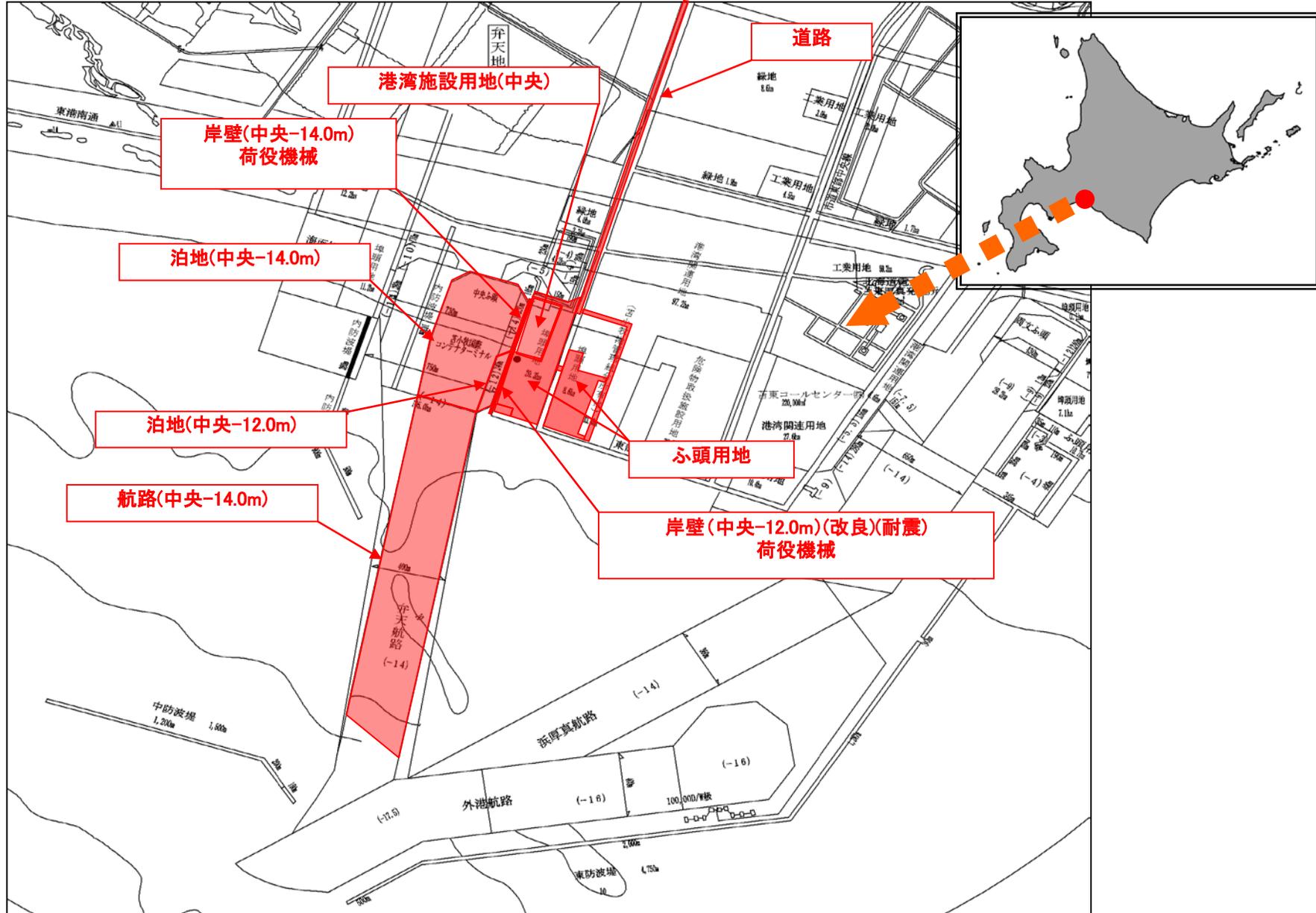


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度										
事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震) (苫小牧港 東港区 中央水路地区)			担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局	
実施箇所	北海道苫小牧市									
該当基準	再々評価:再評価実施後に3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-14.0m)、岸壁(-12.0m)(改良)(耐震)、航路(-14.0m) 等									
事業期間	事業採択	平成 13 年度			完了	平成 27 年度				
総事業費(億円)	491			残事業費(億円)	14					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;                  増大するコンテナ貨物量に対応した係留施設や背後用地が不足しており、非効率な輸送形態を強いる。このため、北海道産業の競争力を確保するための物流の効率化が大きな課題となっている。また、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送の確保が課題となっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;                  輸送の効率化、大規模地震発生時の緊急物資の輸送の確保を目的として、中央水路地区において、岸壁(-14m)を擁する国際海上コンテナターミナルを整備する。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;                  ○政策目標                  国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化                  国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備                  ○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                  北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コスト削減 (平成28年度予測取扱貨物量:242万トン/年、153千TEU/年)</li> <li>・震災時の輸送コスト削減 (震災時の緊急物資:445トン/震災、一般貨物:261万トン/震災)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度								
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,001	C:総費用(億円)	619	全体B/C	1.6	B-C	382	EIRR (%)	6.8
感度分析	事業全体のB/C				残事業のB/C					
	需 要 (-10%~+10%)	( 1.5 ~ 1.8 )			( 3.7 ~ 4.6 )					
	建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.6 ~ 1.6 )			( 3.8 ~ 4.6 )					
	建設期間 (+10%~-10%)	( 1.6 ~ 1.6 )			( 4.2 ~ 4.2 )					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減</li> <li>・震災時における緊急物資や最小限の物流機能の確保による輸送コストの削減</li> <li>・施設被害の回避による復旧のための追加支出コストの削減 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・コンテナ機能の集約による国際競争力の強化</li> <li>・耐震強化岸壁の整備による地域の安全・安心の確保と産業活動の維持</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成17年度に岸壁(中央-14.0m)が供用開始。 平成22年度に岸壁(中央-12.0m)(耐震)が供用開始 総事業費491億円、既投資額477億円 平成26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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地盤改良の資材として、浚渫土砂を有効活用し、建設コストの縮減を図っている。</li> <li>・建設発生材(コンクリート塊)を路盤材として有効活用し、建設コストの縮減を図っている。</li> <li>・他工事との工程調整により、作業船舶の回航費の縮減を図っている。</li> <li>・地盤改良工法において、新技術の活用により、建設コストの縮減を図っている。</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理由	東港区中央水路地区国際海上コンテナターミナル整備事業の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、本事業を継続します。									
その他	(費用対効果分析に係る項目は、平成23年度評価時点) <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。 <港湾管理者の意見> 対応方針(案)については、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段の御高配をお願い申し上げます。									

# 苫小牧港 東港区 中央水路地区 国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)

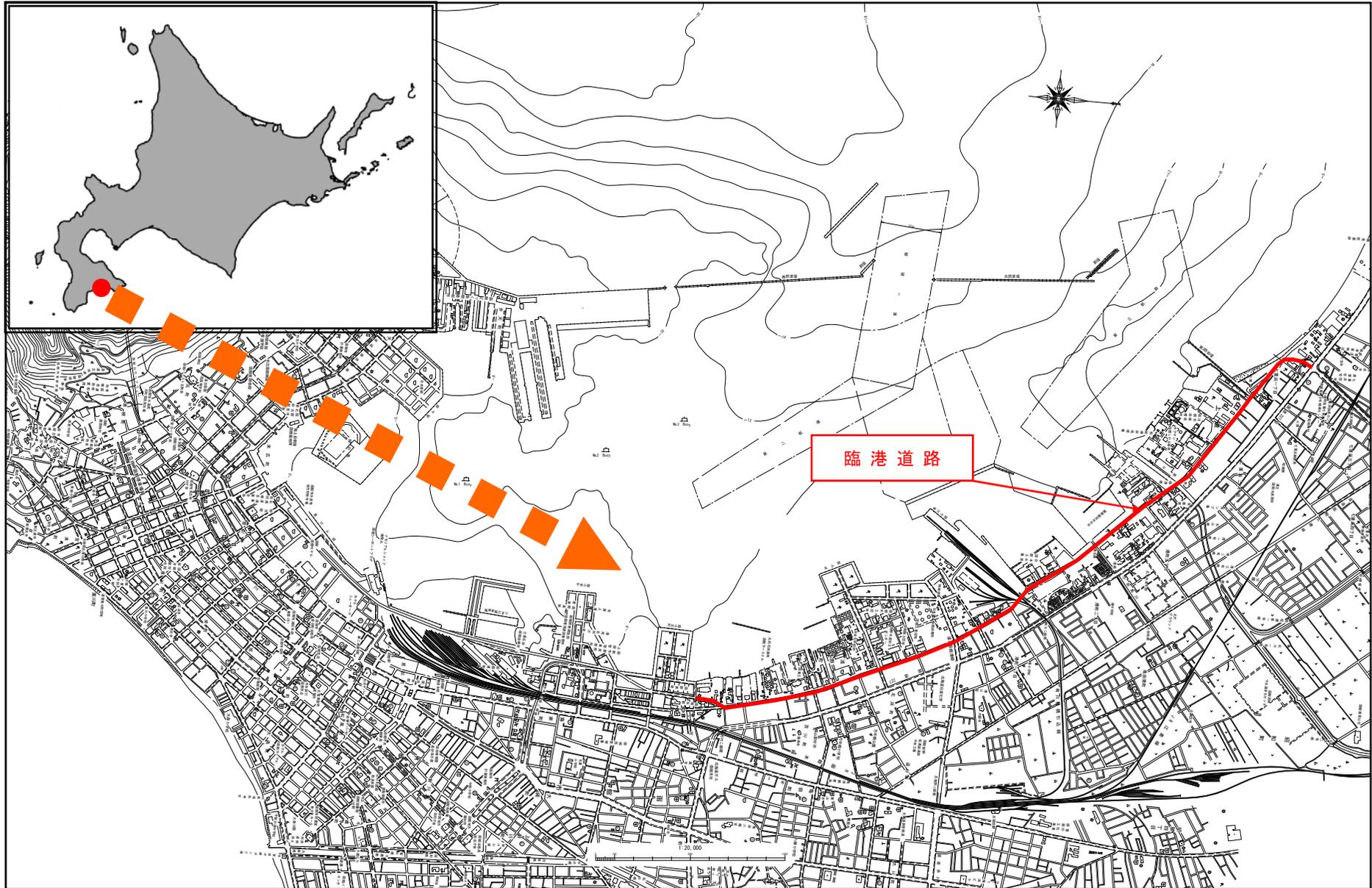


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度											
事業名(箇所名)	幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業 (函館港 本港地区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局	
実施箇所	北海道函館市										
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業										
主な事業の諸元	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)	141			残事業費(億円)	15						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;                      既存の臨港道路がJRの線路により分断され、港湾関連貨物を取り扱っている車両は、一般国道等を通行することになり、輸送時間、距離の増大による非効率な交通体系となっている。また函館市は日本を代表する観光地となっているが、港湾関連車両と観光車両等が輻輳し、円滑な交通体系に支障を来している。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;                      幹線臨港道路の整備により、港湾関連交通と一般交通とを分離し、安全性確保と円滑化を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;                      ○政策目標                      国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化                      国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備                      ○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                      北海道総合開発を推進する</p>										
便益の主な根拠	臨港道路交通量:5,372台/日										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度									
	B:総便益(億円)	222	C:総費用(億円)	179	全体B/C	1.2	B-C	43	EIRR (%)	4.9	
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	24	C:総費用(億円)	14	継続B/C	1.8					
感度分析	事業全体のB/C				残事業のB/C						
	需 要 (-10%~+10%)	( 1.1 ~ 1.4 )			( 1.6 ~ 2.0 )						
	建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.2 ~ 1.3 )			( 1.6 ~ 2.0 )						
	建設期間 (+10%~-10%)	( 1.2 ~ 1.2 )			( 1.8 ~ 1.8 )						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減</li> <li>・交通事故損失額の削減 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・観光地へのアクセス向上による地域経済の活性化</li> <li>・交通混雑の緩和による排出ガスの削減効果</li> </ul>										
社会経済情勢等の変化	特になし										
主な事業の進捗状況	総事業費141億円、既投資額126億円 平成26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	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理由	本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確認されているため。										
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;                      再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;                      対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。当該事業の継続ならびに早期完成の特段の配慮をお願い申し上げます。</p>										

# 函館港 本港地区 幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業



港湾整備事業

再評価

平成 26 年度																																														
事業名(箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (函館港 万代・中央ふ頭地区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局																																				
実施箇所	北海道函館市																																													
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																													
主な事業の諸元	岸壁(-10.0m)(改良)、岸壁(-8.0m)(改良)、岸壁(-7.5m)(改良)、道路(護岸)(改良)等																																													
事業期間	事業採択	平成 15 年度			完了	平成 30 年度																																								
総事業費(億円)	65			残事業費(億円)	11																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 岸壁の老朽化が進み、競争力確保のため、早急な対応が必要となっている。また、不荷役船や官公庁船が休憩目的等にも利用しており、安全な係留が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 国内物流ターミナルの整備により、背後圏の貨物需要に対応した係留施設を確保し、物流コストや業務コスト等の削減を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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 北海道総合開発を推進する</p>																																													
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成31年度予測取扱貨物量:9.5万トン/年)</p> <p>輸送コスト・輸送時間コストの削減 (平成31年度予測交通量:450台/日)</p> <p>移動コストの削減 (平成31年度予測移動隻数:1隻/年)</p> <p>業務コストの削減 (平成31年度予測滞船隻数:179隻/年)</p>																																													
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度																																												
	B:総便益(億円)	107	C:総費用(億円)	83	全体B/C	1.3	B-C	24.1	EIRR (%)	5.4																																				
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	16	C:総費用(億円)	9	継続B/C	1.8																																								
感度分析	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="4">事業全体のB/C</th> <th colspan="4">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10%~+10%)</td> <td colspan="4">( 1.2 ~ 1.4 )</td> <td colspan="4">( 1.6 ~ 2.0 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 1.3 ~ 1.3 )</td> <td colspan="4">( 1.6 ~ 2.0 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 1.3 ~ 1.3 )</td> <td colspan="4">( 1.8 ~ 1.8 )</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 )				( 1.6 ~ 2.0 )				建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.3 ~ 1.3 )				( 1.6 ~ 2.0 )				建設期間 (+10%~-10%)	( 1.3 ~ 1.3 )				( 1.8 ~ 1.8 )			
	事業全体のB/C				残事業のB/C																																									
需 要 (-10%~+10%)	( 1.2 ~ 1.4 )				( 1.6 ~ 2.0 )																																									
建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.3 ~ 1.3 )				( 1.6 ~ 2.0 )																																									
建設期間 (+10%~-10%)	( 1.3 ~ 1.3 )				( 1.8 ~ 1.8 )																																									
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減</li> <li>・代替ふ頭利用による官公庁船等の乗船における移動コストの削減</li> <li>・滞船の解消による運航コストの削減</li> <li>・ふ頭の利用不可による倉庫等の資産価値の喪失回避(貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・背後産業活動の活性化</li> <li>・埠頭利用の安全性確保</li> <li>・緊急時の出勤による国民の安全・安心の確保</li> </ul>																																													
社会経済情勢等の変化	特になし																																													
主な事業の進捗状況	平成18年度 岸壁(-10.0m)(改良)、岸壁(南)(-8.0m)(改良)、物揚場(-4.0m)(改良) 供用開始 平成19年度 岸壁(北第2)(-9.0m)(改良) 供用開始 総事業費65億円、既投資額54億円 平成26年度末現在 事業進捗率84%																																													
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。																																													
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鋼管杭の打設において、杭打ち工法の比較検討によりフライングハンマー工法を採用し、建設コストの削減を図っている。</li> <li>・再生骨材の有効活用や仮置土の再利用により建設コストの削減を図っている。</li> </ul>																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	万代・中央ふ頭地区国内物流ターミナル整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																													
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。当該事業の継続ならびに早期完成の特段の配慮をお願い申し上げます。</p>																																													

# 函館港 万代・中央ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業

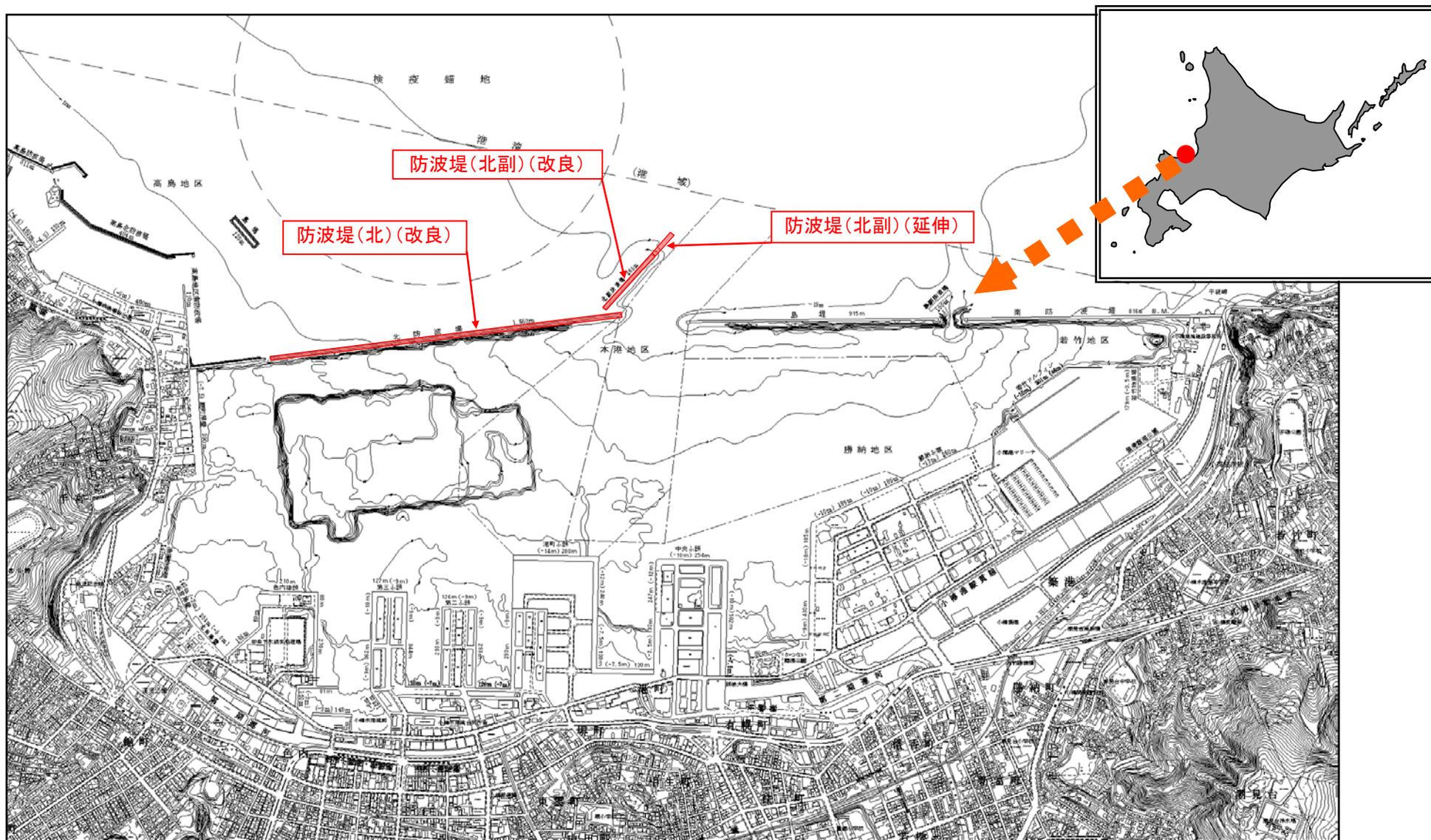


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度																																														
事業名(箇所名)	防波堤整備事業 (小樽港 本港地区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局																																				
実施箇所	北海道小樽市																																													
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																													
主な事業の諸元	防波堤(改良)、防波堤(延伸)																																													
事業期間	事業採択	平成 10 年度			完了	平成 37 年度																																								
総事業費(億円)	80			残事業費(億円)	53																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 当該防波堤は、日本初の本格的な外洋防波堤として築造され100年以上が経過しているため、水中部のブロックの散乱や捨石マウンドの洗掘等により波浪に対する脆弱性が高まっており、当該防波堤が破損した場合、フェリー航路等の存続は困難となるため早急な改良整備が必要であった。また、港内静穏度が不足しており、フェリーの定時性確保や荒天時において本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が必要であった。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 防波堤を改良・延伸し、歴史的価値を保存しながら防波堤の機能回復や港内静穏度の向上を図る。 &lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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 北海道総合開発を推進する</p>																																													
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成38年度予測取扱貨物量:9,612千トン/年) 海難の減少 (避泊可能隻数:2隻)</p>																																													
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度																																												
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	166	C:総費用(億円)	72	全体B/C	2.3	B-C	94	EIRR (%)	7.3																																				
感度分析	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="4">事業全体のB/C</th> <th colspan="4">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10%~+10%)</td> <td colspan="4">( 2.1 ~ 2.5 )</td> <td colspan="4">( 2.0 ~ 2.4 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 2.2 ~ 2.4 )</td> <td colspan="4">( 2.0 ~ 2.4 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 期 間 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 2.2 ~ 2.4 )</td> <td colspan="4">( 2.2 ~ 2.3 )</td> </tr> </tbody> </table>											事業全体のB/C				残事業のB/C				需 要 (-10%~+10%)	( 2.1 ~ 2.5 )				( 2.0 ~ 2.4 )				建 設 費 (+10%~-10%)	( 2.2 ~ 2.4 )				( 2.0 ~ 2.4 )				建 設 期 間 (+10%~-10%)	( 2.2 ~ 2.4 )				( 2.2 ~ 2.3 )			
	事業全体のB/C				残事業のB/C																																									
需 要 (-10%~+10%)	( 2.1 ~ 2.5 )				( 2.0 ~ 2.4 )																																									
建 設 費 (+10%~-10%)	( 2.2 ~ 2.4 )				( 2.0 ~ 2.4 )																																									
建 設 期 間 (+10%~-10%)	( 2.2 ~ 2.4 )				( 2.2 ~ 2.3 )																																									
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減</li> <li>・荒天時に港内での避難が可能となり、海難事故による損失の回避 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・フェリー運航の安定性確保</li> <li>・航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・背後地の浸水被害と資産被害の回避</li> <li>・歴史的建造物の財産価値存続と次世代への継承</li> </ul>																																													
社会経済情勢等の変化	特になし																																													
主な事業の進捗状況	総事業費80億円、既投資額28億円 平成26年度末現在 事業進捗率34%																																													
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37年度の完了を予定している。																																													
コスト削減や代替案立案等の可能性	特になし																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	本港地区防波堤整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																													
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 &lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)については、特段の意見はございません。事業の継続に特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																													

# 小樽港 本港地区 防波堤整備事業

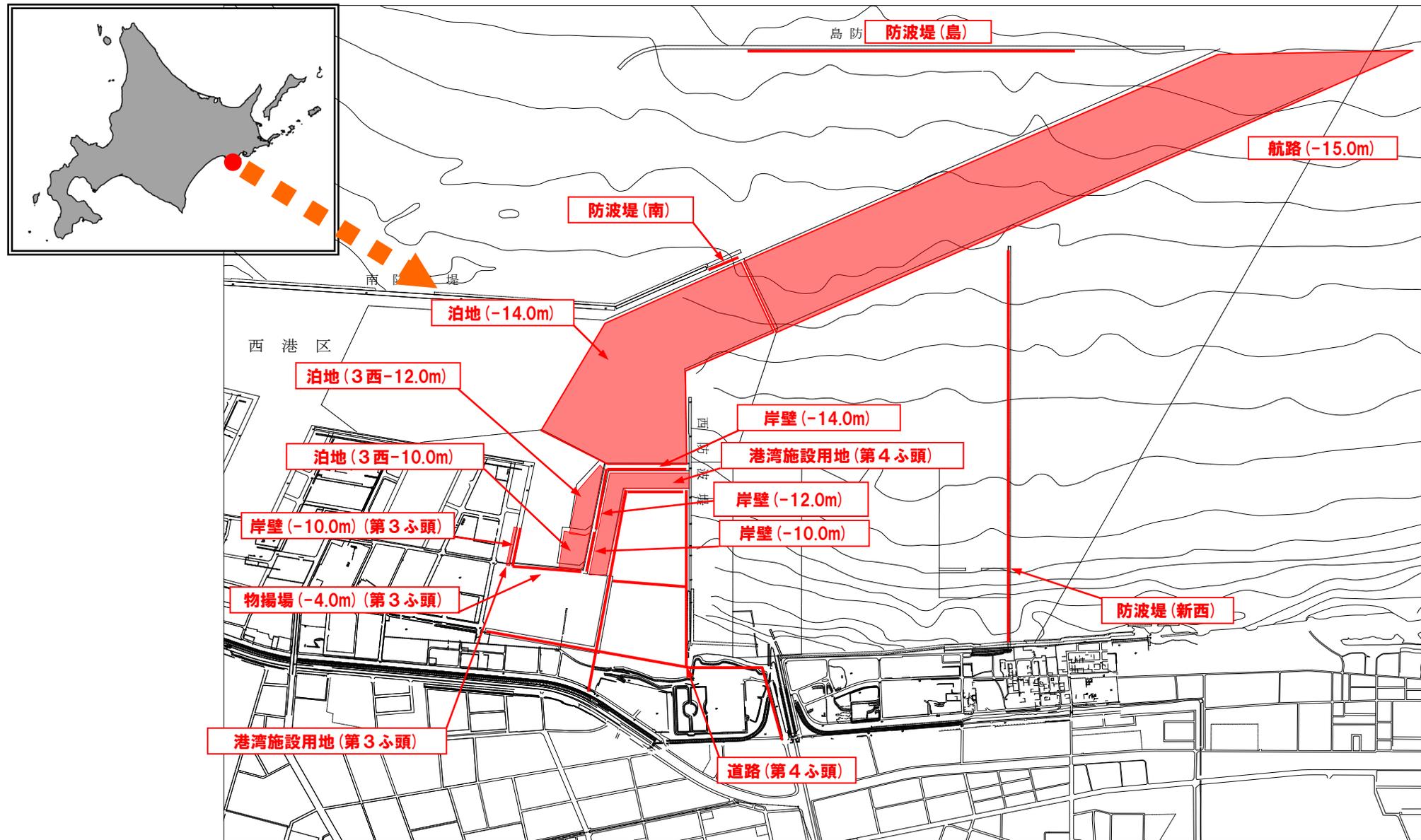


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度										
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (釧路港 西港区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局
実施箇所	北海道釧路市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(-14.0m)、岸壁(-12.0m)、岸壁(-10.0m)、航路(-15.0m)、道路 等									
事業期間	事業採択	平成 9 年度			完了	平成 38 年度				
総事業費(億円)	1,255			残事業費(億円)	163					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態となっている。また、沖合を航行する貨物船の避泊に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 大水深岸壁の整備により、大型バルク船の利用による物流コストの削減とともに、本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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 北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送コスト削減 (平成38年度予測取扱貨物量:99万トン/年)</li> <li>・滞船の減少による運航コストの削減 (平成38年度予測滞船緩和時間:357時間/年)</li> <li>・海難の減少 (平成38年度避泊可能隻数:4隻)</li> <li>・航路・泊地の維持浚渫費の削減 (平成38年度埋没量:0.09m/年)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度								
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	2,510	C:総費用(億円)	1,827	全体B/C	1.4	B-C	683	EIRR (%)	5.5
感度分析	事業全体のB/C									
	需 要 (-10%~+10%)	( 1.3 ~ 1.5 )			( 1.3 ~ 1.6 )					
	建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.4 ~ 1.4 )			( 1.3 ~ 1.6 )					
	建設期間 (+10%~-10%)	( 1.3 ~ 1.5 )			( 1.4 ~ 1.5 )					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減</li> <li>・滞船の減少による運航コストの削減</li> <li>・荒天時に港内での避難が可能となり、海難事故による損失の回避</li> <li>・航路・泊地の維持浚渫費の削減 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・新たな企業立地による地域経済の活性化</li> <li>・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・道路整備に伴う輸送効率の向上</li> <li>・防波堤(島)整備に伴う生態系、自然環境の創造</li> <li>・既存産業の活性化による地域貢献</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成13年度に岸壁(-14.0m)が供用開始。 平成14年度に岸壁(-12.0m)、岸壁(-10m)が供用開始。 総事業費183億円、既投資額150億円 平成26年度末現在 事業進捗率87%									
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38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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浚渫・床掘土砂をケーソンの中詰材として有効活用し、建設コストの縮減を図っている。</li> <li>・ケーソン製作においてハイブリッドケーソンを採用し、建設コストの縮減を図っている。</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理由	西港区国際物流ターミナル整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)については、異議のない旨を御報告いたします。当該事業の継続並びに着実な事業推進について、特段のご配慮をお願いいたします。</p>									

