

## 令和7年度補正予算に係る再評価結果一覧

**【公共事業関係費】**

**【海岸事業】**

(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円) 費用の内訳	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠											
指宿港海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	その他	245	1,541	<p><b>【内訳】</b> 浸水防護便益 : 1,541億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 浸水防護面積 : 33ha 浸水戸数 : 302戸</p>	287	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 265億円 維持管理費 : 22億円</p>	5.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域内に立地する観光施設や幹線道路の交通機能の確保が可能となり、地域産業の継続に寄与する。</li> <li>・地域住民の安全・安心が確保されるとともに、背後道路の機能確保により災害に強いまちづくりにも寄与する。</li> <li>・住民や観光客の海岸へのアクセス向上や、砂浜の復元による交流機会が増大するなど、砂浜を活用した賑わいの創出に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高潮・高波等による背後の住宅やホテルへの越波・浸水被害の軽減を図るため、侵食対策を講じることで高波に対する防護機能の改善を行う。</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和9年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・突堤の基礎工、被覆工の一部に既設離岸堤の石材を活用することによりコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 佐々木 規雄)			

【港湾整備事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円) 費用の内訳	B/C						
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 関東地方整備局	その他	3,403	13,504	<p><b>【内訳】</b> 海外トランシップ回避便益 : 4,064億円 輸送コスト削減便益 (ターミナル新設) : 6,322億円 地震時の輸送コスト増大回避便益 : 146億円 臨港道路の便益 : 2,870億円 残存価値 : 103億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> ターミナル新設で陸上・海上輸送効率が向上した貨物 : 755千TEU/年 海外トランシップ回避で海上輸送効率が向上した貨物 : 151千TEU/年 震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率が向上した貨物 : 1,471千TEU/年 東京港における発生集中交通量 : 264,508台/日</p>	5,113	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 4,944億円 管理運営費等 : 170億円</p>	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。</li> <li>・陸上輸送が削減されることで、CO<sub>2</sub>、NOX等の排出ガスの削減が可能となる。(CO<sub>2</sub> : 12,079t-C/年、NOX : 29t/年)</li> <li>・震災における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。</li> <li>・基幹航路の維持確保が図られ、京浜港でコンテナを取り扱う時の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。</li> <li>・並行する青海縦貫線を含む周辺道路の交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京港のコンテナターミナルにおいて、ヤード不足が深刻である。</li> <li>・水深の不足が船舶の大型化を阻害しており、東京港が基幹航路から抜港されてしまう恐れがある。</li> <li>・大規模地震時に背後圏への幹線貨物の輸送を確保しなければならない。</li> <li>・コンテナ貨物の増大により、周辺道路の交通渋滞が頻発化しているため、臨港道路を整備し物流の効率化を図る必要がある。</li> </ul> <p><b>【事業進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和11年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最新の耐久性設計手法や港湾PC構造物の設計事例を踏まえて、PC床板の仕様を見直すことにより、コスト縮減を図った。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
志布志港新若浜地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	その他	760	2,350	<p><b>【内訳】</b> 輸送コストの削減便益 : 1,912億円 海難減少に伴う損失回避 : 429億円 残存価値 : 8.5億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和10年予測取扱貨物量 [コンテナ] : 7.4万TEU/年 令和10年予測避泊可能隻数 : 3.0隻・回/年</p>	2,151	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 2,098億円 管理運営費等 : 53億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ船の大型化による輸送効率化が図られ、背後企業の国際競争力の向上に寄与する。</li> <li>・志布志港を中心とした効率的な物流が実現されることで、背後産業の活力の維持・向上が期待され、地域経済の活性化に寄与する。</li> <li>・港内静穏度が向上し、寄港船舶の安全性が確保されることで、安定的な物流機能の確保に寄与する。</li> <li>・陸上輸送距離の短縮に伴い、CO<sub>2</sub>及びNOX排出量が減少する。(CO<sub>2</sub> : 4,187t-C/年、NOX : 11t/年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留施設の水深不足及び延長不足等により、船舶大型化や増大するコンテナ貨物需要に対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>・航路便数の増加により、岸壁延長及び埠頭用地が不足し、非効率な輸送形態となっている。</li> </ul> <p><b>【事業進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和9年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)