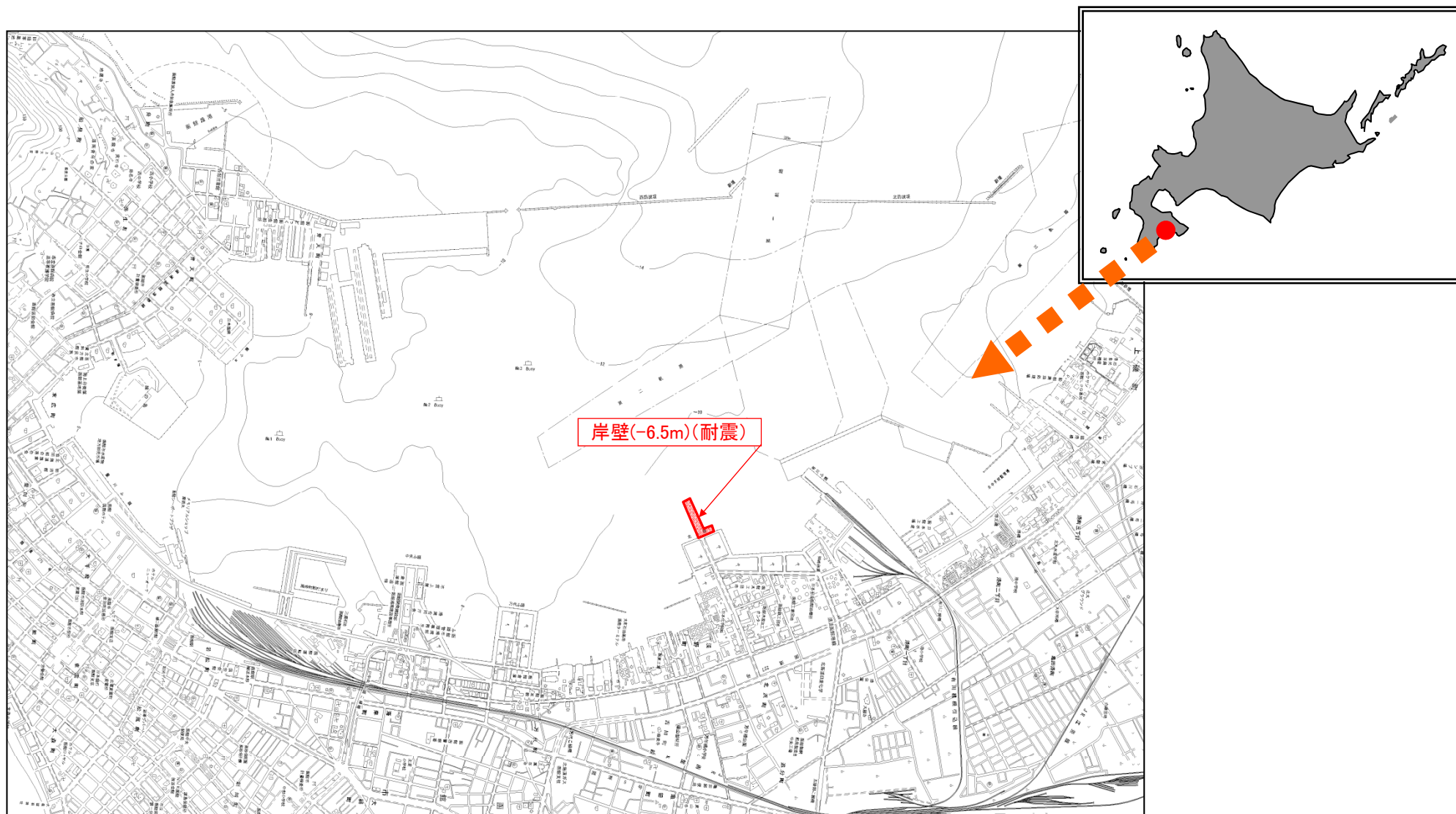


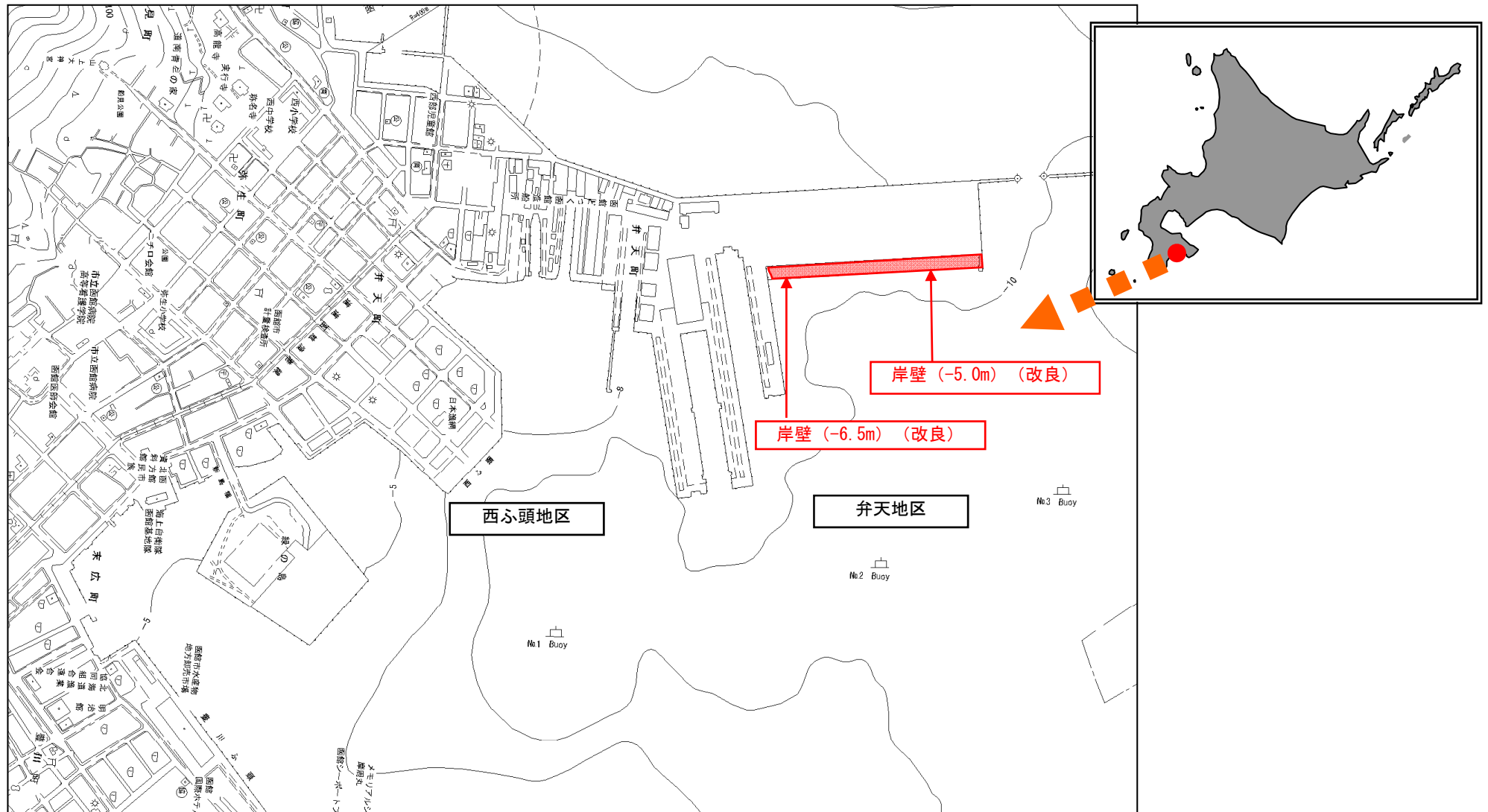
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (函館港北ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
実施箇所	北海道函館市										
該当基準	社会情勢の変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深6.5m)(耐震)										
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成27年度							
総事業費(億円)	50		残事業費(億円)		15						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・既存の北ふ頭地区のフェリーの荷役については、不安定な縦付け係留を余儀なくされており、また船体動揺を抑えるためのアンカーチェーンの出し入れ作業に時間を要している。 ・既存の北ふ頭地区では、貨物の増加によってフェリーが満載となり、積み残しが発生している状況である。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送の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。 <達成すべき目標> 複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応や物流の効率化を図り、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における緊急物資輸送機能の確保 <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										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成20年代後半予測取扱貨物量：7,343千トン／年)										
	移動コストの削減 (平成20年代後半予測利用旅客数：54千人／年)										
	震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：97千人)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	77	C:総費用(億円)		48	全体B/C	1.6	B-C	29	EIRR (%)	6.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	77	C:総費用(億円)		14	継続B/C	5.5				
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	1.4～1.8		1.4～1.8		5.0～6.1						
	建設費 (＋10% ～ －10%)		1.6～1.6		5.0～6.1						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.6～1.6		5.5～5.5						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、縦付け係留などの非効率な輸送の解消とともに、船舶の大型化による貨物輸送の効率化が図られる。また、大規模地震時における海上からの効率的な緊急物資輸送を確保することができる。 <貨幣換算が困難な効果> ・運航の安定性確保 ・港内の安全性向上 ・利用者の環境改善 ・地域の安全・安心確保 ・排出ガスの減少										
社会経済情 勢等の変化	現地詳細調査の結果、地盤条件が異なったことから構造形式の見直しが生じた。										
主な事業の 進捗状況	総事業費50億円、既投資額35億円 平成25年度末現在 事業進捗率69%										
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27年度の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。										
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 北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業



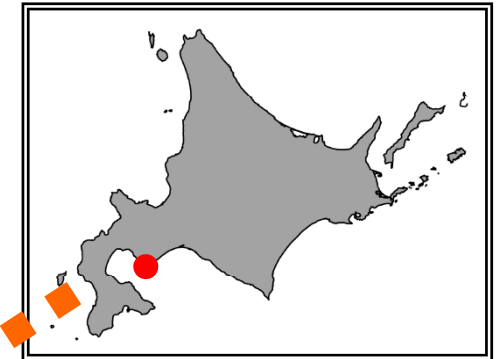
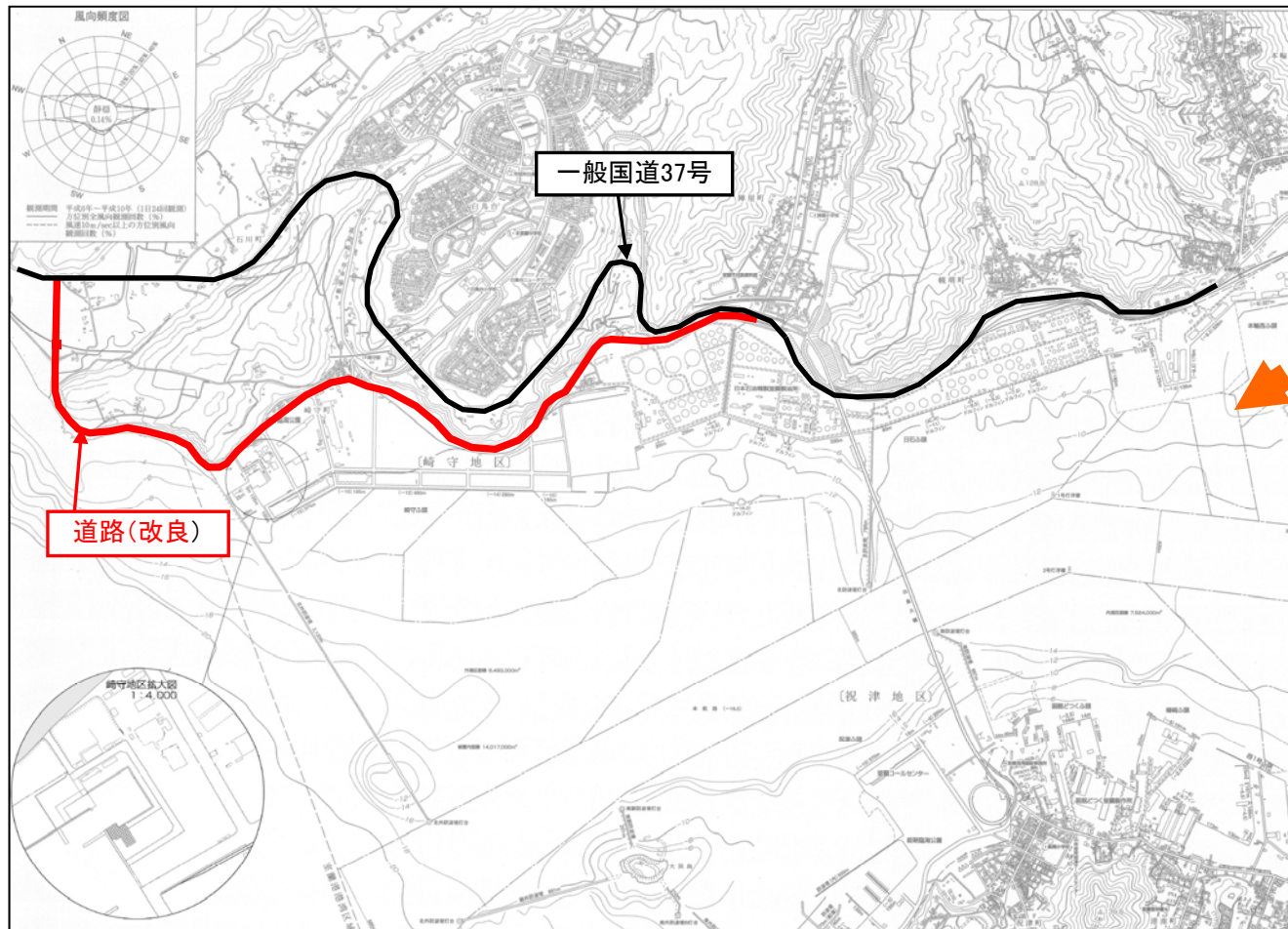
事業名 (箇所名)	船だまり整備事業(改良) (函館港弁天地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局																
実施箇所	北海道函館市																					
該当基準	再評価後3年が経過している事業																					
主な事業の 諸元	岸壁(水深6.5m)(改良)、岸壁(水深5.5m)(改良)																					
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成29年度																		
総事業費(億円)	61		残事業費(億円)		22																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・係留施設の慢性的な不足により、小型船の滞船が発生し、円滑な港湾利用に支障が生じている。 ・「国際水産・海洋総合研究センター」が計画され、調査船の係留、施設等の港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成が求められている。 <達成すべき目標> 船溜まりを整備することにより、船舶係留需要に対応することで、業務効率化を図るとともに、港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成を図る。 ①混雑解消等による作業の効率化 ②岸壁利用の再編による作業の効率化 <政策体系上の位置づけ> ・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																					
便益の主な 根拠	滞船コストの削減 (平成20年代後半予測 調査船利用隻数6隻、小型船利用隻数:62隻/年)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	81	C:総費用(億円)		62	全体B/C	1.3	B-C	19	EIRR (%)	5.3											
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	37	C:総費用(億円)		19	継続B/C	1.9															
感度分析	<table><thead><tr><th></th><th>事業全体のB/C</th><th>残事業のB/C</th></tr></thead><tbody><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>1.2～1.4</td><td>1.7～2.1</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.3～1.4</td><td>1.8～2.1</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.3～1.3</td><td>1.9～1.9</td></tr></tbody></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.2～1.4	1.7～2.1	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.3～1.4	1.8～2.1	建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.3～1.3	1.9～1.9
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.2～1.4	1.7～2.1																				
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.3～1.4	1.8～2.1																				
建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.3～1.3	1.9～1.9																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①小型船の準備・陸揚時の滞船の解消により、時間コストの削減が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・国際貢献と水産・海洋研究の牽引 ・船舶乗組員等の利便性向上 ・港内安全性の向上																					
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61億円、既投資額39億円 平成25年度末現在 事業進捗率64%																					
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29年度の完了を予定している。																					
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	ケーソン中詰材に鉄鋼スラグを使用することによる建設コストの縮減																					
対応方針	継続																					
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。																					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。																					

函館港 弁天地区 船だまり整備事業(改良)

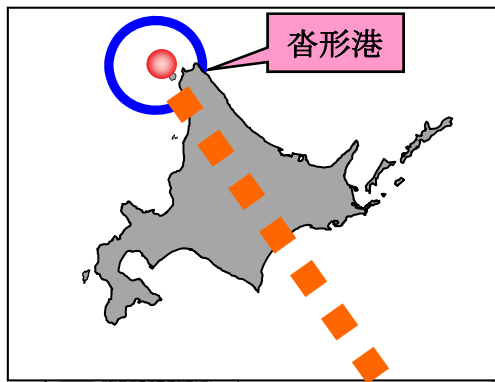


事業名 (箇所名)	道路整備事業 (室蘭港崎守地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局																
			担当課長名	菊地 身智雄																		
実施箇所	北海道室蘭市																					
該当基準	再評価後3年が経過している事業																					
主な事業の 諸元	道路(改良)																					
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成26年度																		
総事業費(億円)	36		残事業費(億円)		1																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・供用開始後30年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。 <達成すべき目標> 臨港道路を改良することにより、港湾関連交通や一般交通の安全性確保と円滑化を図る。 ①貨物車両・一般車両や人命の安全性の確保 ②輸送・移動の効率化 <政策体系上の位置づけ> ・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																					
便益の主な 根拠	輸送・移動コストの削減 (平成24年予測交通量:5,135台/日)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	62	C:総費用(億円)	43	全体B/C	1.4	B-C	19	EIRR (%)	5.9												
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	6	C:総費用(億円)	3	継続B/C	1.7																
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>1.3～1.6</td><td>1.5～1.8</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.4～1.4</td><td>1.5～1.9</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.4～1.4</td><td>1.7～1.7</td></tr></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.3～1.6	1.5～1.8	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.4～1.4	1.5～1.9	建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.4～1.4	1.7～1.7
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.3～1.6	1.5～1.8																				
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.4～1.4	1.5～1.9																				
建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.4～1.4	1.7～1.7																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和の改善が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・安全性・快適性の向上																					
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36億円、既投資額35億円 平成25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26年度の完了を予定している。																					
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	自走式破砕機を使用して撤去した構造物を破砕して現場内流用することで、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	充分な事業の投資効果があると判断されたため。																					
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。																					

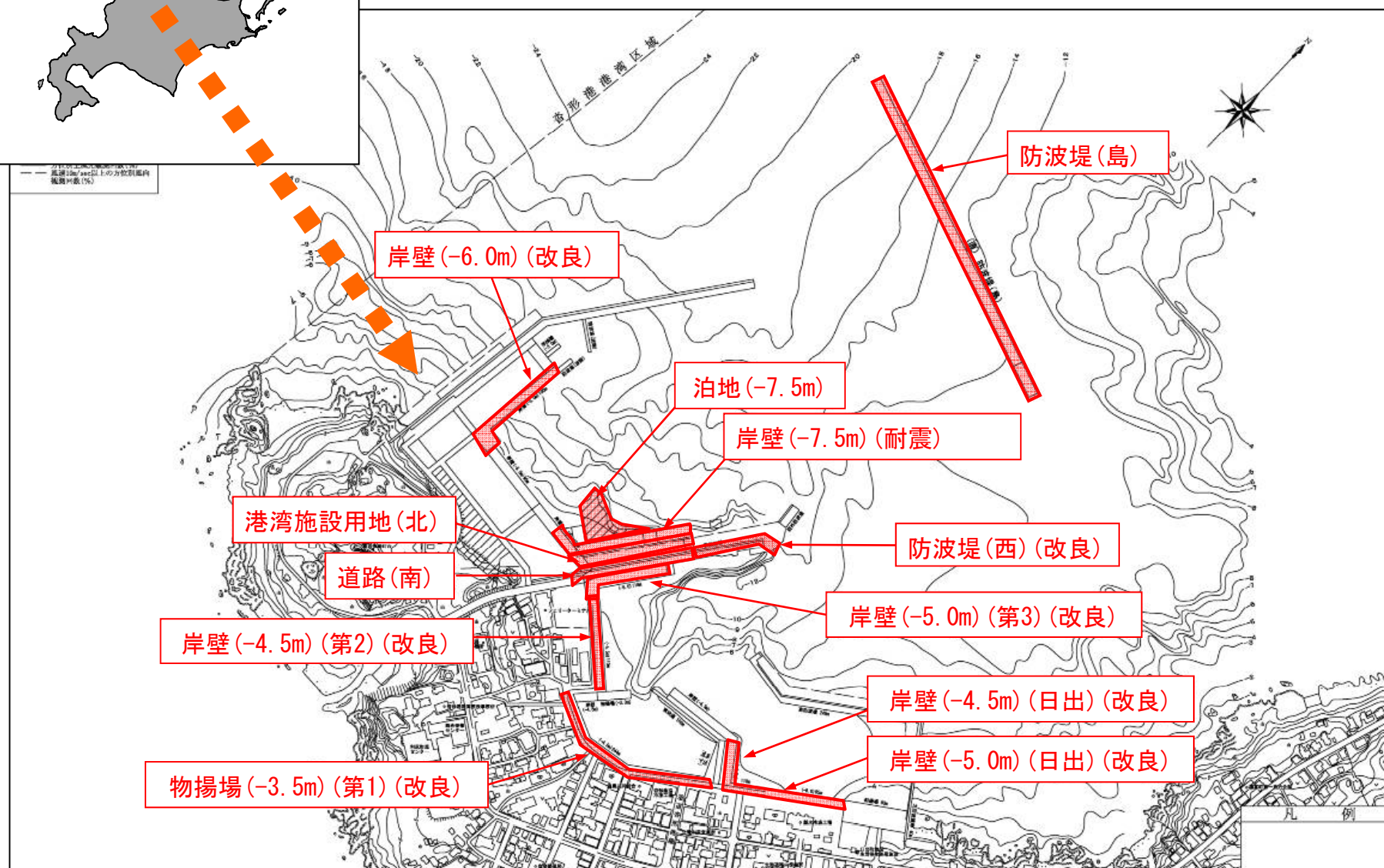
室蘭港 崎守地区 道路整備事業



事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (苫形港本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	北海道利尻郡利尻町										
該当基準	再評価後3年が経過している事業										
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)、防波堤(島)										
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成30年度							
総事業費(億円)	137		残事業費(億円)		23						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・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。 ・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。										
	<達成すべき目標> 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。 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 ③避泊水域の確保										
	<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										
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：130千トン/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：6千人) クルーズ船入港不可によるコスト増大回避 (平成30年代前半予測利用クルーズ船隻数：8隻/年) 海難の減少(避泊可能隻数：1隻)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	334	C:総費用(億円)		225	全体B/C	1.5	B-C	109	EIRR (%)	5.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	66	C:総費用(億円)		20	継続B/C	3.3				
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%)		1.3～1.6		3.0～3.7						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.5～1.5		3.0～3.7						
			1.5～1.5		3.3～3.4						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 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。 ⑤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。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・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 ・航行・係留船舶の安全性向上 ・フェリー旅客の利便性向上										
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137億円、既投資額114億円 平成25年度末現在 事業進捗率83%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	岸壁の改良工事により発生したコンクリート塊を路盤材料として流用することにより、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	充分な事業の投資効果があると判断されたため。										
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。										

