事業名 (箇所名)	船だまり整備事業(改良) (函館港　弁天地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	北海道開発局
		担当課長名	宮崎　祥一		

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(-6.5m)(改良)、岸壁(-5.0m)(改良)

事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成31年度	
総事業費(億円)	71		残事業費(億円)	23	

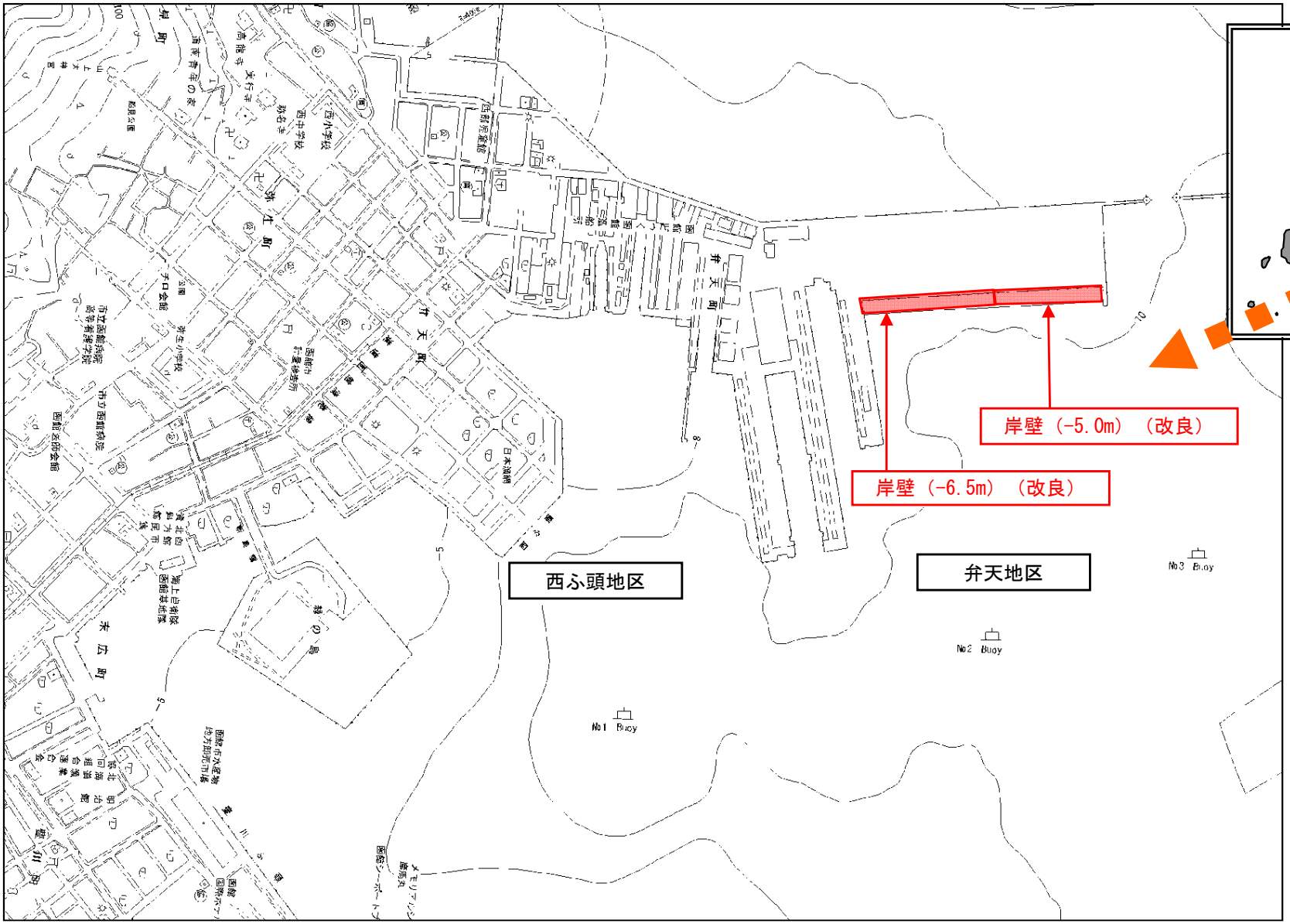
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・函館港では係留施設が不足しているため、一般貨物船や休憩船・作業船との輻輳により、小型船利用時に滞船が発生し、円滑な港湾利用に支障が生じている状況にあった。また、弁天地区においては「国際水産・海洋総合研究センター」の整備が進められており、調査船の係留、施設等の港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成が求められている。 ＜達成すべき目標＞ 小型船の混雑解消による物流の効率化を図るとともに、「国際水産・海洋総合研究センター」と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成を図るため、弁天地区に船だまりを整備すること。
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4－2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、整備及び国土の保全、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
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・国際貢献と水産・海洋研究の牽引、地域貢献・地域再生 ・船舶乗組員等の利便性向上 ・係留施設の混雑緩和 ・外来官公庁船への対応強化 ＜定量的な効果＞ ・滞船コストの削減
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・滞船コストの削減(平成32年度予測利用小型船隻数:46隻/年、平成32年度予測調査船隻数:6隻/年)

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	100	C:総費用(億円)	81	EIRR(%)	5.1	B-C	19	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	40	C:総費用(億円)	20					継続B/C	2.0

(感度分析)	事業全体のB/C	残全体のB/C
需　　要	(　1.1 ～ 1.3　)	(　1.8 ～ 2.2　)
建 設 費	(　1.2 ～ 1.3　)	(　1.8 ～ 2.2　)
建設期間	(　1.2 ～ 1.3　)	(　1.9 ～ 2.0　)

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71億円、既投資額49億円。平成28年度末現在　整備進捗率68%
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31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	既設構造物の撤去によって発生するコンクリート塊を路盤材料として流用することにより、建設コストの削減を図っている。
対応方針	継続
対応方針理由	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ため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針(原案)につきましては、特段意見はありません。事業継続ならびに早期完成に特段のご配慮をお願い申し上げます。

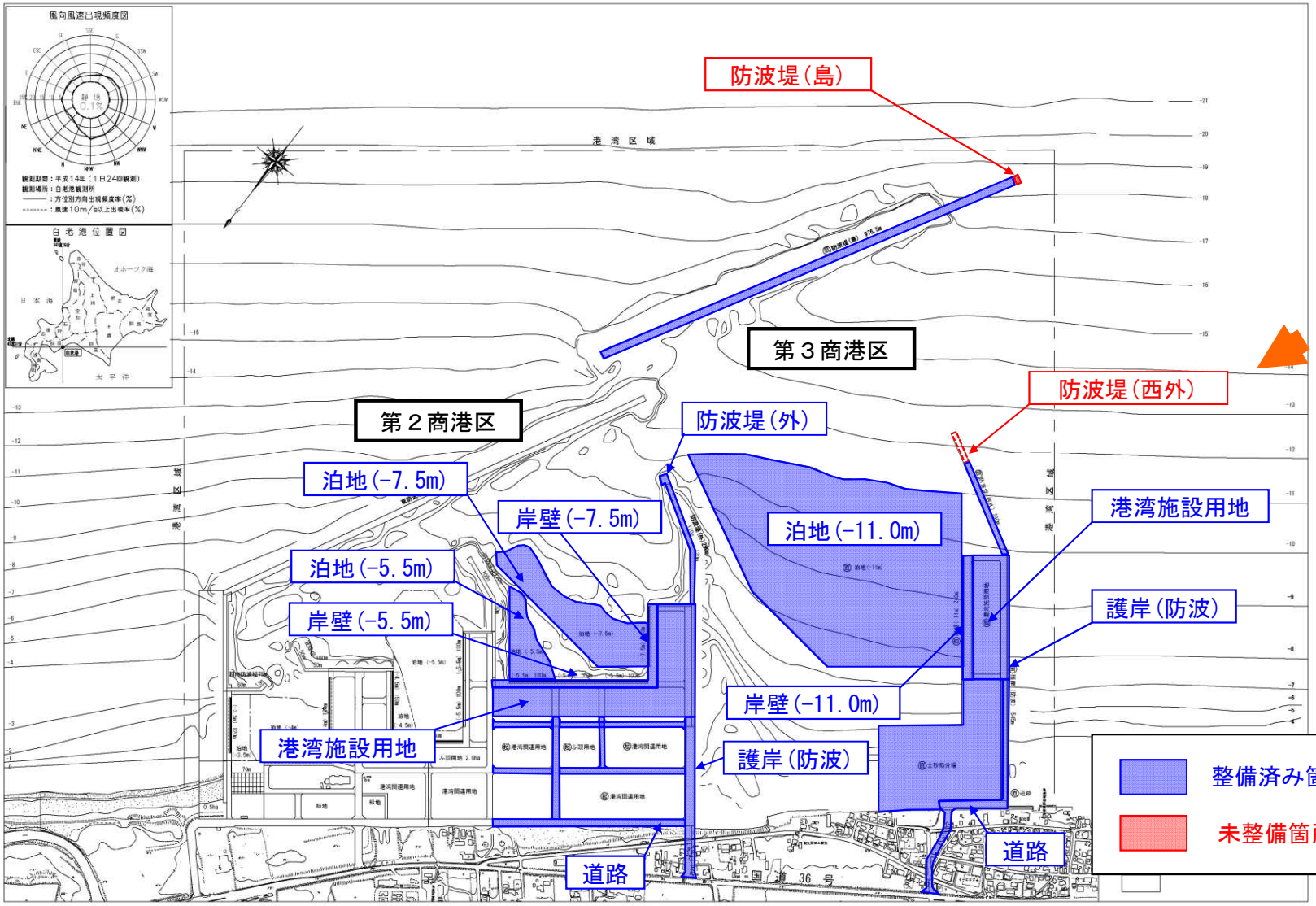
函館港　弁天地区　船だまり整備事業（改良）

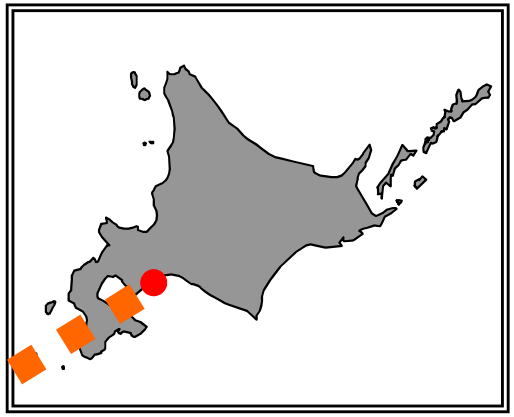


概要図（位置図）

事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル事業 (白老港　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	北海道開発局		
実施箇所	北海道白老町									
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(-11.0m)、岸壁(-7.5m)、岸壁(-5.5m)、泊地(-11.0m)、泊地(-7.5m)、泊地(-5.5m)、防波堤(島)、防波堤(西外)、防波堤(外)、護岸(防波)、港湾施設用地、道路									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成33年度						
総事業費(億円)	433		残事業費(億円)	11						
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ 白老港の背後圏に位置する企業が使用する原材料や製品の出荷や首都圏における砂の移出需要に対応した大水深岸壁が整備されていないほか、既存の係留施設や背後用地不足により非効率な荷役・輸送形態となっている。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場所の確保が求められている。 ＜達成すべき目標＞ 陸上輸送コストの削減、業務コストの削減、避泊水域の確保による海難の減少を図ること。									
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4－2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)									
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、整備及び国土の保全、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									
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・白老港を核とした地域経済の活性化 ・航行・係留船舶の安全性向上 ・食料品の積み替え回避による品質管理の向上 ・災害時のRORO航路の代替港としての活用 ＜定量的な効果＞ ・陸上輸送コストの削減 ・業務コストの削減 ・海難の減少									
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・陸上輸送コストの削減、業務コストの削減(平成34年度予測取扱貨物量:208万ﾄﾝ/年) ・海難の減少(避泊回数:2隻、8.6回/年)									
	基準年度	平成28年度								
	B:総便益 (億円)	1,051	C:総費用(億円)	766	EIRR (%)	5.5	B-C	285	全体B/C	1.4
	B:総便益 (億円)	13	C:総費用(億円)	9					継続B/C	1.5
	(感度分析) 需　　要　(－10% ～ ＋10%) 建 設 費　(＋10% ～ －10%) 建設期間　(＋10% ～ －10%)		事業全体のB/C (　1.3　～　1.5　) (　1.4　～　1.4　) (　1.4　～　1.4　)		残全体のB/C (　1.3　～　1.6　) (　1.3　～　1.6　) (　1.4　～　1.5　)					
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25年度に岸壁(-11.0m)が供用開始。 総事業費433億円、既投資額422億円。平成28年度末現在　整備進捗率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	防波堤(西外)の本体工(ケーソン中詰)に浚渫土砂を流用することで建設コストの縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	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ため。									
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針(原案)につきましては、特段意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。									

白老港　本港地区　国内物流ターミナル整備事業





概要図（位置図）

事業名 （箇所名）	国内物流ターミナル整備事業 （江差港本港地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	北海道開発局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	北海道江差町				
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（北）、岸壁(-5.5m)(北)、泊地(-5.5m)(北)、護岸(防波)(北)、港湾施設用地(北)、道路(北)、波除堤、船揚場(北)(改良)、防波堤(東)（改良)、物揚場(-3.5m)(改良)、波除堤(東内)、物揚場(-3.5m)、港湾施設用地(護岸)、物揚場(-3.5m)(南)(改良)、道路(南)(改良)				
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成37年度	
総事業費（億円）	88	残事業費（億円）	8		

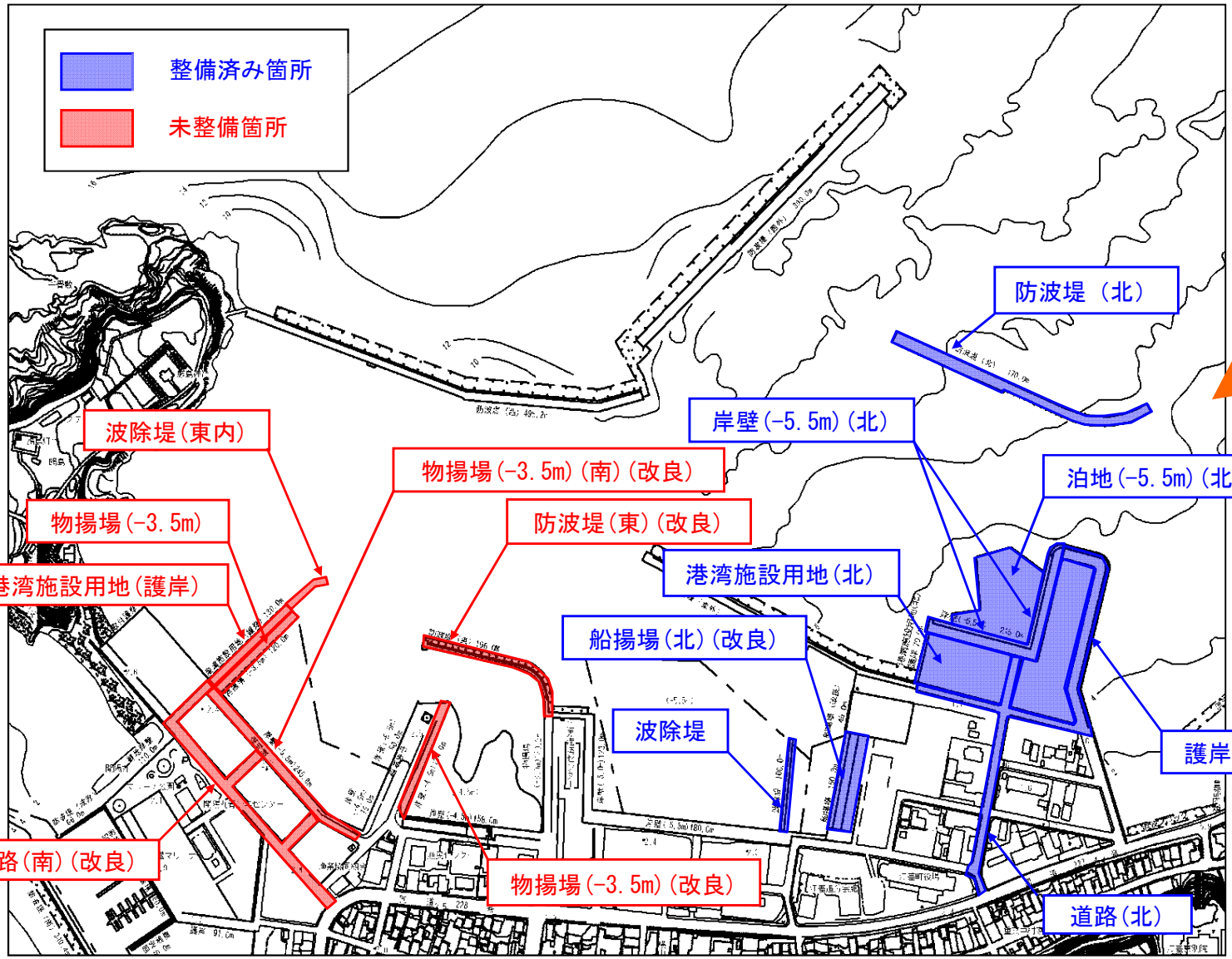
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ 主要貨物である石材を取り扱う南ふ頭岸壁の老朽化が進み、効率的な利用・安全性に支障をきたしており、観光・人流ゾーンに隣接していることから、荷役時における粉塵・騒音・振動などが課題となっていた。また、南ふ頭に隣接する小型船だまりでは、建設後50年前後経過した施設が複数あるため、老朽化により施設利用が困難になると、係留施設不足により、貨物船と小型船が輻輳し円滑な水産活動に支障が生じていた。さらに、本港周辺では沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。 ＜達成すべき目標＞ 物流機能と水産機能の分離、物流の効率化、水産業に係る作業コストの削減、避泊水域の確保による海難の減少を図ること。
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4－2：地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標：世界に目を向けた産業 主要施策：地域の強みを生かした産業の育成（産業を支える人流・物流ネットワークの整備等）
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、整備及び国土の保全、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
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・観光・交流拠点づくりによる地域の活性化 ・静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ＜定量的な効果＞ ・陸上輸送コストの削減 ・海難の減少 ・滞船・多そう係留作業解消コストの削減 ・作業コストの削減
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・陸上輸送コストの削減（平成38年度予測取扱貨物量：30千ﾄﾝ/年） ・海難の減少（避泊回数：1隻、12.0回/年） ・滞船・多そう係留コストの削減（平成38年度予測利用小型船隻数：64隻/年） ・作業コストの削減（平成38年度予測利用小型船隻数：18隻/年）

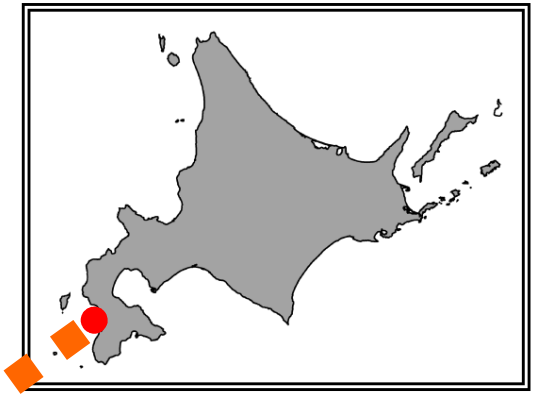
基準年度	平成28年度								
B:総便益（億円）	252	C:総費用(億円)	172	EIRR（%）	5.3	B-C	80	全体B/C	1.5
B:総便益（億円）	14	C:総費用(億円)	7					継続B/C	2.0

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要	（－10% ～ ＋10%）	（ 1.3 ～ 1.6 ）	（ 1.8 ～ 2.2 ）
建 設 費	（＋10% ～ －10%）	（ 1.5 ～ 1.5 ）	（ 1.8 ～ 2.2 ）
建設期間	（＋10% ～ －10%）	（ 1.5 ～ 1.5 ）	（ 2.0 ～ 2.0 ）

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年度に岸壁(-5.5m)(北)が供用開始。 総事業費88億円、既投資額80億円。平成28年度末現在　事業進捗率91%
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成37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	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ため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針（原案）につきましては、特段意見はありません。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。

江差港　本港地区　国内物流ターミナル整備事業

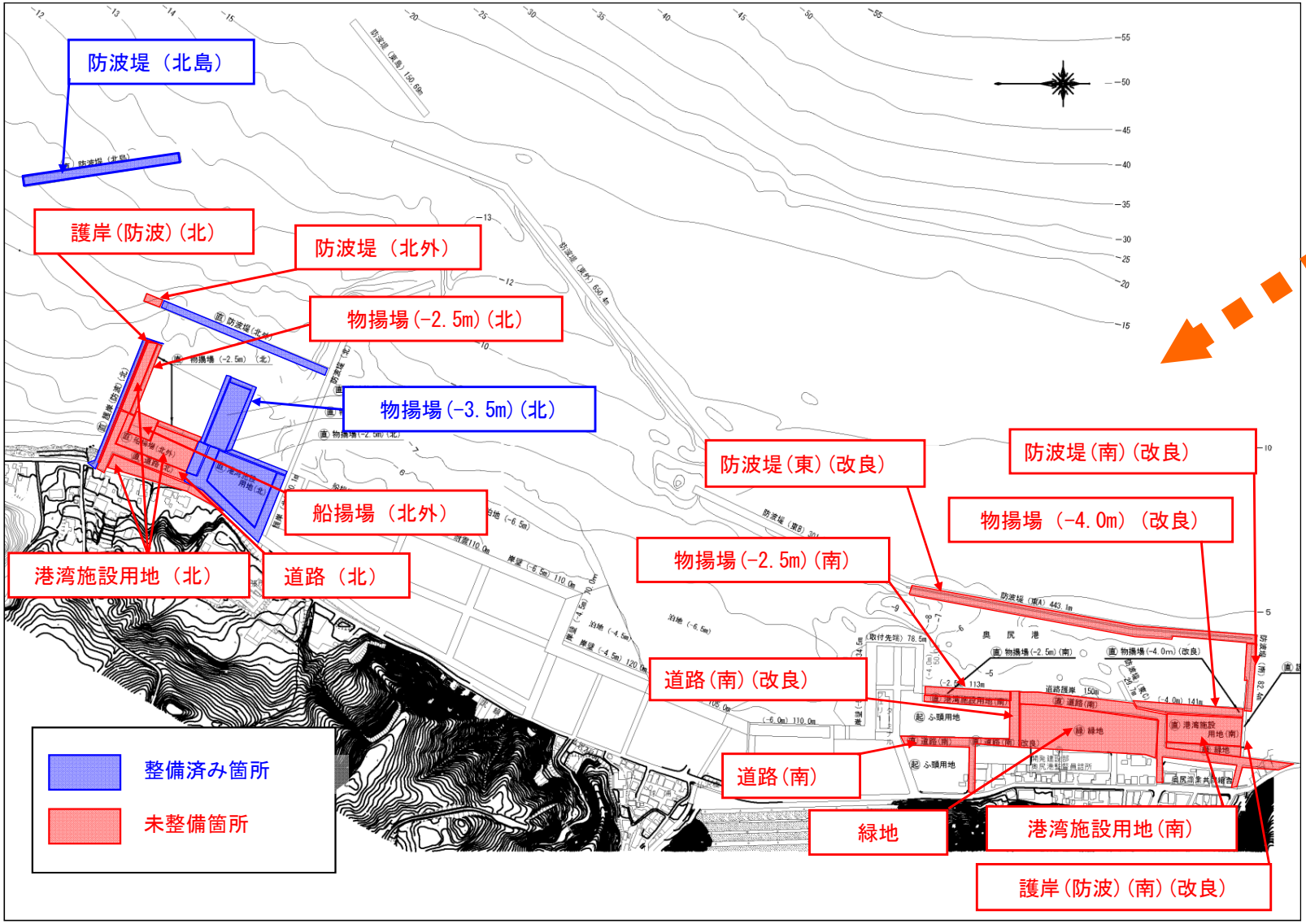


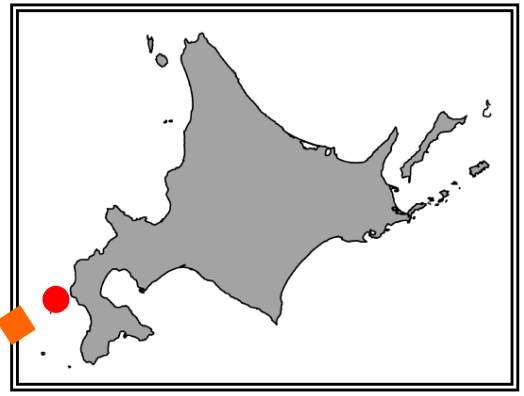


概要図（位置図）

事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (奥尻港　本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	北海道開発局			
			担当課長名	宮崎　祥一						
実施箇所	北海道奥尻町									
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(北島)、防波堤(北外)、物揚場(-3.5m)(北)、物揚場(-2.5m)(北)、港湾施設用地(北)、道路(北)、防波堤(東)(改良)、物揚場(-4.0m)(改良)、緑地(南)等									
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	83		残事業費(億円)	21						
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ 奥尻港では施設の老朽化が進行しているため、係留施設の不足による非効率な荷役作業を強いられている状況にあった。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場所の確保が必要であった。さらには、奥尻港地域防災計画を踏まえ、港を活用した防災空間の確保が求められている状況である。 ＜達成すべき目標＞ 小型船の混雑解消による物流の効率化を図るとともに、避泊水域の確保による海難の減少を図るため、小型船だまりや防波堤、防災緑地の整備を図ること。									
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4－2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)									
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、整備及び国土の保全、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									
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・一時避難場所確保による災害時の安全・安心の確保 ・賑わい交流空間との連携による地域の活性化 ・防風施設整備による労働環境の改善 ・荷捌機能の集約化による奥尻港の水産業の活性化 ・港内利用再編による外来漁船避難場所の確保 ＜定量的な効果＞ ・滞船・多そう係留作業解消コストの削減 ・船舶の待避作業解消コストの削減 ・海難の減少									
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・滞船・多そう係留作業解消コストの削減(平成35年度予測利用小型船隻数:58隻/年) ・船舶の待避作業コストの削減(平成35年度予測利用作業船隻数:10隻/年) ・海難の減少(避泊回数:1隻、12.0回/年)									
	基準年度	平成25年度								
	B:総便益(億円)	249	C:総費用(億円)	99	EIRR(%)	7.2	B-C	149	全体B/C	2.5
	B:総便益(億円)	77	C:総費用(億円)	22					継続B/C	3.7
	(感度分析)		事業全体のB/C		残全体のB/C					
	需　　要　(－10% ～ ＋10%)		(　2.3 ～ 2.8　)		(　3.3 ～ 4.1　)					
	建 設 費　(＋10% ～ －10%)		(　2.5 ～ 2.6　)		(　3.4 ～ 4.1　)					
	建設期間　(＋10% ～ －10%)		(　2.4 ～ 2.6　)		(　3.6 ～ 3.8　)					
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費83億円、既投資額62億円。平成28年度末現在　整備進捗率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34年度の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	係留施設の整備において、仮設足場工を今後施工する構造物の裏込材として流用することで材料費を削減するなど、コスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	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ため。									
その他	(費用対効果分析に係る項目は、平成25年度評価時点) ＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針(原案)につきましては、特段意見はありません。更なる事業の推進につきまして、特段のご配慮をお願い申し上げます。									

