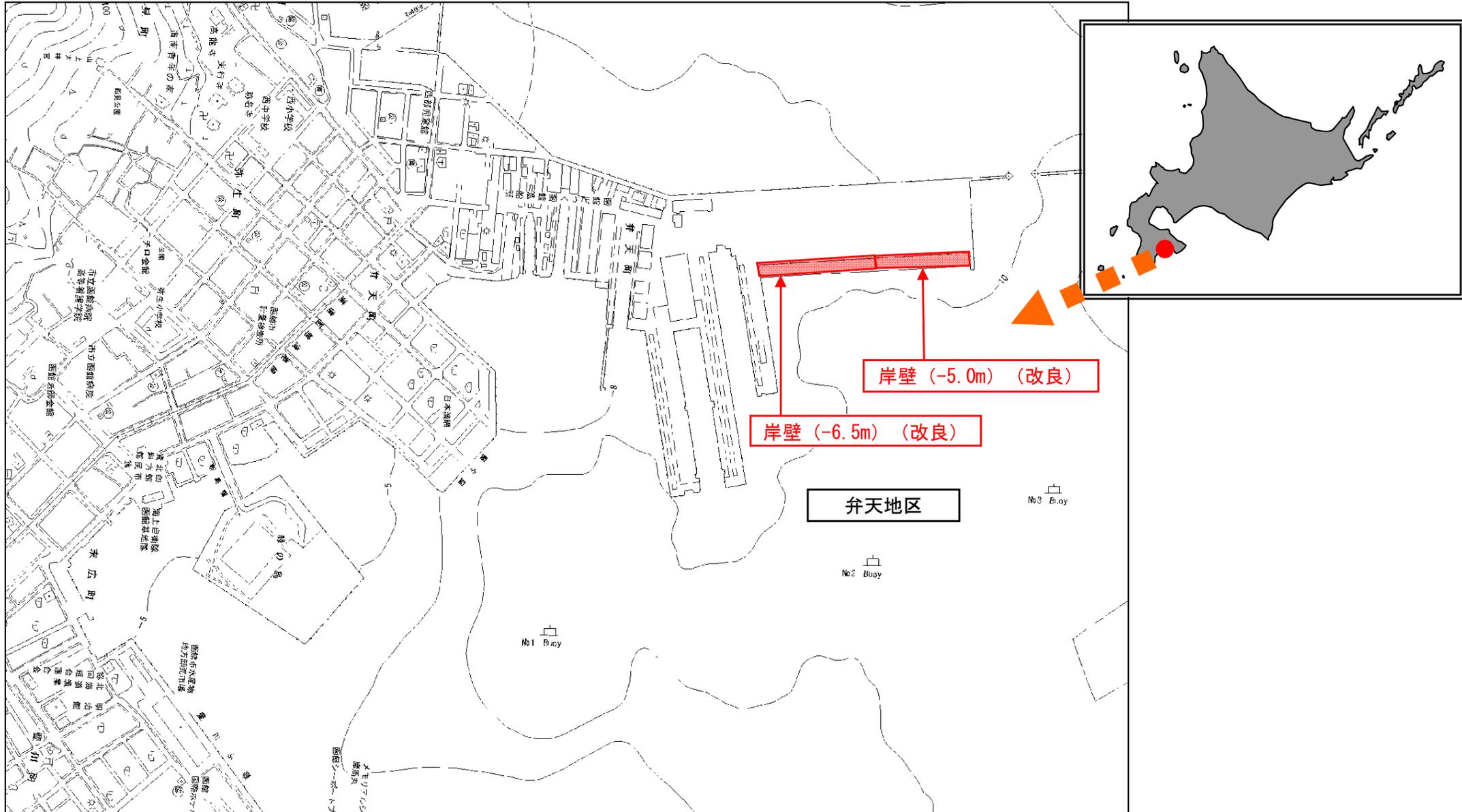


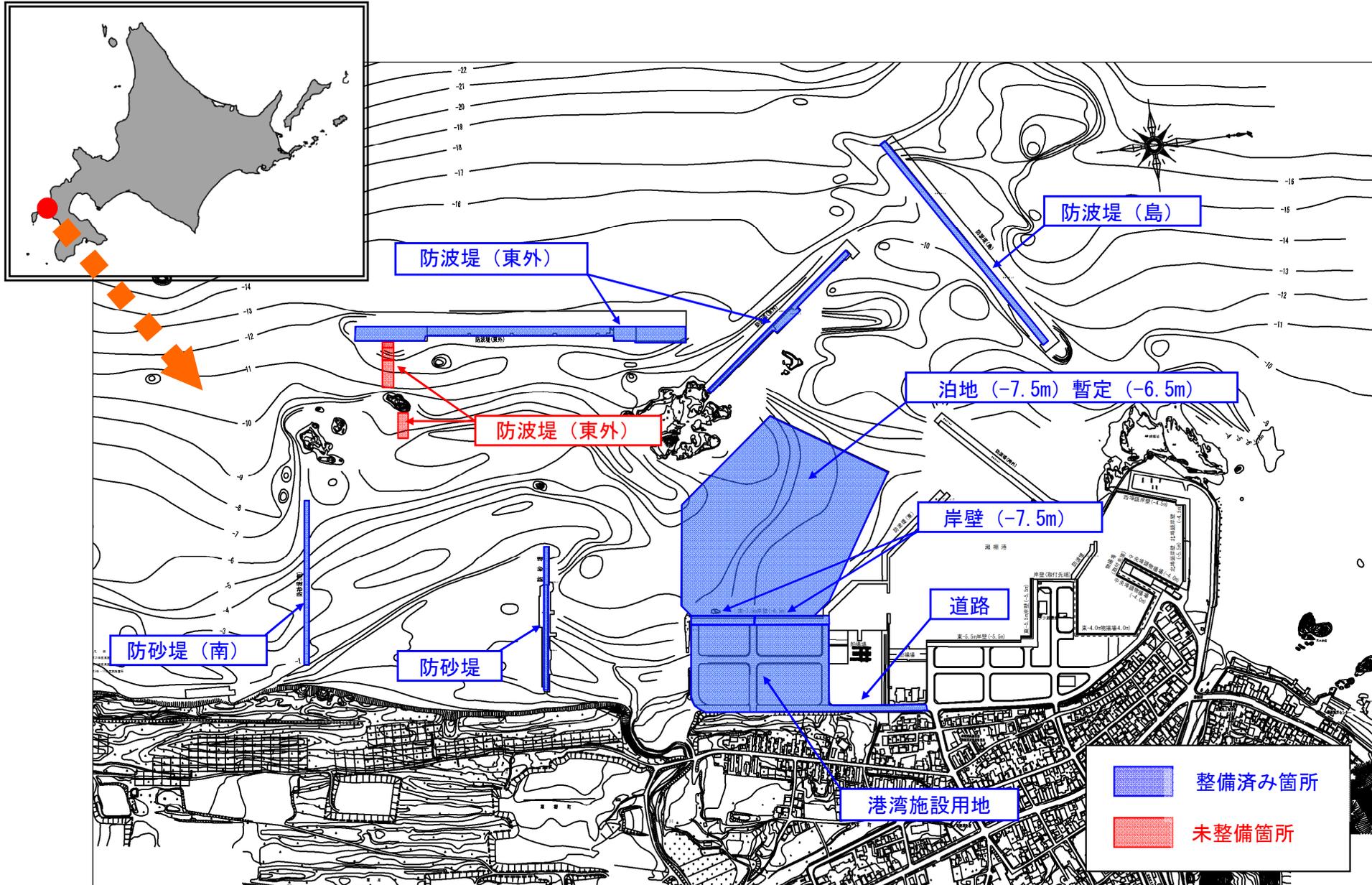
| 事業名 (箇所名) | 船だまり整備事業(改良) (函館港 弁天地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾空港部 港湾計画課 箕作 幸治 | 事業 主体 | 北海道開発局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|-----------|--------------|----------------------|----------|---------|----|-------|-----|--|------|--|-------|--|--|--|--|--|--|--|-----------|-----|-----------|----|---------|-----|-----|----|-------|-----|-----------|----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|--------|--|----------|--|--|--|---------|--|--|--|---------------|-----------|--|--|-----------|--|--|--|----------------|-----------|--|--|-----------|--|--|--|-----------------|-----------|--|--|-----------|--|--|
| 実施箇所 | 北海道函館市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会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(-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 | 令和6年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 71 | | 残事業費(億円) | | 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館港では、係留施設延長が不足しているため、物資補給目的船からの係留要請に十分対応できない状況にある。 ・函館市では、弁天地区を水産・海洋研究ゾーンとして位置付け、「国際水産・海洋総合研究センター」の整備を進めているため、本施設と連携した施設利用を行う必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①弁天地区の船だまり整備により、慢性的な岸壁不足に伴い発生している業務コストの削減 ②港内利用の再編により、岸壁利用の適正化や水産・海洋研究研究ゾーンの形成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・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:地域の強みを活かした産業の育成(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 