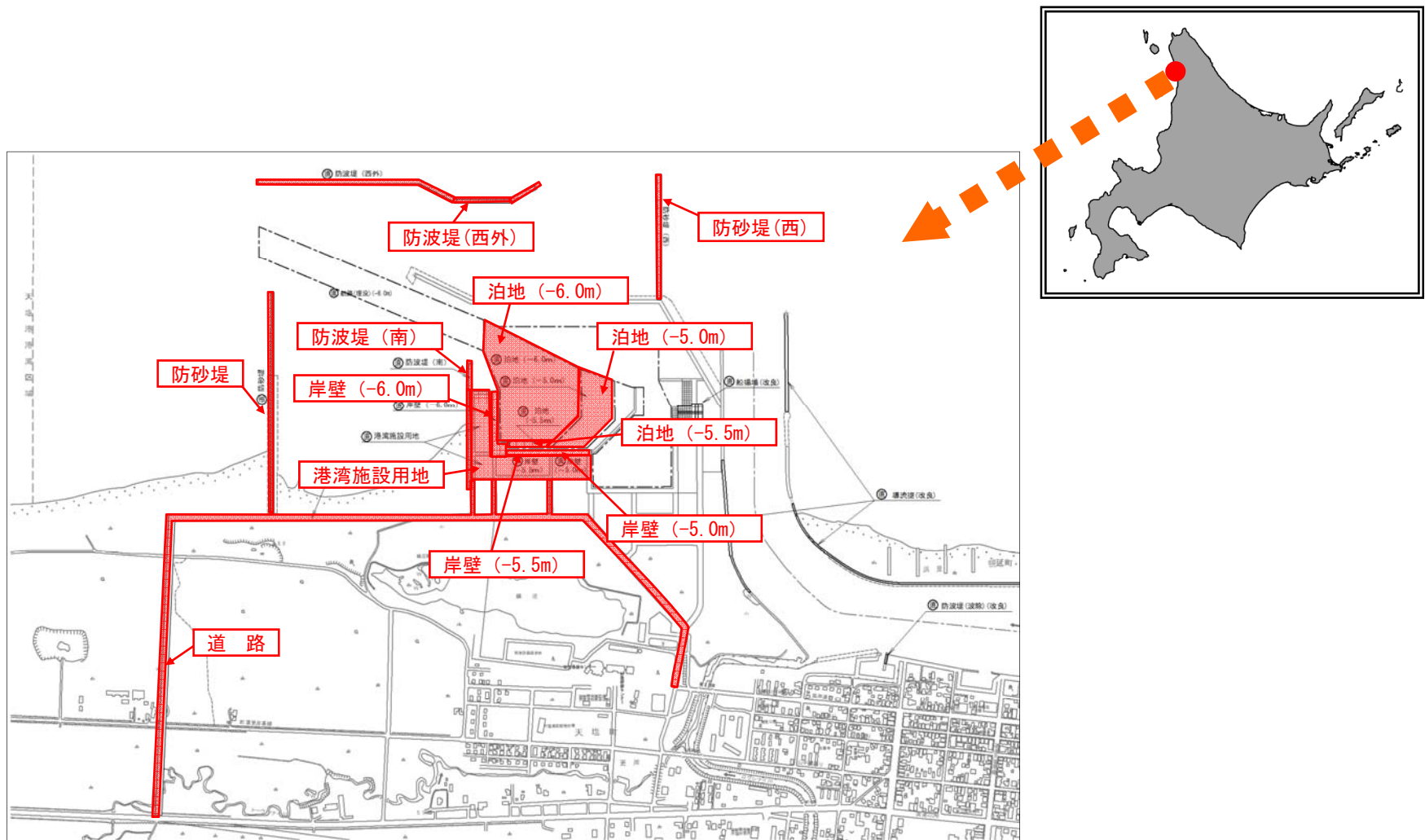


杓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業



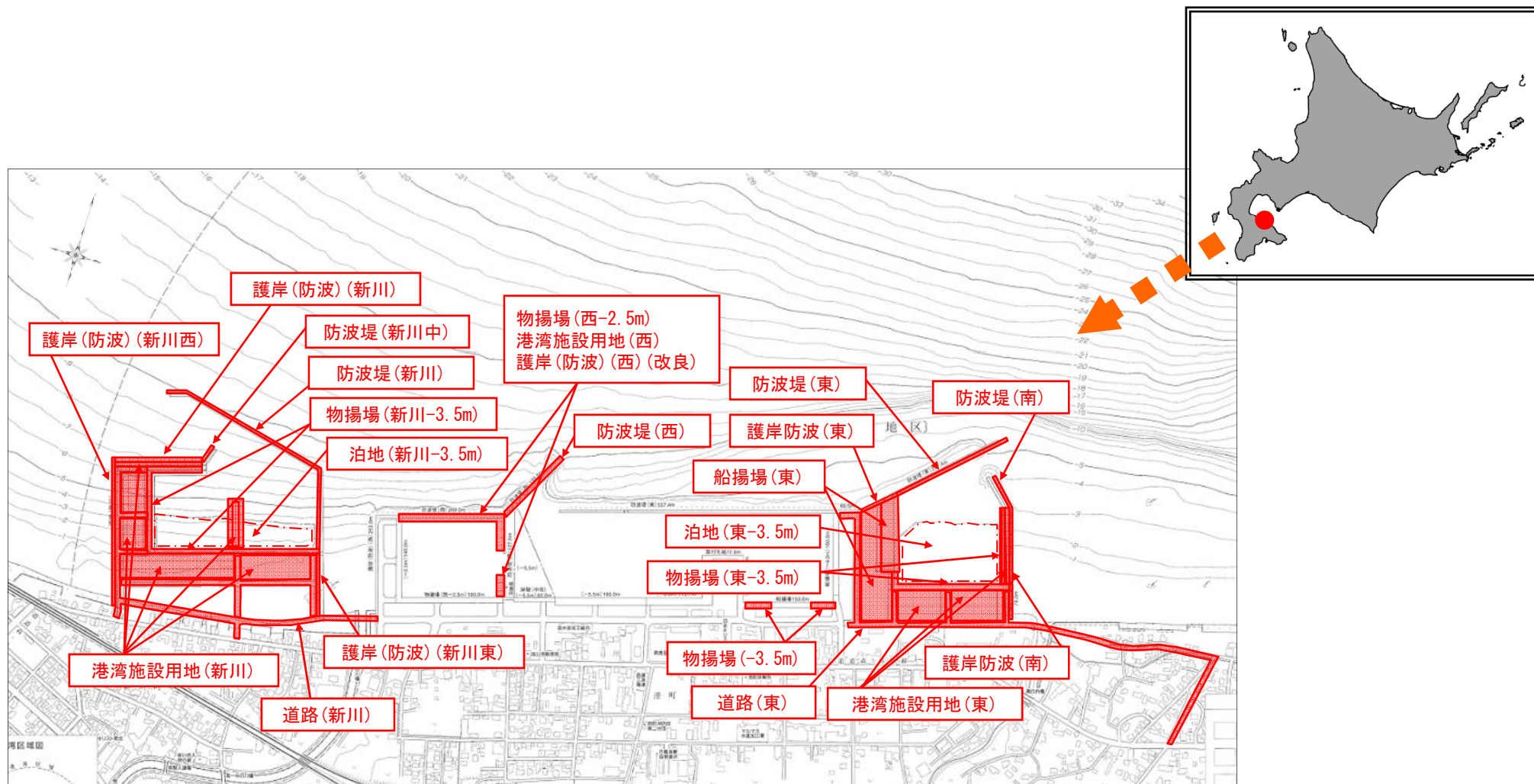
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (天塩港本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	北海道天塩郡天塩町										
該当基準	再評価後3年が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(西外)、防砂堤(南)、防砂堤、防砂堤(西)、岸壁(水深6m)、岸壁(水深5.5m)、岸壁(水深5m)、泊地(水深6m)、泊地(水深5.5m)、泊地(水深5m)、道路、港湾施設用地										
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成41年度							
総事業費(億円)	224		残事業費(億円)		51						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が高まっている。 ・漂砂の侵入による港内の埋没が発生。 <達成すべき目標> ・国内物流ターミナルの整備により、背後企業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。 ①岸壁整備による貨物輸送の効率化 ②漂砂による泊地埋没の回避 <政策体系上の位置づけ> ・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										
	陸上輸送コストの削減(平成40年代前半予測取扱貨物量:52万トン/年)										
	航路・泊地の維持浚渫費の削減(埋没低減量:0.35m/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	856	C:総費用(億円)		415	全体B/C	2.1	B-C	441	EIRR (%)	17.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	57	C:総費用(億円)		35	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%)		2.0～2.1		1.4～1.8						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		2.0～2.1		1.5～1.8						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.9～2.2		1.4～1.7						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、										
	①天塩港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。										
	②漂砂による泊地埋没を回避することが可能となり、維持浚渫に要するコストの削減が図られる。										
事業の効果 等	<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										
	・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224億円、既投資額173億円 平成25年度末現在 事業進捗率77%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成41年度の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。										

天塩港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



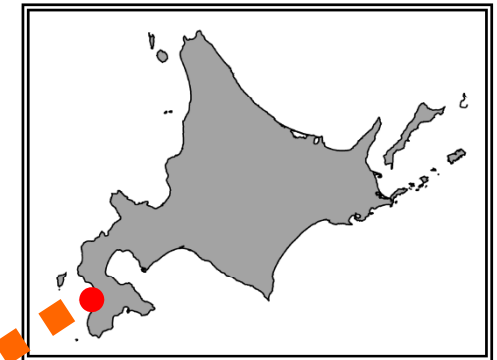
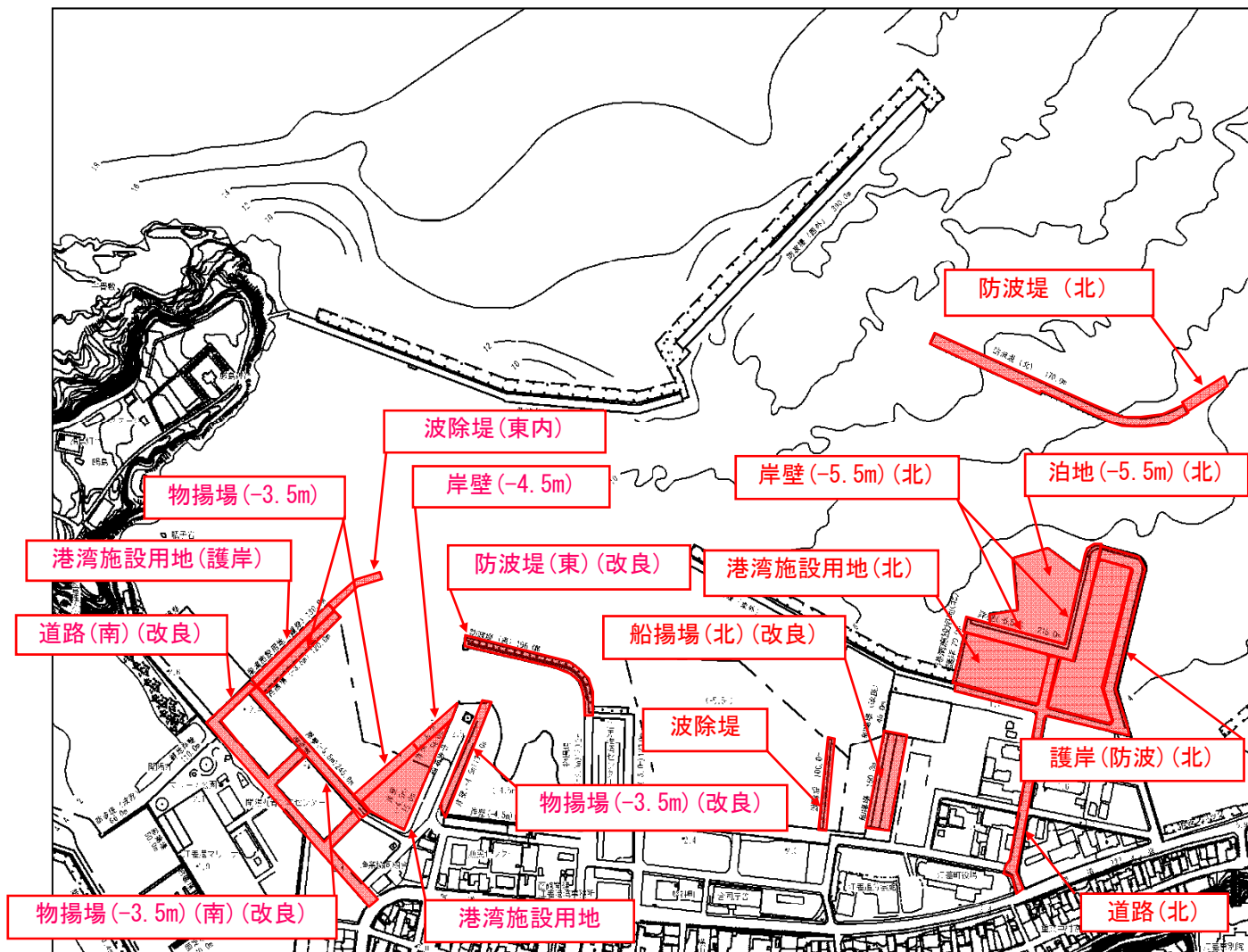
事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (森港本港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局					
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	北海道茅部郡森町										
該当基準	再評価後3年が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(東)、防波堤(南)、護岸(防波)(東)、護岸(防波)(南)、物揚場(東水深3.5m)、船揚場(東)、泊地(東水深3.5m)、港湾施設用地(東)、道路(東)、防波堤(新川)、防波堤(新川中)、護岸(防波)(新川)、護岸(防波)(新川西)、物揚場(新川水深3.5m)、泊地(新川水深3.5m)、港湾施設用地(新川)、道路(新川)、護岸(防波)(新川東)、防波堤(西)、防波堤(西)(改良)、物揚場(水深3.5m)、物揚場(西水深2.5m)、港湾施設用地(西)、護岸(防波)(西)(改良)										
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	179		残事業費(億円)		31						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・施設の不足による非効率な水産活動を余儀なくされている。 <達成すべき目標> 小型船だまりを整備することにより、小型船の混雑解消等による効率化を図る。 ①混雑解消等による作業の効率化 <政策体系上の位置づけ> ・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										
便益の主な 根拠	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:127隻/年) 作業コストの削減 (平成30年代前半予測利用小型船隻数:94隻/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	362	C:総費用(億円)		264	全体B/C	1.4	B-C	99	EIRR (%)	5.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	76	C:総費用(億円)		27	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%)		1.3~1.5		2.6~3.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		2.6~3.2						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3~1.4		2.8~2.9						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 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。 ②小型船の効率的な上下架作業が可能となり、作業コストの削減が図られる。 ③自家作業場から本港への移動距離が短縮されるとともに、港内用地での漁網の洗浄・修理作業が可能となり、作業コスト等の削減が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・水産振興への寄与 ・水産物の品質向上 ・船舶の航行や荷役の安全性向上										
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179億円、既投資額148億円 平成25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32年度の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	港内の他施設から発生した土砂を港湾施設用地(新川)に有効活用することによる整備コストの縮減										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。										
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。										

森港 本港地区 小型船だまり整備事業



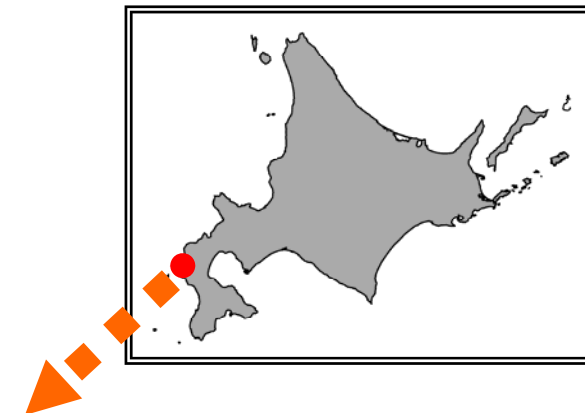
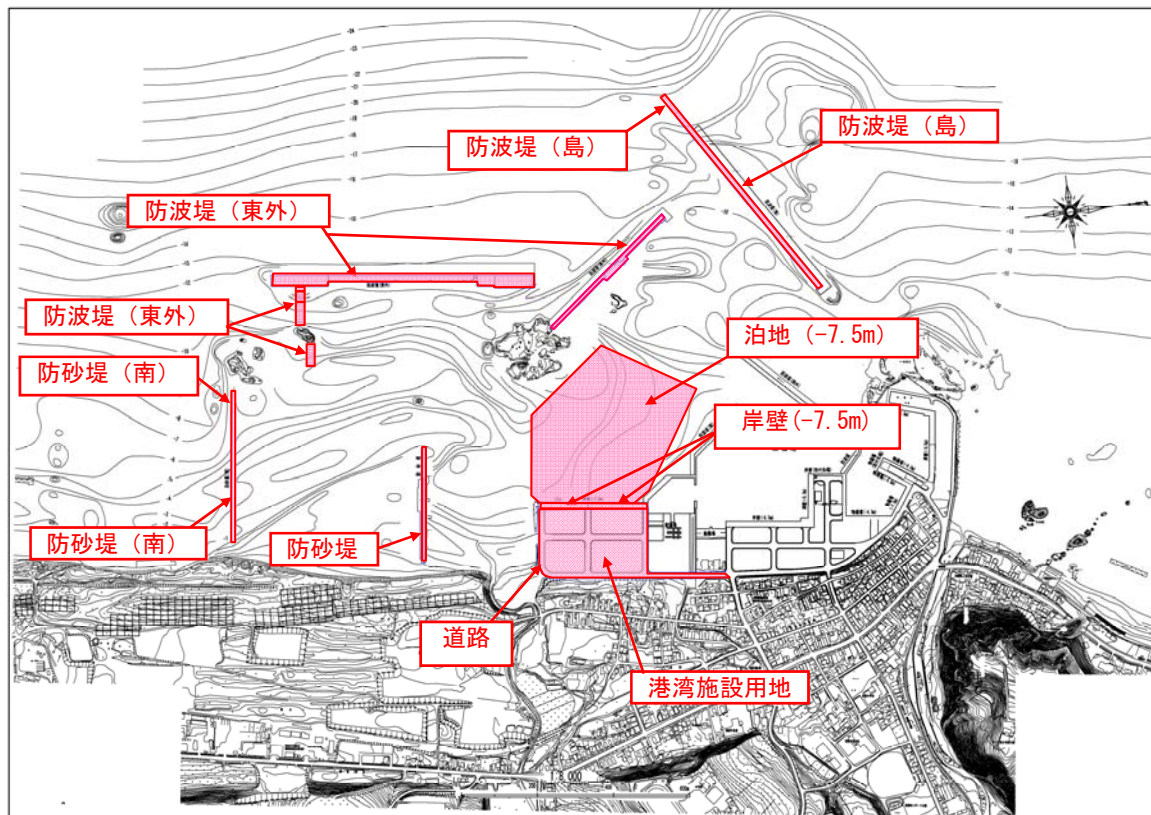
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (江差港本港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局																
			担当課長名	菊地 身智雄																		
実施箇所	北海道檜山郡江差町																					
該当基準	再評価後3年が経過している事業																					
主な事業の 諸元	防波堤(北)、岸壁(水深5.5m)(北)、泊地(水深5.5m)、護岸(防波)(北)、港湾施設用地(北)、道路(北)、波除堤、船揚場(北)(改良)、防波堤(東)(改良)、物揚場(水深3.5m)(改良)、波除堤(東内)、物揚場(水深3.5m)、港湾施設用地(護岸)、岸壁(水深4.5m)、物揚場(水深3.5m)(南)(改良)、港湾施設用地、道路(南)(改良)																					
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成40年度																		
総事業費(億円)	100		残事業費(億円)		23																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・観光・人流ゾーンに隣接する岸壁での荷役時における粉塵・騒音・振動などが課題となっている。 ・供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。 ・施設の不足により貨物船と小型船が輻輳し、非効率な水産活動を余儀なくされている。 ・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。 <達成すべき目標> 国内物流ターミナルを整備することにより、輸送効率化や貨物船と小型船の輻輳の回避を図るとともに、本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②混雑解消等による作業の効率化 ③避泊水域の確保 <政策体系上の位置づけ> ・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																					
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成40年代前半予測取扱貨物量：19千トン/年) 海難の減少 (避泊可能隻数：1隻) 滞船・多そう係留コストの削減 (平成40年代前半予測利用小型船隻数：69隻/年) 作業コストの削減 (平成40年代前半予測利用小型船隻数：20隻/年)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	184	C:総費用(億円)	153	全体B/C	1.2	B-C	31	EIRR (%)	4.5												
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	48	C:総費用(億円)	16	継続B/C	3.0																
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>1.1～1.3</td><td>2.7～3.3</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.2～1.2</td><td>2.8～3.4</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.1～1.3</td><td>2.9～3.2</td></tr></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.1～1.3	2.7～3.3	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.2～1.2	2.8～3.4	建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.1～1.3	2.9～3.2
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.1～1.3	2.7～3.3																				
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.2～1.2	2.8～3.4																				
建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.1～1.3	2.9～3.2																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①江差港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。 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。 ③小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の解消により、時間コストの削減が図られる。 ④物揚場の低天端化により、小型船の陸揚時における作業員や作業時間が減少し、作業コストの削減が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・地域の活性化 ・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100億円、既投資額78億円 平成25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40年度の完了を予定している。																					
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし																					
対応方針	継続																					
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。																					
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。																					

江差港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



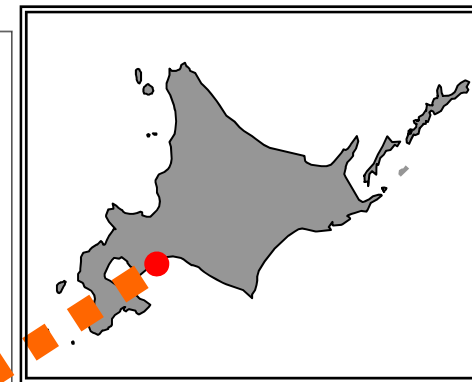
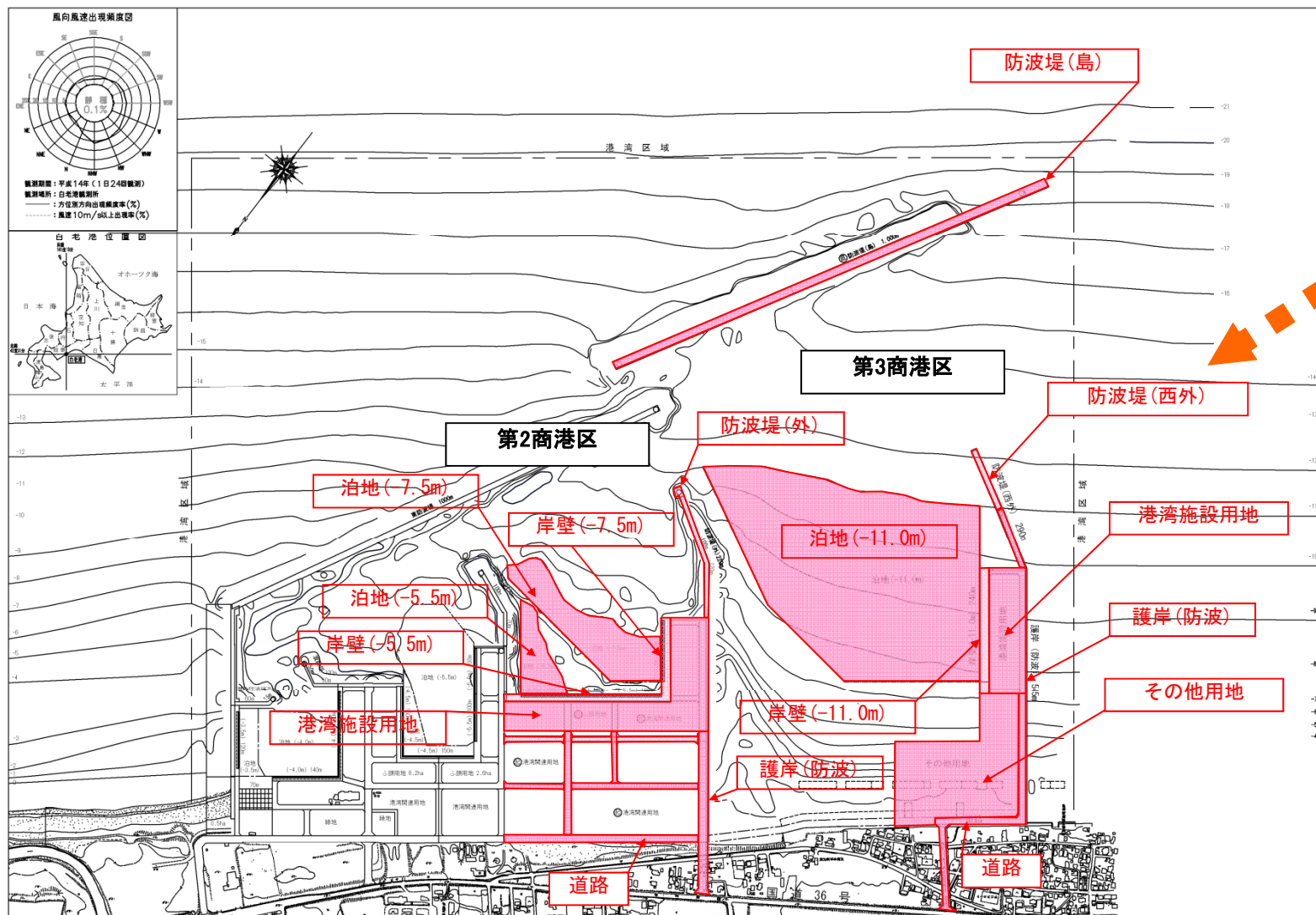
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (瀬棚港本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
実施箇所	北海道久遠郡せたな町										
該当基準	再評価後3年が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(島)、防波堤(東外)、泊地(水深7.5m)、岸壁(水深7.5m)、防砂堤(南)、防砂堤、道路、港湾施設用地										
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成39年度							
総事業費(億円)	320		残事業費(億円)		46						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・係留施設や水深の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・民家や漁業対応施設に近接する岸壁での鉱産品の荷役作業による粉塵の発生等が課題となっている。 ・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。 <達成すべき目標> 国内物流ターミナルを整備することにより、背後企業の貨物需要に対応することで、輸送効率化を図るとともに、本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②フェリー就航率の向上 ③避泊水域の確保 ④漂砂による泊地埋没の回避 <政策体系上の位置づけ> ・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										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成40年代予測取扱貨物量：258千トン/年) 海難の減少 (避泊可能隻数：1隻) 泊地の維持浚渫費の削減 (埋没低減量：5,530m ³ /年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	686	C:総費用(億円)		565	全体B/C	1.2	B-C	121	EIRR (%)	5.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	44	C:総費用(億円)		34	継続B/C	1.3				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C								
	需 要 (－10% ～ ＋10%)		1.2～1.3		1.2～1.4						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.2～1.2		1.2～1.4						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.2～1.2		1.2～1.3						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①瀬棚港での貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。 ②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。 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。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・地域の活性化 ・水産振興への寄与 ・洋上風力発電施設の設置水域確保 ・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320億円、既投資額274億円 平成25年度末現在 事業進捗率86%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成39年度の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。										
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。										

瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



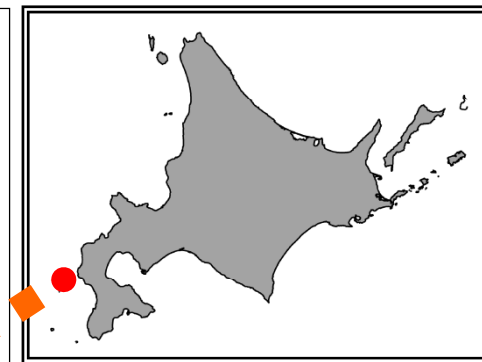
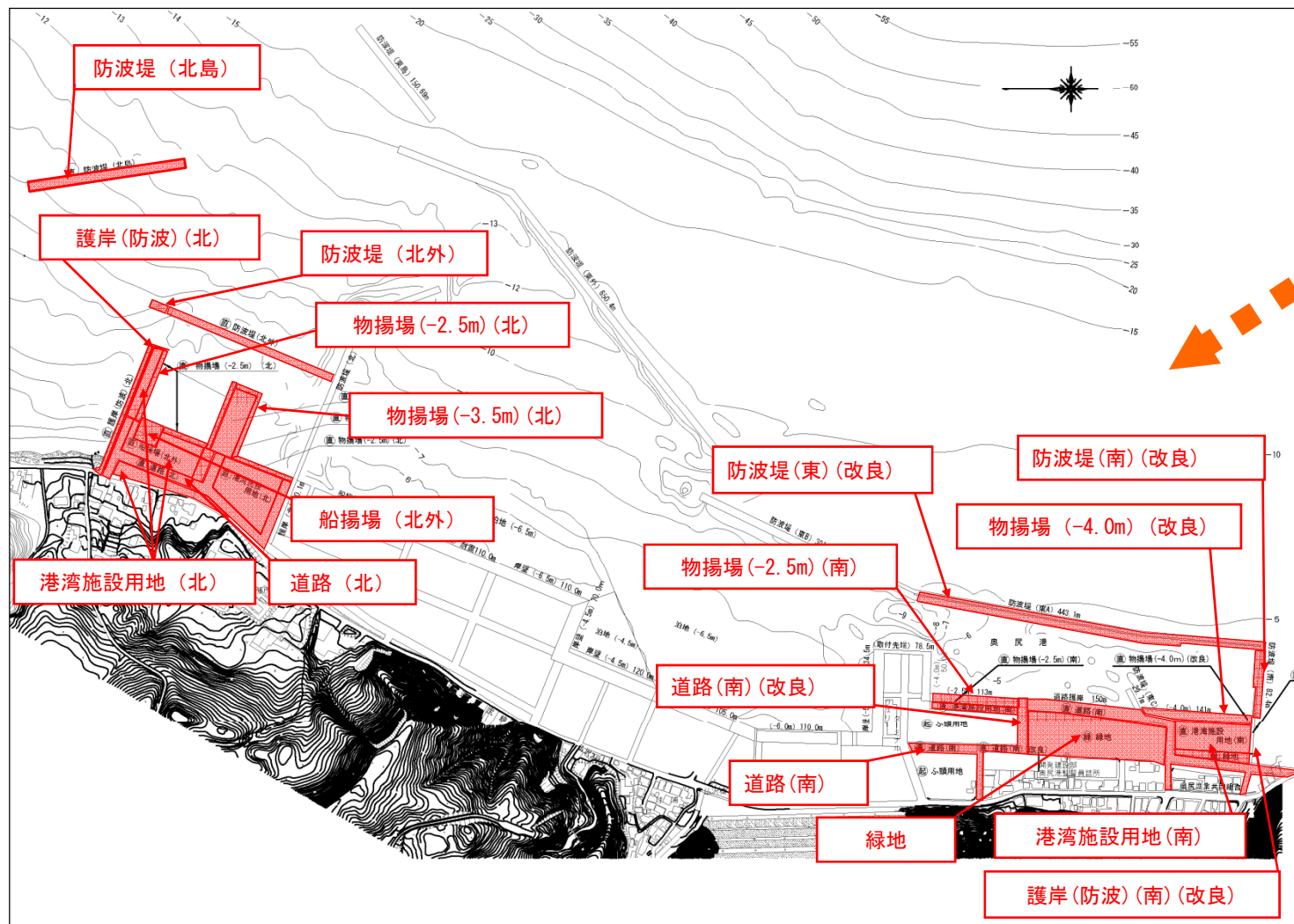
事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (白老港本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	北海道白老郡白老町										
該当基準	再評価後3年が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深11m)、岸壁(水深7.5m)、岸壁(水深5.5m)、泊地(水深11m)、泊地(水深7.5m)、泊地(水深5.5m)、防波堤(島)、防波堤(西外)、防波堤(外)、護岸(防波)、港湾施設用地、道路										
事業期間	事業採択		平成3年度		完了		平成32年度				
総事業費(億円)	447		残事業費(億円)			32					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・背後企業で使用する原材料や製品等のバルク貨物を取扱う係留施設の水深や延長及び用地の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・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。 <達成すべき目標> 国内物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化と係留施設延長の不足の解消に対応することで輸送効率化を図るとともに、本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保 <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										
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：2,077千トン/年) 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25年度								
	B:総便益 (億円)	1,018	C:総費用(億円)		660	全体B/C	1.5	B-C	357	EIRR (%)	6.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	47	C:総費用(億円)		26	継続B/C	1.8				
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.4～1.7		1.6～2.0						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.5～1.5		1.6～2.0						
			1.5～1.5		1.8～1.8						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②岸壁から背後の油貯蔵タンクまでの直接配送が可能となり、荷役作業の効率化が図られる。 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。 <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。 ・作業環境の改善 ・食料品の品質向上										
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447億円、既投資額415億円 平成25年度末現在 事業進捗率93%										
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32年度の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	浚渫土砂及び鉄鋼スラグをケーソンノ中詰材に使用することによる建設コストの縮減										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。										

白老港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



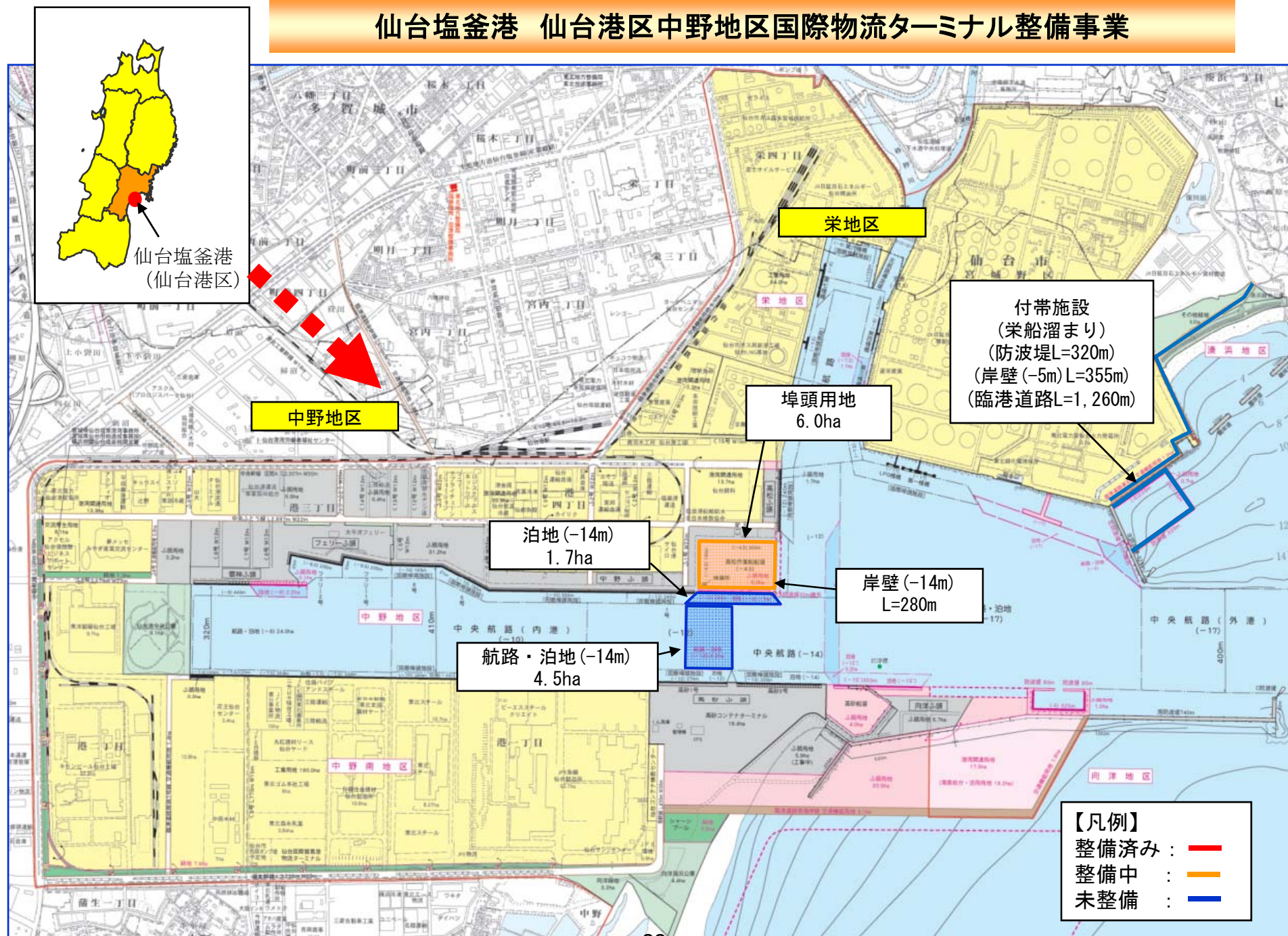
事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (奥尻港本港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	北海道奥尻郡奥尻町									
該当基準	再評価後3年が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(北島)、防波堤(北外)、護岸(防波)(北)、物揚場(水深3.5m)(北)、物揚場(水深2.5m)(北)、船揚場(北外)、港湾施設用地(北)、道路(北)、物揚場(水深2.5m)(南)、物揚場(水深4m)(改良)、港湾施設用地(南)、防波護岸(南)(改良)、道路(南)、道路(南)(改良)、防波堤東(改良)、防波堤南(改良)、緑地(南)									
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	83		残事業費(億円)		26					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> - 施設の不足による非効率な水産活動を余儀なくされている。 - 供用開始後40年以上経過しており、老朽化が著しく、施設倒壊の危険性が非常に高まっている。 - 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。 - 奥尻地区の市街地全体が重要警戒区域であり、災害時に地域住民が避難する空間の確保が求められている。 <達成すべき目標> 物揚場や防波堤を整備することにより、小型船の混雑の解消による効率化と本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域の確保を図るとともに、防災緑地の整備により災害時の防災拠点の形成を図る。 ①混雑解消による作業の効率化 ②避泊水域の確保 ③防災拠点空間の確保 <政策体系上の位置づけ> - 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									
便益の主な 根拠	滞船・多そう係留コストの削減 (平成30年代前半予測利用漁船隻数:63隻/年) 船舶の待避コストの削減 (平成30年代前半予測利用作業船隻数:11隻/年) 海難の減少 (避泊可能隻数:1隻)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度							
	B:総便益 (億円)	249	C:総費用(億円)	98	全体B/C	2.5	B-C	151	EIRR (%)	7.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	77	C:総費用(億円)	21	継続B/C	3.7				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (－10% ～ ＋10%)		2.3～2.8		3.3～4.1					
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		2.5～2.6		3.4～4.1					
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		2.4～2.6		3.6～3.8					
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 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。 ②物揚場の低天端化により、小型船の陸揚時における作業コストの削減が図られる。 ③本港を利用する作業船の係留場所の確保により、貨物船が入港する際に生じる待避コストの削減が図られる。 ④港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> - 地域の安全・安心の確保 - 地域の活性化 - 就労環境の改善									
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83億円、既投資額57億円 平成25年度末現在 事業進捗率69%									
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34年度の完了を予定している。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	係留施設の整備において、仮設足場工を今後施工する構造物の裏込め材として流用することで材料費を削減しコスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理	充分な事業の投資効果があると判断されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

奥尻港 本港地区 地域生活基盤整備事業



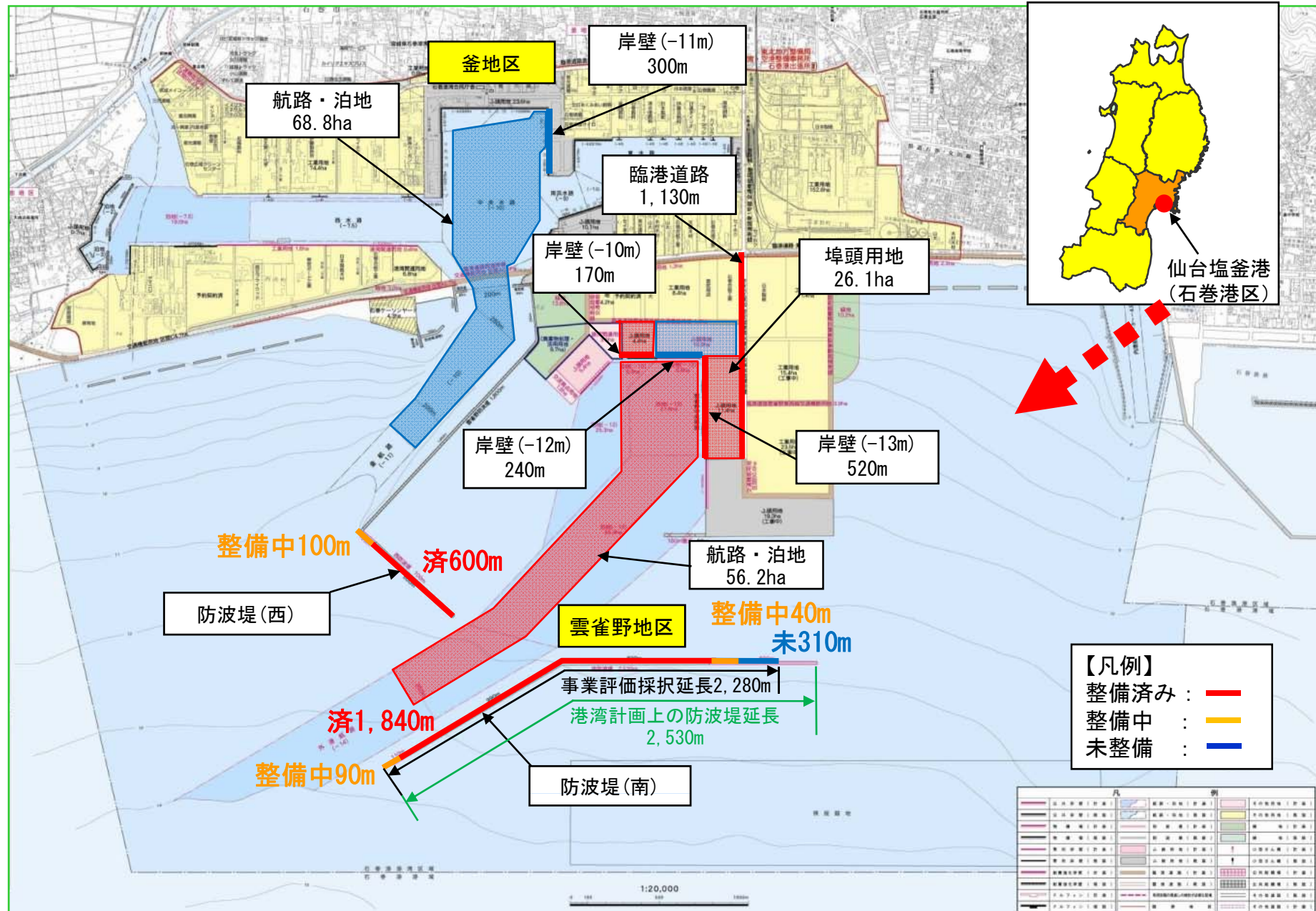
事業名 (箇所名)	仙台塩釜港仙台区中野地区国際物流ターミナル 整備事業（仙台区 中野地区）			担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局														
				担当課長名		菊地 身智雄																
実施箇所	宮城県仙台市																					
該当基準	社会情勢の変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																					
主な事業の 諸元	中野地区岸壁（水深14m）、附帯施設一式、航路・泊地（水深14m）、泊地（水深14m）、埠頭用地																					
事業期間	事業着手	平成23年度	完了	平成27年度																		
総事業費（億 円）	135		残事業費（億円）		77																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・外貨貨物（穀物）の増加に対してバースが不足。埠頭用地内において非効率で危険な荷役を強いられている他、粉塵の飛散によって商品（完成自動車）への被害が発生している。また、輸送船舶の大型化が進んでいるのに対し水深が不足、減載による喫水調整や満潮時にあわせた潮待ちによって輸送コストの増大を招いている。 <達成すべき目標> ・外貨貨物（穀物）の増加に対してバース不足の解消と大型船対応により輸送コストの削減を図る。 輸送コストの削減（バルク貨物船 船舶の大型化） <政策体系上の位置付け> ・政策目標：国際競争力、観光交流・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。																					
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 （平成28年度穀物取扱量：便益対象43.2万トン／年）																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 （億円）	151	C:総費用（億円）		128	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）	151	C:総費用（億円）		70	継続B/C	2.2															
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要（－10％～＋10％）</td><td>1.1～1.3</td><td>2.0～2.4</td></tr><tr><td>建 設 費（＋10％～－10％）</td><td>1.1～1.2</td><td>2.0～2.4</td></tr><tr><td>建設期間（＋10％～－10％）</td><td>1.1～1.2</td><td>2.1～2.3</td></tr></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要（－10％～＋10％）	1.1～1.3	2.0～2.4	建 設 費（＋10％～－10％）	1.1～1.2	2.0～2.4	建設期間（＋10％～－10％）	1.1～1.2	2.1～2.3
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要（－10％～＋10％）	1.1～1.3	2.0～2.4																				
建 設 費（＋10％～－10％）	1.1～1.2	2.0～2.4																				
建設期間（＋10％～－10％）	1.1～1.2	2.1～2.3																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより ・物流機能が効率化され、輸送コストの削減が図られる。 <貨幣価値が困難な効果等による評価> ・CO2、Nox等の排出量削減 ・中野地区における貨物の棲み分けが可能となり、埠頭内混雑が解消 ・物流の定時制、安定性の向上、輸送の信頼性の向上 ・地域経済の活性化																					
社会経済情 勢等の変化	付帯施設の整備および構造の見直し等による費用の変更																					
主な事業の 進捗状況	総事業費135億円、既投資額58億円 平成25年度末現在 事業進捗率43％																					
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に完了した場合には、平成27年度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	・事業費増を抑制し、工期短縮を図るため栈橋式構造（アーク矢板式ジャケット工法）に変更																					
対応方針	継続																					
対応方針理	事業の投資効果が認められ、地元及び港湾利用者からの要望も強く、また事業も進捗しているため																					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針（原案）どおり「事業継続」でよいと判断																					

仙台塩釜港 仙台港区中野地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	仙台塩釜港石巻港区雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業 (石巻港区 雲雀野地区)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局、宮城県			
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	宮城県石巻市										
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	【雲雀野地区】岸壁(水深13m)、岸壁(水深12m)、岸壁(水深10m)、防波堤(南)、防波堤(西)、航路(水深13m)、泊地(水深13m)、泊地(水深12m)、泊地(水深10m)、埠頭用地、臨港道路 【釜地区】岸壁(水深11m)、航路(水深11m)、航路・泊地(水深11m)、泊地(水深11m)										
事業期間	事業着手	昭和58年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	1,496		残事業費(億円)		223						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・石巻港区では、原木、石炭、木材チップを取り扱う岸壁が混雑しており、沖待ちが発生している。 ・企業の競争力強化の観点より、スケールメリット追求による船舶の大型化への対応が求められている。 ・外洋に面する雲雀野地区においては、静穏度が十分でないため本来の荷役機能が十分発揮されていない。 ・航行船舶の荒天時における海難事故(船舶損傷、積み荷損失、人的被害、海洋環境汚染に伴う損失等)を回避すべく、安全な避難水域の提供が必要。 <達成すべき目標> ・雲雀野地区の整備により既存岸壁の混雑が解消するとともに、一括大量輸送によるコスト縮減を図る。 ・防波堤の延伸により港内の静穏度が確保され、安全で効率的な荷役が確保されるとともに、航行船舶のための避難水域の提供を図る。 ①海上輸送コストの削減 ②運航コストの削減 ③海難事故損失回避額の増加 <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	海上輸送コスト削減 (平成33年度取扱取扱貨物量:便益対象220万トン／年) 運航コスト削減 (平成33年度滞船時間:便益対象8,724h) 海難事故回避軽減 (平成33年度海難事故回避隻数:7隻)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	2,942	C:総費用(億円)		2,541	全体B/C	1.2	B-C	401	EIRR (%)	4.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	857	C:総費用(億円)		182	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%)	1.1~1.3	4.3~5.2								
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	4.3~5.2								
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	4.8~4.7								
事業の効果 等	当該事業を実施することにより ①雲雀野地区の整備により既存岸壁の混雑が解消するとともに、一括大量輸送によるコスト縮減を図る。 ②防波堤の延伸により港内の静穏度が確保され、安全で効率的な荷役が確保されるとともに、航行船舶のための避難水域の提供を図る。 <貨幣価値が困難な効果等による評価> ・CO2等の排出量削減 ・既存ターミナルの混雑緩和 ・地域産業発展、雇用の創出										
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1,496億円、既投資額1,273億円 平成25年度末現在 事業進捗率85%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に完了した場合には、平成32年度の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	・新構造断面(半没上部斜面ケーソン堤)を採用し、防波堤断面縮小によるコスト縮減を図っている。 ・地盤改良材にカキ殻を採用し、コスト縮減を図っている。										
対応方針	継続										
対応方針理	事業の投資効果が認められ、地元及び港湾管理者からの要望も強く、また事業も進捗しているため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり「事業継続」でよいと判断										