奥尻港　本港地区　地域生活基盤整備事業





概要図（位置図）

事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (瀬棚港　本港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎　祥一	事業主体	北海道開発局

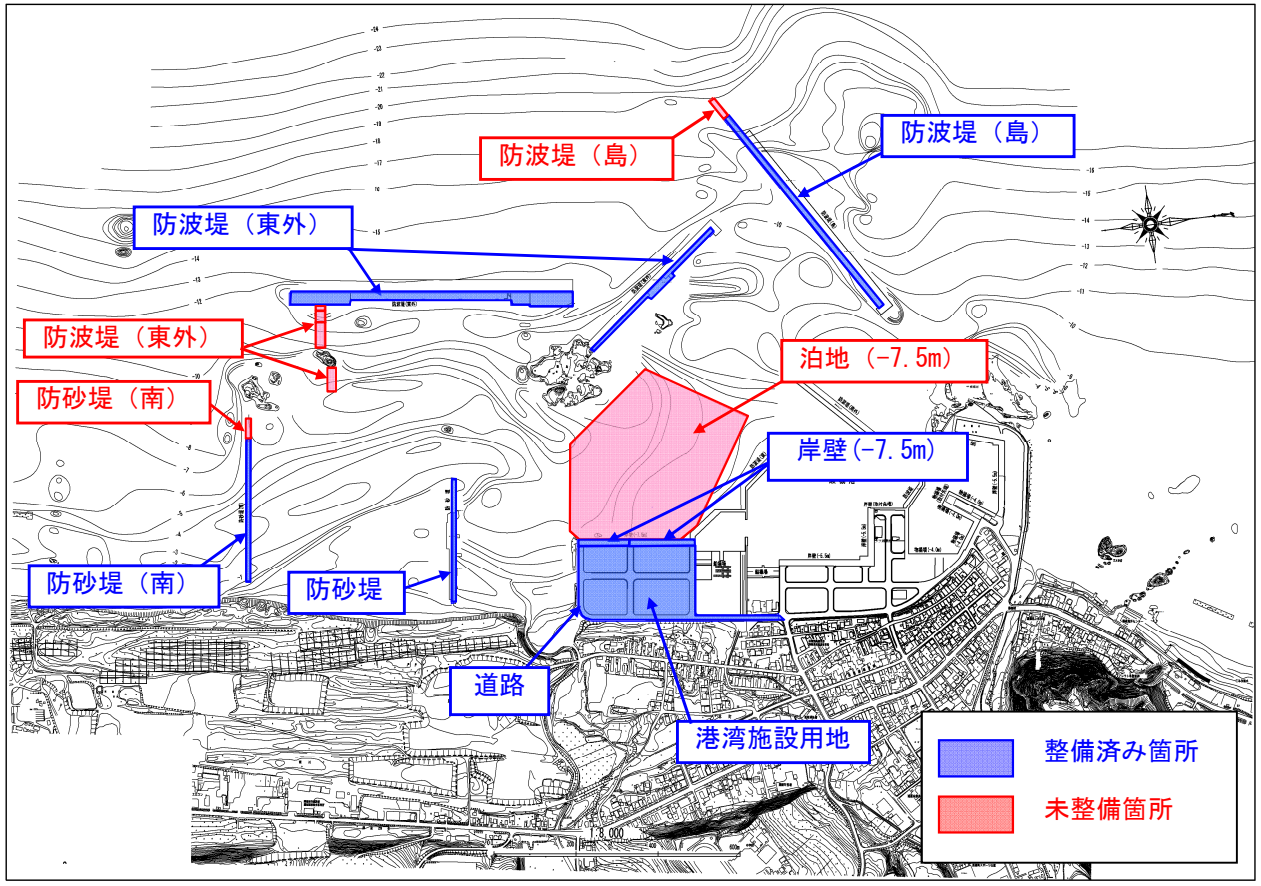
実施箇所	北海道せたな町				
該当基準	再々評価：再評価実施後3年間が経過している事業				
主な事業の諸元	防波堤（島）、防波堤（東外）、泊地（-7.5m）、岸壁(-7.5m)、防砂堤(南)、防砂堤、道路、港湾施設用地				
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成39年度	
総事業費（億円）	320	残事業費（億円）	42		
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ 瀬棚港では、せたな町周辺で採取される砂を道南方面の建設資材原料として移出しているが、主要貨物である砂を取扱う物流岸壁が整備されていないため、非効率な貨物輸送を余儀なくされており、地域産業の競争力確保されていない状況である。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状況である。 ＜達成すべき目標＞ 物流の効率化、避泊水域の確保による海難減少を図ること。				
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4－2：地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標：世界に目を向けた産業 主要施策：地域の強みを生かした産業の育成（産業を支える人流・物流ネットワークの整備等）				
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、整備及び国土の保全、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				
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ・蓄養施設による水産振興の進展 ・洋上風力発電施設の設置水域確保 ＜定量的な効果＞ ・陸上輸送コストの削減 ・海難の減少 ・航路・泊地の維持浚渫費の削減				
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減（平成40年度予測取扱貨物量：254千トン/年） ・海難の減少（避泊回数：1隻、12.0回/年） ・航路・泊地の維持浚渫費の削減（5,530㎥/年）				

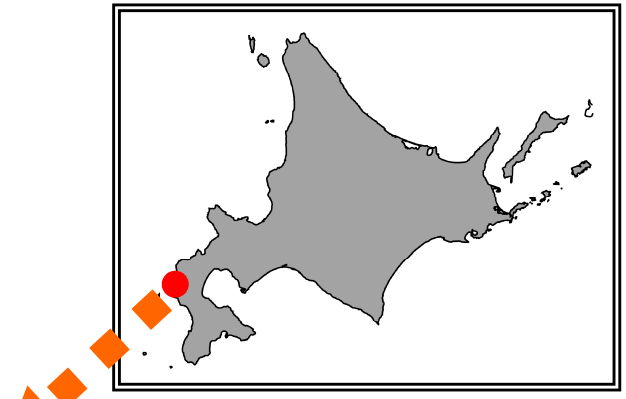
基準年度	平成25年度								
B:総便益 (億円)	686	C:総費用(億円)	565	EIRR（%）	5.3	B-C	121	全体B/C	1.2
B:総便益 (億円)	44	C:総費用(億円)	34					継続B/C	1.3

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	（　1.2 ～ 1.3　）	（　1.2 ～ 1.4　）
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	（　1.2 ～ 1.2　）	（　1.2 ～ 1.4　）
建設期間　（＋10% ～ －10%）	（　1.2 ～ 1.2　）	（　1.2 ～ 1.3　）

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7年度に岸壁(-7.5m)が供用開始 総事業費320億円、既投資額278億円。平成28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	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ため。
その他	（費用対効果分析に係る項目は、平成25年度評価時点） ＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針（原案）につきましては、特段意見はありません。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。

瀬棚港　本港地区　国内物流ターミナル整備事業





概要図（位置図）

事業名 (箇所名)	耐震強化岸壁整備事業 (羽幌港　本港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎　祥一	事業主体	北海道開発局

実施箇所	北海道羽幌町					
該当基準	社会情勢の変化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(-5.0m)(耐震)、岸壁(-5.0m)、岸壁(-5.0m)(改良)、物揚場(-3.5m)(改良)、防波堤(西)(改良)、防波堤(内港)(改良)　等					
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成33年度		
総事業費(億円)	70		残事業費(億円)	11		

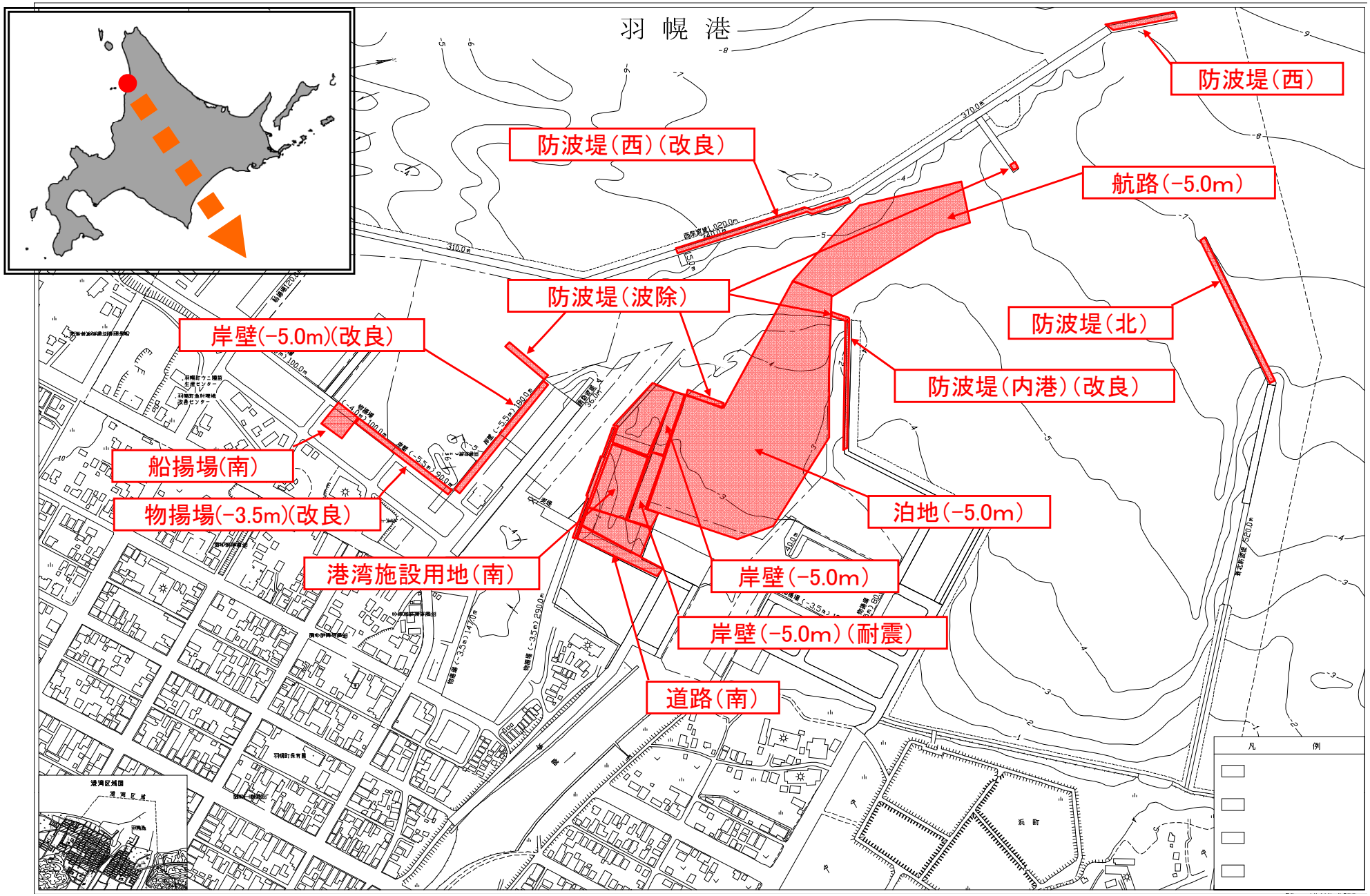
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ 離島フェリーが利用する既存の岸壁は、老朽化が進行し、継続して利用するためにも対策が必要な状況だった。また、羽幌港には耐震強化岸壁が整備されていないことから、大規模地震時における背後地域への緊急物資輸送はもちろんのこと、天売島・焼尻島への緊急物資輸送が確保されていない状況である。さらに、羽幌港は、約100隻の小型船が利用しているが、係留施設の不足による非効率な荷役作業を強いられている状態であった。 ＜達成すべき目標＞ 大規模地震発生時及び平常時における物資や乗船客の輸送機能を確保するとともに、既存フェリー岸壁と周辺施設の老朽化改良整備により、小型船の混雑解消による物流の効率化を図る。
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 　重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 　政策パッケージ4－2：地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 　計画の目標：世界に目を向けた産業 　主要施策：地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、整備及び国土の保全、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
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・耐震強化岸壁の整備による地域の安全・安心の確保 ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ・地域水産業の維持・発展への貢献 ・観光資源との連携による地域の活性化 ＜定量的な効果＞ ・輸送コスト(フェリー)の削減 ・フェリー乗船客の移動コストの削減 ・震災時における輸送コストの削減 ・震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減 ・滞船・多そう係留コストの削減
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 　・フェリー乗船客の移動コストの削減(平成34年度予測旅客数：3.0万人/年) 　・震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資：162トン/震災、幹線貨物：8.2万トン/震災)

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	160	C:総費用(億円)	92	EIRR(%)	7.1	B-C	68	全体B/C	1.7
B:総便益(億円)	19	C:総費用(億円)	10					継続B/C	2.0

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	(　1.6 ～ 1.9　)	(　1.8 ～ 2.2　)
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	(　1.7 ～ 1.8　)	(　1.8 ～ 2.2　)
建設期間　(＋10% ～ －10%)	(　1.7 ～ 1.7　)	(　2.0 ～ 2.0　)

社会経済情勢等の変化	近年の海象条件の変化に伴い、荒天時に発生するフェリー岸壁前面における擾乱に対応するため、事業計画の変更を実施
主な事業の進捗状況	平成25年度に岸壁(-5.0m)(耐震)が供用開始。 総事業費70億円、既投資額59億円。平成28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	・岸壁(-5.0m)(改良)において、既設堤体の活用により、建設資材を軽減させることで、建設コストの縮減を図っている。
対応方針	継続
対応方針理由	本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。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針(原案)につきまして、特に意見はありません。事業を継続くださいますよう、特段の御配慮をお願い申し上げます。

羽幌港　本港地区　耐震強化岸壁整備事業



概要図（位置図）

事業名 （箇所名）	国内物流ターミナル整備事業 （天塩港本港地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	北海道開発局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	北海道天塩町
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（西外）、防波堤（南）、防砂堤、防砂堤（西）、岸壁（-6.0m）、岸壁（-5.5m）、岸壁（-5.0m）、泊地（-6.0m）、泊地（-5.5m）、泊地（-5.0m）、道路、港湾施設用地

事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成41年度	
総事業費（億円）	224		残事業費（億円）	48	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ 天塩港では、天塩町周辺から採取される砂を道央方面の建設資材原料として移出しているが、主要貨物である砂を取り扱う物流岸壁が整備されていないため、非効率な貨物輸送を余儀なくされており、地域産業の競争力確保されていない状況である。また、河口港という特性上、漂砂による航路埋没が著しい状況にあり、早急な対応が求められていた。 ＜達成すべき目標＞ 物流の効率化、港湾施設の維持管理費の削減を図ること。
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4－2：地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標：世界に目を向けた産業 主要施策：地域の強みを生かした産業の育成（産業を支える人流・物流ネットワークの整備等）

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標
・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、整備及び国土の保全、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

■定性的・定量的な効果
＜定性的な効果＞
・岸壁や作業ヤード確保による荷役効率化
・フェリー航路の代替港としての利活用

＜定量的な効果＞
・陸上輸送コストの削減
・航路・泊地埋没の維持浚渫費の削減

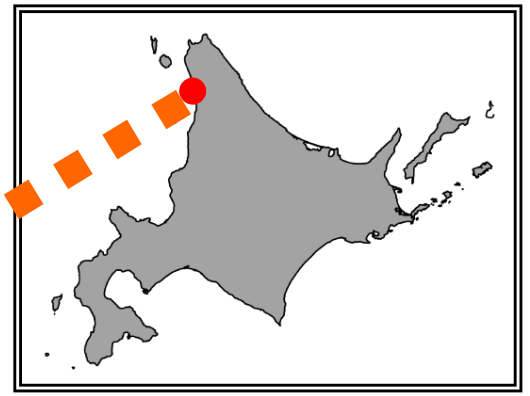
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
　・陸上輸送コストの削減（平成42年度予測取扱貨物量：53万ﾄﾝ/年）
　・航路・泊地の維持浚渫費の削減（埋没低減量：0.35m/年）

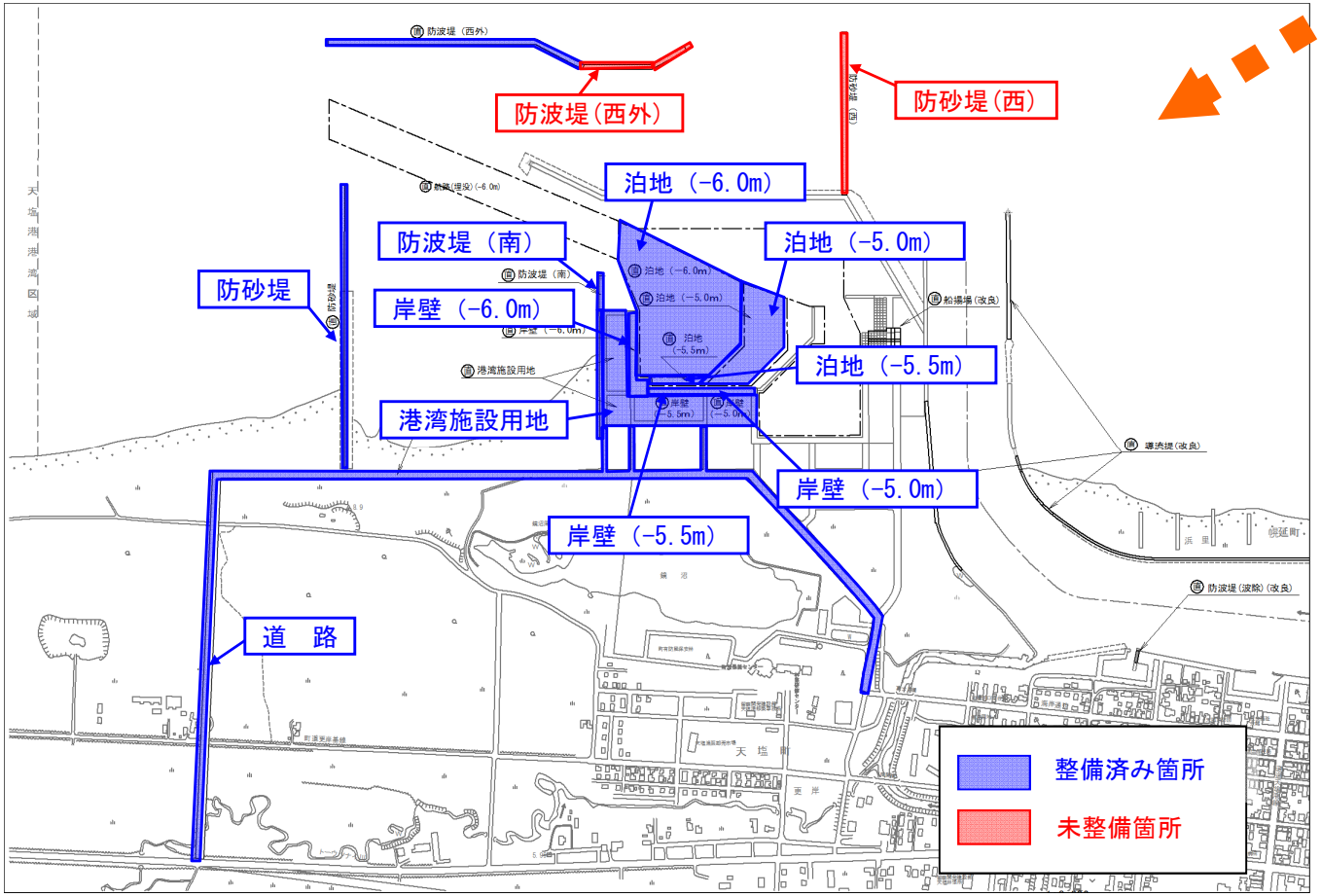
基準年度	平成25年度								
B:総便益（億円）	856	C:総費用(億円)	415	EIRR（%）	17.8	B-C	441	全体B/C	2.1
B:総便益（億円）	57	C:総費用(億円)	35					継続B/C	1.6

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要	（－10% ～ ＋10%）	（　2.0 ～ 2.1　）	（　1.4 ～ 1.8　）
建 設 費	（＋10% ～ －10%）	（　2.0 ～ 2.1　）	（　1.5 ～ 1.8　）
建設期間	（＋10% ～ －10%）	（　1.9 ～ 2.2　）	（　1.4 ～ 1.7　）

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4年度に岸壁(-6.0m)、岸壁(-5.5m)が供用開始。平成6年度に岸壁(-5.0m)が供用開始。 総事業費224億円、既投資額176億円。平成28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41年度の完了を予定している。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	特になし
対応方針	継続
対応方針理由	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ため。
その他	(費用対効果分析に係る項目は、平成25年度評価時点) ＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針（原案）につきましては、特段意見はありません。当該整備事業を継続し早期に完成していただきたく特段のご配慮をお願い申し上げます。

天塩港　本港地区　国内物流ターミナル整備事業

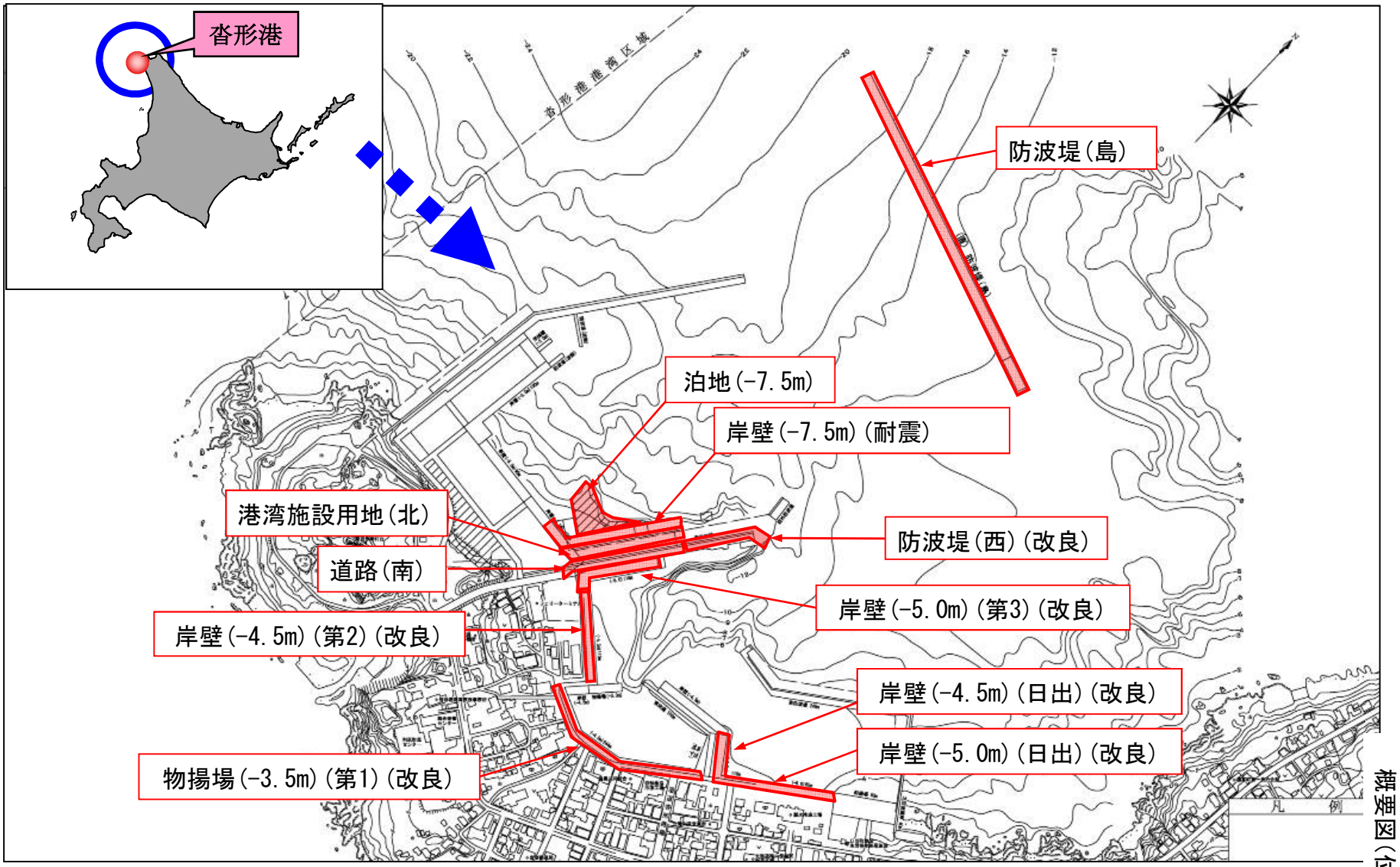




概要図（位置図）

事業名（箇所名）	国内物流ターミナル整備事業 （沓形港 本港地区）			担当課	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	北海道利尻町									
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(-7.5m)（耐震）、泊地(-7.5m)、港湾施設用地(北)、道路(南)、岸壁(-5.0m)(第3)(改良)、岸壁(-4.5m)(第2)(改良)、物揚場(-3.5m)(第1)(改良)、岸壁(-4.5m)(日出)(改良)、岸壁(-5.0m)(日出)(改良)、防波堤(西)(改良)、防波堤(島)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成32年度						
総事業費（億円）	138		残事業費（億円）	17						
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・大規模地震時における利尻島内への迅速な緊急物資輸送の確保とともに、大型クルーズ客船の着岸可能な大水深岸壁の整備が求められていた。 ・石材等の積出岸壁、発電所用重油の移入岸壁、基幹産業である漁港区の物揚場などの施設老朽化が著しく、早急な対応が求められている。 ・港内で安全に荷役ができる静穏度の向上が求められている。 ＜達成すべき目標＞ 耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流機能の確保とともに、大型クルーズ船の寄港需要に対応する。また、物流関連施設の老朽化対策により、平常時における物流コストの削減等を図る。さらに、防波堤の整備により、港内静穏度の向上及び本港沖合いを航行する貨物船に必要な避泊水域の確保を図ること。									
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4－2：地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標：世界に目を向けた産業 主要施策：地域の強みを生かした産業の育成（産業を支える人流・物流ネットワークの整備等）									
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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、整備及び国土の保全、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									
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・耐震強化岸壁の整備による離島地域の安全・安心確保 ・大型クルーズ船乗船客との交流による地域の活性化 ・水産業の振興 ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ＜定量的な効果＞ ・輸送コストの削減 ・滞船コストの削減 ・震災時における輸送コストの削減 ・クルーズ客船乗客の移動コスト削減 ・海難の減少									
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減（平成33年度予測取扱貨物量：13万トン/年） 滞船コストの削減（平成33年度予測利用小型船隻数：15隻） 震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資・一般貨物量：50万トン/震災) クルーズ客船乗客の移動コスト削減(平成33年度予測利用ｸﾙｰｽﾞ船：8隻) 海難の減少(避泊回数：1隻、9.6回/年)									
	基準年度	平成28年度								
	B:総便益（億円）	356	C:総費用(億円)	264	EIRR（%）	4.7	B-C	92	全体B/C	1.4
	B:総便益（億円）	40	C:総費用(億円)	15					継続B/C	2.7
	（感度分析） 需　　要　（－10% ～ ＋10%） 建 設 費　（＋10% ～ －10%） 建設期間　（＋10% ～ －10%）		事業全体のB/C （　1.2 ～ 1.5　） （　1.3 ～ 1.4　） （　1.4 ～ 1.4　）		残事業のB/C （　2.4 ～ 3.0　） （　2.5 ～ 3.0　） （　2.7 ～ 2.7　）					
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23年度に岸壁(-7.5m)(耐震)が供用開始。平成28年度に物揚場(-3.5m)(第1)が供用開始。 総事業費138億円、既投資額121億円。平成28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	岸壁の改良工事により発生したコンクリート塊を路盤材料として流用することにより、建設コストの削減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	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ため。									
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。 ＜港湾管理者の意見＞ 対応方針（原案）につきましては、特段意見はありません。引き続き完成へ向けて事業継続いただけますよう、特段のご配意をお願い申し上げます。									

