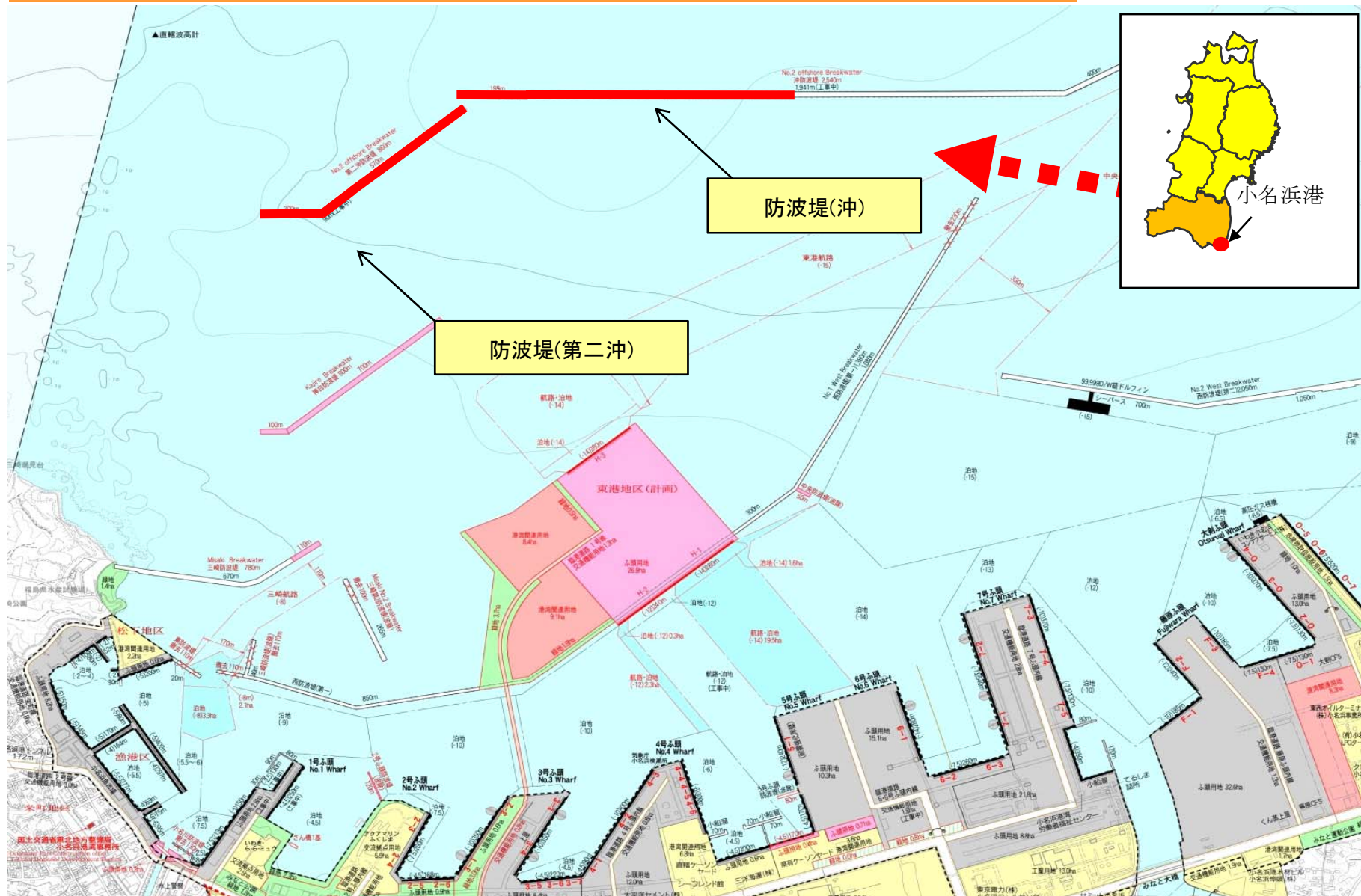
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル(耐震)整備事業 (相馬港 3号ふ頭地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	東北地方整備局			
実施箇所	福島県相馬市、新地町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、防波堤(沖)、岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、臨港道路、護岸、ふ頭用地、荷役機械、上屋									
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	291		残事業費(億円)		51					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物の混在により、非効率な輸送を強いられている。 ・震災時の緊急物資搬入港へ位置付けられているが、耐震強化岸壁が整備されていない。 ・沖合航行船舶の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナル(耐震)を整備することにより、背後地企業の物流効率化及び地震災害時の緊急物資輸送等の物流拠点として寄与する。また、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</p> <p>①物流効率化への対応 ②大規模地震への対応 ③航行船舶の安全確保への対応</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
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:(コンテナ)7,729TEU/年、(バルク)12.3万トﾝ/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (背後圏人口:36千人)</p> <p>海難による損失の回避 (避泊可能隻数:5隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	869	C:総費用(億円)	440	全体B/C	2.0	B-C	428	EIRR (%)	6.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	141	C:総費用(億円)	56	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%)		1.8~2.2	2.3~2.8						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.9~2.0	2.3~2.8						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0	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貨物の混在解消による、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②震災時に緊急物資等の物流拠点となり、背後地域の迅速な復旧に寄与する。</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><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・排出ガスの減少 ・係留の安全性の向上 ・津波による浸水被害の軽減 									
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291億円、既投資額240億円 平成23年度末現在 事業進捗率82%									
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	産業副産物のケーソン中詰材への利用									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物量の予測について、精度向上のため、引き続き需要動向のフォローアップを実施すること。 									

相馬港 3号ふ頭地区国際物流ターミナル(耐震)整備事業



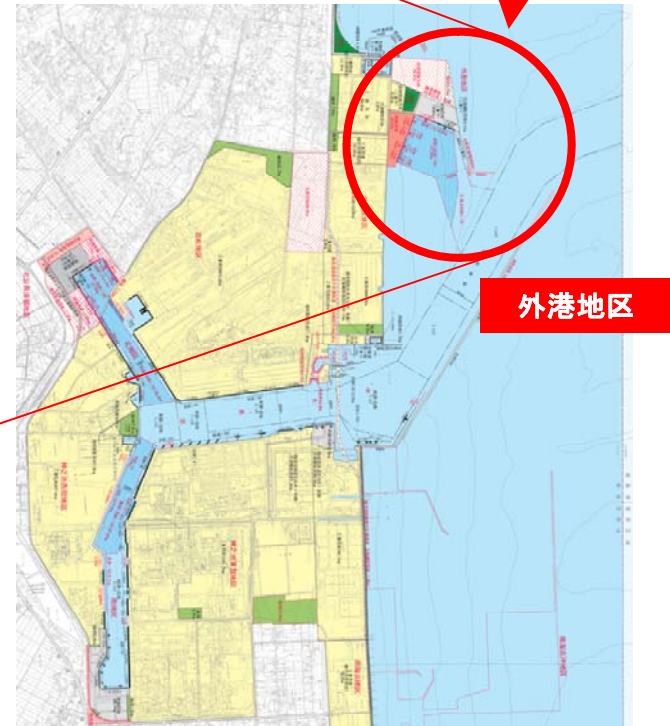
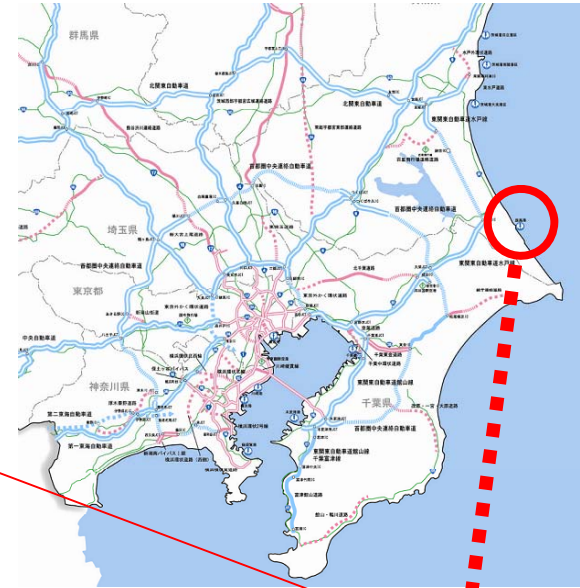
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (小名浜港 本港地区・東港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	福島県いわき市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(沖)、防波堤(第二沖)									
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	平成40年度						
総事業費(億円)	806		残事業費(億円)		369					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖合航行船舶の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。 ①航行船舶の安全確保への対応 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	海難による損失の回避 (避泊可能隻数:31隻)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	1,984	C:総費用(億円)	1,137	全体B/C	1.7	B-C	846	EIRR (%)	5.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,266	C:総費用(億円)	237	継続B/C	5.4				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.6~1.9		4.8~5.9					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8		4.9~5.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8		5.1~5.5					
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"> 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><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・津波による浸水被害の軽減 									
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806億円、既投資額437億円 平成23年度末現在 事業進捗率54%									
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	産業副産物のケーソン中詰材への利用									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の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。									

小名浜港 東港地区・本港地区防波堤整備事業



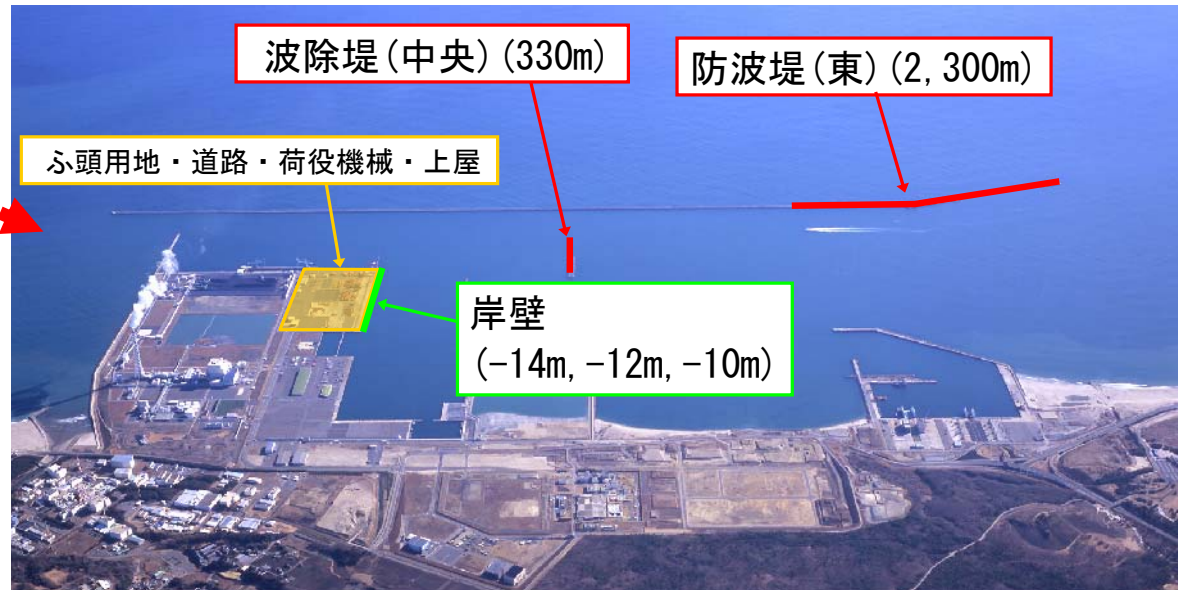
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (鹿島港 外港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕	事業 主体	関東地方整備局				
実施箇所	茨城県鹿嶋市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)(耐震)、防波堤、航路泊地、護岸、道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	昭和56年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	738		残事業費(億円)	260						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存岸壁の水深不足や利用水準が高いことにより、他港の利用、沖待ちを余儀なくされ、非効率な輸送を強いられている実態がある。 鹿島港外港地区は太平洋に面し、海上輸送における地理的優位性を有しているものの、外洋からの波浪の影響を受けやすい環境にある。このため、港内の静穏度及び荒天時における安全な避泊地を確保する必要がある。 鹿島港では、沿岸漂砂により外港航路の埋没が深刻な問題となっている。 震災時の県民の生活及び企業活動を維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 鹿島港において、貨物船の大型化対応するため、国際物流ターミナルを整備し、物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の向上を目指す。 防波堤の整備により港内の静穏度の向上を図り、航行船舶の安全性及び荷役作業の安全性と効率性を確保する。また、防波堤整備により沿岸漂砂による航路埋没を抑制する。 耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時における緊急物資輸送機能及び物流機能を確保し、背後企業等の経済活動の維持を図る。 <p>①物流機能の高度化、効率化 ②港内静穏度の向上 ③大規模地震時の物資輸送拠点の整備</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系の整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成29年度予測取扱貨物量:99万トン)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:3隻)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	1,664	C:総費用(億円)	1,049	全体B/C	1.6	B-C	615	EIRR(%)	5.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,562	C:総費用(億円)	221	継続B/C	7.1				
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		6.4 ~ 7.8						
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.6		6.4 ~ 7.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.6		7.0 ~ 7.1						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより</p> <p>①船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。</p> <p>②防波堤の整備により、港内の静穏度が確保され、航行船舶の安全性及び荷役作業の安全性と効率性の確保、避泊地の確保が可能となる。</p> <p>③地震時において周辺岸壁が被災した場合に緊急物資や一般貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域産業の国際競争力の強化 係留、保管の安全性の向上 CO2、NOx等の排出量削減 防災機能強化、緊急輸送体制の強化 									
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738億円、既投資額530億円 平成23年度末現在 事業進捗率72%									
主な事業の進捗の見込み	平成25年度より供用、平成31年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤ケーソンについて、経済的な断面を検討することでコスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<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。									

鹿島港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル等整備事業 (茨城港常陸那珂港区 外港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	茨城県ひたちなか市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、岸壁(水深12m)、岸壁(水深10m)、防波堤、波除堤等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成33年度						
総事業費(億円)	1,042		残事業費(億円)		127					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貨貨物需要の増大に対応する必要がある。 ・常陸那珂港区は太平洋に面し、外洋からの波浪の影響を受けやすい環境にある。このため、港内の静穏度及び荒天時における安全な避泊地を確保する必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・茨城港常陸那珂港区において、貨物需要の増大に対応するため、国際海上コンテナターミナル等を整備することにより、物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の向上を目指す。 ・防波堤の整備により港内の静穏度の向上を図り、航行船舶の安全性及び荷役作業の安全性と効率性を確保する。 <p>①物流機能の高度化、効率化 ②港内静穏度の向上</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系の整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成29年度予測取扱貨物量:外貨コンテナ:8,400TEU/年、内貨コンテナ:39千トン/年、外貨建設機械:1,493千トン/年、外貨完成自動車:260千トン/年、その他一般貨物:120千トン/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23年度							
	B:総便益(億円)	2,444	C:総費用(億円)	1,573	全体B/C	1.6	B-C	871	EIRR(%)	6.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	194	C:総費用(億円)	94	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%)	1.4 ~ 1.7	1.8 ~ 2.3							
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.6	1.9 ~ 2.3							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.6	2.0 ~ 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物流機能の高度化、効率化が図られる。</p> <p>②防波堤の整備により、港内の静穏度が確保され、航行船舶の安全性及び荷役作業の安全性と効率性の確保、避泊地の確保が可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の国際競争力の強化 ・輸送の信頼性(定時性)の向上 ・CO₂、NO_x等の排出量削減 									
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1,042億円、既投資額919億円 平成23年度末現在 事業進捗率88%									
主な事業の進捗の見込み	平成12年に岸壁供用、平成33年に事業完了の予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤の基礎マウンド端部における洗掘防止対策について、経済的な工法を検討することでコスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p>									

茨城港常陸那珂港区 外港地区 国際海上コンテナターミナル等整備事業



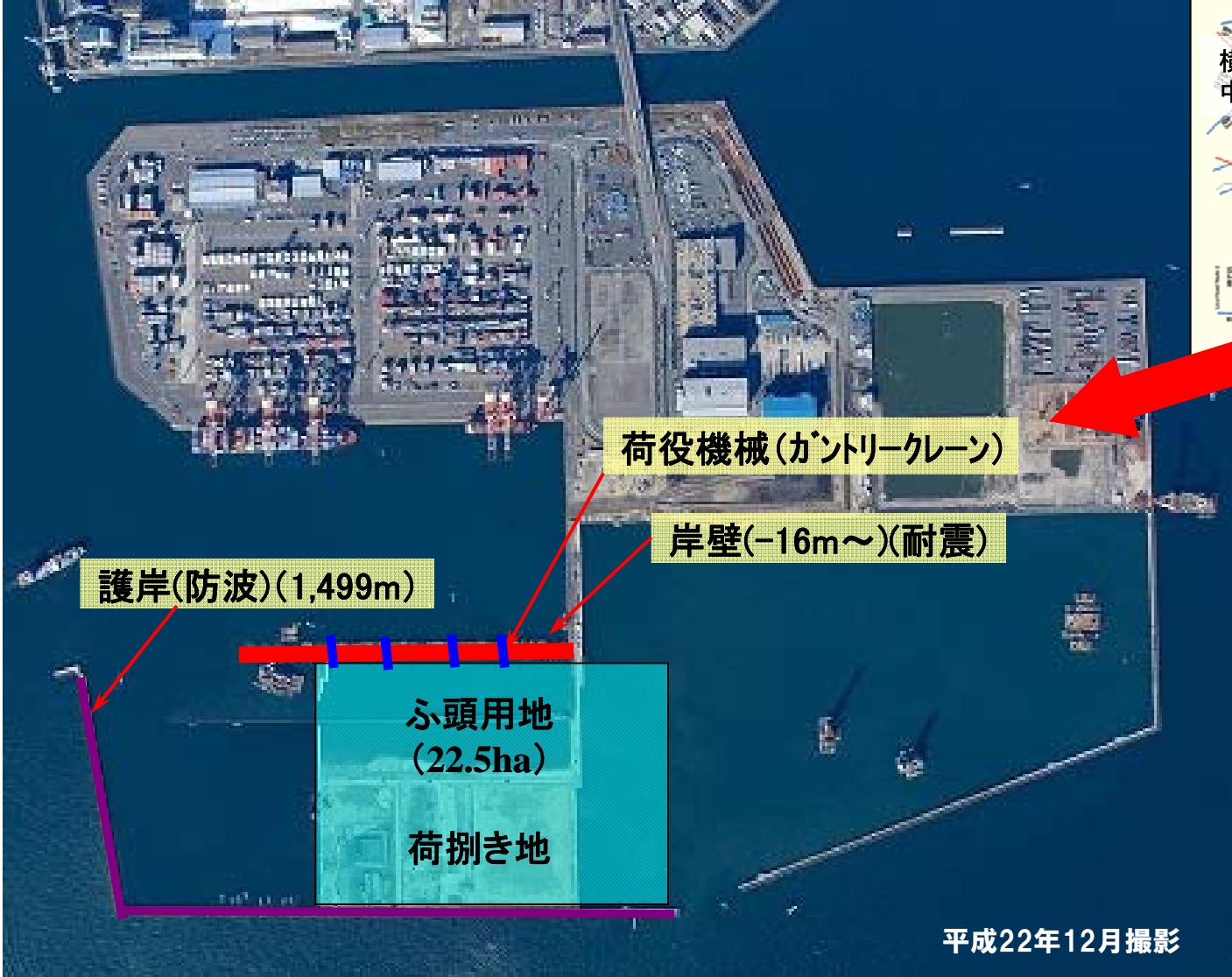
事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (東京港 中央防波堤外側地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	東京都									
該当基準	5年継続:事業採択後5年間に経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深16m)(耐震)、航路・泊地、航路、泊地 等									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	728		残事業費(億円)		525					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のコンテナターミナルの施設能力超過及びコンテナ貨物の増加への対応。 コンテナ船の大型化による既存施設の水深不足への対応。 大規模地震時の背後圏地域への幹線貨物輸送への対応。 <p><達成すべき目標></p> <p>東京港において、海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため、大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化 ②岸壁の大水深化 ③大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成34年予測貨物取扱量:36万TEU)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	1,661	C:総費用(億円)	758	全体B/C	2.2	B-C	902	EIRR (%)	9.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,661	C:総費用(億円)	550	継続B/C	3.0				
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%)		2.0~2.4		2.7~3.3					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①増大する貨物量に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②コンテナ船の大型化に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>③地震時において当該岸壁により幹線貨物の輸送機能が確保され、経済活動の維持が図られる。</p>									
	<p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 CO2、NOx等の排出量削減 防災機能強化、緊急輸送体制の強化 									
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728億円、既投資額260億円 平成23年度末現在 事業進捗率36%									
主な事業の進捗の見込み	平成25年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁背後の地盤改良材として軽量混合処理土を使用する計画であるが、その混合処理土の材料として航路・泊地の浚渫土砂の活用を検討し、コスト縮減を図る。									
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p>									