仙台塩釜港 石巻港区雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業



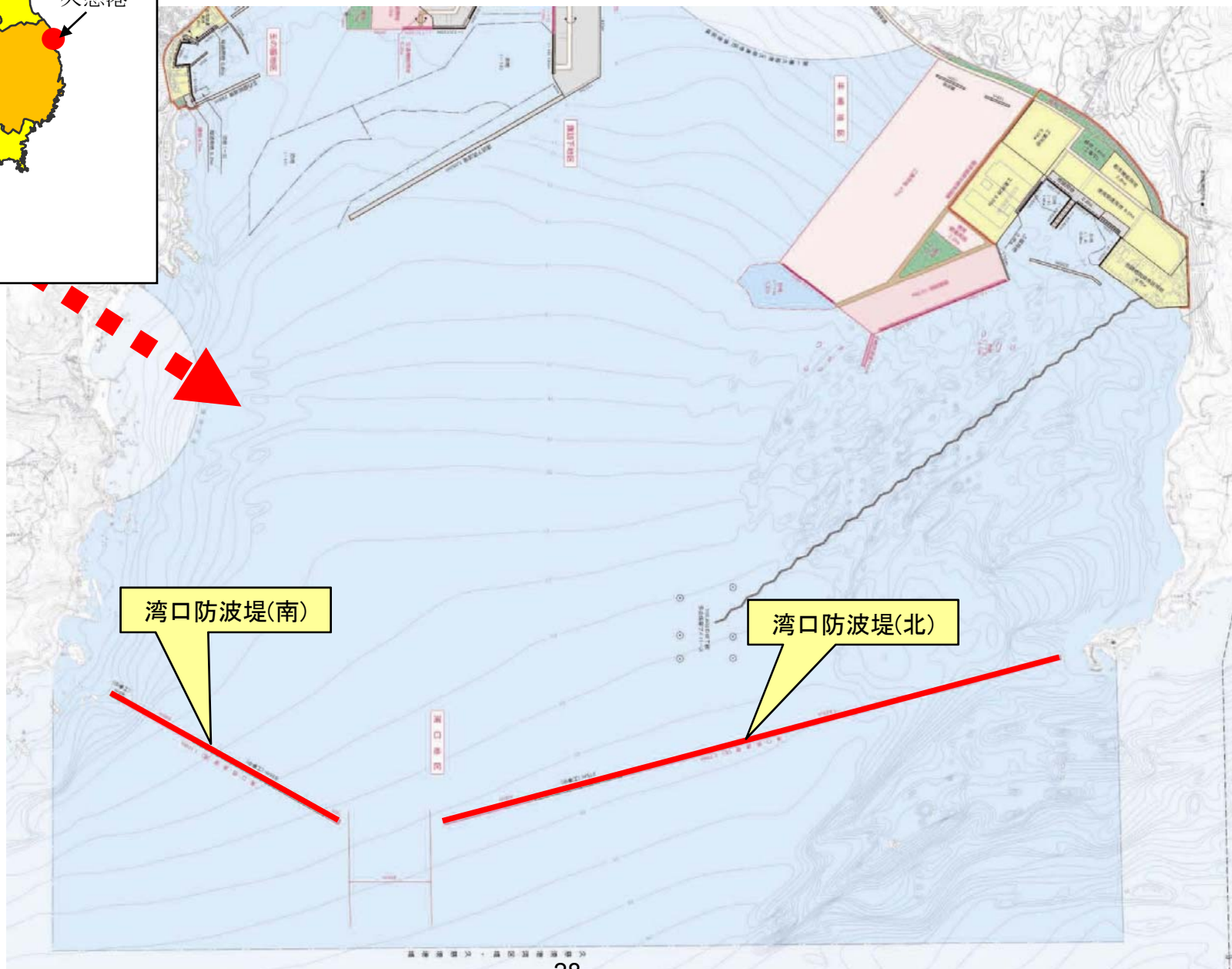
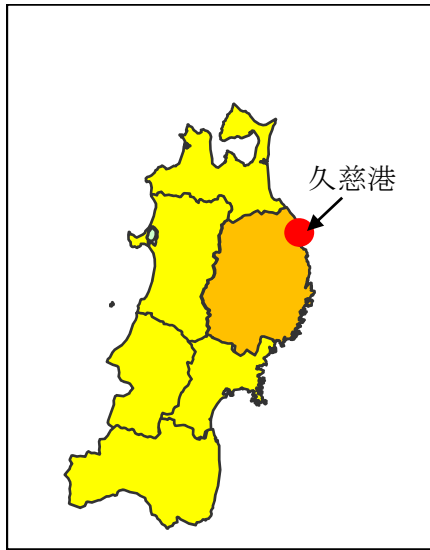
事業名 (箇所名)	宮古港竜崎地区防波堤整備事業 (宮古港竜崎地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局、岩手県				
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	岩手県宮古市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	[竜崎地区] 防波堤 [出崎地区] 防波堤、護岸(防波)、物揚場(水深4m)、道路、緑地、ふ頭用地										
事業期間	事業着手	昭和63年度	完了	平成33年度							
総事業費(億円)	240		残事業費(億円)		55						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・防波堤の延長不足により出崎地区船だまりの静穏度が確保されておらず、荷役に時間を要するなど障害が発生している。また、高潮の発生時には、藤原地区へ高波が押し寄せ、港湾施設に被害が発生している。 ・出崎地区・浄土ヶ浜地区は、風光明媚な景色や交流拠点などの様々な観光資源があるものの、点在し交通アクセスが悪く、賑わい空間としての魅力が不足している。 <達成すべき目標> ・安全で効率的な荷役の確保と滞船の解消、高波浪時における港湾施設の被害の回避を図る。 ・遊覧船の発着場所を整備し周遊ルートを確立し、観光資源と一体となった地域魅力度の向上を図る。 ①静穏度の確保 ②交流機会の増加 <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、安定的な海上輸送の確保を推進する。										
便益の主な 根拠	交流機会の増加(平成34年予測来訪者数:1,195千人/年) 滞船コストの削減(平成34年予測滞船船舶数:66隻/年) 避難移動移動コストの削減(避難船舶数:0隻) 港湾施設の被災回避(被災箇所:0箇所)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	388	C:総費用(億円)		320	全体B/C	1.2	B-C	68	EIRR (%)	4.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	382	C:総費用(億円)		47	継続B/C	8.1				
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.1～1.3		7.3～8.9						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.2～1.2		7.4～9.0						
			1.2～1.3		7.9～8.4						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより										
	①港内の静穏度が向上し、船だまりにおける滞船の緩和及び避難移動の解消が図られる。 ②港内の静穏度が向上し、高波浪による港湾施設の被災が回避される。 ③遊覧船の定期運航・安全運航が可能となり、交流機会の増加が図られる。										
	<貨幣価値が困難な効果等による評価>										
	・係留船舶の安全性の向上										
	・背後地域の浸水被害の回避										
	・港湾旅客の利用環境の改善										
	・港湾旅客の利便性の向上										
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240億円、既投資額185億円 平成25年度末現在 事業進捗率77%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に完了した場合には、平成33年度(竜崎防波堤は平成29年度)の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	東日本大震災により被災し、神林地区木材港外に水中仮置きされている木材港南防波堤の本体ブロック(1, 400個)を消波工断面の一部として転用することにより、約2.0億円のコスト縮減を図る。										
対応方針	継続										
対応方針理	事業の投資効果が認められ、地元からの要望も強く、また事業も進捗しているため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり「事業継続」でよいと判断。										

宮古港 竜神崎地区地区防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	久慈港湾口地区防波堤整備事業 (久慈港 湾口地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局																	
			担当課長名	菊地 身智雄																				
実施箇所	岩手県久慈市																							
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																							
主な事業の 諸元	湾口地区防波堤																							
事業期間	事業着手		平成2年度		完了		平成40年度																	
総事業費(億円)	1,200		残事業費(億円)			661																		
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・三陸沿岸地域は、これまで大規模な津波被害を受けており、多くの人命、財産が失われているため、恒久的な津波対策が求められている。 ・沖合を航行する船舶の荒天時の海難事故を回避する安全な避泊水域が確保されていない。 <達成すべき目標> ・津波による浸水区域の縮小を図り、人命、財産の被害を軽減する。 ・港内の静穏度向上による船舶の避泊水域を確保する。 ①津波浸水回避便益 ②海難事故損失回避便益 <政策体系上の位置付け> ・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	津波浸水回避便益(平成40年度 津波浸水回避面積:約223.8ha) 海難事故損失回避便益(平成40年度 海難事故回避隻数:9隻)																							
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																					
	B:総便益 (億円)	1,986	C:総費用(億円)			1,200	全体B/C	1.7	B-C	786	EIRR (%)	5.6												
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,784	C:総費用(億円)			479	継続B/C	3.7																
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>1.5～1.8</td><td>3.3～4.1</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.6～1.7</td><td>3.4～4.1</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.6～1.8</td><td>3.5～3.9</td></tr></table>													事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.5～1.8	3.3～4.1	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.6～1.7	3.4～4.1	建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.6～1.8	3.5～3.9
	事業全体のB/C	残事業のB/C																						
需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.5～1.8	3.3～4.1																						
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.6～1.7	3.4～4.1																						
建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.6～1.8	3.5～3.9																						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより ①津波被害から人命や財産を護り、背後地域住民の安全で安心な生活が確保される。 ②荒天時における港内での船舶避泊が可能となり海難事故による損失が回避される。 <貨幣価値が困難な効果等による評価> ・津波影響人口の減少 ・航行、係留船舶の安全性の向上 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出																							
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1200億円、既投資額539億円 平成25年度末現在 事業進捗率45%																							
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に完了した場合には、平成40年度の完了を予定している。																							
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	・新構造断面(半没水上部斜面ケーソン堤の採用) ・海上打継場の整備(ケーソン製作期間の短縮)																							
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	※海岸事業(久慈港直轄海岸保全施設整備事業)と一体的に評価 <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」でよいと判断。 なお、次の意見があった。 ○防波堤整備にあたっては、東日本大震災時の釜石港及び大船渡港湾口防波堤の被災メカニズムを解明し、防波堤に粘り強い構造を考慮すること。																							

久慈港 湾口地区防波堤整備事業 及び 久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業



事業名 (箇所名)	秋田港飯島地区複合一貫輸送ターミナル(耐震)整備事業 (秋田港 飯島地区)			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	菊地 身智雄																	
実施箇所	秋田県秋田市																					
該当基準	新規採択後一定期間(5年間)が経過している事業																					
主な事業の 諸元	岸壁(水深11m)(耐震)、防波堤(新北)、泊地(水深11m)																					
事業期間	事業着手	平成21年度	完了	平成28年度																		
総事業費(億円)	75		残事業費(億円)		30																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・完成自動車や建設機械を取り扱うための係留施設や背後用地が確保されておらず、多大な陸上輸送コストがかかっている。 ・大規模地震時の緊急物資輸送や物流機能維持及び物資輸送のための耐震強化岸壁が不足している。 <達成すべき目標> ・複合一貫輸送ターミナル整備により、完成自動車、中古建設機械の輸送コストが削減される。 ・耐震強化岸壁の整備より、大規模地震時の緊急物資輸送やフェリー貨物の定期基幹航路が維持される。 ①輸送コストの削減(完成自動車・中古建設機械) ②耐震便益(フェリー貨物・緊急物資輸送) <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	輸送コスト削減 (平成29年度取扱扱貨物量:便益対象 完成自動車17,103台／年、中古建設機械2.4万トン／年) 耐震便益 (平成29年度取扱貨物量:便益対象 フェリー貨物37.9万トン／年、緊急輸送物資3千トン)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	137	C:総費用(億円)		75	全体B/C	1.8	B-C	62	EIRR (%)	7.3											
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	136	C:総費用(億円)		29	継続B/C	4.7															
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>1.6～2.0</td><td>4.3～5.2</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.8～1.9</td><td>4.3～5.2</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>1.8～1.8</td><td>4.7～4.7</td></tr></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.6～2.0	4.3～5.2	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.8～1.9	4.3～5.2	建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.8～1.8	4.7～4.7
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (－10% ～ ＋10%)	1.6～2.0	4.3～5.2																				
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.8～1.9	4.3～5.2																				
建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.8～1.8	4.7～4.7																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより ①環境負荷が少なく輸送効率が高い物流体系が確保される。 ②大規模地震発生時の緊急物資輸送等の物流基地としての機能確保が図られる。 <貨幣価値が困難な効果等による評価> ・CO2、Nox等の排出量削減 ・港内の航行安全性の向上、安全な荷役及び係留の確保 ・被災地への物資代替輸送の拠点化																					
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75億円、既投資額45億円 平成25年度末現在 事業進捗率60%																					
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に完了した場合には、平成28年度の完了を予定している。																					
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	・ケーソンに使用する中詰材を現地調達材(浚渫砂)を使用しコスト縮減。																					
対応方針	継続																					
対応方針理	事業の投資効果が認められ、地元及び港湾利用者からの要望も強く、また事業も進捗しているため。																					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり「事業継続」でよいと判断																					

事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (横浜港南本牧～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	菊地 身智雄						
実施箇所	神奈川県横浜市										
該当基準	事業採択後5年間の経過した時点で継続中の事業										
主な事業の 諸元	臨港道路 等										
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	1,116		残事業費(億円)		924						
目的・必要性	南本牧ふ頭におけるコンテナターミナル拡大に伴う臨港交通の増加に対して効率的な物流機能を確認するとともに、大規模災害時においてもリダンダンシーの確保を図る。 ＜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										
便益の主な 根拠	輸送コスト削減（平成42年度計画交通量：0.8～1.5万台/日）										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	1256	C:総費用(億円)		1042	全体B/C	1.2	B-C	214	EIRR (%)	5.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1255	C:総費用(億円)		849	継続B/C	1.5				
感度分析	事業全体のB/C 残事業のB/C 需 要（－10％～＋10％） 1.1～1.3 1.3～1.6 建 設 費（＋10％～－10％） 1.1～1.3 1.3～1.6 建設期間（＋10％～－10％） 1.2～1.2 1.5～1.5										
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、船舶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。また、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認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。 ＜貨幣換算が困難な効果＞ ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化（横浜港の一体運営・パースの有効利用による効率化、経済波及効果など） ・災害時の被害軽減（2ルート化により大規模災害時におけるリダンダンシーを確保）										
社会経済情 勢等の変化	－										
主な事業の 進捗状況	総事業費1,116億円、既投資額192億円 平成25年度末現在 事業進捗率17%										
主な事業の 進捗の見込	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	特に無し										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。										
その他	＜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 本牧～南本牧地区臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震改良) (横浜港本牧地区)			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	菊地 身智雄							
実施箇所	神奈川県横浜市											
該当基準	事業採択後5年間の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)(改良)、航路・泊地、荷役機械 等											
事業期間	事業採択		平成21年度		完了		平成26年度					
総事業費(億円)	400				残事業費(億円)			12				
目的・必要性	横浜港において、コンテナ船の大型化等に対応するため大水深のコンテナターミナルに改良し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し、経済活動を継続的に行えるようにする。 ＜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											
便益の主な 根拠	輸送コスト削減（平成23年貨物想定取扱量：32万TEU(北米航路のみ)）											
事業全体の 投資効率性	基準年度			平成25年度								
	B:総便益 (億円)	1580		C:総費用(億円)			473	全体B/C	3.3	B-C	1,108	EIRR (%)
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1580		C:総費用(億円)			71	継続B/C	22.3			
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％）			3.0～3.7			20.1～24.5					
	建設期間（＋10％～－10％）			3.3～3.4			20.3～24.8					
				～			～					
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、船舶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。また、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。 ＜貨幣換算が困難な効果＞ ターミナル利用による輸送効率の向上等により産業の国際競争力等が向上する。											
社会経済情 勢等の変化	－											
主な事業の 進捗状況	総事業費400億円、既投資額388億円 平成25年度末現在 事業進捗率97%											
主な事業の 進捗の見込	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	特になし											
対応方針	継続											
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。											
その他	＜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。											

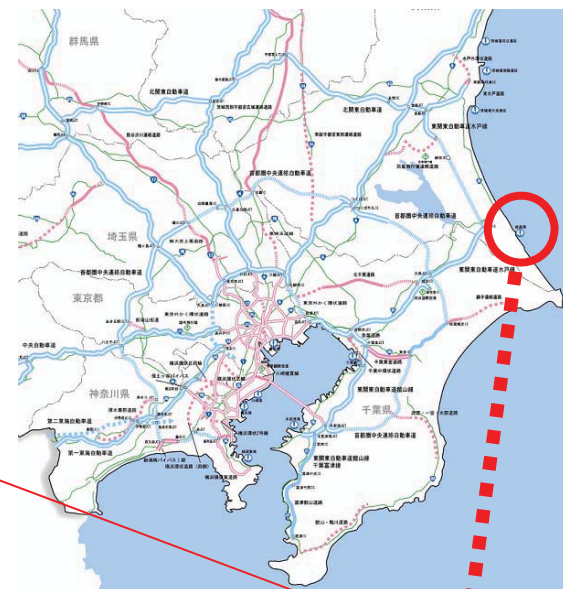
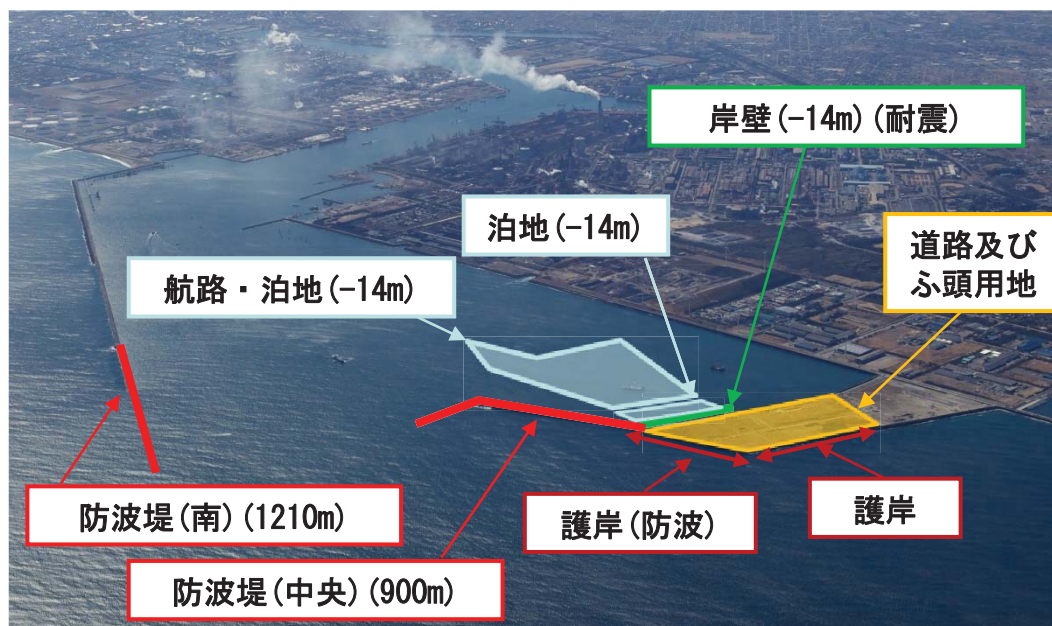
横浜港本牧地区 国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震改良)

横浜港本牧地区



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	港湾局計画課		事業 主体	関東地方整備局					
			担当課長名	菊地 身智雄								
実施箇所	茨城県鹿嶋市											
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40年					
総事業費(億円)	980				残事業費(億円)			404				
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・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の維持を図る必要がある。 ＜達成すべき目標＞ ・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。 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 ＜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	輸送コストの削減（平成31年度予測取扱貨物量：117万トン） 海難の減少（避泊可能隻数：3隻）										
	事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
		B:総便益 (億円)	1,585	C:総費用(億円)			1,201	全体B/C	1.3	B-C	384	EIRR (%)
	残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,534	C:総費用(億円)			316	継続B/C	4.9			
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			4.4～5.3						
	建 設 費（＋10％～－10％）		1.3～1.4			4.4～5.4						
	建設期間（＋10％～－10％）		1.3～1.3			4.9～4.9						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより ①船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。 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。 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。 ＜貨幣換算が困難な効果＞ ・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	・事業計画が顕著に変更された ・推定事業費が顕著に増加する ・特に事業規模が大きい事業											
主な事業の 進捗状況	総事業費980億円、既投資額575億円 平成24年度末現在 事業進捗率57%											
主な事業の 進捗の見込	平成25年度より供用、平成40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。 ケーソン中詰材について、経済的な材料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	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。											

鹿島港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業

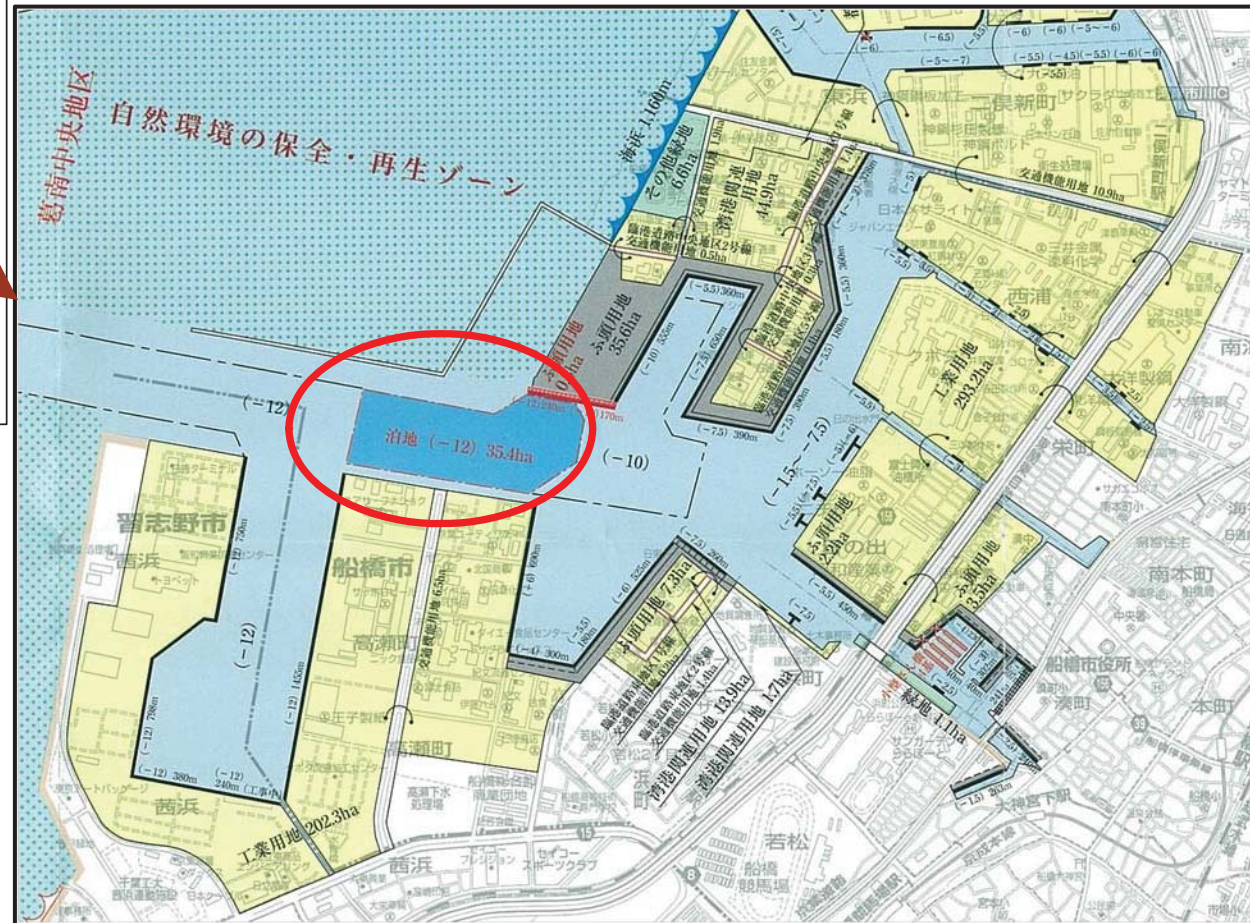


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (千葉港葛南中央地区)			担当課	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局				
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	千葉県船橋市										
該当基準	再評価実施後3年が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)(耐震改良)、泊地(水深12m)										
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成27年度							
総事業費(億円)	51		残事業費(億円)		1						
目的・必要性	千葉港において、貨物船の大型化および貨物需要の増大に対応するため既存のターミナルを増深改良し、物流効率化を図り、地域産業の競争力の向上を目指すとともに、当該岸壁の耐震強化を図ることで、切迫する(首都直下地震等)大規模地震発生時における物流機能を維持し、地域住民の安全・安心な生活を確保することおよび経済活動を継続的に行えるようにすることを目指す。 ＜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										
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成28年度予測取扱貨物量:89万トン)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	87	C:総費用(億円)		58	全体B/C	1.5	B-C	29	EIRR (%)	5.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	87	C:総費用(億円)		1	継続B/C	134.2				
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		121.2～147.2						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.5～1.5		125.5～144.1						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		～		～						
事業の効果 等	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とともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。 ＜貨幣換算が困難な効果＞ ・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減できる。										
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51億円、既投資額51億、平成25年度末現在事業進捗率99%										
主な事業の 進捗の見込	平成27年度に完成予定										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	・岸壁の耐震化工事において、鋼管杭打設の施工精度の向上を反映させ、設計を見直すことにより、鋼材量減少によるコストの縮減を図っている。 ・また、泊地の浚渫工事においては、浚渫で発生する土砂を深掘跡の埋戻しに有効活用し、コスト縮減や環境改善に取り組んでいる。										
対応方針	継続										
対応方針理	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。										