沓形港　本港地区　国内物流ターミナル整備事業



（位置図）

事業名 （箇所名）	防波堤整備事業 ※ （久慈港　湾口地区）	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	岩手県　久慈市				
該当基準	再評価実施後一定期間（3年間）が経過している事業				
主な事業の諸元	[湾口地区]　防波堤				
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成40年度	
総事業費（億円）	1,200	残事業費（億円）	501		

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・三陸沿岸地域は、これまで大規模な津波被害を受けており、多くの人命、財産が失われているため、恒久的な津波対策が求められている。
・沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。

＜達成すべき目標＞
・津波浸水区域の縮小や浸水高の低減により、津波被害の低減を図るとともに、沖合航行船舶の海難事故減少を図る。
①津波からの浸水回避
②避泊水域の確保

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画（第4次）
　重点目標2　災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する。
　2－1 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標
・政策目標：水害等災害による被害の軽減
・施策目標：津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進する。

■定性的・定量的な効果
＜定性的な効果＞
・防波堤の整備により、津波被害の影響を受ける人が減少し、身体的被害、精神的被害の軽減が図られる。
・防波堤の整備により、航行船舶の定時性、安定性が確保され、輸送の信頼性が向上し、地域経済の活性化が図られる。
・防波堤の整備による静穏性向上により、静穏水域の利用（海洋性レクリエーションの機会）が増加する。

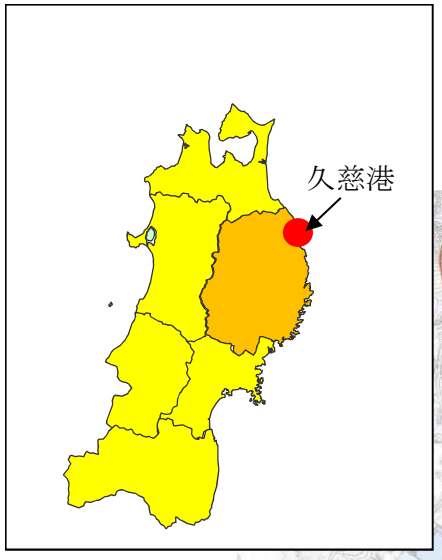
＜定量的な効果＞
・津波浸水回避（津波浸水回避面積　224ha）
・海難事故損失回避（避泊可能隻数　9隻/荒天）

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・津波浸水回避（津波浸水回避面積　224ha）
・海難事故損失回避（避泊可能隻数　9隻/荒天）

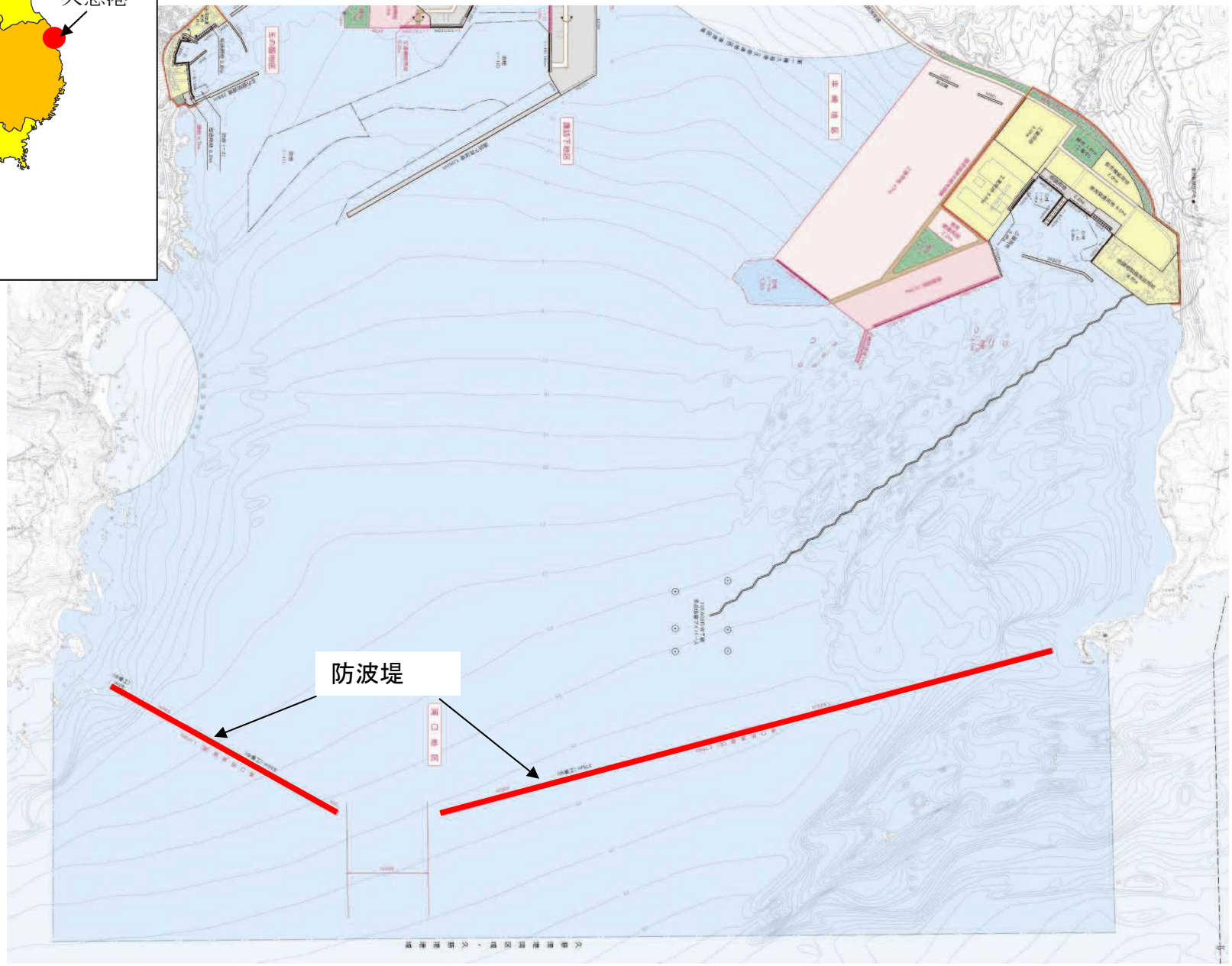
基準年度	平成25年度								
B:総便益（億円）	1,986	C:総費用（億円）	1,200	EIRR（%）	5.6	B−C	786	全体B/C	1.7
B:総便益（億円）	1,784	C:総費用（億円）	479					継続B/C	3.7

	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.5～1.8	3.3～4.1
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.6～1.7	3.4～4.1
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.6～1.8	3.5～3.9

社会経済情勢等の変化	特になし
主な事業の進捗状況	総事業費1,200億円、既投資額699億円 平成28年度末予定　事業進捗率58%
主な事業の進捗の見込み	平成40年度完了予定
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・新構造断面（半没水上部斜面ケーソン堤）を採用し、防波堤断面縮小によるコスト縮減を図っている。 ・海上打継場を整備し、ケーソン製作期間を短縮することで、工期短縮、コスト縮減を図っている。
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	※海岸事業（久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業）と一体的に評価 ・費用対効果分析に係る項目は、平成25年度評価時点。 ＜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。

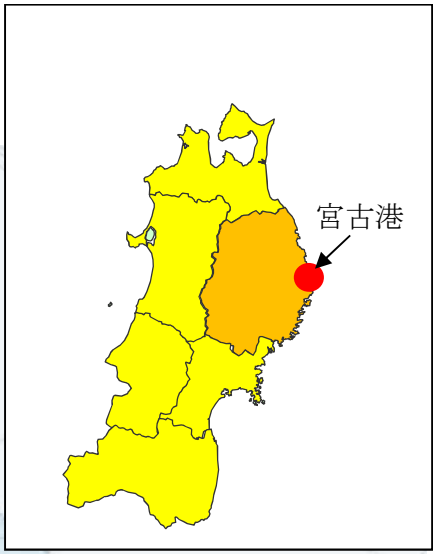


久慈港　湾口地区　防波堤整備事業　及び
久慈港海岸　直轄海岸保全施設整備事業



事業名 （箇所名）	防波堤整備事業 （宮古港　竜神崎地区）			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	岩手県　宮古市										
該当基準	再評価実施後一定期間（3年間）が経過している事業										
主な事業の諸元	[竜神崎地区]　防波堤 [出崎地区]防波堤、護岸（防波）、物揚場（水深4m）、道路、緑地、ふ頭用地										
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成33年度							
総事業費（億円）	254		残事業費（億円）	37							
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・現在の遊覧船発着所は、交通アクセスが悪く、海に親しむ機能も少ないことから、交流機会拡大の支障となっている。 ・港内の静穏度が確保されておらず、荷役に時間を要するなど障害が発生している。 ＜達成すべき目標＞ 大型観光バスが利用しやすい遊覧船発着所や親水機能を持つ緑地等の整備により、交流機会拡大を図り地域活性化に寄与するとともに、防波堤の整備により安全で効率的な荷役を確保し、滞船の解消等を図る。 ①交流機会の拡大 ②滞船費用の削減 ③荒天時の避難移動コスト削減 ④港湾施設の被災回避										
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標4　民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進。										
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標：観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：みなとの振興、安定的な海上輸送の確保を推進する。										
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・来訪者の増加により、観光産業の収益が向上する。 ・防波堤の整備により、係留施設前面の静穏度が向上し、荷役の安全性が向上する。 ＜定量的な効果＞ ・交流機会の拡大効果（増加する来訪者数535千人/年） ・滞船費用削減（滞船解消時間　69時間/年） ・荒天時の避難移動コスト削減（増加する避難利用隻数　11隻） ・港湾施設の被災回避（異常時波浪による災害復旧費用の低減）										
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・交流機会の拡大効果（増加する来訪者数535千人/年） ・滞船費用削減（滞船解消時間　69時間/年） ・荒天時の避難移動コスト削減（増加する避難利用隻数　11隻） ・港湾施設の被災回避（異常時波浪による災害復旧費用の低減）										
	基準年度	平成28年度									
	B:総便益 (億円)	438	C:総費用(億円)	394	E|RR (%)	4.2	B-C	44	全体B/C	1.1	
	B:総便益 (億円)	430	C:総費用(億円)	31					継続B/C	13.7	
			事業全体のB/C	残事業のB/C							
	需　　要　（－10% ～ ＋10%）		1.0～1.2	12.3～15.1							
	建 設 費　（＋10% ～ －10%）		1.1	12.5～15.1							
	建設期間　（＋10% ～ －10%）		1.1～1.2	13.4～14.0							
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254億円、既投資額217億円 平成28年度末予定　事業進捗率85%										
主な事業の進捗の見込み	平成33年度完了予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	東日本大震災により被災した防波堤の本体ブロックを消波工断面の一部として転用することによりコスト縮減を図る。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため										
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ ・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当。										

宮古港　竜神崎地区　防波堤整備事業



竜神崎防波堤
竜神崎地区
出崎地区
防波堤
護岸(防波)
物揚場(水深4m)
ふ頭用地
緑地
道路

事業名 （箇所名）	国際物流ターミナル整備事業 （仙台塩釜港　石巻港区　雲雀野地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	東北地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	宮城県石巻市
該当基準	再評価実施後一定期間（3年間）が経過している事業
主な事業の諸元	[雲雀野地区]岸壁（水深13m）、岸壁（水深12m）、岸壁（水深10m）、防波堤（南）、防波堤（西）、航路（水深13m）、泊地（水深13m）、泊地（水深12m）、泊地（水深10m）、埠頭用地、臨港道路 [釜地区]岸壁（水深11m）、航路（水深11m）、航路・泊地（水深11m）、泊地（水深11m）

事業期間	事業採択	昭和58年度	完了	平成32年度	
総事業費（億円）	1,496		残事業費（億円）	166	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・既存岸壁が混雑しており、沖待ちが発生している。 ・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。 ・沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 ＜達成すべき目標＞ 国際物流ターミナルの整備により、利用企業の物流効率化に寄与するとともに沖合航行船舶の海難事故減少を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③避泊水域の確保
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標4　民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進。
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・政策目標：国際競争力、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進。

■定性的・定量的な効果
＜定性的な効果＞
・輸送効率の向上により、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域の活力の強化が図られる。
・既存ターミナルの混雑が緩和されターミナル内の移動や荷役作業の効率化が図られる。
・排出ガスの減少（輸送の効率化）

＜定量的な効果＞
・海上輸送コスト削減（バルク貨物量220万ﾄﾝ/年）
・滞船費用削減（滞船解消時間　8,724時間/年）
・海難事故損失回避（避泊可能隻数　7隻/荒天）

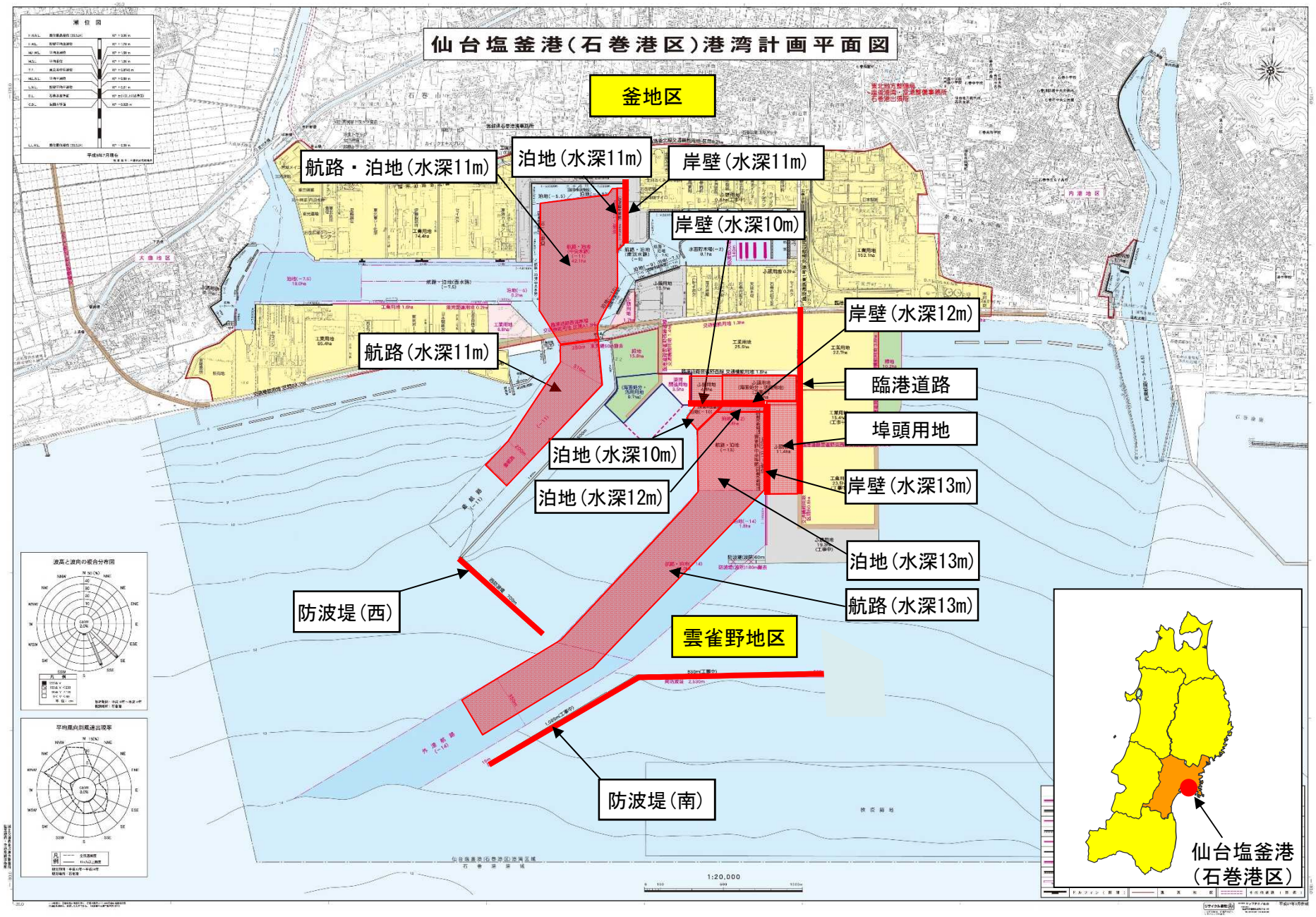
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・海上輸送コスト削減（バルク貨物量220万ﾄﾝ/年）
・滞船費用削減（滞船解消時間　8,724時間/年）
・海難事故損失回避（避泊可能隻数　7隻/荒天）

基準年度	平成25年度								
B:総便益（億円）	2,942	C:総費用(億円)	2,541	EIRR（%）	4.5	B-C	401	全体B/C	1.2
B:総便益（億円）	857	C:総費用(億円)	182					継続B/C	4.7

	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.1～1.3	4.3～5.2
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.2	4.3～5.2
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.2	4.7～4.8

社会経済情勢等の変化	特になし
主な事業の進捗状況	総事業費1,496億円、既投資額1,330億円 平成28年度末予定　事業進捗率89%
主な事業の進捗の見込み	平成32年度完了予定
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・新構造断面（半没水上部斜面ケーソン堤）を採用し、防波堤断面縮小によるコスト縮減を図っている。 ・地盤改良材にカキ殻を活用し、コスト縮減を図っている。
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	・費用対効果分析に係る項目は、平成25年度評価時点 ＜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。

仙台塩釜港　石巻港区　雲雀野地区　国際物流ターミナル整備事業



事業名 （箇所名）	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	社会情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業
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35年度	
総事業費（億円）	843	残事業費（億円）	149		

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・コンテナ貨物の輸送需要に対応した施設がないため非効率な輸送を強いられている。 ・既設岸壁の水深不足により、非効率な輸送を強いられている。 ・沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 ＜達成すべき目標＞ 国際物流ターミナルの整備により、利用企業の物流効率化に寄与するとともに沖合航行船舶の海難事故減少を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③避泊水域の確保
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標4　民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進。

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標
・政策目標：国際競争力、広域・地域間連携等の確保・強化。
・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進。

■定性的・定量的な効果
＜定性的な効果＞
・ターミナルの機能強化による輸送効率の向上等により、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。
・防波堤の整備により、係留施設前面の静穏度が向上し、係留している船舶の損壊を回避できる。
・排出ガスの減少（輸送の効率化）

＜定量的な効果＞
・海上輸送コスト削減（コンテナ貨物量5.8万TEU/年）
・陸上輸送コスト削減（バルク貨物量8.7万トン/年）
・海難事故損失回避（避泊可能隻数4隻/荒天）

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・海上輸送コスト削減（コンテナ貨物量5.8万TEU/年）
・陸上輸送コスト削減（バルク貨物量8.7万トン/年）
・海難事故損失回避（避難可能隻数　4隻/荒天）

基準年度		平成28年度						
B:総便益（億円）	3,350	C:総費用(億円)	1,895	EIRR（%）	5.6	B-C	1,454	全体B/C	1.8
B:総便益（億円）	1,613	C:総費用(億円)	140					継続B/C	11.5

	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.6～1.9	10.4～12.7
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.8～1.8	10.6～12.6
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.7～1.8	11.1～11.9

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843億円、既投資額694億円 平成28年度末予定　事業進捗率82%
主な事業の進捗の見込み	平成35年度完了予定
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤上部工の構造変更、また、リサイクル材の活用等により、コスト縮減を図る。
対応方針	継続
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ ・対応方針（原案）どおり「継続」が妥当。

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(鹿島港外港地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	関東地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	茨城県鹿嶋市
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(-14m)(耐震)、防波堤、航路泊地、護岸、道路、ふ頭用地

事業期間	事業採択	昭和56年度	完了	平成40年度	
総事業費(億円)	980		残事業費(億円)	218	

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・既存岸壁の水深不足や利用水準が高いことにより、他港の利用、沖待ちを余儀なくされ、非効率な輸送を強いられている実態がある。
・鹿島港外港地区は太平洋に面し、海上輸送における地理的優位性を有しているものの、外洋からの波浪の影響を受けやすい環境にある。
　このため、港内の静穏度及び荒天時における安全な避泊地を確保する必要がある。
・鹿島港では、沿岸漂砂により外港航路の埋没が深刻な問題となっている。
・震災時の県民の生活及び企業活動の維持を図る必要がある。
＜達成すべき目標＞
・鹿島港において、貨物船の大型化対応するため、国際物流ターミナルを整備し、物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の向上を目指す。
・防波堤の整備により港内の静穏度の向上を図り、航行船舶の安全性及び荷役作業の安全性と効率性を確保する。
　また、防波堤整備により沿岸漂砂による航路埋没を抑制する。
・耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時における緊急物資輸送機能及び物流機能を確保し、背後企業等の経済活動の維持を図る。
　①物流機能の高度化、効率化　②港内静穏度の向上　③大規模地震時の物資輸送拠点の整備

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画(第4次)
　重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する
　4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・輸送の信頼性の向上
・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

＜定量的な効果＞
・輸送コスト削減額
・海難減少に伴う損失の回避額

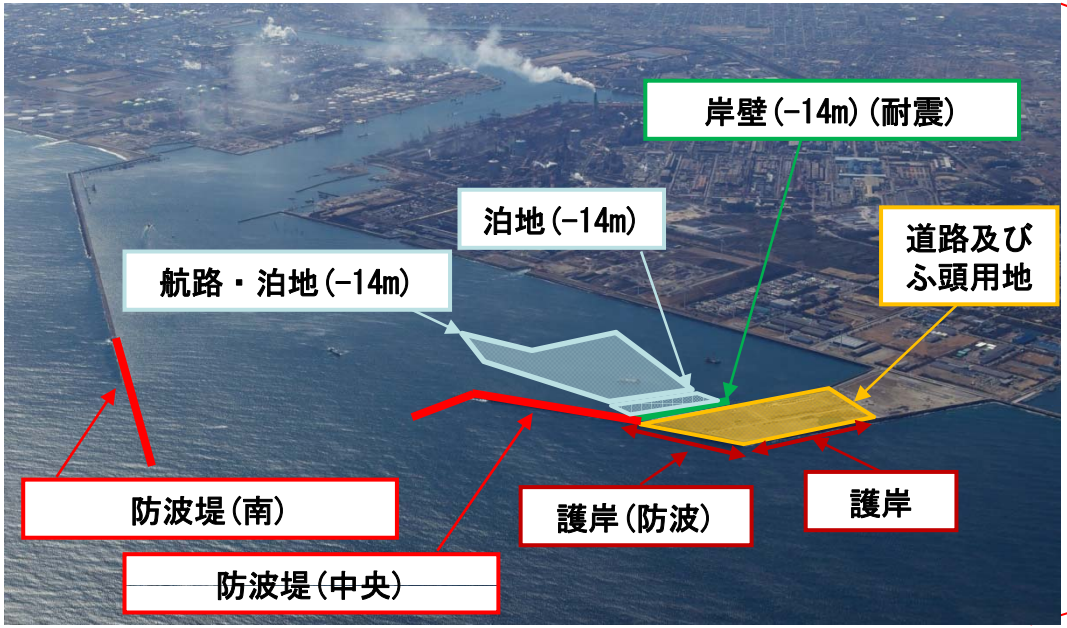
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・輸送コスト削減額　(年間取扱貨物量:1,127千トン／年)
・海難減少に伴う損失の回避額　(避泊可能隻数:3隻)

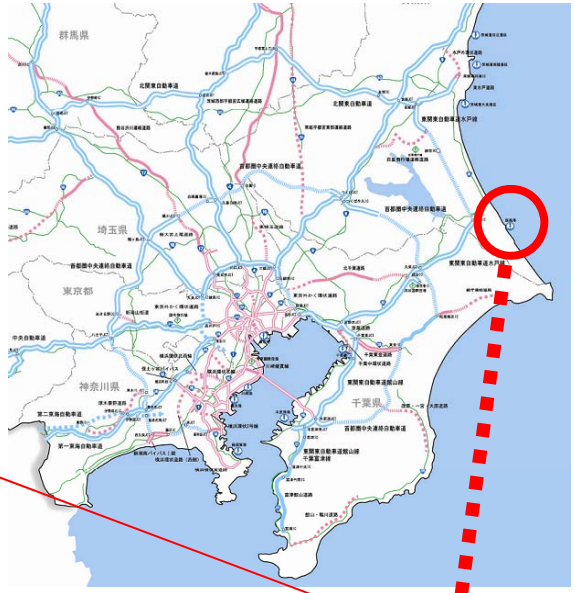
基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	1,771	C:総費用(億円)	1,522	EIRR(%)	4.5	B-C	249	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	890	C:総費用(億円)	170					継続B/C	5.2

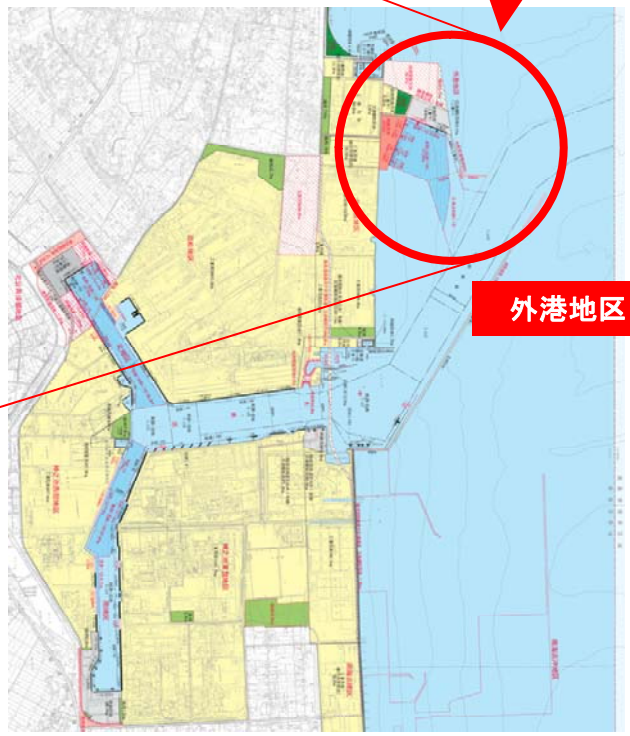
(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要 (－10% ～ ＋10%)	1.1　～ 1.3	4.7 ～ 5.7
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.2　～ 1.2	4.7 ～ 5.8
建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.2　～ 1.2	5.2 ～ 5.2

社会経済情勢等の変化	・平成25年4月、暫定供用開始。 ・鹿島港背後地に新たな火力発電所が平成30年度、稼働予定
主な事業の進捗状況	総事業費980億円、既投資額762億円 平成28年度末現在　事業進捗率78%
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成40年度の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	防波堤(南)の整備にあたって、ケーソンの堤体幅をスリム化できる「上部斜面堤」を採用し、コスト縮減を図る。
対応方針	継続
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針(原案)のとおり了承。