# 釧路港 西港区 国際物流ターミナル整備事業

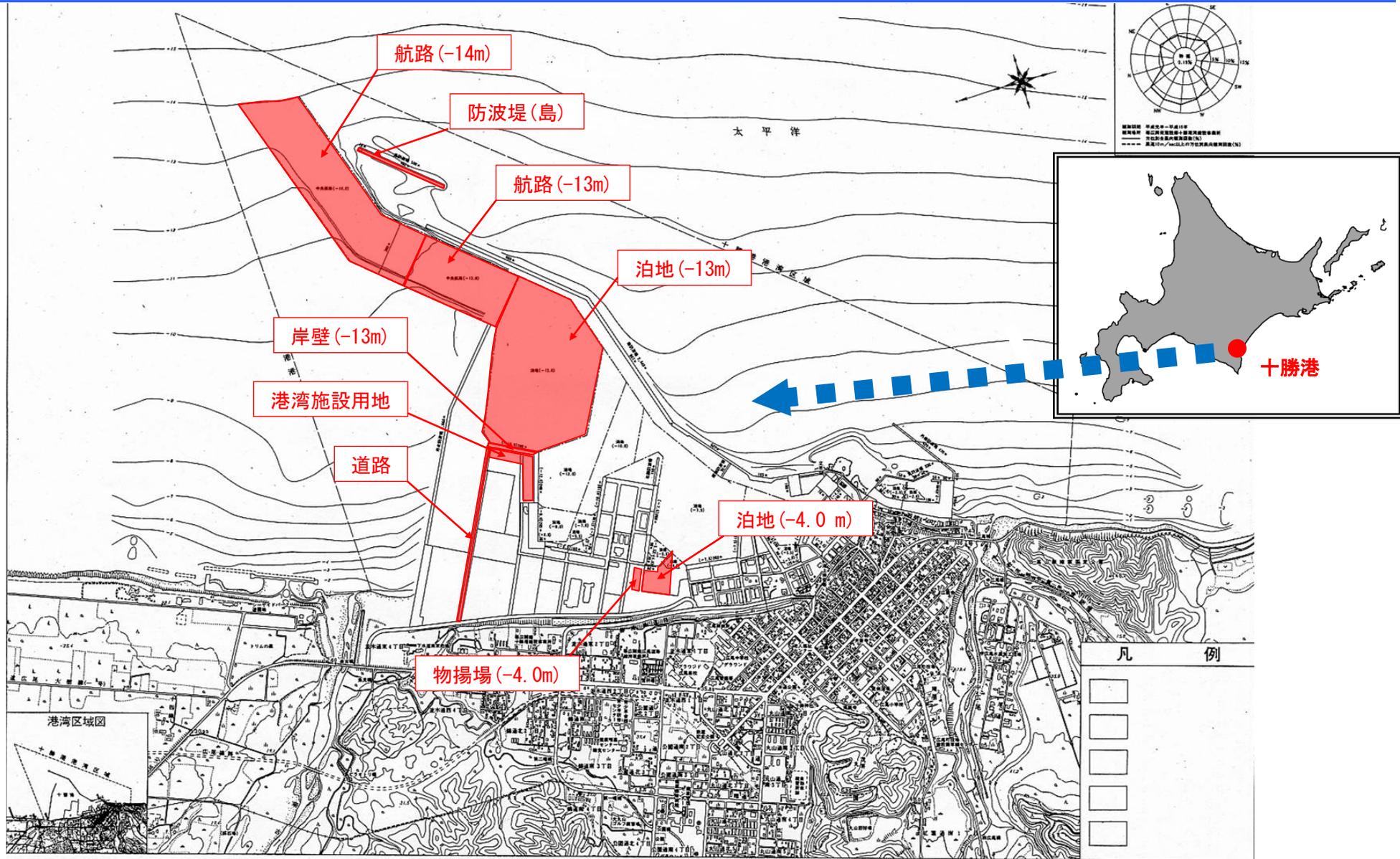


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度										
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (十勝港 内港地区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局
実施箇所	北海道広尾町									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-13m)、防波堤、航路(-14m)、道路 等									
事業期間	事業採択	平成 5 年度			完了	平成 39 年度				
総事業費(億円)	199			残事業費(億円)	50					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 十勝港背後の飼料工場で使用される飼料原料を取扱う大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態になっていた。また沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避泊の確保が必要であった。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 輸送コストの削減、避泊水域の確保による海難の減少を図るため、国際物流ターミナルを整備する。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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 北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成40年度予測取扱貨物量:443千トン/年) 係回避移動コストの削減(タグボート待避回数:108回/年) 海難の減少 (避難可能隻数:2隻)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度								
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	461	C:総費用(億円)	315	全体B/C	1.5	B-C	146	EIRR (%)	5.7
感度分析	事業全体のB/C									
	需 要 (-10%~+10%)	( 1.4 ~ 1.6 )			( 1.7 ~ 2.0 )					
	建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.4 ~ 1.5 )			( 1.7 ~ 2.1 )					
	建設期間 (+10%~-10%)	( 1.4 ~ 1.5 )			( 1.8 ~ 1.9 )					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減</li> <li>・係留施設不足や荒天によるタグボートの回避移動コストの削減</li> <li>・荒天時に港内での避難が可能となり、海難事故による損失の回避(貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・新たな企業立地による地域経済の活性化</li> <li>・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成16年度に岸壁(-13m)が暫定供用開始 総事業費199億円、既投資額149億円 平成26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									
対応方針理由	内港地区国際物流ターミナル整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきまして特段の意見はありません。事業推進につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

# 十勝港 内港地区 国際物流ターミナル整備事業

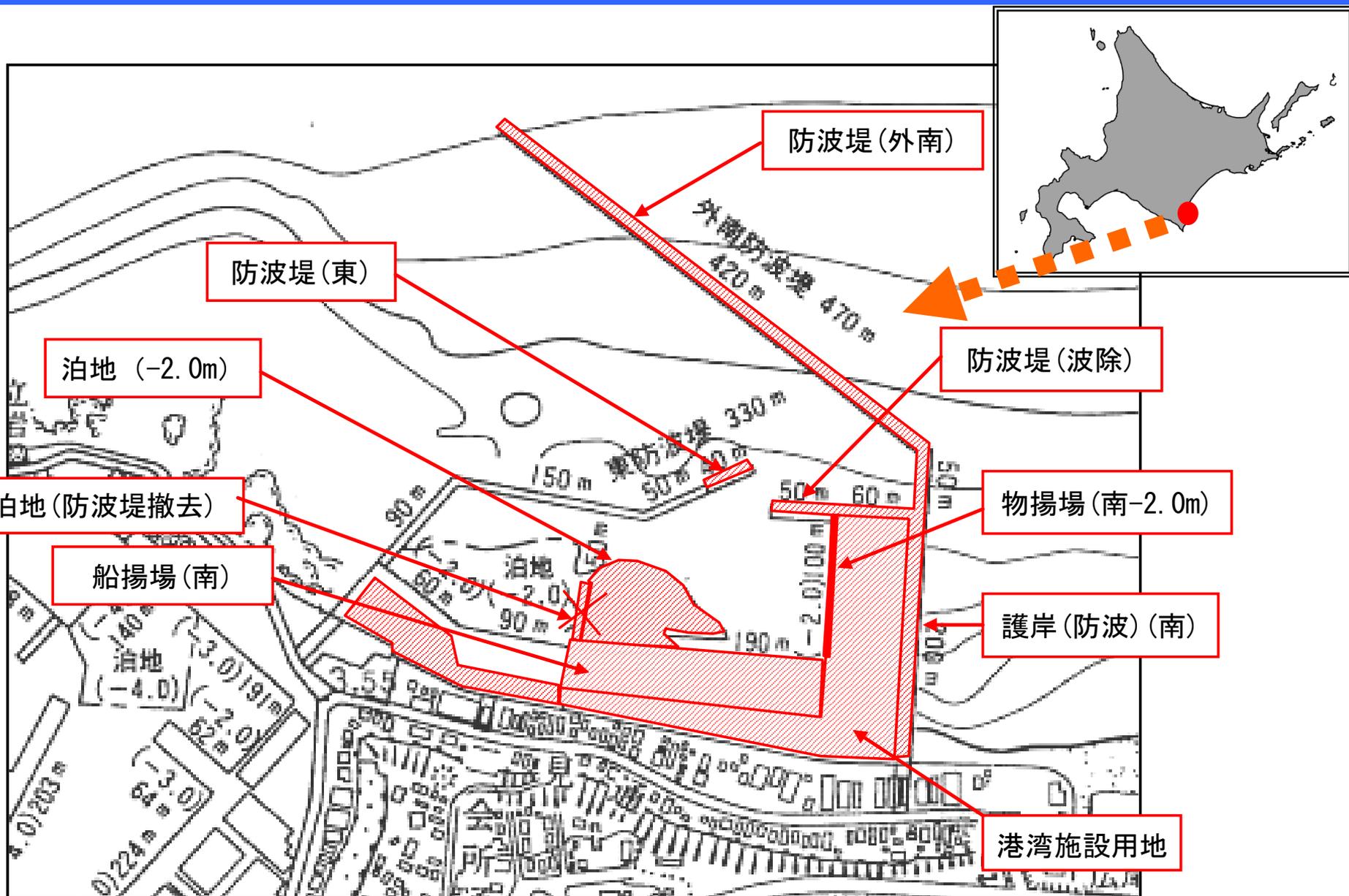


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度																																					
事業名(箇所名)	地域生活基盤整備事業 (十勝港 外港地区)			担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局																												
実施箇所	北海道広尾町																																				
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																				
主な事業の諸元	物揚場(-2.0m)、船揚場、防波堤、港湾施設用地 等																																				
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)	96			残事業費(億円)	1																																
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 係留施設や船揚場の不足により、大型漁船と小型漁船が競合し、滞船が発生するなど非効率な水産活動を強いられている。また漁場までの移動に時間がかかっているほか、前浜利用の小型船は危険かつ非効率な作業となっている。加えて、漂砂により泊地が埋没するため、船舶の出入港時の安全確保が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 物揚場や防波堤の整備により、小型船の混雑等を解消するとともに、漂砂の影響を抑制し、水産活動の効率化や作業上の安全確保を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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北海道総合開発を推進する</p>																																				
便益の主な根拠	<p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成28年度予測利用小型船隻数:115隻) 漁場への移動時間コスト削減 (平成28年度予測利用小型船隻数:115隻) 小型船の荷役に伴う道路混雑の解消 (平成28年度予測利用小型船隻数:115隻) 前浜利用小型船の損傷回避 (平成28年度予測利用小型船隻数:115隻) 前浜利用小型船の荷役効率化 (平成28年度予測利用小型船隻数:15隻) 泊地浚渫費の削減 (平成28年度予測埋没低減量:1.19m/年)</p>																																				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度																																			
	B:総便益(億円)	146	C:総費用(億円)	123	全体B/C	1.2	B-C	23	EIRR (%)	4.9																											
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	5	C:総費用(億円)	4	継続B/C	1.4																															
感度分析	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="3">事業全体のB/C</th> <th colspan="3">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10%~+10%)</td> <td>( 1.1</td> <td>~</td> <td>1.3 )</td> <td>( 1.2</td> <td>~</td> <td>1.5 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10%~-10%)</td> <td>( 1.2</td> <td>~</td> <td>1.2 )</td> <td>( 1.2</td> <td>~</td> <td>1.5 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10%~-10%)</td> <td>( 1.2</td> <td>~</td> <td>1.2 )</td> <td>( 1.4</td> <td>~</td> <td>1.4 )</td> </tr> </tbody> </table>										事業全体のB/C			残事業のB/C			需 要 (-10%~+10%)	( 1.1	~	1.3 )	( 1.2	~	1.5 )	建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.2	~	1.2 )	( 1.2	~	1.5 )	建設期間 (+10%~-10%)	( 1.2	~	1.2 )	( 1.4	~	1.4 )
	事業全体のB/C			残事業のB/C																																	
需 要 (-10%~+10%)	( 1.1	~	1.3 )	( 1.2	~	1.5 )																															
建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.2	~	1.2 )	( 1.2	~	1.5 )																															
建設期間 (+10%~-10%)	( 1.2	~	1.2 )	( 1.4	~	1.4 )																															
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船・多そう係留減少による運航コストの削減</li> <li>・漁場への移動時間コスト削減</li> <li>・小型船の荷役に伴う道路混雑の解消</li> <li>・前浜利用小型船の損傷回避</li> <li>・前浜利用小型船の荷役効率化</li> <li>・泊地浚渫費の削減 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・荷役効率化に伴う商品価値の向上</li> </ul>																																				
社会経済情勢等の変化	特になし																																				
主な事業の進捗状況	平成19年度に物揚場(南-2.0m)が供用開始。 総事業費96億円、既投資額95億円 平成26年度末現在 事業進捗率99%																																				
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	現場内で発生したブロックや中割石、他事業で発生した再生骨材を有効活用する等により、建設コストの縮減を図っている。																																				
対応方針	継続																																				
対応方針理由	外港地区地域生活基盤整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																				
その他	<p>(費用対効果分析に係る項目は、平成23年度評価時点)</p> <p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 &lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきまして特段の意見はありません。事業推進につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																				

# 十勝港 外港地区 地域生活基盤整備事業



港湾整備事業

再評価

平成 26 年度										
事業名(箇所名)	小型船だまり整備事業 (網走港 川筋地区)			担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局	
実施箇所	北海道網走市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	物揚場(-4.0m)(改良)、物揚場(-3.0m)(改良)、泊地(-4.0m)、港湾施設用地 等									
事業期間	事業採択	平成 11 年度			完了	平成 30 年度				
総事業費(億円)	40			残事業費(億円)	7					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 流水観光砕氷船の発着場所が市街地から離れた貨物船岸壁であることから、利便性やアクセスが課題となっていた。また、川筋地区の物揚場は、整備後50年以上が経過し、老朽化が著しく、係留禁止により施設が不足し、非効率な状態であった。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 老朽化した小型船だまりを改良し、水産業にかかる作業コストの削減とともに、遊漁船、流水観光需要に対応した地域の観光・交流空間を形成する。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>流水観光砕氷船の欠航数減少による待機コスト削減 (平成30年度予測運航1便当り乗船客数:284人/便)</li> <li>流水観光砕氷船乗船客の移動コスト削減 (平成30年度予測乗船客数:88千人/年)</li> <li>旅客船ターミナル整備による交流機会の増加 (平成30年度予測訪問者数:166千人/年)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度								
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	104	C:総費用(億円)	53	全体B/C	1.9	B-C	50	EIRR (%)	6.8
感度分析			事業全体のB/C			残事業のB/C				
	需 要 (-10%~+10%)	( 1.8 ~ 2.1 )			( 1.7 ~ 2.1 )					
	建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.9 ~ 2.0 )			( 1.7 ~ 2.1 )					
	建設期間 (+10%~-10%)	( 1.9 ~ 2.0 )			( 1.9 ~ 2.0 )					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>流水観光砕氷船の欠航数減少による待機コスト削減</li> <li>流水観光砕氷船乗船客の移動コスト削減</li> <li>旅客船ターミナル整備による交流機会の増加</li> <li>滞船・多そう係留減少による運航コストの削減 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>みなと観光交流空間の形成による中心市街地の活性化</li> <li>流水観光砕氷船の乗船ターミナル移転による乗船客の集客効果</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成21年度に物揚場(-4.0m)(改良)が供用開始し、「みなと観光交流センター」がオープンした。 総事業費40億円、既投資額33億円 平成26年度末現在 事業進捗率82%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	・既設構造物の健全度を検証し、既設本体方塊を有効利用することにより、建設コストの削減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	川筋地区小型船だまり整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。推進につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

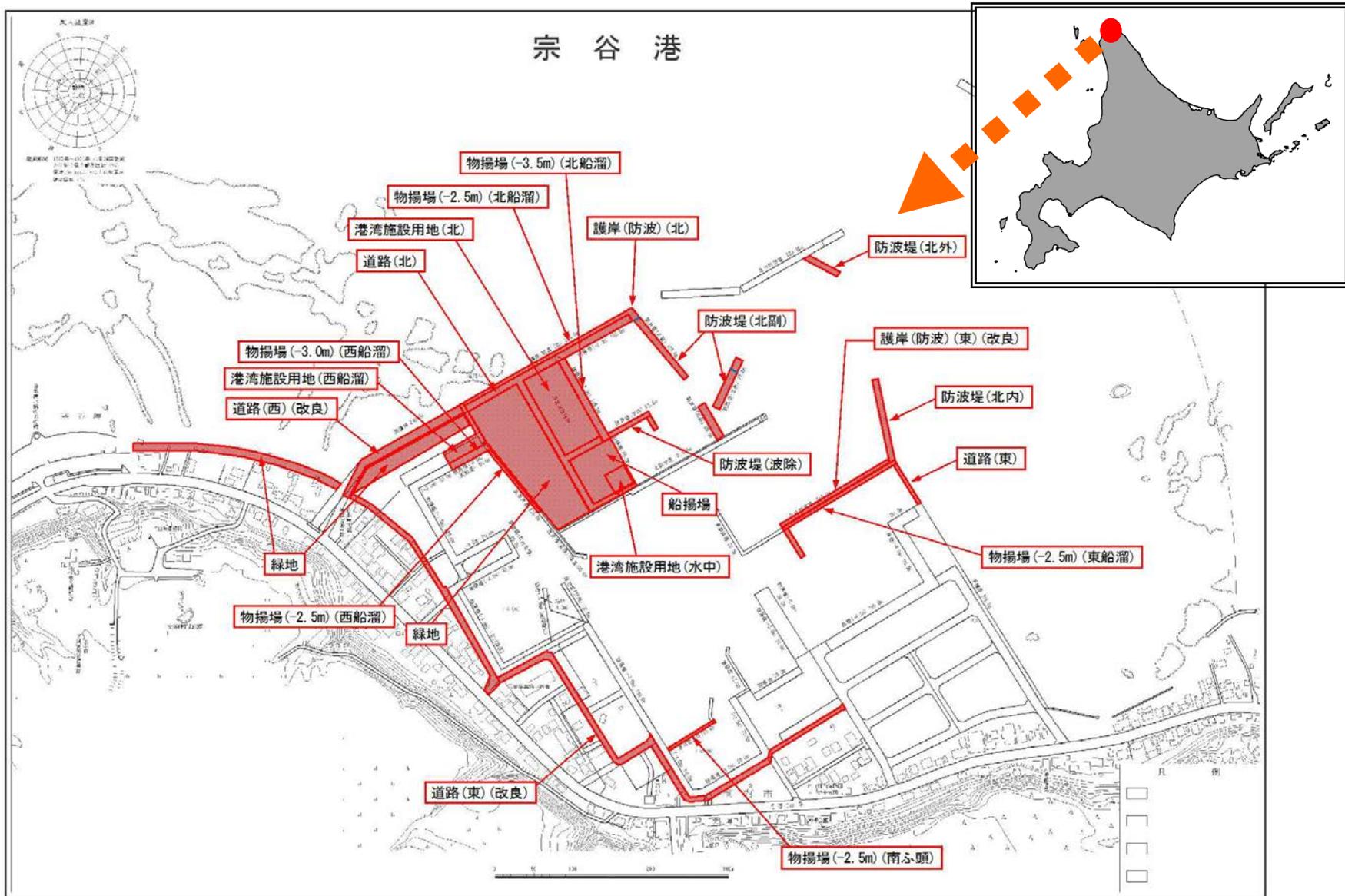


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度																																														
事業名(箇所名)	地域生活基盤整備事業 (宗谷港 本港地区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局																																				
					担当課長名	宮崎 祥一																																								
実施箇所	北海道稚内市																																													
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																													
主な事業の諸元	防波堤、物揚場(-2.5m)、物揚場(-3.5m)、船揚場、道路、緑地 等																																													
事業期間	事業採択	平成 9 年度			完了	平成 33 年度																																								
総事業費(億円)	93			残事業費(億円)	13																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 係留施設の不足による非効率な水産活動を強いられている。また、本港周辺では近海で操業する小型船の避難に必要な水域が不足しているため、荒天時における小型船の安全な避難が求められている。加えて、地域の特性を活かした生活環境の向上や住民活動の活性化に資する施設整備が望まれている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 物揚場や防波堤の整備により、小型船の混雑解消による水産活動の効率化とともに、小型船の避難に必要な水域の確保を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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 北海道総合開発を推進する</p>																																													
便益の主な根拠	<p>滞船・多そう係留コストの削減(平成33年度予測利用小型船隻数:256隻) 静穏度確保による作業コストの削減(平成33年度予測利用小型船隻数:111隻) 物揚場(防風雪施設)整備による作業コストの削減(平成33年度予測利用小型船隻数:156隻) 用地整備による小型船の上下架作業コストの削減(平成33年度予測利用小型船隻数:159隻) 海難事故の減少(避難対象隻数:7隻)</p>																																													
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度																																												
	B:総便益(億円)	201	C:総費用(億円)	118	全体B/C	1.7	B-C	83	EIRR (%)	6.8																																				
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	23	C:総費用(億円)	17	継続B/C	1.4																																								
感度分析	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="4">事業全体のB/C</th> <th colspan="4">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10%~+10%)</td> <td colspan="4">( 1.6 ~ 1.9 )</td> <td colspan="4">( 1.3 ~ 1.5 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 1.7 ~ 1.7 )</td> <td colspan="4">( 1.3 ~ 1.6 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 1.7 ~ 1.7 )</td> <td colspan="4">( 1.4 ~ 1.4 )</td> </tr> </tbody> </table>											事業全体のB/C				残事業のB/C				需 要 (-10%~+10%)	( 1.6 ~ 1.9 )				( 1.3 ~ 1.5 )				建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.7 ~ 1.7 )				( 1.3 ~ 1.6 )				建設期間 (+10%~-10%)	( 1.7 ~ 1.7 )				( 1.4 ~ 1.4 )			
	事業全体のB/C				残事業のB/C																																									
需 要 (-10%~+10%)	( 1.6 ~ 1.9 )				( 1.3 ~ 1.5 )																																									
建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.7 ~ 1.7 )				( 1.3 ~ 1.6 )																																									
建設期間 (+10%~-10%)	( 1.7 ~ 1.7 )				( 1.4 ~ 1.4 )																																									
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船・多そう係留減少による運航コストの削減</li> <li>・静穏度確保による作業コストの削減</li> <li>・物揚場(防風雪施設)整備による作業コストの削減</li> <li>・用地整備による小型船の上下架作業コストの削減</li> <li>・荒天時に港内での避難が可能となり、海難事故による損失の回避(貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・賑わい交流空間の形成による地域の活性化</li> <li>・道路整備による水産物輸送の効率化</li> <li>・港湾施設用地(水中)整備による水産物の安定供給</li> <li>・防風雪施設整備による労働環境の改善</li> </ul>																																													
社会経済情勢等の変化	特になし																																													
主な事業の進捗状況	平成14年度に物揚場(-3.5m)(北船溜)が供用開始 平成15年度に物揚場(-2.5m)(北船溜)が供用開始 平成18年度に物揚場(-3.0m)(西船溜)が供用開始 総事業費93億円、既投資額79億円 平成26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33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	現場内で発生したコンクリート塊を道路の路盤材料としての流用により、建設コストの縮減を図っている。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	本港地区地域生活基盤整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																													
その他	<p>(費用対効果分析に係る項目は、平成23年度評価時点)</p> <p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。当該事業の継続を要望し、早期の完成について特段のご高配をお願い申し上げます。</p>																																													

# 宗谷港 本港地区 地域生活基盤整備事業

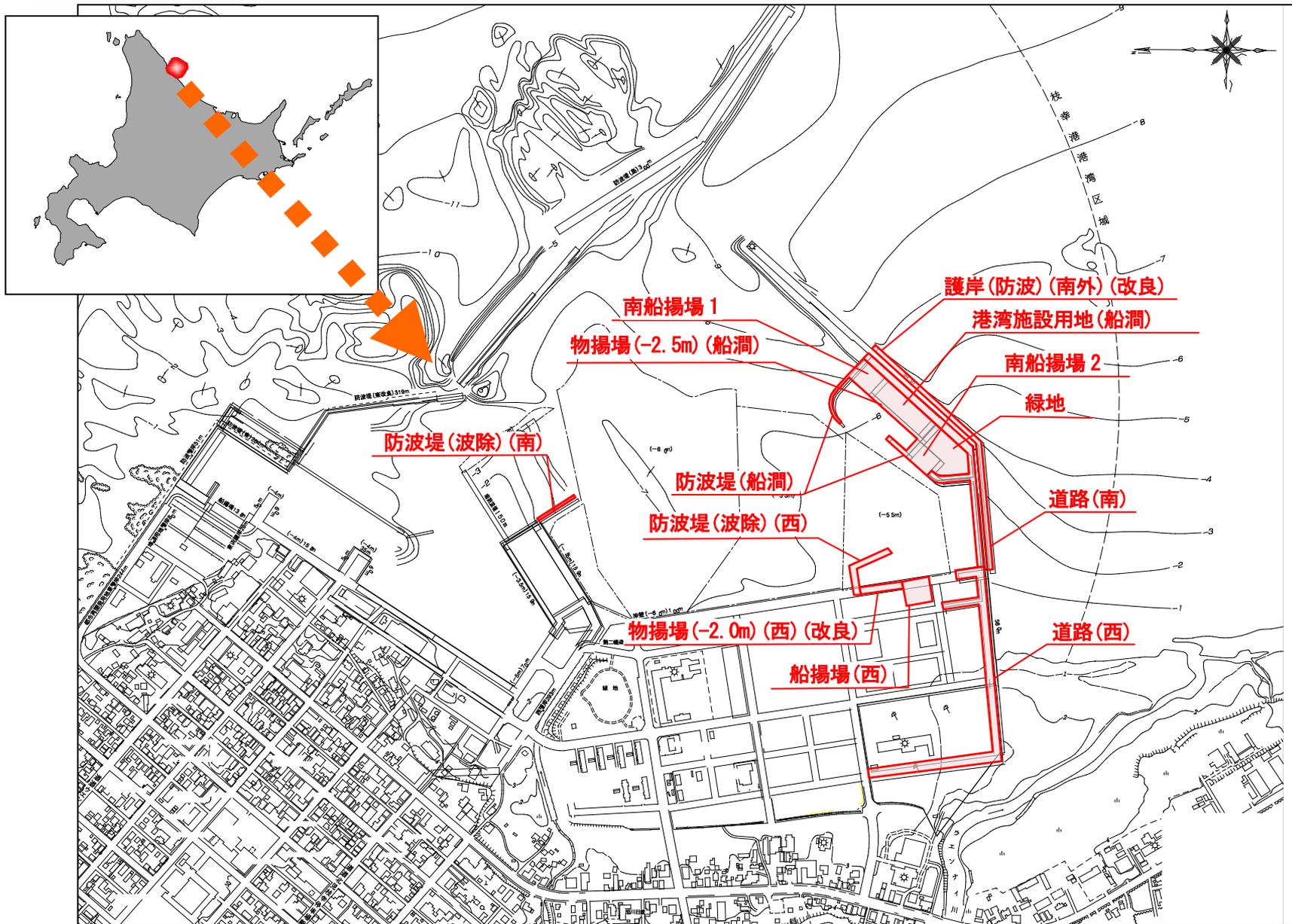


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度										
事業名(箇所名)	小型船だまり整備事業 (枝幸港 本港新港地区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局
					担当課長名	宮崎 祥一				
実施箇所	北海道枝幸町									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤、物揚場(-2.5m)、物揚場(-2.0m)(改良)、船揚場、緑地 等									
事業期間	事業採択	平成 9 年度			完了	平成 29 年度				
総事業費(億円)	47			残事業費(億円)	7					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 枝幸港は水産業の拠点として重要な役割を担っているが、係留施設の不足による非効率な水産活動となっている。また、港内静穏度の不足から、避難船の受入れに支障を来しており、荒天時における小型船の安全な避難が必要であった。さらに、プレジャーボート等の利用増加による、小型船との輻輳が解消が課題であった。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 水産業に係る作業コストの削減、避難水域の確保による海難事故の減少、小型船の輻輳解消を図るため、小型船だまりを整備する。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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 北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な根拠	<p>滞船コストの削減 (平成29年度予測利用小型船隻数:94隻) 作業コストの削減 (平成29年度予測利用小型船隻数:31隻) 陸上輸送コストの削減 (平成29年度予測漁獲量:17千トン/年) 海難事故の減少 (平成29年度避難対象隻数:7隻)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度								
	B:総便益(億円)	87	C:総費用(億円)	75	全体B/C	1.2	B-C	12	EIRR (%)	4.7
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	23	C:総費用(億円)	7	継続B/C	3.6				
感度分析	事業全体のB/C					残事業のB/C				
	需 要 (-10%~+10%)	( 1.1 ~ 1.3 )			( 3.2 ~ 3.9 )					
	建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.2 ~ 1.2 )			( 3.3 ~ 3.8 )					
事業の効果等	<p>・滞船・多そう係留減少による運航コストの削減 ・効率的な上下架作業や、小型船の船体損傷回避による作業コストの削減 ・陸上移動距離短縮による輸送コストの削減 ・荒天時に港内での避難が可能となり、海難事故による損失の回避 (貨幣換算が困難な効果等による評価) ・海洋性レクリエーション活動に伴う地域の活性化 ・EU向け水産品の販路拡大等の水産業活性化への貢献 ・船揚場整備による防災機能の向上 ・道路整備による港湾利用者の安全性の向上</p>									
	社会経済情勢等の変化									
	特になし									
主な事業の進捗状況	平成15年度に本港新港地区小型船だまり(東側)供用開始 総事業費48億円、既投資額41億円 平成26年度末現在 事業進捗率85%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成29年度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	なし									
対応方針	継続									
対応方針理由	本港新港地区小型船だまり整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はございません。事業促進には、特段なるご支援をお願い申し上げます。</p>									

# 枝幸港 本港新港地区 小型船だまり整備事業

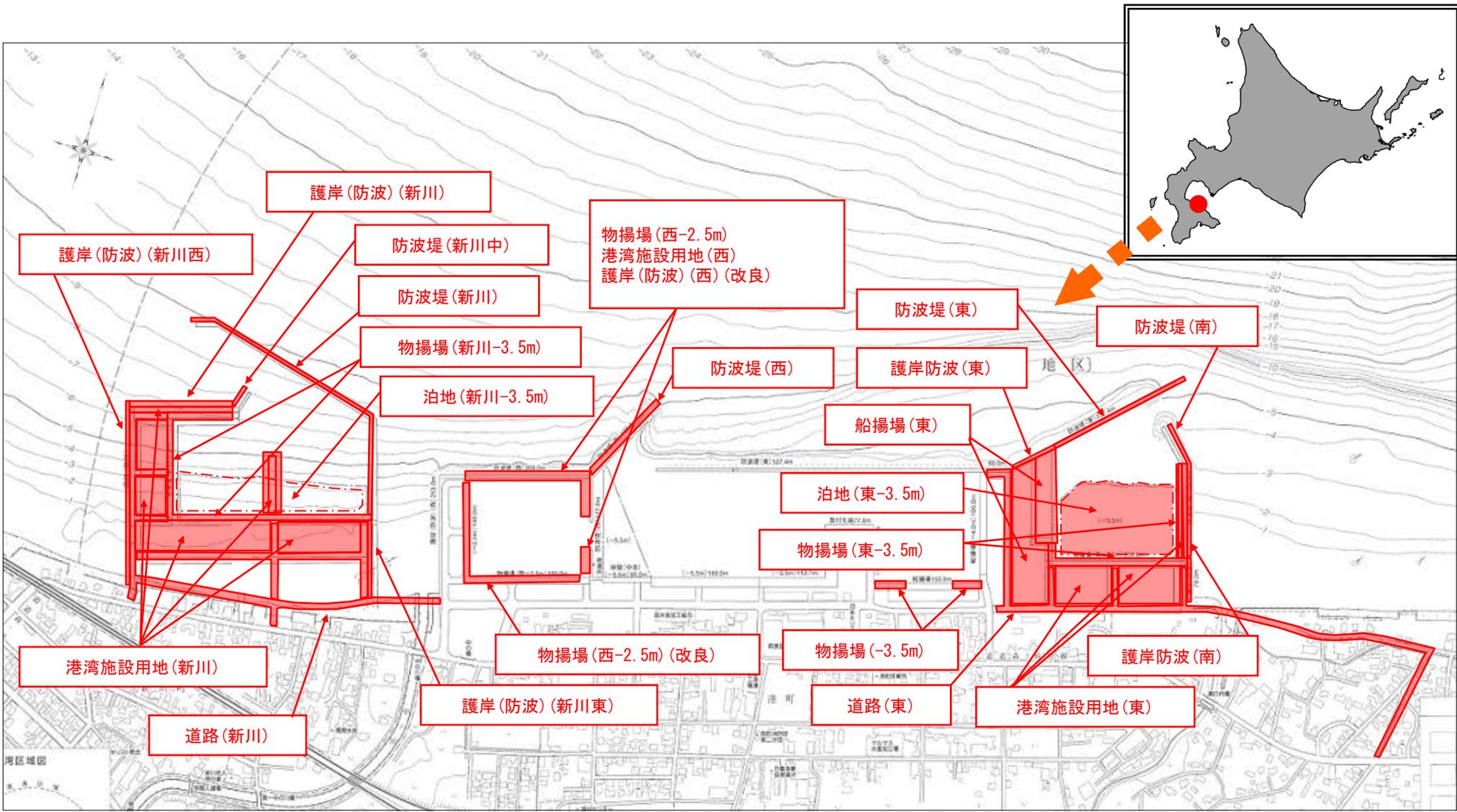


港湾整備事業

再評価

平成 26 年度																																														
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																																				
実施箇所	北海道森町																																													
該当基準	社会情勢の変化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	防波堤、物揚場(-3.5m)、物揚場(-2.5m)(改良)、船揚場、港湾施設用地 等																																													
事業期間	事業採択	平成 3 年度			完了	平成 34 年度																																								
総事業費(億円)	183			残事業費(億円)	33																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;                  森港は水産拠点として重要な役割を担っているが、施設の不足による、小型船の滞船や多そう係留が発生しており、非効率な水産活動となっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;                  小型船だまりを整備することによって、小型船の港内混雑を解消し、荷役等の効率化を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;                  ○政策目標                  国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化                  国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備                  ○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                  北海道総合開発を推進する</p>																																													
便益の主な根拠	滞船・多そう係留コストの削減 (平成35年度予測利用小型船隻数:127隻) 船揚場整備による小型船の上下架作業コストの削減 (平成35年度予測利用小型船隻数:129隻) 用地・道路整備による作業コストの削減 (平成35年度予測利用小型船隻数:94隻)																																													
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度																																												
	B:総便益(億円)	360	C:総費用(億円)	282	全体B/C	1.3	B-C	78	EIRR (%)	4.9																																				
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	71	C:総費用(億円)	27	継続B/C	2.6																																								
感度分析	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="4">事業全体のB/C</th> <th colspan="4">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10%~+10%)</td> <td colspan="4">( 1.2 ~ 1.4 )</td> <td colspan="4">( 2.4 ~ 2.9 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 1.3 ~ 1.3 )</td> <td colspan="4">( 2.4 ~ 2.9 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10%~-10%)</td> <td colspan="4">( 1.2 ~ 1.3 )</td> <td colspan="4">( 2.6 ~ 2.7 )</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 )				( 2.4 ~ 2.9 )				建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.3 ~ 1.3 )				( 2.4 ~ 2.9 )				建設期間 (+10%~-10%)	( 1.2 ~ 1.3 )				( 2.6 ~ 2.7 )			
	事業全体のB/C				残事業のB/C																																									
需 要 (-10%~+10%)	( 1.2 ~ 1.4 )				( 2.4 ~ 2.9 )																																									
建 設 費 (+10%~-10%)	( 1.3 ~ 1.3 )				( 2.4 ~ 2.9 )																																									
建設期間 (+10%~-10%)	( 1.2 ~ 1.3 )				( 2.6 ~ 2.7 )																																									
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船・多そう係留減少による運航コストの削減</li> <li>・船揚場整備による小型船の上下架作業コストの削減</li> <li>・用地・道路整備による作業コストの削減 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>・作業時間の短縮による水産振興への寄与</li> <li>・作業時間の短縮による水産物の品質向上</li> <li>・港内の混雑緩和による船舶の航行や荷役の安全性向上</li> </ul>																																													
社会経済情勢等の変化	老朽化対策に緊急に対応する必要が生じた																																													
主な事業の進捗状況	平成20年度に東小型船だまりが供用開始 総事業費183億円、既投資額150億円 平成26年度末現在 事業進捗率82%																																													
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	・港内の他施設から発生した土砂を港湾施設用地(新川)に有効活用したことによる整備コストの縮減。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	本港地区小型船だまり整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																													
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;                  再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;                  対応方針(案)については、特段の意見はありません。事業推進に特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																													