千葉港 葛南中央地区 国際物流ターミナル整備事業



葛南中央地区



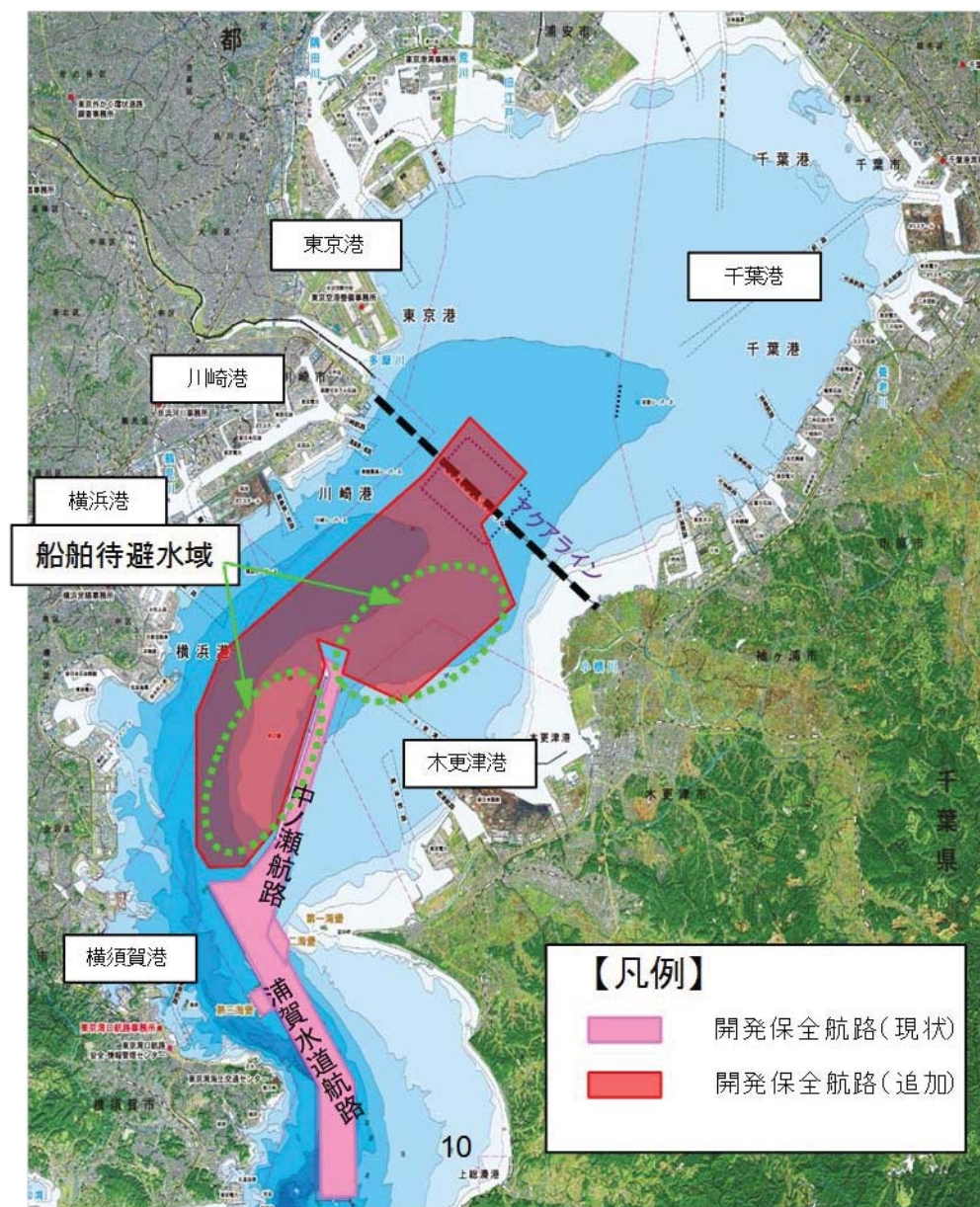
事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (川崎港 東扇島地区～水江町地区)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	関東地方整備局			
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	神奈川県川崎市										
該当基準	事業採択後5年間の経過した時点で継続中の事業										
主な事業の 諸元	臨港道路										
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成30年度							
総事業費(億円)	540		残事業費(億円)		496						
目的・必要性	東扇島地区においては首都圏で消費される食品・雑貨等の流通拠点として、また、我が国の基幹産業である自動車の輸出拠点として企業集積が進んでいるが、東扇島地区と内陸部を結ぶ動線は現在川崎港海底トンネルしか無く、増加する貨物流動等への対応が必要であり、さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、災害時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスの多重化が必要であるが、当該事業の整備により、常時においては交通の分散化による交通混雑緩和、発災時には緊急物資輸送ルートのリダンダンシーの確保に寄与するものである。 ＜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										
便益の主な 根拠	輸送コスト削減（平成42年度予測交通量20,800台/日）										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	680	C:総費用(億円)		484	全体B/C	1.4	B-C	197	EIRR (%)	6.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	680	C:総費用(億円)		440	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％） 1.3～1.5 1.4～1.7 建 設 費 （＋10％ ～ －10％） 1.3～1.5 1.4～1.7 建設期間 （＋10％ ～ －10％） 1.4 ～1.5 1.5～1.6										
事業の効果 等	＜貨幣換算が困難な効果＞ ①物流機能の強化 ・ロジスティクス機能の集積が進み首都圏の物流拠点としても重要な役割を担っている東扇島と内陸部とを結ぶ交通の分散化が図られ、首都圏の生活と産業を支える物流の動脈としての機能が見込まれる。 ②防災機能の強化 ・発災時には、基幹的広域防災拠と結ぶ緊急物資輸送や就労者等の避難に役立ち、首都圏の防災機能の強化が見込まれる。										
社会経済情 勢等の変化	—										
主な事業の 進捗状況	総事業費540億円、既投資額44億円 平成25年度末現在 事業進捗率8.1%										
主な事業の 進捗の見込	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	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目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。										

川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路整備事業



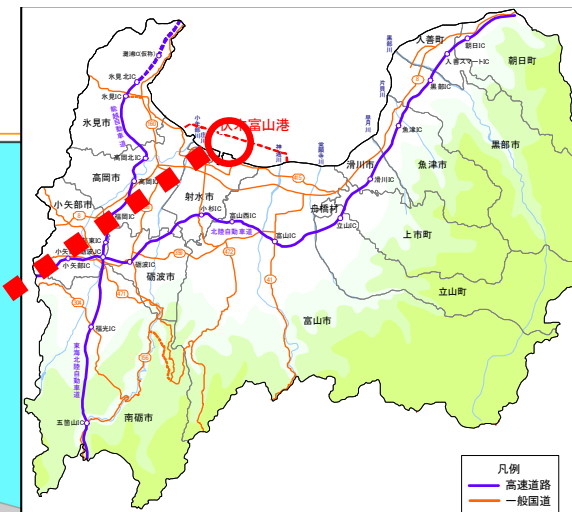
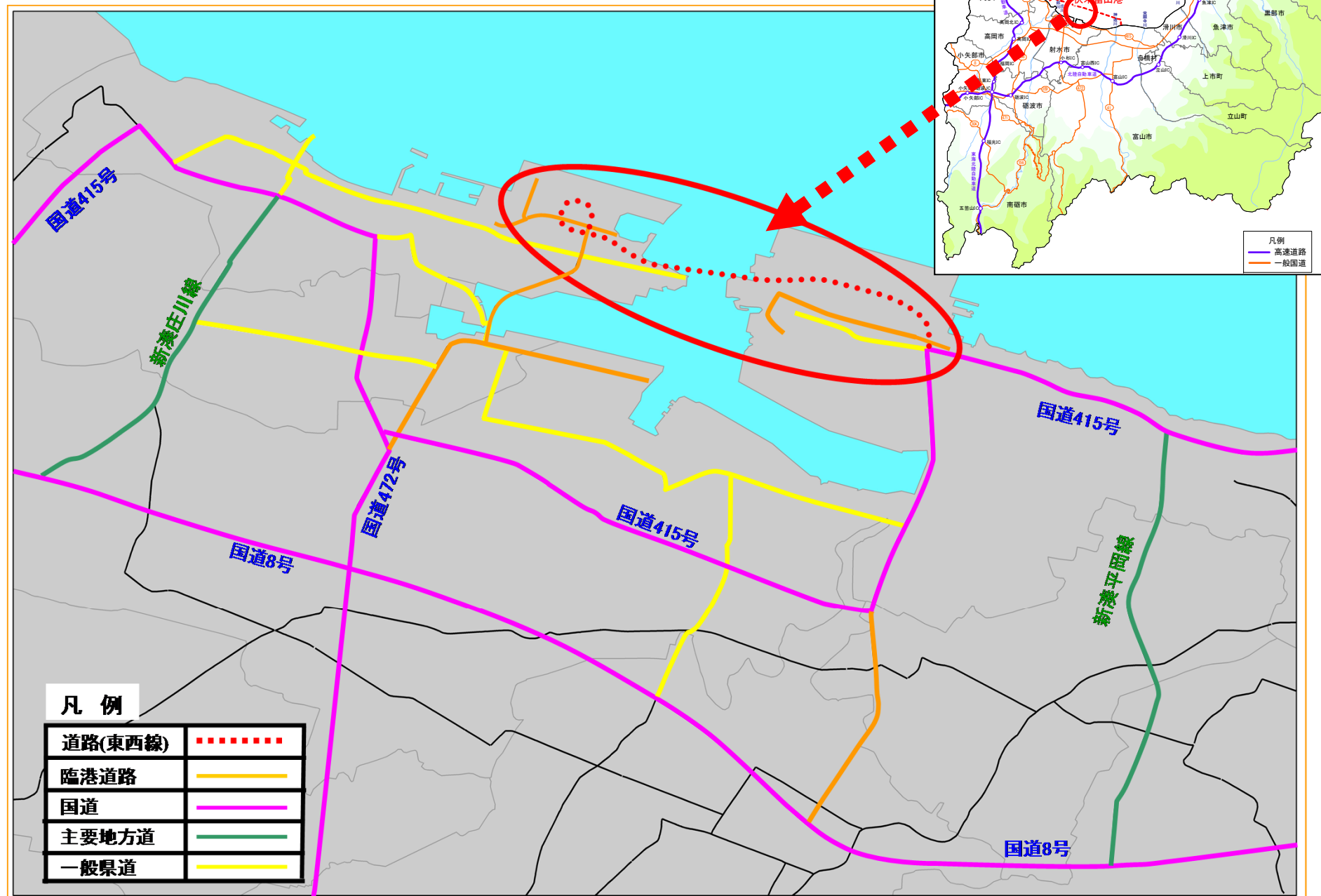
事業名 (箇所名)	開発保全航路整備事業 (東京湾口航路)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局					
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	千葉県・東京都・神奈川県										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の 諸元	水深(23m)、幅員(中ノ瀬航路:700～2,400m、浦賀水道航路1,400～1,750m)、延長(中ノ瀬航路:約11km、浦賀水道航路:約15km) 泊地浚渫23万m3										
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	774		残事業費(億円)		15						
目的・必要性	国際幹線航路である東京湾口航路において、船舶の安全かつ効率的な航行を実現し、国際海上ハイウェイネットワークの形成に資するため、湾口部のボトルネックを解消する。 東京湾内における地震・津波発生時等の海難事故を防止するとともに、航路の早期啓開をもって港湾機能の早期回復を図り、地震津波発生時の緊急物資輸送や復旧後の国際幹線航路の確保に資する。 ＜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										
便益の主な 根拠	航路整備に伴う海難減少便益:60.5億円、航路整備に伴う輸送コスト削減便益:0.1億円 泊地整備に伴う海難減少便益:1.3億円、泊地整備に伴う輸送コスト削減便益:0.8億円 (平成24年予測船舶隻数:18.6万隻)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	1607	C:総費用(億円)		1347	全体B/C	1.2	B-C	260	EIRR (%)	5.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	29	C:総費用(億円)		23	継続B/C	1.3				
感度分析	事業全体のB/C 残事業のB/C 需 要 (－10% ～ ＋10%) 1.1～1.3 1.2～1.4 建 設 費 (＋10% ～ －10%) 1.2～1.3 1.2～1.4 建設期間 (＋10% ～ －10%) ～ ～										
事業の効果 等	東京湾口航路開発保全航路整備事業においては、第三海堡撤去及び中ノ瀬航路浚渫を実施することによって、平常時の湾内における海難事故が減少し、船舶航行の安全が図られる。また、待避水域を確保することによって、津波発生時においても船舶航行の安全が図られる。 その結果、航路閉鎖等が減少し、東京湾内の物流機能が維持されることによって、我が国経済の中核である首都圏の住民生活及び企業活動の維持が可能となる。 ＜貨幣換算が困難な効果＞ ① 経済損失の削減効果 ・大型船舶の海難事故や、津波等に伴う東京湾内航路の閉鎖により、東京湾内に輸入される鉄鉱石やエネルギーの原料が供給されず、自動車製造業、発電所の停止、石油化学工業・製造業の停止等経済的に大きな影響が想定される。早期啓開により東京湾内航路の閉鎖期間を短縮することで、こうした経済損失の削減が可能となる。 ② 経済損失の削減効果 ・航路と泊地を明確に区分することにより、迅速な啓開作業が可能となり、東京湾内航路の早期復旧が可能となるため、東京湾内航路を利用して行われる緊急物資輸送や復旧資機材の輸送等への対応が早期にできるようになることから、被災地の復旧・復興の迅速化が期待される。										
社会経済情 勢等の変化	事業計画が顕著に変更された事業										
主な事業の 進捗状況	総事業費774億円、既投資額759億円 平成25年度末現在 事業進捗率98%										
主な事業の 進捗の見込	平成28年度に完成の予定										
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	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。										

東京湾口航路 開発保全航路整備事業



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (伏木富山港 新湊地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北陸地方整備局					
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	富山県射水市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	臨港道路										
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	498		残事業費(億円)		9						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> 港口部が東西に分断されており、港湾関連車両のスムーズな輸送経路が確保されていない。										
	<達成すべき目標> 本事業を整備することにより、伏木富山港新湊地区から富山県東部方面などへの臨港交通機能が強化され、地域住民の利便性の向上と東西埋立地の一体的開発の促進、港湾関連車両の走行時間、走行距離の短縮、既存道路の混雑緩和や輸送距離短縮に伴うCO2排出量の削減、新湊地区に立地する海洋レクリエーション施設へのアクセス向上、環日本海交流のランドマークとしての観光資源としての機能効果が図られる。										
	<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										
便益の主な 根拠	輸送コスト削減、交通事故減少 (平成25年予測交通量:6,600台/日)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	775	C:総費用(億円)		612	全体B/C	1.3	B-C	162	EIRR (%)	5.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	10	C:総費用(億円)		8	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%)		1.1～1.4		1.1～1.4						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.3～1.3		1.1～1.4						
			1.3～1.3		1.2～1.2						
事業の効果 等	該当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。 既存道路の混雑緩和による、交通事故および交通渋滞の減少が図られる。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・観光魅力度の向上 ・地域住民の利便性向上 ・既存道路の混雑緩和 ・排出ガスの減少 ・防災拠点施設への連絡、避難通路										
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489億円 平成25年度末現在 事業進捗率98%										
主な事業の 進捗の見込 み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおりに「事業継続」でよいと判断。										

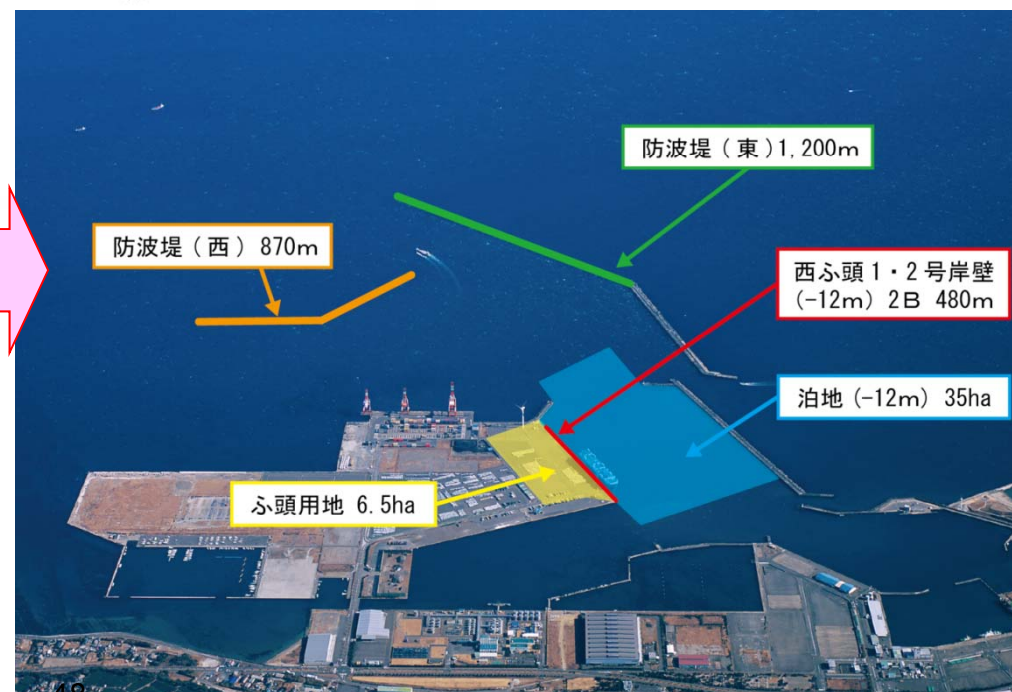
伏木富山港新湊地区 臨港道路整備事業 道路(東西線)



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (七尾港 大田地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局				
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	石川県七尾市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深13m)、航路(水深13m)、泊地(水深13m)、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	179		残事業費(億円)		24						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> 既存施設の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 <達成すべき目標> 本事業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の効率化が図られる。 <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										
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成43年予測取扱貨物量:21.4万トン/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	294	C:総費用(億円)		273	全体B/C	1.1	B-C	21	EIRR (%)	4.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	293	C:総費用(億円)		22	継続B/C	13.4				
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.0～1.2		12.1～14.8						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.1～1.1		14.9～12.2						
			1.1～1.1		13.4～13.4						
事業の効果 等	該当事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の効率化により輸送コストの削減が図られる。また、滞船に要するコストの削減が図られる。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・排出ガスの減少 ・地域産業の発展 ・クルージング機会の増加										
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155億円 平成25年度末現在 事業進捗率86%										
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおりに「事業継続」でよいと判断。										

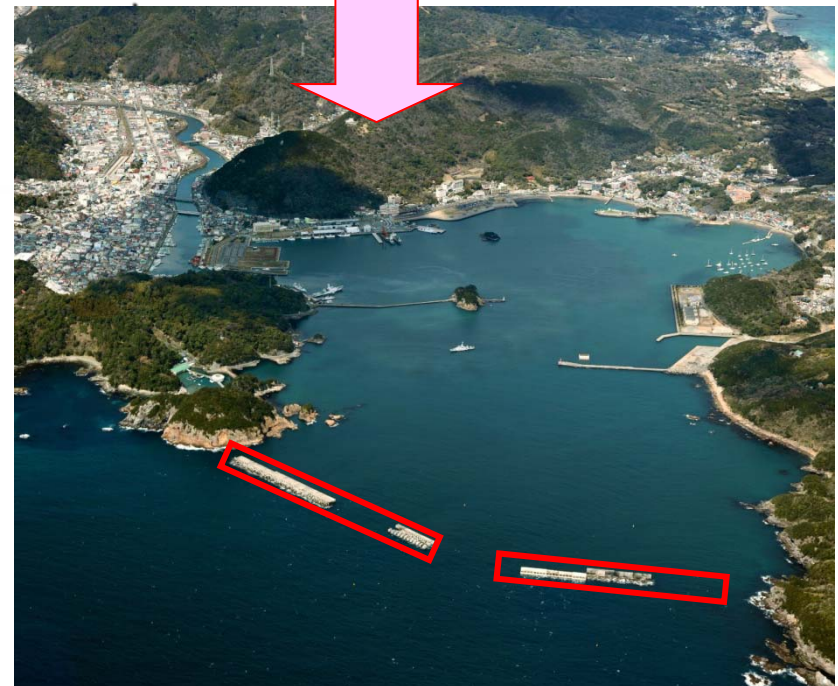
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (御前崎港 女岩地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	中部地方整備局																
			担当課長名	菊地 身智雄																		
実施箇所	静岡県御前崎市																					
該当基準	再評価実施後3年間が経過している事業																					
主な事業の 諸元	防波堤(東)、防波堤(西) 等																					
事業期間	事業採択	昭和49年度	完了	平成27年度																		
総事業費(億円)	432		残事業費(億円)		5																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・静穏度が低く、取扱貨物の増加への対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <達成すべき目標> 防波堤を整備することにより、静穏度向上を図るとともに、本港沖合い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。 ①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保 <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																					
便益の主な 根拠	・輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量(RORO):99万トン/年)、(平成30年予測取扱貨物量(完成自動車):90万トン/年)、(平成30年予測取扱貨物量(その他一般貨物):2万トン/年) ・海難減少に伴う損失の回避 (平成28年度避難可能隻数:3隻)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	4,089	C:総費用(億円)	1,175	全体B/C	3.5	B-C	2,914	EIRR (%)	10.3												
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	10	C:総費用(億円)	5	継続B/C	2.1																
感度分析	<table><thead><tr><th></th><th>事業全体のB/C</th><th>残事業のB/C</th></tr></thead><tbody><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>3.3～3.6</td><td>1.9～2.3</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>3.5～3.5</td><td>1.9～2.3</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>3.5～3.5</td><td>2.1～2.1</td></tr></tbody></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	3.3～3.6	1.9～2.3	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	3.5～3.5	1.9～2.3	建設期間 (＋10% ～ －10%)	3.5～3.5	2.1～2.1
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (－10% ～ ＋10%)	3.3～3.6	1.9～2.3																				
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	3.5～3.5	1.9～2.3																				
建設期間 (＋10% ～ －10%)	3.5～3.5	2.1～2.1																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①港内の静穏度が向上し、輸送コストの削減が図られる。 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。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx等の排出量削減 ・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432億円、既投資額427億円 平成25年度末現在 事業進捗率99%																					
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。																					
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減:防波堤ケーソンの中詰材にリサイクル材を活用することで、コスト縮減を図る。 代 替 案:特になし																					
対応方針	継続																					
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。																					

御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (下田港)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	中部地方整備局			
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	静岡県下田市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の 諸元	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)		114						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・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。 <達成すべき目標> 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。 <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										
便益の主な 根拠	・海難減少に伴う避難船損失の削減効果 (平成33年度避泊可能隻数:16隻) ・津波による浸水被害の軽減効果 (東海地震M8.0が発生した場合の浸水軽減面積:28.8ha(平成33年度))										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	6,857	C:総費用(億円)		914	全体B/C	7.5	B-C	5,943	EIRR (%)	12.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,635	C:総費用(億円)		92	継続B/C	17.8				
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	6.9～8.1				16.1～19.7						
	建設費 (＋10% ～ －10%)		7.4～7.6		16.3～19.9						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		7.5～7.5		17.5～17.9						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①100～500GT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。 ②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436億円 平成25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	コスト縮減:今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していく。 代 替 案 :特になし										
対応方針	継続										
対応方針理	事業の投資効果が確認されたため。										
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。										

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 鍋田ふ頭地区)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	中部地方整備局														
				担当課長名	菊地 身智雄																	
実施箇所	愛知県名古屋市																					
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)(耐震)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、西航路(水深14m)(拡幅)、道路(改良)、道路(進入)Ⅱ、ふ頭用地																					
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成29年度																		
総事業費(億円)	250		残事業費(億円)		56																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・係留施設と水深の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・急速に進展する船舶の大型化に対して、航行の制約を強いられている。 <達成すべき目的> 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。 <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																					
便益の主な 根拠	・輸送コスト削減 (平成30年予測取扱貨物量:25.9万TEU) ・道路整備による交通円滑化 (平成30年鍋田進入道路交通量:14,800台/日) ・西航路拡幅による船舶航行の効率化(大型化) (平成30年度航路幅400mを利用する便益対象船舶:17隻/年)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	764	C:総費用(億円)	266	全体B/C	2.9	B-C	498	EIRR (%)	12.3												
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	92	C:総費用(億円)	50	継続B/C	1.8																
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (－10% ～ ＋10%)</td><td>2.6～3.2</td><td>1.6～2.1</td></tr><tr><td>建 設 費 (＋10% ～ －10%)</td><td>2.8～2.9</td><td>1.7～2.0</td></tr><tr><td>建設期間 (＋10% ～ －10%)</td><td>2.9～2.9</td><td>1.8～1.8</td></tr></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (－10% ～ ＋10%)	2.6～3.2	1.6～2.1	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	2.8～2.9	1.7～2.0	建設期間 (＋10% ～ －10%)	2.9～2.9	1.8～1.8
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (－10% ～ ＋10%)	2.6～3.2	1.6～2.1																				
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	2.8～2.9	1.7～2.0																				
建設期間 (＋10% ～ －10%)	2.9～2.9	1.8～1.8																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②船舶の大型化等に対応し、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確保され、輸送コストの削減が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx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250億円 既投資額194億円 平成25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:今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努める。 代 替 案:特になし																					
対応方針	継続																					
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																					
その他	<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】