鹿島港 外港地区
国際物流ターミナル整備事業

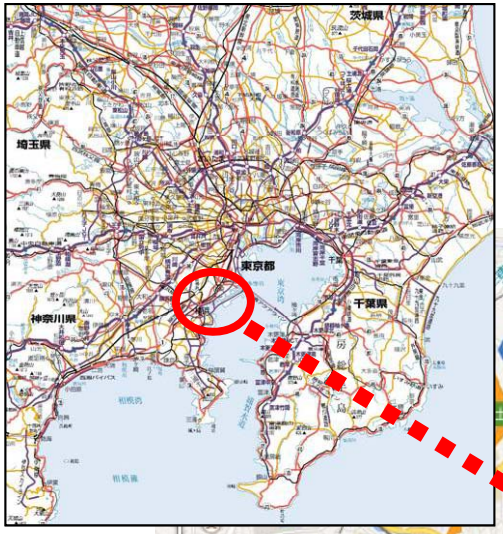






事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (横浜港南本牧～本牧ふ頭地区)		担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 宮崎　祥一		事業主体	関東地方整備局				
実施箇所	神奈川県横浜市										
該当基準	再評価実施後3年間が経過している事業										
主な事業の諸元	臨港道路　等										
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成30年代半ば							
総事業費(億円)	1,193		残事業費(億円)	582							
目的･必要性	＜解決すべき課題･背景＞ ･横浜港の物流機能の向上を図るため、コンテナターミナルと物流拠点である南本牧ふ頭、本牧ふ頭、大黒ふ頭の3つのふ頭間を結ぶ臨港道路の整備が必要となっている。 ･南本牧ふ頭の高規格コンテナターミナル整備に伴う臨港交通増加に対応した交通機能の強化が求められている。 ･事故･災害等へのリダンダンシー確保のため南本牧ふ頭への道路アクセスの二重化が必要となっている。 ＜達成すべき目標＞ ･本臨港道路を整備することにより、高速道路との接続や交通の分散等により、交通の円滑化が図られることで、高規格コンテナターミナルの機能を最大限に発揮させることが可能となる。さらに、物流コストの削減、背後圏への企業立地環境改善することに加え、事故･災害等の迂回路･代替路としての機能確保が図られる。										
上位計画の位置づけ	･社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－1 大都市圏の国際競争力の強化										
事業の多面的な効果	■政策目標･施策目標 ･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。										
	■定性的･定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ･国際競争力の強化 ･既存道路の混雑緩和 ･背後圏への企業立地環境改善 ･防災機能の強化 ＜定量的な効果＞ ･輸送コストの削減 ･交通事故損失額の削減 ･排出ガスの削減										
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減、　交通事故損失額の削減 (臨港道路計画交通量　8,100～17,600台／日)										
	基準年度	平成28年度									
	B:総便益 (億円)	1,369	C:総費用(億円)	1,158	EIRR(%)	5.0	B-C	211	全体B/C	1.2	
	B:総便益 (億円)	846	C:総費用(億円)	490					継続B/C	1.7	
	(感度分析) 需　　要　(－10% ～ ＋10%) 建 設 費　(＋10% ～ －10%) 建設期間　(＋10% ～ －10%)		事業全体のB/C 1.1～1.3 1.1～1.2 1.2～1.2	残事業のB/C 1.5～1.9 1.6～1.9 1.7～1.8							
社会経済情勢等の変化	･南本牧ふ頭のコンテナターミナルの整備が順調に進められており、南本牧ふ頭を起点とした港湾物流車両の増加が見込まれる。 ･横浜港の貿易額は平成27年に12兆円を超え、2010年から2割程度増加している。 ･平成28年3月、本牧出口ランプ供用開始。										
主な事業の進捗状況	総事業費1,193億円、既投資額611億円 平成28年度末　事業進捗率51%										
主な事業の進捗の見込み	･平成29年3月に臨港道路一部区間の供用を予定している。 ･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	建設発生材を他工事へ有効利用するなどコスト縮減に努める。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。										
その他	＜第三者委員会の意見･反映内容＞ 対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断										

横浜港　南本牧～本牧地区臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (川崎港東扇島～水江町地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	関東地方整備局	
		担当課長名	宮崎　祥一			
実施箇所	神奈川県川崎市					
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	臨港道路					
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成35年度		
総事業費(億円)	540		残事業費(億円)	243		

目的･必要性

＜解決すべき課題･背景＞
･東扇島地区と内陸部を結ぶ一般道ルートは現在川崎港海底トンネルしか無く、増加する貨物流動等への対応が困難となってきている。
･さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートが川崎港海底トンネルしか無く課題となっている。

＜達成すべき目標＞
･当該事業の整備により、平常時においては貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時においては緊急物資輸送ルートの多重化を目標とする。

上位計画の位置づけ

･社会資本整備重点計画(第4次)
重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する
4－1 大都市圏の国際競争力の強化

事業の多面的な効果

■政策目標･施策目標

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。

■定性的･定量的な効果

＜定性的な効果＞
･物流機能の効率化、国際競争力の強化
･物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上
･防災機能強化、緊急輸送体制の強化

＜定量的な効果＞
･輸送･移動コストの削減
･交通事故の減少
･環境への負荷軽減

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
･輸送･移動コストの削減
･交通事故の減少
(臨港道路計画交通量21,900台/日)

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	679	C:総費用(億円)	517	EIRR(%)	5.3	B-C	161	全体B/C	1.3
B:総便益(億円)	679	C:総費用(億円)	222					継続B/C	3.1

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要 (－10% ～ ＋10%)	1.2 ～ 1.4	2.8 ～ 3.4
建 設 費 (＋10% ～ －10%)	1.3 ～ 1.4	2.8 ～ 3.4
建設期間 (＋10% ～ －10%)	1.3 ～ 1.4	3.0 ～ 3.2

社会経済情勢等の変化	川崎港におけるコンテナ貨物取扱量(公共)は平成22年から5年間で約3倍に増加 東扇島地区では平成24年から2年間で企業の進出が約1.2倍、従業員数が約1.8倍に増加
主な事業の進捗状況	総事業費540億円、既投資額297億円 平成28年度末現在　事業進捗率55%
主な事業の進捗の見込み	平成35年度完了予定
コスト縮減や代替案立案等の可能性	他工事から発生する仮設物を再利用することにより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	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。
その他	＜第三者委員会の意見･反映内容＞ 対応方針(原案)のとおり了承

川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路整備事業

事業名 (箇所名)	開発保全航路整備事業（東京湾中央航路）	担当課	港湾局計画課	事業主体	関東地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	東京湾中央航路
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（-23m）、航路幅員（中ノ瀬航路：700～2,400m、浦賀水道航路1,400～1,750m）、航路延長（中ノ瀬航路：約11km、浦賀水道航路：約15km）、泊地浚渫14万m3（中ノ瀬・木更津泊地）、航路浚渫88万m3（中ノ瀬西方海域）

事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成41年度	

総事業費（億円）	884	残事業費（億円）	115	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・湾口部で第三海堡が暗礁化し、船舶航行のボトルネックとなっている。 ・中ノ瀬航路および中ノ瀬西方海域に点在する浅瀬し、必要な水深が不足している。 ・地震・津波発生時等に、航路の早期啓開のために必要な船舶待避水域が不足している。 ＜達成すべき目標＞ ・第三海堡の撤去、中ノ瀬航路および中ノ瀬西方海域の浚渫の実施により航行環境を改善し、船舶の安全かつ効率的な航行を実現する。 ・船舶待避水域の確保により港湾機能の早期回復を可能とし、地震津波発生時の緊急物資輸送や復旧後の国際幹線航路を確保する。 ①衝突・乗揚海難の回避、②輸送コストの削減、③船舶待避水域確保による海難回避、早期航路啓開

上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 2－3 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化 2－4 陸・海・空の交通安全の確保

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・海域の環境改善
・東京湾内の経済的損失の回避
・迅速な航路啓開による復旧・復興の迅速化

＜定量的な効果＞
・海難事故等による損失の回避　（東京湾内入港船舶隻数：17.1万隻／年）
・輸送コストの削減

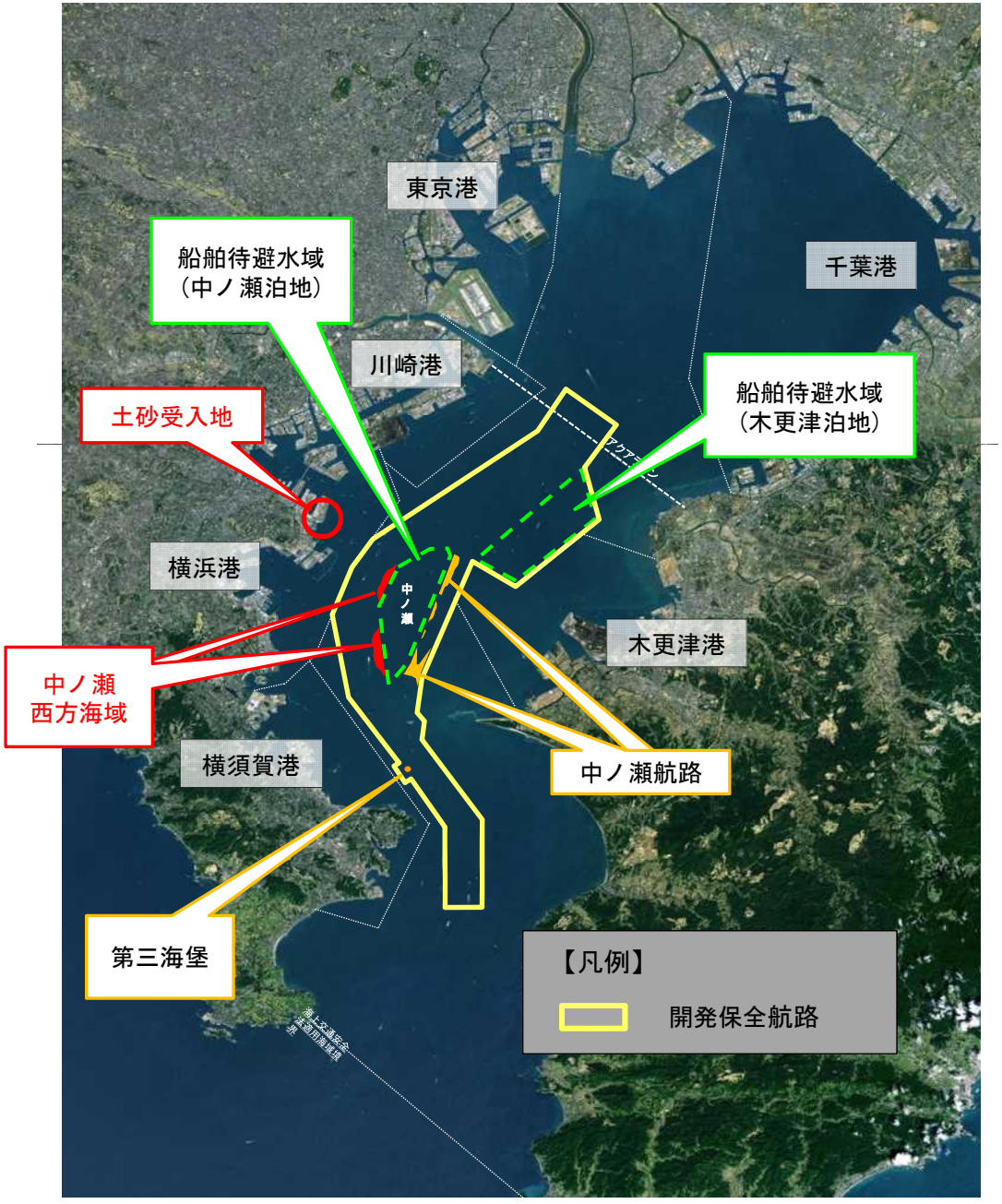
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
航路整備に伴う海難減少、航路整備に伴う輸送ｺｽﾄ削減
泊地整備に伴う海難減少、泊地整備に伴う輸送ｺｽﾄ削減
土砂受入地の残存価値

基準年度	平成28年度								
B:総便益（億円）	1,987	C:総費用(億円)	1,648	EIRR（%）	4.7	B-C	339	全体B/C	1.2
B:総便益（億円）	137	C:総費用(億円)	87					継続B/C	1.6

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.1～1.3	1.5～1.7
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.2～1.2	1.4～1.8
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.2～1.2	1.6～1.6

社会経済情勢等の変化	・平成25年6月、港湾法一部改正により開発保全航路の定義に「船舶の待避のために必要な施設」が追加。 ・平成26年1月、港湾法施行令一部改正により開発保全航路が拡大。
主な事業の進捗状況	総事業費884億円、既投資額769億円 平成28年度末　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	効率的な浚渫が可能となるナローマルチビーム音響測深機等を活用し、コスト縮減を図る。
対応方針	継続
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針（原案）のとおり了承

東京湾中央航路　開発保全航路整備事業



南鳥島における活動拠点整備事業

本概念図は、外国との境界が未画定の海域における地理的中間線を含め便宜上図示したもの。
※排他的経済水域及び大陸棚に関する法律第2条第2号が規定する海域。

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	佐々木　宏			
実施箇所	東京都小笠原村南鳥島					
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（延長160m、水深-8m）、泊地（水深-8m）（附帯施設を含む）					
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成34年度		
総事業費（億円）	340		残事業費（億円）	117		

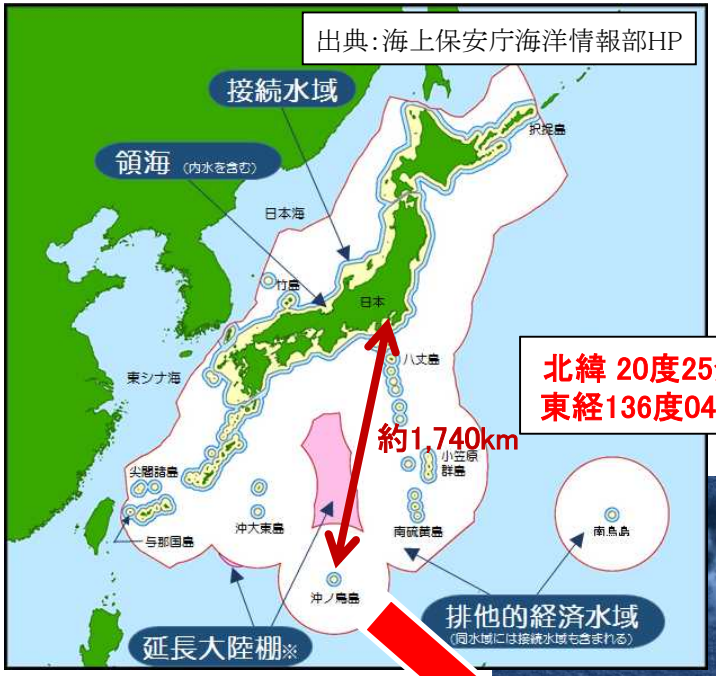
目的・必要性	海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、南鳥島において、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点を整備する。
上位計画の位置づけ	・「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」（平成22年7月13日閣議決定，以下，「低潮線保全基本計画」という。） 4．拠点施設の整備等の内容に関する事項 ⑵ 特定離島港湾施設の整備に関する内容 ア．南鳥島 国土交通大臣は、南鳥島及びその周辺海域で活動する船舶による係留、停泊、荷さばき等が可能となるよう、南鳥島南側海岸部に特定離島港湾施設（岸壁（延長160m・水深-8m）及び泊地（水深-8m）（附帯施設を含む））を整備する。
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・低潮線保全基本計画に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動の促進 ＜定量的な効果＞ ・南鳥島への物資輸送の効率化 ・周辺海域における調査船舶等の運航効率化 ・海洋資源開発の拠点形成
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・南鳥島への物資輸送の効率化　（沖待ちの解消5日間/回、陸揚げ作業の短縮5日間/回） ・周辺海域における調査船舶等の運航効率化　（南鳥島における調査機材交換等） ・海洋資源開発の拠点形成　（コバルト5,950t/年、ニッケル4,920t/年の生産）

	平成28年度									
B:総便益（億円）	1,055	C:総費用(億円)	485	EIRR（%）	8.6	B-C	570	全体B/C	2.2
B:総便益（億円）	1,055	C:総費用(億円)	239					継続B/C	4.4

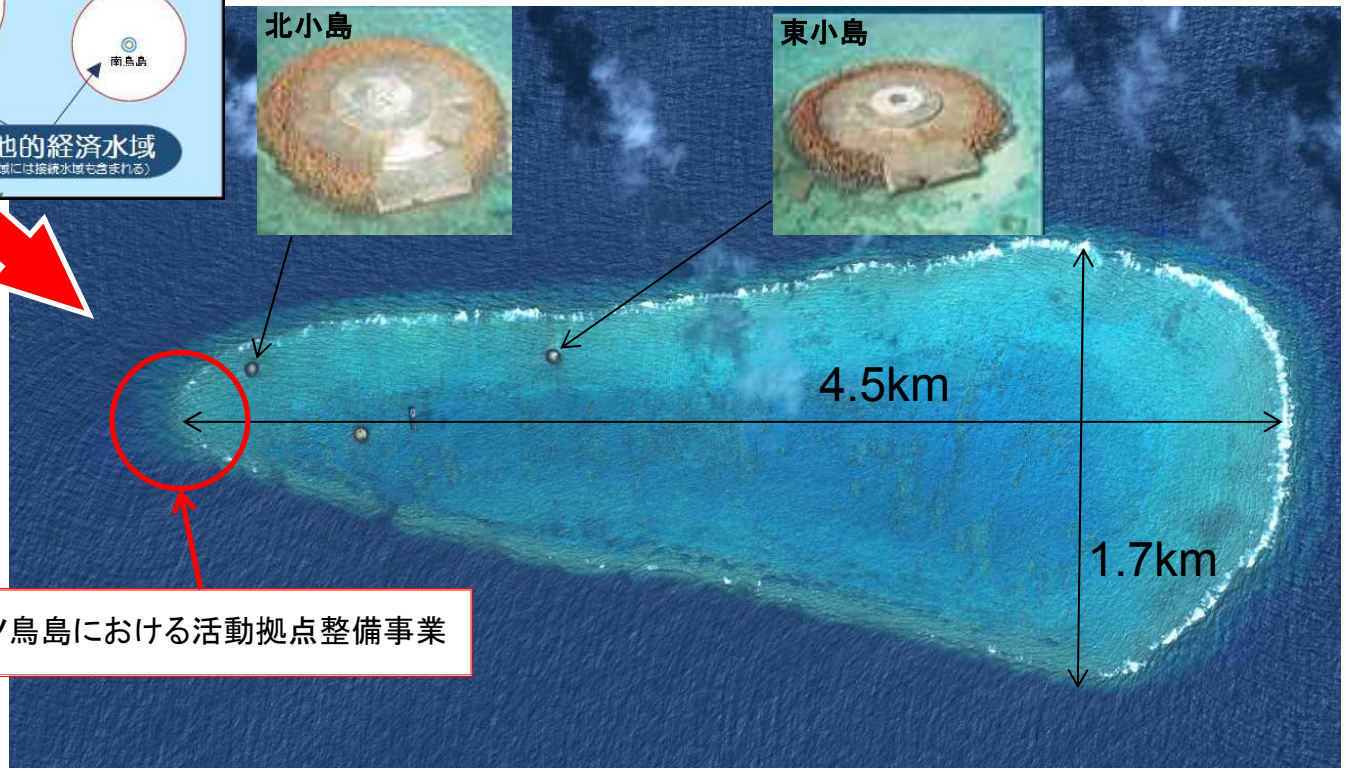
（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	2.0～2.4	4.0～4.8
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	2.0～2.4	4.1～4.8
建設期間　（＋10% ～ －10%）	2.2～2.3	4.3～4.6

社会経済情勢等の変化	厳しい海象条件や台風被災を踏まえた現地工事の全体工程の見直し
主な事業の進捗状況	総事業費340億円、既投資額223億円 平成28年度　事業進捗率65.6%
主な事業の進捗の見込み	早期の完成を目指し、厳しい気象・海象条件を踏まえ、国策である南鳥島における特定離島港湾施設整備を着実に進める。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂のコンクリート骨材への活用により材料輸送費等のコスト縮減を図っている。
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＞ 再評価について、事業継続を妥当と判断する。（平成28年12月6日関東地方整備局事業評価監視委員会）

沖ノ鳥島における活動拠点整備事業



本概念図は、外国との境界が未画定の海域における地理的中間線を含め便宜上図示したもの。
※排他的経済水域及び大陸棚に関する法律第2条第2号が規定する海域。



事業名 （箇所名）	沖ノ鳥島における活動拠点整備事業 （東京都 沖ノ鳥島）	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	佐々木　宏		

実施箇所	東京都小笠原村沖ノ鳥島
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（延長160m、水深-8m）、泊地（水深-8m）、臨港道路（附帯施設を含む）

事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成33年度	
総事業費（億円）	1,270		残事業費（億円）	839	

目的・必要性	海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、沖ノ鳥島において、輸送や補給等が可能な活動拠点を整備する。

上位計画の位置づけ	「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」（平成22年7月13日閣議決定。以下、「低潮線保全基本計画」という。） 4. 拠点施設の整備等の内容に関する事項 ⑵ 特定離島港湾施設の整備に関する内容 イ. 沖ノ鳥島 　国土交通大臣は、沖ノ鳥島及びその周辺海域で活動する船舶による係留、停泊、荷さばき、北小島等への円滑なアクセス等が可能となるよう、沖ノ鳥島西側に特定離島港湾施設（岸壁（延長160m・水深-8m）、泊地（水深-8m）及び臨港道路（附帯施設を含む））を整備する。

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標
・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

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・低潮線保全基本計画に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動の促進

＜定量的な効果＞
・工事・調査等の作業の効率化
・海洋資源開発の拠点形成

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・工事・調査等の作業の効率化　（現地滞在日数の短縮1日間/回）
・海洋資源開発の拠点形成　（コバルト5,770t/年、ニッケル4,770t/年の生産）

基準年度	平成28年度								
B:総便益（億円）	1,401	C:総費用(億円)	1,165	EIRR（%）	4.7	B-C	236	全体B/C	1.2
B:総便益（億円）	1,401	C:総費用(億円)	718					継続B/C	2.0

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.1～1.3	1.8～2.1
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.1～1.3	1.8～2.2
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.2～1.2	2.0～2.0

社会経済情勢等の変化	厳しい海象条件や台風の頻発等を踏まえた現地工事の全体工程の見直し
主な事業の進捗状況	総事業費1,270億円、既投資額431億円 平成28年度　事業進捗率33.9%
主な事業の進捗の見込み	早期の完成を目指し、厳しい気象・海象条件を踏まえ、国策である沖ノ鳥島における特定離島港湾施設整備を着実に進める。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	海象条件等を踏まえた工法の見直し等によりコスト縮減を図っている。
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＞ 再評価について、事業継続を妥当と判断する。（平成28年12月6日関東地方整備局事業評価監視委員会）

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業（七尾港大田地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	北陸地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	石川県七尾市
該当基準	再評価実施後3年が経過している事業
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、航路（水深13m)、泊地（水深13m)、ふ頭用地

事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成33年度	

総事業費（億円）	207	残事業費（億円）	46	

目的･必要性	＜解決すべき課題･背景＞ 七尾港の背後には能登地域の主要産業である木材加工産業が集積しているが、原材料である原木輸入にあたり、岸壁延長の不足による滞船や、航路等の水深不足により、積載量の調整を行い入港する等、非効率な輸送が生じている。 ＜達成すべき目標＞ 非効率な輸送を解消するため七尾港に国際物流ターミナルの整備を行い、大型船舶による大量輸送を可能とし、地域産業の競争力を高め、地域経済の活性化を図る。
上位計画の位置づけ	･北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画（平成28年3月） 重点目標3　日本海側中枢ブロックの形成 3－1　日本海沿岸地域の拠点となる港湾等の機能強化による環日本海諸国を始めとした国々との国際交流の拡大･活性化

事業の多面的な効果

■政策目標･施策目標

･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。

■定性的･定量的な効果

＜定性的な効果＞
･沿道騒音等発生の抑制
･地域産業の発展
･クルーズ船寄港機会の増加

＜定量的な効果＞
･輸送コストの削減
･滞船コストの削減
･排出ガス発生の抑制

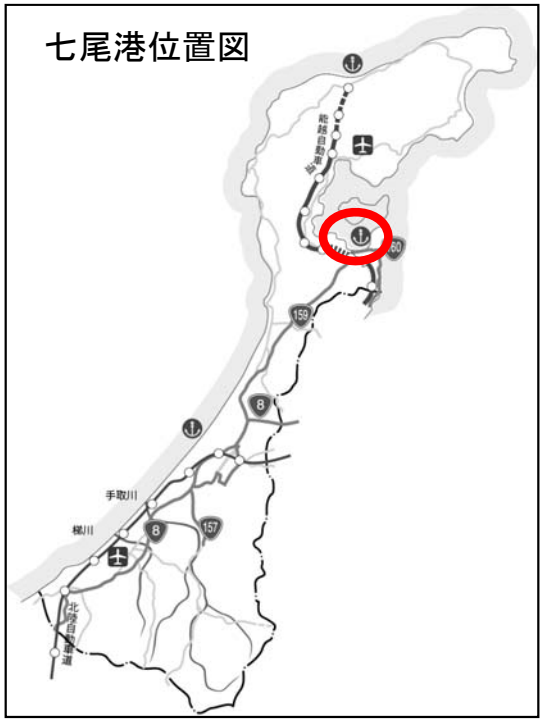
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：26万トン／年）
滞船コストの削減

基準年度	平成28年度								
B:総便益 (億円)	376	C:総費用(億円)	355	EIRR（%）	4.2	B-C	21	全体B/C	1.1
B:総便益 (億円)	236	C:総費用(億円)	38					継続B/C	6.2

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.0～1.2	5.6 ～ 6.8
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.0～1.1	5.6 ～ 6.9
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.0～1.1	6.1 ～ 6.4

社会経済情勢等の変化	･平成25年2月に、水深11mで暫定供用開始。 ･土性の変化による作業効率の低下
主な事業の進捗状況	総事業費207億円、既投資額161億円 平成28年度末　事業進捗率78%
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成33年の完了を予定している。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術の活用など検討を行い、コスト縮減に努める。
対応方針	継続
対応方針理由	非効率な輸送が解消され、地域産業の発展に寄与するとともに、観光振興への効果も含め地域経済の活性化にもつながるため。
その他	＜第三者委員会の意見･反映内容＞ 意見なし。

七尾港　大田地区　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(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	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、防波堤、泊地(防砂堤撤去)、臨港道路、ふ頭用地

事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成33年度	

総事業費(億円)	336	残事業費(億円)	72	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・金沢港の背後圏には、建設機械・産業機械を製造・輸出する企業が多数立地しているが、大型の産業機械等の輸出にあたっては、既存岸壁では水深が不足していることから、大型機械を分解し、他の港湾まで長距離を輸送する非効率な輸送が生じている。 ＜達成すべき目標＞ 非効率な輸送を解消するため金沢港に国際物流ターミナルの整備を行い、大型船舶の寄港に対応し、地域産業の国際競争力を高め、地域経済の活性化を図る。

上位計画の位置づけ	・北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画(平成28年3月) 重点目標3　日本海側中枢ブロックの形成 3－1　日本海沿岸地域の拠点となる港湾等の機能強化による環日本海諸国を始めとした国々との国際交流の拡大・活性化