# 森港 本港地区 小型船だまり整備事業

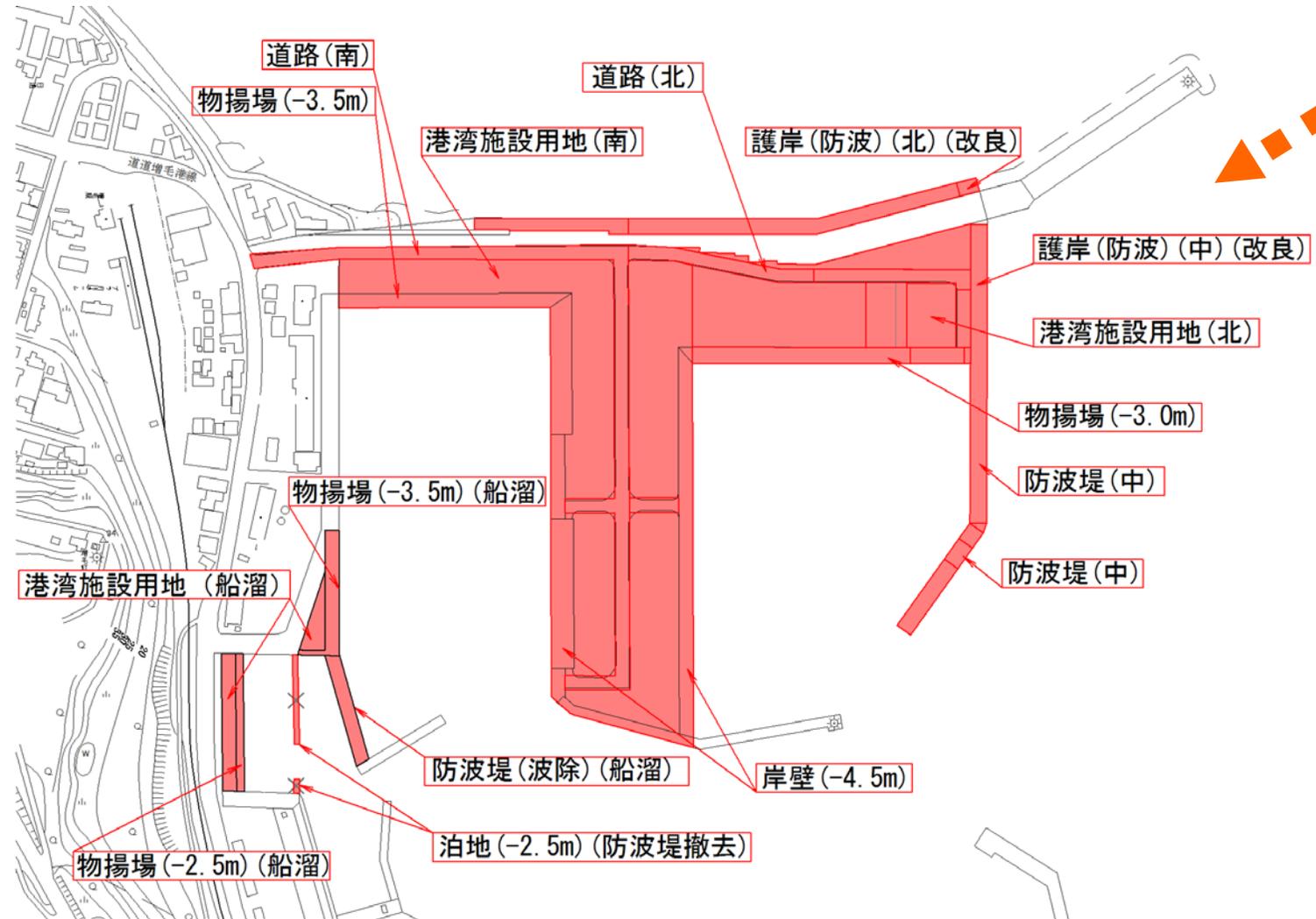
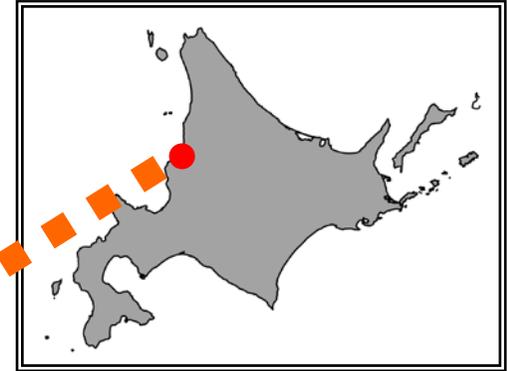


港湾整備事業

再評価

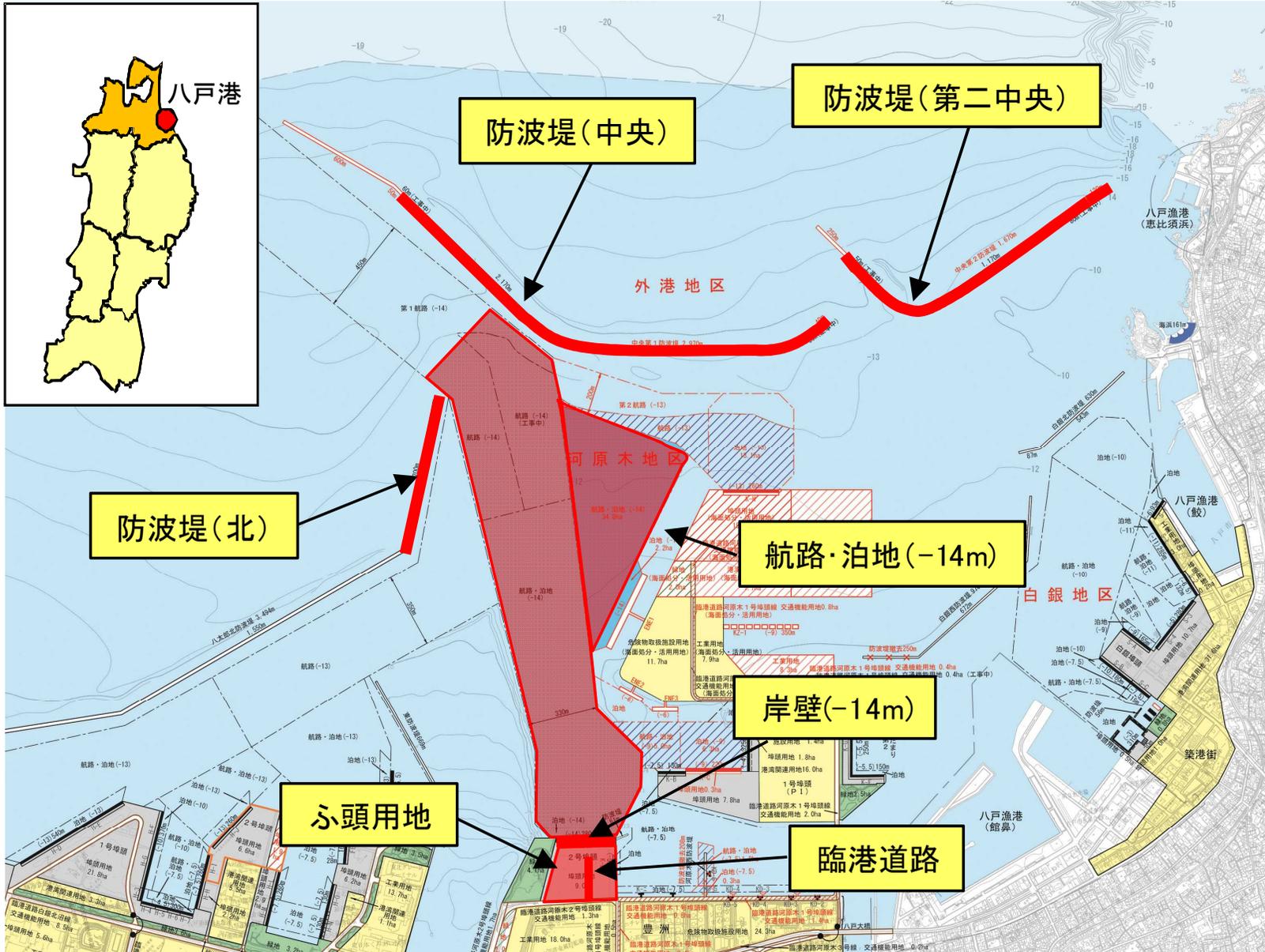
平成 26 年度										
事業名(箇所名)	地域生活基盤整備事業 (増毛港 本港地区)				担当課	港湾局計画課			事業主体	北海道開発局
					担当課長名	宮崎 祥一				
実施箇所	北海道増毛町									
該当基準	再々評価:再評価実施後に3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(-4.5m)、物揚場(-3.0m)、物揚場(-3.5m)、港湾施設用地、道路 等									
事業期間	事業採択	平成 4 年度			完了	平成 29 年度				
総事業費(億円)	114			残事業費(億円)	5					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 係留施設の不足により、小型船の準備・陸揚げ時において慢性的な滞船が発生し、非効率な水産活動を強いられている。また用地の不足から網外しなどの水産活動は港周辺の空き地に横持ちをして作業を行うなど、非効率な作業となっている。さらに石材等の荷役時の騒音、振動に対する苦情が寄せられており、新たな荷役場所の確保が必要となっています。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 物揚場や港湾施設用地等の整備により、物流コストの削減や、小型船の混雑解消による水産活動の効率化を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt; ○政策目標 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ○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 北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な根拠	<p>陸上輸送コストの削減(平成29年度予測取扱貨物量:19千トン/年) 滞船・多そう係留コストの削減(平成29年度予測利用小型船隻数:64隻) 水産品の商品価値の増加(平成29年度予測対象漁獲量:12百トン/年) ホタテ養殖作業コストの削減(平成29年度予測利用小型船隻数:12隻) 横持ち作業コストの削減(平成29年度予測利用小型船隻数:33隻) 物揚場(防風雪施設)整備による作業コストの削減(平成29年度予測利用小型船隻数:40隻) ホタテの漁獲可能資源の維持・培養(平成29年度予測増産量:4百トン/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度								
	B:総便益(億円)	264	C:総費用(億円)	208	全体B/C	1.3	B-C	56	EIRR (%)	5.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	18	C:総費用(億円)	5	継続B/C	3.7				
感度分析	<p>事業全体のB/C</p> <p>需 要 (-10%~+10%) ( 1.2 ~ 1.4 ) ( 3.3 ~ 4.0 )</p> <p>建 設 費 (+10%~-10%) ( 1.3 ~ 1.3 ) ( 3.3 ~ 4.1 )</p> <p>建設期間 (+10%~-10%) ( 1.3 ~ 1.3 ) ( 3.7 ~ 3.7 )</p> <p>残事業のB/C</p>									
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減 (貨幣換算が困難な効果等による評価)</li> <li>滞船・多そう係留減少による運航コストの削減</li> <li>水産品の商品価値の増加</li> <li>ホタテ養殖作業コストの削減</li> <li>横持ち作業コストの削減</li> <li>物揚場整備による作業コストの削減</li> <li>ホタテの漁獲可能資源の維持・培養</li> <li>生活地域への騒音・粉塵等の環境改善</li> <li>防風雪施設整備による労働環境の改善</li> <li>増毛港を利用したイベントの活性化</li> <li>ホタテ漁業を支える種苗供給拠点としての役割強化</li> <li>東日本大震災の復興支援</li> <li>地域の雇用確保</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成16年度に岸壁(-4.5m)が供用開始。 総事業費114億円、既投資額108億円 平成26年度末現在 事業進捗率95%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	他事業や現場内で発生した土砂やコンクリート塊を有効活用することで、建設コストの削減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	本港地区区域生活基盤整備の必要性や要請に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 再評価について、事業継続を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。当該事業の推進に特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

# 増毛港 本港地区 地域生活基盤整備事業



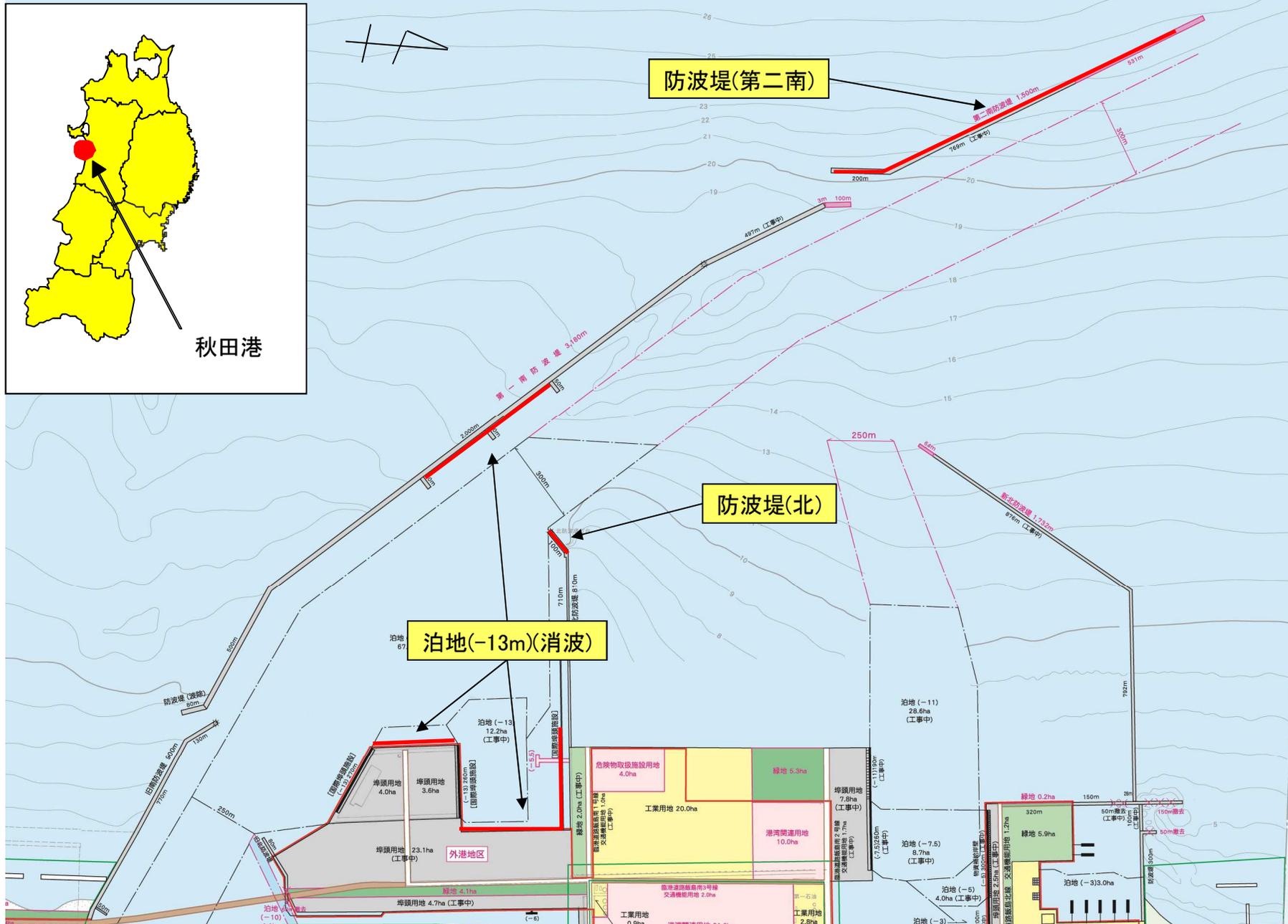
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (八戸港 八太郎・外港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	東北地方整備局					
実施箇所	青森県八戸市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(北)、防波堤(中央)、防波堤(第二中央)、岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	昭和51年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	1,164		残事業費(億円)		85					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存岸壁の水深不足により、非効率な輸送を強いられている。</li> <li>港内の静穏度不足により、荷役障害が生じている。また、航路・泊地の水深不足により、利用船舶の安全性が確保されていない。</li> <li>沖合航行船舶の避難に必要な水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、背後地企業の物流効率化に寄与する。また、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</p> <p>①物流効率化への対応 ②利用船舶の安全性への対応 ③航行船舶の安全確保への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>【H23年評価値】</p> <p>輸送コストの削減 (平成31年予測取扱貨物量： (コンテナ)34,200TEU/年のうち便益対象15,400TEU (バルク)300万ト/年) 海難による損失の回避 (避泊可能隻数：6隻 →13隻)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	5,220	C:総費用(億円)	2,510	全体B/C	2.1	B-C	2,710	EIRR (%)	6.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	376	C:総費用(億円)	93	継続B/C	4.0				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.9~2.3	3.6~4.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1	3.7~4.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1	3.9~4.1						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、係留施設の適正な機能が発揮される。また、大型船入出港時の安全性が確保される。</p> <p>③港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガスの減少</li> <li>係留の安全性の向上</li> <li>津波による浸水被害の軽減</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費1,164億円、既投資額1,079億円 平成26年度末現在 事業進捗率93%									
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	産業副産物のケーソン中詰材への利用									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 費用対効果の分析に係る項目は、平成23年度評価時点。</p>									

# 八戸港 八太郎・外港地区防波堤整備事業



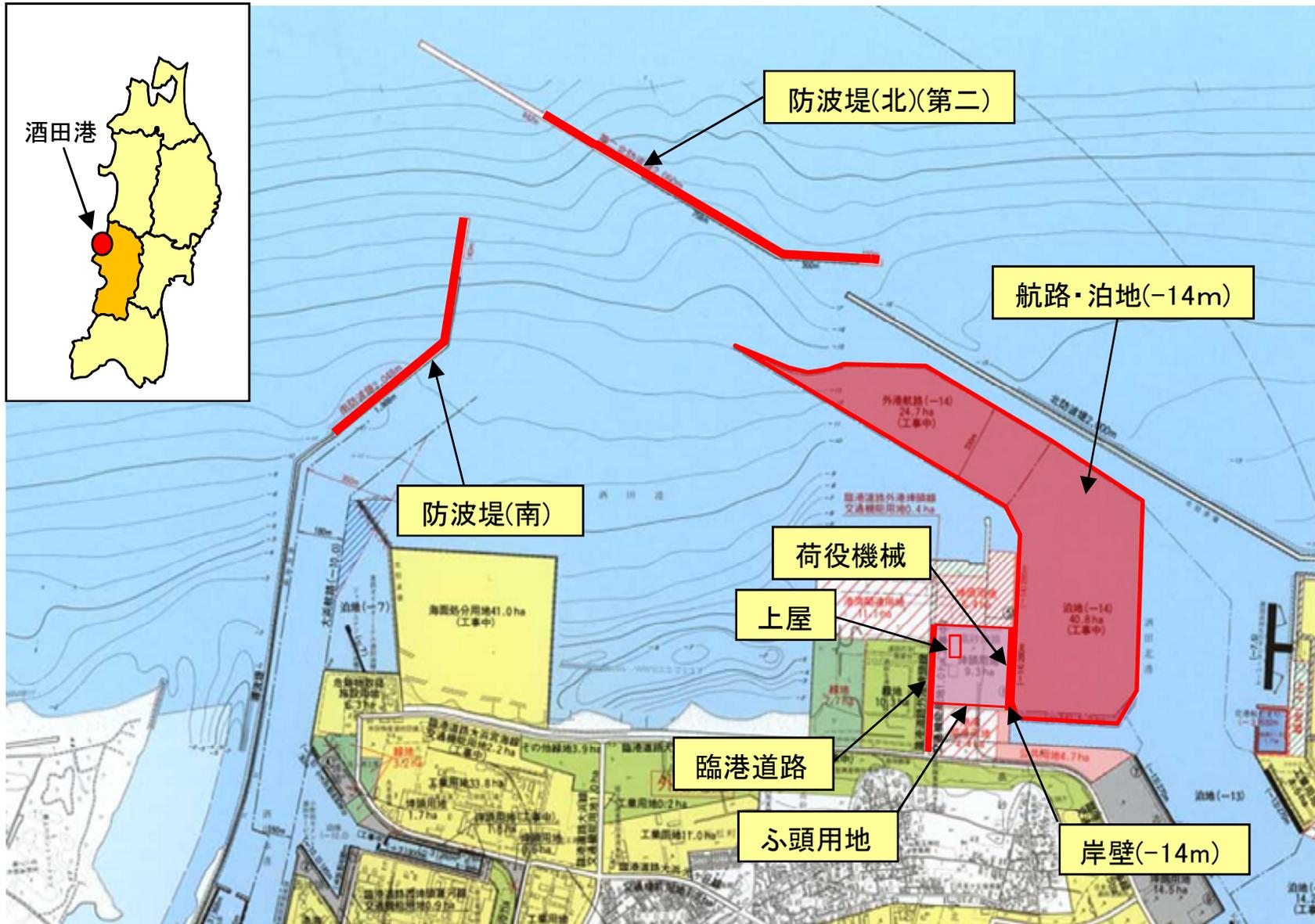
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (秋田港 外港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	東北地方整備局					
実施箇所	秋田県秋田市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(第二南)、防波堤(北)、泊地(-13m)(消波)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成35年度						
総事業費(億円)	430		残事業費(億円)	103						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・港内の静穏度不足により、船舶接岸や荷役に障害が発生し遅延が生じている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 防波堤を整備することにより、背後企業の物流効率化に寄与する。 ①物流効率化への対応 ②利用船舶の安全性への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p>									
便益の主な根拠	<p>①滞船コストの削減(滞船時間:372時間→0時間)</p> <p>②輸送コストの削減(平成32年予測取扱貨物量:(コンテナ)52,200TEU/年のうち31,900TEU/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成26年度								
	B:総便益(億円)	1,205	C:総費用(億円)	593	全体B/C	2.0	B-C	612	EIRR(%)	7.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	100	C:総費用(億円)	80	継続B/C	1.3				
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%)		1.8~2.2		1.1~1.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.1		1.1~1.4					
			2.0		1.2~1.3					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、港内静穏度が向上し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt; ・排出ガスの減少 ・係留の安全性の向上 ・津波による浸水被害の軽減</p>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費430億円、既投資額327億円 平成26年度末現在 事業進捗率76%									
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。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ケーソン中詰材を海砂から碎石に変更し、単位体積重量を増加させ防波堤堤体幅を縮小できたことにより、コスト縮減が図られた。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果が認められ、地元要望も強いため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。</p>									

# 秋田港 外港地区防波堤整備事業



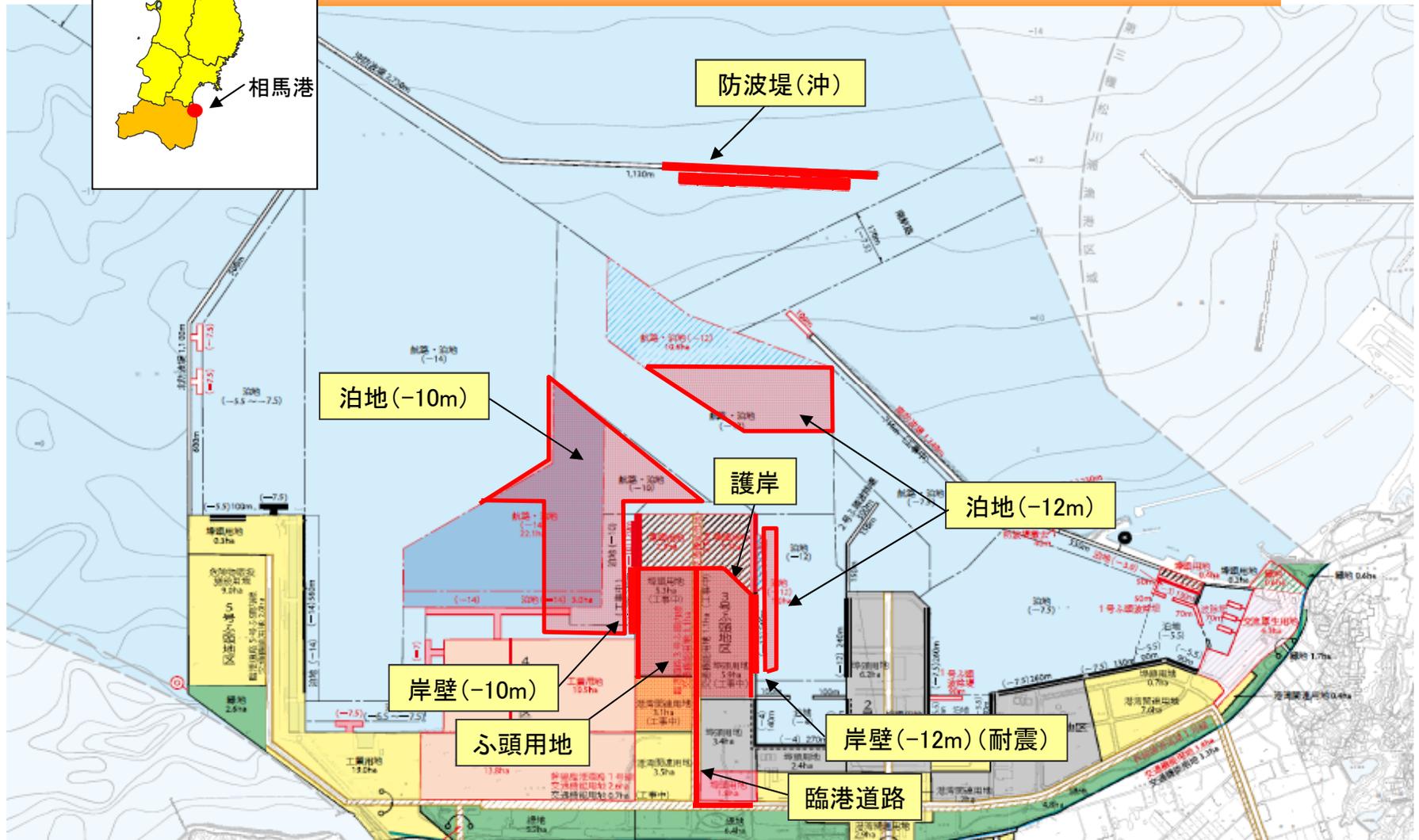
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (酒田港 外港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一		事業 主体	東北地方整備局										
実施箇所	山形県酒田市																
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																
主な事業の 諸元	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、防波堤(南)・(北)(第二)、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地、上屋																
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成31年度													
総事業費(億円)	777		残事業費(億円)		100												
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物を専用的に取り扱う施設がないため非効率な荷役を強いられている。</li> <li>・既設岸壁の水深不足により、非効率な輸送を強いられている。</li> <li>・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、背後地企業の物流効率化に寄与し、港内静穏度及び避泊水域の確保により、沖合航行船舶の海難事故の減少が図られる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①貨物輸送の効率化</li> <li>②船舶大型化への対応</li> <li>③避泊水域の確保</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>																
便益の主な 根拠	<p>【H23年評価値】</p> <p>輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量：(コンテナ)8,315TEU/年 (バルク)9.3万<sup>t</sup>/年)</p> <p>海難による損失の回避 (避泊可能隻数：1隻→5隻)</p>																
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度														
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)		2,518		C:総費用(億円)		1,455		全体B/C	1.7		B-C	1,063		EIRR (%)	5.6	
感度分析	事業全体のB/C		1.6~1.9		残事業のB/C		9.7~11.8										
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①船舶の大型化等に対応し、物流機能の効率化が図られる。</li> <li>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・係留の安全性の向上</li> <li>・津波による浸水被害の軽減</li> </ul>																
社会経済情 勢等の変化	特になし																
主な事業の 進捗状況	総事業費777億円、既投資額677億円 平成26年度末現在 事業進捗率87%																
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。																
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リサイクル材(石炭灰)の活用</li> <li>・浚渫土砂のケーソン中詰砂への利用</li> </ul>																
対応方針	継続																
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。																
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 費用対効果の分析に係る項目は、平成23年度評価時点。</p>																