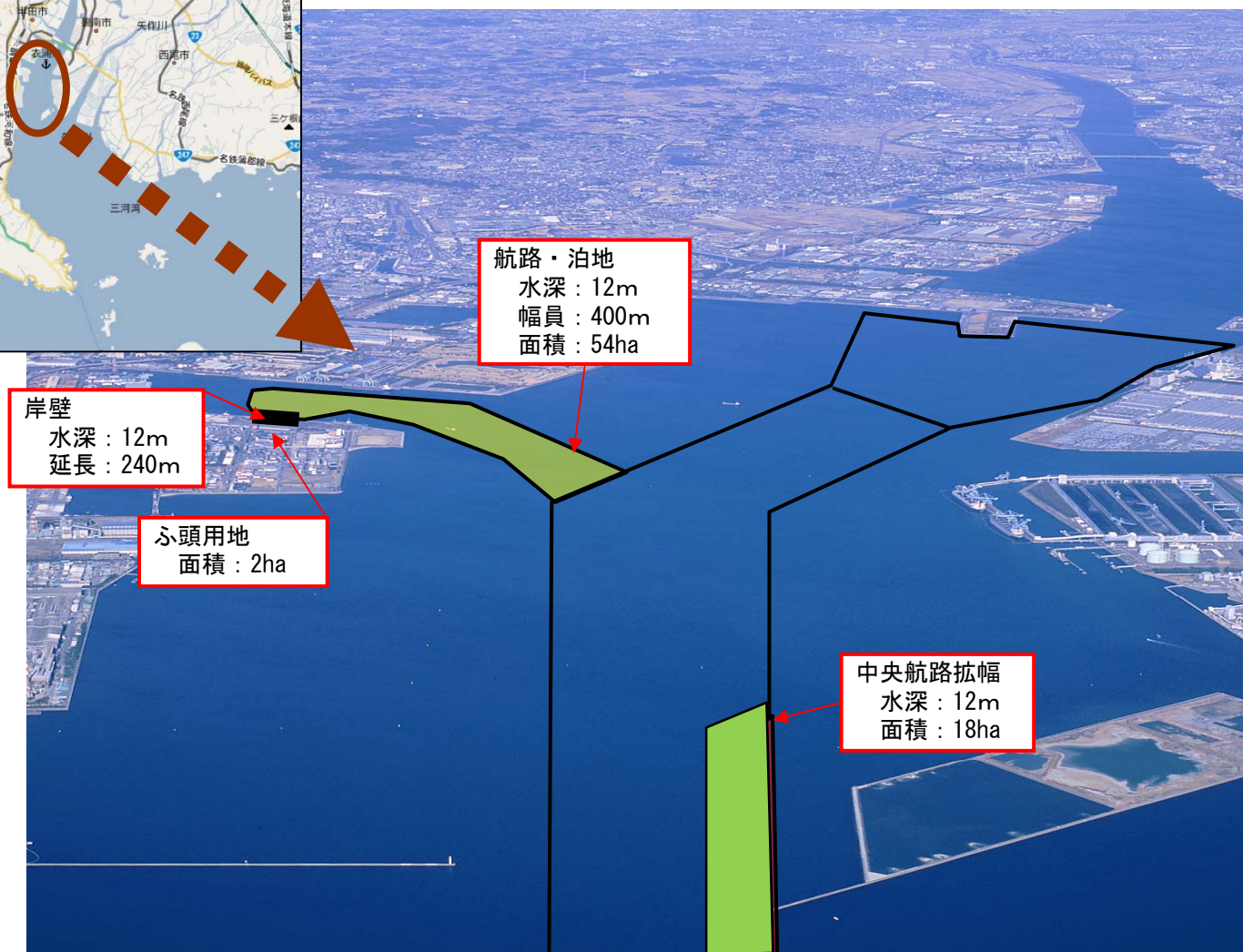
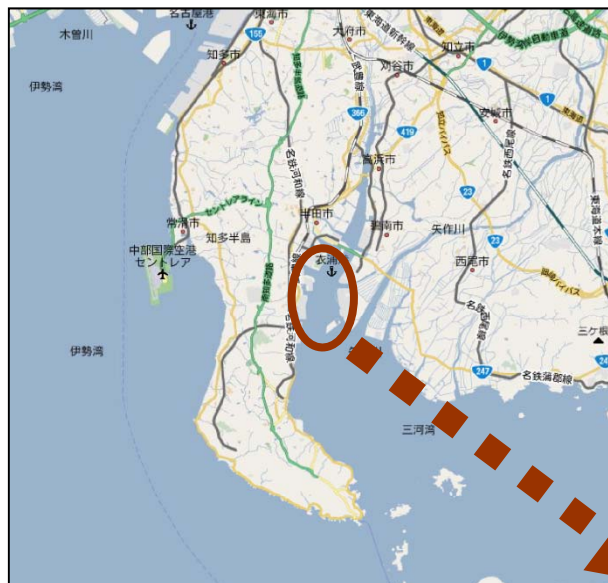


名古屋港 鍋田地区国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (衣浦港 武豊北ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	中部地方整備局																
			担当課長名	菊地 身智雄																		
実施箇所	愛知県知多郡武豊町																					
該当基準	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12m)、航路泊地(水深12m)、埠頭用地 等																					
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	平成34年度																		
総事業費(億円)	152		残事業費(億円)		66																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・係留施設と水深の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・急速に進展する船舶の大型化に対して、航行の制約を強いられている。 <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、背後企業の貨物需要に対応することで、輸送効率化を図る。 航路を拡幅することにより、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 <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																					
便益の主な 根拠	・輸送コスト削減 (平成35年予測取扱貨物量(金属くず):100千トン/年)、(平成35年予測取扱貨物量(珪砂):100千トン/年)、(平成35年予測取扱貨物量(木材チップ):141千トン/年) ・航路拡幅に伴う船舶の大型化 (平成35年度水深-12m岸壁(公共・専用)を利用する船舶:321隻/年)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	330	C:総費用(億円)		211	全体B/C	1.6	B-C	119	EIRR (%)	5.7											
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	165	C:総費用(億円)		50	継続B/C	3.3															
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (-10% ~ +10%)</td><td>1.4~1.7</td><td>3.0~3.6</td></tr><tr><td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td><td>1.5~1.6</td><td>3.0~3.7</td></tr><tr><td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td><td>1.5~1.6</td><td>3.2~3.5</td></tr></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.4~1.7	3.0~3.6	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.5~1.6	3.0~3.7	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5~1.6	3.2~3.5
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (-10% ~ +10%)	1.4~1.7	3.0~3.6																				
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.5~1.6	3.0~3.7																				
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.5~1.6	3.2~3.5																				
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx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152.4億円、既投資額86.9億円 平成25年度末現在 事業進捗率57%																					
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	コスト縮減:浚渫土の有効利用(深掘跡修復)により、コスト縮減を図る。 代 替 案:特になし																					
対応方針	継続																					
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。																					

衣浦港 武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	中部地方整備局					
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	三重県四日市市										
該当基準	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)、泊地(水深14m)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械										
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	755		残事業費(億円)		211						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・背後ヤードの不足により、非効率な荷さばきを余儀なくされている。 ・既存岸壁の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・港湾へのアクセス性が悪いため、貨物の定時性・安全性が確保できない。 ・大規模地震時において、リダンダンシーを確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <達成すべき目標> 国際海上コンテナターミナルを整備することにより、コンテナ貨物取扱能力不足に対応することで輸送効率化を図るとともに、大規模地震時のリダンダンシーの確保を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時におけるリダンダンシーの確保 <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										
便益の主な 根拠	・背後圏への輸送距離短縮による輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量:11.1万TEU) ・交通ネットワーク内における交通の輸送コストの削減 (平成30年臨港道路交通量:9,947台/日)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	1,553	C:総費用(億円)		909	全体B/C	1.7	B-C	643	EIRR (%)	7.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	254	C:総費用(億円)		185	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%)		1.6～1.8		1.2～1.5						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.7～1.7		1.3～1.5						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.7～1.7		1.3～1.4						
事業の効果 等	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。 ②港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO2、NOx排出量が削減 ・輸送の信頼性向上 ・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755億円、既投資額544億円 平成25年度末現在 事業進捗率72%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合は平成20年代後半の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減:今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努める。 代替案:特になし										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。										

四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (大阪港 北港南地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	近畿地方整備局					
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	大阪府大阪市										
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続の事業及び再評価実施後一定期間(3年間)を経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、岸壁(水深15m)(改良)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)(延伸)、航路(水深15m)、航路(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深15m)、泊地(水深16m)、荷さばき地 等										
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	1,792		残事業費(億円)		722						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・コンテナターミナルのバース利用率は過密な状況となっており、コンテナの需要増大への対応が困難な状況である。 ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。 ・東南海・南海地震の発生が逼迫している中、我が国の経済活動を支える耐震強化施設が不足している。 <達成すべき目標> ・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すると共に、アジア等増大するコンテナ需要に対応する。 ①釜山トランシップ回避による輸送コストの削減 ②コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減 ③震災時における輸送コストの削減 <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。										
	便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成30年予測取扱貨物量:124万TEU/年)									
	事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度							
		B:総便益 (億円)	13,146	C:総費用(億円)		2,308	全体B/C	5.7	B-C	10,839	EIRR (%)
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	2,524	C:総費用(億円)		773	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%)		5.2～6.2		2.9～3.6						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		5.5～5.9		3.0～3.6						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		5.7～5.7		3.2～3.4						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①コンテナ需要の増大や船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②大規模地震発生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。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展、地域活力の強化 ・釜山トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避および運航の定時性の向上 ・排出ガスの減少 ・沿道における騒音や振動等の軽減 ・コンテナターミナル周辺での渋滞の緩和 ・震災時における被害に対する企業の不安の軽減および生活や産業活動の維持										
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	事業費1,792億円、既投資額1,070億円 平成25年度末現在 事業進捗率60%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成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	・裏込材等に頁岩土砂を用いて液状化対策費用を削減										
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。										

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (堺泉北港 助松地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局				
			担当課長名	菊池 身智雄							
実施箇所	大阪府高石市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深14m)(耐震)、航路・泊地(水深14m) 等										
事業期間	事業採択		平成8年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	182			残事業費(億円)		27					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景>										
	・西日本エリアにおける中古自動車の需要増加への対応が求められている。 ・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、海上からの物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。										
	<達成すべき目標>										
	・西日本エリアにおける中古自動車の需要増加・船舶大型化に対応することによる物流の効率化。 ・大規模地震発生時に幹線貨物輸送拠点としての物流機能を発揮し、社会経済活動を維持。										
便益の主な 根拠	<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。										
	輸送コスト削減 (平成32年予測取扱貨物量:28千台/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	330	C:総費用(億円)		254	全体B/C	1.3	B-C	76	EIRR (%)	5.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	108	C:総費用(億円)		24	継続B/C	4.4				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (－10% ～ ＋10%)		1.2～1.4		4.0～4.9						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.3～1.3		4.0～4.9						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.3～1.3		4.3～4.6						
事業の効果 等	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。 ②大規模地震発生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。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価>										
	・騒音、振動の被害軽減 ・既存ターミナルの混雑緩和 ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・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182億円、既投資額154億円 平成25年度末現在 事業進捗率85%										
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	・港湾構造物を撤去した際に発生した基礎捨石等の材料を岸壁築造時に再利用し、建設副産物の発生量を抑制するとともに工事コストの縮減を図った。										
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。										

堺泉北港 助松地区 国際物流ターミナル整備事業



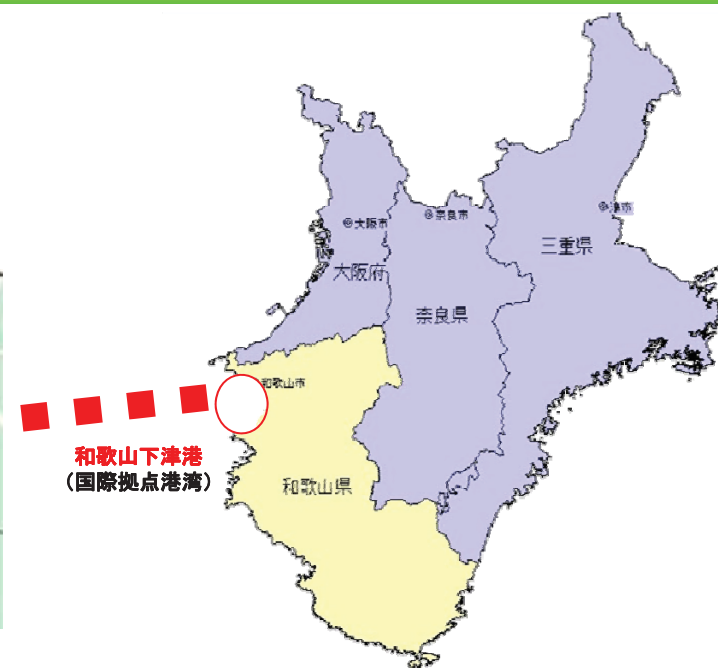
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (大阪港 南港東地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	近畿地方整備局		
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	大阪府大阪市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、航路・泊地(水深13m) 等										
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成33年度							
総事業費(億円)	118		残事業費(億円)		80						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・大阪港において、貨物船の大型化が進んでおり、施設の水深不足から、非効率な輸送体系を強いられている。 ・輸入原木の製材化による物流形態の変化(水面貯木→陸上保管)等に対応することにより、産業活動の維持を図る必要がある。										
	<達成すべき目標> ・取り扱い岸壁が分散している製材を南港東地区に集約することによる物流の効率化 ・北南米向け鉄鋼・鋼材輸出の積出拠点港としての機能を高めることによる国際競争力の強化										
	<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。										
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成34年予測取扱貨物量:538千トン/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	138	C:総費用(億円)		116	全体B/C	1.2	B-C	22	EIRR (%)	4.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	138	C:総費用(億円)		60	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%)		1.1～1.3		2.1～2.5						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.1～1.3		2.1～2.6						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.2～1.2		2.3～2.3						
事業の効果 等	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。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・沿道における騒音、振動の軽減 ・既存ターミナルの混雑緩和 ・物流機能の効率化、国際競争力の向上 ・排出ガスの減少										
社会経済情 勢等の変化	特になし										
主な事業の 進捗状況	総事業費118億円、既投資額37億円 平成25年度末現在 事業進捗率32%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	・標準ケーソンの幅と、端部ケーソンの形状の工夫										
対応方針	継続										
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。										

大阪港 南港東地区 国際物流ターミナル整備事業



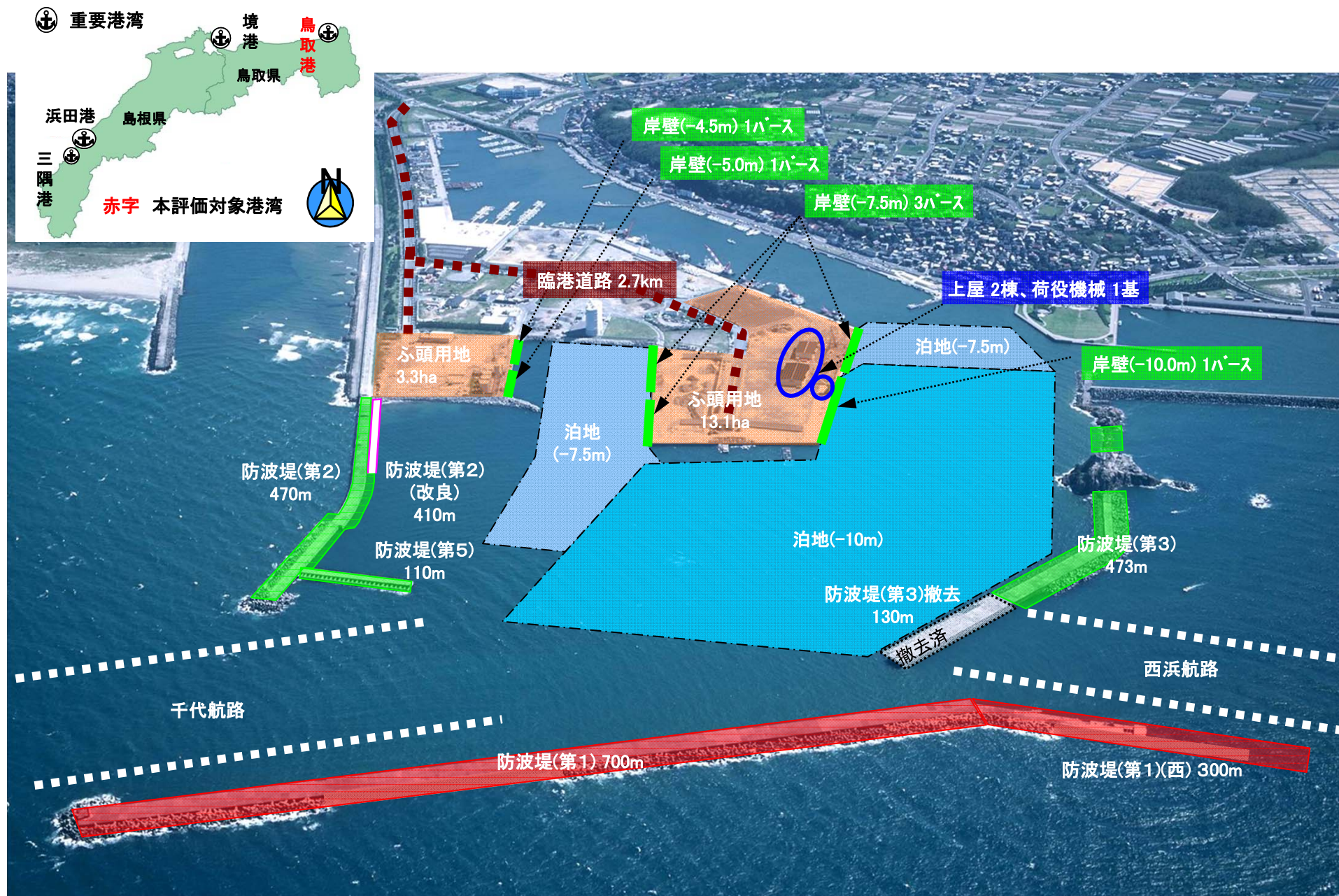
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (和歌山下津港 本港地区)			担当課 担当課長名	港湾局計画課 菊地 身智雄		事業 主体	近畿地方整備局			
実施箇所	和歌山県和歌山市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(外)、岸壁(水深13m)、岸壁(水深12m)・耐震、航路(水深13m)等										
事業期間	事業採択	昭和50年	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	745		残事業費(億円)		85						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・和歌山下津港背後に立地する企業の物流効率化を図り、地域の産業競争力の向上を支援する必要がある。 ・大規模災害時における海上物流拠点としての緊急物資及び一般貨物の物流機能を確保する必要がある。 ・港湾静穏度の向上に伴う荷役効率の向上、高潮時における背後地への浸水防止、避泊水域を確保をする必要がある。 <達成すべき目標> 和歌山下津港において、防波堤(外)を含む港湾施設の一体的な整備により、物流の効率化を図るとともに、荒天時における航行船舶の安全確保、背後地への浸水防護、切迫する大規模地震発生における物流機能を維持する。 ①通常時、震災時における輸送コストの削減 ②浸水被害の回避 ③海難事故の減少 <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。										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量: 56万トン/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	6,214	C:総費用(億円)		1,544	全体B/C	4.0	B-C	4,670	EIRR (%)	12.5%
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	724	C:総費用(億円)		73	継続B/C	9.9				
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋10%) 建 設 費 (＋10% ～ －10%)		事業全体のB/C 3.6～4.4 4.0～4.0		残事業のB/C 9.9～9.9 9.0～11.0						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①和歌山下津港背後圏の需要(一般貨物、コンテナ貨物)の取扱が可能となり輸送コストが削減される。 ②大規模地震発生時に緊急物資及び一般貨物を取り扱うことが可能となり、輸送コスト増大が回避される。 ③高潮による浸水被害が回避され、海難減少に伴う損失が回避される。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・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745億円、既投資額660億円 平成25年度末現在 事業進捗率89%										
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29年度末の完成を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	岸壁の耐震改良において新たに開発された地盤改良工法を採用することによりコストを削減。										
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。										

和歌山下津港 本港地区 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(鳥取港千代地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	中国地方整備局		
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	鳥取県鳥取市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)を経過している事業										
主な事業の諸元	防波堤(第1)、(第2)、(第3)、(第5)、岸壁(水深10m)、(水深7.5m)、(水深5.0m)、(水深4.5m)、泊地(水深10m)、(水深7.5m) 臨港道路、上屋、荷役機械、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	昭和52年度	完了	平成27年度							
総事業費(億円)	383		残事業費(億円)			7					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <達成すべき目標> 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。 ①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保 <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。										
便益の主な根拠	輸送コストの削減(平成28年予測取扱貨物量:51.4万トン/年) 海難事故等による損失の回避										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益(億円)	1,537	C:総費用(億円)		1,101	全体B/C	1.4	B-C	436	EIRR(%)	5.9
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	13	C:総費用(億円)		6	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%)		1.3~1.5		2.0~2.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		2.1~2.5						
			1.4~1.4		2.3~2.3						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②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。 <貨幣換算が困難な効果> ・船舶の入出港の安全性向上 ・荷役作業の安全性の向上 ・港内施設等の防護 ・環境への負荷軽減										
社会経済情勢等の変化	・平成25年3月、中国横断自動車道姫路鳥取線が全線開通し、関西圏との移動所要時間が短縮され、物流や観光面での活性化が見込まれる。										
	・平成24年8月、鳥取港に初の外国客船(クラブ・ハーモニー)が入港するなど、クルーズ船の入港が活発化。										
主な事業の進捗状況	総事業費383億円、既投資額376億円 平成25年度末 事業進捗率98%										
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	ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用すると共に安定上有効な上部斜面堤(暫定)を採用することにより堤体幅が縮小され約16%(約15億円)のコスト縮減が図られる。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。										
その他	<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										

鳥取港 千代地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業(境港外港地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	中国地方整備局		
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	鳥取県境港市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)を経過している事業										
主な事業の諸元	防波堤(2)、防波堤(2)-1、防波堤(1)、岸壁(水深13m)、岸壁(水深10m)、岸壁(水深7.5m)、石油ドルフィン(-7.5m)										
事業期間	事業採択	昭和43年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	458		残事業費(億円)		11						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・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。										
	<達成すべき目標> ・防波堤を整備することにより、港内静穏度を確保することで輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化										
	<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:264万トン/年)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益(億円)	2,734	C:総費用(億円)		1,926	全体B/C	1.4	B-C	808	EIRR(%)	7.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	24	C:総費用(億円)		13	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%)		1.4~1.5		1.7~2.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		1.7~2.1						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.4~1.4		1.9~1.9						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる										
	<貨幣換算が困難な効果> ・他地域での震災時における代替機能の確保 ・環境への負荷軽減 ・荷役作業の安全性の向上 ・港内施設等の防護 ・航路航行の安全性の向上										
社会経済情勢等の変化	・平成23年 境港が静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定される。 ・平成23年 境港が日本海側拠点港に選定(国際海上コンテナ、外航クルーズ(背後観光地クルーズ)、原木)される。 ・境港背後圏の道路ネットワーク整備の進展及び周辺企業の立地、設備投資が活発化。 ・外港昭和南地区へ入港する貨物船が大型化していることに加え、大型不定期客船の入港も増加し、岸壁の不足が顕在化。										
主な事業の進捗状況	総事業費458億円、既投資額447億円 平成25年度末 事業進捗率98%										
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	ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用すると共に安定上有効な上部斜面堤を採用することにより堤体幅が縮小され約13%(約1.4億円)のコスト縮減が図られる。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。										
その他	<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										

境港 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 (尾道糸崎港 機織地区)		担当課	港湾局 計画課		事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	広島県福山市										
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性が生じた事業										
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)、泊地(水深10m)										
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成30年度							
総事業費(億円)	198		残事業費(億円)		54						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・木材輸入拠点として背後には木材関連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。 ・航路、泊地部が水深不足のため、非効率な輸送を余儀なくされている。 <達成すべき目標> ・船舶の大型化による海上輸送の効率化を図ることにより物流コストを削減するとともに、周辺海域の環境改善を図る。 ①船舶大型化による海上輸送費用の削減 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 <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										
便益の主な根拠	船舶の大型化等による海上輸送コストの削減 (平成31年度予測取扱貨物量：47.9万トン)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益(億円)	394	C:総費用(億円)		263	全体B/C	1.5	B-C	131	EIRR(%)	6.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	125	C:総費用(億円)		49	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%)	1.3 ～ 1.6		2.3 ～ 2.8							
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.5 ～ 1.5		2.3 ～ 2.8							
	建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.5 ～ 1.5		2.4 ～ 2.5							
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①大型船舶の入港可能により、海上輸送費用が削減。 ②荷役形態の変更により、筏組み・二次輸送費用が削減。 ③原木の沖合投下が廃止されることにより、港内海面清掃費用が削減。 <貨幣換算が困難な効果> ・背後に立地する木材関連企業の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。 ・本事業の浚渫土砂を有効活用して干潟を創出することにより、水質・底質の改善に貢献することが期待される。 ・原木貨物の海上輸送の効率化により、CO₂排出量の低減が図られる。										
社会経済情勢等の変化	・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19年 ロシアの原木輸出関税率が引き上げられる。 ・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。 ・平成25年 円安傾向により、輸出品の増加が見込まれる。										
主な事業の進捗状況	総事業費198億円、既投資額144億円 平成25年度末現在の事業進捗率73%										
主な事業の進捗の見込み	・係船杭(水深12m)(分離堤)は平成20年5月から暫定水深10mにて供用しており、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。 ・泊地(水深10m)は、事業が順調に進んだ場合、平成30年代前半の完了を予定している。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫により発生する土砂の一部について、搬入先を他港の埋立処分場から港内の人工干潟に変更することにより、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> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」は妥当										