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・クルーズ船寄港機会の増加

＜定量的な効果＞
・輸送コストの削減
・排出ガスの削減

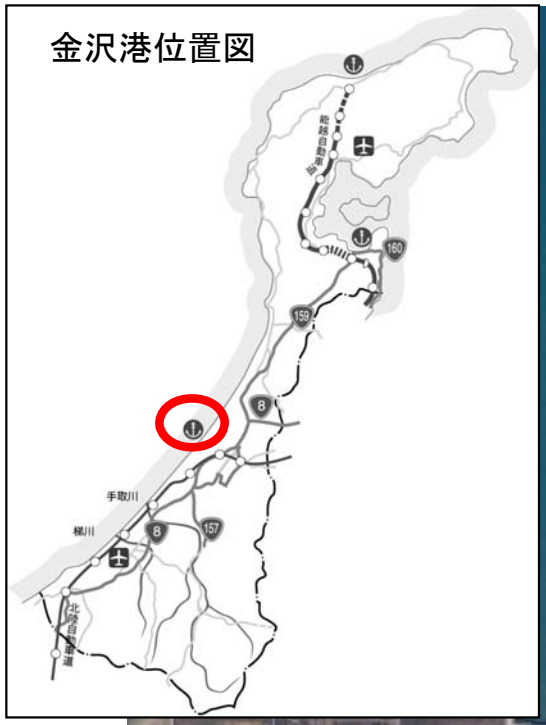
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
輸送コストの削減　(年間取扱貨物量:48万トン／年)

基準年度	平成28年度								
B:総便益 (億円)	496	C:総費用(億円)	417	EIRR(%)	4.8	B-C	79	全体B/C	1.2
B:総便益 (億円)	188	C:総費用(億円)	77					継続B/C	2.5

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	1.1 ～ 1.3	2.2 ～ 2.7
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	1.1 ～ 1.2	2.2 ～ 2.7
建設期間　(＋10% ～ －10%)	1.2 ～ 1.2	2.4 ～ 2.5

社会経済情勢等の変化	・平成20年11月に水深12mで暫定供用開始。 ・浚渫土量の増加
主な事業の進捗状況	総事業費336億円、既投資額264億円 平成28年度末　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33年の完了を予定している。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト縮減に努める。
対応方針	継続
対応方針理由	非効率な輸送が解消され、背後企業の国際競争力の強化が図られるとともに、地域経済の活性化及び観光振興に寄与するものであるため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 意見なし

金沢港　大野地区　国際物流ターミナル整備事業



防波堤(西)

航路(水深13m)

泊地(水深13m)

ふ頭用地

臨港道路(大浜御供田線)

泊地(防砂堤撤去)

岸壁(水深13m)

事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (名古屋港鍋田ふ頭地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	中部地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	愛知県弥富市				
該当基準	再評価実施後3年が経過している事業				
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、西航路(水深14m)(拡幅)、道路(改良)、道路(進入道路)、ふ頭用地				
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成34年度	
総事業費(億円)	250	残事業費(億円)	35		

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞

名古屋港は、中部圏のものづくり産業等を支える国際港湾であり、背後圏に立地する製造業等の国際物流拠点として、欧州・北米の基幹航路や中国を中心とする近海航路を含め多くの国際定期航路が開設されている。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増加基調にあり、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喫緊の課題である。

特に、中国航路を中心とする近海航路が集積している鍋田ふ頭では、東アジア諸国の急激な経済成長に伴い、取扱量が大幅に増加しており、こうした取扱量の増大に対応することが求められている。また、鍋田ふ頭では取扱量の増大に伴い、周辺道路での渋滞が顕在化しており、効率的なコンテナ輸送を阻害化していることから、新たな鍋田ふ頭へのアクセス道路を整備することが必要である。さらに、名古屋港の位置する地域では、東南海地震の発生が予測されている。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。

＜達成すべき目標＞

・増加するコンテナ貨物への対応
　外貿コンテナ貨物取扱量の増加に伴う既存施設の能力不足を解消する。
・大規模地震への対応
　大規模地震に対して、施設の耐震性を確保し、震災後のコンテナ貨物輸送拠点として地域経済を支える。
・周辺道路における渋滞への対応(周辺道路の交通混雑の解消)
　コンテナ取扱車両の増加により顕在化している鍋田ふ頭の周辺道路における渋滞を解消し、物流効率化を図る。
・大型化するコンテナ船への対応(船舶航行の制約の解消)
　コンテナ船の大型化に対応するため、西航路における航行の制約をより解消し、物流効率化を図る。

上位計画の位置づけ

・国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)
　第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性　第1節-(3)-③-(国際競争力を有する物流網の構築)
・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定)
　重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する　4-2地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進
・名古屋港港湾計画(平成27年12月改訂)

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標
・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx等の排出量の削減
・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化
・企業の進出等による生産拡大、雇用創出

＜定量的な効果＞
当該事業を実施することにより、
・新たなコンテナターミナルを整備することで、名古屋港でより多くのコンテナ貨物を取り扱うことが可能となる。そのため、陸上輸送距離を短縮することができ、輸送コストが削減される。
・新たに耐震強化岸壁を整備することで、震災後も名古屋港でコンテナ貨物を取り扱うことが可能となる。そのため、陸上輸送距離を短縮することができ、輸送コストが削減される。
・鍋田進入道路の4車線化により、周辺道路の交通渋滞が緩和されるため、走行時間が削減されるとともに更なる交通量の増加にも対応可能となる。
・航路幅が400mへ拡幅されることで、全長200mまでの船舶は自由に航行することができるようになることから、航行管制を受けない範囲で大型船の増加が見込まれ、海上輸送コストが削減できる。

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
ターミナル整備による貨物輸送コスト削減効果
(平成35年予測取扱貨物量:18万TEU(実入り))
・耐震化による震災後の貨物輸送コスト削減効果
(平成35年予測取扱貨物量:26万TEU(実入り))
・道路整備による交通円滑化効果
(平成35年鍋田進入道路交通量:11,300台/日)
・航路拡幅(管制緩和)による輸送効率化効果
(平成35年度航路幅400m化により大型船で輸送される貨物量:1.2万TEU/年(実入り))

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	740	C:総費用(億円)	277	EIRR(%)	11.4	B-C	463	全体B/C	2.7
B:総便益(億円)	41	C:総費用(億円)	28					継続B/C	1.5

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(−10% ～ ＋10%)	2.4～2.9	1.3～1.6
建 設 費　(＋10% ～ −10%)	2.6～2.7	1.3～1.6
建設期間　(＋10% ～ −10%)	2.7～2.7	1.4～1.5

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を受け平成21年に一時減少したが、平成22年以降は増加傾向にある。

主な事業の進捗状況

総事業費250億円、既投資額215億円
平成28年度末現在　事業進捗率86%

主な事業の進捗の見込み

当該プロジェクトの進捗率は約86%であり、引き続き事業の進捗を図る。

コスト縮減や代替案立案等の可能性

西航路の航路管制を緩和し、輸送の効率化を図るためには西航路の拡幅(浚渫)以外の方策はなく、代替案はない。

対応方針

継続

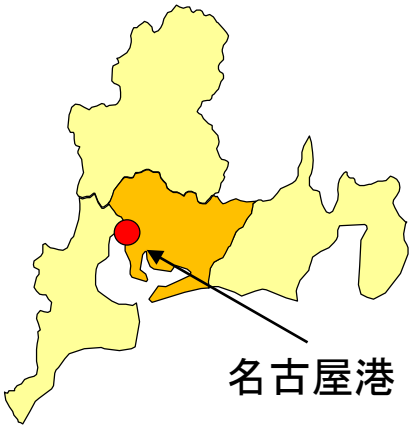
対応方針理由

充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。

その他

＜第三者委員会の意見・反映内容＞
再評価対応方針(原案)である継続について、了承。

【位置図】



名古屋港　鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎　祥一	事業主体	中部地方整備局

実施箇所	三重県四日市市				
該当基準	再評価実施後3年が経過している事業				
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、泊地（水深14m)、防波堤(霞)、道路(霞4号幹線)、ふ頭用地、荷役機械				
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成29年度（臨港道路本体部）	
総事業費（億円）	823		残事業費（億円）	111	

目的･必要性	＜解決すべき課題･背景＞ ･既存岸壁では増加するコンテナ貨物を取り扱う能力が不足する見込みであった。 ･既存岸壁の水深不足により大型化するコンテナ船が入港出来ず非効率な輸送形態を強いられる。 ･港湾周辺の道路が混雑しており、港湾関連交通の定時性･即時性が確保できない。 ･出島形式である霞ヶ浦地区へのアクセスルートが霞大橋1箇所に限定されており、利用者から複数のルート確保が望まれている。 ＜達成すべき目標＞ 国際海上コンテナターミナルを整備することにより、コンテナ貨物取扱能力不足に対応することで輸送効率化を図るとともに、大規模地震時の交通リダンダンシーの確保を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③周辺道路の混雑緩和や環境負荷の軽減などの沿道環境の改善 ④震災時における交通リダンダンシーの確保
上位計画の位置づけ	･国土形成計画（全国計画）（平成27年8月14日閣議決定） 第1部 第3章 第1節 (3) ③グローバルな「対流」促進の強化、第2部 第4章 第1節 (1) 国際交通拠点の競争力強化 ･社会資本整備重点計画（第4次）（平成27年9月18日閣議決定） 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4－2 地方圏の産業･観光投資を誘発する都市･地域づくりの推進 ･中部圏広域地方計画（平成28年3月29日大臣決定） 第3章 第1節 4. (1) ①国際拠点港湾等の機能強化、第4章 第2節 1. 1－1 (4) ものづくりを支える産業基盤の強化 ･中部ブロックにおける社会資本整備重点計画（平成28年3月29日大臣決定） 重点目標1 ものづくりなどの産業立地環境の改善とリニア効果の最大化 1－1：ものづくり中枢圏･中部強化プロジェクト ･四日市港港湾計画（平成23年4月改訂、平成23年12月一部変更）
事業の多面的な効果	■政策目標･施策目標 ･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。
	■定性的･定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ▪貨物の陸上輸送距離の短縮によるCO2、NOx等の排出量の削減 ▪物流機能の効率化･高度化、国際競争力の強化 ･港湾関連交通の周辺道路へ与える負荷を抑え、周辺道路の渋滞、沿道環境の改善に寄与 ▪複数アクセスルート確保による災害時等の交通リダンダンシーの確保 ＜定量的な効果＞ 当該事業を実施することにより、 ･四日市港のコンテナ取扱能力不足が解消され、他港を利用する非効率な物流が改善。陸上輸送距離の短縮により輸送コストが削減される。 ･周辺道路を含め交通が円滑化し、輸送時間の短縮･輸送コストの削減が図られる。
	■定量的効果のうち投資効率性 ･背後圏への輸送距離短縮による輸送コストの削減 （平成30年予測取扱貨物量：10.2万TEU） ･交通ネットワーク内における交通の輸送コストの削減 （平成30年臨港道路交通量：9,838台/日）

基準年度	平成25年度							
B:総便益 (億円)	1,553	C:総費用(億円)	909	EIRR（%）	7.5	B-C	643	全体B/C	1.7
B:残事業便益 (億円)	254	C:残事業費用(億円)	185					継続B/C	1.4

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要 （－10% ～ ＋10%）	1.6～1.8	1.2～1.5
建 設 費 （＋10% ～ －10%）	1.7～1.7	1.3～1.5
建設期間 （＋10% ～ －10%）	1.7～1.7	1.3～1.4

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823億円、既投資額712億円 平成28年度末現在　事業進捗率87%
主な事業の進捗の見込み	当該プロジェクトの進捗率は約87%であり、引き続き事業の進捗を図る。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減：今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努める。 代　替　案：残事業である臨港道路は、計画段階から学識者等による委員会（平成12年～平成15年）において総合的な検討がされている。平成23年4月港湾計画変更時には環境への影響を低減するためにルートの一部修正を行っており、現計画が適切である。
対応方針	継続
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。
その他	＜第三者委員会の意見･反映内容＞ 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。

※費用対効果分析に係る項目は、平成25年度再評価時点

四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区　国際海上コンテナターミナル整備事業

【位置図】

事業名 （箇所名）	国際物流ターミナル整備事業 (衣浦港武豊北ふ頭地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	中部地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	愛知県知多郡武豊町
該当基準	再評価実施後3年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)、中央航路(水深12m)、ふ頭用地

事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	平成34年度	

総事業費（億円）	152	残事業費（億円）	64	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・係留施設と水深の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・進展する船舶の大型化に対して、航行の制約を強いられている。 ＜達成すべき目標＞ 国際物流ターミナルを整備することにより、背後企業の貨物需要に対応することで、輸送効率化を図る。 航路を拡幅することにより、船舶の大型化に対応することで、輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応
上位計画の位置づけ	・国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定） 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性　第1節-(3)-③-（国際競争力を有する物流網の構築） ・第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定） 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する　4-2地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・衣浦港港湾計画（平成26年3月改訂）

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標
・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化
・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO2、NOx等の排出量の削減

＜定量的な効果＞
当該事業を実施することにより、
・大型貨物船の寄港が可能となり、背後荷主企業の貨物輸送コストが削減可能となる。
・航路が拡幅されることで、船舶の大型化が可能となり、輸送効率化を図ることが可能となる。

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・ターミナル整備による貨物輸送コスト削減効果
（平成35年予測取扱貨物量：327千トン/年）
・航路拡幅に伴う船舶の大型化
（平成35年水深12m岸壁（公共・専用）を利用する船舶：313隻/年）

基準年度	平成25年度								
B:総便益 (億円)	329	C:総費用(億円)	211	EIRR（%）	5.7	B-C	119	全体B/C	1.6
B:総便益 (億円)	165	C:総費用(億円)	50					継続B/C	3.3

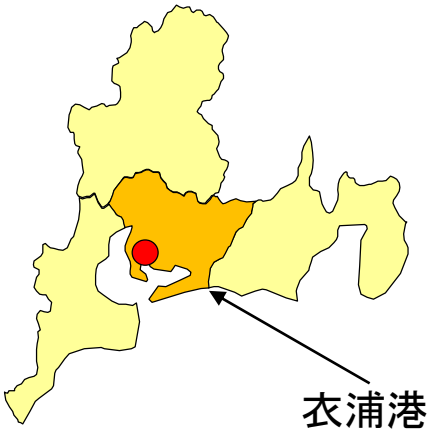
（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（−10% ～ ＋10%）	1.4～1.7	3.0～3.6
建 設 費　（＋10% ～ −10%）	1.5～1.6	3.0～3.7
建設期間　（＋10% ～ −10%）	1.5～1.6	3.2～3.5

社会経済情勢等の変化	平成25年以降、珪砂、金属くずはほぼ想定通りの取扱量を維持している。また、バイオマス発電所の建設工事も進んでおり、発電用燃料として木材チップの輸入が始まると想定され、当該事業を巡る社会情勢の変化はない。
主な事業の進捗状況	総事業費152億円、既投資額89億円 平成28年度末現在　事業進捗率58%
主な事業の進捗の見込み	当該プロジェクトの進捗率は約58%であり、引き続き事業の進捗を図る。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減：浚渫土の有効利用により、コスト縮減を図る。 代 替 案：現在、岸壁は完成形、航路泊地は完成幅400mのうち300mで供用。残事業は航路拡幅であり、輸送の効率化を図るためには航路の拡幅（浚渫）以外の方策はなく、代替案はない。
対応方針	継続
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目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。

※費用対効果分析に係る項目は、平成25年度再評価時点

衣浦港　武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業

【位置図】



事業名 （箇所名）	防波堤整備事業 （下田港）	担当課	港湾局計画課	事業主体	中部地方整備局	
		担当課長名	宮崎　祥一			
実施箇所	静岡県下田市					
該当基準	再評価実施後3年が経過している事業					
主な事業の諸元	防波堤（東）、防波堤（西）					
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）	550		残事業費（億円）	98		

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・荒天時に港内の静穏度が保されていないことから、十分な避泊水域が確保されていない。
・発生が切迫する東海地震による津波に対し浸水が危惧されている。

＜達成すべき目標＞
①荒天時における避泊水域を確保し、海難事故の減少や効率的な船舶の運航を可能にする。
②東海地震に伴う津波による浸水被害を軽減する。

上位計画の位置づけ

・国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）
　第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性　第2節-(1)災害に対し粘り強くしなやかな国土の構築
・第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）
　第2章　第2節　2. 重点目標2災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する。

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標
・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
- 避泊水域を確保することにより、荒天時における貨物輸送の信頼性が向上する。
- 津波による浸水被害の軽減が図られることにより、住民の生活の安心感が向上する。
- 港内静穏度の向上に伴い、港奥部に避難する漁船等の安全性が向上する。

＜定量的な効果＞
　当該事業を実施することにより、
・荒天時における避泊水域を確保することにより、海難事故による船舶等の損失を減少することが可能となる。
・東海地震に伴う津波による浸水被害を軽減することが可能となる。

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・海難減少に伴う避難船損失の削減効果
（平成36年度避泊可能隻数：16隻）
・津波による浸水被害の軽減効果
（東海地震M8.0が発生した場合の浸水軽減面積：28.8ha（平成36年度））

基準年度	平成25年度								
B:総便益（億円）	6,857	C:総費用(億円)	914	EIRR（%）	12.3	B-C	5,943	全体B/C	7.5
B:総便益（億円）	1,635	C:総費用(億円)	92					継続B/C	17.8

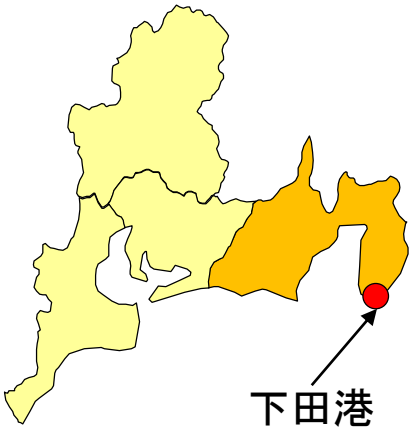
（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（−10% ～ ＋10%）	6.9～8.1	16.1～19.7
建 設 費　（＋10% ～ −10%）	7.4～7.6	16.3～19.9
建設期間　（＋10% ～ −10%）	7.5～7.5	17.5～17.9

社会経済情勢等の変化	特になし
主な事業の進捗状況	総事業費550億円、既投資額452億円 平成28年度末現在　事業進捗率82%
主な事業の進捗の見込み	当該プロジェクトの進捗率は約82%であり、引き続き事業の進捗を図る。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減：今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していく。 代　替　案：周辺海域に避難船を受け入れる環境が整った港がないことから、残事業の執行がもっとも効率的である。
対応方針	継続
対応方針理由	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。

※費用対効果分析に係る項目は、平成25年度再評価時点

下田港　防波堤整備事業

【位置図】



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）	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	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(-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）	4,378	残事業費（億円）	841	

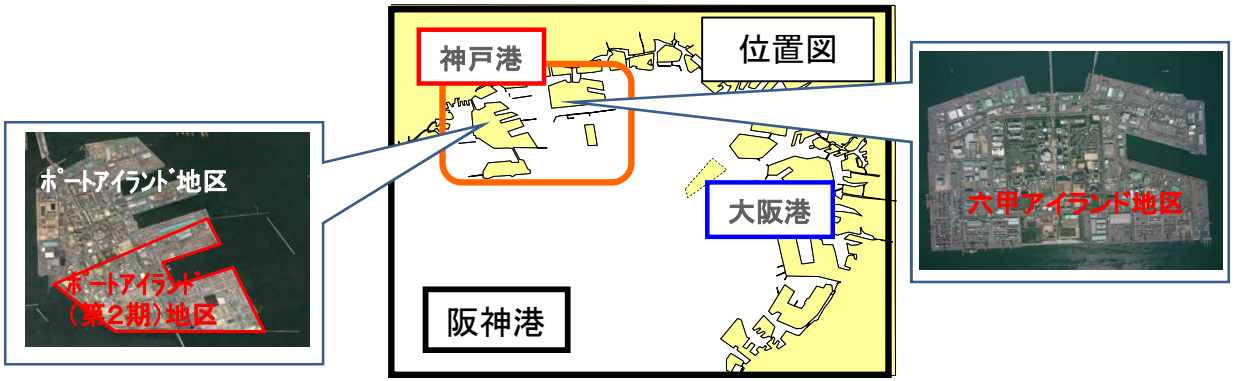
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。 ・阪神港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。 ・大規模地震時の経済活動の維持を図るための幹線貨物輸送拠点を整備が急務である。 ＜達成すべき目標＞ ・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すると共に、アジア等増大するコンテナ需要に対応する。 ①海外トランシップの回避等 ②コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減 ③震災時における輸送コストの削減 ④震災時における施設被害の回避
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標4　民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－1大都市圏の国際競争力の強化
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化。 ・海外トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、運航の信頼性が向上。 ・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴って、自動車排出ガスが減少され、沿道における騒音や振動等が軽減。 ・コンテナターミナル周辺での渋滞緩和。 ・震災時における被害に対する企業の不安を軽減され、また、震災時においても物流が維持されることで生活や産業活動の維持が図られる。 ＜定量的な効果＞ ・船舶の大型化に伴う輸送コストの削減 ・コンテナ取扱機能拡充における輸送コストの削減 ・地震時における輸送コストの削減 ・地震時における施設被害の回避
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：273万TEU／年）

基準年度	平成28年度								
B:総便益（億円）	30,374	C:総費用(億円)	7,327	EIRR（%）	13.3	B-C	23.0	全体B/C	4.1
B:総便益（億円）	5,763	C:総費用(億円)	1,037					継続B/C	5.6

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	3.9～4.4	5.0～6.1
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	4.1～4.2	5.1～6.2
建設期間　（＋10% ～ －10%）	4.1～4.1	5.6～5.6

社会経済情勢等の変化	世界的にコンテナ船舶の大型化が急激に進展している。
主な事業の進捗状況	総事業費4,378億円、既投資額3,537億円 平成28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	・荷さばき地の地盤改良にあたり、現場条件及びコンテナターミナルの運営を維持しながら行える安価な対策工法を採用することでコスト縮減を図っている。 ・浚渫土砂の処分にあたり、既存の処分場（尼崎沖埋立処分場等）に投入する方法から、六甲アイランド南地区に仮護岸を築造して、浚渫土砂受入施設とすることでコスト縮減を図っている。 ・航路拡幅に伴い不要となる第六南防波堤の現場発生品（被覆石・捨石など）を浚渫土砂受入施設仮護岸の補強材に活用することによりコスト縮減を図っている。
対応方針	継続
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

神戸港　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 (大阪港南港東地区)	担当課	港湾局計画課	事業 主体	近畿地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	大阪府大阪市
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、航路・泊地(水深13m)　等

事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成33年度	

総事業費(億円)	118	残事業費(億円)	80	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・大阪港において、貨物船の大型化が進んでおり、施設の水深不足から、非効率な輸送体系を強いられている。 ・輸入原木の製材化による物流形態の変化(水面貯木→陸上保管)等に対応することにより、産業活動の維持を図る必要がある。 ＜達成すべき目標＞ ・取り扱い岸壁が分散している製材を南港東地区に集約することによる物流の効率化 ・北南米向け鉄鋼・鋼材輸出の積出拠点港としての機能を高めることによる国際競争力の強化
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4　民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－1大都市圏の国際競争力の強化

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・沿道における騒音、振動の軽減
・既存ターミナルの混雑緩和
・物流機能の効率化、国際競争力の向上
・排出ガスの減少

＜定量的な効果＞
・輸送コストの削減
・船舶の大型化等によるコスト削減

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・輸送コストの削減　(年間取扱貨物量：40.8万トン／年)
・船舶の大型化等による伴うコスト削減(使用船型12,000～30,000DWT→40,000DWT、　年間取扱貨物量：15.2万トン／年)

基準年度	平成25年度								
B:総便益 (億円)	138	C:総費用(億円)	116	EIRR(%)	4.6	B-C	22	全体B/C	1.2
B:総便益 (億円)	138	C:総費用(億円)	60					継続B/C	2.3

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	1.1～1.3	2.1～2.5
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	1.1～1.3	2.1～2.6
建設期間　(＋10% ～ －10%)	1.2～1.2	2.3～2.3

社会経済情勢等の変化	特になし
主な事業の進捗状況	総事業費118億円、既投資額38億円 平成28年度末　事業進捗率32%
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	標準ケーソンの幅と、取付ケーソンの配置を工夫して、全体函数を減らしコストの縮減を図った。
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＞ おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

大阪港 南港東地区 国際物流ターミナル整備事業

事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (大阪港　北港南地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	近畿地方整備局	
		担当課長名	宮崎　祥一			
実施箇所	大阪府大阪市					
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業					
主な事業の諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、岸壁(水深15m)(改良)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)(延伸)、航路(水深15m)、航路(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深15m)、泊地(水深16m)、荷さばき地　等					

事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成38年度		
総事業費(億円)	2,186		残事業費(億円)	794		

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・コンテナターミナルのバース利用率は過密な状況となっており、コンテナの需要増大への対応が困難な状況である。 ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。 ・大規模地震時の経済活動の維持を図るための幹線貨物輸送拠点を整備が急務である。 ＜達成すべき目標＞ ・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すると共に、アジア等増大するコンテナ需要に対応する。 ①海外トランシップ回避による輸送コストの削減 ②コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減 ③震災時における輸送コストの削減
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4　民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－1大都市圏の国際競争力の強化
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化。 ・海外トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、運航の信頼性が向上。 ・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴って、自動車排出ガスが減少され、沿道における騒音や振動等が軽減。 ・コンテナターミナル周辺での渋滞緩和。 ・震災時における被害に対する企業の不安を軽減され、また、震災時においても物流が維持されることで生活や産業活動の維持が図られる。 ＜定量的な効果＞ ・海外トランシップ回避による輸送コストの削減等(基幹航路) ・陸上輸送コストの削減(その他航路) ・地震時における輸送コストの削減
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減　(年間取扱貨物量:124万TEU／年) ・地震時における輸送コストの削減(年間取扱貨物量:174万TEU／年)

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	14,634	C:総費用(億円)	3,007	EIRR(%)	12.3	B-C	11,627	全体B/C	4.9
B:総便益(億円)	2,977	C:総費用(億円)	799					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%)	4.5～5.3	3.4～4.1
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	4.7～5.0	3.4～4.1
建設期間　(＋10% ～ －10%)	4.8～4.9	3.6～3.8

社会経済情勢等の変化	・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、国際基幹航路を中心として世界的なコンテナ船の大型化が益々進展し、大阪港に寄港するコンテナ船型も大型化しており、既に水深15mを超える岸壁を必要とするコンテナ船が入港している。
主な事業の進捗状況	総事業費2,186億円、既投資額1,392億円 平成28年度末　事業進捗率64%
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁の施工方法の工夫によるコスト縮減を行ってきたところである。今後とも、効率的な施工法の検討等により事業費を削減に努める。
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＞ おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

大阪港北港南地区　国際海上コンテナターミナル整備事業

事業名 （箇所名）	国際物流ターミナル整備事業 （堺泉北港　助松地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	近畿地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	大阪府高石市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)(耐震)、航路・泊地(水深14m)　等									
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成31年度						
総事業費（億円）	182		残事業費（億円）	17						