東京港中央防波堤外側地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (横浜港 南本牧ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	関東地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	神奈川県横浜市									
該当基準	5年継続:事業採択後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)、荷捌き地、荷役機械 等									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	762		残事業費(億円)	436						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のコンテナターミナルの施設能力超過及びコンテナ貨物の増加への対応。 コンテナ船の大型化による既存施設の水深不足への対応。 大規模地震時の背後圏地域への幹線貨物輸送への対応。 <p><達成すべき目標></p> <p>横浜港において、海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため、大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化 ②岸壁の大水深化 ③大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなと振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成30年予測貨物取扱量:40万TEU)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	2,092	C:総費用(億円)	806	全体B/C	2.6	B-C	1,286	EIRR (%)	10.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	2,092	C:総費用(億円)	468	継続B/C	4.5				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	2.3~2.9		4.0~4.9						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.5~2.7		4.1~4.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.6~2.6		4.4~4.6						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①今後増大する貨物量に対応することができ、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②コンテナ船の大型化に対応することができ、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>③地震時において当該岸壁により幹線貨物の輸送機能が確保され、経済活動の維持が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 CO₂、NO_x等の排出量削減 防災機能強化、緊急輸送体制の強化 									
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431億円 平成23年度末現在 事業進捗率57%									
主な事業の 進捗の見込	平成26年春に供用、平成28年に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	供用前にヤード配置について十分な事前検討を行うことで、経済的な舗装厚を設定し、コスト縮減を図る。									
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> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

横浜港南本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル(MC3)整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (新潟港 西港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局				
			担当課長名	松原 裕							
実施箇所	新潟県新潟市										
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(第二西)										
事業期間	事業採択	昭和46年度	完了	平成31年度							
総事業費(億円)	398		残事業費(億円)		38						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・河口港であるため、波浪と河川流の影響を受けやすく、かつ港口部の航路幅が極めて狭いため、安全な入港時の操船が非常に困難である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤を整備することにより、航路及び港内の静穏度向上を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②旅客移動の効率化 ③フェリー就航率の向上 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
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:7,561千トン/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成31年予測乗降人員:19千人/年)</p> <p>時間コストの削減 (平成31年予測欠航率(カーフェリー):0.92%、(ジェットfoil):2.46%)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	2,561	C:総費用(億円)		1,295	全体B/C	2.0	B-C	1,265	EIRR(%)	12.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	76	C:総費用(億円)		32	継続B/C	2.3				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.8 ~ 2.2		2.1 ~ 2.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.0 ~ 2.0		2.1 ~ 2.6						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.0 ~ 2.0		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入港船舶の安全性・定時性が確保され、輸送・移動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、時間コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海難の減少 ・係留の安全性の向上 ・輸送の信頼性の向上 ・海岸および背後地の浸水被害の回避 ・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398億円、既投資額360億円 平成23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	施工方法見直し等の検討										
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。</p>										

新潟港 西港地区 防波堤整備事業

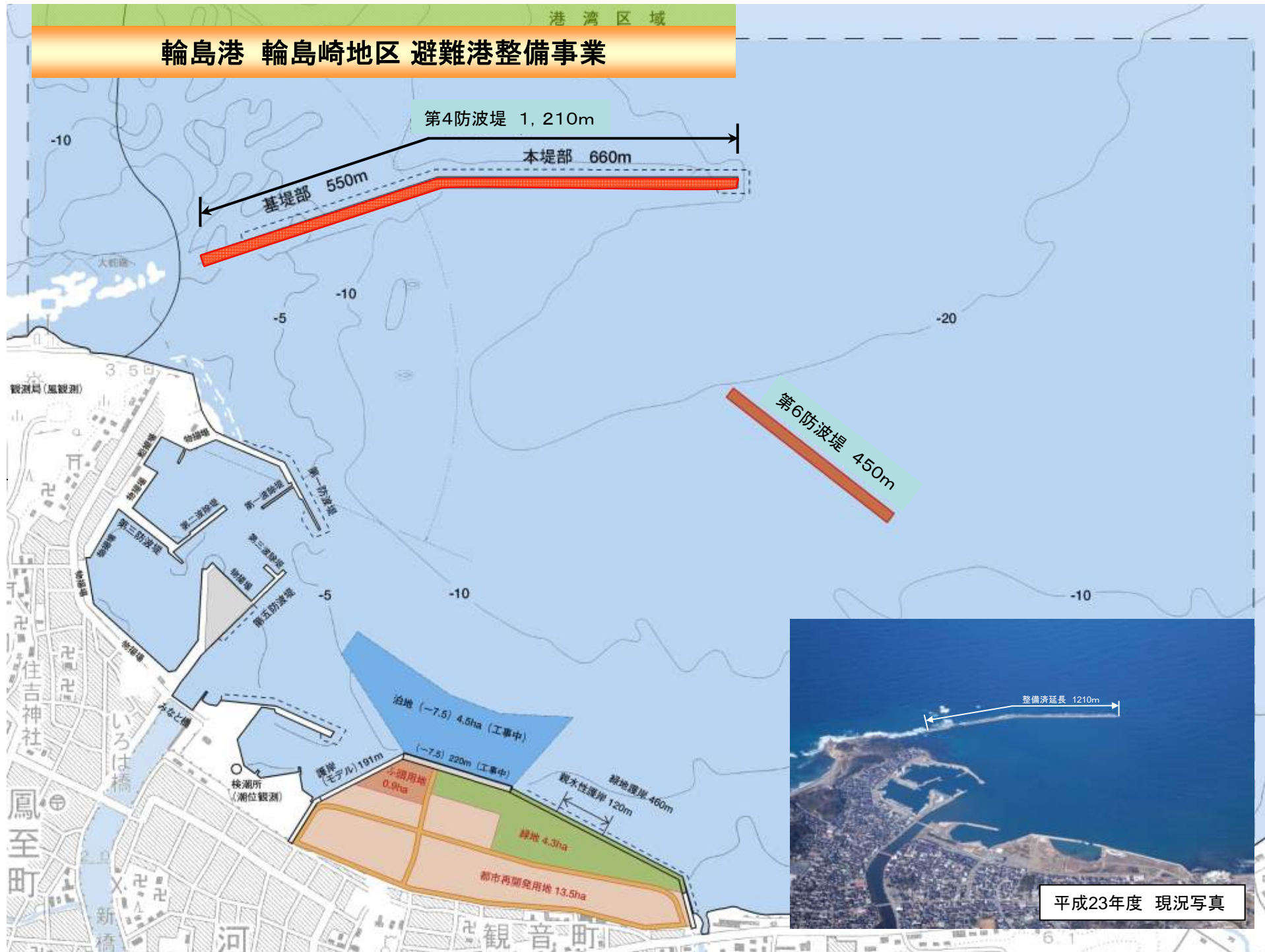


防波堤 (第二西) 1,700m



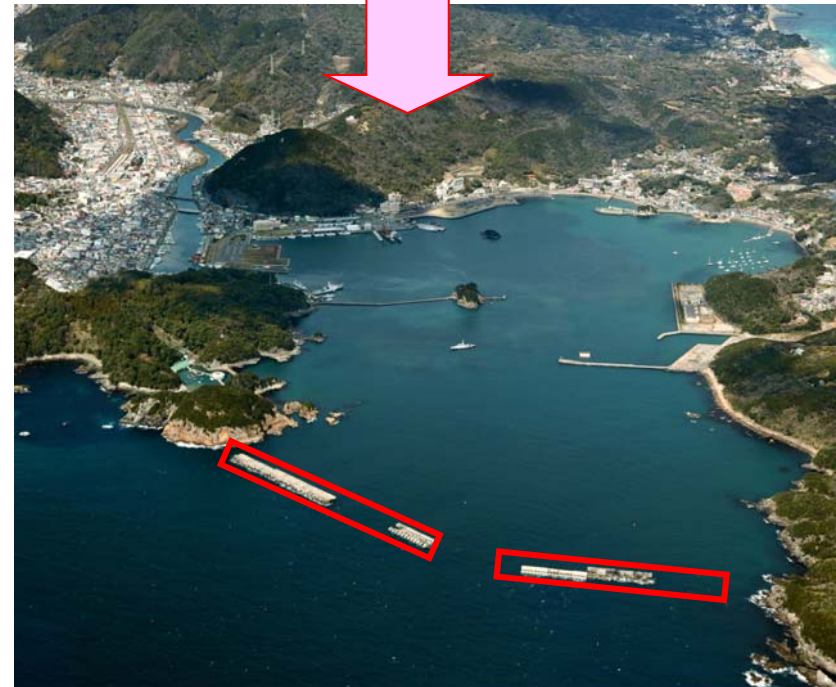
事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (輪島港 輪島崎地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	石川県輪島市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	第4防波堤、第6防波堤									
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成33年度						
総事業費(億円)	390		残事業費(億円)		81					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荒天時における輪島港沖を航行する船舶の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	海難の減少 (避泊可能隻数: 7隻)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	3,817	C:総費用(億円)	777	全体B/C	4.9	B-C	3,040	EIRR(%)	8.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1266	C:総費用(億円)	63	継続B/C	20.2				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			4.4 ~ 5.4		18.2 ~ 22.2					
	建設費 (+10% ~ -10%)		4.9 ~ 5.0		18.4 ~ 22.5					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		4.9 ~ 5.0		19.4 ~ 20.2					
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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海岸および背後地の浸水被害の回避 ・漁船等の航行安全の向上 ・地域産業の安定・発展 									
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390億円、既投資額309億円 平成23年度末現在 事業進捗率79%									
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。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	経済的な構造断面の検討									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<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。									

輪島港 輪島崎地区 避難港整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (下田港)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕	事業 主体	中部地方整備局
実施箇所	静岡県下田市				
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	昭和55年度	完了	平成32年度	
総事業費 (億円)	550		残事業費(億円)	137	
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荒天時に港内の静穏度が確保されていないことから、十分な避泊水域が確保されていない。 ・発生が切迫する東海地震による津波に対し浸水が危惧されている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ①荒天時における避泊水域を確保し、海難事故の減少や効率的な船舶の運航を可能にする。 ②東海地震による津波に対して市街地等を防護する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 				
便益の主な 根拠	海難の減少 (避泊可能隻数: 16隻) 津波防護による市街地への浸水被害の削減 (東海地震M8.0が発生した場合の浸水削減面積: 25.5ha)				
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成23年度			
	B:総便益 (億円)	6,133	C:総費用(億円)	887	全体B/C 6.9
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	2,003	C:総費用(億円)	114	継続B/C 17.5
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C		
	需 要 (-10% ~ +10%)	6.3 ~ 7.5	15.8 ~ 19.3		
	建設費 (+10% ~ -10%)	6.8 ~ 7.0	16.0 ~ 19.5		
	建設期間 (+10% ~ -10%)	6.9 ~ 7.0	17.1 ~ 18.0		
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、100~500GTの船舶16隻の避泊水域を確保することができ、海難事故の減少や効率的な船舶の運航を可能にする。更に、東海地震による津波に対して市街地への浸水域(面積、深さ、津波高)を減少させ、資産等の津波被害の減災を可能にする。				
	<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				
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550億円、既投資額413億円 平成23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 対応方針	コスト縮減: 平成18年以降消波ブロック上部斜面堤からハイブリッドケーソン堤(スリット付)を導入している。 代替案: 特になし				
対応方針理	継続				
その他	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。 <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。				

下田港 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (名古屋港 飛島ふ頭南地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	中部地方整備局			
実施箇所	愛知県飛島村									
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(水深16m)(耐震)、泊地(水深16m)、航路(水深16m) 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)	676		残事業費(億円)		54					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 名古屋港において、貨物量の増大に対応するための大水深岸壁を擁するコンテナターミナルを新たに整備するとともに、さらに岸壁については耐震強化岸壁で整備することで、大規模地震時の経済活動の維持を図るものである。</p> <p><達成すべき目標> ①名古屋港の既存施設のコンテナ貨物取扱能力不足(岸壁と背後スペースの不足)に伴う物流効率化の制約を解消し、背後の荷主等事業者の物流効率化を支援する。 ②大水深岸壁(水深16m)を整備することで大型コンテナ船への対応力を高め、基幹航路の維持を図る。 ③大規模地震時のコンテナ貨物輸送拠点として、物流機能を維持し地域経済を支える。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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30年代前半 予測取扱貨物量:35.0万TEU/年)									
事業全体の投資効率性	平成23年度									
	B:総便益(億円)	4,226	C:総費用(億円)	812	全体B/C	5.2	B-C	3,414	EIRR(%)	18.9
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	440	C:総費用(億円)	48	継続B/C	9.2				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要(-10%~+10%)	4.8 ~ 5.7	8.3 ~ 10.1							
事業の効果等	建設費(+10%~-10%)		5.2 ~ 5.3							
	建設期間(+10%~-10%)		5.2 ~ 5.2							
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・排出ガスの減少 ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・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676億円、既投資額622億円 平成23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	コスト縮減:排送工事で使用する排砂管について、国が購入し工事請負者に貸与することで、排砂管リース料及び工事毎の設置・撤去費用を削減。(H23~H26で約2.1億円削減) 代替案の可能性: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。									

名古屋港飛島埠頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

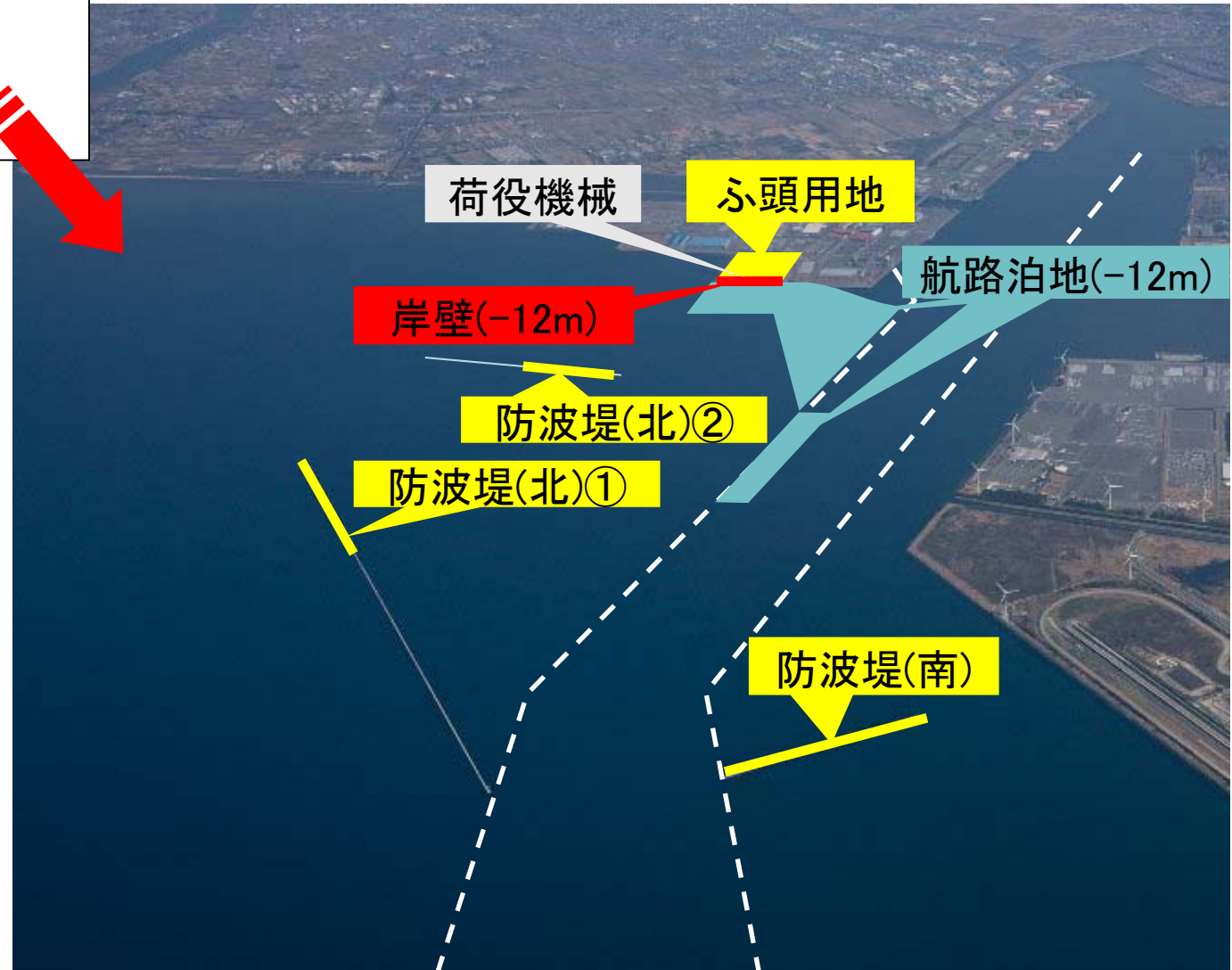


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (三河港 神野地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	中部地方整備局			
実施箇所	愛知県豊橋市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、航路泊地(水深12m) 等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成29年度						
総事業費 (億円)	241		残事業費(億円)		38					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・係留施設やふ頭用地の不足のため、コンテナ貨物の増大に伴い非効率な輸送形態を強いられる。</p> <p><達成すべき目標> 国際物流ターミナルを整備することにより、背後圏産業のコンテナ貨物の需要増への対応を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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33年予測取扱貨物量：6.5万TEU)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	417	C:総費用(億円)	349	全体B/C	1.2	B-C	68	EIRR (%)	4.9
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	231	C:総費用(億円)	41	継続B/C	5.7				
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	5.1 ~ 6.2							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	5.1 ~ 6.3							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	5.6 ~ 5.7							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、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><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・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 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</p>									
社会経済情 勢等の変化	港湾計画改訂に伴い当該事業の計画の見直しが生じた。 (再評価：再評価実施後3年以上が経過している事業)									
主な事業の 進捗状況	総事業費241億円、既投資額203億円 平成23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 対応方針	効率的な浚渫方法や工法の検討等による事業費の削減 代替案の可能性：特になし									
対応方針理	継続									
その他	事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。 <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。									