# 酒田港 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(耐震)整備事業 (相馬港 3号ふ頭地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	東北地方整備局					
実施箇所	福島県相馬市、新地町										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、防波堤(沖)、岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、臨港道路、護岸、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	310		残事業費(億円)	40							
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物の混在により、非効率な輸送を強いられている。</li> <li>・震災時の緊急物資搬入港へ位置付けられているが、耐震強化岸壁が整備されていない。</li> <li>・沖合航行船舶の避難に必要な水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナル(耐震)を整備することにより、背後地企業の物流効率化及び地震災害時の緊急物資輸送等の物流拠点として寄与する。また、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</p> <p>①物流効率化への対応 ②大規模地震への対応 ③航行船舶の安全確保への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>										
便益の主な 根拠	<p>【H23評価値】</p> <p>輸送コストの削減 (平成28年予測取扱貨物量:(コンテナ)7,729TEU/年、 (バルク)12.3万トンのうち便益対象5.2万トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (背後圏人口:36千人)</p> <p>海難による損失の回避 (避泊可能隻数:2隻→5隻)</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	869	C:総費用(億円)	440	全体B/C	2.0	B-C	428	EIRR (%)	6.2	
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	141	C:総費用(億円)	56	継続B/C	2.5					
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.8~2.2		2.3~2.8						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.9~2.0		2.3~2.8						
			2.0~2.0		2.5~2.5						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①貨物の混在解消による、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②震災時に緊急物資等の物流拠点となり、背後地域の迅速な復旧に寄与する。</p> <p>③港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・係留の安全性の向上</li> <li>・津波による浸水被害の軽減</li> </ul>										
社会経済情 勢等の変化	特になし										
主な事業の 進捗状況	総事業費310億円、既投資額270億円 平成26年度末現在 事業進捗率87%										
主な事業の 進捗の見込 み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	産業副産物のケーソン中詰材への利用										
対応方針	継続										
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。										
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 費用対効果の分析に係る項目は、平成23年度評価時点。</p>										

# 相馬港 3号ふ頭地区国際物流ターミナル(耐震)整備事業

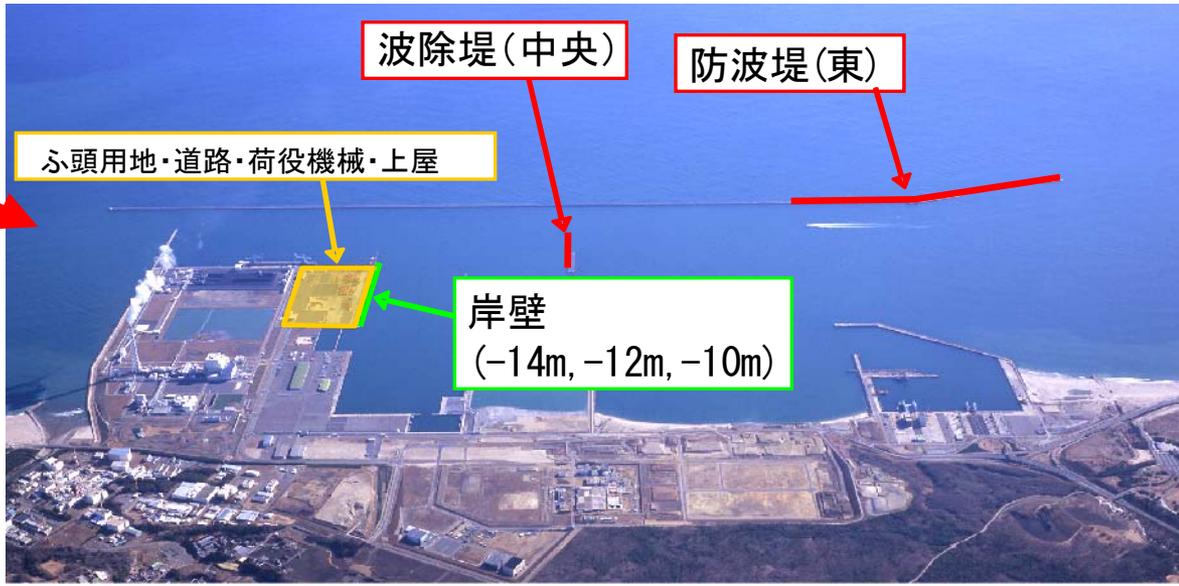


事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (小名浜港 本港・東港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一							
実施箇所	福島県いわき市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(沖)、防波堤(第二沖)										
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	平成40年度							
総事業費(億円)	806		残事業費(億円)		351						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・沖合航行船舶の避難に必要な水域が不足している。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。 ①航行船舶の安全確保への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>										
便益の主な 根拠	【H23年評価値】 海難による損失の回避 (避泊可能隻数:21隻→31隻)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度								
	B:総便益 (億円)	1,984	C:総費用(億円)	1,137	全体B/C	1.7	B-C	846	EIRR (%)	5.5	
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,266	C:総費用(億円)	237	継続B/C	5.4					
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.6~1.9		4.8~5.9						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8		4.9~5.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.8		5.1~5.5						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、 ①港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt; ・津波による浸水被害の軽減</p>										
社会経済情 勢等の変化	特になし										
主な事業の 進捗状況	総事業費806億円、既投資額455億円 平成26年度末現在 事業進捗率56%										
主な事業の 進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	産業副産物のケーソン中詰材への利用										
対応方針	継続										
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。 費用対効果の分析に係る項目は、平成23年度評価時点。										



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル等整備事業 (茨城港常陸那珂港区 外港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	茨城県ひたちなか市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-14m)、岸壁(-12m)、岸壁(-10m)、防波堤、波除堤等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成33年度						
総事業費(億円)	1,079		残事業費(億円)	155						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物、RORO貨物等の増加への対応。</li> <li>・船舶の大型化による既存施設の水深不足、用地不足への対応。</li> <li>・荒天時の避難水域の確保、港内静穏度の向上への対応。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>茨城港常陸那珂港区において、係留施設の能力不足および貨物需要の増大に対応するため、国際海上コンテナターミナル等を整備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。併せて防波堤を整備による港内静穏度の向上を図ることで、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性を確保するとともに、避泊地を確保する。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①物流機能の高度化、効率化</li> <li>②岸壁の大水深化、ヤードの整備</li> <li>③荒天時における避泊水域の確保</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成29年度予測取扱貨物量:外貿コンテナ:8,400TEU/年、内貿コンテナ:39千トン/年、外貿建設機械:1,493千トン/年、外貿完成自動車:260千トン/年、その他一般貨物:120千トン/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	2,444	C:総費用(億円)	1,573	全体B/C	1.6	B-C	871	EIRR (%)	6.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	194	C:総費用(億円)	94	継続B/C	2.1				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.4 ~ 1.7	1.8 ~ 2.3							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.5 ~ 1.6	1.9 ~ 2.3							
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.6	2.0 ~ 2.1							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に防波堤の延伸により、港内の静穏度を確保でき、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性の確保、避泊地の確保が可能となる。</p>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費1,079億円、既投資額924億円 平成25年度末現在 事業進捗率86%									
主な事業の 進捗の見込	平成12年に岸壁供用、平成33年に事業完了の予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	防波堤の基礎マウンド端部における洗掘防止対策について、経済的な工法を検討することでコスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>再評価について、事業継続を妥当と判断する。 (費用対効果の分析に係る項目は、平成23年度評価時点)</p>									

# 茨城港常陸那珂港区 外港地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (東京港中央防波堤外側地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	東京都									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間に経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深16m)(耐震)、航路・泊地(水深16m)、航路(水深16m)、泊地(水深16m)、荷役機械、ターミナル建設、臨港道路									
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)	1,050		残事業費(億円)	494						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存のコンテナターミナルの施設能力超過及びコンテナ貨物の増加への対応。</li> <li>コンテナ船の大型化による既存施設の水深不足への対応。</li> <li>大規模地震時の背後圏地域への幹線貨物輸送への対応。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>東京港において、海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため、大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化 ②岸壁の大水深化 ③大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成31年予測貨物取扱量:78万TEU)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	3,301	C:総費用(億円)	1,144	全体B/C	2.9	B-C	2,157	EIRR (%)	10.7
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	3,301	C:総費用(億円)	536	継続B/C	6.2				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.6 ~ 3.2		5.5 ~ 6.7					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.8 ~ 3.0		5.6 ~ 6.8					
			2.9 ~ 2.9		6.2 ~ 6.3					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①増大する貨物量に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②コンテナ船の大型化に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>③地震時において当該岸壁により幹線貨物の輸送機能が確保され、経済活動の維持が図られる。</p>									
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1,050億円、既投資額556億円 平成26年度末現在 事業進捗率53.0%									
主な事業の 進捗の見込	平成31年度に事業完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	岸壁背後の地盤改良材として軽量混合処理土を使用する計画であるが、その混合処理土の材料として航路・泊地の浚渫土砂の活用を検討し、コスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<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。									

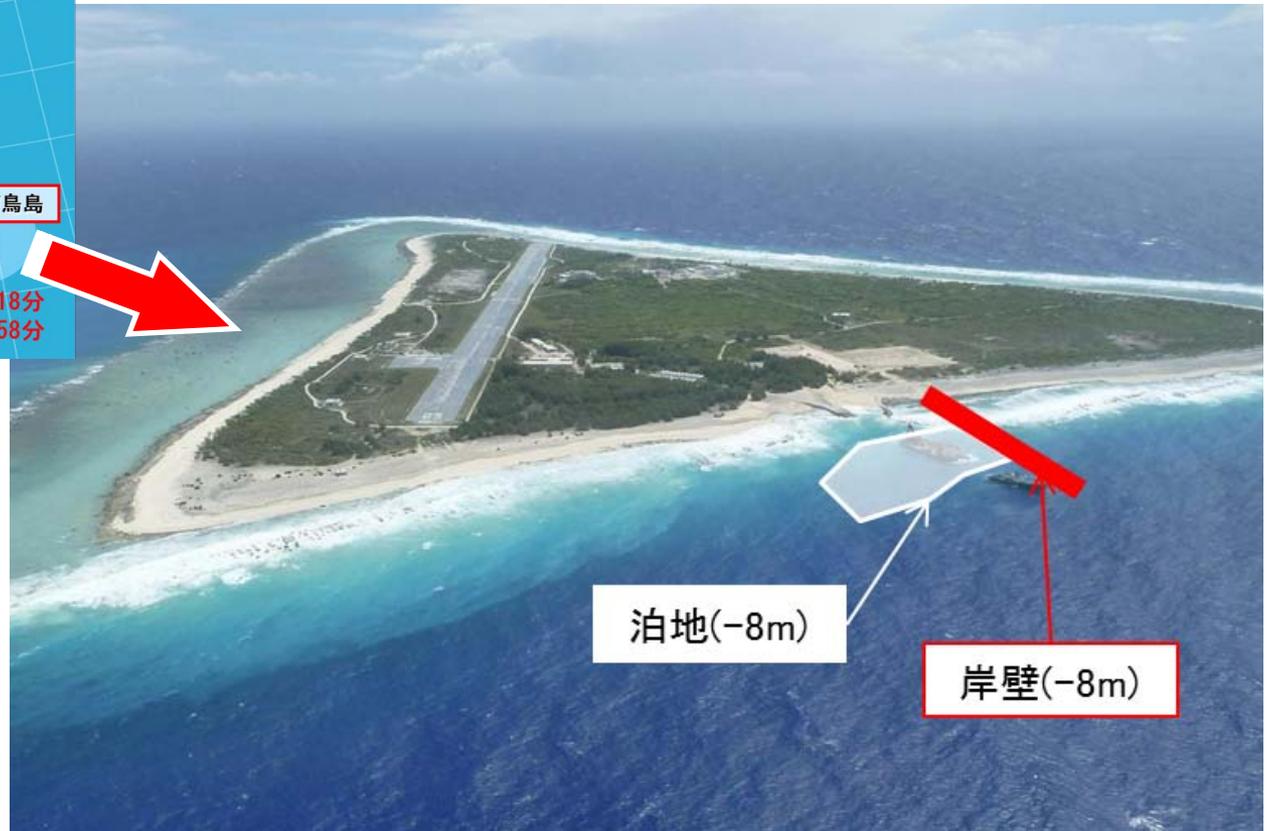
# 東京港中央防波堤外側地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



中央防波堤  
外側地区

事業名 (箇所名)	南鳥島における活動拠点整備事業(東京都南鳥島)		担当課	港湾局海洋・環境課		事業 主体	関東地方整備局			
			担当課長名	小谷野 喜二						
実施箇所	東京都小笠原村南鳥島									
該当基準	5年継続:事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-8m)、泊地(-8m)									
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	246		残事業費(億円)	107						
目的・必要性	南鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律に基づき、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動の拠点として、船舶の係留、停泊、荷捌き等が可能となるよう港湾施設の整備し、排他的経済水域等の主権的権利が適切に行使できるよう活動を支援する。また、岸壁整備により、現在南鳥島で活動している機関では物資輸送の効率化が図られる。									
便益の主な 根拠	海洋資源開発の推進による便益(想定コバルト生産量:5,950t/年、想定ニッケル生産量:4,920t/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	1,042	C:総費用(億円)	348	全体B/C	3.0	B-C	694	EIRR (%)	10.3
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	1,042	C:総費用(億円)	209	継続B/C	5.0				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		2.7 ~ 3.3		4.5 ~ 5.5					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.8 ~ 3.2		4.5 ~ 5.6					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.9 ~ 3.0		4.9 ~ 5.1					
事業の効果 等	<p>&lt;排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画(低潮線保全基本計画)に掲げる活動に対する効果&gt;</p> <p>○サンゴ増殖技術開発が進捗することにより、特定離島を含むサンゴ礁の島における国土保全に寄与される。また、生態系及び海洋環境の適正な保全が推進される。</p> <p>○コバルトリッチクラストや高濃度レアアース泥の海洋資源開発が進捗することにより、希少資源が生産され、先端技術分野への活用が期待される。</p> <p>○漁業活動の際、緊急時の最寄り港としての活用が可能となり、安心感が向上することにより、漁業活動の活性化が期待される。</p> <p>○海洋における再生可能エネルギーの活用が推進される。また、離島において、必要とするエネルギーを再生可能エネルギーで賄うことにより、島での活動を安定かつ円滑に行え、二酸化炭素の排出削減に寄与される。</p> <p>○地上及び高層の気象や、温室効果ガス濃度等の観測の効率化が期待される。また、海象データ取得・活用による津波対策等防災への取組が推進される。</p> <p>○教育・観光の場として教育機関等の船舶の寄港が可能となり、我が国の海洋権益を確保する上で、特定離島が重要な役割を果たしていることを、広く国民に周知することで、国民の理解向上が図られる。</p> <p>&lt;既存の活動に対する効果&gt;</p> <p>○物資や補給等の輸送の信頼性・安全性が向上する。</p> <p>○排他的経済水域等で行われる海洋調査等で不測の事態が発生した場合に、最寄り港として緊急的な利用が可能となる。</p>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費246億円、既投資額139億円 平成26年度末現在 事業進捗率56.5%									
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	浚渫土砂をコンクリート骨材への適用により材料費等コスト縮減を実施									
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。									

# 南鳥島における活動拠点整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (横浜港 南本牧ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	神奈川県横浜市									
該当基準	再評価後、3年間が経過した時点で継続中の事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深16m)(耐震)、岸壁(水深18m)(耐震)、航路・泊地(-18m)、泊地(-18m)、護岸(防波)、荷捌き地、荷役機械等									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	1,536		残事業費(億円)	757						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物の増加への対応。</li> <li>・コンテナ船の大型化による既存施設の水深不足への対応。</li> <li>・大規模地震時の背後圏地域への幹線貨物輸送への対応。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>横浜港において、海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため、大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化 ②岸壁の大水深化 ③大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成38年予測貨物取扱量:94万TEU)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	4,588	C:総費用(億円)	1,610	全体B/C	2.9	B-C	2,978	EIRR (%)	9.8
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	3,568	C:総費用(億円)	751	継続B/C	4.7				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		2.6 ~ 3.1	4.3 ~ 5.2						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.6 ~ 3.2	4.3 ~ 5.3						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.8 ~ 2.9	4.7 ~ 4.8						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①増大する貨物量に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②コンテナ船の大型化に対応し、物流機能の効率化が図られる。</p> <p>③地震時において当該岸壁により幹線貨物の輸送機能が確保され、経済活動の維持が図られる。</p>									
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1,536億円、既投資額779億円 平成26年度末現在 事業進捗率50.7%									
主な事業の 進捗の見込	平成32年度に事業完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	岸壁背後の地盤改良材として、事前混合処理土を使用する計画であるが、その混合処理土の材料として、床掘土の活用を検討し、コスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。									

# 横浜港南本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

## 南本牧ふ頭地区

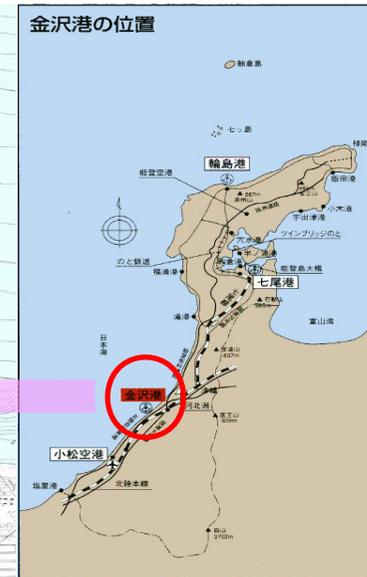
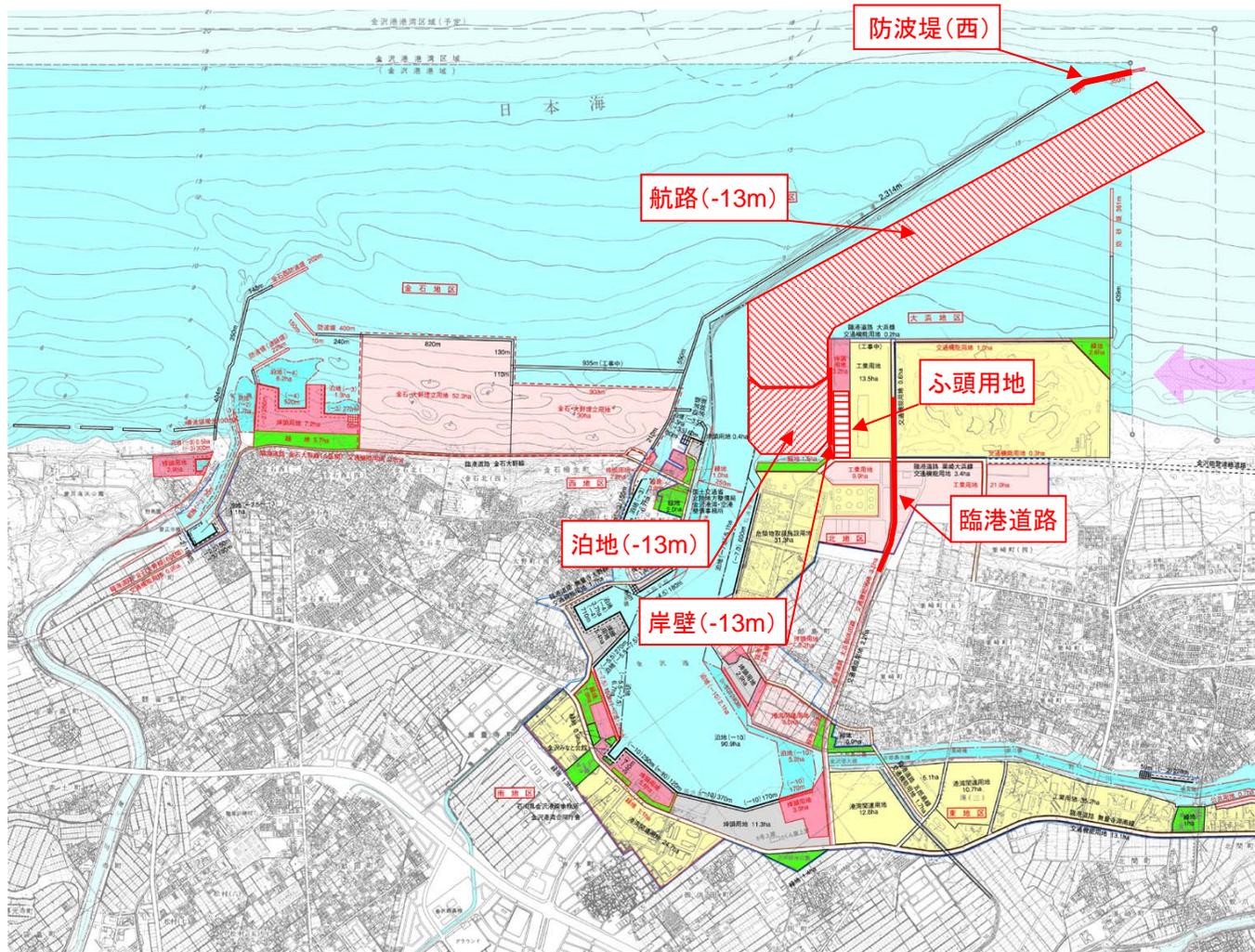


事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (新潟港 西港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一							
実施箇所	新潟県新潟市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	防波堤(第二西)										
事業期間	事業採択	昭和46年度	完了	平成31年度							
総事業費(億 円)	398		残事業費(億円)		4.9						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港口部の航路幅が極めて狭いため、入港時の操船が非常に困難である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤を整備することにより、航路及び港内の静穏度向上を図る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①貨物輸送の効率化</li> <li>②旅客移動の効率化</li> <li>③フェリー就航率の向上</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>										
便益の主な 根拠	<p>貨物輸送コストの削減：平成31年予測取扱貨物量(北海道航路)：8,075千トン/年  旅客移動コストの削減：平成31年予測乗降人員(北海道航路)：104千人/年  旅客待機時間コストの削減：平成31年予測欠航率(佐渡航路&lt;フェリー&gt;)：0.86%  (高速船)：2.45%</p>										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度								
	B:総便益 (億円)	2,375	C:総費用(億円)		1,457	全体B/C	1.6	B-C	918	EIRR (%)	11.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	8.2	C:総費用(億円)		4.4	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%)		1.6 ~ 1.7		1.7 ~ 2.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.6		1.7 ~ 2.1						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.6		1.9 ~ 1.9						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①入港船舶の安全性・定時性が確保され、輸送・移動コストの削減が図られる。</li> <li>②港内の静穏度が向上し、荒天時のフェリー就航率が改善され、時間コストの縮減が図られる。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス発生の減少</li> <li>・海難の減少</li> <li>・係留の安全性の向上</li> <li>・輸送の信頼性の向上</li> <li>・海岸および背後地の浸水被害の回避</li> <li>・水域利用機会の向上</li> </ul>										
社会経済情 勢等の変化	特になし										
主な事業の 進捗状況	総事業費398億円、既投資額393億円 平成26年度末現在 事業進捗率99%										
主な事業の 進捗の見込み	平成23年度に防波堤計画延長1,700mは確保。 平成24年度以降は堤体安定のため防波堤の嵩上げ、消波工等を実施し平成31年度に完成予定。										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし										
対応方針	継続										
対応方針理 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。										



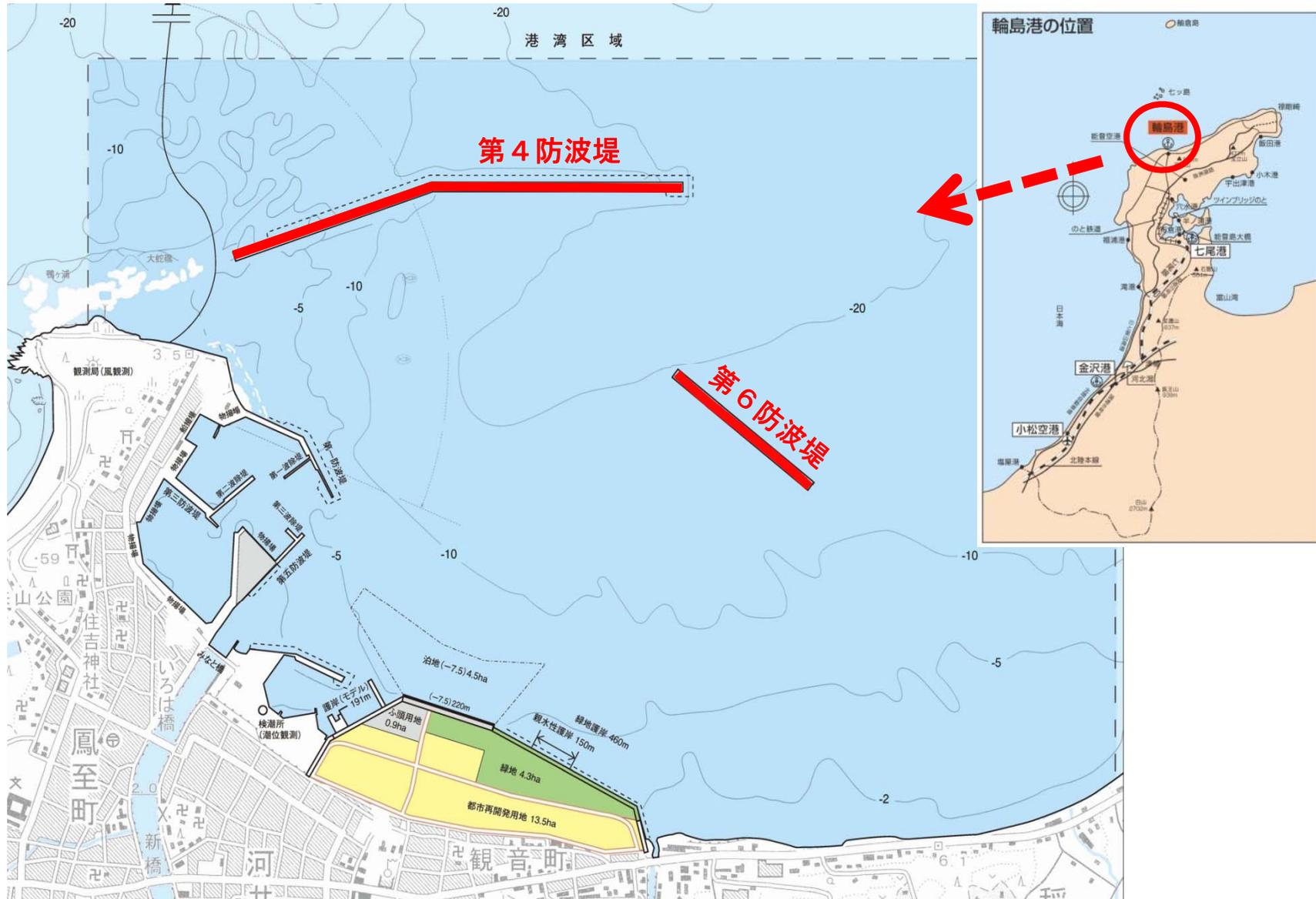
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (金沢港 大野地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	石川県金沢市									
該当基準	社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深13m)、航路(水深13m)、泊地(水深13m)、防波堤 等									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成29年度						
総事業費(億 円)	304		残事業費(億円)		64					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設が狭隘であるため、非効率な輸送形態を強いられる。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流ターミナルを整備することにより、物流機能の集約化、効率的な流通拠点により、輸送効率化を図る。</li> <li>①貨物輸送の効率化</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成34年予測取扱貨物量：54万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	510	C:総費用(億円)	353	全体B/C	1.4	B-C	157	EIRR (%)	5.9
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	224	C:総費用(億円)	66	継続B/C	3.4				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.3 ~ 1.6	3.0 ~ 3.7						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.4	3.1 ~ 3.8						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.4	3.4 ~ 3.4						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①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。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルージング機会の増加</li> <li>・排出ガスの削減</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他貨物船の長期接岸等、バースウィンドウ不足による他バースの利用</li> <li>・航路の法崩れ等による浚渫土量の増</li> </ul>									
主な事業の 進捗状況	総事業費304億円、既投資額240億円 平成26年度末現在 事業進捗率79%									
主な事業の 進捗の見込 み	平成20年に水深12mで暫定供用を開始し、平成29年に水深13mで完成を予定している。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	航路及び泊地の浚渫土砂の有効活用を図る。									
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効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。									

# 金沢港(大野地区) 国際物流ターミナル整備事業



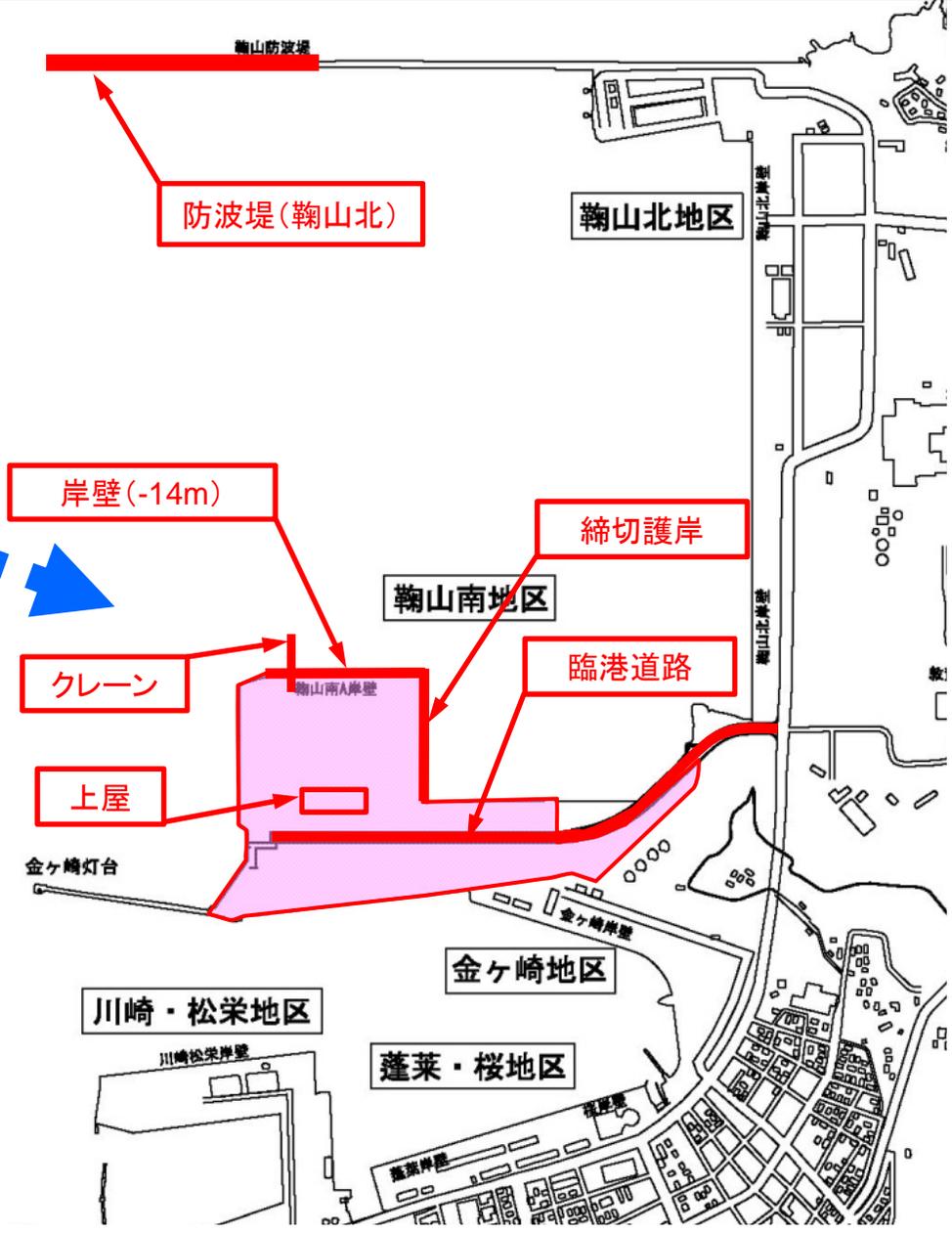
事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (輪島港 輪島崎地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	石川県輪島市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	第4防波堤、第6防波堤									
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成33年度						
総事業費(億 円)	382		残事業費(億円)		52					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒天時における輪島港沖を航行する船舶の避難に必要な水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤を整備することにより、避泊水域を確保する。</li> <li>①避泊水域の確保</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	海難の減少 (避泊可能隻数:7隻)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	4,404	C:総費用(億円)	886	全体B/C	5.0	B-C	3,518	EIRR (%)	8.5
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	1,094	C:総費用(億円)	41	継続B/C	26.8				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)	4.5 ~ 5.4		24.1 ~ 29.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	4.9 ~ 5.0		24.3 ~ 29.7						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	4.9 ~ 5.0		26.6 ~ 26.7						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①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難が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域振興への寄与</li> <li>・漁船等の航行安全の向上</li> <li>・高波による浸水被害の軽減</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費382億円、既投資額330億円 平成26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	経済的な構造断面の検討									
対応方針	継続									
対応方針理 由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。									