尾道糸崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業



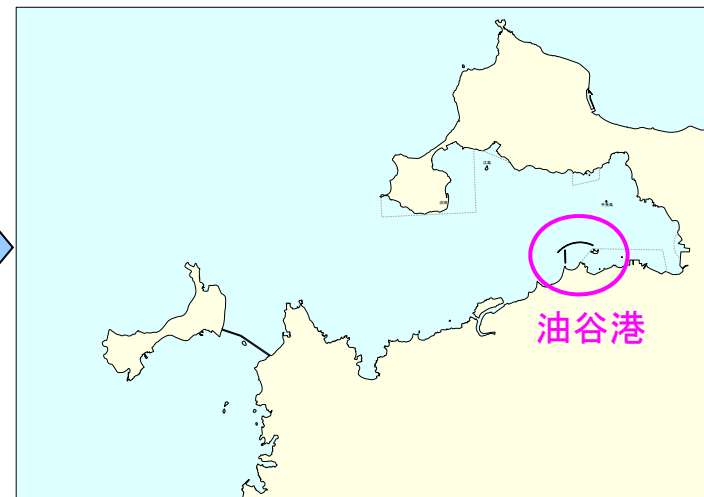
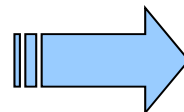
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (徳山下松港徳山地区)			担当課	港湾局計画課	事業 主体	中国地方整備局				
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	山口県周南市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、臨海道路、ふ頭用地、荷役機械										
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	305		残事業費(億円)		47						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・輸入石炭を扱う既存施設の能力不足の解消及び船舶の大型化(不足する岸壁および航路・泊地水深)への対応が求められている										
	<達成すべき目標> ①既存施設の能力不足(岸壁水深及び岸壁数、背後用地)の解消 ②船舶の大型化へ対応し、物流の効率化を図る										
	<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。										
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 350万トン／年、珪砂 9万トン／年)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益(億円)	1,038	C:総費用(億円)		529	全体B/C	2.0	B-C	509	EIRR (%)	6.7
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	242	C:総費用(億円)		58	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 量 (-10% ~ +10%)		1.8~2.1		3.8~4.6						
	事 業 費 (+10% ~ -10%)		1.9~2.0		3.9~4.7						
	事業期間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0		4.2~4.2						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①船舶の大型化に伴う海上輸送コストの削減が図られる。										
	<貨幣換算が困難な効果> ・地域産業の安定・発展に貢献 ・航路航行の安全性の向上 ・環境負担の軽減										
社会経済情勢等の変化	・平成11年度 徳山地区岸壁(-14m)が完成し、平成13年以降から石炭、非金属鉱物(珪砂)の取扱実績がある ・平成20年8月 徳山下松港が「臨海部産業エリア形成促進港」に指定 ・平成23年5月 徳山下松港が「国際バルク戦略港湾(石炭)」に選定 ・平成24年4月 徳山地区岸壁(-14m)背後の貯炭場が本格稼働し、石炭の取扱量が増加 ・平成29年 A社新規石炭火力発電所が稼働開始し、原料の石炭の取扱量が増加する見込み										
主な事業の進捗状況	総事業費305億円、既投資額258億円 平成25年度末 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	浚渫土砂の揚土方法の見直しや他事業との調整により、安価な作業船の使用が可能となり、コスト縮減が図られる										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため										
その他	<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										

徳山下松港 徳山地区 国際物流ターミナル整備事業

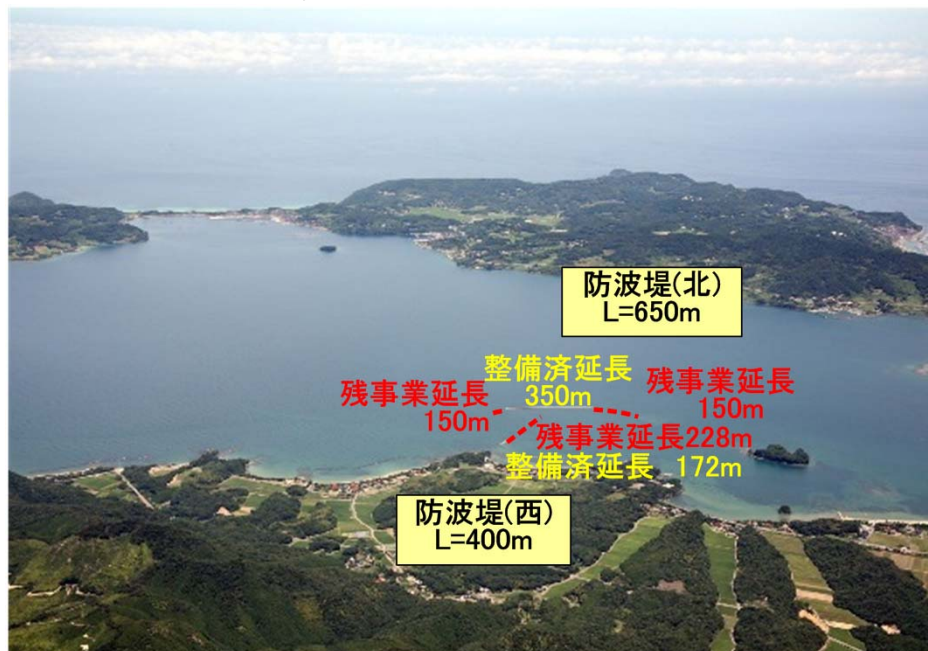


事業名 (箇所名)	防波堤整備事業(油谷港唐崎地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	中国地方整備局			
				担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	山口県長門市											
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業											
主な事業の諸元	防波堤(北) 1,200m、防波堤(西) 400m											
事業期間	事業採択		平成2年度		完了		平成31年度					
総事業費 (億円)	76				残事業費(億円)			38				
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・油谷港周辺海域には、荒天時において船舶が安全に避難できる静穏水域が少なく、船舶航行の安全性及び信頼性に支障をきたしている。 ・油谷港沖を航行する船舶は多く、100GT～3,000GTの内航船だけでも年間約3万隻の船舶が航行している。 ・これらの船舶が荒天時に安全に避難できる静穏水域が不足しており、避難水域の確保が必要となっている。 <達成すべき目標> ・荒天時において、航行船舶の避難に必要な水域を確保し、船舶の航行安全性及び信頼性の向上に寄与する。 <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。											
便益の主な 根拠	・海難減少に伴う損失の回避(平成32年度予測避難隻数5隻) ・荒天回数13.7回/年											
事業全体の 投資効率性	基準年度			平成25年度								
	B:総便益 (億円)	2,529		C:総費用 (億円)	92		全体B/C	27.6		B-C	2,437	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益 (億円)	2,529		C:総費用 (億円)	31		継続B/C	82.5				
感度分析	事業全体のB/C											
	需 要 (－10% ～ ＋10%)			24.9 ～ 30.4				残事業のB/C				
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)			26.7 ～ 28.6				74.3 ～ 90.8				
	建設期間 (＋10% ～ －10%)			26.8 ～ 28.5				75.0 ～ 91.7				
	81.3 ～ 83.6											
	当該事業を実施することにより、船舶の避難に必要な静穏水域が確保でき、海難事故等の損失の回避が図られる。											
	事業の効果等											
	社会経済情勢等の変化											
油谷港周辺海域における海難事故発生件数は、近年ほぼ横ばいで推移しており、荒天時における油谷港への避難の要請は高い。												
主な事業の進捗状況	第1期事業:総事業費53億円、既投資額37億円(全体事業:総事業費76億円、既投資額37億円) 平成25年度末現在 第1期事業:事業進捗率70%(全体事業:49%)											
主な事業の進捗の見込み	早期に船舶の避泊に必要な水域を確保するため、整備の進捗に応じた段階供用を行いつつ、事業を推進する。											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤(西)の残事業整備に先立ち、最新の波浪データ等を用い、設計断面の再検討を行った結果、断面の縮小化が可能となった。											
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											

油谷港 唐崎地区 防波堤整備事業



【第1期事業:2隻】



【全体事業:5隻】



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (徳島小松島港 沖洲(外)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	菊池 身智雄						
実施箇所	徳島県徳島市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深8.5m)、航路泊地(水深8.5m)、泊地(水深8.5m)、防波堤等									
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	141		残事業費(億円)		41					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・徳島小松島港において、係留施設の水深不足により増大する貨物需要及び船舶の大型化に対応できず、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等の輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。									
	<達成すべき目標> ・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、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資等の輸送を確保する。 ①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保									
	<政策体系上の位置づけ> ・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。									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成30年度予測取扱貨物量:167.5万トン/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:6千人)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度							
	B:総便益 (億円)	254	C:総費用(億円)	138	全体B/C	1.8	B-C	116	EIRR (%)	8.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	256	C:総費用(億円)	38	継続B/C	6.7				
感度分析	需 要 (－10% ～ ＋10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.7 ～ 2.0		6.0 ～ 7.4					
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.8 ～ 1.9		6.1 ～ 7.4					
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.8 ～ 1.8		6.7 ～ 6.7					
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 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。									
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・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141億円、既投資額100億円 平成25年度末現在 事業進捗率71%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	地盤改良範囲、床掘範囲について、断面を見直し。									
対応方針	継続									
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<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。									

徳島小松島港沖洲(外)地区複合一貫輸送ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (高知港 三里地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	四国地方整備局					
			担当課長名	菊池 身智雄							
実施箇所	高知県高知市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)2バース、岸壁(水深11m)(耐震)、岸壁(水深8m)、防波堤、護岸(防波)、航路泊地(水深12m)、泊地(-8m)等										
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	1,263		残事業費(億円)		55						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・本港は高知県経済を支える国際物流、交流拠点へと発展することが期待されており、貨物の増大、多様化、船舶の大型化への対応が急務である。 ・大規模地震発生時における、海上からの緊急物資等の輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 <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、船舶の大型化および貨物需要の増大に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時の海上からの緊急物資等の輸送を確保する。 ①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保 <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。										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量:コンテナ:1.1万TEU/年、バルク:118万トン/年) 交通事故の削減 (平成30年予測交通量:2,125台/日) 海難の減少 (平成30年避泊可能隻数:6隻) 浸水防護 (平成30年度浸水床軽減面積:16万㎡) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:10千人)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	4,144	C:総費用(億円)		2,226	全体B/C	1.9	B-C	1,919	EIRR (%)	6.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	699	C:総費用(億円)		47	継続B/C	14.9				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.7 ~ 2.0		13.4 ~ 16.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.9 ~ 1.9		13.6 ~ 16.6						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.9 ~ 1.9		14.9 ~ 14.9						
事業の効果 等	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。 ②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通事故減少が図られる。 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。 ④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。 ⑤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。 <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 ・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持 ・交流機会の増加 ・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1,263億円、既投資額1,208億円 平成25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	防波堤において、設計沖波を見直し、信頼性設計法(期待滑動量)を採用。										
対応方針	継続										
対応方針理	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> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。										



高知港 三里地区 国際物流ターミナル整備事業



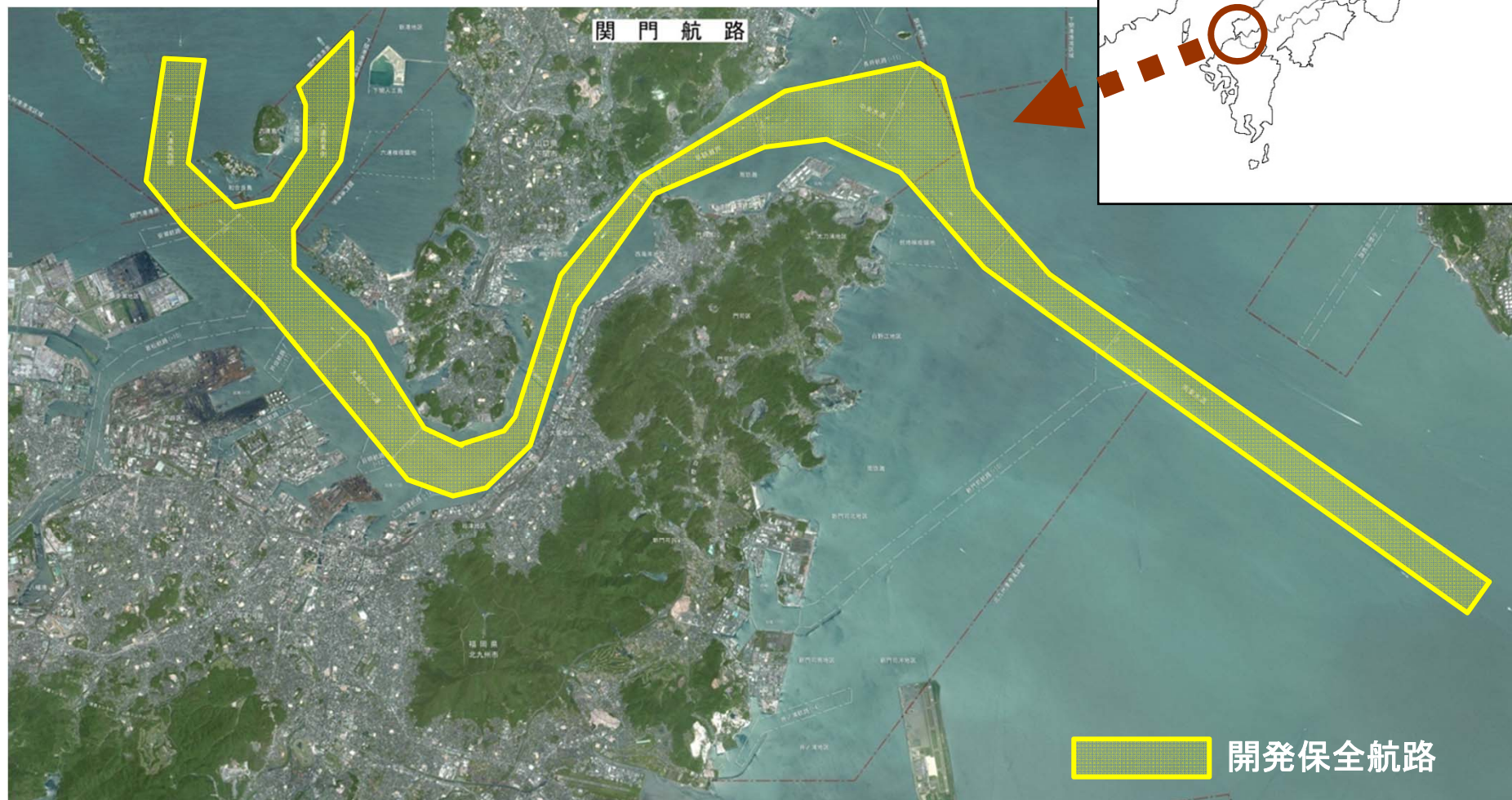
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (宿毛湾港 池島地区)			担当課	港湾局計画課	事業 主体	四国地方整備局				
				担当課長名	菊池 身智雄						
実施箇所	高知県宿毛市										
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業										
主な事業の 諸元	防波堤										
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	80			残事業費(億円)		30					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・港内静穏度の不足から非効率な輸送形態を強いられており、また、既設係留施設への船舶の離着岸に支障を来している。 <達成すべき目標> ・港内の静穏度を確保することで、港湾利用時の安全で効率的な物流を実現し、地域の振興に寄与する。 ①輸送コストの削減 <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29年度予測取扱貨物量:9万トン) 浸水防護 (平成29年度浸水軽減面積:11.3万㎡)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	100	C:総費用(億円)		77	全体B/C	1.3	B-C	23	EIRR (%)	5.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	87	C:総費用(億円)		27	継続B/C	3.2				
感度分析	需 要 (−10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	1.2 ~ 1.4		2.9 ~ 3.5		2.9 ~ 3.5						
	建 設 費 (+10% ~ −10%)		1.2 ~ 1.4		2.9 ~ 3.5						
	1.2 ~ 1.4		2.9 ~ 3.5		2.9 ~ 3.5						
	建設期間 (+10% ~ −10%)		1.3 ~ 1.3		3.2 ~ 3.2						
	1.3 ~ 1.3		3.2 ~ 3.2		3.2 ~ 3.2						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより										
	①港内静穏度の向上により物流機能が効率化され、輸送コストの削減が図られる。 ②高潮の被害から財産を守り、地域住民の安全で安心な生活が確保される。										
	<貨幣価値が困難な効果等による評価>										
	・雇用・所得の増大等 ・交流機会の増加 ・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80億円、既投資額41億円 平成25年度末現在 事業進捗率62%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成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	浚渫により発生する軟岩の流用や、大型作業船の効率的な利用										
対応方針	継続										
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。										

宿毛湾港池島地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	開発保全航路整備事業 (関門航路)			担当課	港湾局計画課	事業 主体	九州地方整備局			
				担当課長名	菊地 身智雄					
実施箇所	山口県、福岡県									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	航路(水深14m)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成46年度						
総事業費(億円)	2,793		残事業費(億円)		1,251					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・東アジア等に対し海上交通の要所となる関門航路の水深不足により、迂回等の海上輸送が強いられており、輸送の効率化を図る必要がある。 ・狭隘で屈曲した地形に航路があることから海上交通の難所であり、航路拡幅・拡張による航行環境の改善を図る必要がある。 <達成すべき目標> 開発保全航路を整備することにより、航路増深による輸送の効率化と航路拡幅・拡張により、通航船舶の安全性の向上を図る。 ①大型船舶(コンテナ船、貨物船)の輸送の効率化 ②航路拡幅・拡張による通航船舶の安全性の向上 <政策体系上の位置づけ> ・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。 <その他> ・航路整備に伴い発生した良質な浚渫砂を覆砂に活用することで、海域環境の改善を図る。									
便益の主な 根拠	・輸送コストの削減 ・海難事故の減少 (平成47年度予測通航船舶隻数:35万隻/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度							
	B:総便益 (億円)	4,441	C:総費用(億円)	3,037	全体B/C	1.5	B-C	1,405	EIRR(%)	5.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	4,300	C:総費用(億円)	1,003	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%)		1.3 ～ 1.6		4.2 ～ 4.4					
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.4 ～ 1.5		3.9 ～ 4.8					
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.4 ～ 1.5		4.2 ～ 4.4					
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①大型船舶(コンテナ船、貨物船)の輸送に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②通航船舶の整流化により、船舶の衝突・乗上による事故が減少し、航行環境の改善が図られる。 <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 ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・航行船舶の安全性向上 ・物流機能の効率化 ・海域環境の改善									
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2,793億円、既投資額1,542億円 平成25年度末現在 事業進捗率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40年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	浚渫土砂を有効利用することでコスト縮減を図る。									
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> ・関門航路の浚渫土砂を有効活用した事業である「水質・底質の改善事業(瀬戸内海 周防灘地区)」を編入 ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。									

関門航路開発保全航路整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (苅田港 本港地区)			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	菊地 身智雄						
実施箇所	福岡県京都郡苅田町										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深13m)、航路(水深13m)、航路泊地(水深13m)、防波堤等										
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成34年度							
総事業費(億円)	652		残事業費(億円)		254						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・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ている。										
	<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物流機能の高度化、効率化を促進し輸送コストの削減を図る。 ①貨物輸送の高度化、効率化										
	<政策体系上の位置づけ> ・政策目標:国際競争力、地域経済の活性化 ・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28年予測取扱貨物量:(石炭)103.2万トン/年、その他鉄鉱石等23.3万トン/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	862	C:総費用(億円)		776	全体B/C	1.1	B-C	86	EIRR(%)	4.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	455	C:総費用(億円)		214	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%)		1.0 ～ 1.2		1.9 ～ 2.3						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.1 ～ 1.1		1.9 ～ 2.4						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.1 ～ 1.1		2.1 ～ 2.2						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・企業(公共性の高いセメント工場、国民生活に関連する石炭火力発電所)の生産性向上 ・船舶大型化に伴う航行船舶数の減少による安全性向上 ・排出ガスの減少										
社会経済情 勢等の変化	中国国内需要の急増を受け、中国から日本への石炭輸入が減少したが、世界第2位(第1位は豪州)の石炭輸出国であるインドネシアからの輸入が増加している。石炭火力発電所は国民生活や地域産業を支える基幹発電所となっている。										
主な事業の 進捗状況	総事業費652億円、既投資額398億円 平成25年度末現在 事業進捗率 約61%										
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。										
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	新技術(L型消波防波堤)の開発・採用を行いコストの削減を行った。 本プロジェクトの主たる施設となる岸壁及び航路泊地は暫定供用しており、代替案立案の可能性は無い。また、残事業は、投資効果を高めるために必要不可欠となる航路増深等の整備である。										
対応方針	継続										
対応方針理 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。										

荻田港本港地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (伊万里港 七ツ島地区)		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	菊地 身智雄							
実施箇所	佐賀県伊万里市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深13m)、航路泊地(水深13m)、ふ頭用地、荷役機械、臨港道路										
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)	176		残事業費(億円)		53						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・伊万里港背後地域から発するコンテナについて、係留施設の不足及び水深の不足により非効率な輸送形態を強いられている。 ・伊万里港のコンテナターミナル、七ツ島工業団地を利用する港湾関係車両は現況道路1 本のみでの輸送形態となっているため、周辺では慢性的な渋滞が発生しており、貨物輸送の定時制確保等が困難となり、非効率な輸送形態を強いられている。 <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、係留施設の不足及び水深の不足が解消され、利用企業による船舶の大型化等により輸送効率化及び港湾関連交通の円滑化が図られる。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 <政策体系上の位置づけ> ・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										
便益の主な 根拠	・輸送コストの削減（平成28 年予測取扱貨物量：(コンテナ)0.6 万TEU/年） ・滞船コストの削減（平成26 年予測取扱貨物量：(船腹コンテナ)0.6 万TEU/年、(輸出入コンテナ)0.4 万TEU/年） ・荷役の効率化（平成26 年予測取扱貨物量：(船腹コンテナ)4.2 万TEU/年、(輸出入コンテナ)3.3 万TEU/年） ・輸送時間削減、輸送時間費用削減、事故損失額削減(平成32 年予測交通量： 0.5 万台/日)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	266	C:総費用(億円)		207	全体B/C	1.3	B-C	59	EIRR(%)	5.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	266	C:総費用(億円)		55	継続B/C	4.8				
感度分析	需 要（－10％ ～ ＋10％）		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	1.2 ～ 1.4		1.2 ～ 1.4		4.6 ～ 5.1						
	建 設 費（＋10％ ～ －10％）		1.3 ～ 1.3		4.4 ～ 5.4						
	建設期間（＋10％ ～ －10％）		1.3 ～ 1.3		4.8 ～ 4.9						
事業の効果 等	本プロジェクトを実施することにより、 ①係留施設の不足及び水深の不足に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②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。 ③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。 <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										
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176億円、既投資額123億円 平成25年度末現在 事業進捗率70%										
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	ケーソン陸上製作吊卸し方式の採用によるコスト縮減を行った。										
対応方針	継続										
対応方針理 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。										