【位置図】

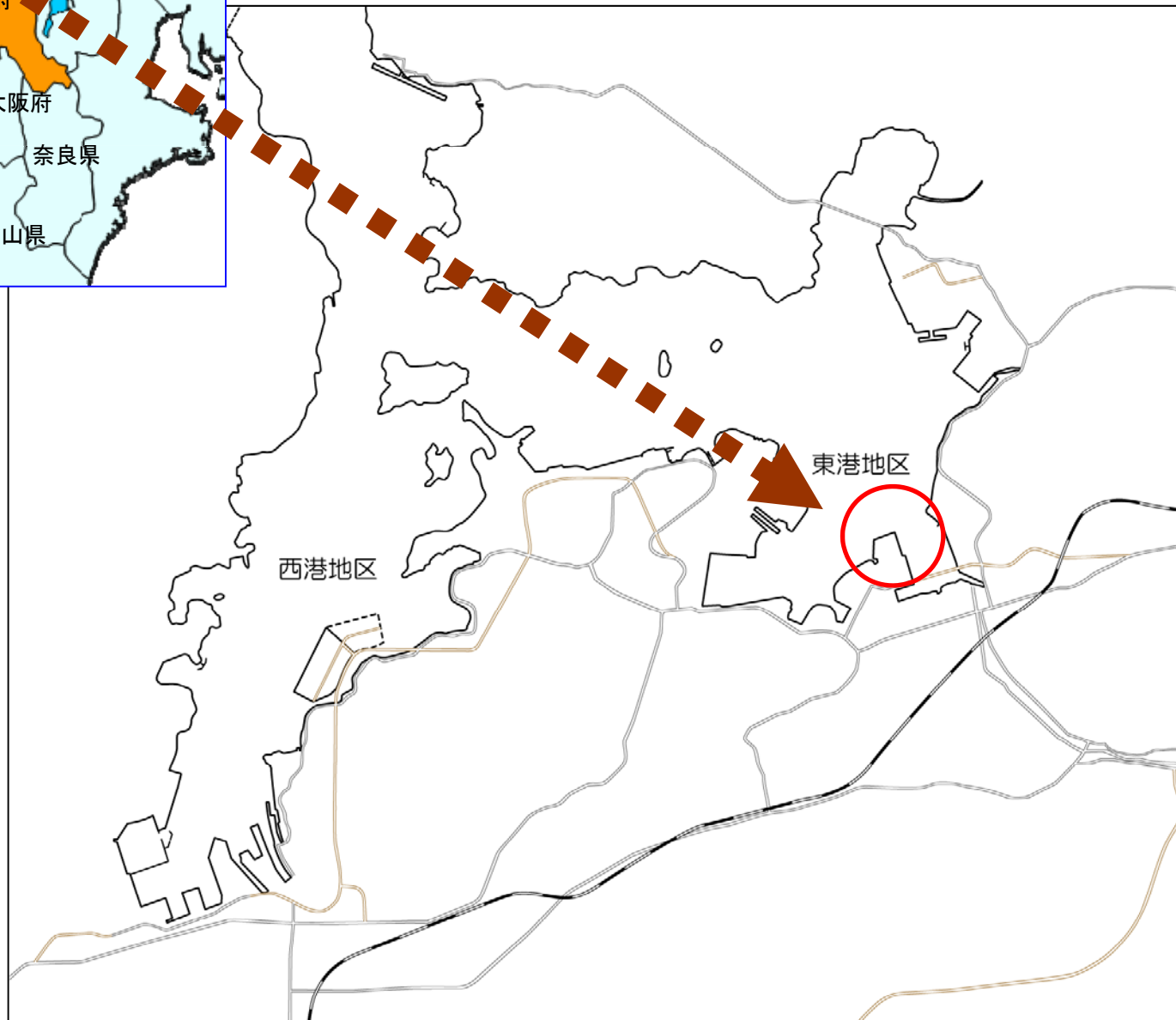


三河港 神野地区国際物流ターミナル整備事業



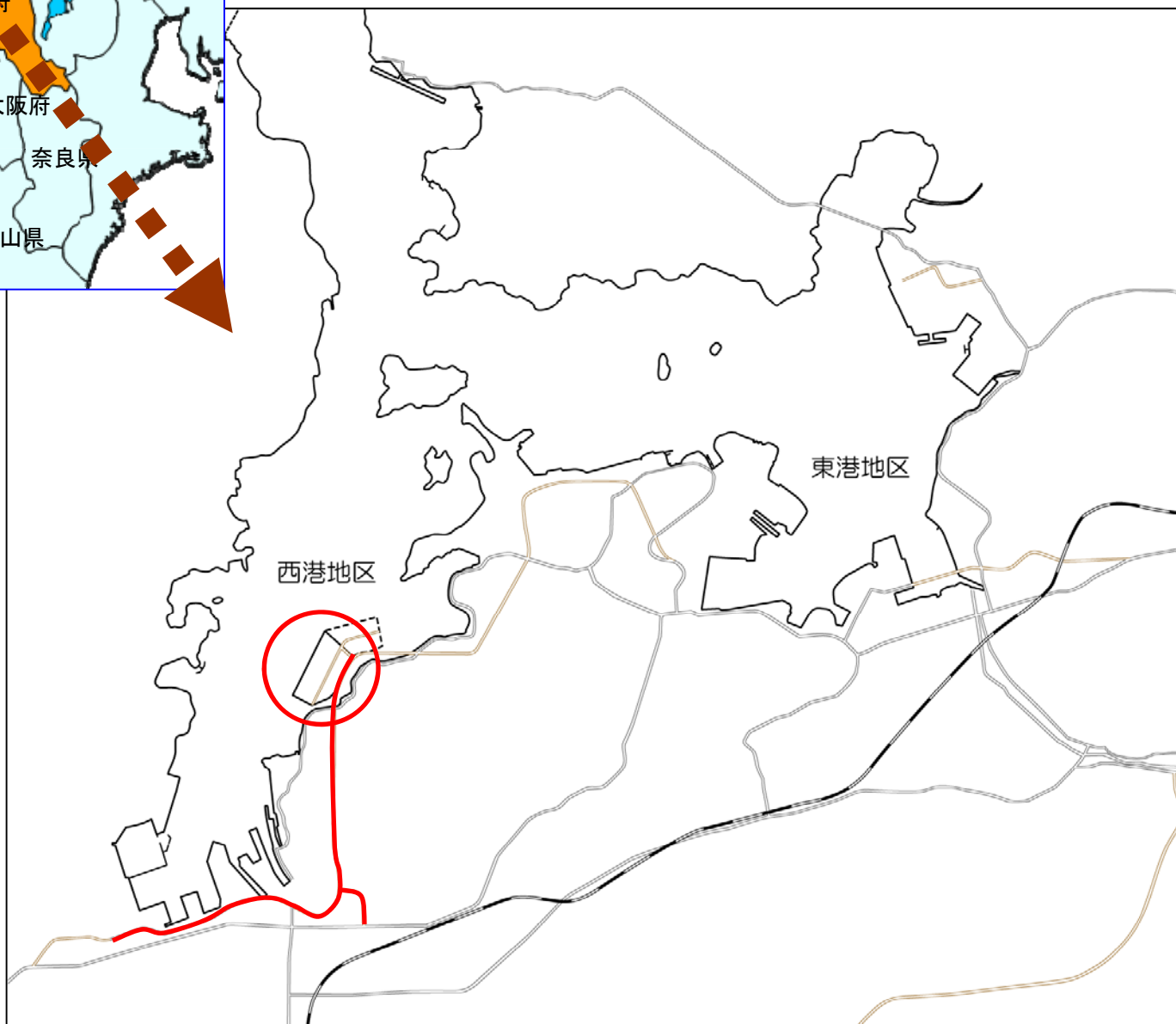
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル(改良)事業 (舞鶴港 前島地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕	事業 主体	近畿地方整備局				
実施箇所	京都府舞鶴市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	岸壁(改良)(水深9m)、航路・泊地(水深9m)、泊地(水深9m)等									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	48		残事業費(億円)	27						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の老朽化や日本海側の荒天時における航行の安全性の向上のため、先行して大型船を導入しており、水深が浅く喫水調整による非効率な運航を余儀なくされている。 現行フェリーに必要な水深・岸壁延長を確保し、船舶荷役等の安全性の向上を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>複合一貫輸送コンテナターミナルを改良整備することにより、輸送の効率化を図り、合わせて荷役等の安全性を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶係留時の安全性の向上</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な根拠	<p>輸送コスト削減 (平成20年代後半予想取扱貨物量:516万トン/年)</p> <p>移動コスト削減 (平成20年代後半予想旅客数:88千人/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度								
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	45	全体B/C	1.5	B-C	23	EIRR(%)	6.3
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.4~1.7	2.5~3.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.6	2.5~3.1						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.5~1.5	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> <p>①船舶の大型化に対応し、円滑な船舶の入出港が可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 運航の安全性向上 									
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48億円、既投資額21億円 平成23年度末現在 事業進捗率42%									
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	・航路・泊地から発生する石材の有効活用等による土捨て費用の削減									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<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。									

舞鶴港 前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業



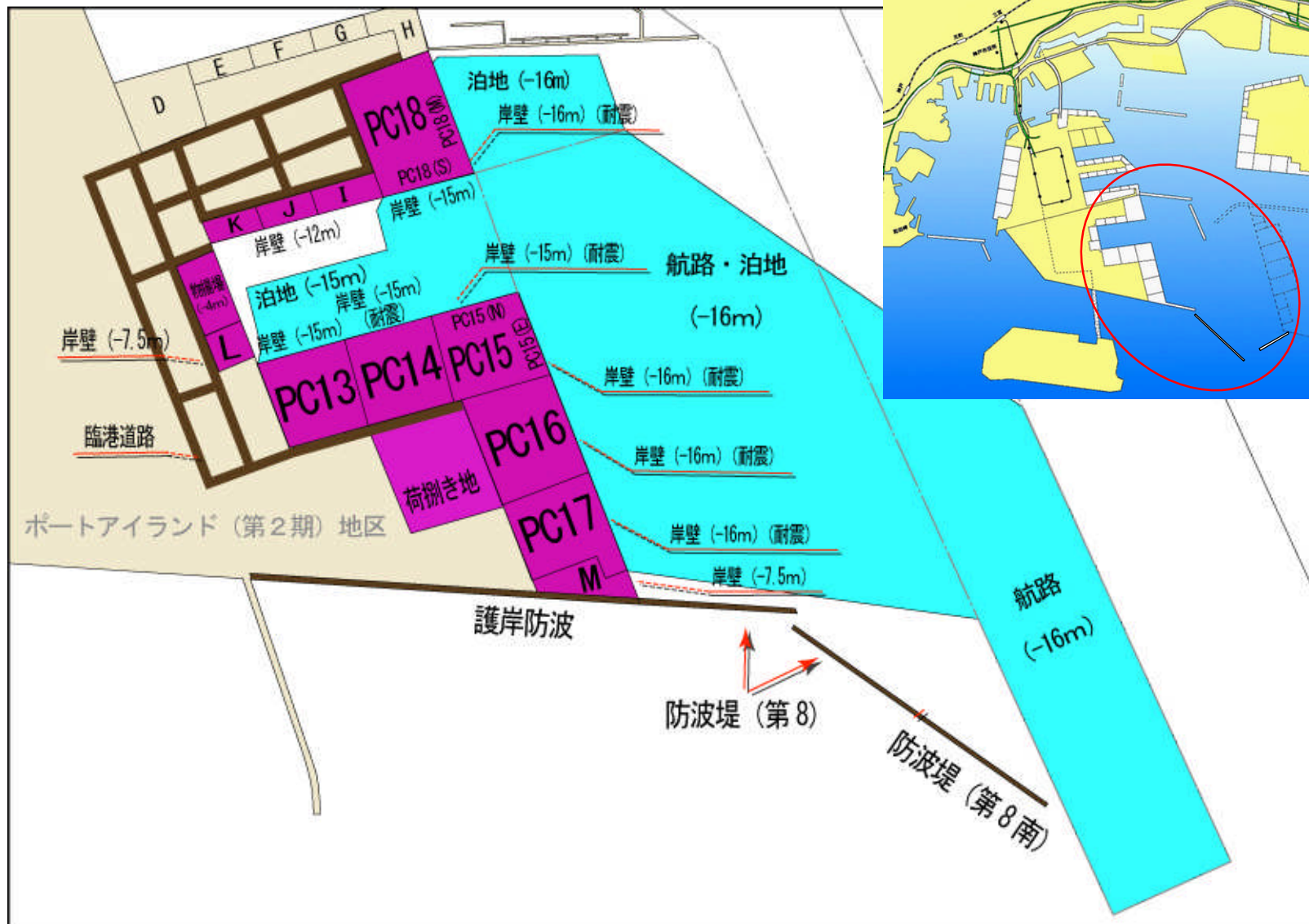
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (舞鶴港 和田地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	近畿地方整備局				
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	京都府舞鶴市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、道路、物揚場(水深4m)等									
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	444		残事業費(億円)	73						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存岸壁の水深不足、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。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、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> <ol style="list-style-type: none"> ①貨物の輸送の効率化 ②船舶の大型化への対応 ③大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な根拠	<p>輸送コスト削減 (平成20年代後半予想取扱貨物量:25千TEU/年)</p> <p>輸送コスト削減 (平成20年代後半予想取扱貨物量:110千トン/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	745	C:総費用(億円)	623	全体B/C	1.2	B-C	123	EIRR(%)	4.7
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	116	C:総費用(億円)	71	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%)		1.1~1.3		1.5~1.8					
	建設期間(+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.5~1.8					
			1.2~1.2		1.6~1.7					
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"> ①物流機能が効率化され、輸送コストの削減が図られる。 ②船舶の大型化への対応し、輸送コストの削減が図られる。 ③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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・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444億円、既投資額371億円 平成23年度末現在 事業進捗率84%									
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	<ul style="list-style-type: none"> ・トンネル断面の見直しによるトンネル掘削費用を縮減 ・道路法面の斜面安定対策検討を実施することにより、切土費用、残土処分費用、用地費用の削減 									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。</p>									

舞鶴港 和田地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (神戸港 ポートアイランド(第2期)地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	近畿地方整備局			
実施箇所	兵庫県神戸市									
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	岸壁(水深16m)(耐震)、岸壁(水深16m)(増深・耐震改良)、岸壁(水深15m)(耐震改良)、岸壁(水深15m)、航路、泊地等(水深16m)、航路、泊地等(水深15m)、防波堤(第8)、防波堤(第8)南、荷さばき地 等									
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	3,054		残事業費(億円)		554					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・釜山港をはじめとするアジア主要港のハブ機能強化により、日本発着の貨物がアジア主要港に奪われ、我が国への基幹航路就航が減少している状況である。 ・「選択」と「集中」のもと、選定された国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際競争力の強化が急務である。 ・東南海・南海地震等大規模地震時において、社会経済活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備することにより、増大する貨物を効率的に扱い、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にも貨物を取扱うことが可能となる。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における一般貨物の輸送コスト削減 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成30年代前半予測取扱貨物量：147万TEU/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	9,761	C:総費用(億円)	4,692	全体B/C	2.1	B-C	5,068	EIRR(%)	7.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	2,657	C:総費用(億円)	542	継続B/C	4.9				
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%)		1.9~2.3		4.4~5.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.1		4.5~5.4					
			2.1~2.1		4.9~5.0					
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"> ①船舶の大型化に対応し、神戸港ポートアイランド(第2期)地区における物流機能の高度化、効率化が図られる。 ②地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能になるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。 <p><貨幣価値が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・戦略貨物の取扱増に伴う我が国の内部収益(オペレータ収益等)が拡大 ・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 									
社会経済情勢等の変化	国際コンテナ戦略港湾に阪神港を選定(平成22年8月)									
主な事業の進捗状況	総事業費3,054億円、既投資額2,499億円 平成23年度末現在 事業進捗率82%									
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	<ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の施工方法の工夫 ・撤去する防波堤のケーソンを新設防波堤に再利用 									
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)のとおり「事業継続」でよいと判断。									

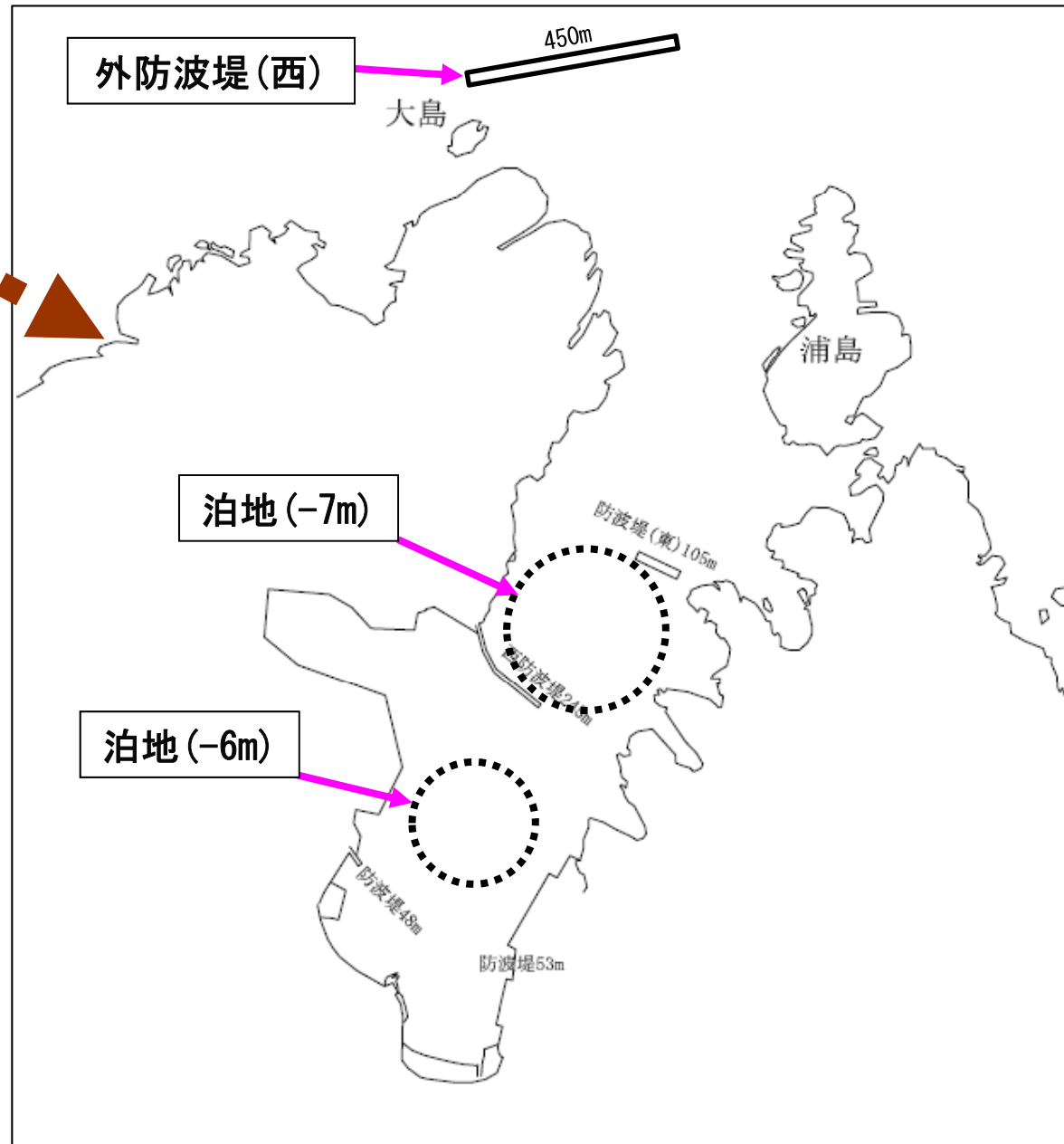
神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (柴山港 柴山地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	兵庫県香美町									
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	外防波堤(西)、泊地(水深6m)、泊地(水深7m)									
事業期間	事業採択	昭和61年	完了	平成38年度						
総事業費(億円)	348		残事業費(億円)		133					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・柴山港は、特に冬期において気象・海象の厳しい日本海側に位置しており、兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域における避難港として重要な役割が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤及び避難泊地の整備により、荒天時における航行船舶の海難減少のための避泊水域を確保する。</p> <p>①避泊水域の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な根拠	海難の減少 (避泊可能隻数: 2隻)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	1,154	C:総費用(億円)	459	全体B/C	2.5	B-C	695	EIRR(%)	7.8
残事業の投資効率性	B:総便益 (億円)	320	C:総費用(億円)	90	継続B/C	3.6				
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%)		2.3~2.7		3.2~3.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.5~2.6		3.2~3.9					
			2.5~2.5		3.4~3.6					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①静穏な水域が確保され、荒天時における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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性の向上 ・柴山港内の静穏度が向上し、港内航行船舶の安全性が向上 ・海難事故による油流出等の回避により、海域環境の汚染を防止 									
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348億円、既投資額215億円 平成23年度末現在 事業進捗率62%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・二重円筒ケーソンの製作・据付工法の工夫									
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。</p>									

柴山港 柴山地区避難港整備事業

柴山港



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (日高港 塩屋地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	近畿地方整備局					
			担当課長名	松原 裕							
実施箇所	和歌山県御坊市										
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)、防波堤、泊地(水深12m)等										
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	平成26年度							
総事業費(億円)	192		残事業費(億円)		28						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹産業である木材・製材業が背後で操業している。 ・北米からの原木輸送等において、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。 ・台風の大規模化等により、小型船舶航行安全対策の重要性が増している。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大規模化等に対応することで輸送効率化を図り、合わせて荒天時の航行船舶の海難減少のための避難泊地を確保する。</p> <p>①紀中地域の産業競争力に資する物流拠点の形成 ②船舶の大規模化への対応 ③航行船舶の荒天時の海難の減少のための避難泊地の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成20年代後半予測取扱貨物量：18万トン/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23年度								
	B:総便益(億円)	559	C:総費用(億円)		263	全体B/C	2.1	B-C	296	EIRR(%)	7.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	43	C:総費用(億円)		25	継続B/C	1.7				
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%)		2.1~2.2		1.6~1.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1		1.6~1.9						
			-		-						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①日高港での貨物の取扱が可能となり、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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性の向上 ・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 										
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164億円 平成23年度末現在 事業進捗率85%										
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	・浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減										
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。</p>										

日高港 塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業

位置図



塩屋地区
国際物流ターミナル

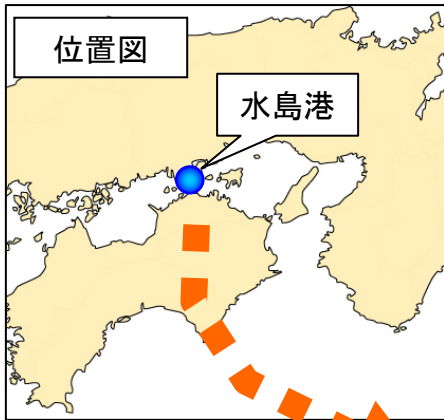
事業名 (箇所名)	防波堤(新北)整備事業 (浜田港 福井地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	島根県浜田市									
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業(経過措置)									
主な事業の 諸元	防波堤(新北)									
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	平成29年度						
総事業費(億 円)	202		残事業費(億円)		94					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 本港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。 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><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、所要の港内静穏度を確保することで、避泊水域の確保とともに輸送効率化を図る。</p> <p>①避難水域の確保 ②貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な 根拠	<p>海難事故等による損失の回避 (避泊可能隻数：8隻) 輸送コスト削減 (平成30年予測取扱貨物量：59万トン/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	767	C:総費用(億円)	213	全体B/C	3.6	B-C	554	EIRR(%)	12.2
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	272	C:総費用(億円)	87	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%)		3.2 ~ 4.0		2.8 ~ 3.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		3.5 ~ 3.8		2.8 ~ 3.5					
			3.6 ~ 3.6		3.1 ~ 3.2					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、避難水域を確保することで、海難事故による損失の回避に資することができる。また、年間を通じて安全かつ効率的な浜田港の利用が可能になることで、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じて浜田港で安全かつ効率的な荷役が可能となることにより、他地域(瀬戸内海側等)で震災が起きた際のリダンダンシー(日本海側から太平洋・瀬戸内地域の物流ルート)確保に寄与する。 港内静穏度の確保により、荷役作業時間の短縮が図られる。 安全な入出港航路が確保される。 冬期風浪等による港内施設及び港湾関連施設の被災リスクを低減する。 滞船や寄港順序変更の解消に伴い、化石燃料節約と排気ガスの減少に寄与する。 									
社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年7月、ロシアとの貨物船航路(RORO船)開設。 浜田港周辺の道路ネットワークの整備の進展と、それに伴う背後地域の企業進出・設備投資の活発化。 									
主な事業の 進捗状況	<p>総事業費202億円、既投資額108億円 平成23年度末現在 事業進捗率53%</p>									
主な事業の進 捗の見込み	平成29年度に完成予定									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ(建設副産物)を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図る。 防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト削減を図る。 									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果が確認されているため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>事業継続することとした事業者の判断は妥当である。</p>									