# 輪島港（輪島崎地区）避難港整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (敦賀港 鞠山南地区)		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	宮崎 祥一						
実施箇所	福井県敦賀市									
該当基準	社会情勢の急激な変化、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)、防波堤、護岸等									
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成28年度						
総事業費(億 円)	419		残事業費(億円)		16					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・既存施設が狭隘であるため、非効率な輸送形態を強いられる。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; ・国際物流ターミナルを整備することにより、物流機能の集約化、効率的な流通拠点により、輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量(コンテナ):40万トン/年 平成26年 同(外貿RORO船貨物):27万トン/年 平成26年 同(内貿RORO船貨物):9.1万トン/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	678	C:総費用(億円)	610	全体B/C	1.1	B-C	68	EIRR (%)	4.4
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	43	C:総費用(億円)	14	継続B/C	3.1				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.0 ~ 1.2		2.8 ~ 3.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.1		2.8 ~ 3.5					
			~		~					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、 ①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・防波堤の被害の回避効果 ・既存ターミナルの混雑緩和及び安全性の向上 ・排出ガスの減少</p>									
社会経済情 勢等の変化	港湾利用者等からの要請に応えるべく、港内反射波の抑制及び防波堤沿い波の低減を図るため、構造断面の変更を行った。									
主な事業の 進捗状況	総事業費419億円、既投資額403億円 平成26年度末現在 事業進捗率96%									
主な事業の 進捗の見込 み	平成28年に防波堤完成(事業完了)を予定している。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	構造物基礎等において、近隣より発生し、比較的安価な「ずり石」を採用する等、コスト縮減に努める。									
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効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。									

# 敦賀港(鞠山南地区) 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (名古屋港 飛島ふ頭南地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	中部地方整備局					
			担当課長名	宮崎 祥一							
実施箇所	愛知県飛島村										
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深16m)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、東航路(水深16m)等										
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	708		残事業費(億円)		42						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋港のコンテナ貨物取扱量は、リーマンショックの影響により一時的な減少があったものの回復基調にあり、コンテナ貨物取扱量の増大及び進展する船舶の大型化に対応したターミナルの整備が課題である。</li> <li>飛島ふ頭においては北米や欧州といった基幹航路の維持を図るための高規格・高効率なターミナルの整備及び大型化している船舶に対応するための航路増深が課題である。</li> <li>名古屋港の位置する地域では、大規模地震の発生が懸念されている。震災被害によって港湾機能が損なわれると、物流障害により背後圏ひいては我が国の社会経済に大きな影響を与える恐れがある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貨物量の増大に対応するための大水深岸壁を擁するコンテナターミナルを整備、航路を増深するとともに、さらに岸壁については耐震強化岸壁で整備することで、大規模地震時の経済活動の維持を図る。</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>										
便益の主な根拠	荷主の輸送距離短縮 平成29年予測取扱貨物量:32.2万TEU/年										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度								
	B:総便益(億円)	2,884	C:総費用(億円)		1,005	全体B/C	2.9	B-C	1,880	EIRR(%)	11.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	170	C:総費用(億円)		48	継続B/C	3.5				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要 (-10% ~ +10%)		2.6~3.1		3.2~3.9						
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.9~2.9		3.3~3.8						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.8~2.9		3.4~3.5						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>港湾物流の効率化が図られ、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>船舶の大型化による貨物輸送コストの削減が図られる。</li> <li>大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx等の排出量削減</li> </ul>										
社会経済情勢等の変化	名古屋港における取扱コンテナ貨物量は、世界同時不況の影響等で減少したものの、自動車部品のコンテナ貨物量が平成25年には過去最高を記録する等、回復基調にある。										
主な事業の進捗状況	総事業費708億円 既投資額666億円(平成26年度含む) 平成25年度末現在 事業進捗率94%(前回評価時92%)										
主な事業の進捗の見込み	平成28年度中に全事業完了する見込みである。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減:引き続き清龍丸※1による浚渫作業を継続し、事業進捗を図る。 (※1:清龍丸は直轄所有の浚渫兼油回収船であり、船舶の輻輳する航路、泊地等の浚渫作業に従事) 代替案:東航路の進捗率が87%に達している状況にあり、残事業の執行がもっとも効率的と考えられる。										
対応方針	継続										
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。										

【位置図】



# 名古屋港 飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業

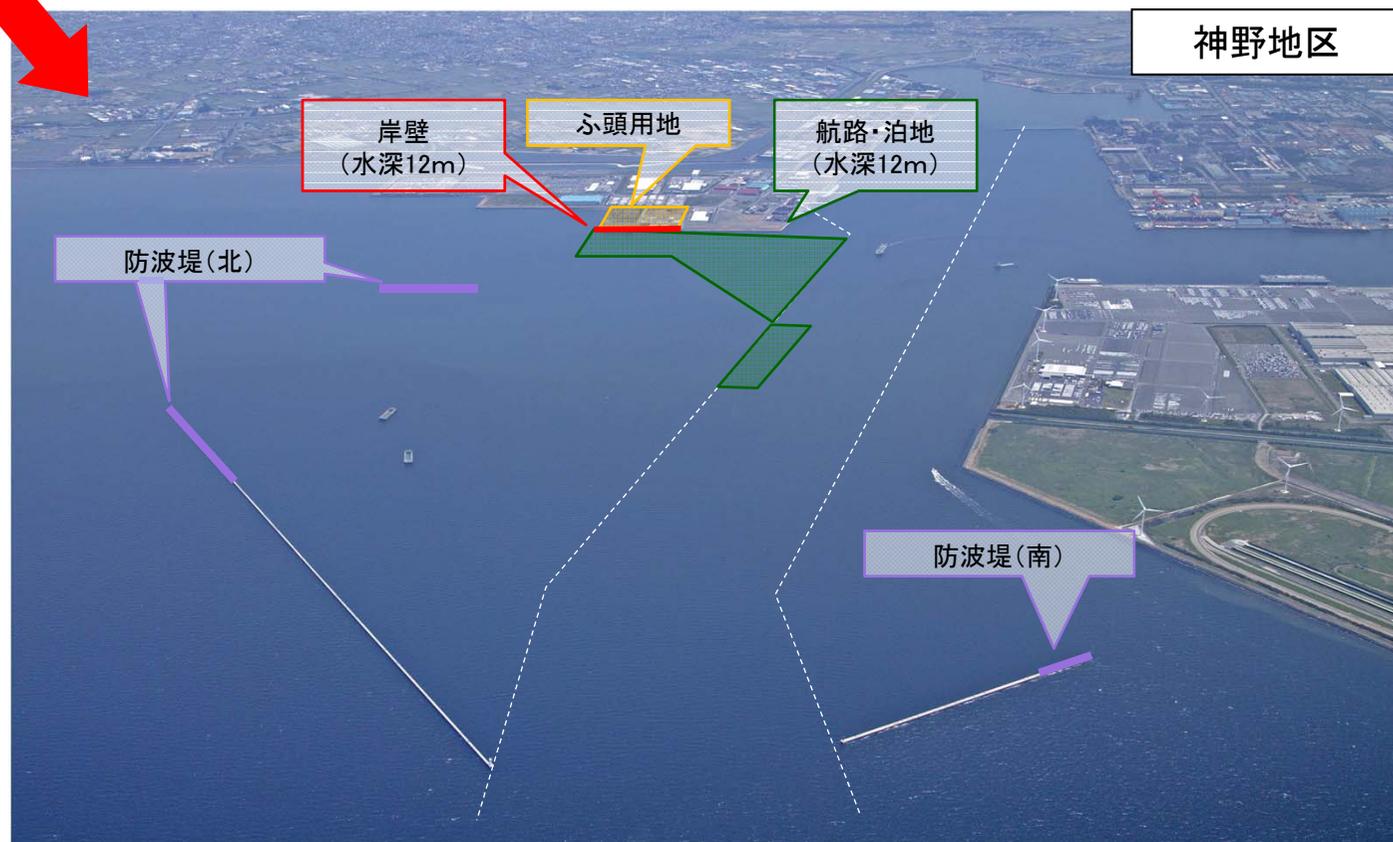


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (三河港 神野地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	中部地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一							
実施箇所	愛知県豊橋市										
該当基準	再々評価:再評価実施後3年が経過している事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、航路泊地(水深12m)、防波堤、荷役機械、ふ頭用地 等										
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	236		残事業費(億円)		19						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留施設の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、背後企業の貨物需要に対応することで、輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>										
便益の主な根拠	陸上輸送コスト削減 (平成30年度予測取扱貨物量:7.8万TEU)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度								
	B:総便益(億円)	470	C:総費用(億円)		393	全体B/C	1.2	B-C	77	EIRR(%)	5.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	156	C:総費用(億円)		23	継続B/C	6.7				
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		6.0~7.4						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		6.1~7.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		6.6~6.8						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより</p> <p>①港湾物流の効率化が図られ、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx等の排出量削減</li> </ul>										
社会経済情勢等の変化	三河港における外貿コンテナ貨物量は、平成20年~平成21年にかけて世界同時不況の影響によって減少したが、その後増加に転じている。										
主な事業の進捗状況	総事業費236億円、既投資額217億円 平成26年度末現在 事業進捗率92%										
主な事業の進捗の見込み	平成27年度末にふ頭用地が、平成29年度末に防波堤、荷役機械(2基目)が完成予定。										
コスト削減や代替案立案等の可能性	コスト削減:防波堤(北)の地盤改良工の際に発生する土砂については、三河港内の埋立予定地に揚泥を予定していたが、貧酸素水塊※発生の一因となっている深掘跡等に土砂を投入する事とした。これにより土砂の投入方法が高価な「揚泥」から安価な「直投」に変更されることによるコスト削減を図るとともに、三河湾の環境改善にも配慮した事業を進捗していく。※海水中の酸素がほとんどなく、海中の生物が生存することができない水域 代替案:特になし										
対応方針	継続										
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。										

【位置図】

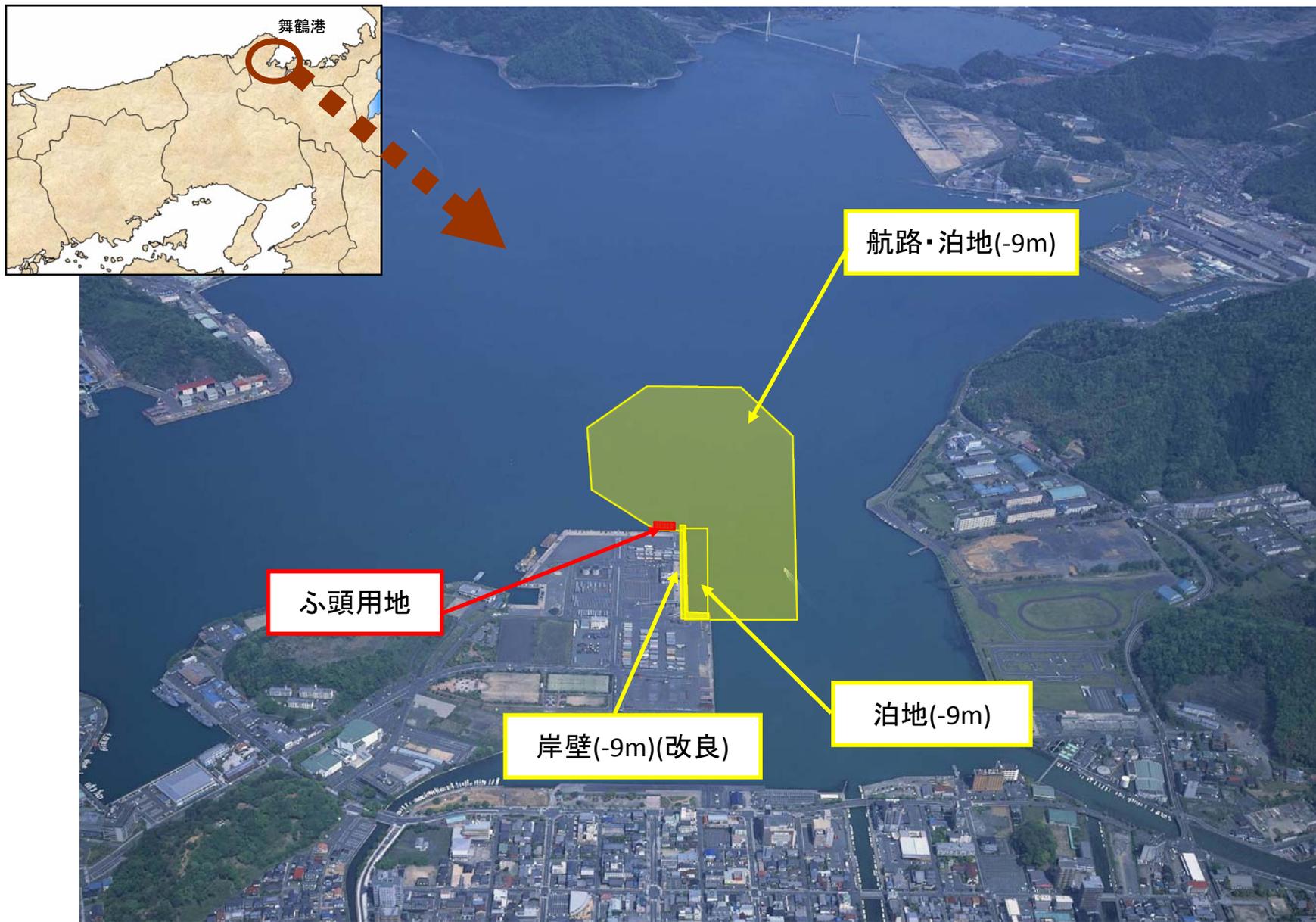


# 三河港 神野地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル(改良)事業 (舞鶴港 前島地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	近畿地方整備局																																					
実施箇所	京都府舞鶴市																																										
該当基準	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(改良)(水深9m)、航路・泊地(水深9m)、泊地(水深9m)、埠頭用地																																										
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成28年度																																							
総事業費(億円)	50		残事業費(億円)	14																																							
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の老朽化や日本海側の荒天時における航行の安全性の向上のため、先行して大型船を導入しており、水深が浅く喫水調整による非効率な運航を余儀なくされている。</li> <li>現行フェリーに必要な水深・岸壁延長を確保し、効率的な運航及び船舶荷役等の安全性の向上を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>複合一貫輸送ターミナルを改良整備することにより、喫水調整が不要となるため、輸送の効率化を図り、合わせて荷役等の安全性を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶係留時の安全性の向上</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>																																										
便益の主な 根拠	フェリー貨物の輸送コスト削減(平成28年度予想取扱貨物量: 498万トン/年) フェリー旅客の移動コスト削減(平成28年度予想旅客数: 74,350人/年)																																										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度																																								
	B:総便益 (億円)	69	C:総費用(億円)	51	全体B/C	1.4	B-C	18	EIRR(%)	5.6%																																	
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	69	C:総費用(億円)	12	継続B/C	5.7																																					
感度分析	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td></td> <td colspan="4" style="text-align: center;">事業全体のB/C</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">( 1.2 ~ 1.5 )</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">( 5.1 ~ 6.3 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">( 1.3 ~ 1.4 )</td> <td colspan="6" style="text-align: center;">( 5.2 ~ 6.3 )</td> </tr> </table>											事業全体のB/C				残事業のB/C						需 要 (-10% ~ +10%)	( 1.2 ~ 1.5 )				( 5.1 ~ 6.3 )						建 設 費 (+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.4 )				( 5.2 ~ 6.3 )					
	事業全体のB/C				残事業のB/C																																						
需 要 (-10% ~ +10%)	( 1.2 ~ 1.5 )				( 5.1 ~ 6.3 )																																						
建 設 費 (+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.4 )				( 5.2 ~ 6.3 )																																						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①海上輸送時間の短縮等が見込まれ、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送の信頼性の向上</li> <li>港内の安全性向上</li> </ul>																																										
社会経済情 勢等の変化	特になし。																																										
主な事業の 進捗状況	総事業費49.6億円、既投資額35.7億円 平成26年度末現在 事業進捗率72%																																										
主な事業の 進捗の見込 み	事業が順調に進んだ場合には、平成28年度の完成を予定している。																																										
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	特になし。																																										
対応方針	継続																																										
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。																																										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。																																										

# 舞鶴港 前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (舞鶴港 和田地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	近畿地方整備局				
実施箇所	京都府舞鶴市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、臨港道路等									
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成33年度						
総事業費(億円)	485		残事業費(億円)		91					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏北部を発着するコンテナ貨物の輸送を効率化する必要がある。</li> <li>外航船舶の大型化に伴い、喫水調整等が必要な非効率な輸送となっている。</li> <li>バルク貨物、完成自動車(中古自動車)、風力発電機の貨物輸送を効率化する必要がある。</li> <li>大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保する必要がある。</li> <li>埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス性を向上し、利便性・安全性を向上させる必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際物流ターミナルを整備することにより、近畿圏北部を発着するコンテナ貨物需要に対応する。</li> <li>バルク貨物、完成自動車(中古自動車)、風力発電機の効率的な物流への対応。</li> <li>①近畿圏北部地域の産業競争力に資する物流拠点の形成</li> <li>②船舶大型化へ対応</li> <li>③背後企業の貨物輸送の効率化</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成34年度予想取扱貨物量: 2.5万TEU/年[コンテナ貨物]、10.9万トン/年[けい砂]、26.4万トン/年[完成自動車]、2.0万トン/年[風力発電機])									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	875	C:総費用(億円)	751	全体B/C	1.2	B-C	124	EIRR(%)	4.7%
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	168	C:総費用(億円)	78	継続B/C	2.2				
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 ~ 1.3 )			( 1.9 ~ 2.4 )				
	建設期間 (+10% ~ -10%)		( 1.2 ~ 1.2 )			( 2.0 ~ 2.4 )				
			( 1.2 ~ 1.2 )			( 2.3 ~ 2.4 )				
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>近畿北部地域を発着するコンテナ貨物の輸送コストが削減される。</li> <li>大型船舶への対応が可能となり輸送コストが削減される。</li> <li>バルク貨物、完成自動車(中古自動車)、風力発電機の輸送効率化により輸送コストが削減される。</li> <li>大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーが確保できる。</li> <li>臨港道路の整備による埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス性向上によって、利便性・安全性が向上する。</li> </ol> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業の国際競争力強化・地域産業の安定・発展・地域活力の強化</li> <li>港湾関連産業の雇用・所得の増大</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	特になし。									
主な事業の 進捗状況	総事業費485億円、既投資額393億円 平成26年度末現在 事業進捗率81%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成33年度の完成を予定している。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	ケーソンの中詰材に砂より安価で比重の重いニッケルスラグを採用することにより、ケーソン幅を10cm縮小。 岸壁の床掘土砂及び泊地の浚渫土砂を、岸壁背後の裏埋土に活用。									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおりに「事業継続」でよいと判断									

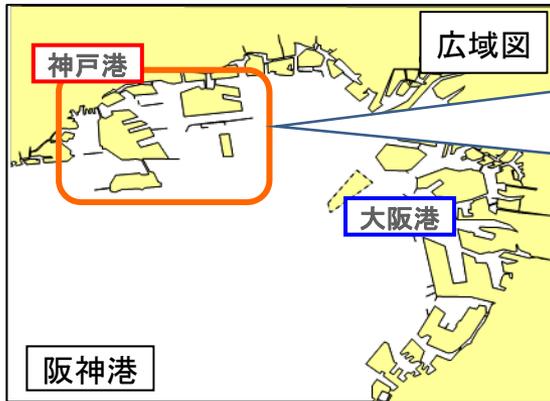
# 舞鶴港 和田地区国際物流ターミナル整備事業



### 事業評価カルテ(再評価)

事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (神戸港 ポートアイランド(第2期)地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	近畿地方整備局	
実施箇所	兵庫県神戸市					
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業					
主な事業の諸元	岸壁(-16m)(耐震)、岸壁(増深・耐震改良)、岸壁(-15m)、航路・泊地等(-16m)、航路・泊地等(-15m)、防波堤、荷さばき地 等					
事業期間	事業採択	昭和 62 年度	完了	平成 32 年度		
総事業費(億円)	3,444	残事業費(億円)	576			
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・阪神港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。</li> <li>・切迫する東南海・南海地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際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。</li> <li>①海外トランシップの回避等による輸送コストの削減</li> <li>②コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減</li> <li>③震災後における輸送コストの増大回避</li> <li>④震災時における施設被害の回避</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>					
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成30年度予測取扱貨物量:163万TEU/年)					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度				
	B:総便益(億円)	20,125	C:総費用(億円)	5,717	全体B/C 3.5	
	B-C	14,408	EIRR (%)	12.1		
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	3,532	C:総費用(億円)	664	継続B/C 5.3	
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C	
	需 要 (-10%~+10%)	( 3.3 ~ 3.8 )		( 4.7 ~ 5.8 )		
	建 設 費 (+10%~-10%)	( 3.5 ~ 3.6 )		( 4.8 ~ 5.9 )		
	建設期間 (+10%~-10%)	( 3.5 ~ 3.5 )		( 5.2 ~ 5.5 )		
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①大型コンテナ船の寄港が可能となり、積荷調整や喫水調整等による損失や海外トランシップが回避される。</li> <li>②大規模地震発生時における物流機能が維持され、国際海上コンテナ貨物の輸送コスト増大や施設被害が回避される。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・沿道騒音等の軽減</li> <li>・内部収益(オペレータ収益等)の拡大</li> </ul>					
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) 港湾法一部改正により港湾の種類(港格)として神戸港が「国際戦略港湾」に位置付けられる(平成23年4月)					
主な事業の進捗状況	総事業費3,444億円、既投資額2,868億円 平成26年度末現在 事業進捗率83%					
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	地盤改良工法の見直しやケーソン撤去方法の見直し等によりコストを縮減					
対応方針	継続					
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>					

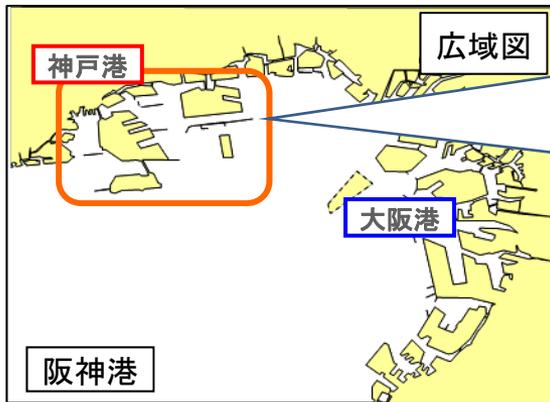
# 神戸港ポートアイランド(第2期)地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



### 事業評価カルテ(再評価)

事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (神戸港 六甲アイランド地区)		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	宮崎 祥一						
実施箇所	兵庫県神戸市									
該当基準	その他(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16m)(改良)(耐震)、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深16m)、荷さばき地 等									
事業期間	事業採択	平成 25 年度	完了	平成 30 年度						
総事業費(億円)	742		残事業費(億円)	517						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・阪神港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際海上コンテナターミナルを整備することにより、阪神港のハブ機能を強化し、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。</li> <li>①海外トランシップの回避等による輸送コストの削減</li> <li>②震災後における輸送コストの増大回避</li> <li>③震災時における施設被害の回避</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成30年度予測取扱貨物量：34万TEU/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 26 年度								
	B:総便益(億円)	1,449	C:総費用(億円)	716	全体B/C	2.0	B-C	734	EIRR (%)	9.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,449	C:総費用(億円)	501	継続B/C	2.9				
感度分析				事業全体のB/C		残事業のB/C				
	需 要 (-10%~+10%)				( 1.8 ~ 2.2 )	( 2.6 ~ 3.2 )				
	建 設 費 (+10%~-10%)				( 1.9 ~ 2.2 )	( 2.6 ~ 3.2 )				
	建設期間 (+10%~-10%)				( 2.0 ~ 2.1 )	( 2.9 ~ 3.0 )				
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①大型コンテナ船の寄港が可能となり、積荷調整や喫水調整等による損失や海外トランシップが回避される。</li> <li>②大規模地震発生時における物流機能が維持され、国際海上コンテナ貨物の輸送コスト増大や施設被害が回避される。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・沿道騒音等の軽減</li> <li>・内部収益(オペレータ収益等)の拡大</li> </ul>									
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)。 港湾法一部改正により港湾の種類(港格)として神戸港が「国際戦略港湾」に位置付けられる(平成23年4月)。									
主な事業の進捗状況	総事業費742億円、既投資額226億円 平成26年度末現在 事業進捗率30%									
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	現場発生材の有効活用や地盤改良工法の見直しによりコストを縮減。									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。									

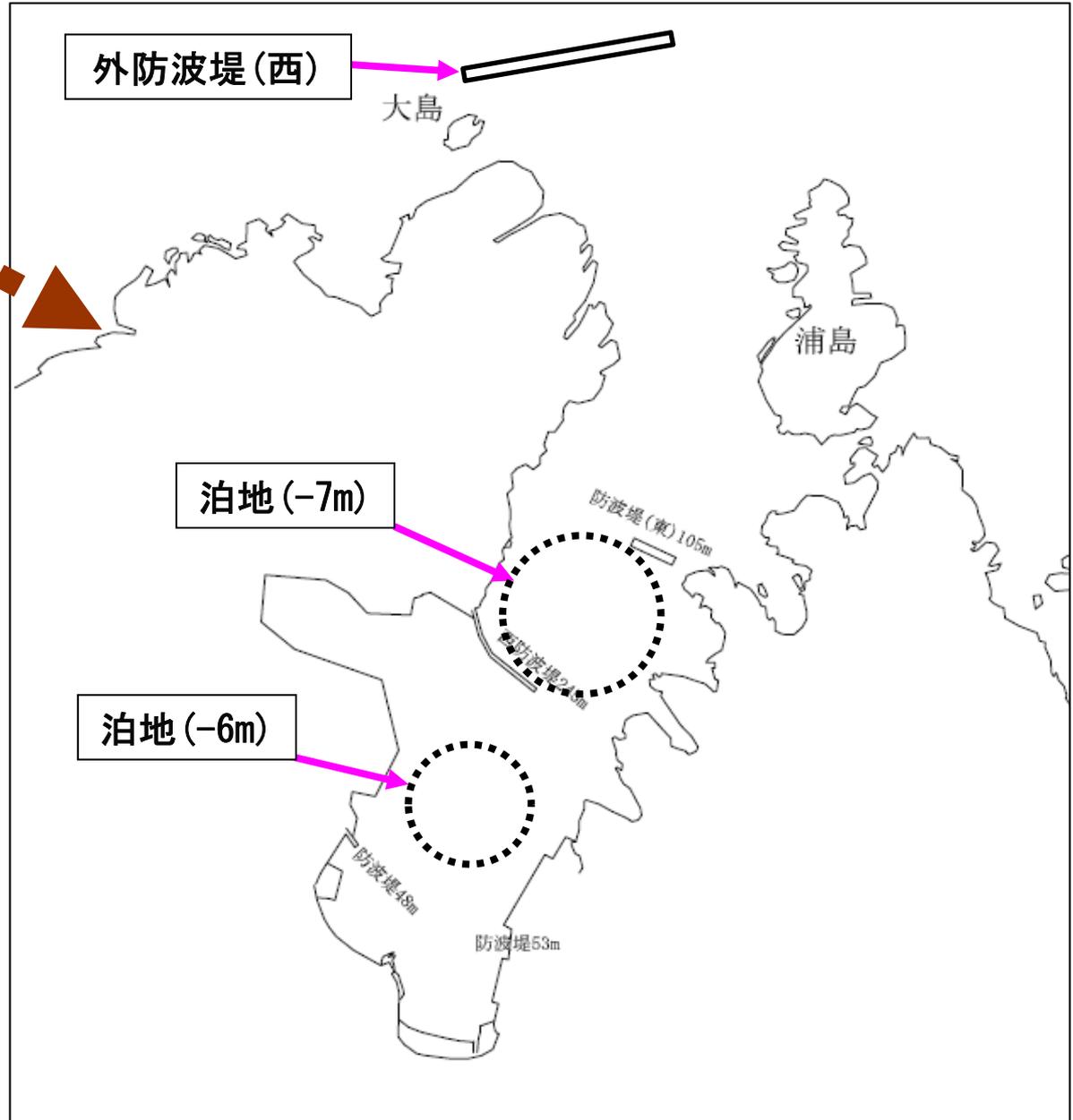
# 神戸港六甲アイランド地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (柴山港 柴山地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局																																							
			担当課長名	宮崎 祥一																																										
実施箇所	兵庫県美方郡香美町																																													
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																																													
主な事業の 諸元	外防波堤(西)、泊地(水深6m)、泊地(水深7m)																																													
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	平成42年度																																										
総事業費(億円)	348		残事業費(億円)		119																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・避難港は、暴風雨等の荒天時に小型船舶が避難停泊するための静穏が保たれた水域を有する港湾である。</li> <li>・柴山港は、特に冬期において気象・海象の厳しい日本海側に位置しており、兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域における避難港として重要な役割が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤及び避難泊地の整備により、荒天時の船舶避難に必要な静穏水域を確保し、海難に伴う損失を回避する。</p> <p>①荒天時の安全な避泊により、海難による損失を回避 ②海難による油流出等海域環境汚染を回避 ③船舶の安定運航により、輸送の信頼性の向上</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>																																													
便益の主な 根拠	海難減少に伴う損失の回避 (平成42年度避難可能隻数：2隻(100～500GT未満：1隻、500～1,000GT未満：1隻))																																													
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度																																											
	B:総便益 (億円)	1236	C:総費用(億円)	520	全体B/C	2.4	B-C	716	EIRR(%)	7.3																																				
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	320	C:総費用(億円)	80	継続B/C	4.0																																								
感度分析	<table border="0" style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td></td> <td colspan="4">事業全体のB/C</td> <td colspan="4">残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="4">( 2.2 ~ 2.6 )</td> <td colspan="4">( 3.6 ~ 4.4 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="4">( 2.3 ~ 2.4 )</td> <td colspan="4">( 3.7 ~ 4.5 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="4">( 2.4 ~ 2.4 )</td> <td colspan="4">( 3.7 ~ 4.2 )</td> </tr> </table>											事業全体のB/C				残事業のB/C				需 要 (-10% ~ +10%)	( 2.2 ~ 2.6 )				( 3.6 ~ 4.4 )				建 設 費 (+10% ~ -10%)	( 2.3 ~ 2.4 )				( 3.7 ~ 4.5 )				建設期間 (+10% ~ -10%)	( 2.4 ~ 2.4 )				( 3.7 ~ 4.2 )			
	事業全体のB/C				残事業のB/C																																									
需 要 (-10% ~ +10%)	( 2.2 ~ 2.6 )				( 3.6 ~ 4.4 )																																									
建 設 費 (+10% ~ -10%)	( 2.3 ~ 2.4 )				( 3.7 ~ 4.5 )																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)	( 2.4 ~ 2.4 )				( 3.7 ~ 4.2 )																																									
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①静穏な水域が確保され、1回の荒天時に2隻の船舶が避泊可能となり、海難による損失を回避できる。</p> <p>②海難による油流出等海域環境汚染を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の信頼性の向上。</li> </ul>																																													
社会経済情 勢等の変化	特になし																																													
主な事業の 進捗状況	総事業費348億円、既投資額229億円 平成26年度末現在 事業進捗率66%																																													
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成42年度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	二重円筒ケーソンの製作について、FD(フローティングドック)工法から掘込み式ドック工法に変更することにより、制作費・据付費を削減。																																													
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。</p>																																													