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・西日本エリアにおける中古車の需要増加への対応が求められている。 ・施設の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・大規模地震時において、海上からの物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 ＜達成すべき目標＞ ・西日本エリアにおける中古車の需要増加・船舶大型化に対応することによる物流の効率化。 ・大規模地震発生時に幹線貨物輸送拠点としての物流機能を発揮し、社会経済活動を維持。
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標4　民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・騒音、振動の被害軽減 ・既存ターミナルの混雑緩和 ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持 ・排出ガスの減少 ＜定量的な効果＞ ・陸上輸送コスト削減 ・船舶大型化に伴う輸送コスト削減 ・耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減（コンテナ・中古車）
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：47千台/年）

基準年度	平成25年度								
B:総便益（億円）	330	C:総費用(億円)	254	EIRR（%）	5.1	B-C	76	全体B/C	1.3
B:総便益（億円）	107	C:総費用(億円)	24					継続B/C	4.4

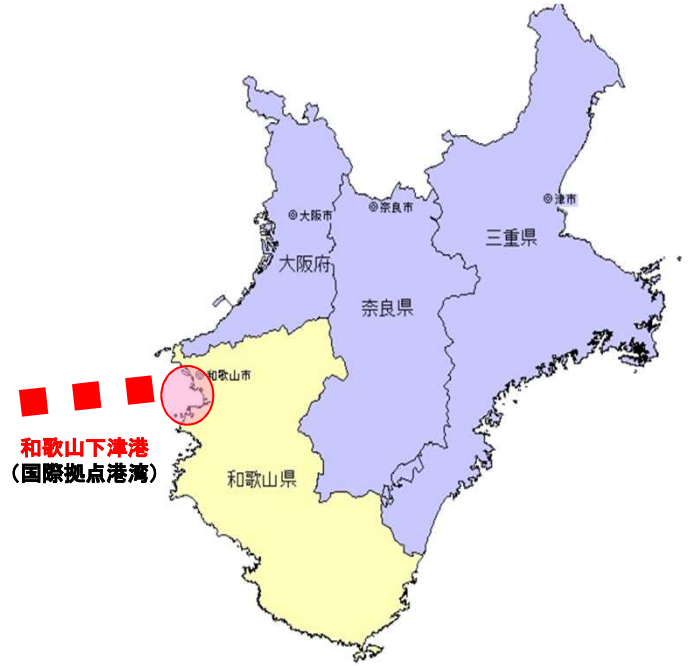
（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（−10% ～ ＋10%）	1.2～1.4	4.0～4.9
建 設 費　（＋10% ～ −10%）	1.3～1.3	4.0～4.9
建設期間　（＋10% ～ −10%）	1.3～1.3	4.3～4.6

社会経済情勢等の変化	特になし
主な事業の進捗状況	総事業費182億円、既投資額164億円 平成28年度末現在　事業進捗率90%
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・港湾構造物を撤去した際に発生した基礎捨石等の材料を岸壁築造時に再利用し、建設副産物の発生量を抑制するとともに工事コストの縮減を図った。
対応方針	継続
対応方針理由	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＞ おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

堺泉北港 助松地区 国際物流ターミナル整備事業

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (和歌山下津港　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	近畿地方整備局			
実施箇所	和歌山県和歌山市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(外)、岸壁(－13m)、岸壁(－12m)・耐震、航路(－13m)等									
事業期間	事業採択	昭和50年	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	745		残事業費(億円)	67						
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・和歌山下津港背後に立地する企業の物流効率化を図り、地域の産業競争力の向上を支援する必要がある。 ・大規模災害時における海上物流拠点としての緊急物資及び一般貨物の物流機能を確保する必要がある。 ・港湾静穏度の向上に伴う荷役効率の向上、高潮時における背後地への浸水防止、避泊水域を確保をする必要がある。 ＜達成すべき目標＞ 和歌山下津港において、防波堤(外)を含む港湾施設の一体的な整備により、物流の効率化を図るとともに、荒天時における航行船舶の安全確保、背後地への浸水防護、切迫する大規模地震発生における物流機能を維持する。 ①通常時、震災時における輸送コストの削減 ②浸水被害の回避 ③海難事故の減少									
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進									
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。									
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・クルーズ船の寄港に伴い、背後圏での観光収益の増加が見込まれる。 ・陸上輸送距離の短縮及び船舶の大型化に伴い、輸送過程でのCO_2、NOXの排出量が軽減される。 ・貨物の効率的な輸送に伴い、陸上輸送経路での沿道騒音が軽減される。 ＜定量的な効果＞ ・ 船舶大型化等によるコスト削減 ・ 耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減 ・浸水被害の回避 ・海難事故の回避									
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減 (年間取扱貨物量：62万トン/年)									
	基準年度	平成28年度								
	B:総便益 (億円)	6,771	C:総費用(億円)	1,896	EIRR(%)	11.1	B-C	4,874	全体B/C	3.6
	B:総便益 (億円)	659	C:総費用(億円)	56					継続B/C	11.9
	(感度分析) 需　　要　(－10% ～ ＋10%) 建 設 費　(＋10% ～ －10%) 建設期間　(＋10% ～ －10%)		事業全体のB/C 3.2～3.9 3.6～3.6 3.6～3.6	残事業のB/C 10.7～13.1 10.8～13.2 11.5～12.2						
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費745億円、既投資額678億円 平成28年度末現在　事業進捗率91%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代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	防波堤(外)の整備にあたって、防波堤断面の縮小、建設副産物の有効活用によりコストを縮減している。今後とも、建設副産物の有効活用等により整備費用の削減に努めて参りたい。									
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＞ おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。									

和歌山下津港　本港地区　国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業（境港外港地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局	
		担当課長名	宮崎　祥一			
実施箇所	鳥取県境港市					
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	防波堤(2)、防波堤(2)-1、防波堤(1)、岸壁(水深13m)、岸壁(水深10m)、岸壁(水深7.5m)、石油ドルフィン(水深7.5m)					
事業期間	事業採択	昭和43年度	完了	平成31年度		
総事業費（億円）	458		残事業費（億円）	7		

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞

・年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。

＜達成すべき目標＞

・防波堤を整備することにより、港内静穏度を確保することで輸送効率化を図る。
①貨物輸送の効率化

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画（第4次）（H27.9）
重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する
4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化
・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

■定性的・定量的な効果
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
＜定性的な効果＞
・他地域での震災時における代替機能の確保
・環境への負荷軽減
・荷役作業の安全性の向上
・港内施設等の防護
・航路航行の安全性の向上

＜定量的な効果＞
・輸送コストの削減(平成32年予測取扱貨物量：241万トン/年)

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
輸送コストの削減　（平成32年予測取扱貨物量：241万トン/年）

基準年度	平成25年度								
B:総便益(億円)	2,734	C:総費用(億円)	1,926	EIRR（%）	7.4	B-C	808	全体B/C	1.4
B:総便益(億円)	24	C:総費用(億円)	13					継続B/C	1.9

（感度分析）

	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要 （－10% ～ ＋10%）	1.4 ～ 1.5	1.7 ～ 2.1
建 設 費 （＋10% ～ －10%）	1.4 ～ 1.4	1.7 ～ 2.1
建設期間 （＋10% ～ －10%）	1.4 ～ 1.4	1.9 ～ 1.9

社会経済情勢等の変化	特になし
主な事業の進捗状況	総事業費458億円、既投資額451億円 平成27年度末　事業進捗率98%
主な事業の進捗の見込み	平成31年度完了予定
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用するとともに安定上有効な上部斜面堤を採用することにより堤体幅が縮小され、コスト縮減が図られる。
対応方針	継続
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針（原案）どおり、「事業継続」は妥当

境港　外港地区 防波堤整備事業

事業名 （箇所名）	国際物流ターミナル整備事業 （尾道糸崎港 機織地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	広島県福山市
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	係船杭（水深12m）（分離堤）、航路（水深12m）、泊地（水深12m）、泊地(水深10m)

事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成32年度	

総事業費（億円）	198	残事業費（億円）	43	

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・木材輸入拠点として背後には木材取扱企業が数多く存在し、大型船に対応した施設整備など木材港としての機能強化が強く望まれている。
・大型岸壁がなく、水深不足のため、沖合で原木を投下し、筏での港内二次輸送が生じ輸送コストが割高となっている。
・港内二次輸送時に木皮の流出が生じ、周辺海域環境の改善が求められている。
・航路、泊地部が水深不足のため、非効率な輸送を余儀なくされている。

＜達成すべき目標＞
・船舶の大型化による海上輸送の効率化を図ることにより物流コストを削減するとともに、周辺海域の環境改善を図る。
①船舶大型化による海上輸送費用の削減
②荷役形態変更による筏組み・二次輸送費用の削減
③原木の沖合投下廃止による港内海面清掃費用の削減

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画（第4次）（H27.9）
重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。
4－2　地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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

■定性的・定量的な効果
当該事業を実施することにより、
①大型船舶の入港が可能となり、海上輸送費用の削減が図られる。
②荷役形態の変更されることにより、筏組み・二次輸送費用の削減が図られる。
③原木の沖合投下が廃止されることにより、港内海面費用の削減が図られる。
＜定性的な効果＞
・貨物の海上輸送の効率化により、CO2排出量の低減が図られる。
・背後に立地する木材関連企業の主要材料である原木貨物の物流効率化が図られ、地域産業競争力の更なる向上が期待される。
・浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟が創出することにより、水質・底質の改善に貢献すると共に、アサリ等の生産量の増加が期待される。
＜定量的な効果＞
・船舶の大型化等による海上輸送コストの削減
(平成33年度予測取扱貨物量：58.7万トン)

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
船舶の大型化等による海上輸送コストの削減
(平成33年度予測取扱貨物量：58.7万トン)

基準年度	平成25年度								
B:総便益（億円）	394	C:総費用(億円)	263	EIRR（%）	6.3	B-C	131	全体B/C	1.5
B:総便益（億円）	125	C:総費用(億円)	49					継続B/C	2.5

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.3～1.6	2.3～2.8
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.5～1.5	2.3～2.8
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.5～1.5	2.4～2.5

社会経済情勢等の変化

・平成20年　係船杭（水深12m）（分離堤）を暫定水深10mで供用開始。
・平成22年　住宅エコポイント等の施策もあり、住宅リフォームが増加。
・平成28年 住生活基本計画（全国計画）を閣議決定。住宅リフォーム市場規模を平成37年までに12兆円に増加することを目標に決定。

主な事業の進捗状況	総事業費198億円、既投資額155億円 平成28年度末現在　事業進捗率78%
主な事業の進捗の見込み	平成３２年度完了予定。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫により発生する土砂の搬入先を他港の埋立処分場から港内の人工干潟に見直す事により、約２％（約４億円）のコスト削減を図る予定。
対応方針	継続
対応方針理由	事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針（原案）どおり、「事業継続」は妥当

尾道糸崎港　機織地区　国際物流ターミナル整備事業

事業名 （箇所名）	国際物流ターミナル整備事業 （徳山下松港徳山地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

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14m)、航路・泊地(水深14m)、臨海道路、ふ頭用地、荷役機械				
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成30年度	
総事業費（億円）	323	残事業費（億円）	55		

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・輸入石炭を扱う既存施設の能力不足の解消及び船舶の大型化（不足する岸壁および航路・泊地水深）への対応が求められている ＜達成すべき目標＞ ①既存施設の能力不足（岸壁水深及び岸壁数、背後用地）の解消 ②船舶の大型化へ対応し、物流の効率化を図る
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次）（H27.9） 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。
	■定性的・定量的な効果 当該事業を実施することにより、大型船舶が入港可能となり、海上輸送コストが削減される。 ＜定性的な効果＞ ・我が国における石炭取扱輸入拠点の形成 西日本地域の石炭輸入拠点となる徳山下松港の石炭輸送体制が構築されることにより、我が国への石炭の安定的かつ安価な輸送を実現することが可能となる。 ・地域産業の安定と発展に貢献 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。 ・航路航行の安全性の向上 本プロジェクトの実施により、石炭等の輸送に用いられる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。 ＜定量的な効果＞ ・輸送コストの削減　（平成31年予測取扱貨物量：石炭 526万トン／年、珪砂 9万トン／年）
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減（平成31年予測取扱貨物量：石炭 526万トン／年、珪砂 9万トン／年）

基準年度	平成25年度								
B:総便益（億円）	1,038	C:総費用(億円)	529	EIRR（%）	6.7	B-C	509	全体B/C	2.0
B:総便益（億円）	242	C:総費用(億円)	58					継続B/C	4.2

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	1.8～2.1	3.8～4.6
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.9～2.0	3.9～4.7
建設期間　（＋10% ～ －10%）	2.0～2.0	4.2～4.2

社会経済情勢等の変化	・平成24年4月　徳山地区岸壁（-14m）背後の貯炭場が本格稼働し、石炭の取扱量が増加 ・瀬戸内海沿岸各地の石炭火力発電所の新設・増設等により、原料である石炭の取扱量が増加する見込み
主な事業の進捗状況	総事業費323億円、既投資額268億円 平成28年度末　事業進捗率83%
主な事業の進捗の見込み	平成30年度完了予定
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂の揚土方法の見直しや他事業との調整により、安価な作業船の使用が可能となり、コスト縮減が図られる
対応方針	継続
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針（原案）どおり、「事業継続」は妥当

徳山下松港　徳山地区　国際物流ターミナル整備事業

事業名 (箇所名)	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	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	泊地(水深12m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、航路・泊地(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)	283	残事業費(億円)	74		
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・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 ＜達成すべき目標＞ 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				
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進				
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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				
	■定性的・定量的な効果 当該事業を実施することにより、大型船舶が入港可能となり、海上輸送コストが削減される。 ＜定性的な効果＞ ・地域産業の安定と発展に貢献 本プロジェクトの実施により、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。 ・航路航行の安全性の向上 本プロジェクトの実施により、石炭等の輸送に用いられる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。 ・環境負荷の軽減 貨物の海上輸送の効率化が図られ、CO2、NOX排出量が削減する ＜定量的な効果＞ ・海上輸送コストの削減　(平成32年予測取扱貨物量：石炭等のバルク貨物約89万トン／年)				
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 海上輸送コストの削減　(平成32年予測取扱貨物量：石炭等のバルク貨物約89万トン／年)				

基準年度	平成28年度								
B:総便益 (億円)	451	C:総費用(億円)	357	EIRR(%)	5.1	B-C	94	全体B/C	1.3
B:総便益 (億円)	249	C:総費用(億円)	71					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%)	1.1～1.4	3.2～3.9
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	1.2～1.3	3.9～3.2
建設期間　(＋10% ～ －10%)	1.3～1.3	3.5～3.5

社会経済情勢等の変化	・平成23年宇部港・徳山下松港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定 ・平成27年山口宇部パワーの石炭火力発電所が西沖の山に進出決定
主な事業の進捗状況	総事業費283億円、既投資額209億円 平成28年度末　事業進捗率74%
主な事業の進捗の見込み	平成30年度完了予定
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	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了が強く要望されているため
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針(原案)どおり、「事業継続」は妥当

宇部港　本港地区　航路・泊地整備事業

航路・泊地
（水深13m）

泊地
（水深12m）

泊地
（水深13m）

芝中西2号岸壁（水深12m）

芝中西1号岸壁（水深13m）

航路（水深13m）
（事業着手時は水深9m）

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業(油谷港唐崎地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	山口県長門市
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業
主な事業の諸元	防波堤(北)　1,200m 防波堤(西)　400m

事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成36年度	
総事業費(億円)	76		残事業費(億円)	36	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・油谷港周辺海域には、荒天時において船舶が安全に避難できる静穏水域が少なく、船舶航行の安全性及び信頼性に支障をきたしている。 ・油谷港沖を航行する船舶は多く、100GT～3,000GTの内航船だけでも年間約4万隻の船舶が航行している。 ・これらの船舶が荒天時に安全に避難できる静穏水域が不足しており、避難水域の確保が必要となっている。 ＜達成すべき目標＞ ・荒天時において、航行船舶の避難に必要な水域を確保し、船舶の航行安全性及び信頼性の向上に寄与する。
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 2－4 陸・海・空の交通安全の確保

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・油谷港沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待される。

＜定量的な効果＞
・海難減少に伴う損失の回避(平成32年度予測避難隻数5隻)

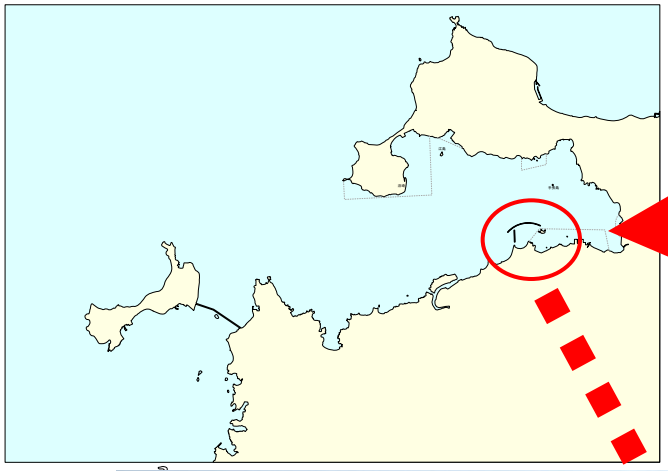
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・海難減少に伴う損失の回避(平成35年度予測避難隻数5隻)
・荒天回数13.7回/年

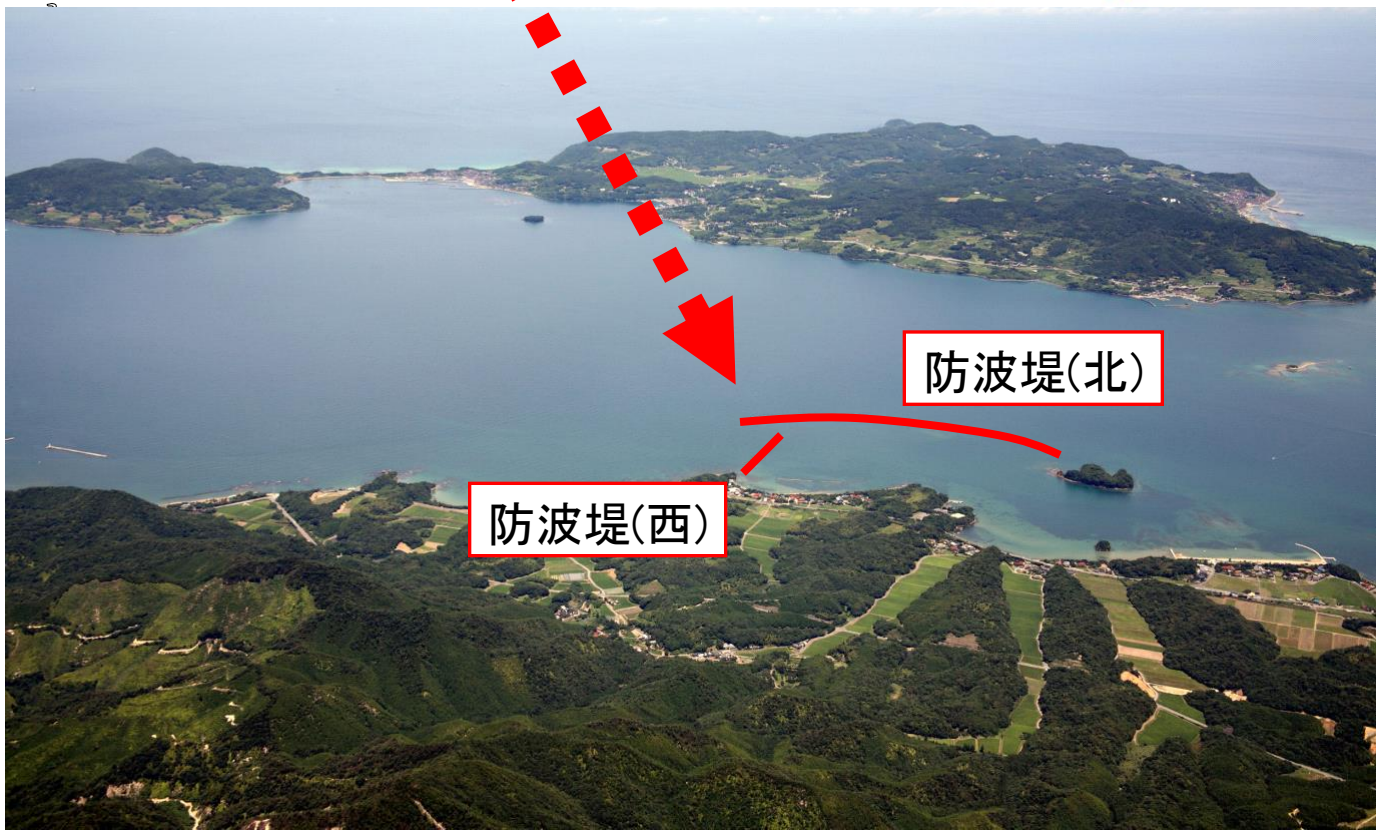
基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	2,252	C:総費用(億円)	104	EIRR(%)	13.6	B-C	2,148	全体B/C	21.7
B:総便益(億円)	2,251	C:総費用(億円)	26					継続B/C	85.9

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	19.5 ～ 23.8	77.3 ～ 94.4
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	21.1 ～ 22.2	78.1 ～ 95.4
建設期間　(＋10% ～ －10%)	21.4 ～ 22.2	85.2 ～ 86.4

社会経済情勢等の変化	油谷港周辺海域における海難事故発生件数は、近年ほぼ横ばいで推移しており、荒天時における油谷港への避難の要請は高い。
主な事業の進捗状況	総事業費76億円、既投資額40億円 平成28年度末現在　53%
主な事業の進捗の見込み	早期に船舶の避泊に必要な水域を確保するため、整備の進捗に応じた段階供用を行いつつ、事業を推進する。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤(西)の残事業整備に先立ち、最新の波浪データ等を用い、設計断面の再検討を行った結果、断面の縮小化が可能となった。
対応方針	継続
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針(原案)どおり、「事業継続」は妥当

油谷港　唐崎地区　防波堤整備事業





事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業（東予港）		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	愛媛県西条市					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業					
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(耐震)、航路(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)、臨港道路、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成32年度		
総事業費（億円）	128		残事業費（億円）	65		

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・貨物需要の増大及び船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 ＜達成すべき目標＞ 本ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。 ①船舶大型化への対応 ②輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送確保
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・雇用、所得の増大等 ・環境への負荷軽減 ＜定量的な効果＞ ・輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：90千台／年） ・震災時輸送コストの削減（想定被災人口：3千人）

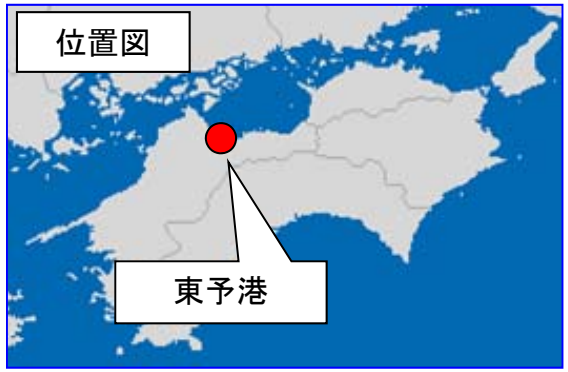
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：90千台／年）
震災時輸送コストの削減（想定被災人口：3千人）

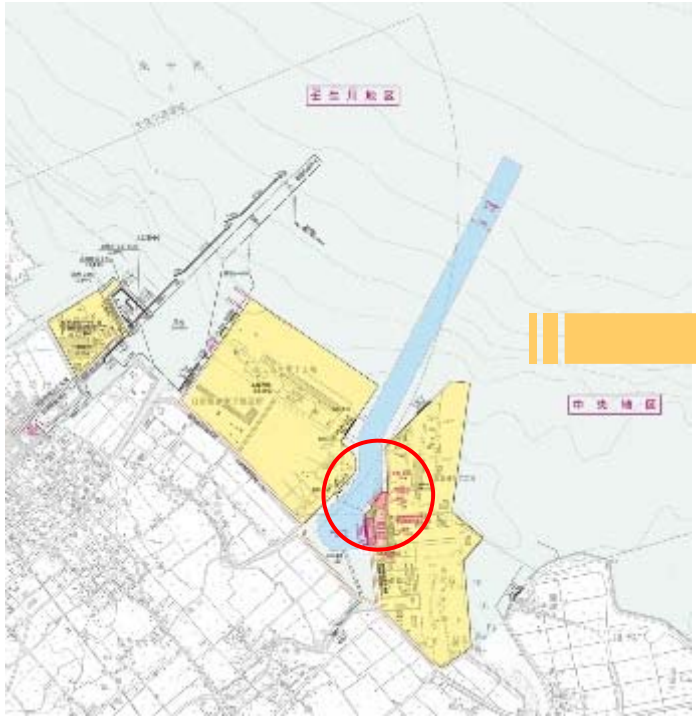
基準年度	平成28年度							
B:総便益(億円)	260	C:総費用(億円)	124	EIRR（%）	9.2	B-C	136	全体B/C	2.1
B:総便益(億円)	260	C:総費用(億円)	64					継続B/C	4.1

（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	3.7～4.5
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	2.0～2.2	3.7～4.5
建設期間　（＋10% ～ －10%）	2.1～2.1	4.1～4.1

社会経済情勢等の変化	・本事業の整備計画については、平成30年のフェリー就航時は、所要の安全対策を講じたうえで、暫定航路幅で供用を開始することとした。
主な事業の進捗状況	総事業費128億円、既投資額63億円 平成28年度末　事業進捗率49%
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	フェリーの主機関プロペラ、スラスターのスクリュー後流による洗掘のため、通常は被覆石による全面被覆を行うが、十分なかみ合わせ厚さを確保した基礎捨石に変更することによりコスト縮減を図る。
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」とする事業者の判断は「妥当」である。

東予港　複合一貫輸送ターミナル整備事業





事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (徳島小松島港沖洲(外)地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 宮崎　祥一	事業主体	四国地方整備局	
実施箇所	徳島県徳島市					
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業					
主な事業の諸元	岸壁(水深8.5m)(耐震)、航路・泊地(水深8.5m)、泊地(水深8.5m)、防波堤、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成31年度		
総事業費(億円)	158		残事業費(億円)	23		

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・貨物需要の増大及び船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。
・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。

＜達成すべき目標＞
本ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。
①船舶大型化への対応
②輸送の効率化
③震災時における緊急物資等の輸送確保

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画(第4次)
重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する
4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・雇用、所得の増大等
・環境への負荷軽減
・震災による被害への不安軽減等

＜定量的な効果＞
・輸送コストの削減　(年間取扱貨物量：28千台／年)
・震災時輸送コストの削減(想定被災人口：6千人)

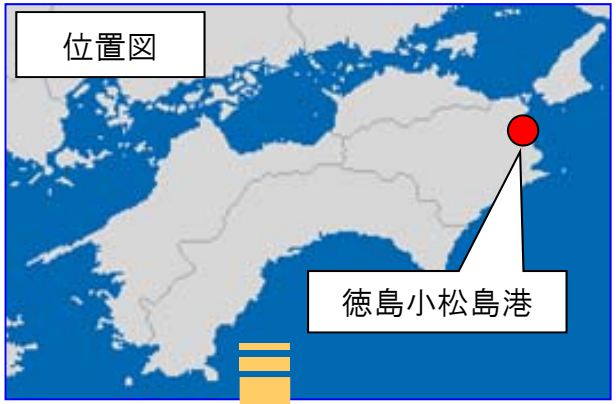
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
輸送コストの削減　(年間取扱貨物量：28千台／年)
震災時輸送コストの削減(想定被災人口：6千人)