浜田港 福井地区 防波堤(新北)整備事業



黄字: 評価対象施設

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル・臨港道路整備事業 (水島港 玉島地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	岡山県倉敷市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	560		残事業費(億円)		429					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送船舶の大型化が進展するなか、水島港の公共埠頭は水深が不足しており、大型船舶に対応できない状況となっている。 ・生産拠点(水島地区)と物流拠点(玉島地区)を往来する多くの港湾関連交通は、既存の臨港地区北側の道路まで迂回が強いられ、輸送コスト増や、交通渋滞の一因となっている。また、自転車等が安全に渡河できる通行路が不足している。 ・大規模地震時の緊急物資等輸送に対応した耐震強化岸壁が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化に対応した大水深岸壁の整備や、臨港道路ネットワークの強化により、水島港の総合的な港湾物流機能を高め、物流コスト削減を図るとともに、自転車交通等の安全性・利便性向上を図る。 ・大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資や避難のためのルート確保を図る。 <p>①船舶大型化への対応 ②輸送・移動の効率化や安全性の確保 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な 根拠	船舶の大型化による海上輸送コスト削減 (H30以降予測取扱貨物量：コンテナ貨物(東南アジア航路)48万トン/年、バルク貨物15万トン/年) 臨港道路の自動車交通円滑化による効果 (臨港道路計画交通量：20,900台/日)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	1,105	C:総費用(億円)	519	全体B/C	2.1	B-C	586	EIRR(%)	9.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,105	C:総費用(億円)	390	継続B/C	2.8				
感度分析			事業全体のB/C				残事業のB/C			
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.9 ~ 2.3		2.6 ~ 3.1					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.9 ~ 2.4		2.6 ~ 3.2					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1 ~ 2.1		2.8 ~ 2.8					
事業の効果 等	<p>船舶大型化への対応が可能となり輸送コストが削減されるとともに、水島地区と玉島地区を結ぶ臨港交通ネットワークが充実することで、港湾物流の時間短縮が図られ、物流コストが低減し利用企業の競争力強化と、我が国経済社会の発展に寄与する。 大規模地震時における緊急物資等の海上輸送経路が確保され、地域住民等の安全・安心の向上に寄与する。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水島港周辺における物流機能の高度化・効率化が促進され、日本全体の産業競争力の向上を通じ、企業の新たな投資、新規立地が進み、雇用の確保、税収の増加に寄与する。 ・耐震強化岸壁の整備により、瀬戸内、太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される。 ・自転車歩行者道の整備により、自転車・歩行者交通に対する安全性の向上及び移動距離の短縮による利便性の向上が期待される。 ・臨港道路の整備により交通量が分散されることから騒音の軽減が期待される。 ・移動距離の短縮、交通渋滞の緩和などでCO2、NOx及びSPM等の排出ガスの低減が期待される。 									
社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年12月末、地元自治体及び企業から自転車歩行者道の整備の強い要望。 ・平成23年5月末、水島港が国際バルク戦略港湾(穀物、鉄鉱石)に選定。 									
主な事業の 進捗状況	総事業費560億円、既投資額131億円 平成23年度末時点 事業進捗率23%									
主な事業の 進捗の見込み	国際物流ターミナルについては、平成25年度に暫定水深で供用予定。 臨港道路は、平成28年度に供用予定。 全体事業は、平成29年度完了予定。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	臨港道路渡河部の橋梁の主桁に細幅箱桁を採用することで約15億円のコスト削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。									



水島港 玉島地区 国際物流ターミナル・臨港道路整備事業



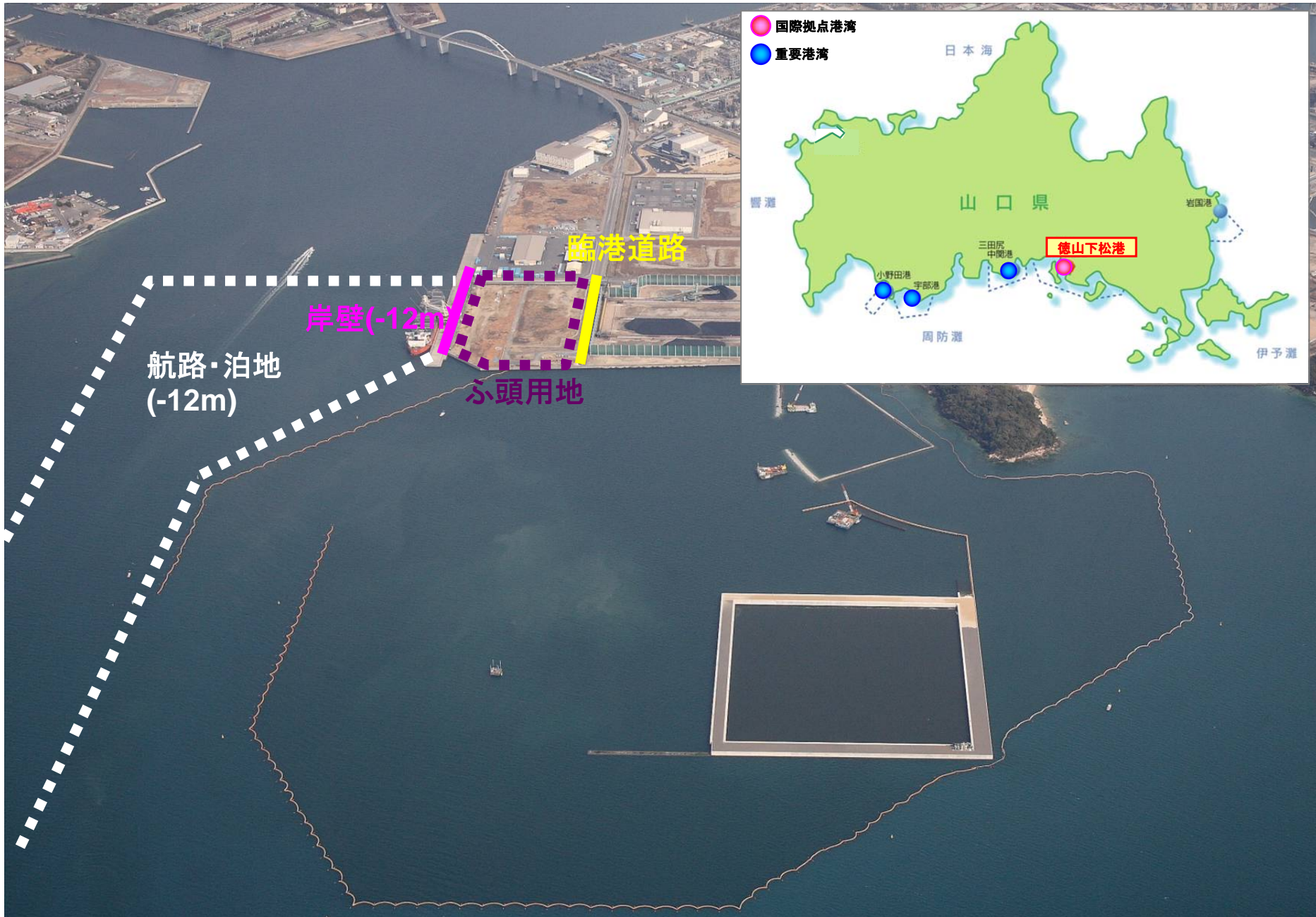
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (尾道系崎港 機織地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	広島県福山市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	係船杭(水深12m)(分離堤)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)等									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	179		残事業費(億円)		52					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・木材輸入拠点として背後には木材取扱企業が数多く存在し、大型船に対応した施設整備など木材港としての機能強化が強く望まれている。 ・大型岸壁がなく、水深不足のため、沖合で原木を投下し、筏での港内二次輸送が生じ輸送コストが割高となっている。 ・港内二次輸送時に木皮の流出が生じ、周辺海域環境の改善が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>物流コストを削減するとともに海域環境の改善を図るため、原木を輸送する船舶の大型化に対応した国際物流ターミナルを整備する。</p> <p>①船舶大型化による海上輸送の効率化 ②荷役形態変更による筏組み・二次輸送費用の削減 ③原木の沖合投下廃止による港内海面清掃費用の削減</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な 根拠	海上輸送コストの削減 (H29以降予測取扱貨物量:28.9万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	322	C:総費用(億円)	228	全体B/C	1.4	B-C	94	EIRR(%)	5.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	83	C:総費用(億円)	46	継続B/C	1.8				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)	1.3 ~ 1.5		1.6 ~ 2.0						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4		1.6 ~ 2.0						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4		1.7 ~ 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物流コスト削減により利用企業の競争力が向上し、地域経済に貢献する。</p> <p>②周辺海域の環境改善に寄与する。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の浚渫土砂を有効利用して、新たに干潟が創出され水質・底質の改善に貢献出来るとともにアサリ等の生産量の増加が期待される。 ・背後に立地する木材関連企業の主要材料である原木輸送の効率化が図られ、地域産業競争力が向上し、雇用の確保に貢献することが期待される。 ・海上輸送の効率化により、排出ガスの低減が図られる。 									
社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年 建築基準法改正(建築確認の強化)により、新設住宅着工に遅れが発生。 ・平成20年 世界同時不況が発生し国内の新設住宅着工が一時的に落ち込む。 ・平成20年 係船杭(水深12m)(分離堤)を暫定水深10mで供用開始。 ・平成22年 住宅エコポイント等の施策もあり、住宅リフォームが増加。 									
主な事業の 進捗状況	総事業費179億円、既投資額127億円 平成23年度末現在 事業進捗率71%									
主な事業の進 捗の見込み	平成20年5月から暫定水深10mにて供用しており、平成28年度に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	・浚渫により発生する土砂の搬入先を他港の埋立処分場から港内の人工干潟に見直す事により、約2%(約4億円)のコスト削減を図る予定。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。									
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。									

尾道糸崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業



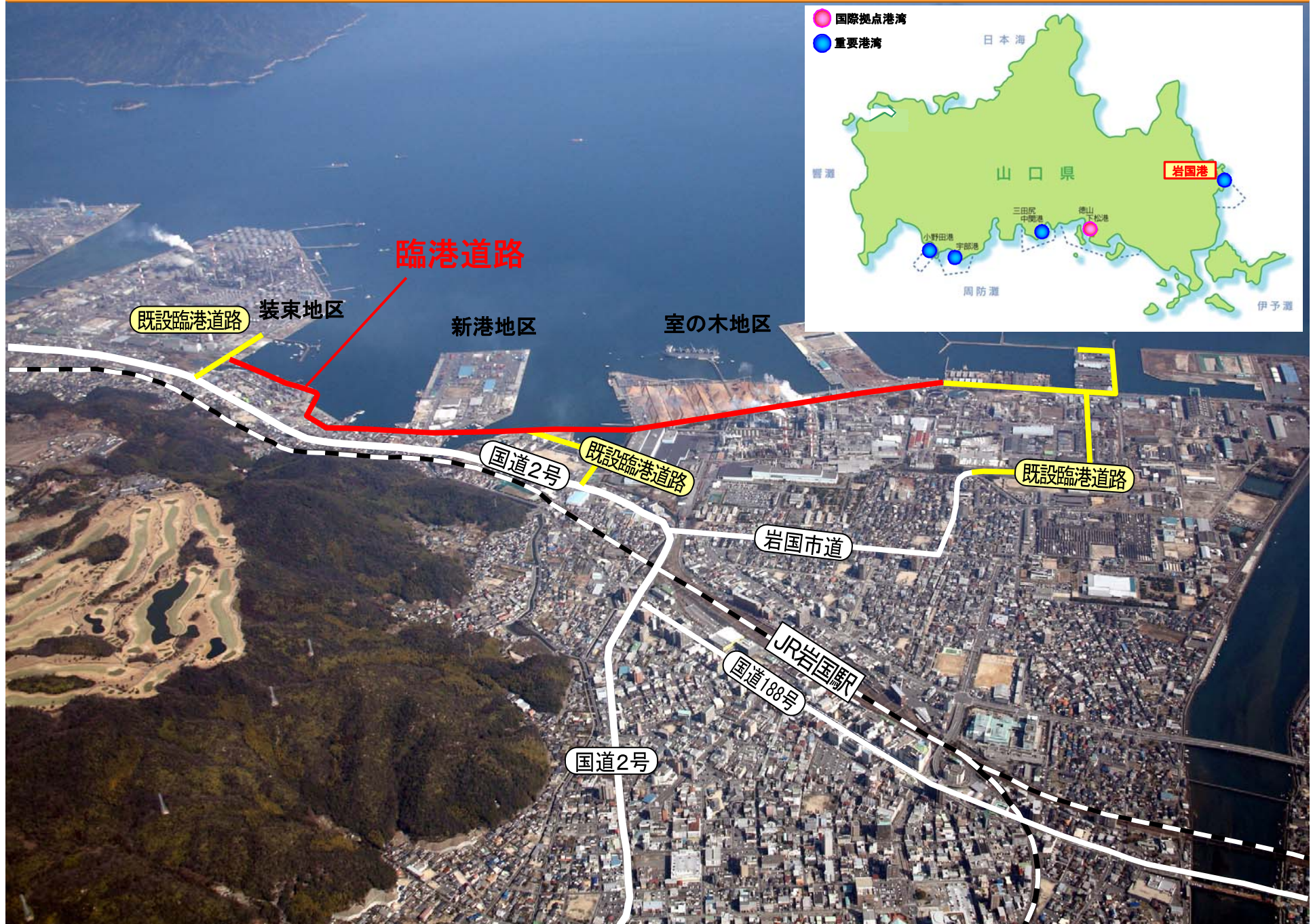
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (徳山下松港 新南陽地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	山口県周南市									
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業(経過措置)									
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	360		残事業費(億円)		168					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 石炭等バルク貨物の増加や船舶の大型化に対応した係留施設及び航路、泊地の水深が不足。</p> <p><達成すべき目標> 国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで物流の効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:国際競争力、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、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	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減 (H23以降予測取扱貨物量:270万トン)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	821	C:総費用(億円)	367	全体B/C	2.2	B-C	454	EIRR(%)	8.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	656	C:総費用(億円)	198	継続B/C	3.3				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		2.0 ~ 2.5		3.0 ~ 3.7					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.1 ~ 2.4		3.0 ~ 3.7					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.2 ~ 2.3		3.3 ~ 3.4					
事業の効果 等	石炭等のバルク貨物の安定的かつ低廉な輸送が確保され、基礎素材型産業の国際競争力強化と地域経済の発展に寄与する。									
	<p><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料等バルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されるとともに、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される。 ・海上輸送効率化により、排出ガスの低減が図られる。</p>									
社会経済情 勢等の変化	<p>・平成20年5月、背後企業の新規石炭火力発電所が稼働を開始し、石炭の需要が増加。</p> <p>・平成22年11月、新南陽地区岸壁(水深12m)背後に貯炭場が完成。</p> <p>・平成23年1月末、新南陽地区岸壁(水深12m)での輸入石炭の取扱を開始。</p> <p>・平成23年5月末、徳山下松港・宇部港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定。</p>									
主な事業の 進捗状況	総事業費360億円、既投資額193億円 平成23年度末現在 事業進捗率54%									
主な事業の 進捗の見込 み	平成28年度に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	浚渫土砂の処分手法を見直し、平成23年度に約130百万円のコスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。									

徳山下松港 新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業



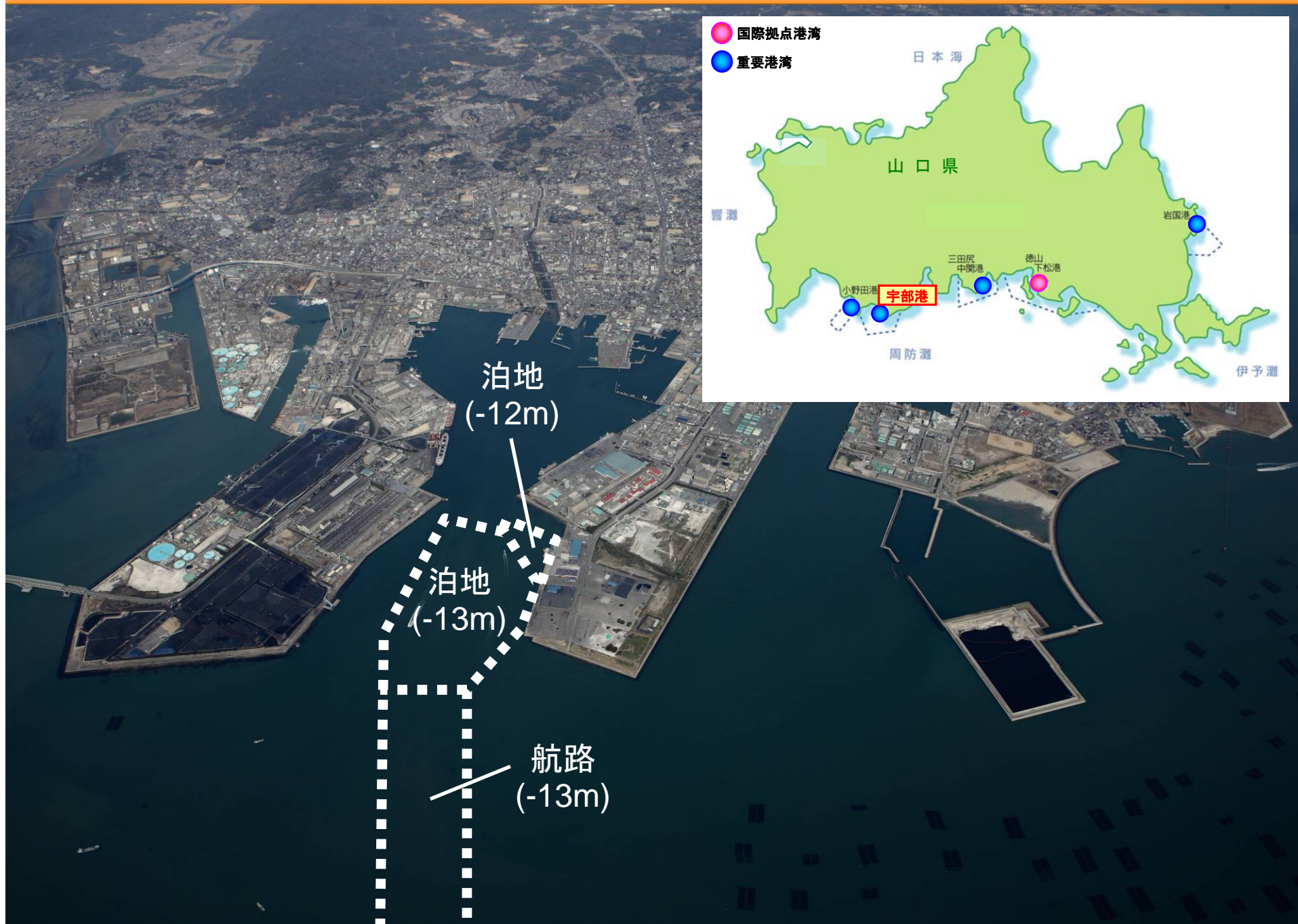
事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (岩国港 装束～室の木地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	山口県岩国市									
該当基準	事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業(経過措置)									
主な事業の 諸元	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成16年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	173		残事業費(億円)		123					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地する企業から発生する港湾関連車両は、埠頭間を結ぶアクセスルートがないため、混雑している国道2号などを利用せざるを得ないため、貨物の輸送等に時間を要し、高い物流コストの増加を強いられている。 ・室の木地区から発生する港湾関連車両は、住宅地内の岩国市道を通行する以外にルートがない。そのため、港湾関連の大型車の通行は、住宅地内における騒音や振動、歩行者の安全など周辺の生活環境に影響を及ぼしている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・埠頭間の臨海交通ネットワークの構築による物流効率化を通じて、産業の立地競争力を確保するとともに、周辺環境の改善を図る。 ・自動車交通の円滑化 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 広域・地域間連携等の強化。 ・施策目標: 総合的な物流体系整備の推進 									
便益の主な 根拠	<p>臨港道路の自動車交通の円滑化による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送時間短縮による輸送時間費用の削減 輸送費用縮減による輸送費用の削減 交通事故減少による事故損失額の削減 <p>(臨港道路計画交通量(全線供用時): 15百台/日～66百台/日)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	184	C:総費用(億円)	148	全体B/C	1.2	B-C	36	EIRR(%)	6.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	184	C:総費用(億円)	94	継続B/C	2				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.1 ~ 1.4	1.8 ~ 2.2						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.3	1.8 ~ 2.2						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.2	2.0 ~ 1.9						
事業の効果 等	<p>岩国港の港湾関連交通の時間の短縮、費用の削減等を通じ、産業の立地競争力の確保と周辺の生活環境改善に寄与する。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国港周辺における物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を通じ、企業の新たな投資、雇用の確保、税収の増加が期待される。 ・港湾関連車両の適切な通行ルートが確保され、住宅地への騒音や振動等が低減される。 ・自動車交通円滑化の効果により、排出ガスの低減が図られる。 									
社会経済情 勢等の変化	<p>平成17年3月に神戸航路、平成18年5月に韓国(釜山)航路が、コンテナ定期航路として開設。</p> <p>平成23年7月、室の木埠頭岸壁(水深12m)が供用開始。</p> <p>平成24年度内に、岩国飛行場における民間航空再開予定。これに伴い交通量の増加が見込まれる。</p>									
主な事業の 進捗状況	総事業費173億円、既投資額50億円 平成23年度末時点 事業進捗率29%									
主な事業の 進捗の見込み	平成32年度に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	既設構造物前面の海上橋脚基礎の施工に関して関係者調整をした結果、海上施工が可能となり、I 期区間について、約2億円のコスト縮減が可能となる。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。									