# 柴山港 柴山地区避難港整備事業

柴山港



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (日高港 塩屋地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	近畿地方整備局				
			担当課長名	宮崎祥一						
実施箇所	和歌山県御坊市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、防波堤、泊地(水深12m)等									
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	195		残事業費(億円)		17					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日高港の背後圏である紀中地域は、木材・製材業が重要な基幹産業である。産業競争力に資する物流拠点の形成が必要である。</li> <li>輸入原木は、本船(30,000DWT)の直接寄港ができず、非効率な輸送形態を強いられており、船舶大型化への対応が必要不可欠である。</li> <li>航行船舶の荒天時における海難減少のため、避泊水域を確保する必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで輸送効率化を図り、合わせて荒天時の航行船舶の海難減少のための避泊地を確保する。</p> <p>①輸送コストの削減 ②海難事故の減少</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量：12万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	589	C:総費用(億円)	297	全体B/C	2.0	B-C	291	EIRR (%)	7.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	17	C:総費用(億円)	14	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%)		1.8~2.1		1.0~1.3					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0		1.1~1.3					
			-		-					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①日高港での貨物の取扱が可能となり、輸送コストが削減される。</p> <p>②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送の信頼性の向上</li> <li>地域産業の安定・発展・地域活力の強化</li> <li>排出ガスの減少</li> <li>沿道騒音等の軽減</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費195億円、既投資額178億円 平成26年度末現在 事業進捗率91%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成29年度末の完了を予定している。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減									
対応方針	継続									
対応方針理	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									

# 日高港 塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業

位置図



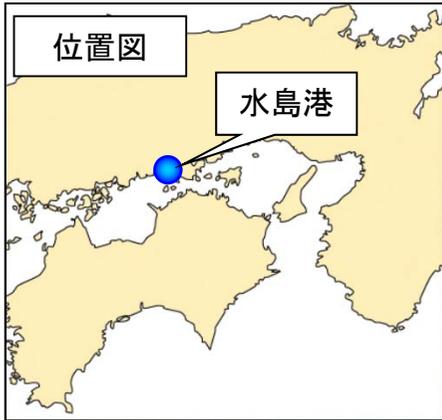
事業名 (箇所名)	防波堤(新北)整備事業 (浜田港福井地区)			担当課	港湾局 計画課			事業 主体	中国地方整備局		
				担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	島根県浜田市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)を経過している事業										
主な事業の諸元	防波堤(新北)										
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	170		残事業費(億円)		42						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。</li> <li>本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、所要の港内静穏度を確保することで、避泊水域の確保とともに輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>										
便益の主な根拠	輸送コストの削減(平成30年予測取扱貨物量:53万トン/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26年度								
	B:総便益(億円)	1,177	C:総費用(億円)	213	全体B/C	5.5	B-C	964	EIRR (%)	12.2	
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	118	C:総費用(億円)	37	継続B/C	3.2					
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要 (-10% ~ +10%)	5.0~6.1		2.9~3.5							
	建設費 (+10% ~ -10%)	5.0~6.1		2.9~3.6							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	5.5~5.5		3.2~3.2							
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②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。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道騒音の軽減</li> <li>荷役作業の安全性向上</li> <li>環境への負荷軽減</li> </ul>										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年4月、浜田港にCFSが完成。これに伴い、浜田港でのコンテナ利用が増加。</li> <li>浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(山陰道浜田三隅道路H26部分供用)と、それに伴う背後地域への企業進出、設備投資が活発化が見込まれる。</li> </ul>										
主な事業の進捗状況	総事業費170億円、既投資額128億円 平成26年度末 事業進捗率75%										
主な事業の進捗の見込み	平成29年度完了予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ(建設副産物)を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図る。</li> <li>防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト縮減を図る。</li> </ul>										
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> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。										

# 浜田港 福井地区 防波堤(新北)整備事業



黄字: 評価対象施設

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル・臨港道路整備事業 (水島港玉島地区)		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 宮崎 祥一	事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	岡山県倉敷市									
該当基準	再評価実施後一定期間を経過している事業									
主な事業 の諸元	岸壁(-12m)、航路・泊地(-12m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成29年度						
総事業費 (億円)	559		残事業費(億円)	227						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>(1) 輸送船舶の大型化が進展する中、水島港の公共埠頭は水深が不足しており、大型船舶に対応できない状況となっている</p> <p>(2) 生産拠点(水島地区)と物流拠点(玉島地区)を往来する多くの港湾関連交通は、既存の臨港地区北側の道路まで迂回が強いられ、輸送コスト増や、交通渋滞の一因となっている。また、自転車等が安全に渡河できる通行路が不足している</p> <p>(3) 大規模地震時の緊急物資等輸送に対応した耐震強化岸壁が不足している</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>船舶の大型化に対応した大水深岸壁の整備や、臨港道路ネットワークの強化により、水島港の総合的な港湾物流機能高め、物流コスト削減を図るとともに、自転車交通等の安全性・利便性向上を図る。また、大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資や避難のためのルート確保を図る</p> <p>①船舶大型化への対応及び内航コンテナ輸送需要への対応 ②貨物輸送・旅客移動の効率化や安全性の確保 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>(1) 船舶の大型化による海上輸送コスト削減およびコンテナ取扱バースの増加による国際フィーダー貨物の輸送コスト削減 (H30以降予測取扱貨物量：コンテナ貨物(東南アジア航路)=29万トン/年、コンテナ貨物(国際フィーダー)=17万トン/年、バルク貨物：15万トン/年)</p> <p>(2) 臨港道路の自動車交通円滑化便益(臨港道路(計画交通量)：22,100台/日)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成26年度								
	B:総便益 (億円)	1,211	C:総費用(億円)	578	全体B/C	2.1	B-C	633	EIRR (%)	9.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,155	C:総費用(億円)	233	継続B/C	5.0				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10%~+10%)		(1.9~2.3)		(4.5~5.5)					
	建 設 費 (+10%~-10%)		(1.9~2.3)		(4.5~5.5)					
	建設期間 (+10%~-10%)		(2.1~2.1)		(5.0~5.0)					
事業の効果等	<p>(1) 船舶大型化への対応が可能となり、また陸上輸送より経済的な国際フィーダー貨物輸送への転換が促進されることにより輸送コストが削減される。また水島地区と玉島地区を結ぶ臨港交通ネットワークが確保されることにより、港湾物流の時間短縮や物流コストが低減し、利用企業の競争力強化に寄与する</p> <p>(2) 大規模地震時における緊急物資等の海上輸送経路が確保され、地域住民等の安全・安心の向上に寄与する</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <p>(1) 水島港周辺における物流機能の効率化が図られ、立地産業の競争力の向上を通じ、企業の新たな投資、新規立地が進み、雇用の確保、税収の増加に寄与する</p> <p>(2) 耐震強化岸壁の整備により、瀬戸内地域を含めた太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される</p> <p>(3) 自転車歩行者道の整備により、自転車・歩行者交通に対する安全性の向上が図られ、また移動距離の短縮による利便性の向上が期待される</p> <p>(4) 臨港道路の整備により既存橋梁部の交通量が分散され、騒音や振動の軽減が期待される</p> <p>(5) 移動距離の短縮、交通渋滞の緩和などでCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>及び(浮遊粒子状物質)SPM等の排出ガスの低減が期待される</p>									
社会経済情勢等 の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年5月末、水島港が国際バルク戦略港湾(穀物、鉄鉱石)に選定。</li> <li>平成26年1月末、水島港玉島地区6号及び4号埠頭の一体的運営のため港湾運営会社が設立</li> </ul>									
主な事業の 進捗状況	総事業費559億円、既投資額332億円。平成26年度末時点の事業進捗率は60%									
主な事業の 進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁(-12m)は平成25年度に暫定水深で供用開始</li> <li>臨港道路は、平成28年度内に供用予定</li> <li>プロジェクト全体は平成29年度の完了予定</li> </ul>									
コスト削減や代 替案立案等の可 可能性	臨港道路渡河部の橋梁の主桁に細幅箱桁を採用することで約15億円のコスト削減を図る									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である									

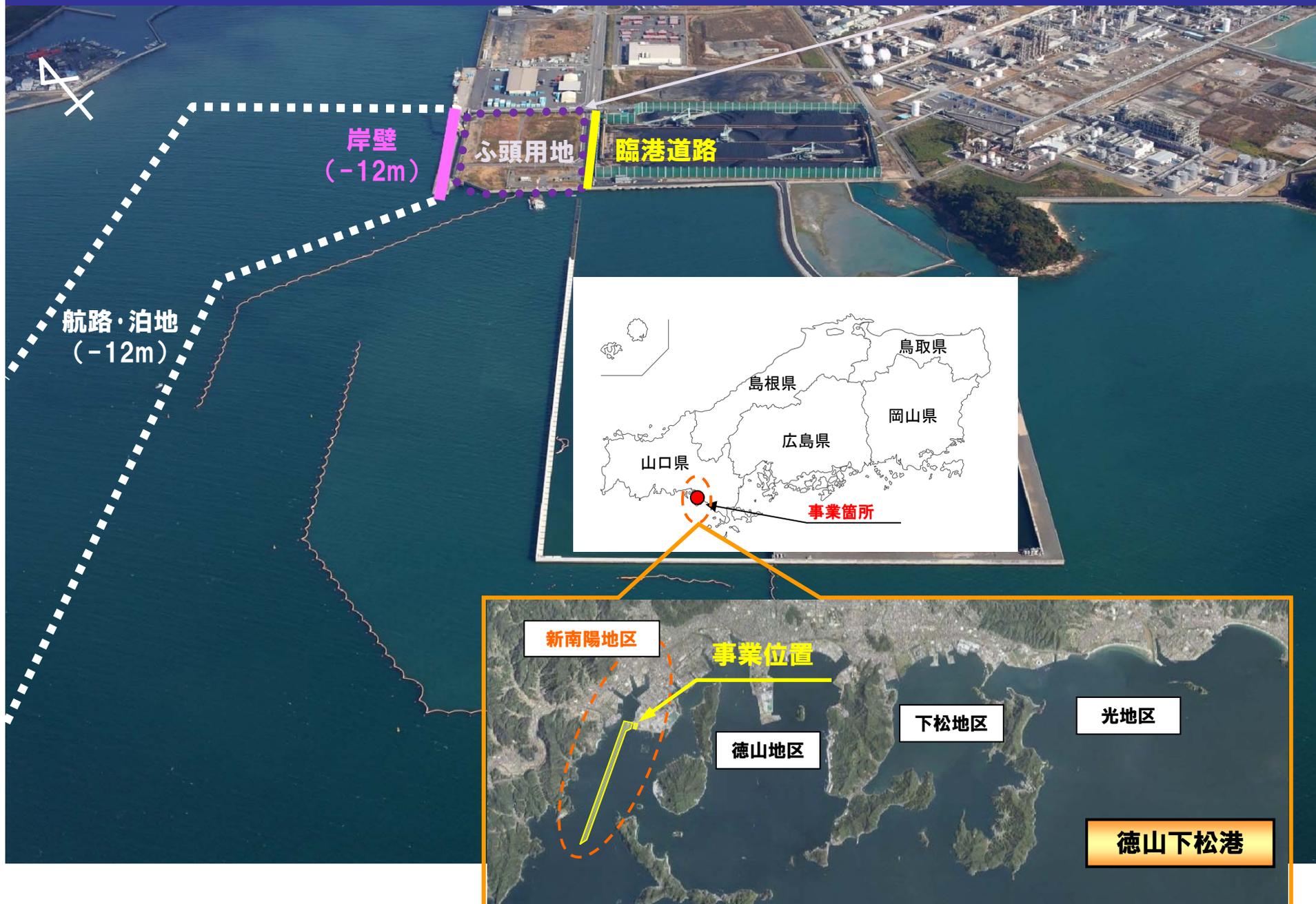


# 水島港 玉島地区 国際物流ターミナル・臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (徳山下松港新南陽地区)	担当課 担当課長名	港湾局 計画課 宮崎 祥一	事業 主体	中国地方整備局									
実施箇所	山口県周南市													
該当基準	再評価実施後一定期間を経過している事業													
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、臨海道路、ふ頭用地													
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成28年度										
総事業費(億円)	360		残事業費(億円)	36										
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 石炭等バルク貨物の増加や船舶の大型化に対応した係留施設及び航路、泊地の水深が不足。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 既存施設の能力不足(航路・泊地の水深不足等)を解消することで、物流の効率化を図り、もって我が国産業の国際競争力強化に貢献する。 ①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>													
便益の主な根拠	船舶の大型化による海上輸送コスト削減便益 (平成29年以降予測取扱貨物量:石炭 270万トン/年)													
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度											
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)		821		C:総費用(億円)		367		全体B/C	2.2	B-C	454	EIRR (%)	8.0
事業全体の投資効率性	B:総便益(億円)		656		C:総費用(億円)		198		継続B/C	3.3				
感度分析	事業全体のB/C		2.0~2.5		残事業のB/C		3.0~3.7							
	需要 (-10% ~ +10%)		2.1~2.4		建設費 (+10% ~ -10%)		3.0~3.7							
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.2~2.3		3.3~3.4									
事業の効果等	<p>石炭等のバルク貨物の安定的かつ低廉な輸送が確保され、基礎素材型産業の国際競争力強化と地域経済の発展に寄与する</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt; ・背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料であるバルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される ・石炭等輸送船舶の大型化が図られ、入出港回数が低減されることから、航路を航行する船舶の輻輳が緩和される ・海上輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>等の排出ガスの低減が図られる</p>													
社会経済情勢等の変化	<p>・平成20年5月 背後企業の新規石炭火力発電所が稼働を開始し、石炭の需要が増加</p> <p>・平成23年1月 新南陽地区岸壁(水深12m)における輸入石炭の取扱が開始</p>													
主な事業の進捗状況	総事業費360億円、既投資額324億円 平成26年度末 事業進捗率90%													
主な事業の進捗の見込み	平成28年度に完成予定													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂の投入方法を見直した結果、約130百万円のコスト縮減が図られた													
対応方針	継続													
対応方針理由	十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完成が強く要望されているため													
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である。 (費用対効果分析に係る項目は、平成23年度評価時点)													

# 徳山下松港 新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (岩国港 装束～室の木地区)		担当課	港湾局 計画課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	山口県岩国市									
該当基準	再評価実施後一定期間を経過している事業									
主な事業の諸元	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成16年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	173		残事業費(億円)		98					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふ頭間を結ぶルートがないため港湾関連車両は混雑している国道2号等を利用せざるを得ず、貨物輸送に過分の時間を要し負担となっている</li> <li>・室の木地区から発生する港湾関連車両は、住宅地内を通行しているため、騒音や振動、安全面など周辺の生活環境に影響を及ぼしている</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①ふ頭間アクセスルートの確保による陸上輸送環境の改善</li> <li>②港湾関連交通の円滑化により物流の効率化を図る</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>臨港道路の自動車交通の円滑化による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送時間短縮による輸送時間費用の削減</li> <li>・輸送費用削減による輸送費用の削減</li> <li>・交通事故減少による事故損失額の削減</li> </ul> <p>(臨港道路計画交通量(全線供用時):210台/日～630台/日)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	192	C:総費用(億円)	162	全体B/C	1.2	B-C	31	EIRR (%)	5.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	192	C:総費用(億円)	79	継続B/C	2.4				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.3	建設費 (+10% ~ -10%)	1.1~1.2						
	建設期間 (-10% ~ +10%)	1.2~1.2	2.2~2.7							
			2.2~2.7							
			2.4~2.5							
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、港湾関連交通の時間の短縮、費用の削減等を通じ、産業の立地競争力の確保と周辺の生活環境改善に寄与する</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域産業の安定・発展に貢献</li> <li>・騒音・振動、安全面の周辺環境の改善</li> <li>・環境への負荷軽減</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	<p>◇平成17年 神戸コンテナ航路開設</p> <p>◇平成18年 韓国(釜山)コンテナ航路開設</p> <p>◇平成23年 室の木ふ頭岸壁(-12m)供用開始</p>									
主な事業の進捗状況	<p>総事業費173億円、既投資額75億円</p> <p>平成26年度末 事業進捗率43%</p>									
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	I期橋梁部のRC栈橋部において基礎工事の工法を見直すことによりコスト削減が図られる									
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である</p>									

# 岩国港 装束～室の木地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	航路・泊地整備事業 (宇部港本港地区)	担当課 担当課長名	港湾局 計画課 宮崎 祥一	事業 主体	中国地方整備局					
実施箇所	山口県宇部市									
該当基準	再評価実施後一定期間を経過している事業									
主な事業の諸元	泊地(水深12m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	228		残事業費(億円)	69						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 既存施設の能力不足(航路・泊地水深)の解消及び船舶の大型化への対応が求められている</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; ①既存施設の能力不足(航路・泊地水深)の解消 ②船舶の大型化へ対応し、物流の効率化を図る</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>									
便益の主な根拠	海上輸送コストの削減 (平成31年予測取扱貨物量:石炭等のバルク貨物約55万トン/年、コンテナ貨物約6万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成26年度								
	B:総便益(億円)	354	C:総費用(億円)	280	全体B/C	1.3	B-C	74	EIRR (%)	5.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	183	C:総費用(億円)	65	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%)	1.1~1.4		2.5~3.1						
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.3		2.6~3.1						
	建設期間 (-10% ~ +10%)	1.3~1.3		2.8~2.8						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に伴う海上輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt; ・地域産業の安定・発展に貢献 ・船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される ・環境への負荷軽減</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>◇平成15年芝中西2号岸壁(-12m)にてコンテナ貨物取扱開始</p> <p>◇平成15年宇部港が総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定</p>									
主な事業の進捗状況	総事業費228億円、既投資額159億円 平成26年度末 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	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> 事業継続とすることとした事業者の判断は妥当である									

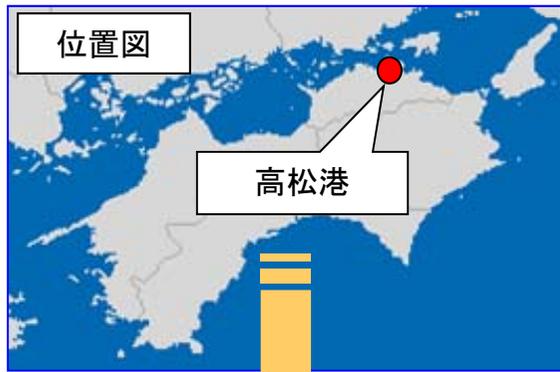
# 宇部港 本港地区 航路・泊地整備事業



黄字: 評価対象施設

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (高松港 朝日地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	香川県高松市									
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)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)等									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	131		残事業費(億円)		24					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存岸壁の水深不足、ふ頭用地の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>大規模地震発生時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応やふ頭再編により輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①船舶の大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成32年度予測取扱貨物量:(パルク)3.9万トン/年、(コンテナ)3.8万TEU/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:13千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	171	C:総費用(億円)	146	全体B/C	1.2	B-C	24	EIRR (%)	4.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	51	C:総費用(億円)	23	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		2.1~2.7						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.0~1.3		2.2~2.7						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.1		2.4~2.5						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②混雑が緩和され、滞船が解消することにより、滞船コスト等の削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>④大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費131億円、既投資額107億円 平成26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	漁業従事者及び関係機関との調整の上、航路(-12m)の法線を変更し、浚渫工事にて発生する浚渫土砂を減量化。									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>									

# 高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業



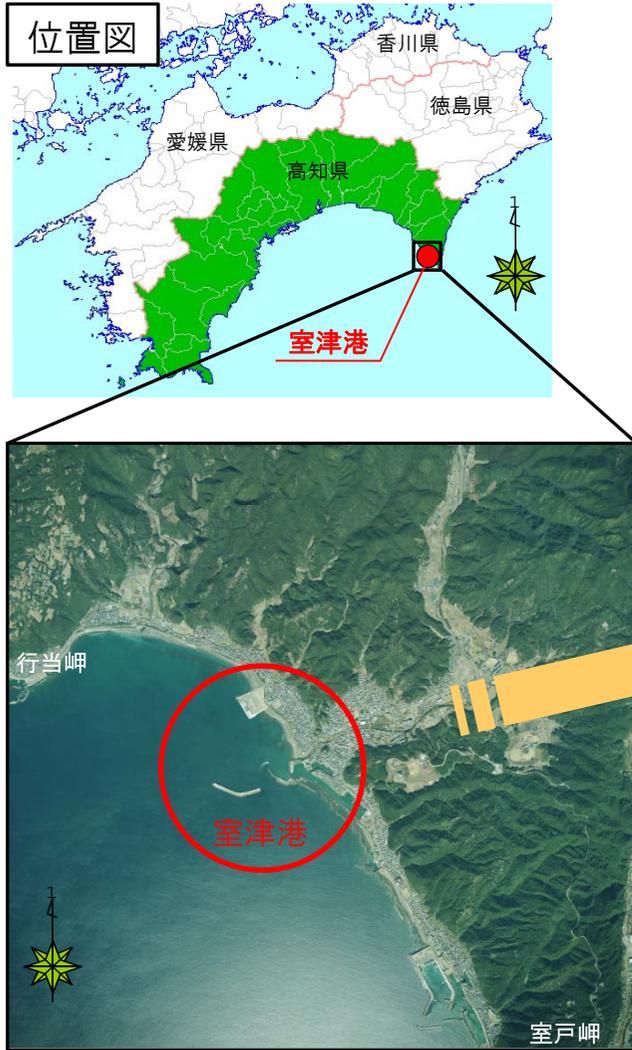
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (松山港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	愛媛県松山市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、防波堤、護岸(防波)等									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	402		残事業費(億円)		29					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留施設や水深の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>・大規模地震発生時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、他港からの2次輸送を解消することで輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減 (平成28年度予測取扱貨物量:(コンテナ)2.4万TEU/年、(バルク)30万トン/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:13千人)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	709	C:総費用(億円)	567	全体B/C	1.3	B-C	142	EIRR (%)	5.2
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	181	C:総費用(億円)	102	継続B/C	1.8				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
			1.1~1.4		1.6~1.8					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3		1.6~2.0					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.3		1.8~1.8					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①他港からの2次輸送が解消され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費402億円、既投資額374億円 平成26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20年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	泊地(-13m)浚渫工事から発生する良質な土砂や岩砕をケーソン用の中詰砂や埋立柱として有効活用。									
対応方針	継続									
対応方針理	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 (費用対効果の分析に係る項目は、平成23年度評価時点)</p>									

# 松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業



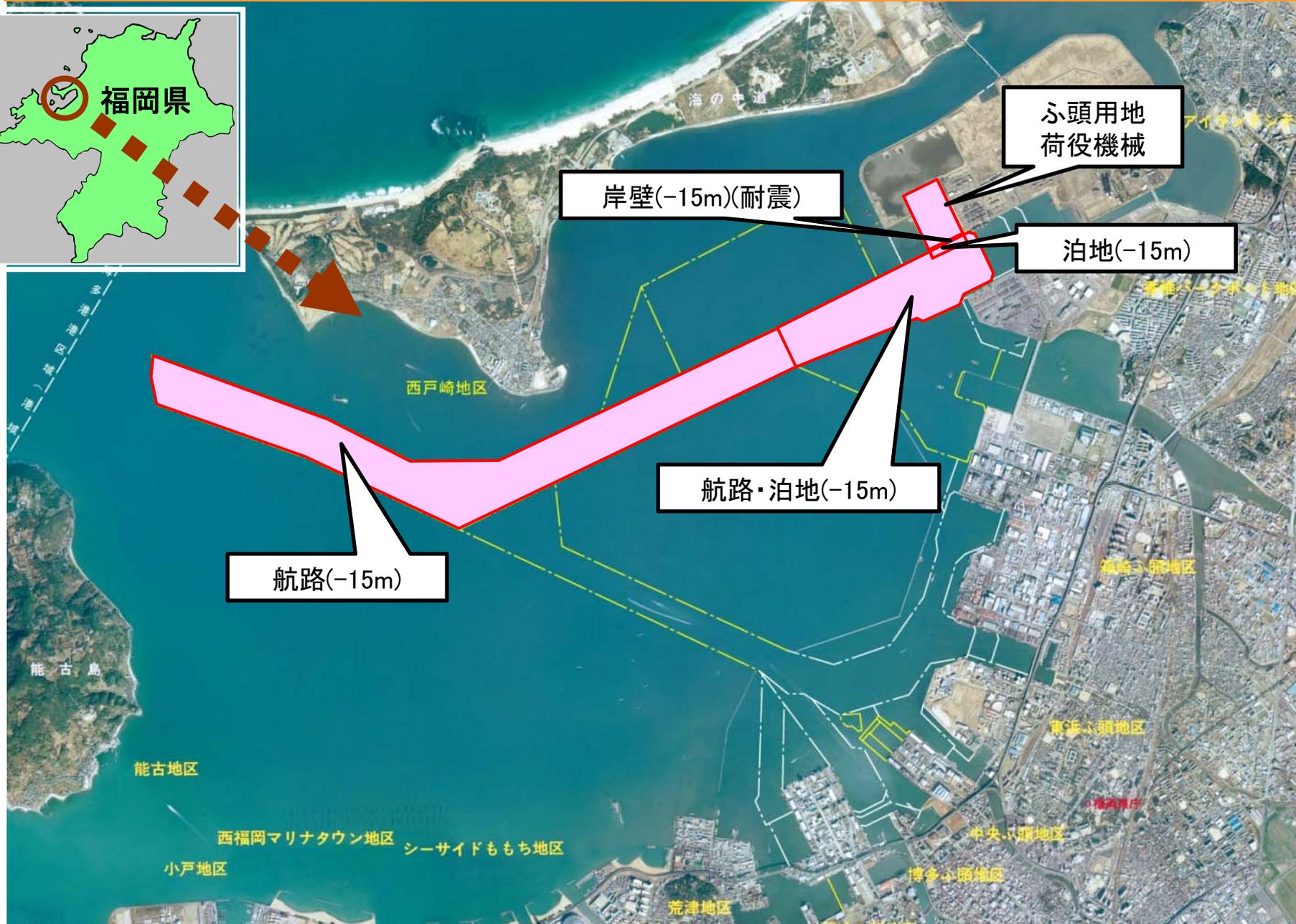
事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (室津港 室津地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	高知県室戸市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤									
事業期間	事業採択	昭和55年度	完了	平成35年度						
総事業費(億円)	498		残事業費(億円)		173					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・荒天時における室津港周辺海域を航行する船舶の避難に必要な水域が不足している。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 防波堤を整備することにより、避泊水域の確保を図る。</p> <p>①避泊水域の確保 ②背後地域の津波被害軽減</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>									
便益の主な 根拠	<p>海難の減少 (避泊可能隻数:7隻) 浸水防護 (浸水面積:約35ha→約31ha ※新たに造成した作業ヤード約6ha分を除く)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益 (億円)	2,385	C:総費用(億円)	764	全体B/C	3.1	B-C	1,621	EIRR (%)	7.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	2,365	C:総費用(億円)	148	継続B/C	16.0				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	2.8~3.4		14.4~17.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	3.1~3.2		14.5~17.7						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	3.0~3.2		15.6~16.2						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</p> <p>②津波の被害から人命や財産を守り、地域住民の安全で安心な生活が確保される。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・輸送の信頼性向上</p>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費498億円、既投資額325億円 平成26年度末現在 事業進捗率65%									
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	<p>・作業ヤードの活用により大型ケーソンの施工が可能となり、効率的な断面を採用。</p> <p>・上部コンクリートにおいて、上部斜面堤を採用。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 (費用対効果の分析に係る項目は、平成23年度評価時点)</p>									