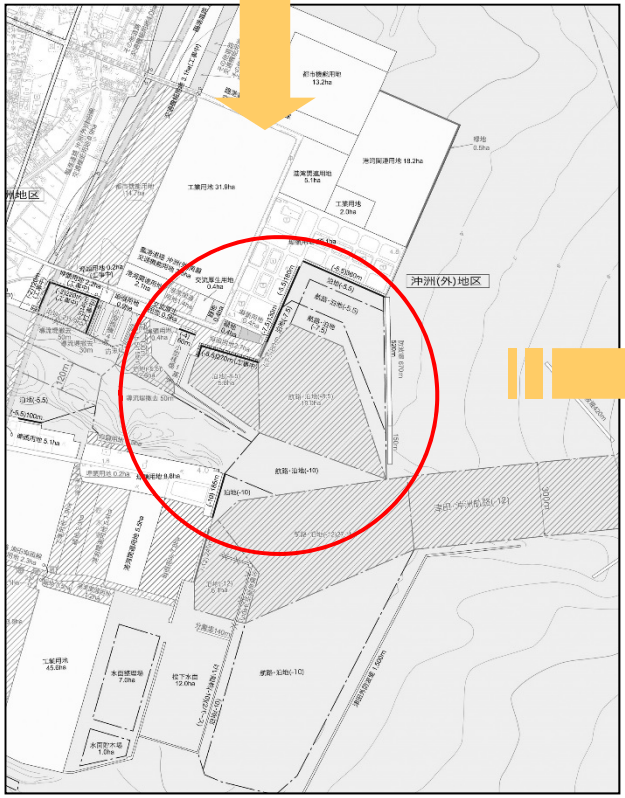
基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	342	C:総費用(億円)	176	EIRR(%)	8.6	B-C	166	全体B/C	1.9
B:総便益(億円)	25	C:総費用(億円)	20					継続B/C	1.2

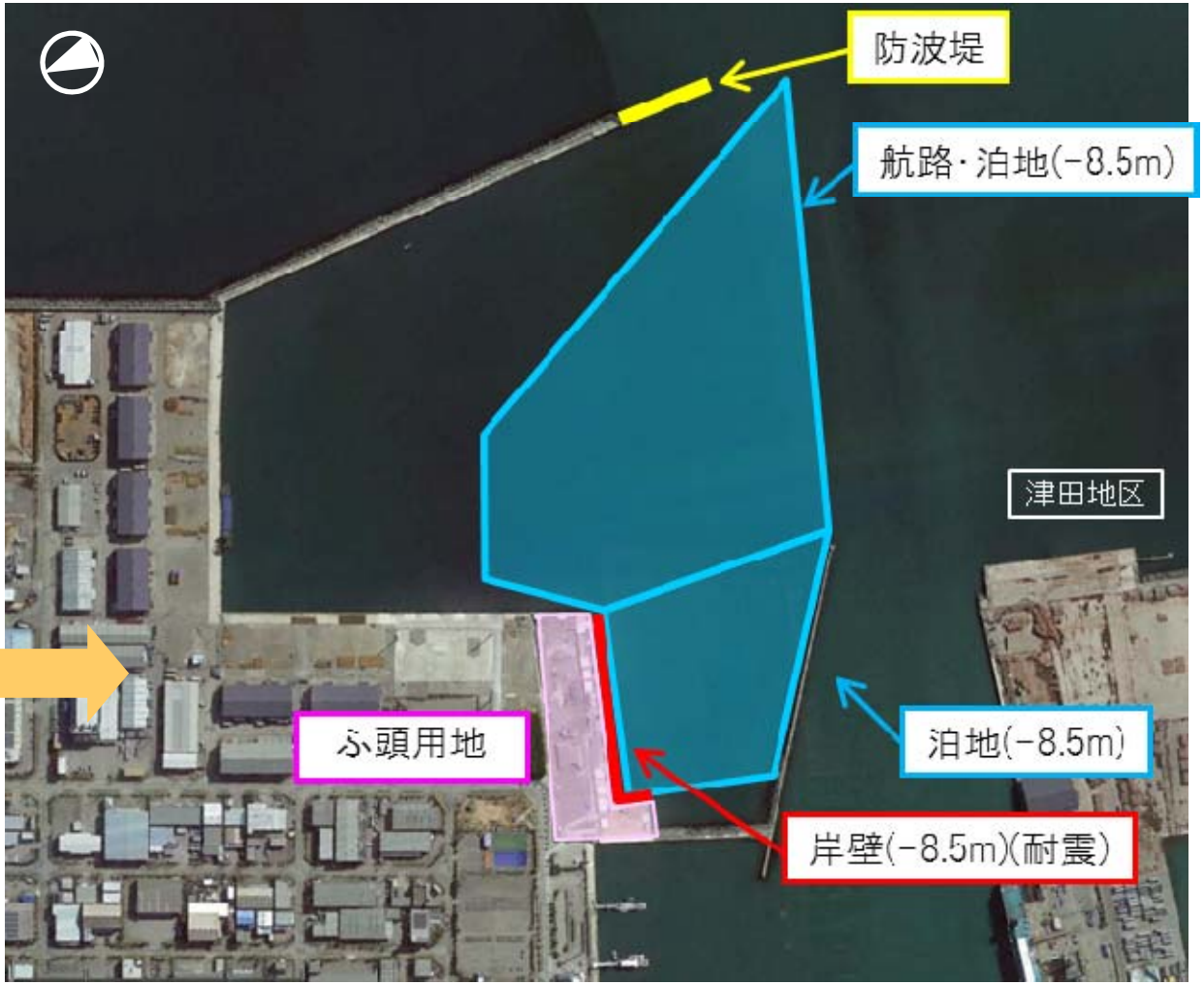
(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	1.8～2.1	1.1～1.4
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	1.9～2.0	1.1～1.4
建設期間　(＋10% ～ －10%)	1.9～1.9	1.2～1.2

社会経済情勢等の変化	・平成28年1月、これまでより大型となる新造船が就航を開始し、9月迄に4隻の就航が完了した。
主な事業の進捗状況	総事業費158億円、既投資額135億円 平成28年度末　事業進捗率85%
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成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	浚渫工事から発生する土砂を裏埋材として有効活用することでコスト縮減を図った。
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」とする事業者の判断は「妥当」である。

徳島小松島港沖洲(外)地区　複合一貫輸送ターミナル整備事業

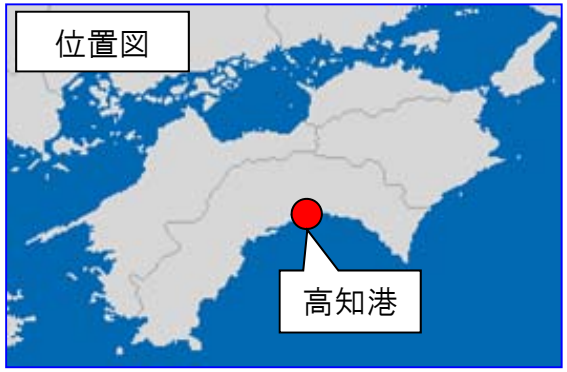


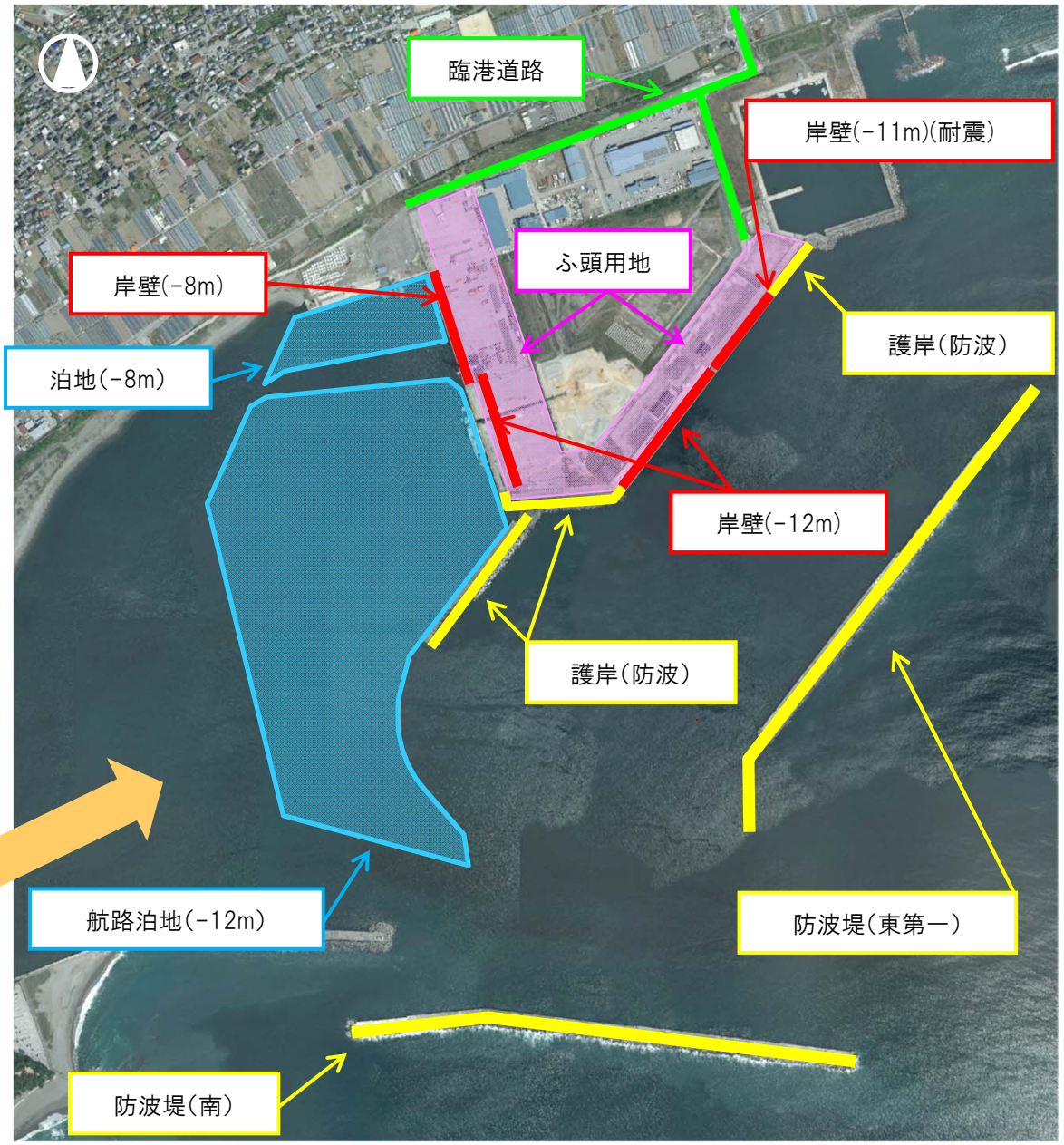




事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業（高知港三里地区）		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局				
			担当課長名	宮崎　祥一							
実施箇所	高知県高知市										
該当基準	再評価実施後一定期間（3年間）が経過している事業										
主な事業の諸元	岸壁（水深12m）2バース、岸壁（水深11m）（耐震）、岸壁（水深8m）、航路泊地（水深12m）、泊地（水深8m）、防波堤、護岸（防波）等										
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成31年度							
総事業費（億円）	1,293		残事業費（億円）	46							
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消とともに、船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 ＜達成すべき目標＞ 本ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。 ①船舶大型化への対応 ②輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送確保										
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第4次） 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進										
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。										
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・雇用、所得の増大等 ・環境への負荷軽減 ・震災による被害への不安軽減等 ＜定量的な効果＞ ・輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：コンテナ1.1万TEU／年、バルク118万トン／年） ・交通事故の削減（予測交通量：2千台／日） ・海難の減少（避泊可能隻数：6隻） ・浸水防護（浸水床軽減面積：16万m2） ・震災時輸送コストの削減（想定被災人口：10千人）										
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：コンテナ1.1万TEU／年、バルク118万トン／年） 海難の減少（避泊可能隻数：6隻） 浸水防護（浸水床軽減面積：16万m2） 震災時輸送コストの削減（想定被災人口：10千人）										
	基準年度	平成25年度									
	B:総便益 (億円)	4,144	C:総費用(億円)	2,226	EIRR（%）	6.3	B-C	1,919	全体B/C	1.9	
	B:総便益 (億円)	699	C:総費用(億円)	47					継続B/C	14.9	
	（感度分析） 需　　要　（－10% ～ ＋10%） 建 設 費　（＋10% ～ －10%） 建設期間　（＋10% ～ －10%）		事業全体のB/C 1.7～2.0 1.9～1.9 1.9～1.9	残事業のB/C 13.4～16.4 13.6～16.6 14.9～14.9							
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1,293億円、既投資額1,247億円 平成28年度末　事業進捗率96%										
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	防波堤において、設計沖波を見直すとともに信頼性設計法（期待滑動量）を採用することでコスト縮減を図った。										
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」とする事業者の判断は「妥当」である。										

高知港三里地区　国際物流ターミナル整備事業





事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業（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	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業					
主な事業の諸元	岸壁（水深13m）、岸壁（水深10m）（耐震）、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30年度		
総事業費（億円）	403		残事業費（億円）	11		

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足による他港からの2次輸送の解消とともに、船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。
・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。

＜達成すべき目標＞
本ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。
①船舶大型化への対応
②輸送の効率化
③震災時における緊急物資等の輸送確保

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画（第4次）
　重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する
　4－2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・雇用、所得の増大等
・環境への負荷軽減
・震災による被害への不安軽減等

＜定量的な効果＞
・輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：コンテナ2.4万TEU／年、バルク35万トン／年）
・震災時輸送コストの削減（想定被災人口：14千人）

■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
　輸送コストの削減　（年間取扱貨物量：コンテナ2.4万TEU／年、バルク35万トン／年）
　震災時輸送コストの削減（想定被災人口：14千人）

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	851	C:総費用(億円)	714	EIRR（%）	5.0	B-C	137	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	134	C:総費用(億円)	34					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%）	1.1～1.3	3.6～4.4
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	1.2～1.2	3.9～4.1
建設期間　（＋10% ～ －10%）	1.2～1.2	4.0～4.0

社会経済情勢等の変化

・利用船舶の安全確保やターミナル整備に時間を要するため、事業計画を変更。
・平成27年11月、石炭取扱事業者が外港地区背後用地を取得。
・平成28年3月、岸壁（水深13m）が完成。

主な事業の進捗状況

総事業費403億円、既投資額392億円
平成28年度末　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

浚渫工事から発生する良質な土砂や岩砕をケーソン用の中詰砂や埋立材として有効活用することによりコスト縮減を図った。

対応方針

継続

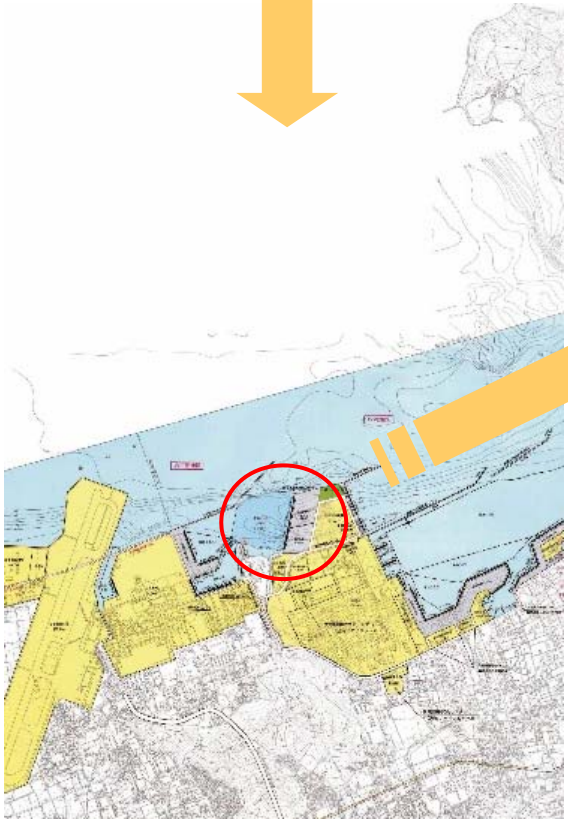
対応方針理由

効率的な事業の実施を図ることによって充分な事業の投資効果が見込まれると判断できるため。

その他

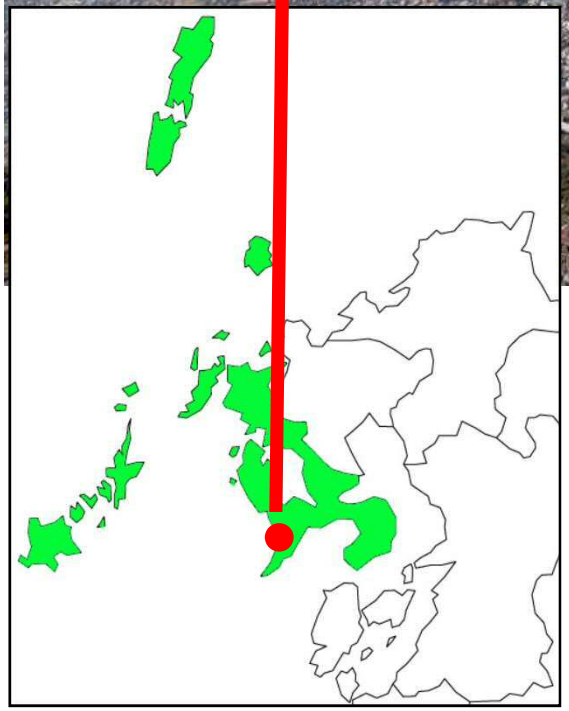
＜第三者委員会の意見・反映内容＞
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

松山港　外港地区　国際物流ターミナル整備事業



事業名 （箇所名）	ターミナル再編事業 （長崎港　小ヶ倉柳地区）		担当課	港湾局計画課		事業主体	九州地方整備局			
			担当課長名	宮崎　祥一						
実施箇所	長崎県長崎市									
該当基準	再評価実施後3年経過した事業									
主な事業の諸元	岸壁（水深12m）（改良）、岸壁（水深10m）（改良）、岸壁（水深7.5m）（改良）（耐震）、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成31年度						
総事業費（億円）	125		残事業費（億円）	8						
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・当該施設は、建設後約50年が経過しており、老朽度調査においてはこのまま使用し続けることが難しいことを示すA判定となっている。 ・施設利用者のニーズに対しふ頭用地が狭隘で、余計な港内はしけ輸送を強いられるなど、効率的な貨物の取り扱いができない状況となっている。 ＜達成すべき目標＞ ターミナル再編を行うことにより、老朽化した施設の機能継続を図るとともに、ふ頭用地を拡張整備することで輸送効率化を図る。また、耐震岸壁を整備することで震災時等における緊急物資輸送等への対応を図る。 ①事業活動の継続 ②貨物輸送の効率化 ③被災時等における緊急物資輸送等への対応										
上位計画の位置づけ	・社会資本重点計画 重点目標1　アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1－1　アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進									
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。									
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・事業活動の継続 ・排出ガスの削減 ＜定量的な効果＞ ・輸送コストの削減 ・震災時の輸送コスト増大、施設被害回避									
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減（平成32年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約8.8千TEU，バルク貨物 約32.7万トン） ・震災時の輸送コスト増大（平成28年予測取扱貨物量等：緊急物資 約4千トン、離島生活航路維持 旅客 約58万人，貨物 約130万トン）									
	基準年度	平成28年度								
	B:総便益 (億円)	261	C:総費用(億円)	168	EIRR（%）	6.3	B-C	93	全体B/C	1.6
	B:総便益 (億円)	45	C:総費用(億円)	21					継続B/C	2.1
	（感度分析） 需　　要　（－10% ～ ＋10%） 建 設 費　（＋10% ～ －10%） 建設期間　（＋10% ～ －10%）		事業全体のB/C 1.4 ～ 1.7 1.5 ～ 1.6 1.6 ～ 1.6	残事業のB/C 1.9 ～ 2.3 1.9 ～ 2.4 2.1 ～ 2.1						
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125億円、既投資額117億円 平成28年度末現在　事業進捗率94%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・施工方法等の検討から、着実なコスト縮減を考慮した設計を行う。 ・地盤改良材に製鋼スラグを採用									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって充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」で了承。									

長崎港小ヶ倉柳地区　ターミナル再編事業



事業名 (箇所名)	開発保全航路整備事業 (関門航路)	担当課	港湾局計画課	事業主体	九州地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	山口県、福岡県
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業
主な事業の諸元	航路(水深14m)

事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成46年度	
総事業費(億円)	2,793		残事業費(億円)	1,092	

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・東アジア等に対し海上交通の要所となる関門航路の水深不足により、迂回等の海上輸送が強いられており、輸送の効率化を図る必要がある。
・狭隘で屈曲した地形に航路があることから海上交通の難所であり、航路拡幅・拡張による航行環境の改善を図る必要がある。

＜達成すべき目標＞
開発保全航路を整備することにより、航路増深による輸送の効率化と航路拡幅・拡張により、通航船舶の安全性の向上を図る。
①大型船舶(コンテナ船、貨物船)の輸送の効率化
②航路拡幅・拡張による通航船舶の安全性の向上

上位計画の位置づけ

・社会資本重点計画
重点目標1　アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する
1－1　アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進

重点目標3　増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する
3－3　安全な移動環境の形成

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・航行船舶の安全性向上
・物流機能の効率化
・産業の国際競争力強化および地域経済や国民生活の活性化
・排出ガスの減少

＜定量的な効果＞
・海上輸送コストの削減
・海難損失コスト回避

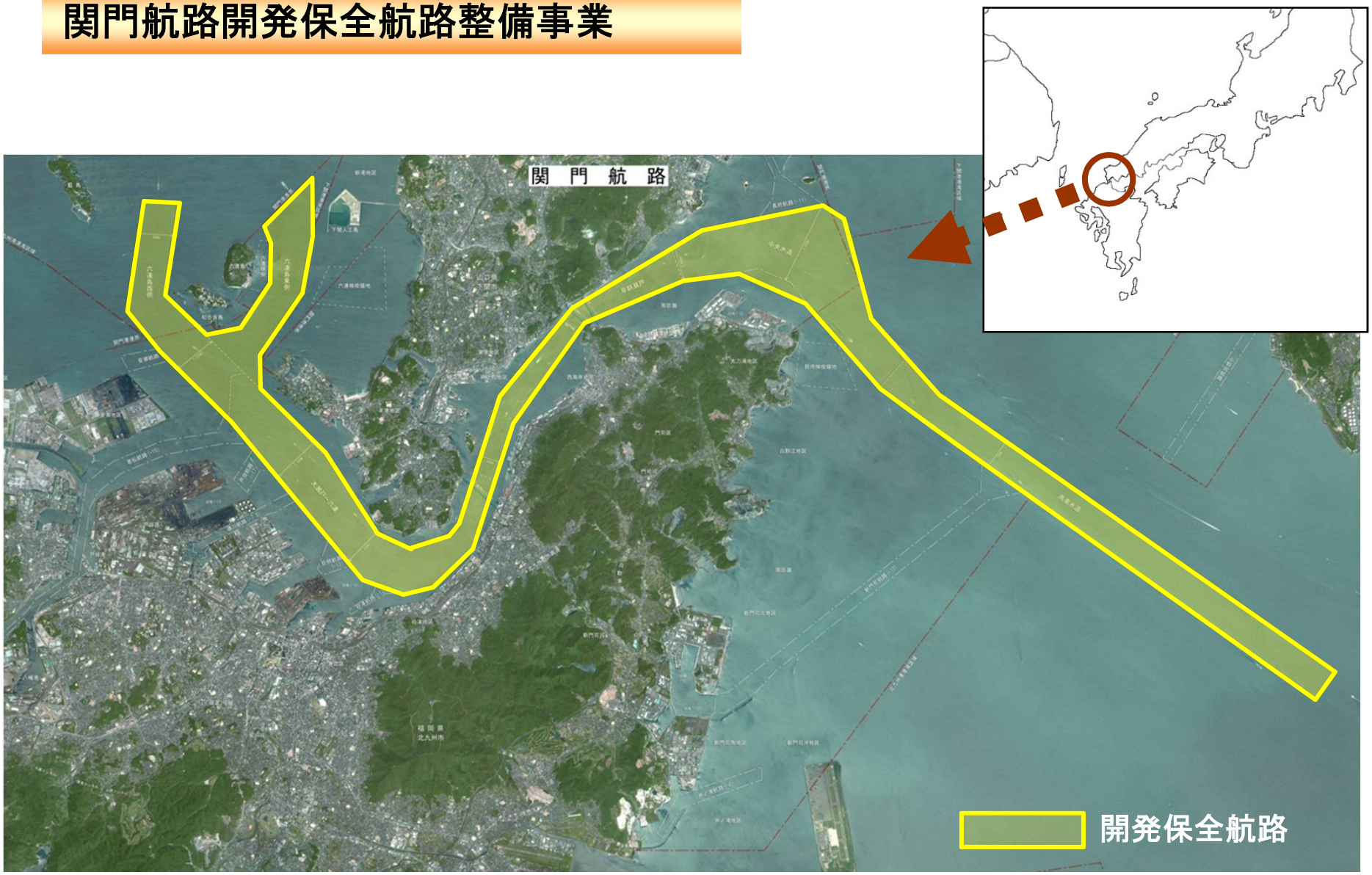
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
・海上輸送コストの削減(コンテナ船)(平成47年度予測迂回運航解消船舶隻数：1,196隻/年)
・海上輸送コストの削減(貨物船)(平成47年度予測喫水調整船舶隻数：240隻/年→174隻/年(66隻解消))
・海難損失コスト回避(衝突・乗揚)(平成47年度予測通航船舶隻数：34万隻/年)

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	5,073	C:総費用(億円)	3,440	EIRR(%)	5.1	B-C	1,633	全体B/C	1.5
B:総便益(億円)	4,631	C:総費用(億円)	804					継続B/C	5.8

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	1.3 ～ 1.6	5.6 ～ 5.9
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	1.4 ～ 1.5	5.2 ～ 6.4
建設期間　(＋10% ～ －10%)	1.5 ～ 1.5	5.4 ～ 5.4

社会経済情勢等の変化	特になし。
主な事業の進捗状況	総事業費2,793億円、残事業額1,092億円 平成28年度末現在　事業進捗率61%
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成40年代後半の完了を予定している。
コスト縮減や代替案立案等の可能性	良質な浚渫土砂を覆土等に活用することで、土砂処分に係わるコスト縮減を行った。
対応方針	継続
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって充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。

関門航路開発保全航路整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (伊万里港　七ツ島地区)	担当課	本省港湾局計画課	事業主体	九州地方整備局	
		担当課長名	宮崎　祥一			
実施箇所	佐賀県伊万里市					
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業					
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、航路泊地(水深13m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械					
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成31年度		
総事業費(億円)	176		残事業費(億円)	20		
目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・伊万里港背後地域から発するコンテナについて、係留施設の不足及び水深の不足により非効率な輸送形態を強いられている。 ・伊万里港のコンテナターミナル、七ツ島工業団地を利用する港湾関係車両は現況道路1本のみでの輸送形態となっているため、周辺では慢性的な渋滞が発生しており、貨物輸送の定時制確保等が困難となり、非効率な輸送形態を強いられている。 ＜達成すべき目標＞ 国際物流ターミナルを整備することにより、係留施設の不足及び水深の不足が解消され、利用企業による船舶の大型化等により輸送効率化及び港湾関連交通の円滑化が図られる。					
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1－1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進					
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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					
	■定性的・定量的な効果 ＜定性的な効果＞ ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 ・航行・係留船舶の安全性向上 ＜定量的な効果＞ ・輸送コストの削減、荷役の効率化、滞船コストの削減 ・輸送時間削減、輸送時間費用削減、事故損失額削減					
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減　(平成28年予測取扱貨物量：(コンテナ)0.6万TEU/年) 輸送時間削減、輸送時間費用削減、事故損失額削減(平成32年予測交通量：0.5万台/日)					