岩国港 装束～室の木地区 臨港道路整備事業



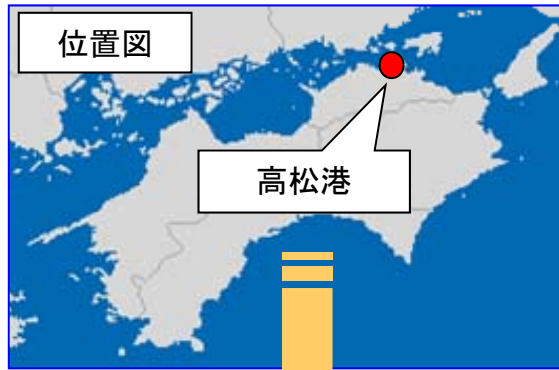
事業名 (箇所名)	航路・泊地整備事業 (宇部港 本港地区)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局		
				担当課長名	松原 裕					
実施箇所	山口県宇部市									
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業(経過措置)									
主な事業の諸元	航路(水深13m)、泊地(水深13m)、泊地(水深12m)									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	228		残事業費(億円)		143					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 供用中の既存岸壁に対して、航路・泊地の水深が不足しており、大型船が利用できず、非効率な輸送を強いられている。</p> <p><達成すべき目標> 航路・泊地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コストの削減を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:国際競争力、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、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	<p>【芝中西1号岸壁(水深13m)】(バルク貨物) 船舶の大型化による、海上輸送コスト削減 (H31年予測取扱貨物量84万トン/年)</p> <p>【芝中西2号岸壁(水深12m)】(コンテナ貨物) 船舶の大型化による、海上輸送コスト削減 (H31年予測取扱貨物量2,654TEU/年) 輸送貨物の陸上輸送コスト削減 (H31年予測取扱貨物量4,819TEU/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)		C:総費用(億円)							
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		建設費 (+10% ~ -10%)		建設期間 (+10% ~ -10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C	
事業の効果等	<p>原材料の輸入や製品の輸出における輸送コストが削減され、我が国産業の国際競争力の向上に寄与することができ、広範な産業の安定・発展に貢献することができる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・安価な原材料の輸入や製品の輸出が可能となり、我が国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されるとともに、基礎素材を使用する広範な産業の発展に寄与する。 ・背後企業(化学工業関係等)の新規投資が見込まれ、専用貨物(石炭輸入560万トン)の輸送コスト削減も図れるなど、地域産業が活性化することによる税収の増加が期待される。 ・海上輸送効率化及び陸上輸送効率化により、排出ガスの低減が図られる。</p>									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成15年 芝中西2号岸壁(水深12m)にてコンテナ貨物取扱開始 平成15年 宇部港が総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定 平成21年4月から平成22年5月の間コンテナ航路運休、平成22年6月から再開 平成23年 宇部港・徳山下松港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定 									
主な事業の進捗状況	総事業費228億円、既投資額91億円 平成23年度末時点 事業進捗率40%									
主な事業の進捗の見込み	平成30年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	事業計画の見直しで近隣の土砂処分場確保が可能となり、約15億円のコスト縮減。									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。									

宇部港 本港地区 航路・泊地整備事業



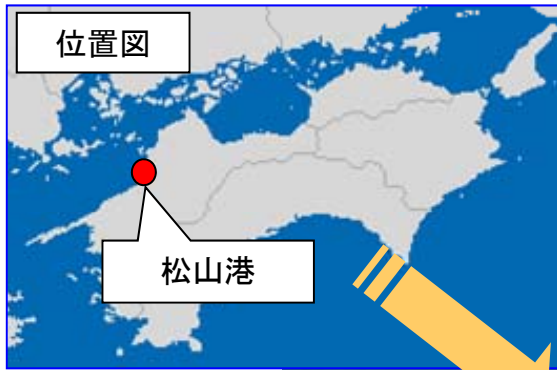
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (高松港 朝日地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	香川県高松市									
該当基準	事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)等									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	123		残事業費(億円)		37					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存岸壁の水深不足、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。 大規模地震発生時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応やふ頭再編により輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①船舶の大型化への対応 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><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成28年度予測取扱貨物量: (コンテナ)3.5万TEU/年、(バルク)3.7万トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:13千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	133	C:総費用(億円)	123	全体B/C	1.1	B-C	10	EIRR (%)	4.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	133	C:総費用(億円)	57	継続B/C	2.3				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.0~1.2	2.2~2.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.0~1.1	2.2~2.6						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1	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混雑が緩和され、滞船が解消することにより、滞船コスト等の削減が図られる。</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できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持 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123億円、既投資額86億円 平成23年度末現在 事業進捗率70%									
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	漁業従事者及び関係機関との調整の上、航路(-12m)の法線を変更し、浚渫工事にて発生する浚渫土砂を減量化。									
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>									

高松港朝日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 (松山港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	愛媛県松山市									
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	岸壁(水深10m)(耐震)、岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、防波堤、護岸(防波)等									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	402		残事業費(億円)		78					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・大規模地震発生時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、他港からの2次輸送を解消することで輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</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><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成28年度予測取扱貨物量:(コンテナ)2.4万TEU/年、(バルク)30万トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:13千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	709	C:総費用(億円)	567	全体B/C	1.3	B-C	142	EIRR (%)	5.2
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	181	C:総費用(億円)	102	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%)		1.1~1.4		1.6~1.8					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3		1.6~2.0					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3		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他港からの2次輸送が解消され、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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持 ・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402億円、既投資額325億円 平成23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	泊地(-13m)浚渫工事から発生する良質な土砂や岩砕をケーソン用の中詰砂や埋立材として有効活用。									
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> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。									

松山港外港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※ (須崎港 湾口地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	高知県須崎市									
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	昭和58年度	完了	平成26年度						
総事業費(億 円)	474		残事業費(億円)		27					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本港はリアス式海岸の形状をしており、津波の影響を受けやすく、過去幾度となく大きな津波被害を受けているため、恒久的な津波対策が早急に求められている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 ・港内静穏度が低く、荒天時に荷役できず滞船が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、津波により想定される浸水被害を軽減するとともに、港内静穏度を確保することで、避泊水域の確保及び荒天時の荷役稼働率の向上を図る。</p> <p>①背後地域の津波被害軽減 ②避泊水域の確保 ③貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・施策目標：津波・高潮・浸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 									
便益の主な 根拠	<p>浸水防護 (浸水面積：約402ha→約261ha)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数：2隻)</p> <p>輸送コストの削減 (荒天時における滞船時間の削減：約33日)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	1,597	C:総費用(億円)	797	全体B/C	2.0	B-C	800	EIRR (%)	6.5
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	468	C:総費用(億円)	28	継続B/C	16.9				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.9~2.1		16.6~17.2					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0		15.3~18.8					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.1		16.5~17.6					
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>③港内の静穏度が向上し、荒天時における荷役稼働率の向上が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・輸送の信頼性向上 									
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474億円、既投資額447億円 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	大型起重機船の効率的利用により、回航費に係る費用を縮減。									
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	<p>※海岸事業と一体的に評価</p> <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>									

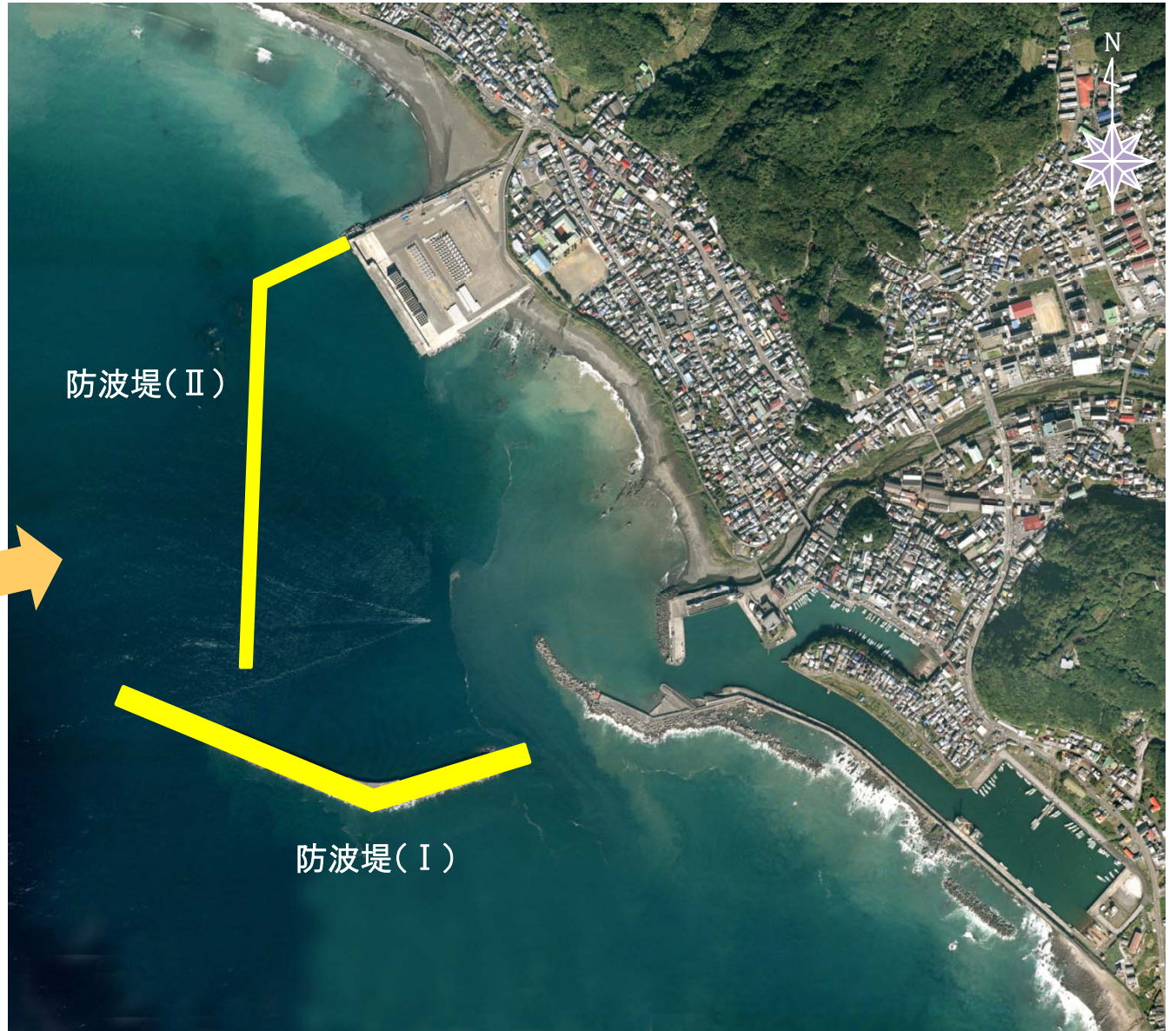
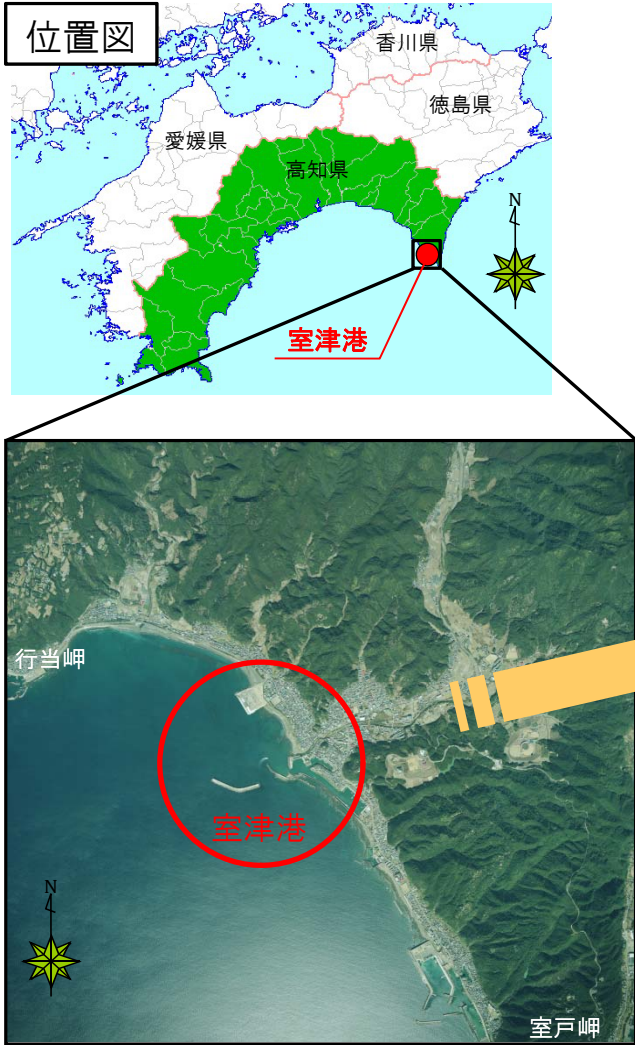


須崎港 湾口地区防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (室津港 室津地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	高知県室戸市									
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	防波堤									
事業期間	事業採択	昭和55年度	完了	平成35年度						
総事業費(億円)	498		残事業費(億円)		196					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荒天時における室津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><達成すべき目標></p> <p>防波堤を整備することにより、避泊水域の確保を図る。</p> <p>①避泊水域の確保</p> <p>②背後地域の津波被害軽減</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>海難の減少 (避泊可能隻数:7隻)</p> <p>浸水防護 (浸水面積:約35ha→約31ha ※新たに造成した作業ヤード約6ha分を除く)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	2,385	C:総費用(億円)	764	全体B/C	3.1	B-C	1,621	EIRR (%)	7.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	2,365	C:総費用(億円)	148	継続B/C	16.0				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	2.8~3.4		14.4~17.6						
	建設費 (+10% ~ -10%)	3.1~3.2		14.5~17.7						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	3.0~3.2		15.6~16.2						
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>②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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・輸送の信頼性向上 									
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498億円、既投資額302億円 平成23年度末現在 事業進捗率61%									
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。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・作業ヤードの活用により大型ケーソンの施工が可能となり、効率的な断面を採用。 ・上部コンクリートにおいて、上部斜面堤を採用。 									
対応方針	見直し継続									
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>「施設規模を見直し事業を継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>									

室津港 室津地区 避難港整備事業



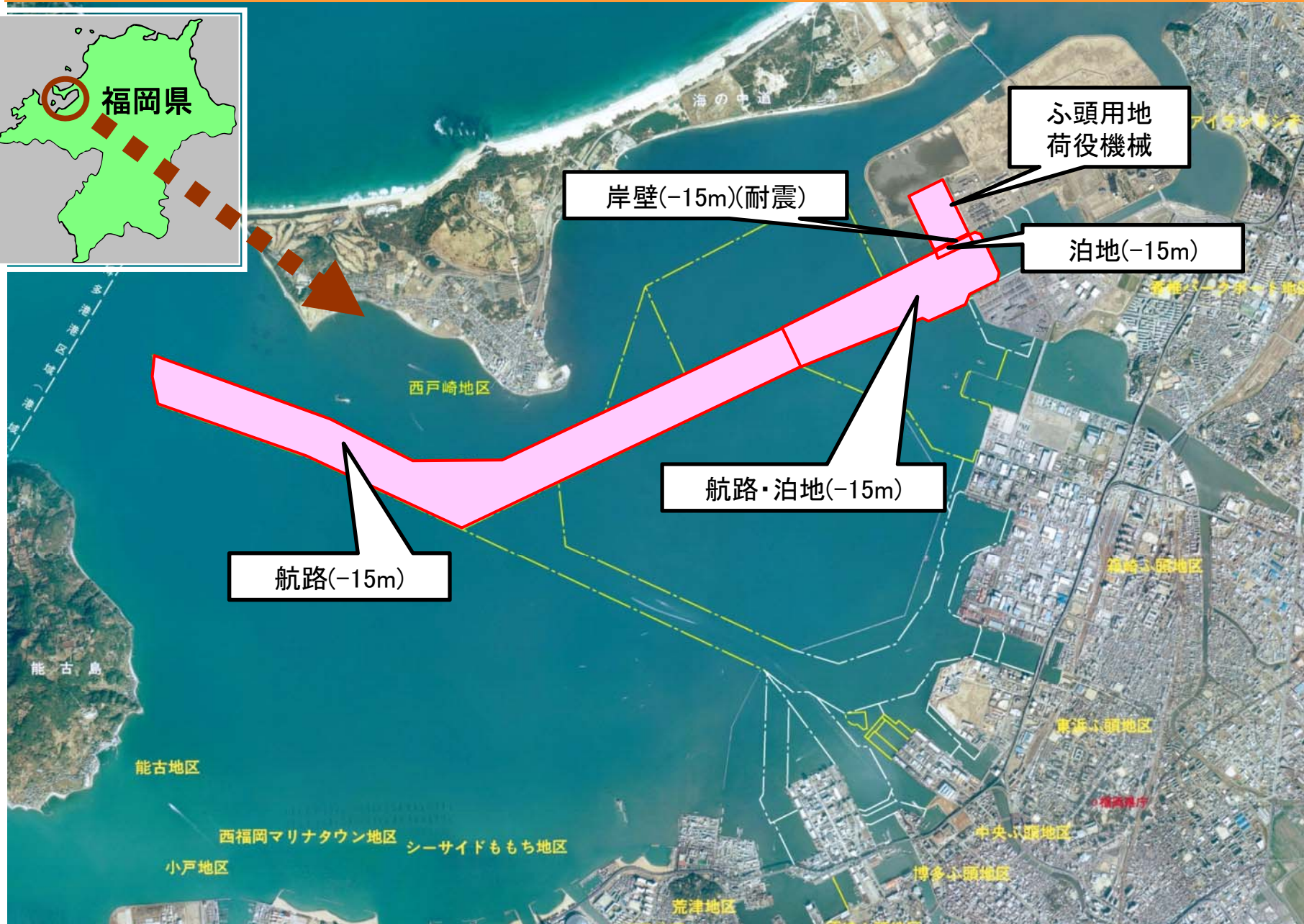
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (北九州港 新門司地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	福岡県北九州市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深10m)、航路(水深10m)、泊地(水深10m)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)									
事業期間	事業採択	昭和48年度	完了	平成39年度						
総事業費(億 円)	197		残事業費(億円)		82					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・北九州港(新門司地区)における完成自動車等の取扱いについて、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。 ・大規模地震時において、フェリー幹線貨物輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>複合一貫輸送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、併せて岸壁の耐震強化により大規模地震時にフェリー幹線貨物輸送を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における物流の維持</p> <p><政策体系上の位置づけ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成23年予測取扱貨物量：(完成自動車)41.6万台/年)</p> <p>輸送コストの削減 (平成23年予測取扱貨物量：(自動車部品)31.3万トン/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	1,143	C:総費用(億円)	348	全体B/C	3.3	B-C	795	EIRR(%)	8.0
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	200	C:総費用(億円)	66	継続B/C	3.0				
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%)		3.0 ~ 3.5		2.7 ~ 3.3					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		3.2 ~ 3.4		2.8 ~ 3.4					
			3.2 ~ 3.3		2.7 ~ 3.3					
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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 									
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197億円、既投資額115億円 平成23年度末現在 事業進捗率58%									
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										
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (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。 									