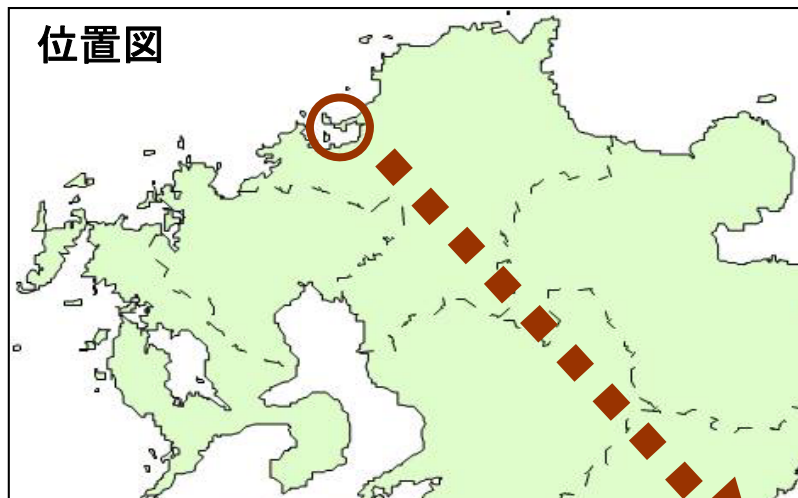


伊万里港 セツ島地区 国際物流ターミナル整備事業

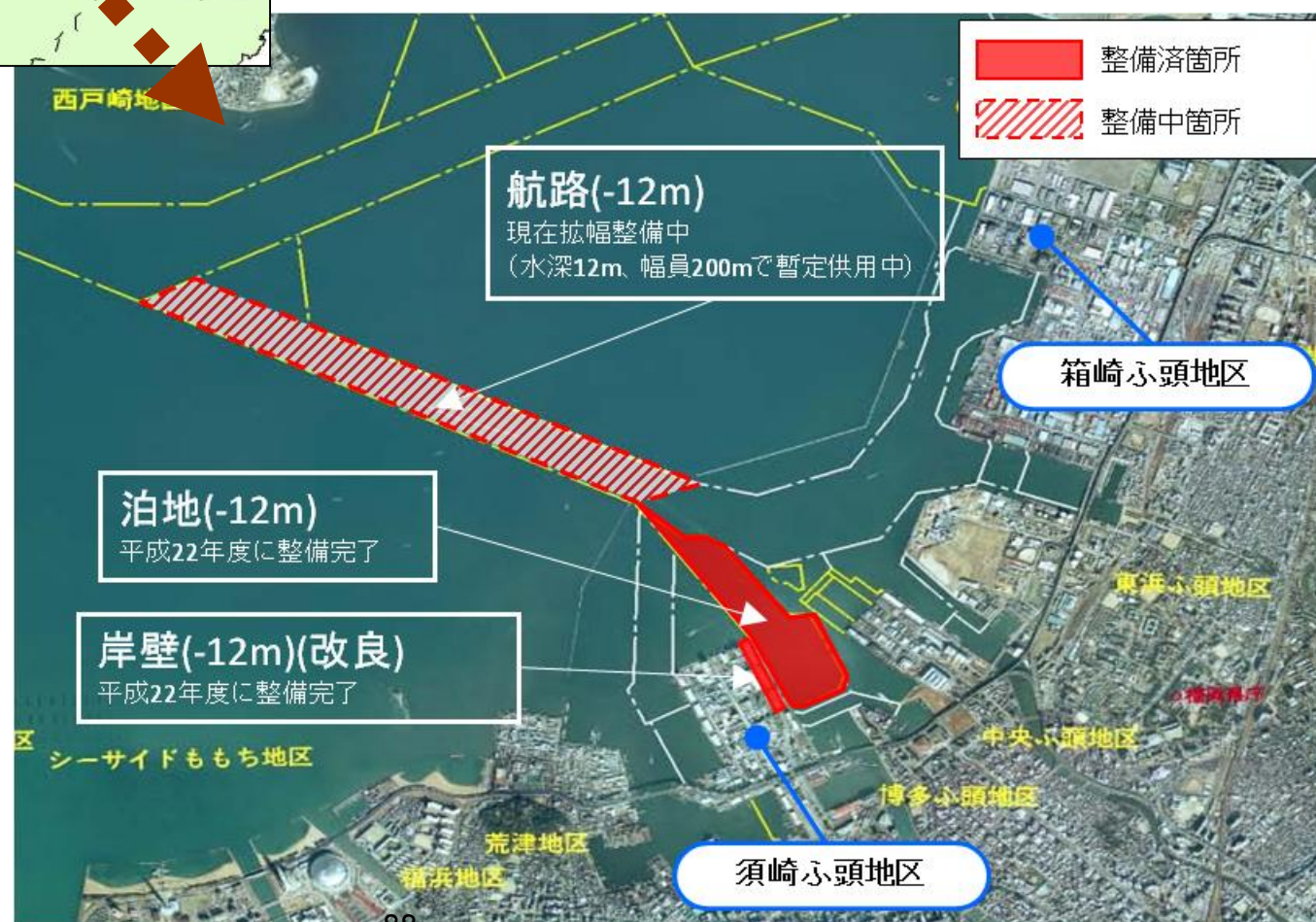


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (博多港 須崎ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	福岡県福岡市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)(改良)、泊地(水深12m)、航路(水深12m)										
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成27年度							
総事業費(億円)	252		残事業費(億円)		52						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・岸壁は供用開始後40年以上経過しており、老朽化のため利用制限区域が設けられ、施設利用に支障を来している。 ・施設の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。										
	<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、効率的な輸送ネットワークを維持し、併せて船舶の大型化に対応することで輸送の効率化を図る。 ①陸上輸送コスト削減 ②海上輸送コスト削減										
	<政策体系上の位置づけ> ・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。										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減(陸上) (平成23年実績取扱貨物量(須崎ふ頭地区のみ):(穀物)100万トン/年) 輸送コストの削減(海上) (平成28年予測取扱貨物量(須崎ふ頭地区及び箱崎ふ頭地区):(穀物)128万トン/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	731	C:総費用(億円)		275	全体B/C	2.7	B-C	457	EIRR(%)	12.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	258	C:総費用(億円)		54	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%)		2.4 ～ 2.9		4.3 ～ 5.2						
	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		2.6 ～ 2.7		4.3 ～ 5.3						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		－		－						
事業の効果 等	本プロジェクトを実施することにより、 ①効率的な輸送ネットワークが維持され、陸上輸送コストの削減が図られる。 ②船舶の大型化に対応し、海上輸送コストの削減が図られる。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価> ・物流機能の効率化・高度化、競争力の強化 ・航行船舶の安全性向上 ・排出ガスの減少										
社会経済情 勢等の変化	特になし										
主な事業の 進捗状況	総事業費252億円、既投資額200億円 平成25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	浚渫土砂の処分方法(汚濁防止幕の設置方法等)の変更によりコスト縮減に取り組む。										
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)どおり、「事業継続」で了承。										

位置図

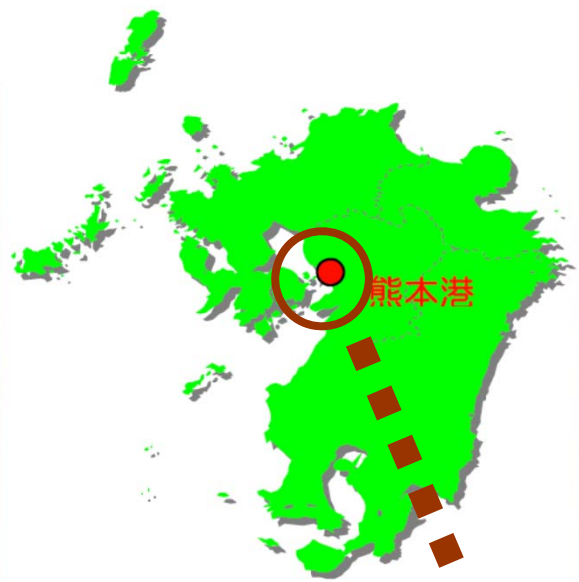


博多港 須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (熊本港 夢咲島地区)			担当課 担当課長名	港湾局計画課 菊地 身智雄	事業 主体	九州地方整備局			
実施箇所	熊本県熊本市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)、航路(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)、防波堤(南)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械、上屋									
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)	236		残事業費(億円)		13					
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・熊本港(夢咲島地区)の荷主においては、港内静穏度不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 <達成すべき目標> 船舶の安全な航行を確保するとともに、熊本港背後圏の荷主が現在他港を利用している貨物について、物流ターミナルを整備することにより陸上輸送コストの削減・効率化を図る。 ①船舶の安全な航行を確保する ②貨物輸送の効率化を図る <政策体系上の位置づけ> ・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									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成31年 予測コンテナ取扱貨物量(実入り)):2.9万TEU (平成25年 コンテナ取扱貨物量(実入り)):1.0万TEU 輸送コストの削減 (平成31年 予測一般取扱貨物量:(ガラス製品:リサイクル)2.0万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成25年度							
	B:総便益(億円)	450	C:総費用(億円)		403	全体B/C	1.1	B-C	46	EIRR(%) 4.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	44	C:総費用(億円)		37	継続B/C	1.2			
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		1.1 ~ 1.3						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1		1.1 ~ 1.3						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1		1.2 ~ 1.2						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①コンテナ需要に対応し、物流機能の効率化が図られる。 ②荷役作業の安全性と効率性が確保される。 <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									
社会経済情勢等の変化	平成24年10月に荷役機械(ガントリークレーン)が設置され、平成24年12月よりコンテナ航路が週2便化となった。									
主な事業の進捗状況	総事業費236億円、既投資額223億円 平成25年度末現在 事業進捗率94%									
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	・コスト縮減は、前回評価時の項目と同じ(短杭式から長杭式へ)。									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。									

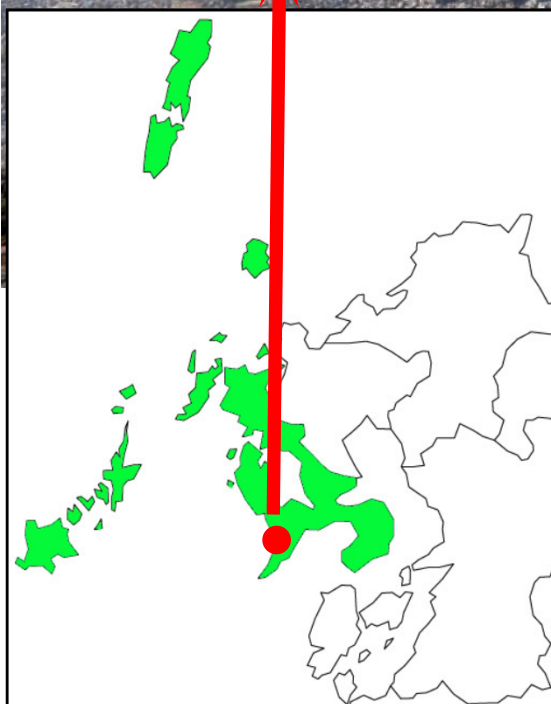
熊本港 夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業



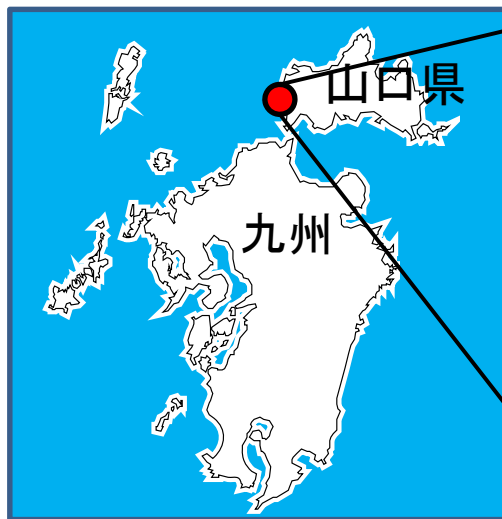
事業名 (箇所名)	ターミナル再編事業 (長崎港 小ヶ倉柳地区)			担当課	港湾局計画課	事業 主体	九州地方整備局				
				担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	長崎県長崎市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)(改良)、岸壁(水深10m)(改良)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、臨港道路、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成31年度							
総事業費(億円)	125		残事業費(億円)		14						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・当該施設は、建設後40年以上が経過しており、老朽度調査においてはそのまま使用し続けることが難しいことを示すA判定となっている。 ・施設利用者のニーズに対しふ頭用地が狭隘で、余計な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。 <達成すべき目標> 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。また、耐震岸壁を整備することで震災時等における緊急物資輸送等への対応を図る。 ①事業活動の継続 ②貨物輸送の効率化 ③被災時等における緊急物資輸送等への対応 <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										
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：(コンテナ貨物)9,084TEU、(バルク貨物)33.3万トン)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	173	C:総費用(億円)		143	全体B/C	1.2	B-C	30	EIRR(%)	4.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	109	C:総費用(億円)		28	継続B/C	3.9				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (－10% ～ ＋10%)		1.1 ～ 1.3		3.4 ～ 4.1						
事業の効果 等	建 設 費 (＋10% ～ －10%)		1.2 ～ 1.2		3.4 ～ 4.2						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.2 ～ 1.2		3.7 ～ 3.8						
事業の効果 等	本プロジェクトを実施することにより、 ①老朽化した施設が改良整備されることにより、引き続き港湾貨物取り扱い機能が存続する。 ②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。 ③岸壁(水深7.5m)が、耐震岸壁として整備されることにより、震災時等の緊急物資輸送等への対応が可能となる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・事業活動の継続 ・排出ガスの削減										
社会経済情 勢等の変化	既存岸壁の空洞箇所を確認し、その拡大防止対策の必要性										
主な事業の 進捗状況	総事業費125億円、既投資額112億円 平成25年度末現在 事業進捗率89%										
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	・施工方法等の検討から、着実なコスト削減を考慮した設計を行う。 ・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 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。										

長崎港小ヶ倉柳地区 ターミナル再編事業

長崎港

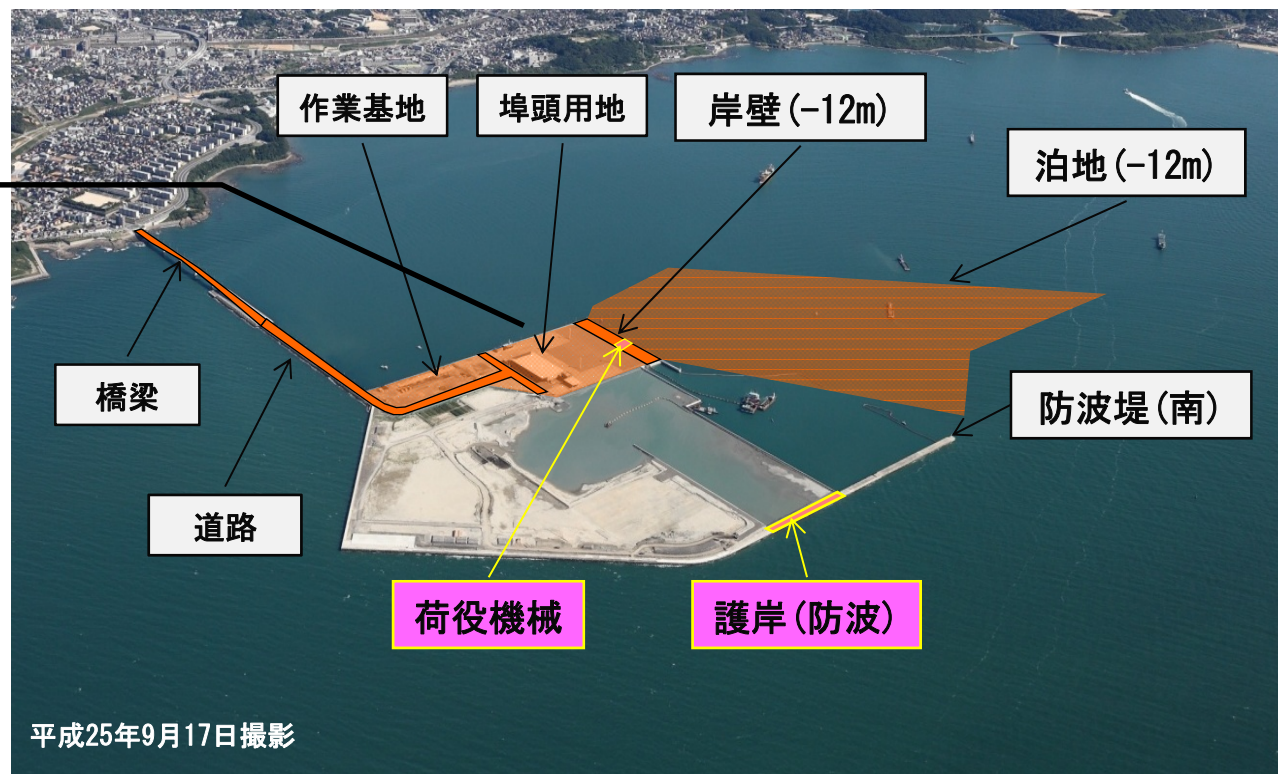


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (下関港 新港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	九州地方整備局					
			担当課長名	菊地 身智雄							
実施箇所	山口県下関市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、護岸(防波)、防波堤、橋梁・道路、ふ頭用地、荷役機械 等										
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	241		残事業費(億円)		8						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> 現在の下関港は、背後用地の不足や船舶航行上の支障等様々な課題を抱えているが、関門海峡沿いでの機能の拡充は、関門航路を航行する船舶の安全を維持する上でも限界がある。 <達成すべき目標> このため、本プロジェクトでは、将来の貨物需要にも対応できる国際物流ターミナルを新港地区に整備し、安全かつ効率的な物流体系を構築し、輸送コストの削減を図ることを目的としている。 <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。										
便益の主な 根拠	・輸送コスト削減 (平成35年度予測取扱貨物量:(コンテナ貨物)3.5万TEU/年、(バルク貨物)1.8万トン/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	404	C:総費用(億円)		333	全体B/C	1.2	B-C	71	EIRR(%)	4.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	111	C:総費用(億円)		15	継続B/C	7.3				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (−10% ~ +10%)		1.1 ~ 1.3		7.1 ~ 7.5						
	建 設 費 (+10% ~ −10%)		1.2 ~ 1.2		6.6 ~ 8.1						
	建設期間 (+10% ~ −10%)		—		—						
事業の効果 等	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。										
	<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 ・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	・強大化傾向にある爆弾低気圧や台風に備える被災対策の必要性 ・岬之町コンテナターミナルの新港地区への機能移転について、今後5年以内(平成29年度まで)と市において計画された。										
主な事業の 進捗状況	総事業費241億円、既投資額234億円 平成25年度末現在 事業進捗率97%										
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	ケーソンの中詰材を砂から銅水砕スラグを採用することによる堤体のスリム化										
対応方針	継続										
対応方針理 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。										



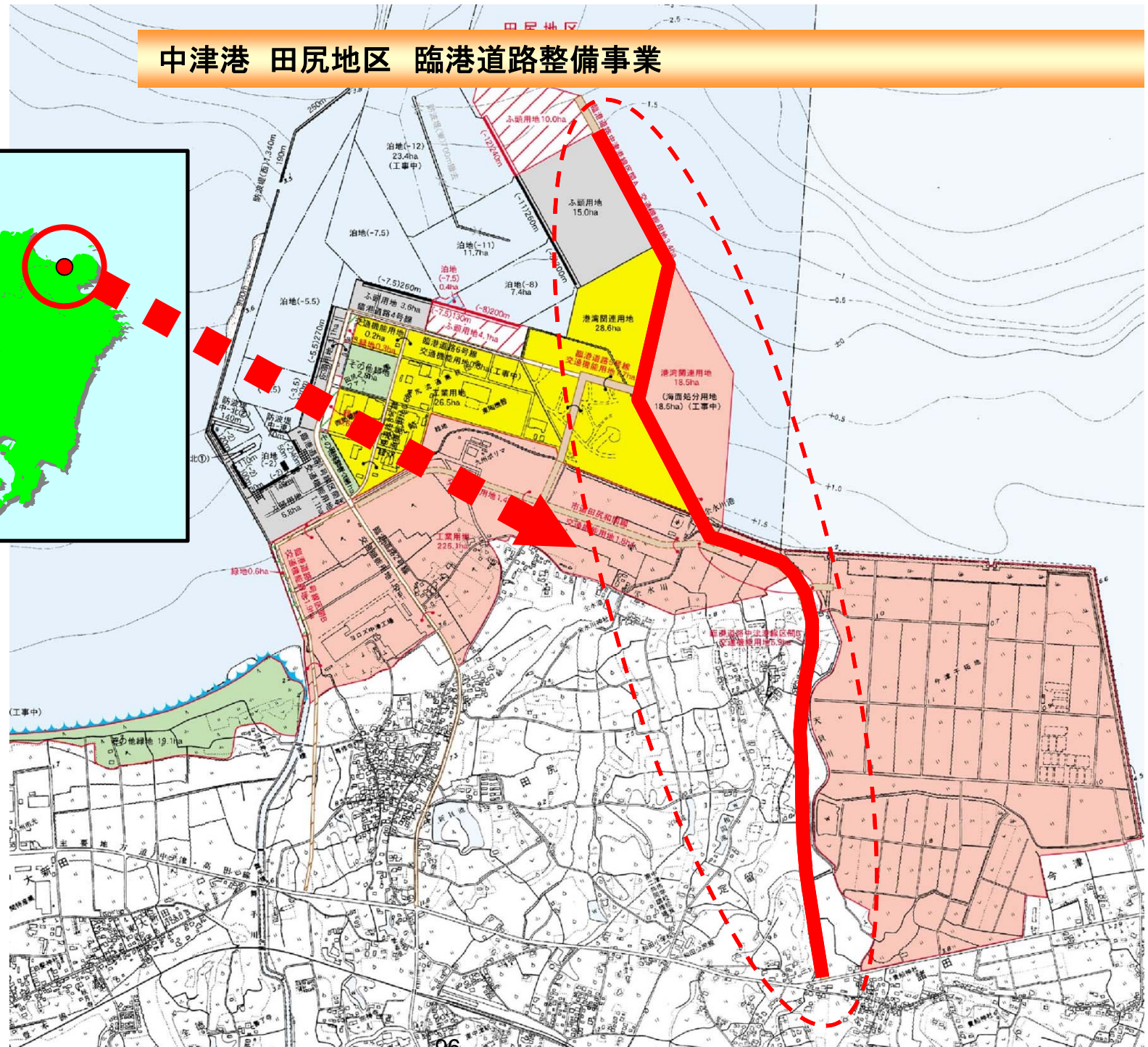
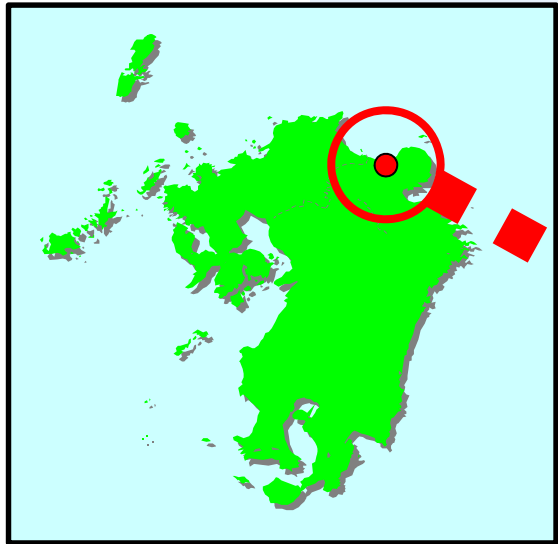
下関港(新港地区) 国際物流ターミナル

- 凡 例
- 整備中箇所
 - 整備完了箇所



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (中津港 田尻地区)			担当課 担当課長名	港湾局計画課 菊地 身智雄	事業 主体	九州地方整備局				
実施箇所	大分県中津市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の 諸元	臨港道路										
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成26年度							
総事業費(億円)	55		残事業費(億円)		14						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・従来、臨港道路2号線を輸送ルートとしているが、港と背後の広域道路網とを直接結ぶ道路が無いため、非効率な物資輸送を余儀なくされている。 ・また、臨港道路2号線は県道中津高田線と接続しているため、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。 <達成すべき目標> 臨港道路を整備することにより、港湾関連交通の円滑化を図る。 ①貨物輸送の効率化 <政策体系上の位置づけ> ・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										
便益の主な 根拠	走行時間の短縮 (平成26年予測交通量:0.9万台/日) 走行経費の減少 (平成26年予測交通量:0.9万台/日) 事故損失の減少 (平成26年予測交通量:0.9万台/日)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	99	C:総費用(億円)		56	全体B/C	1.8	B-C	43	EIRR(%)	7.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	99	C:総費用(億円)		15	継続B/C	6.6				
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%)		1.6 ～ 1.9		6.0 ～ 7.2						
	建設期間 (＋10% ～ －10%)		1.7 ～ 1.8		6.0 ～ 7.4						
			－		－						
事業の効果 等	当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 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。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・広域的な経済活性化 ・環境負荷の軽減 ・生活利便性の向上										
社会経済情 勢等の変化	軟弱地盤改良対策工の追加										
主な事業の 進捗状況	総事業費55億円、既投資額41億円 平成25年度末現在 事業進捗率75%										
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	効率的な工事の実施及び工期短縮を目指す。										
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」で了承。										

中津港 田尻地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (那覇港 浦添ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	沖縄総合事務局															
			担当課長名	菊地 身智雄																		
実施箇所	沖縄県浦添市																					
該当基準	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	臨港道路、緑地、都市機能用地																					
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成26年度																		
総事業費(億円)	210		残事業費(億円)		43																	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・那覇港から中北部方面の貨物輸送のルートとして、混雑度の高い国道58号(安謝～牧港区間)を通過せざるを得ない状況であるため、港湾関連車両の流動に支障を来している。 <達成すべき目標> 臨港道路を整備することにより、港湾関連交通の円滑化、港湾物流の効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化 <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																					
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成42年予測交通量:32,100台/日)																					
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度																			
	B:総便益 (億円)	669	C:総費用(億円)	217	全体B/C	3.1	B-C	452	EIRR (%)	9.8												
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	669	C:総費用(億円)	48	継続B/C	13.9																
感度分析	<table><tr><td></td><td>事業全体のB/C</td><td>残事業のB/C</td></tr><tr><td>需 要 (-10%～+10%)</td><td>2.8 ～ 3.4</td><td>12.5 ～ 15.2</td></tr><tr><td>建 設 費 (+10%～-10%)</td><td>3.0 ～ 3.1</td><td>12.8 ～ 15.1</td></tr><tr><td>建設期間 (+10%～-10%)</td><td>3.1 ～ 3.1</td><td>13.9 ～ 13.9</td></tr></table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10%～+10%)	2.8 ～ 3.4	12.5 ～ 15.2	建 設 費 (+10%～-10%)	3.0 ～ 3.1	12.8 ～ 15.1	建設期間 (+10%～-10%)	3.1 ～ 3.1	13.9 ～ 13.9
	事業全体のB/C	残事業のB/C																				
需 要 (-10%～+10%)	2.8 ～ 3.4	12.5 ～ 15.2																				
建 設 費 (+10%～-10%)	3.0 ～ 3.1	12.8 ～ 15.1																				
建設期間 (+10%～-10%)	3.1 ～ 3.1	13.9 ～ 13.9																				
事業の効果 等	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。 周辺道路の混雑緩和が図られる。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出量が軽減される。																					
社会経済情 勢等の変化	特になし																					
主な事業の 進捗状況	総事業費210億円、既投資額166億円 平成25年度末現在 事業進捗率79%																					
主な事業の 進捗の見込	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	橋梁取付区間の一部埋立に港内浚渫土を活用する等、積極的に流用材を活用しコスト縮減を図る。 代替案の可能性は特になし。																					
対応方針	継続																					
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。																					
その他	<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臨港道路整備事業