基準年度	平成25年度								
B:総便益(億円)	266	C:総費用(億円)	207	EIRR(%)	5.1	B-C	59	全体B/C	1.3
B:総便益(億円)	266	C:総費用(億円)	55					継続B/C	4.8

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	(1.2 ～ 1.4)	(4.6 ～ 5.1)
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	(1.3 ～ 1.3)	(4.4 ～ 5.4)
建設期間　(＋10% ～ －10%)	(1.3 ～ 1.3)	(4.8 ～ 4.9)

社会経済情勢等の変化	特になし
主な事業の進捗状況	総事業費176億円、既投資額156億円 平成28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	
対応方針	継続
対応方針理由	効果的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。
その他	＜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」で了承。

伊万里港　七ツ島地区
国際物流ターミナル整備事業

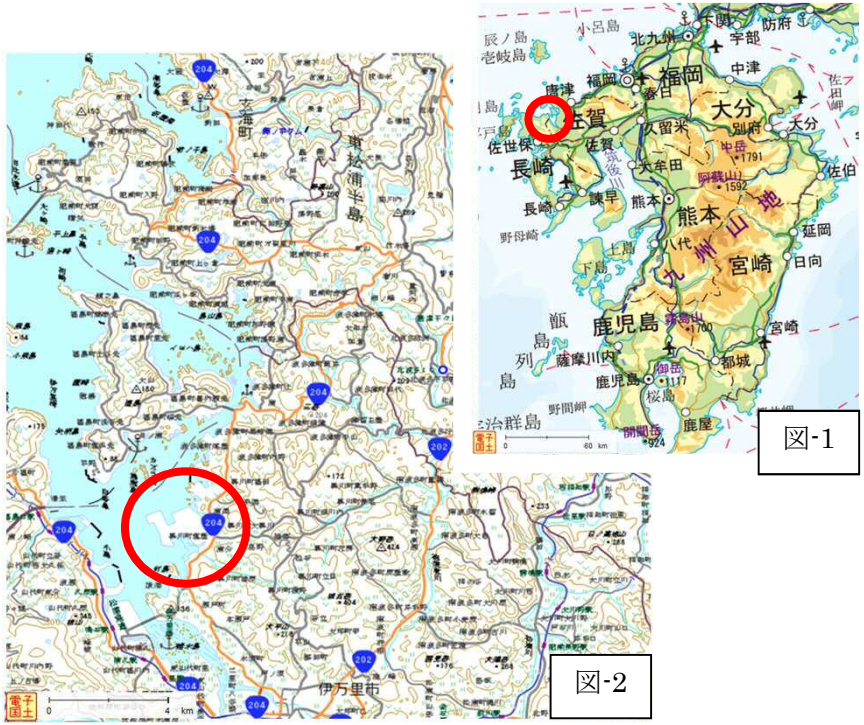


図-1

図-2

図-3

図-4

事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (熊本港　夢咲島地区)	担当課	本省港湾局計画課	事業主体	九州地方整備局
		担当課長名	宮崎　祥一		

実施箇所	熊本県熊本市
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)、航路(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)、防波堤(南)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械、上屋

事業期間	事業採択	平成元年度	完了	平成34年度	
総事業費(億円)	236		残事業費(億円)	10	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・熊本県北・県央地域は古くから熊本都市圏を中心とした経済圏域が形成されているが、都市機能と直結した港湾が近隣に存在せず、非効率な輸送を強いられている。 ＜達成すべき目標＞ ・国内物流ターミナルを整備することにより、熊本県北・県央地域で生産消費される生活・産業関連貨物の物流機能の強化が図られる。 ①コンテナ貨物等の輸送距離及び輸送時間短縮により、輸送コストの削減が図られる。 ②効率的な荷役機械の導入により作業の効率化が図られ、荷役に伴う滞船時間コストが削減される。 ③防波堤等の整備により、港内へ流入する浮泥が減少し、航路・泊地の埋没土砂浚渫費用が縮減される。
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1－1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・企業の進出等による生産拡大、雇用創出
・排出ガスの減少
・航行・係留船舶の安全性向上
・災害発生時の支援対応

＜定量的な効果＞
・輸送コストの削減(コンテナ貨物、一般貨物、震災貨物)
・荷役の効率化
・埋没土砂縮減
・残存価値

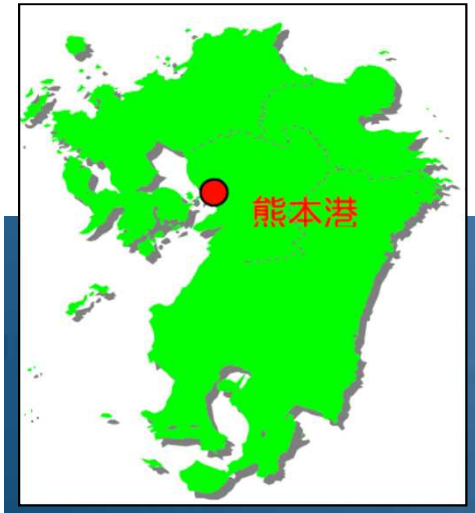
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
輸送コストの削減(コンテナ貨物)　(平成35年予測取扱貨物量：3.4万TEU/年)
輸送コストの削減(一般貨物)　(平成28年予測取扱貨物量：2.2万トン/年)
輸送コストの削減(震災貨物)　(平成28年度～平成29年度予測取扱貨物量：0.7万TEU)

基準年度	平成28年度								
B:総便益(億円)	613	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	4.9	B-C	133	全体B/C	1.3
B:総便益(億円)	54	C:総費用(億円)	25					継続B/C	2.2

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	(1.2 ～ 1.4)	(2.0 ～ 2.4)
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	(1.3 ～ 1.3)	(2.0 ～ 2.4)
建設期間　(＋10% ～ －10%)	(1.3 ～ 1.3)	(2.2 ～ 2.2)

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236億円、既投資額226億円 平成28年度末現在　事業進捗率96%
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	防波堤断面を従来設計法から新設計法での断面に変更したことで、コスト縮減が図られた。
対応方針	継続
対応方針理由	効果的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。
その他	＜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」で了承。

熊本港　夢咲島地区　国内物流ターミナル整備事業



【凡　例】
：整備済箇所
：整備中箇所

埠頭用地
上屋
臨港道路
岸壁（-7.5m）
荷役機械
泊地（-7.5m）
航路（-7.5m）
防波堤(南)

事業名 （箇所名）	臨港道路整備事業 （那覇港　浦添ふ頭地区）	担当課	港湾局計画課	事業主体	沖縄総合事務局
		担当課長名	宮崎　祥一		

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	臨港道路、緑地、都市機能用地

事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成29年度	
総事業費（億円）	212		残事業費（億円）	20	

目的・必要性	＜解決すべき課題・背景＞ ・那覇港は、離島県沖縄の玄関口として県内の物流・人流の流通拠点港湾及び国際流通港湾として重要な役割を果たしており、取扱貨物の多くが沖縄本島内に流通される貨物でありその殆どは臨港道路を経由して県内各地へ運ばれている。 ・鉄道等大量輸送手段のない沖縄では、陸上貨物交通の全てを道路に依存しており、近年の交通量の増大に伴い島内の大動脈である国道58号は、慢性的な渋滞がますます深刻になっている。 ＜達成すべき目標＞ ・那覇港～沖縄中北部方面などへの臨港交通機能を強化することで、港湾物流の円滑化を図り、輸送コストの削減を目指す。 ・周辺道路機能を補完し、並行する国道58号の渋滞を緩和する効果が期待でき、沖縄県の道路交通環境を改善することを目指す。

上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画（第3次） 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する 2－1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・物流機能の効率化が図られ、背後企業の競争力の強化及び地域経済の活性化が期待される。
・臨港道路の整備により、慢性的に渋滞している周辺道路の渋滞が緩和され、人流円滑化および観光産業の支援が図られる。
・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出量が軽減される。
＜定量的な効果＞
・港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。
・周辺道路の混雑緩和が図られる。

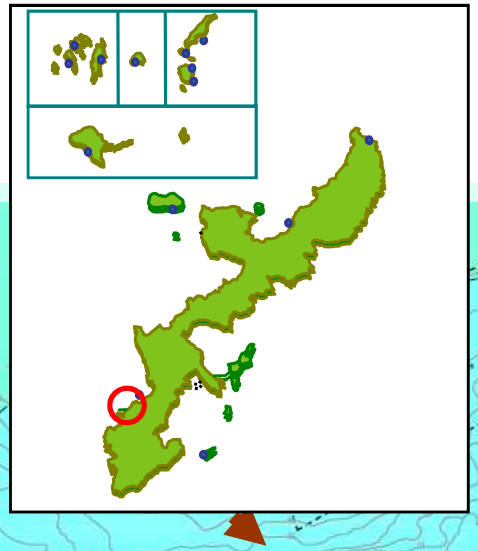
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
輸送コスト削減（平成42年予測交通量：31,900台/日）

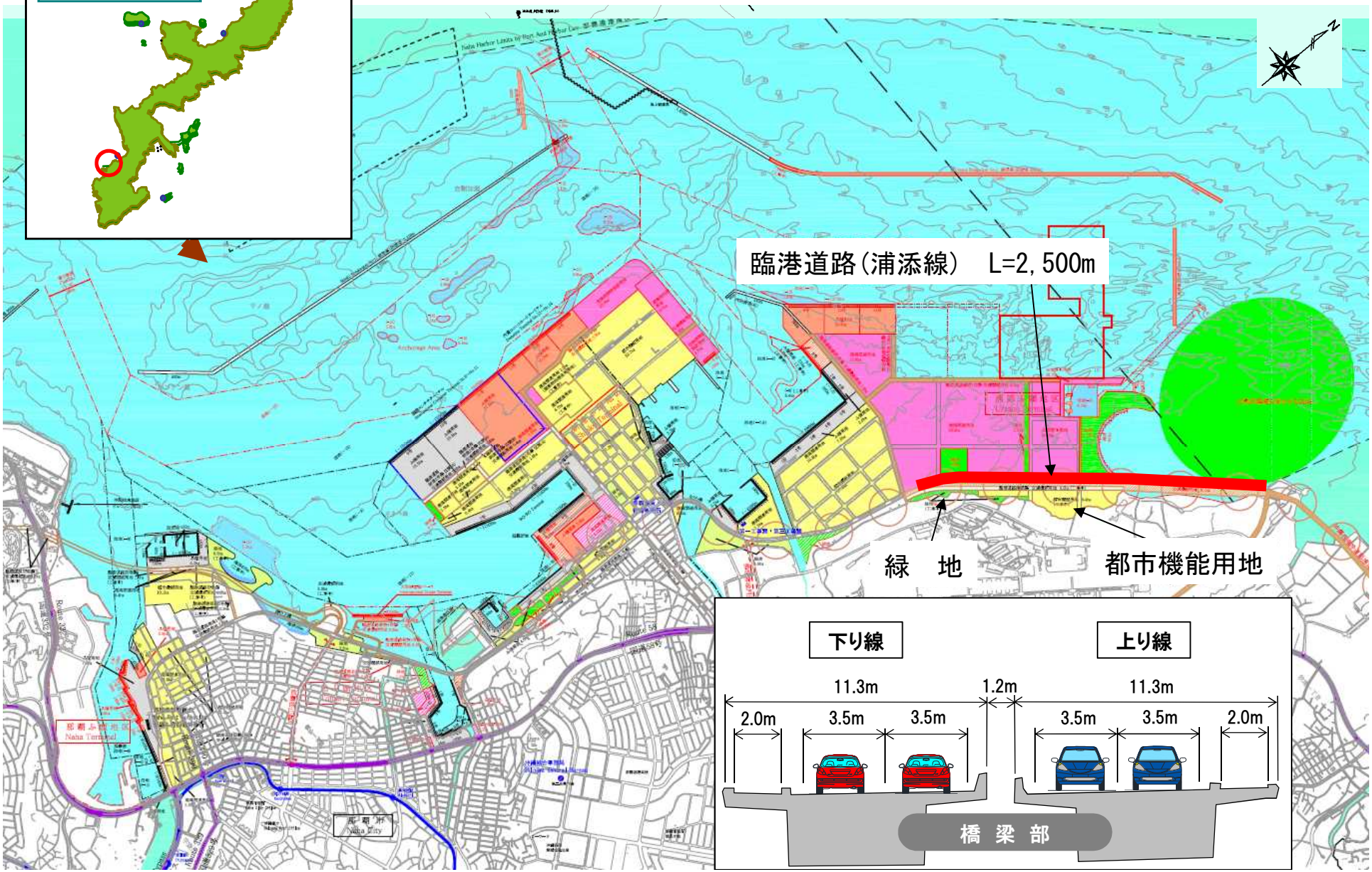
基準年度	平成28年度								
B:総便益（億円）	651	C:総費用(億円)	251	EIRR（%）	8.9	B-C	399	全体B/C	2.6
B:総便益（億円）	651	C:総費用(億円)	26					継続B/C	24.9

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	2.3～2.8	22.5～27.3
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	2.6～2.6	23.3～26.7
建設期間　（＋10% ～ －10%）	2.6～2.6	24.9～24.9

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212億円、既投資額192億円 平成28年度末現在　事業進捗率91%
主な事業の進捗の見込み	平成29年度に完成予定
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性：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途が確認されたため。
その他	＜第三者委員会の意見・反映内容＞ 対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。

那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業





事業名 (箇所名)	平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業 (沖縄県　宮古島市)		担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 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	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、岸壁（-9.0m）(改良)、防波堤（撤去・新設）、航路（-10.0m）、航路・泊地（-9.0m）								
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成36年度					
総事業費（億円）	168		残事業費（億円）	104					

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・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。
・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。
・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、ふ頭用地が狭隘であるため定期コンテナ船の荷役機械の輻輳が発生し、荷姿の変化（40FT化）に対応できない状況である。
・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、被災した際は宮古圏域約6万人の住民生活に甚大な影響を与える。
・クルーズ需要が旺盛となり、大型クルーズ船に対応した施設の整備が求められている。
＜達成すべき目標＞
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。そのほか、クルーズ需要に対応するため岸壁（-9.0m）(改良) および航路・泊地（-9.0m）等を整備する。
①海難事故の減少
②荷役作業の効率化
③岸壁の耐震化
④クルーズ需要への対応

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画（第3次）
　重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する
　2－1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・岸壁を整備することにより操船時の安全性が確保され、海難事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運航（島民への生活物資等の安定的な供給）が確保される。
・ふ頭用地の拡張や老朽化対策により、荷役車両・機械の輻輳や荷役作業への不安が解消されることで、作業の効率化が図られ作業員人件費の縮減が図られるとともに、安全性が向上する。また、ふ頭用地の拡張に伴い、ユニットロード貨物の横持ち輸送が解消される。
・対象プロジェクトの実施に伴って岸壁が耐震化されることにより、震災時における宮古圏域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。
・対象プロジェクトの実施に伴って、平良港において40FTコンテナの取り回しが可能となることで、定期コンテナ船による台湾からの輸入において10FTコンテナへの積み替えが不要となり（without時は平良港で40FTコンテナの取り回しが不可能であることから那覇港で10FTコンテナへの積換えが必要である）、輸送コストが削減される。
＜定量的な効果＞
・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。
・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。
・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。
・クルーズ需要およびクルーズ船の大型化に対応し、観光収益・営業収益の増加や交流機会の増加が図られる。

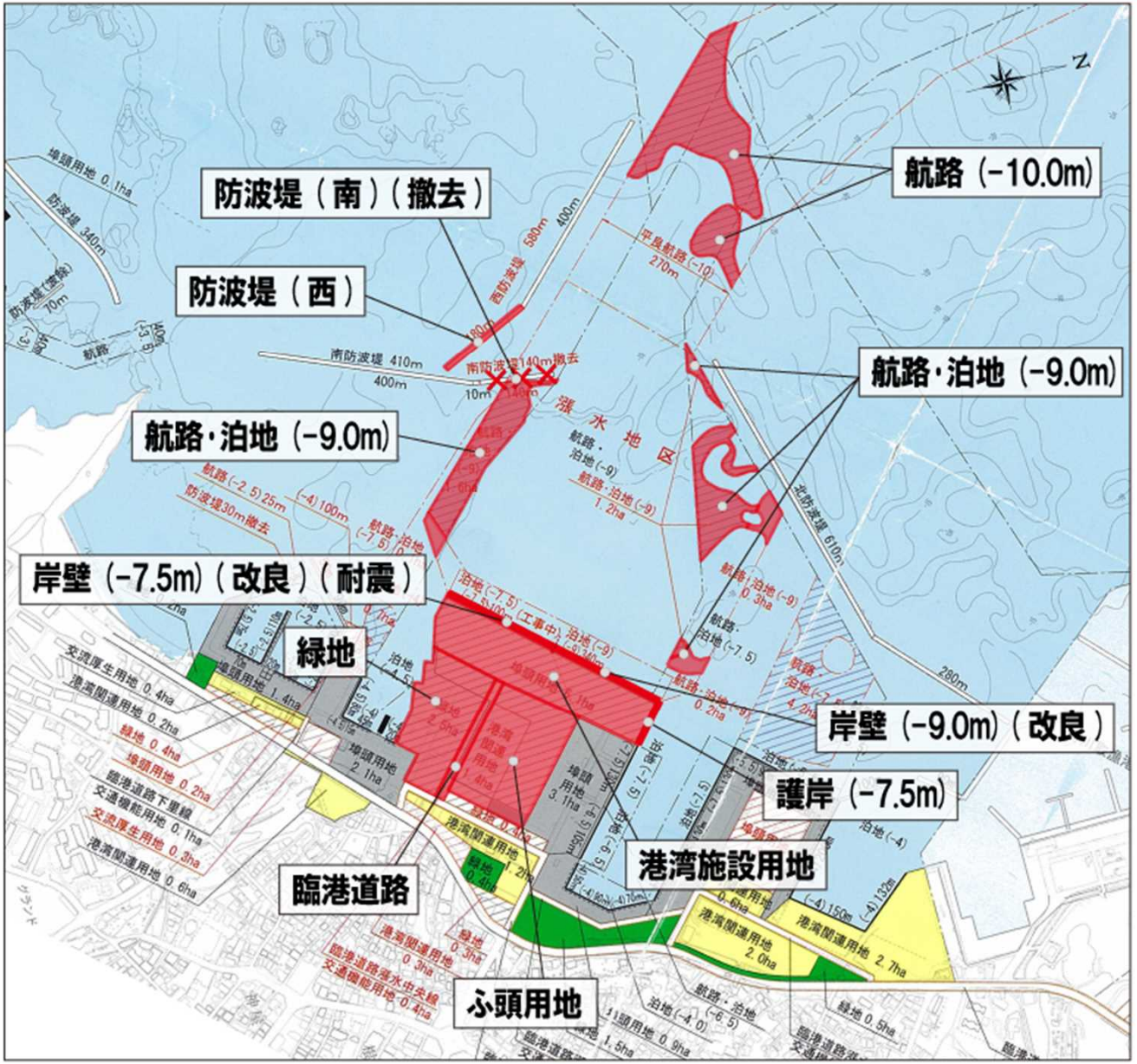
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
海難事故の減少便益（海難減少隻数0.20隻/年）、荷役コストの削減便益（RORO船）（対象貨物量221千トン/年）
岸壁の耐震化による便益（緊急物資8,872トン/回、一般貨物363千トン/年）、荷役コストの削減便益（コンテナ船）（対象貨物量142千トン/年）
国際観光収益・営業収益の増加（対象クルーズ船寄港隻数49隻/年）、交流機会の増加（市民314,699人）

基準年度	平成28年度								
B:総便益 (億円)	611	C:総費用(億円)	145	EIRR（%）	13.2	B-C	465	全体B/C	4.2
B:総便益 (億円)	611	C:総費用(億円)	82					継続B/C	7.5

（感度分析）	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　（－10% ～ ＋10%）	3.8～4.6	6.7～8.2
建 設 費　（＋10% ～ －10%）	4.0～4.4	6.8～8.3
建設期間　（＋10% ～ －10%）	4.1～4.3	7.4～7.7

社会経済情勢等の変化	クルーズ需要の増大、荷姿の変化に伴う輸送効率化への対応、これらに伴う対象施設の追加、事業費用の増加及び工期の延長
主な事業の進捗状況	総事業費168億円、既投資額64億円 平成28年度末現在　事業進捗率38%
主な事業の進捗の見込み	平成36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＞

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)	竹富南航路整備事業(竹富南航路)	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等により再評価が必要となった事業
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31年度	

総事業費(億円)	66	残事業費(億円)	15	

目的・必要性

＜解決すべき課題・背景＞
・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や船底接触事故が発生している。
・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、移動時間や輸送時間のロスが生じている。
・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。

＜達成すべき目標＞
航路を整備することにより、利用者の安全の確保や物流・人流の効率化を図る。
①海難の減少
②旅客移動の効率化
③貨物輸送の効率化

上位計画の位置づけ

・社会資本整備重点計画(第3次)
重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する
2－1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進

事業の多面的な効果

■政策目標・施策目標

・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。

■定性的・定量的な効果

＜定性的な効果＞
・安心・安全の確保
・交流機会の拡大

＜定量的な効果＞
・海難の減少　(年間航行隻数:49,800隻／年)
・移動コストの削減(年間利用旅客数:1,642千人／年)
・輸送コストの削減(年間取扱貨物量:35,735トン／年)

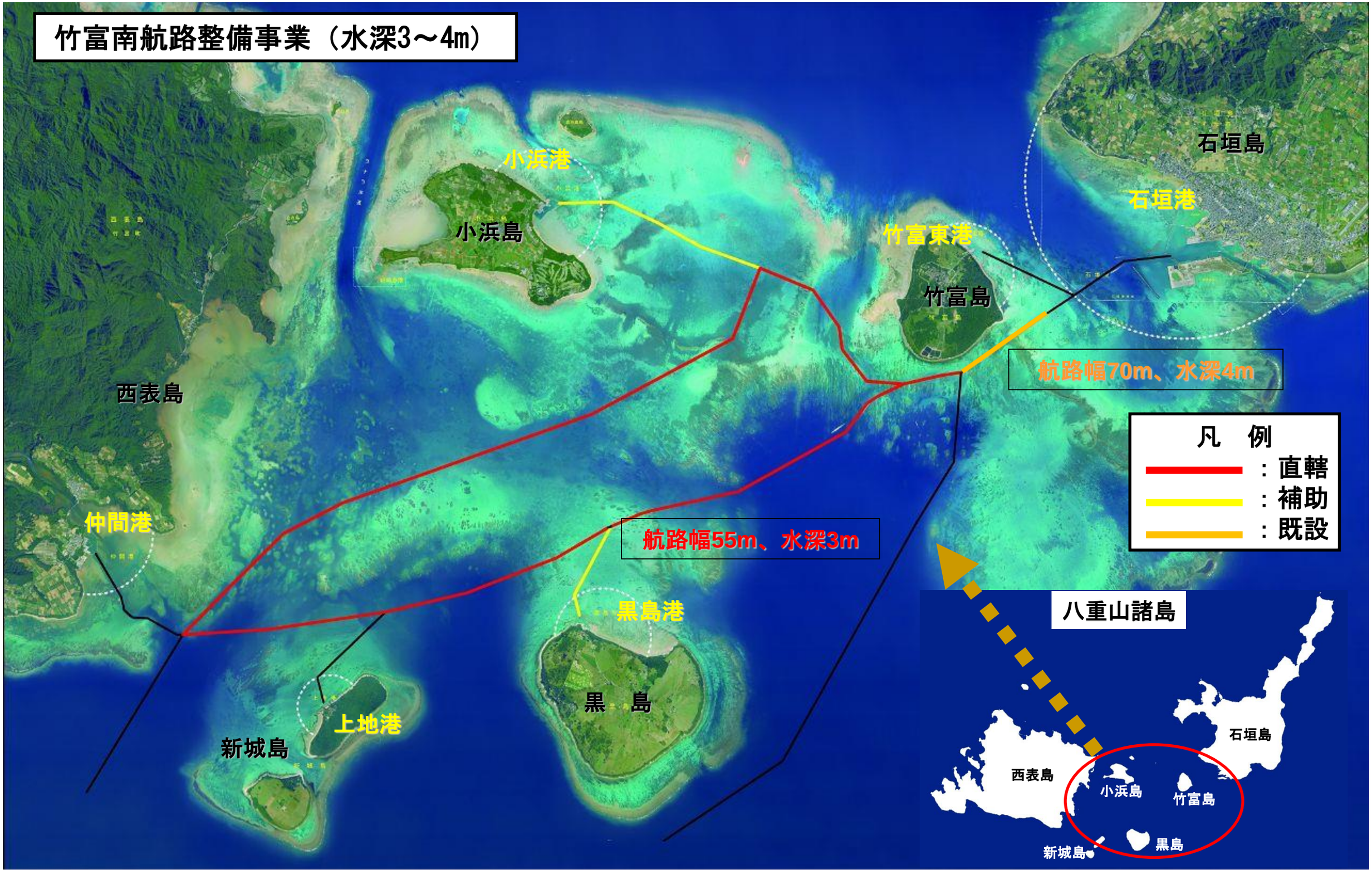
■定量的効果のうち投資効率性
○便益の主な根拠
海難の減少　(年間航行隻数:49,800隻／年)
移動コストの削減(年間利用旅客数:1,642千人／年)
輸送コストの削減(年間取扱貨物量:35,735トン／年)

基準年度		平成28年度							
B:総便益 (億円)	84	C:総費用(億円)	71	EIRR(%)	4.9	B-C	13	全体B/C	1.2
B:総便益 (億円)	84	C:総費用(億円)	19					継続B/C	4.5

(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C
需　　要　(－10% ～ ＋10%)	1.1～1.3	4.0～4.9
建 設 費　(＋10% ～ －10%)	1.2～1.2	4.1～5.0
建設期間　(＋10% ～ －10%)	1.2～1.2	4.5～4.5

社会経済情勢等の変化	・平成25年3月、新石垣空港開港に伴い、観光入込客数が順調に増大してきている。 ・平成23年、政令改正により竹富南航路の指定区域が拡大される。 ・昭和49年、開発保全航路の政令指定を受ける。
主な事業の進捗状況	総事業費66億円、既投資額50億円 平成28年度末　事業進捗率77%
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	特になし
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＞

竹富南航路整備事業


竹富南航路整備事業（水深3～4m）
小浜港
小浜島
竹富東港
竹富島
石垣島
石垣港
西表島
航路幅70m、水深4m
凡　例
：直轄
：補助
：既設
仲間港
航路幅55m、水深3m
黒島港
黒　島
上地港
新城島
八重山諸島
石垣島
西表島
小浜島
竹富島
黒島
新城島