北九州港 新門司地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業



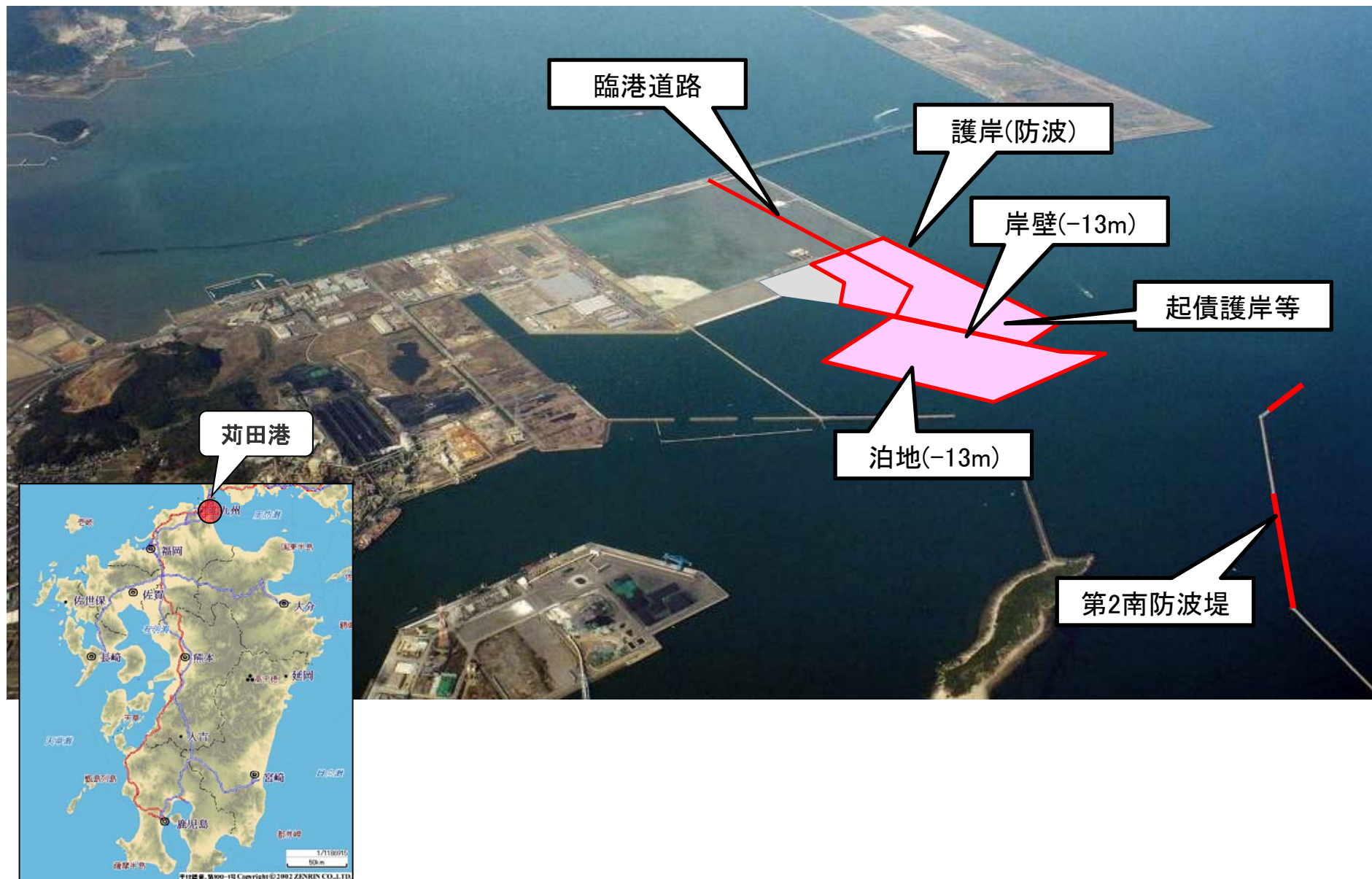
事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (博多港 IC地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	松原 裕							
実施箇所	福岡県福岡市										
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、泊地(水深15m)、航路(水深15m)、航路・泊地(水深15m)、荷役機械、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成30年度							
総事業費(億 円)	379		残事業費(億円)		184						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型のコンテナ船で輸送される基幹航路が就航できず、大半がアジア主要港を経由する輸送(トランシップ)となり、輸送時間と費用が増加し背後企業の経営に大きな負担を強いられる。 耐震強化岸壁が無いため大規模地震時に物流機能を維持できず、九州の経済・産業活動に大きく影響を及ぼす。 <p><達成すべき目標></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、コンテナ船の大型化およびコンテナ貨物の需要の増大に対応を図り、海外トランシップが減少し、国際競争力の向上を目指す。併せて、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し、経済活動を継続的に行えるようにする。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における物流の維持</p> <p><政策体系上の位置づけ></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成31年度予測取扱貨物量:16.8万TEU/年) 震災時の輸送コスト増大回避 (平成30年度予測取扱貨物量:24.8万TEU/年)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	1,828	C:総費用(億円)		399	全体B/C	4.6	B-C	1,429	EIRR(%)	26
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	423	C:総費用(億円)		182	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						
	建設費 (+10% ~ -10%)		4.2 ~ 5.0		2.1 ~ 2.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		4.4 ~ 4.8		2.1 ~ 2.6						
			4.6 ~ 4.6		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> <ol style="list-style-type: none"> ①輸送距離の短縮及び船舶の大型化等に対応し、海上輸送コストの削減が図られる。 ②効率的な荷役作業に対応し、陸上輸送コストの削減が図られる。 ③大規模地震発生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。 ④大規模地震発生時において施設の損壊が免れることができ、復旧のための追加的な支出が回避できる。 <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 ・湾にあるくぼ地の貧酸素状況の改善 										
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379億円、既投資額195億円 平成23年度末現在 事業進捗率51%										
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											
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (港湾事業に関する付帯意見) ・今後は事前調査を実施して、精度の高い事業費を算出するようにしたい。 										

博多港 IC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 (苅田港 新松山地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
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)、泊地(水深13m)、護岸(防波)、第2南防波堤、臨港道路、起債護岸等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	258		残事業費(億円)	116						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型船舶に対応できる係留施設が不足しており、非効率な輸送が強いられる。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、物流の効率化が可能となり、輸送コストの削減を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置づけ></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
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:(石炭)38.8万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	348	C:総費用(億円)	300	全体B/C	1.2	B-C	47	EIRR(%)	4.5
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	348	C:総費用(億円)	98	継続B/C	3.5				
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%)		1.0 ~ 1.3		3.2 ~ 3.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		3.2 ~ 3.9					
			1.1 ~ 1.2		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輸送距離短縮に伴う輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の進出等による生産拡大、雇用創出 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258億円、既投資額143億円 平成23年度末現在 事業進捗率 約55%									
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										
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 									

苅田港 新松山地区 国際物流ターミナル整備事業



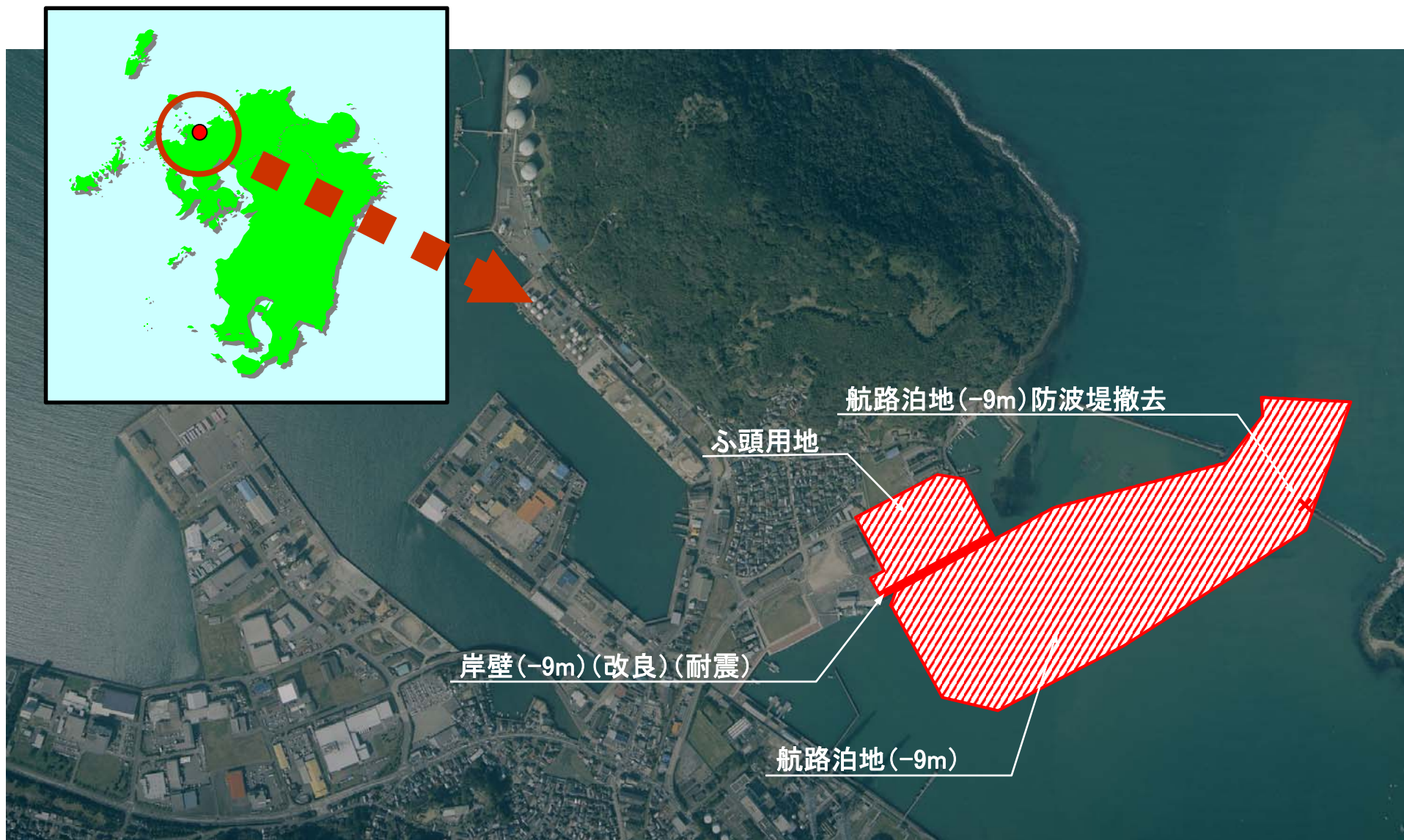
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (三池港 内港北地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	福岡県大牟田市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	航路(水深10m)(改良)、岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成11年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	211		残事業費(億円)	39						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・岸壁(水深10m)が整備されているが、航路の水深・幅員不足により船舶の大型化に対応できず非効率な輸送が強いられている。</p> <p><達成すべき目標> 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し、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><政策体系上の位置付け> ・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	<p>輸送コストの削減 (平成23年予測取扱貨物量:(石炭等)80万トン/年) (平成27年予測取扱貨物量:(コンテナ)1.5万TEU/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	341	C:総費用(億円)	241	全体B/C	1.4	B-C	100	EIRR(%)	6.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	228	C:総費用(億円)	51	継続B/C	4.5				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.3 ~ 1.6		4.0 ~ 4.9					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.4		4.1 ~ 5.0					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.4		4.5 ~ 4.5					
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><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・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211億円、既投資額173億円 平成23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										
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><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」で了承。</p>									

三池港 内港北地区 国際物流ターミナル整備事業



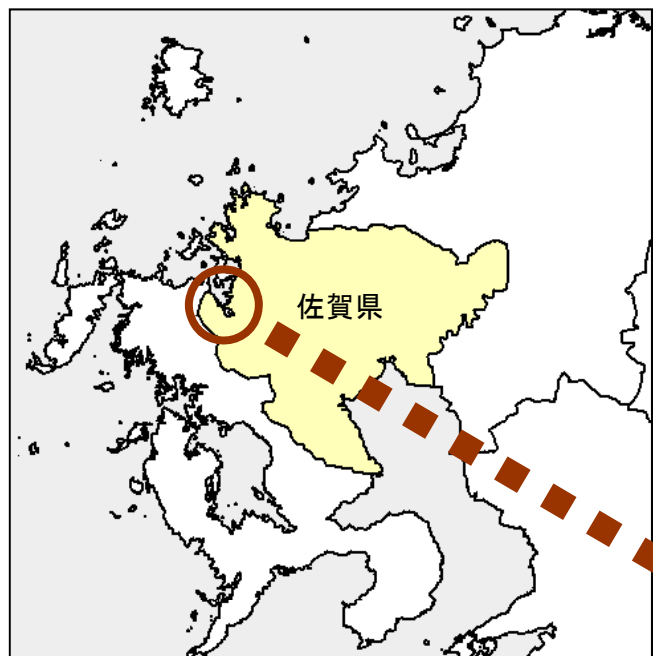
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震) (唐津港 東港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	佐賀県唐津市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、航路泊地(水深9m)、航路泊地(水深9m)防波堤撤去、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成27年度						
総事業費(億 円)	85		残事業費(億円)		55					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・供用開始後40年を経過しており、老朽化が著しく、施設利用を制限されている。 ・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。 ・内貨ユニット貨物の新規需要や大型旅客船について、受け入れが困難な状況にある。 <p><達成すべき目標></p> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、物流の効率化が可能となり、輸送コストの削減を図るとともに大型旅客船等の寄港が可能となる。併せて耐震改良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震災時における緊急物資等の輸送の確保 ③港湾来訪者の交流機会の増加</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化 ・施策目標：海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
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：(化学工業品等：7.1万トン/年))</p> <p>交流機会の増加 (平成28年予測延べ来訪者数の増加：7.0万人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口(港湾分担)：0.4万人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	100	C:総費用(億円)	78	全体B/C	1.3	B-C	22	EIRR(%)	5.2
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	100	C:総費用(億円)	47	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%)		1.2 ~ 1.4	1.9 ~ 2.3						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.4	1.9 ~ 2.4						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3	2.1 ~ 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唐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。</p> <p>②大型旅客船の入港が期待できる。</p> <p>③大規模地震発生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大規模地震発生時において施設の損壊が免れることができ、復旧のための追加的な支出が回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 									
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85億円、既投資額30億円 平成23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	・撤去材を魚礁材として有効活用。									
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</p>									

唐津港 東港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震)



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (伊万里港 久原南・瀬戸地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	九州地方整備局		
				担当課長名	松原 裕						
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	臨港道路										
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成26年度							
総事業費(億 円)	265		残事業費(億円)		12						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 伊万里湾を挟む対岸への交通は伊万里湾を迂回せざるを得ず、非効率な物資輸送を余儀なくされている。 また、市街地を通過するため港湾関連大型車の通行による渋滞、沿道環境の改善が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>臨港道路を整備することにより、港湾関連貨物輸送の円滑化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置づけ></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な 根拠	<p>走行時間の短縮(平成27年予測交通量：1.0万台/日)</p> <p>走行経費の減少(平成27年予測交通量：1.0万台/日)</p> <p>事故損失の減少(平成27年予測交通量：1.0万台/日)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	1,169	C:総費用(億円)		449	全体B/C	2.6	B-C	720	EIRR(%)	9.8
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	19	C:総費用(億円)		10	継続B/C	1.8				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		2.4 ~ 2.8		残事業のB/C				
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.6 ~ 2.6		1.6 ~ 2.0		1.7 ~ 2.0				
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.6 ~ 2.6		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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の進出等による生産拡大、雇用創出 生活利便性の向上 排出ガスの減少 騒音、振動の被害軽減 										
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265億円、既投資額253億円 平成23年度末現在 事業進捗率96%										
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											
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (港湾事業に関する付帯意見) 今後は事前調査を実施して、精度の高い事業費を算出するようにして欲しい。 										

伊万里港 久原南・瀬戸地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	ターミナル再編事業 (長崎港 小ヶ倉柳地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	長崎県長崎市									
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)、岸壁(水深10m)(改良)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成25年度						
総事業費(億 円)	107		残事業費(億円)		19					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該施設は、建設後40年が経過しており、老朽化が著しく、施設利用が困難となっている。 ・また、ふ頭用地が狭隘で、港内はしけ輸送を強いられるなど、効率的な貨物の取り扱いができない状況となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>ターミナル再編を行うことにより、老朽化した施設の機能継続を図るとともに、ふ頭用地を拡張整備することで輸送効率化を図る。併せて耐震改良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震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置づけ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、広域・地域間連携等の確保・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 									
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:(コンテナ貨物)0.7万TEU/年) (平成26年予測取扱貨物量:(一般貨物)34.9万トン/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口(港湾分担):0.7万人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	144	C:総費用(億円)	120	全体B/C	1.2	B-C	24	EIRR(%)	5.0
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	144	C:総費用(億円)	30	継続B/C	4.8				
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	4.3 ~ 5.2							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	4.3 ~ 5.3							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	4.8 ~ 4.8							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①ふ頭用地が拡張整備されることにより港内はしけ輸送等の非効率な輸送形態が解消され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震発生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大規模地震発生時において施設の損壊が免れることができ、復旧のための追加的な支出が回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 									
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107億円、既投資額88億円 平成23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	・地盤改良材に鉄鋼スラグを採用									
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (港湾事業に関する付帯意見) ・今後は事前調査を実施して、精度の高い事業費を算出するようにしたい。 									

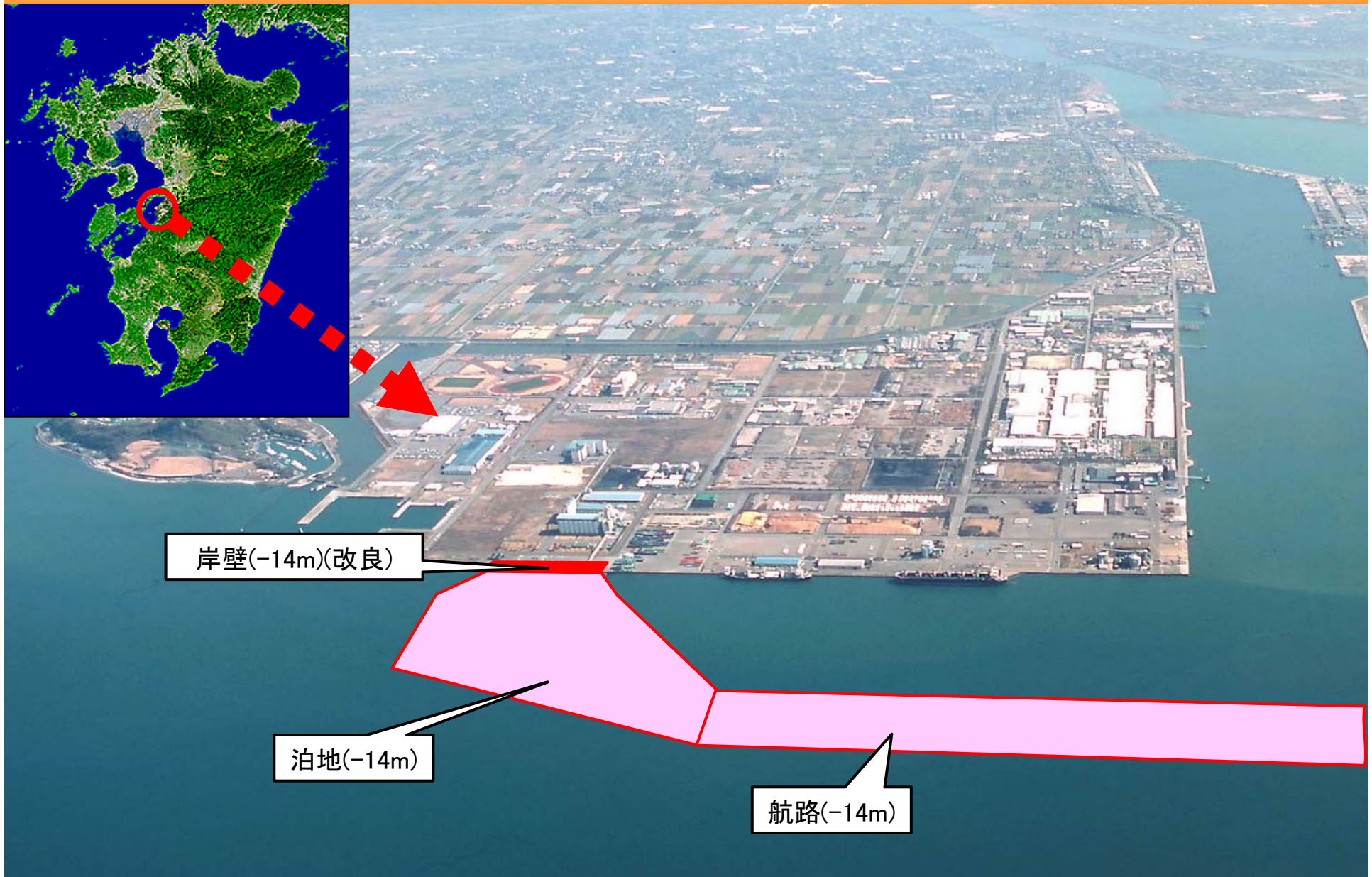
長崎港 小ヶ倉柳地区 ターミナル再編事業

長崎港



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル改良事業 (八代港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	熊本県八代市									
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)改良、航路(水深14m)、泊地(水深14m)									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	139		残事業費(億円)		51					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・既存施設は岸壁(水深12m)が整備されているが、船舶の大型化に対応できず非効率な輸送が強いられている。</p> <p><達成すべき目標> 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、輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p><政策体系上の位置づけ> ・政策目標:国際競争力、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:(穀物飼料原料)85万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	382	C:総費用(億円)	127	全体B/C	3.0	B-C	255	EIRR(%)	9.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	382	C:総費用(億円)	38	継続B/C	10.1				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			2.7 ~ 3.3		9.1 ~ 11.1					
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.9 ~ 3.1		9.2 ~ 11.3					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.9 ~ 3.1		10.0 ~ 10.2					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、 ①輸送距離の短縮及び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><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 ・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139億円、既投資額88億円 平成23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。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性										
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	<p><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」で了承</p>									