# 室津港 室津地区 避難港整備事業



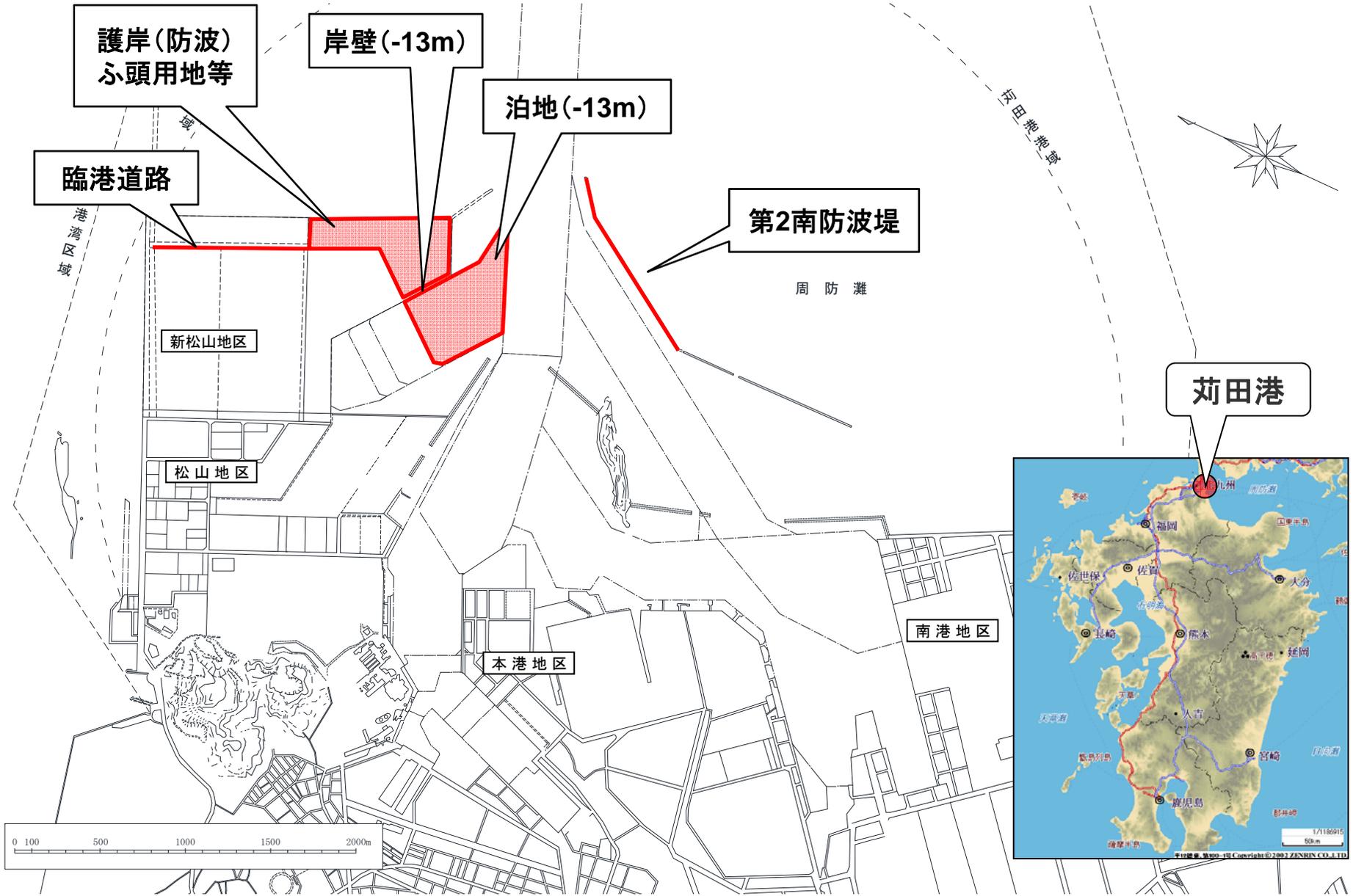
事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (博多港IC地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	福岡県福岡市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、航路(水深15m)、泊地(水深15m)、荷役機械等									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	425		残事業費(億円)		159					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ船の大型化が進展し、基幹航路を初めとする大型船舶への対応が困難。対応が遅れると、アジア主要港を経由する輸送(トランシップ)を強いられる。</li> <li>・ターミナル機能の不足により、増加するコンテナ貨物の取扱が困難。結果、荷主は高コストの輸送ルートとなる。</li> <li>・耐震強化岸壁が存在せず、大規模地震時に物流機能の維持が困難な状況となる。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備により、コンテナ船の大型化に対応するとともに災害対応力と国際競争力の強化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③災害時における物流の維持</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成31年度予測取扱貨物量: 15.9万TEU/年)</p> <p>震災時の輸送コスト増大回避 (平成31年度予測取扱貨物量: 26.3万TEU/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	2,002	C:総費用(億円)	492	全体B/C	4.1	B-C	1,510	EIRR(%)	15.0
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	458	C:総費用(億円)	172	継続B/C	2.7				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	3.7 ~ 4.5		2.6 ~ 2.7						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	3.9 ~ 4.2		2.4 ~ 3.0						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	-		-						
事業の効果等	<p>本プロジェクトを実施することにより、</p> <p>①コンテナ船の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②ターミナルの整備により、荷主が低コストの輸送ルートを選択することで輸送コストの削減が図られる。</p> <p>③ターミナルの拡張により、横持ち輸送が減少し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>④大規模地震発生時において、物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業の国際競争力の向上・地域の産業の安定・発展・地域活力の強化</li> <li>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費425億円、既投資額266億円 平成26年度末現在 事業進捗率63%									
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	汚濁防止膜の設置方法の見直しによるコスト縮減									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</p>									

# 博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (苅田港 新松山地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	福岡県京都郡苅田町									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、護岸(防波)、防波堤等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	258		残事業費(億円)	62						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物船は大型化傾向にあるが、苅田港では船舶の大型化に対応した係留施設がないため、非効率な輸送実態となっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本プロジェクトにより、船舶の大型化に対応した施設を整備することにより一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、地域経済の発展と背後企業の国際競争力の強化、雇用の促進を図るものである。</li> <li>① 貨物輸送の効率化</li> <li>② 船舶大型化への対応</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>・試作目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減</p> <p>(平成35年予測取扱貨物量:(石炭) 40万トン/年)</p> <p>(平成29年予測取扱貨物量:(石灰石等) 23万トン/年)</p> <p>(平成29年予測取扱貨物量:(原木) 4.4万トン/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	427	C:総費用(億円)	340	全体B/C	1.3	B-C	87	EIRR(%)	4.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	427	C:総費用(億円)	55	継続B/C	7.7				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要(-10% ~ +10%)		1.1~1.4	6.9~8.5						
	建 設 費(-10% ~ +10%)		1.3~1.2	8.6~7.0						
	建設期間(-10% ~ +10%)		- ~ -	- ~ -						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①陸上輸送距離の短縮にともなう輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済の発展に貢献</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
主な事業の進捗状況	総事業費258億円、既投資額196億円 平成26年度末現在 事業進捗率76%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術(L型消波防波堤)の開発・採用を行いコストの縮減を行った。(断面施工単価13%縮減) 今後とも、新技術・新工法を活用して可能な限りコスト縮減への取組みに努める。									
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>									

# 荻田港新松山地区国際物流ターミナル整備事業



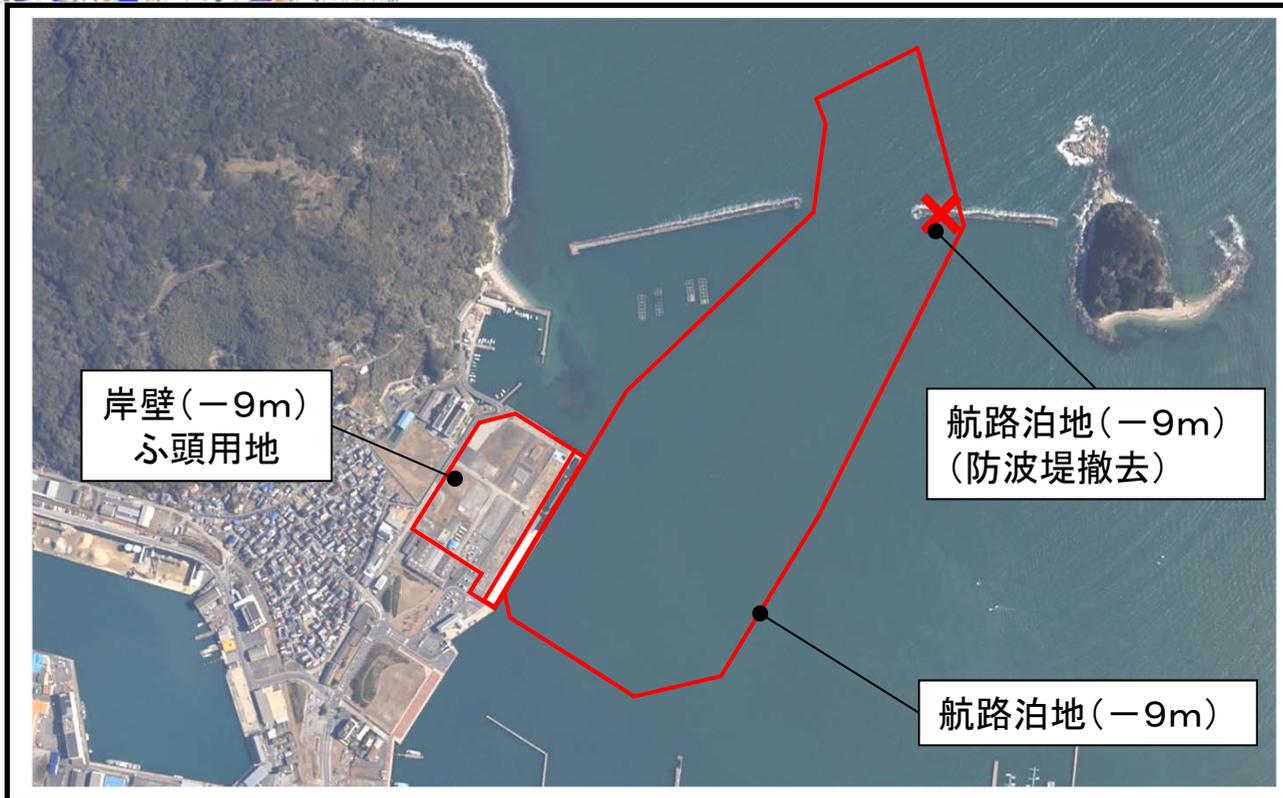
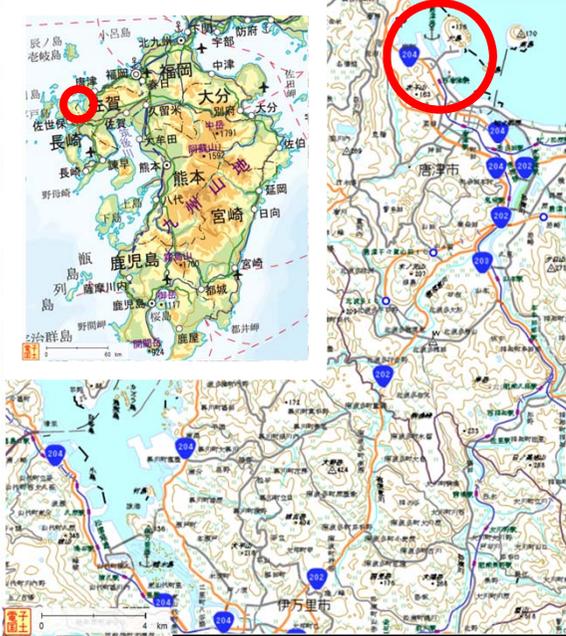
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (三池港 内港北地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	福岡県大牟田市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	航路(水深10m)(改良)、岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成11年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	240		残事業費(億円)	38						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・岸壁(水深10m)が整備されているが、航路の水深・幅員不足により船舶の大型化に対応できず非効率な輸送が強いられている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応し、輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量:(バルク貨物)97万トン/年) 輸送コストの削減 (平成31年予測取扱貨物量:(コンテナ貨物)1.5万トン/年)</p>									
事業全体の投資 効率性	基準年度		平成26年度							
残事業の投資効 率性	B:総便益 (億円)	367	C:総費用(億円)	317	全体B/C	1.2	B-C	51	EIRR(%)	4.8
感度分析	B:総便益 (億円)	301	C:総費用(億円)	66	継続B/C	4.5				
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、 ①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少</p>									
社会経済情勢等 の変化	特になし									
主な事業の進捗 状況	総事業費240億円、既投資額202億円 平成26年度末現在 事業進捗率84%									
主な事業の進捗 の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	航路背後に立地する企業との調整により陸上工事を可能としコスト縮減									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<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。									

# 三池港 内港北地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震) (唐津港 東港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	佐賀県唐津市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、航路泊地(水深9m)、航路泊地(水深9m)(防波堤撤去)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	107		残事業費(億円)		58					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内貿ユニット貨物の新規需要が見込まれているが、効率的な輸送への対応が困難な状況にある。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> <li>・供用開始後40年を経過しており、老朽化が著しく、施設利用を制限されている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、国内貨物の輸送効率化、大型旅客船等の寄港及び大規模地震対策としての耐震強化に加え、施設の老朽化対策を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②港湾来訪者の交流機会の増加 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保 ④施設の老朽化対策</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(平成33年予測取扱貨物量：8.7万トン/年)</li> <li>・交流機会の増加(平成28年予測のべ来訪者数の増加：約7.0万人/年)</li> <li>・震災時における輸送コストの削減(想定被災人口(港湾分担)：約0.4万人)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	178	C:総費用(億円)	102	全体B/C	1.7	B-C	75	EIRR(%)	7.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	178	C:総費用(億円)	48	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%)		1.6 ~ 1.9	3.3 ~ 4.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7 ~ 1.8	3.4 ~ 4.1						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.8 ~ 1.8	3.7 ~ 4.0						
事業の効果等	<p>本プロジェクトを実施することにより、</p> <p>①唐津港での貨物の取り扱いが可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大型旅客船等の入港が期待できる。</p> <p>③大規模地震発生時において、物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>④台風規模地震発生時において施設の損壊が免れることができ、復旧の追加的な支出が回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
主な事業の進捗状況	総事業費107億円、既投資額49億円 平成26年度末現在 事業進捗率46%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去材を魚礁に活用</li> <li>・代替案はなし</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>									

# 唐津港 東港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震)



事業名 (箇所名)	離島ターミナル整備事業 (厳原港 厳原地区)		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	宮崎 祥一						
実施箇所	長崎県対馬市									
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	航路(水深7.5m)、岸壁(水深7.5m)(1)、岸壁(水深5.5m)(改良)、内防波堤、護岸(防波)、岸壁(水深7.5m)(2)、臨港道路(F)、岸壁(水深7m)、臨港道路(H)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	75		残事業費(億円)		20					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭隘なターミナルであるため、人流と物流が混在する危険な状況の中で非効率な運用を強いられている。</li> <li>・岸壁は老朽化が著しく、エプロン部で多数のクラックが発生していることに加え、岸壁前面部の破損や防舷材・車止めの劣化が進んでいる。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人流機能と物流機能を分離し、乗降客の安全性・利便性向上や荷役の効率化を図るとともに、施設の老朽化対策と耐震強化によって、対馬の経済活動・観光産業の維持と島民の安全・安心を確保する。</li> </ul> <p>①貨物輸送の効率化 ②旅客輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(フェリー) (平成34年予測取扱貨物量：(運搬車両換算)1万台/年)</li> <li>・輸送コストの削減(一般貨物) (平成26年予測取扱貨物量：77万トン/年)</li> <li>・移動コストの削減(フェリー) (平成34年予測旅客数：7.7万人/年)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	154	C:総費用(億円)	93	全体B/C	1.7	B-C	61	EIRR(%)	6.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	63	C:総費用(億円)	21	継続B/C	3.1				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要 (-10% ~ +10%)		1.5 ~ 1.8		2.9 ~ 3.2					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.7		2.8 ~ 3.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		—		—					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①人流と物流が分離され、非効率な輸送形態が解消される。また、老朽化に対応することで、継続したフェリー利用を行うことができ、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震発生時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・離島の安全・安心の確保</li> <li>・排出ガスの減少</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費75億円、既投資額55億円 平成26年度末現在 事業進捗率73%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	本体構造を見直したことにより、ケーソンの製作・設置に必要な大型作業船が不要になりコスト縮減が図られた。									
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>									

厳原港 厳原地区 離島ターミナル整備事業

厳原港

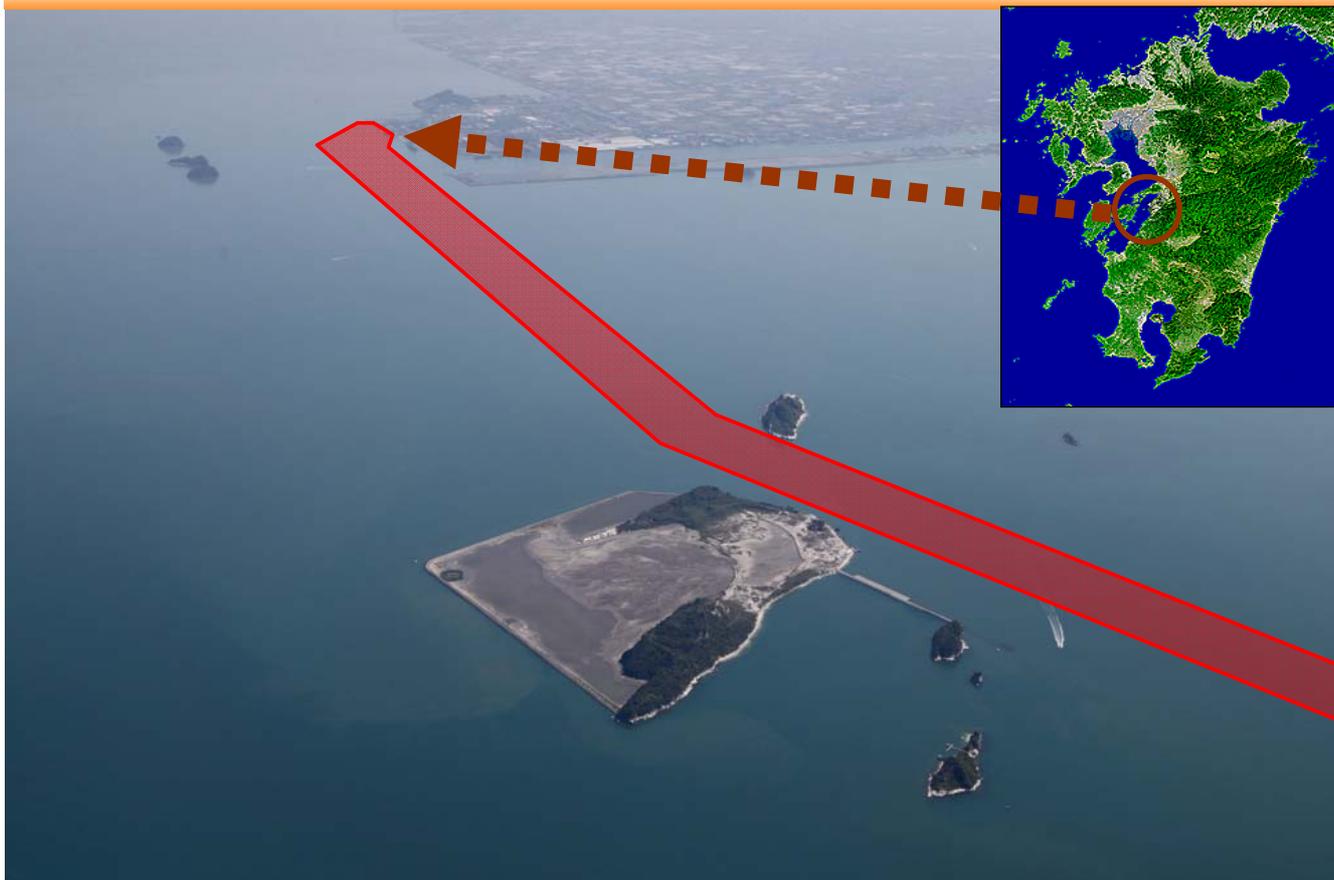


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル改良事業 (八代港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	熊本県八代市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)(改良)、航路(水深14m)、泊地(水深14m)									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	296		残事業費(億円)		161					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>穀物飼料原料を輸送する穀物運搬船の大型化に対応した施設がないため、喫水調整を行っており、非効率な輸送実態となっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本プロジェクトにより、穀物運搬船の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、畜産業の国際競争力確保による育成・支援に寄与する。</li> <li>①船舶大型化への対応</li> <li>②貨物輸送の効率</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	・輸送コストの削減 (平成35年予測取扱貨物量:(穀物飼料原料)89万トン/年)									
事業全体の投資 効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	453	C:総費用(億円)	280	全体B/C	1.6	B-C	172	EIRR(%)	6.0
残事業の投資効 率性	B:総便益 (億円)	453	C:総費用(億円)	130	継続B/C	3.5				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.5 ~ 1.8		3.1 ~ 3.8					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.7		3.2 ~ 3.9					
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.7		3.4 ~ 3.6					
事業の効果等	<p>本プロジェクトを実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①穀物運搬船の大型化及び輸送距離の短縮に対応し、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>②荷主が低コストの輸送ルートを選択することで輸送コストの削減が図られる。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>畜産業の国際競争力確保による育成・支援、地域の産業の安定・発展</li> <li>排出ガスの減少</li> </ul>									
社会経済情勢等 の変化	特になし									
主な事業の進捗 状況	総事業費296億円、既投資額135億円 平成26年度末現在 事業進捗率46%									
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	今後も新技術、新工法を活用してコスト縮減への取り組みに努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>									

八代港外港地区 国際物流ターミナル改良事業

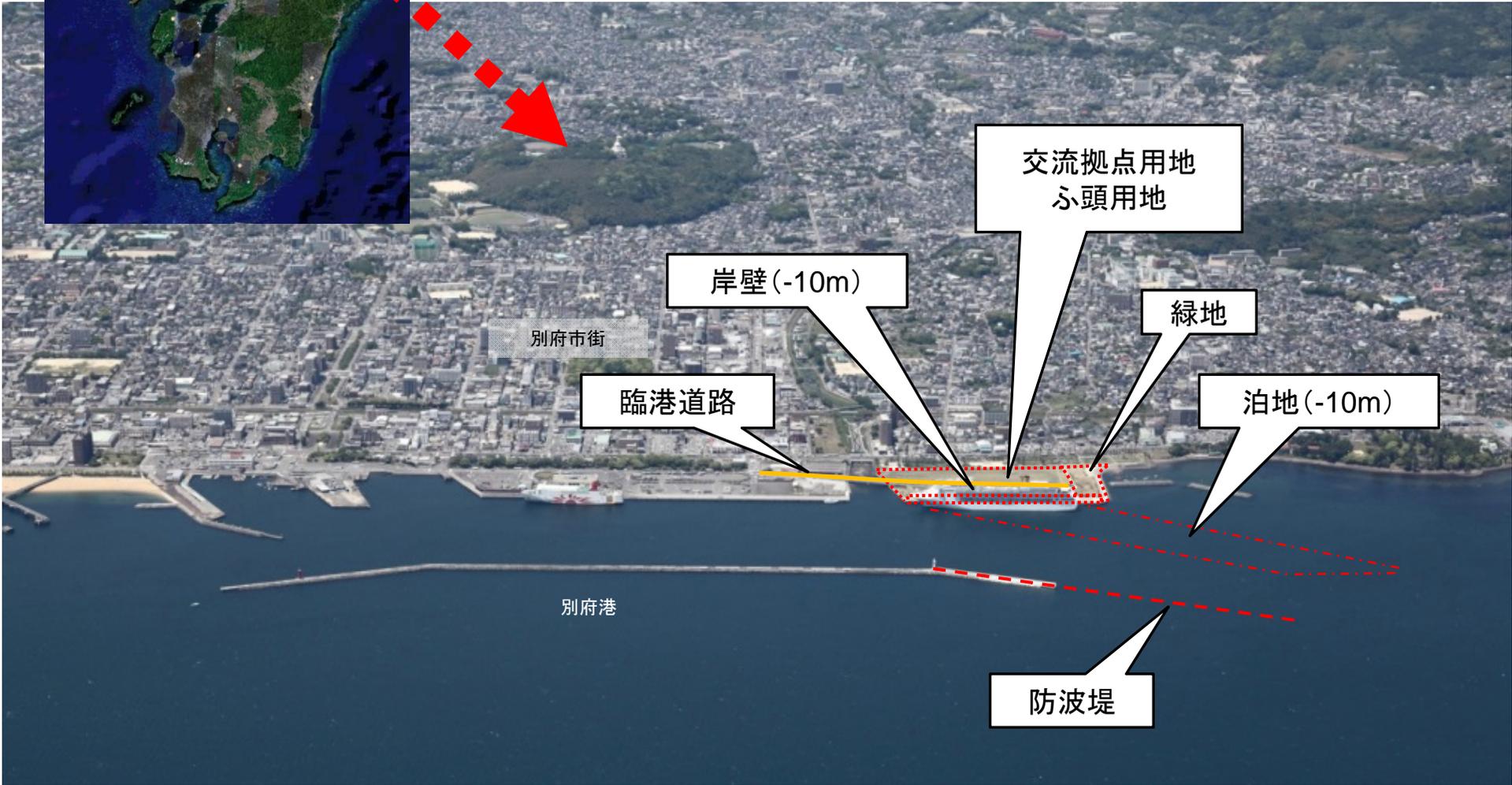
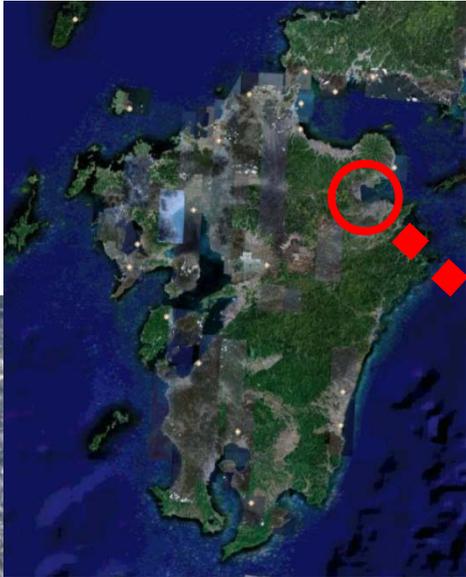


八代港外港地区 国際物流ターミナル改良事業



事業名 (箇所名)	旅客対応ターミナル整備事業 (別府港 石垣地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	大分県別府市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、泊地(水深10m)、防波堤、臨港道路、緑地、ふ頭用地、交流拠点用地									
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	81		残事業費(億円)	9						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客船寄港時に既存のフェリー埠頭との利用調整や他港への回避を余儀なくされる。</li> <li>・港湾における交流空間等の魅力不足。背後地域の観光ポテンシャルとの連携不足。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>旅客対応ターミナルを整備することにより、大型旅客船の寄港回数や港湾来訪者数の増加が期待され、国際観光収入や交流機会の増加を図るとともに、耐震改良により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①国際観光収入の増加 ②港湾来訪者の交流機会の増加 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置づけ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際観光収益の増加(平成31年外国人一時上陸人数:1.4万人)</li> <li>・港湾来訪者の交流機会の増加(平成31年来訪者増加数:15.8万人)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	263	C:総費用(億円)	116	全体B/C	2.3	B-C	146	EIRR(%)	7.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	22	C:総費用(億円)	8	継続B/C	2.7				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.0 ~ 2.4		2.3 ~ 2.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.2 ~ 2.2		2.4 ~ 2.9					
			-		-					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①国際観光収益が増加する。 ②来訪者の交流・レクリエーション機会が増加する。 ③大規模地震発生時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型旅客船ターミナル整備に伴うクルージング機会の増加</li> <li>・震災時の事業活動への負担軽減、港湾利用による復旧・復興支援</li> <li>・地域産業の安定・発展</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費81億円、既投資額72億円 平成26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。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤の構造断面を消波ブロック被覆堤から上部斜面型消波ブロック被覆堤に変更することにより、建設コストの削減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>									

別府港 石垣地区旅客対応ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (細島港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	宮崎県日向市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(北沖)、防波堤(南沖)									
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	575		残事業費(億円)		108					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・細島港は、遙か遠方で発生した台風などの影響による港内への"うねり"により、港内の静穏度不足が発生している。そのため、コンテナ貨物や背後圏企業へ輸送される貨物の荷役に支障が出るなどの影響を及ぼしている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤整備により、岸壁・泊地、航路等の静穏域を確保し、荷役作業の効率性及び安全性の向上、港内航行の安全性向上を図る。</p> <p>①輸送コストの削減 ②船体損傷の損失回避 ③海難減少に伴う損失回避 ④浸水被害の低減</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減：平成33年予測滞船隻数：約48隻/年、平成33年予測対象貨物量：1.0万TEU/年</p> <p>船体損傷等の損失回避：平成26年予測対象隻数：約6隻/年</p> <p>海難減少に伴う損失回避：平成33年予測対象隻数：約8隻/年</p> <p>浸水被害の低減：約2.5ha(細島港背後における一般、公共土木施設等の資産)</p>									
事業全体の投資 効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	860	C:総費用(億円)	715	全体 B/C	1.2	B-C	145	EIRR(% )	4.9
残事業の投資効 率性	B:総便益 (億円)	124	C:総費用(億円)	91	継続 B/C	1.4				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.3		1.2 ~ 1.5					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		1.2 ~ 1.5					
			1.2 ~ 1.2		1.3 ~ 1.4					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①コンテナ貨物船の荷役待機が解消され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②荷役障害の解消、海難減少、津波浸水被害の低減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の航行安全の向上</li> <li>・荷役作業員の安全性の向上</li> <li>・地域産業への支援</li> </ul>									
社会経済情勢等 の変化	特になし。									
主な事業の進捗 状況	総事業費575億円、既投資額467億円 平成26年度末現在 事業進捗率81%									
主な事業の進捗 の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代 替案立案等の可 能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当事業に使用する消波ブロックは80t型と非常に大きいため高価である。このため、80t型よりも安価な50t型を中詰め材として使用することによりコスト縮減を図り、実施しているところ。</li> <li>・港内の静穏度を確保するために、地形・海象条件、船舶の利便性、安全性、環境への影響など様々な観点から総合的に勘案し検討した上で計画を定めており、代替案については検討の余地はない。</li> </ul>									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>									

# 細島港 外港地区 防波堤整備事業

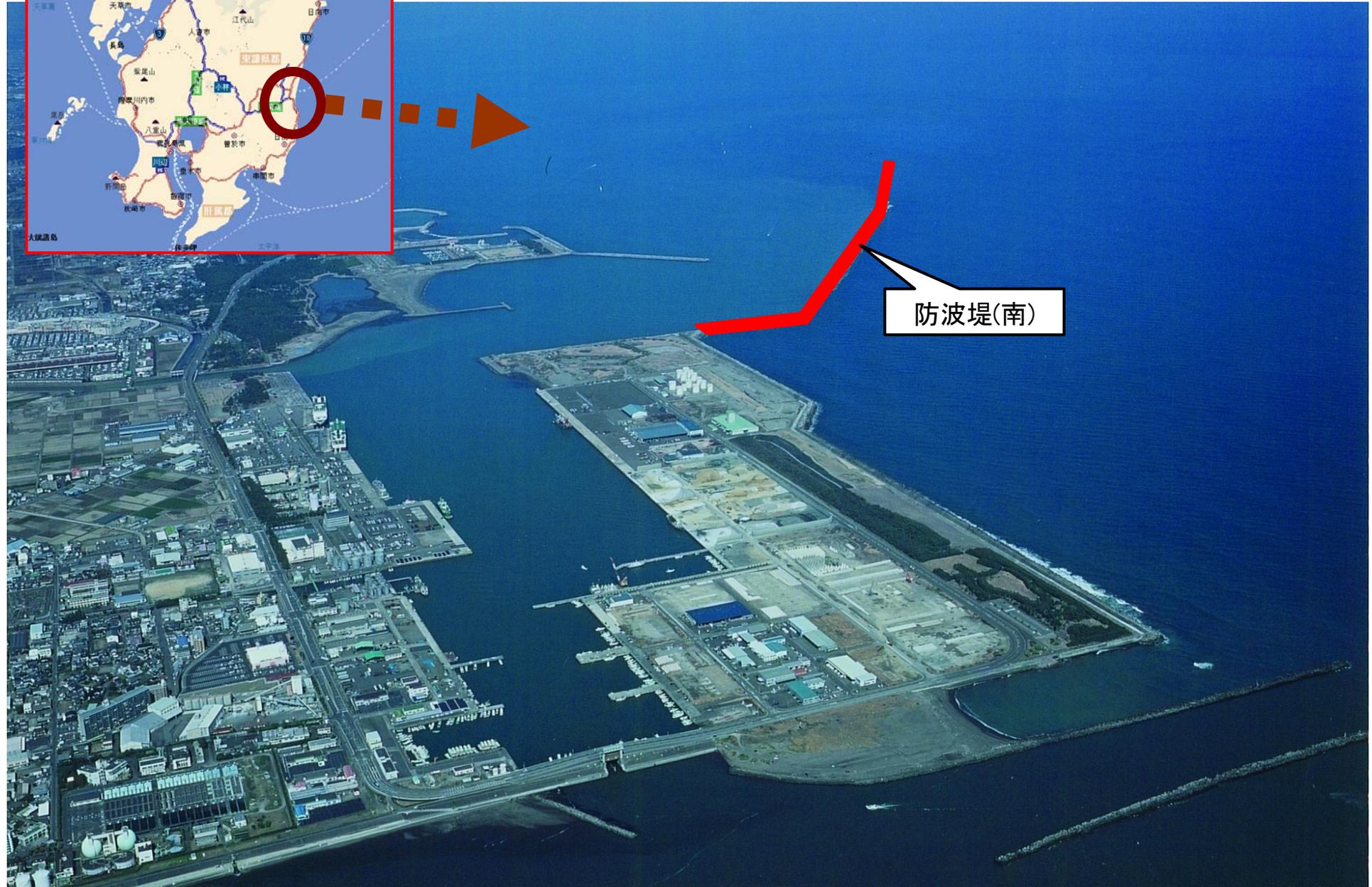


防波堤(北沖)