八代港 外港地区 国際物流ターミナル改良事業



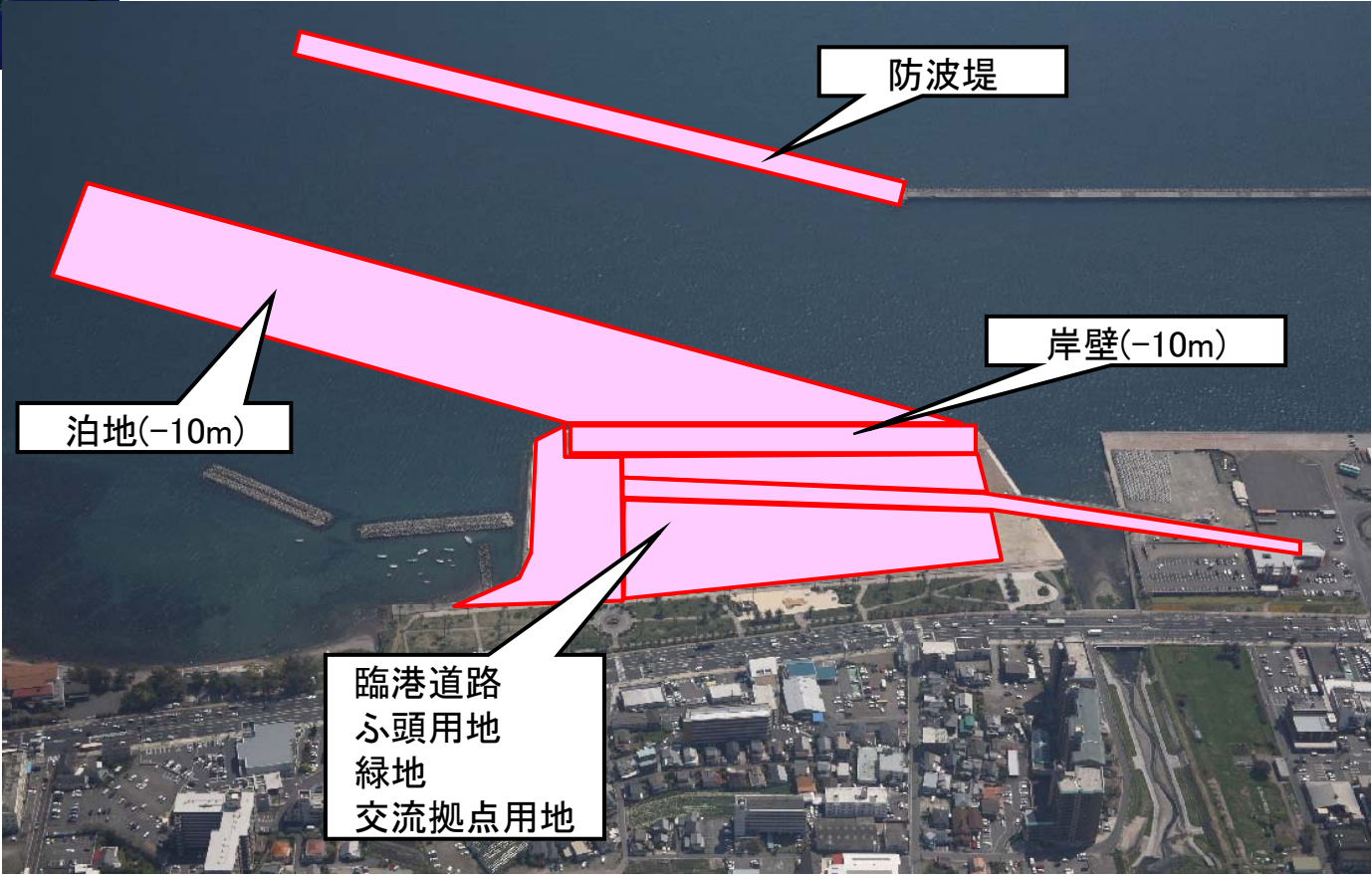
岸壁(-14m)(改良)

泊地(-14m)

航路(-14m)

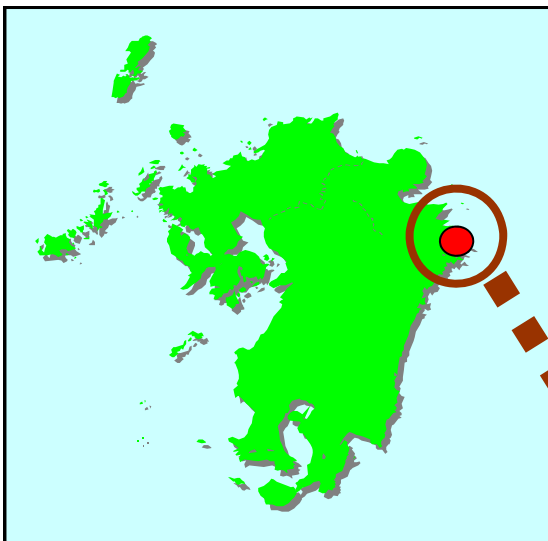
事業名 (箇所名)	旅客対応ターミナル整備事業 (別府港 石垣地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	松原 裕							
実施箇所	大分県別府市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、泊地(水深10m)、防波堤、臨港道路、緑地、ふ頭用地、交流拠点用地										
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	平成30年度							
総事業費(億円)	81		残事業費(億円)		16						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客船寄港時に既存のフェリー埠頭との利用調整や他港への回避を余儀なくされる。 ・港湾における交流空間等の魅力不足。背後地域の観光ポテンシャルとの連携不足。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>旅客対応ターミナルを整備することにより、大型旅客船の寄港回数や港湾来訪者数の増加が期待され、国際観光収入や交流機会の増加を図るとともに、併せて耐震改良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国際観光収入の増加 ②港湾来訪者の交流機会の増加 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置づけ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な 根拠	<p>国際観光収入の増加 (平成30年度予測上陸者数：1.2万人/年)</p> <p>交流機会の増加 (平成30年度予測延べ来訪者数の増加：18.3万人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口(港湾分担)：0.6万人)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	238	C:総費用(億円)		102	全体B/C	2.3	B-C	136	EIRR(%)	8.0
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	63	C:総費用(億円)		13	継続B/C	4.7				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C							
需 要 (-10% ~ +10%)		2.0 ~ 2.4		4.3 ~ 5.0							
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.2 ~ 2.2		4.3 ~ 5.2							
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.2 ~ 2.2		4.6 ~ 4.8							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①国際観光収益が増加する。</p> <p>②来訪者の交流・レクリエーション機会が増加する。</p> <p>③大規模地震発生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大規模地震発生時において施設の損壊が免れることができ、復旧のための追加的な支出が回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の交流機会の増加 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 										
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66億円 平成23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											
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 										

別府港 石垣地区 旅客対応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 (佐伯港 女島地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	大分県佐伯市									
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)、泊地(水深14m)、航路(水深14m)、防波堤、ふ頭用地 等									
事業期間	事業採択	平成5年度	完了	平成25年度						
総事業費(億円)	145		残事業費(億円)		28					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 石炭等の需要の増加に対し、九州東岸において石炭を取り扱う大水深の公共岸壁が無く、非効率な輸送形態を強いられている。 <p><達成すべき目標></p> <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><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化 施策目標: 海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成25年度予測貨物量:(石炭等)98.9万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	221	C:総費用(億円)	196	全体B/C	1.1	B-C	25	EIRR(%)	4.5
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	221	C:総費用(億円)	30	継続B/C	7.5				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.0 ~ 1.2		7.3 ~ 7.7					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.1		6.8 ~ 8.3					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.1		7.5 ~ 7.5					
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>②防波堤の整備により荒天時の小型船の避難作業や港内旅客船の欠航が解消される。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> エネルギー供給の安定化 排出ガスの削減 企業誘致の促進や港湾関係企業の活性化 防波堤整備による浸水被害の軽減 									
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145億円、既投資額117億円 平成23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										
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 									

佐伯港 女島地区 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 (細島港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	松原 裕							
実施箇所	宮崎県日向市										
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(北沖)、防波堤(南沖)										
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	560		残事業費(億円)		234						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>・細島港は、遙か遠方で発生した台風などの影響による港内への"うねり"により、港内の静穏度不足が発生している。そのため、コンテナ貨物や背後圏企業へ輸送される貨物の荷役に支障をきたしている。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤整備により、岸壁・泊地、航路等の静穏域を確保し、荷役作業の効率性及び安全性の向上、港内航行の安全性向上を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保 ③浸水被害の回避</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <p>・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	<p>輸送コストの削減 (平成33年予測取扱貨物量(貨物船待機により、積荷損失が予想されるコンテナ貨物)：0.9万TEU/年)</p> <p>船体損傷の損失回避 (船舶損傷回避隻数：約6隻/年)</p> <p>海難減少に伴う損失回避 (避泊可能隻数：約8隻/年)</p> <p>浸水防護 (浸水軽減面積：2.5万m²)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	749	C:総費用(億円)		596	全体B/C	1.3	B-C	153	EIRR(%)	5.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	285	C:総費用(億円)		180	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%)		1.1 ~ 1.4		1.4 ~ 1.7						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.3		1.4 ~ 1.8						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.3		1.5 ~ 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コンテナ貨物船の荷役待機が解消され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②荷役障害の解消、海難減少、津波浸水被害の低減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <p>・船舶の航行安全の向上 ・荷役作業員の安全性の向上 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</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560億円、既投資額326億円 平成23年度末現在 事業進捗率58%										
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	・新構造断面(半水没型上部斜面堤構造)の採用。										
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	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。 (港湾事業に関する付帯意見)</p> <p>・今後は事前調査を実施して、精度の高い事業費を算出するようにしたい。</p>										

細島港 外港地区 防波堤整備事業

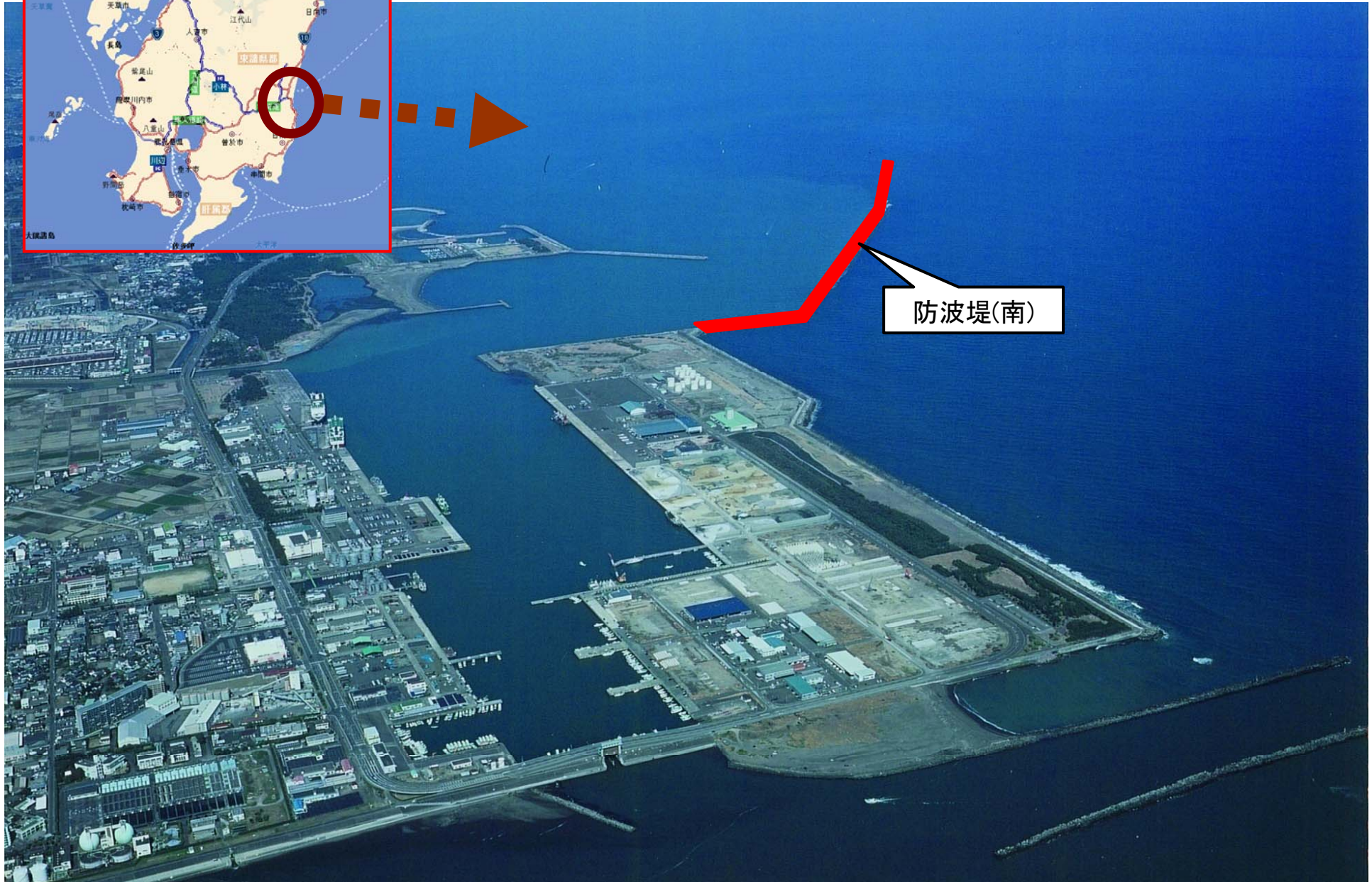


防波堤(北沖)

防波堤(南沖)

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (宮崎港 東地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	宮崎県宮崎市									
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(南)									
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	552		残事業費(億円)		116					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・港内の静穏度が不足しており、大型船舶の入港に支障をきたしている。このため、船舶の航路就航ができず、非効率な輸送を強いられている。</p> <p><達成すべき目標> 防波堤整備により宮崎港発着貨物の安定的輸送が確保され、宮崎港の価値を高めると共に、南九州の物流拠点性向上を図る。 ①貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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	<p>・輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量：(一般貨物)90万トン) (平成32年予測取扱貨物量：(RORO貨物)42万トン) (平成32年予測取扱貨物量：(フェリー貨物)570万トン) (平成32年予測利用者数：(旅客)18万人/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	2,566	C:総費用(億円)	1,233	全体B/C	2.1	B-C	1,333	EIRR(%)	8.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	112	C:総費用(億円)	91	継続B/C	1.2				
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%)		2.0 ~ 2.2		1.1 ~ 1.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1 ~ 2.1		1.1 ~ 1.4					
			2.1 ~ 2.1		1.2 ~ 1.2					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、 ①輸送距離の短縮が可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・船舶の航行安全の向上 ・環境負荷の軽減 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</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552億円、既投資額436億円 平成23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										
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><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」で了承。</p>									

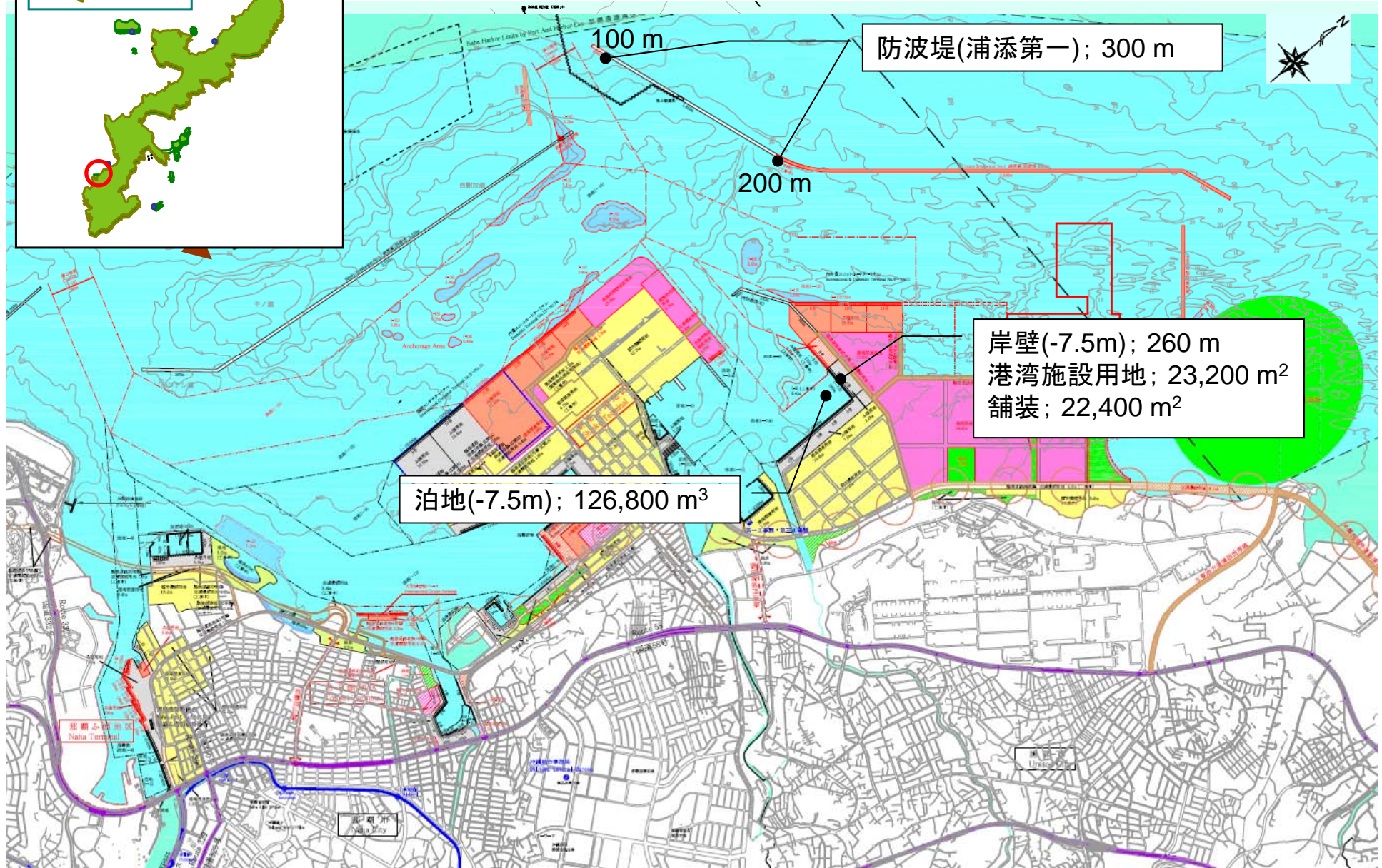
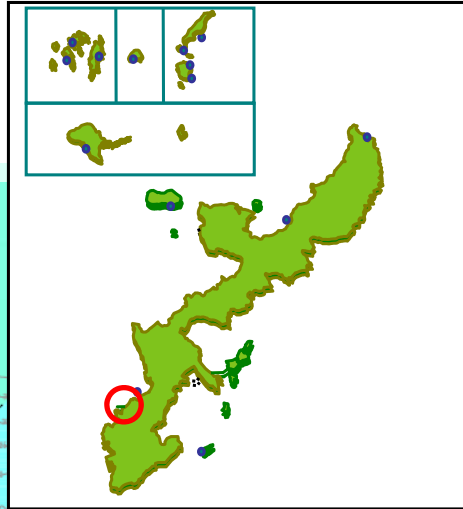
宮崎港 東地区 防波堤整備事業



防波堤(南)

事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (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	松原 裕						
実施箇所	沖縄県浦添市										
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)、泊地(水深7.5m)、港湾施設用地、ふ頭用地舗装、防波堤(浦添第一)										
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成26年度							
総事業費(億円)	179			残事業費(億円)			45				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港全体の取扱貨物量の7割を取扱う新港ふ頭地区は狭隘化しており、他施設への貨物シフトが緊急の課題となっている。 ・一部貨物をシフトしている浦添ふ頭については、ふ頭内静穏度確保が同ふ頭利用者より強く要望されている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港新港ふ頭シフト貨物の受入係留施設(6号・7号岸壁)を浦添ふ頭へ整備するとともに同ふ頭内静穏度確保のため、外郭施設(防波堤浦添第一)を延伸する。 ①陸上輸送コスト・時間の削減、②海上輸送コスト・時間の削減 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減</p> <p>(平成27年度予測取扱貨物量(浦添ふ頭岸壁6号~7号):51万トン/年)</p> <p>(平成27年度予測取扱貨物量(浦添ふ頭岸壁1号~5号):127万トン/年)</p>										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益(億円)	282	C:総費用(億円)			194	全体B/C	1.5	B-C	88	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	131	C:総費用(億円)			65	継続B/C	2.0			
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			1.8 ~ 2.2						
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.6			1.8 ~ 2.3						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.5			2.0 ~ 2.1					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、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>また、港内の静穏度を確保でき、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶修理の回避 ・排出ガスの削減 										
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134億円 平成23年度末現在 事業進捗率75%										
主な事業の進捗の見込み	平成26年度に完成予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性:既存ストックの有効活用、新型消波の利用、その他新技術の活用を行い、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: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> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。										

那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業

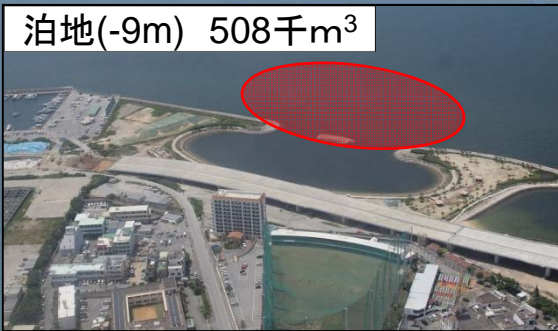


事業名 (箇所名)	旅客船ターミナル整備事業 (那覇港 泊ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	沖縄総合事務局				
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	沖縄県那覇市									
該当基準	事業採択後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、臨港道路、防波堤新港第一撤去									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	169		残事業費(億円)	35						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 大型旅客船に対応した専用の係留施設・水域施設を整備し、貨物と旅客混在の現施設における安全性の問題解消を図るとともに、船社及び利用者の負担軽減、国際観光の発展を支援する。また、大地震が発生した場合、船舶による緊急物資輸送のための耐震強化岸壁として、県民の生活を支える。</p> <p><達成すべき目標> 観光産業は、沖縄県の主要産業の一つであり、「ビジット沖縄計画」では、H23年度の県内へ来訪観光客600万人のうち40万人を外国人観光客として受け入れることを目標としている。したがって、当該施設の整備により、今後の県内へ来訪する外国人観光客獲得に寄与することを目標とする。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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	交流機会の増加 (平成23年度予測旅客船隻数:57隻)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	628	C:総費用(億円)	168	全体B/C	3.7	B-C	461	EIRR(%)	17.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	249	C:総費用(億円)	63	継続B/C	4.0				
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%)		3.4 ~ 4.1		3.6 ~ 4.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		3.4 ~ 4.2		3.6 ~ 4.4					
			3.8 ~ 3.8		4.0 ~ 4.0					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、来訪者の交流・レクリエーション機会が増加する。 大規模地震が発生した場合の船舶による緊急物資輸送に対応できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・良好な景観の形成 ・旅客船乗船者の環境改善・安全確保 ・クルージング機会の増加</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169億円、既投資額133億円 平成23年度末現在 事業進捗率79%									
主な事業の進捗の見込み	平成28年度に完成予定									
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> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。									

那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業



泊地(-9m) 508千 m^3



防波堤(新港第一)撤去 80m

岸壁(-9m) 340m

泊地(-9m) 3千 m^3

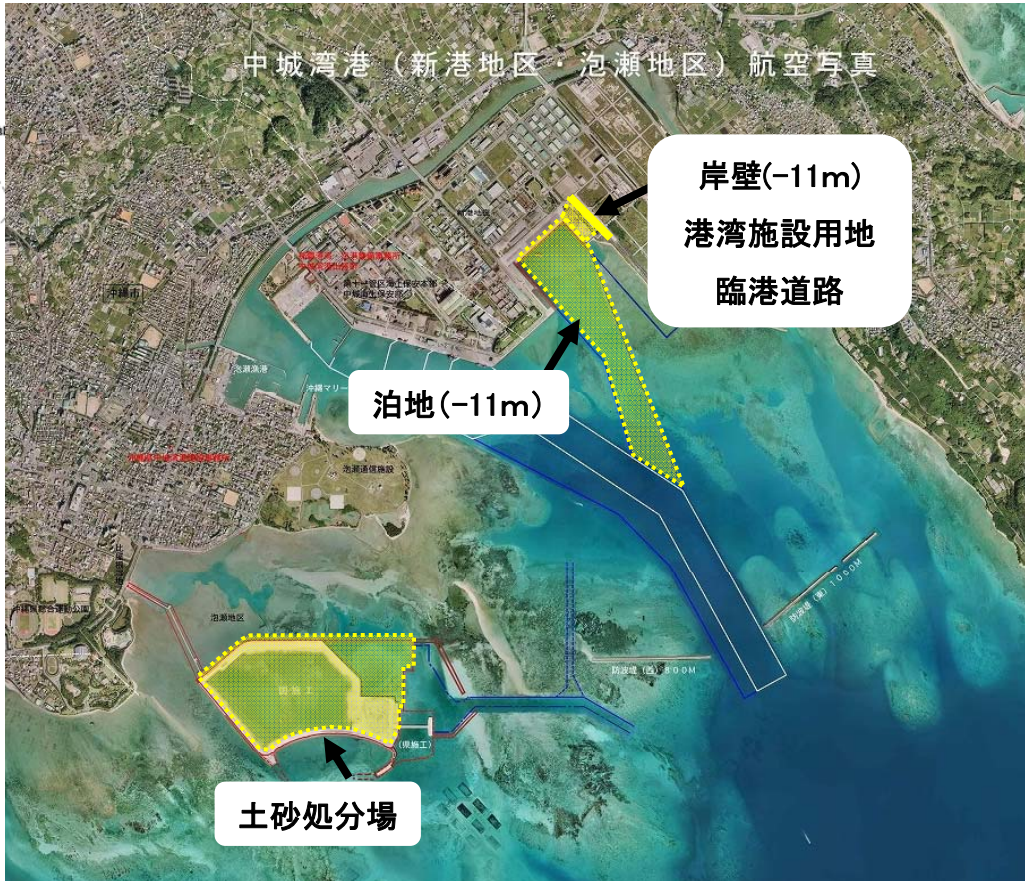
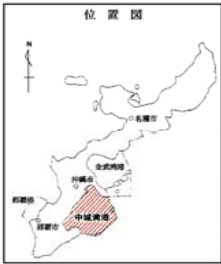
港湾施設用地 5,700 m^2

臨港道路 577m

平成23年4月撮影

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (中城湾港 新港地区)			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	松原 裕						
実施箇所	沖縄県沖縄市、うるま市										
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)、港湾施設用地、泊地(水深11m)、臨港道路										
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	461			残事業費(億円)		152					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 中城湾港新港地区等に立地する荷主企業が那覇港を經由して輸出入を行っており、輸送コストが負担となっている。</p> <p><達成すべき目標> 岸壁及び泊地、港湾施設用地等を整備し定期航路の開設を図り立地機企業の物流ニーズに対応する。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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年度予測取扱貨物量:50万トン/年)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益(億円)	627	C:総費用(億円)		551	全体B/C	1.1	B-C	77	EIRR (%)	4.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	626	C:総費用(億円)		141	継続B/C	4.5				
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%)		1.0 ~ 1.3		4.0 ~ 4.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		4.0 ~ 4.9						
			1.1 ~ 1.2		4.3 ~ 4.5						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、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><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・排出ガスの削減 ・交通混雑の緩和</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461億円、既投資額309億円 平成23年度末現在 事業進捗率67%										
主な事業の進捗の見込み	平成28年度に完成予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	工事の一括した発注(間接費の低減)や環境調査における調査項目の見直し等、コスト縮減については今後も事業実施に際して適切に対応していきたい。										
対応方針	継続										
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目処が確認されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。										

中城湾港新港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 (平良港 本港地区)			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	松原 裕					
実施箇所	沖縄県宮古島市									
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	防波堤、避難泊地(水深10m)、航路(水深11m)									
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	730			残事業費(億円)	109					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 先島地域周辺には荒天時に避泊する適当な水域がないため、海難事故が起こる危険にさらされている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 先島地域の船舶航行安全および荒天時に寄港する定期船等の海難事故の回避のため、避難泊地を整備する。 下崎地区の静穏水域を確保し、荷役環境の向上を図るため、防波堤を整備する。 大型RORO船等の船舶操船の安全性向上のため、航路を整備する。 <p>①海難減少に伴う損失回避</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な根拠	海難の減少 (避泊可能隻数:30.4隻/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	1,361	C:総費用(億円)	1,212	全体B/C	1.1	B-C	149	EIRR(%)	4.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	501	C:総費用(億円)	96	継続B/C	5.2				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.0 ~ 1.2		4.7 ~ 5.7					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.1		4.7 ~ 5.8					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.1		5.0 ~ 5.4					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失を回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活の安全・安心 既存の係留施設の荷役および避泊時の安全性向上 航路を航行する船舶の安全性向上 									
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730億円、既投資額621億円 平成23年度末現在 事業進捗率85%									
主な事業の進捗の見込み	平成32年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性:新型消波の利用、その他新技術の活用を行い、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: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> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。									

平良港本港地区防波堤整備事業

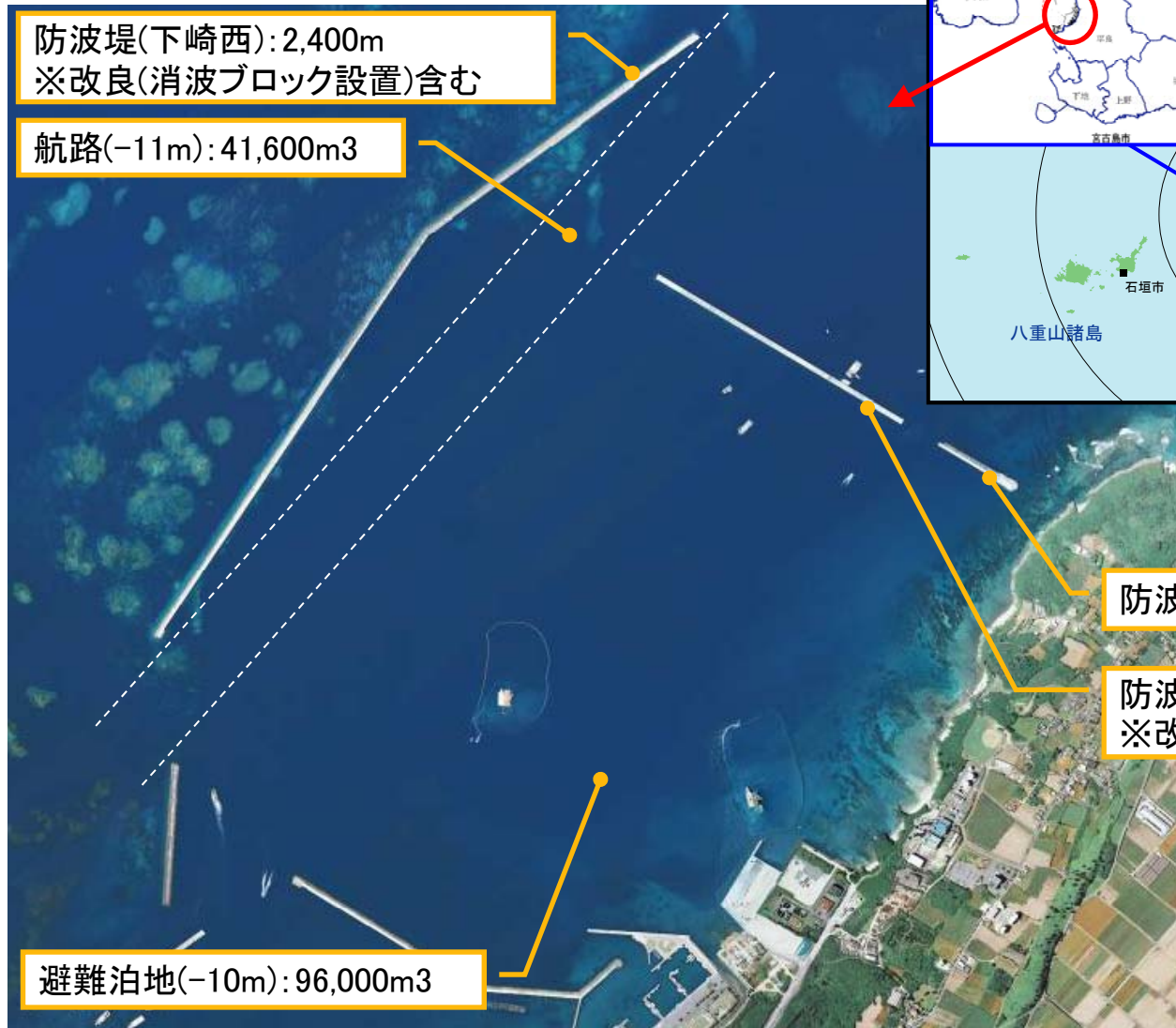
防波堤(下崎西): 2,400m
※改良(消波ブロック設置)含む

航路(-11m): 41,600m³

防波堤(下崎北)(第二): 300m

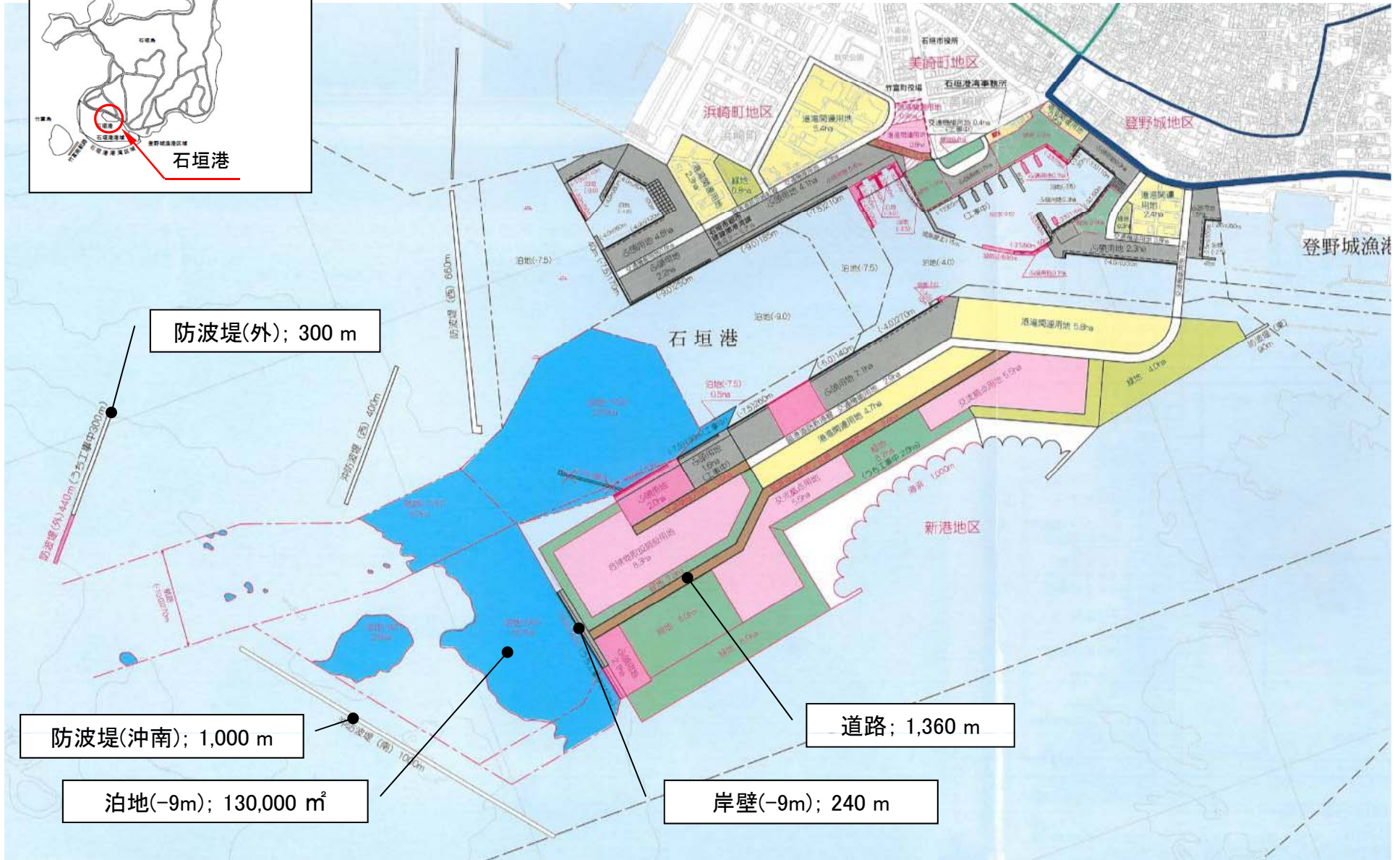
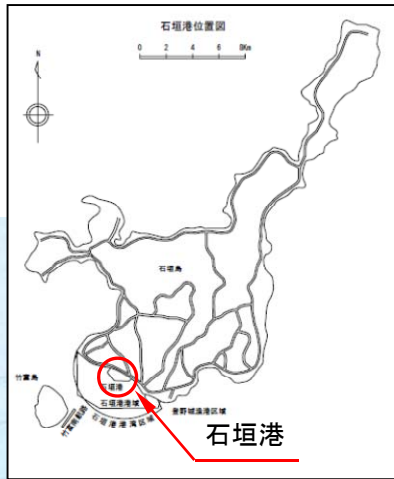
防波堤(下崎北): 810m
※改良(消波ブロック設置)含む

避難泊地(-10m): 96,000m³



事業名 (箇所名)	旅客船ターミナル整備事業 (石垣港 新港地区)			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	松原 裕						
実施箇所	沖縄県石垣市										
該当基準	事業採択後一定期間(5年間)が経過している事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)、泊地(水深9m)、防波堤 等										
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	108			残事業費(億円)		41					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 石垣港は、大型旅客船に対応した施設が未整備の為、貨物船と競合しながらの施設の利用となっているため、更なる旅客船の受け入れが困難となっている。 使用している係留施設の前面水域が狭いことによる他船舶への影響などの問題が生じている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型旅客船に対応した係留施設及び水域施設を整備し、現施設の能力不足に伴う運航効率の改善を図り、船社及び利用者の負担軽減を支援する。 来訪する外国人旅行者数の増加を図り、石垣市の自立的経済発展に資する社会基盤整備を推進する。 係留施設や水域施設を大型旅客船と競合して使用している貨物船や高速船に対して、貨客の混在解消や輻輳する船舶の安全性の向上を図る。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 										
便益の主な根拠	国際観光収益・営業収益の増加 (平成29年度予測旅客船隻数:88隻/年)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益(億円)	180	C:総費用(億円)		108	全体B/C	1.7	B-C	72	EIRR (%)	6.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	179	C:総費用(億円)		42	継続B/C	4.3				
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		3.9 ~ 4.7						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.7		3.9 ~ 4.8						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.7		4.2 ~ 4.4						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、大型旅客船の運航効率の改善を図り、船社及び利用者の負担軽減を支援する。また、来訪する外国人旅行者数の増加を図り、石垣市の自立的経済発展に資する社会基盤整備を推進する。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 良好な景観の形成 										
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108億円、既投資額68億円 平成23年度末現在 事業進捗率63%										
主な事業の進捗の見込み	平成28年度に完成予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性: 既存ストックの有効活用、その他新技術の活用を行い、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: 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> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。										

石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	離島ターミナル整備事業 (石垣港 本港地区)		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	松原 裕						
実施箇所	沖縄県石垣市									
該当基準	事業採択後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)、浮桟橋、物揚場(水深3~4m)、防波堤 等									
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	87		残事業費(億円)		18					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・八重山群島の人流の拠点として、離島旅客船が発着する離島ターミナルについては、背後地が狭隘で車両や貨客が混在しており、非常に危険で利便性が悪い状況となっている。 ・石垣港には、現在、離島ターミナルや中心市街地に近接して危険物取扱施設が存在しているが、地域住民の生活環境に不安が生じており、市街地の安全性確保が必要となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島ターミナルを再開発することで、車両・旅客・貨物の機能を分離し、旅客の利便性や利用環境の改善を図る。 ・危険物取扱施設を新港地区へ移転整備することで、離島旅客ターミナルの利用者や中心市街地への安全性確保・不安感解消を図る。 ・緑地、親水プロムナード等の一体的な整備により、地元住民や観光客へのウォーターフロント機能を確保することで、交流機会の増加を図ると共に、地域経済の活性化を目指す。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な根拠	<p>利用環境の改善 (予測来訪者数：(地元)17,805人/年、(観光客)378,020人/年) 危険物貨物海上輸送コストの削減 (取扱貨物量：126,000トン/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	152	C:総費用(億円)	113	全体B/C	1.3	B-C	38	EIRR (%)	5.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	100	C:総費用(億円)	33	継続B/C	3.1				
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		2.8 ~ 3.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.4		2.8 ~ 3.4						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3 ~ 1.4		3.0 ~ 3.1						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、旅客船利用者の利用環境の改善が図られる。 また、水深の深い岸壁が整備されることで、船舶の大型化が可能となり、海上輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・排出ガスの削減 ・エネルギーの安定供給による地域住民の安全・安心な生活の維持 ・係留の安全性の向上 ・国土の維持・保全 ・温暖化の軽減 									
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87億円、既投資額69億円 平成23年度末現在 事業進捗率79%									
主な事業の進捗の見込み	平成29年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性：既存ストックの有効活用、その他新技術の活用を行い、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性：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> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。									

石垣港本港地区離島ターミナル整備事業