防波堤(南沖)

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (宮崎港 東地区)		担当課	港湾局計画課			事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎 祥一							
実施箇所	宮崎県宮崎市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の諸元	防波堤(南)										
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成34年度							
総事業費(億円)	552		残事業費(億円)		115						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>宮崎港東地区において、港内の岸壁、航路、泊地、マリーナ・人工海浜等施設の静穏域を確保し、荷役作業の効率性、港内航行及び乗降客の安全性、これらの機能を高めることを目的とし、防波堤を整備するものである。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤整備により宮崎港発着貨物の安定的輸送が確保され、宮崎港の価値を高めると共に、南九州の物流拠点性向上を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>										
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減 (平成35年予測取扱貨物量:一般貨物83万トン、RORO貨物36万トン、フェリー貨物439万トン)</li> <li>移動コストの削減 (平成35年予測利用者数 :フェリー旅客8万人/年)</li> </ul>										
事業全体の投資 効率性	基準年度		平成26年度								
	B:総便益 (億円)	1,673	C:総費用(億円)		1,371	全体 B/C	1.2	B-C	302	EIRR(% )	4.9
残事業の投資効 率性	B:総便益 (億円)	103	C:総費用(億円)		86	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						
			1.2 ~ 1.3		1.1 ~ 1.3						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		1.1 ~ 1.3						
	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		1.2 ~ 1.2						
事業の効果等	<p>本プロジェクトを実施することにより、輸送距離の短縮が可能となり、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の航行安全の向上</li> <li>環境負荷の軽減</li> <li>地域産業への支援</li> <li>津波来襲時の浸水被害軽減</li> <li>船舶の海難減少に伴う損失回避</li> </ul>										
社会経済情勢等 の変化	特になし										
主な事業の進捗 状況	総事業費552億円、既投資額437億円 平成26年度末現在 事業進捗率79%										
主な事業の進捗 の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。										
コスト削減や代 替案立案等の可 可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>ケーソンの中詰材にフェロニッケルスラグを使用することで、ケーソンの堤体幅を縮小することが可能になり、全体事業費の約35百万円のコスト削減を図っている。</li> <li>港内の静穏度を確保するために、地形・海象条件、船舶の利便性、安全性、環境への影響など様々な観点から総合的に勘案し検討した上で計画を定めており、代替案については検討の余地はない。</li> </ul>										
対応方針	継続										
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>										

# 宮崎港 東地区 防波堤整備事業



防波堤(南)

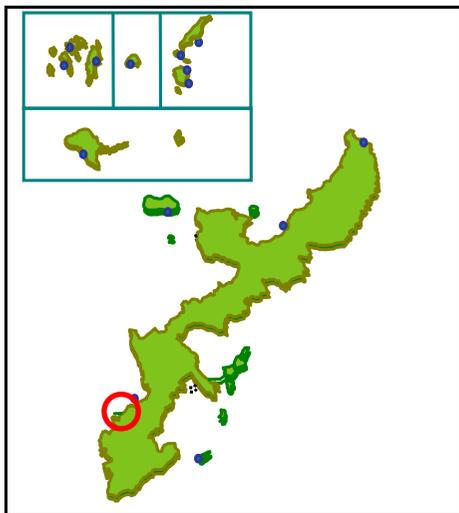
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (名瀬港 立神地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	九州地方整備局					
実施箇所	鹿児島県奄美市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	防波堤(沖)									
事業期間	事業採択	平成 3年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	253		残事業費(億円)	3						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名瀬港は、港内の静穏度が不足しているため、定期船の欠航による生活関連物資の不足が問題となっている他、近年の大型旅客船寄港時ににおける船舶の安全性確保が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港内の静穏度を向上させ、定期船の定時性及び寄港船舶の安全性を確保し、島民の生活不安の解消や離島の経済活動・観光産業の維持を図る。</li> <li>①旅客・貨物待ち時間解消</li> <li>②船舶の損傷事故回避</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー旅客待ち時間解消便益(平成31年予測旅客数：約18万人/年)</li> <li>フェリー貨物待ち時間解消便益(平成31年予測取扱貨物量：約65万トン/年)</li> <li>RORO貨物(本港地区・佐大熊地区)待ち時間解消便益(平成31年予測取扱貨物量：約18万トン/年)</li> <li>船舶の損傷事故回避便益(本港地区・佐大熊地区それぞれ)(平成31年：0.6回/年)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	497	C:総費用(億円)	427	全体B/C	1.2	B-C	70	EIRR(%)	4.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	4.9	C:総費用(億円)	2.4	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%)		1.1 ~ 1.2	1.8 ~ 2.1						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2	1.8 ~ 2.2						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2	1.8 ~ 2.1						
事業の効果等	<p>本プロジェクトを実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①旅客及び貨物の待ち時間コストを削減できる。</li> <li>②船舶の損傷事故を回避できる。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な経済活性化</li> <li>安全安心の確保</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>堤体沈下に伴う上部工の嵩上げによる増額(+約2億円)</li> <li>沈下の収束と上部工の嵩上げに伴う期間延伸(+5年間)</li> </ul>									
主な事業の進捗状況	総事業費253億円、既投資額250億円 平成26年度末現在 事業進捗率99%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半に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	基礎マウンド撤去材の流用等、コスト縮減に取り組んでいる。									
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承。</li> </ul>									

# 名瀬港 立神地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (那覇港 浦添ふ頭地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	沖縄総合事務局				
実施箇所	沖縄県浦添市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-7.5m)、泊地(-7.5m)、港湾施設用地、舗装、防波堤(浦添第一)									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成29年度						
総事業費(億 円)	189		残事業費(億円)	13						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇港は、県内の人流・物流の流通拠点港湾として重要な役割を果たしているが、新港ふ頭は那覇港全取扱貨物量のうち約7割の貨物を取扱っており、その取扱量の多さから荷役効率の低下を招いている。</li> <li>・浦添ふ頭地区は、静穏度が悪く、特に冬場の季節風の影響が激しい場合は荷役が困難となり、港運会社からも早急に静穏度を確保するよう要請がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇港における既存ターミナルの混雑化・狭隘化に対応するため、港湾機能の再編・適正配置を行い、物流効率化を図り、地域産業の競争力の向上を図る。</li> <li>・港内静穏度を確保し、航行船舶及び荷役作業の安全性と効率性を向上する。</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コスト削減 (平成30年度予測取扱貨物量(浦添ふ頭岸壁6号～7号):51万トン/年) (平成30年度予測取扱貨物量(浦添ふ頭岸壁1号～5号):127万トン/年)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	284	C:総費用(億円)	231	全体B/C	1.2	B-C	53	EIRR(%)	5.0
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	127	C:総費用(億円)	12	継続B/C	11.0				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.4		9.9~12.1					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		10.0~12.2					
			1.2~1.2		11.0~11.0					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。 また、港内の静穏度を確保でき、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性が向上する。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガスの削減</li> <li>・周辺の既存ターミナルの混雑緩和</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費189億円、既投資額176億円 平成26年度末現在 事業進捗率93%									
主な事業の 進捗の見込	平成29年度に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減の可能性:今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性:特になし									
対応方針	継続									
対応方針理	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。									

# 那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業



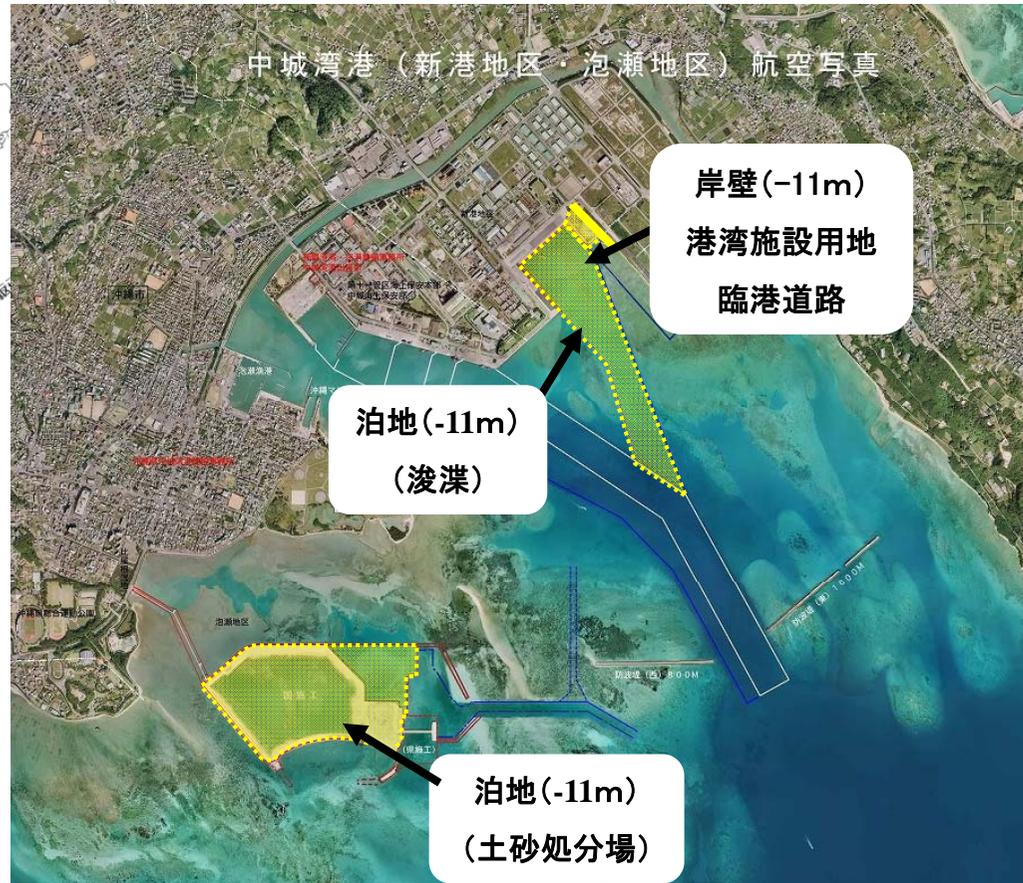
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (中城湾港 新港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	沖縄総合事務局			
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	沖縄県沖縄市、うるま市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-11m)、港湾施設用地、泊地(-11m)、臨港道路									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	496		残事業費(億円)		88					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 中城湾港新港地区等に立地する荷主企業が那覇港を経由して輸出入を行っており、輸送コストが負担となっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 岸壁及び泊地、港湾施設用地等を整備し定期航路の開設を図り立地企業の物流ニーズに対応する。</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt; ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p>									
便益の主な 根拠	輸送コスト削減 (平成33年度予測取扱貨物量(新港地区東ふ頭-11m岸壁):57.0万トン/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	717	C:総費用(億円)	644	全体B/C	1.1	B-C	74	EIRR(%)	4.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	717	C:総費用(億円)	67	継続B/C	10.8				
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		9.7~11.8					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		9.8~11.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		10.6~10.8					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt; ・排出ガスの削減 ・道路混雑の緩和 ・沖縄県中部県域における経済的発展</p>									
社会経済情 勢等の変化	特になし									
主な事業の 進捗状況	総事業費496億円、既投資額407億円 平成26年度末現在 事業進捗率82%									
主な事業の 進捗の見込 み	平成28年度に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減の可能性:今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性:特になし									
対応方針	継続									
対応方針理	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。									

# 中城湾港新港地区国际物流ターミナル整備事業



中城湾港港湾計画位置図

新港地区



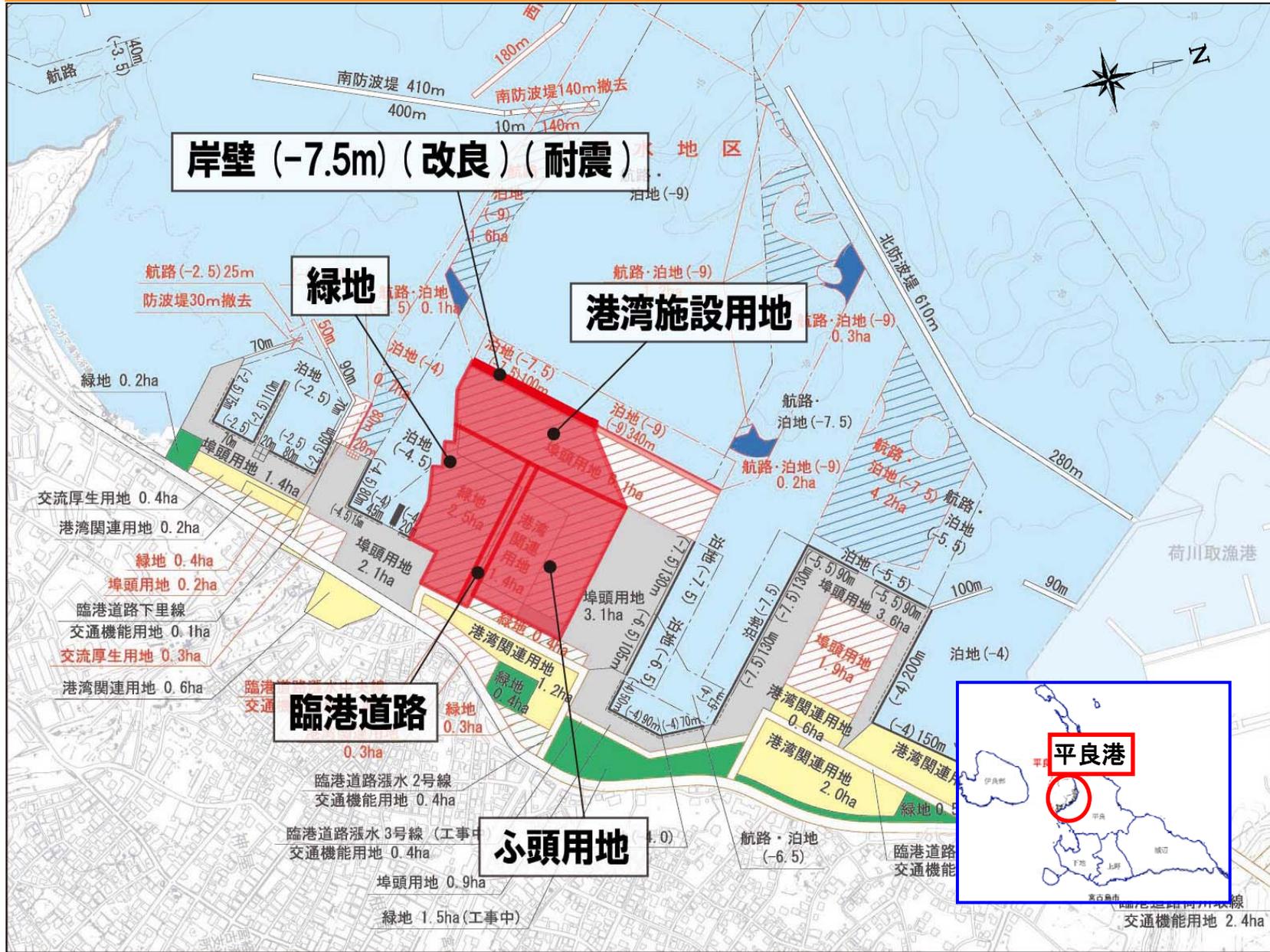
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (平良港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	沖縄総合事務局				
実施箇所	沖縄県宮古島市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤、避難泊地(-10.0m)、航路(-11m)									
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	平成35年度						
総事業費(億 円)	729		残事業費(億円)	79						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平良港およびその周辺では、荒天時に避難する水域が無いため、船舶の海難事故が起こる危険にさらされる。</li> <li>先島地方(宮古列島・八重山列島)では港湾相互間の距離が長いので、避難泊地機能の増強が強く望まれている。このような中、石垣港には避難泊地がなく、平良港の避難泊地の早期整備が必要とされている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>避難泊地の整備により、先島地域の船舶航行安全および荒天時に寄港する定期船等の海難事故の回避を図る。</li> <li>防波堤の整備により、下崎地区の静穏水域を確保し、荷役環境の向上を図る。</li> <li>航路の整備により、大型RORO船等の船舶操船の安全性向上を図る。</li> </ul> <p>①海難事故の減少</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	海難減少に伴う損失回避 (平成35年度避泊可能隻数:30.4隻/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	1599	C:総費用(億円)	1392	全体B/C	1.1	B-C	207	EIRR(%)	4.4
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	460	C:総費用(億円)	61	継続B/C	7.6				
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%)		1.0~1.3		6.8~8.3					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2		6.9~8.4					
			1.1~1.2		7.3~7.9					
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失を回避できる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活の安全・安心</li> <li>既存の係留施設の荷役および避泊時の安全性向上</li> <li>航路を航行する船舶の安全性向上</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	定期RORO船、定期コンテナ船の船舶大型化									
主な事業の 進捗状況	総事業費729億円、既投資額650億円 平成26年度末現在 事業進捗率89%									
主な事業の 進捗の見込 み	平成35年度に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減の可能性:今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性:特になし									
対応方針	継続									
対応方針理	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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。</p>									

# 平良港本港地区防波堤整備事業



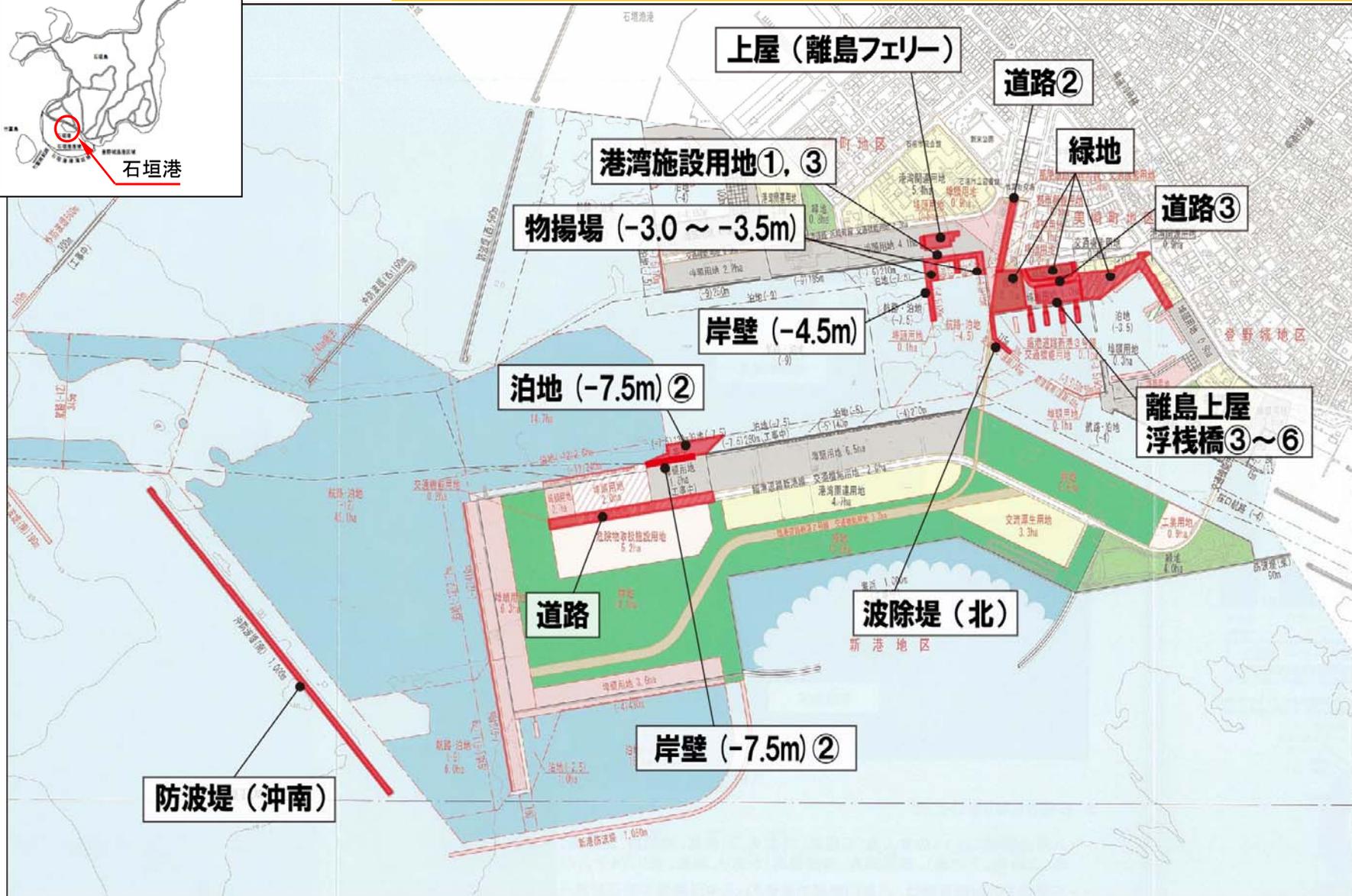
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (平良港 漲水地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎 祥一	事業 主体	沖縄総合事務局				
実施箇所	沖縄県宮古島市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-7.5m)(改良)(耐震)、港湾施設用地、ふ頭用地、臨港道路、緑地									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成29年度						
総事業費(億 円)	60		残事業費(億円)	33						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に伴い水域が狭隘化している上に、岸壁が北東風の影響を受けやすい方向となっていることから海難事故の発生や欠航による運航率の低下が生じるなど、入出港時の安全確保が利用者から強く求められている。</li> <li>定期RORO船の大型化及び輸送形態の変化(シャーシ・トラック比率の増加)により、荷捌き地が不足しており、荷役作業の効率及び安全性が低下している。また、貨物・シャーシ等がふ頭用地内からあふれ、通過交通を阻害している。</li> <li>施設の老朽化が著しく、ひび割れや、防砂シートの破損等による大規模な陥没の危険性が高まっており、このまま放置すると荷役作業中に甚大な事故が発生するなどの危険な状態が危惧される。</li> <li>沖縄県内において沖縄本島・宮古島・石垣島で耐震岸壁が未整備なのは宮古島のみであり、被災した際は島民の生活に甚大な影響を与えることが危惧される。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>大型RORO船の入出港時の安全性を確保するため水域の狭隘化を解消するとともに、施設の老朽化による荷役作業の危険性解消や、狭隘なふ頭用地による非効率な荷役作業を解消するためふ頭用地を整備する。また、大規模地震時の物資輸送に対応するため耐震強化岸壁を整備する。</p> <p>①海難事故の減少 ②荷役作業の効率化 ③岸壁の耐震化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	<p>海難の減少便益 (海難事故減少隻数:0.2隻/年)</p> <p>荷役の効率化による荷役コストの削減便益 (平成30年度予測取扱貨物量(片側荷役対象):182千トン/年)</p> <p>岸壁の耐震化による便益 (想定被災人口:14,400人/回)</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	145	C:総費用(億円)	55	全体B/C	2.6	B-C	89	EIRR(%)	10.7
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
事業の効果 等	需要 (-10% ~ +10%)		2.4~2.9		4.5~5.5					
社会経済情 勢等の変化	建設費 (+10% ~ -10%)		2.5~2.8		4.6~5.6					
主な事業の 進捗状況	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.6~2.6		5.0~5.0					
主な事業の 進捗の見込 み	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭隘な水域が改善され接触事故等の海難事故が減少し、これに伴う損失が解消される。</li> <li>荷役が効率化されることにより、荷役にかかるコストが削減される。</li> <li>大規模地震発生時の緊急物資・一般貨物の輸送費用削減や施設被害が回避できる。</li> </ul> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の運航の安定性確保</li> <li>荷役作業の安全性等の向上</li> <li>震災時における被害への不安の軽減ならびに事業活動への不安の軽減</li> </ul>									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	事業費用の増加									
対応方針	総事業費60億円、既投資額27億円 平成26年度末現在 事業進捗率44%									
対応方針理	平成29年度に完成予定									
その他	コスト縮減の可能性:今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性:特になし									
	継続									
	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。									

# 平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業



事業名 (箇所名)	離島ターミナル整備事業 (石垣港 本港地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	沖縄総合事務局		
				担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	沖縄県石垣市										
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(-7.5m)、浮棧橋、物揚場(-3.0~-3.5m)、防波堤 等										
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	88			残事業費(億円)	16						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八重山諸島の人流の拠点として離島旅客船が発着する離島ターミナルについて、背後地が狭隘で車両や貨物が混在しており、非常に危険で利便性が悪い状況となっている。</li> <li>・中心市街地に近接して危険物取扱施設が存在しており、市街地の安全性確保や離島ターミナルの一体的な利用に支障がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①離島ターミナルを再開発することで、車両・旅客・貨物の機能を分離し、旅客の利便性や利用環境の改善を図る。</li> <li>②危険物取扱施設を新港地区へ移転整備することで、中心市街地への安全性確保・不安感解消を図る。</li> <li>③緑地、親水プロムナード等の一体的な整備により、市民や観光客等へのウォーターフロント機能を確保することで、交流機会の増加や利用環境改善を図ると共に、地域経済の活性化を図る。</li> </ol> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>										
便益の主な根拠	<p>利用環境の改善 (平成33年度予測受益者数:(市民)14千人/年、(観光客)705千人/年) 海上輸送コストの削減(危険物関連) (平成33年度予測取扱積載量:178千トン/年)</p>										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度								
	B:総便益(億円)	258	C:総費用(億円)	132	全体B/C	2.0	B-C	127	EIRR(%)	7.9	
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	85	C:総費用(億円)	33	継続B/C	2.6					
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.8 ~ 2.1		2.4 ~ 2.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.9 ~ 2.0		2.5 ~ 2.7						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、旅客船利用者等の利用環境の改善が図られる。また、水深の深い岸壁が整備されることで、船舶の大型化が可能となり、海上輸送コストの削減が図られる。										
	<貨幣換算が困難な効果等による評価>										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工期の延長</li> <li>・新石垣空港開港に伴う八重山圏域入込客数および離島航路旅客数の増大</li> </ul>										
主な事業の進捗状況	総事業費88億円、既投資額72億円 平成26年度末現在 事業進捗率82%										
主な事業の進捗の見込み	平成32年度に完成予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性:今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性:特になし										
対応方針	継続										
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。										

# 石垣港本港地区離島ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	旅客船ターミナル整備事業 (石垣港 新港地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	沖縄総合事務局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	沖縄県石垣市									
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(-9.0m)、泊地(-9.0m)、防波堤 等									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成30年度						
総事業費(億 円)	149		残事業費(億円)		62					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>石垣港は、大型旅客船に対応した施設が未整備により、貨物船と競合しながらの施設の利用となっているため、更なる旅客船の受け入れが困難となっている。</li> <li>使用している係留施設の前面水域が狭いことによる他船舶への影響などの問題が生じている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型旅客船に対応した係留施設及び水域施設を整備し、現施設の能力不足に伴う運航効率の改善を図り、船社及び利用者の負担軽減を支援する。</li> <li>来訪する外国人旅行者数の増加を図り、石垣市の自立的経済発展に資する社会基盤整備を推進する。</li> <li>係留施設や水域施設を大型旅客船と競合して使用している貨物船や高速船に対して、貨客の混在解消や輻輳する船舶の安全性の向上を図る。</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
便益の主な 根拠	国際観光収益・営業収益の増加効果 (平成31年度予測大型旅客船の寄港回数：108回/年(うち 外航船101回/年))									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益 (億円)	226	C:総費用(億円)	157	全体B/C	1.4	B-C	69	EIRR(%)	5.6
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	225	C:総費用(億円)	52	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	3.9~4.8							
	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	<p>当該事業を実施することにより、大型旅客船の運航効率の改善を図り、船社及び利用者の負担軽減を支援する。また、来訪する外国人旅行者数の増加を図り、石垣市の自立的経済発展に資する社会基盤整備を推進する。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>良好な景観の形成</li> <li>観光産業の雇用・所得の増大</li> <li>安全安心の確保・利用者の負荷の軽減(荷役の効率化+滞船の緩和)</li> </ul>									
社会経済情 勢等の変化	クルーズ需要の増加およびクルーズ船の大型化進展									
主な事業の 進捗状況	総事業費149億円、既投資額87億円 平成25年度末現在 事業進捗率58%									
主な事業の 進捗の見込 み	平成30年度に完成予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減の可能性：今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性：特になし									
対応方針	継続									
対応方針理	十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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。</p>									



事業名 (箇所名)	竹富南航路整備事業 (竹富地区)		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	宮崎 祥一						
実施箇所	沖縄県竹富町									
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	航路(水深3m~4m)									
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	54		残事業費(億円)		21					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航路が未整備であるため浅瀬が多く、船舶の浅瀬への乗揚、船底接触事故の発生、航行時の潮待ちや、目視航行により浅瀬を回避することによる輸送時間のロスが生じている。</li> <li>・船社においては、浅瀬に対応した高価なウォータージェット船を購入しなければならない。</li> <li>・水中の暗礁を目視確認しながら航行しなければならないため、日中のみの運航に制限されており、早朝・夕方における急患輸送等の問題が生じている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>航路を整備することにより、利用者の安全の確保や物流の効率化を図る。</p> <p>①海難の減少 ②旅客移動の効率化 ③貨物輸送の効率化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
便益の主な根拠	<p>海難の減少 (平成30年度予測航行隻数:39,864隻/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成30年度予測利用旅客数:1,472千人/年)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	79	C:総費用(億円)	63	全体B/C	1.3	B-C	17	EIRR(%)	5.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	79	C:総費用(億円)	30	継続B/C	2.7				
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.4		2.4 ~ 2.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.3		2.5 ~ 2.8					
			1.3 ~ 1.3		2.7 ~ 2.7					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、海難事故の減少とともに、旅客移動および貨物輸送の効率化が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安心・安全の確保</li> <li>・交流機会の拡大</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費の増加および工期の延長</li> <li>・新石垣空港開港に伴う八重山圏域入込客数および離島航路旅客数の増大</li> </ul>									
主な事業の進捗状況	<p>総事業費54億円、既投資額33億円</p> <p>平成26年度末現在 事業進捗率61%</p>									
主な事業の進捗の見込み	平成29年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>コスト縮減の可能性:今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。</p> <p>代替案等の可能性:特になし</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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。</p>									

# 竹富南航路整備事業

竹富南航路整備事業（水深3~4m）