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 北海道総合開発を推進する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産・海洋研究の牽引 ・船舶乗組員等の利便性向上 ・函館港に来港する官公庁船への対応強化 ・船舶係留時の安全性向上 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞船コストの削減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞船コストの削減(令和7年度予測利用不荷役船隻数:343隻/年、令和7年度予測官公庁船隻数:6隻/年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="8">令和元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>106</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>89</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.9</td> <td>B-C</td> <td>18</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>38</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>18</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="4">事業全体のB/C</td> <td colspan="4">残全体のB/C</td> </tr> <tr> <td>需要(-10%~+10%)</td> <td colspan="3">(1.1~1.3)</td> <td colspan="4">(1.9~2.3)</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td colspan="3">(1.2~1.2)</td> <td colspan="4">(1.9~2.3)</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td colspan="3">(1.2~1.2)</td> <td colspan="4">(2.0~2.2)</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | B:総便益(億円) | 106 | C:総費用(億円) | 89 | EIRR(%) | 4.9 | B-C | 18 | 全体B/C | 1.2 | B:総便益(億円) | 38 | C:総費用(億円) | 18 | | | | | 継続B/C | 2.1 | (感度分析) | | 事業全体のB/C | | | | 残全体のB/C | | | | 需要(-10%~+10%) | (1.1~1.3) | | | (1.9~2.3) | | | | 建設費(+10%~-10%) | (1.2~1.2) | | | (1.9~2.3) | | | | 建設期間(+10%~-10%) | (1.2~1.2) | | | (2.0~2.2) | | |
| 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 106 | C:総費用(億円) | 89 | EIRR(%) | 4.9 | B-C | 18 | 全体B/C | 1.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 38 | C:総費用(億円) | 18 | | | | | 継続B/C | 2.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (感度分析) | | 事業全体のB/C | | | | 残全体のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要(-10%~+10%) | (1.1~1.3) | | | (1.9~2.3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費(+10%~-10%) | (1.2~1.2) | | | (1.9~2.3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間(+10%~-10%) | (1.2~1.2) | | | (2.0~2.2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 弁天地区が多く市民が集う交流拠点となったことに伴う、函館市による岸壁背後用地の利用見直し セメント需要増大に伴う、不荷役船の係留時間の増加 不荷役船の大型化に伴う、岸壁の利用形態の変化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費71億円、既投資額49億円。令和元年度末現在 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、令和6年度の完了を予定している。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コスト削減や代替案立案等の可能性 | 特になし | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>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する。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

函館港 弁天地区 船だまり整備事業(改良)



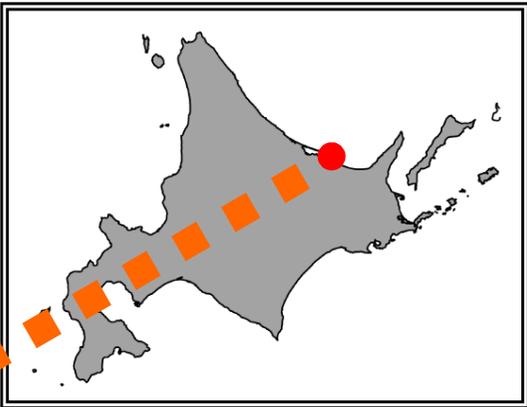
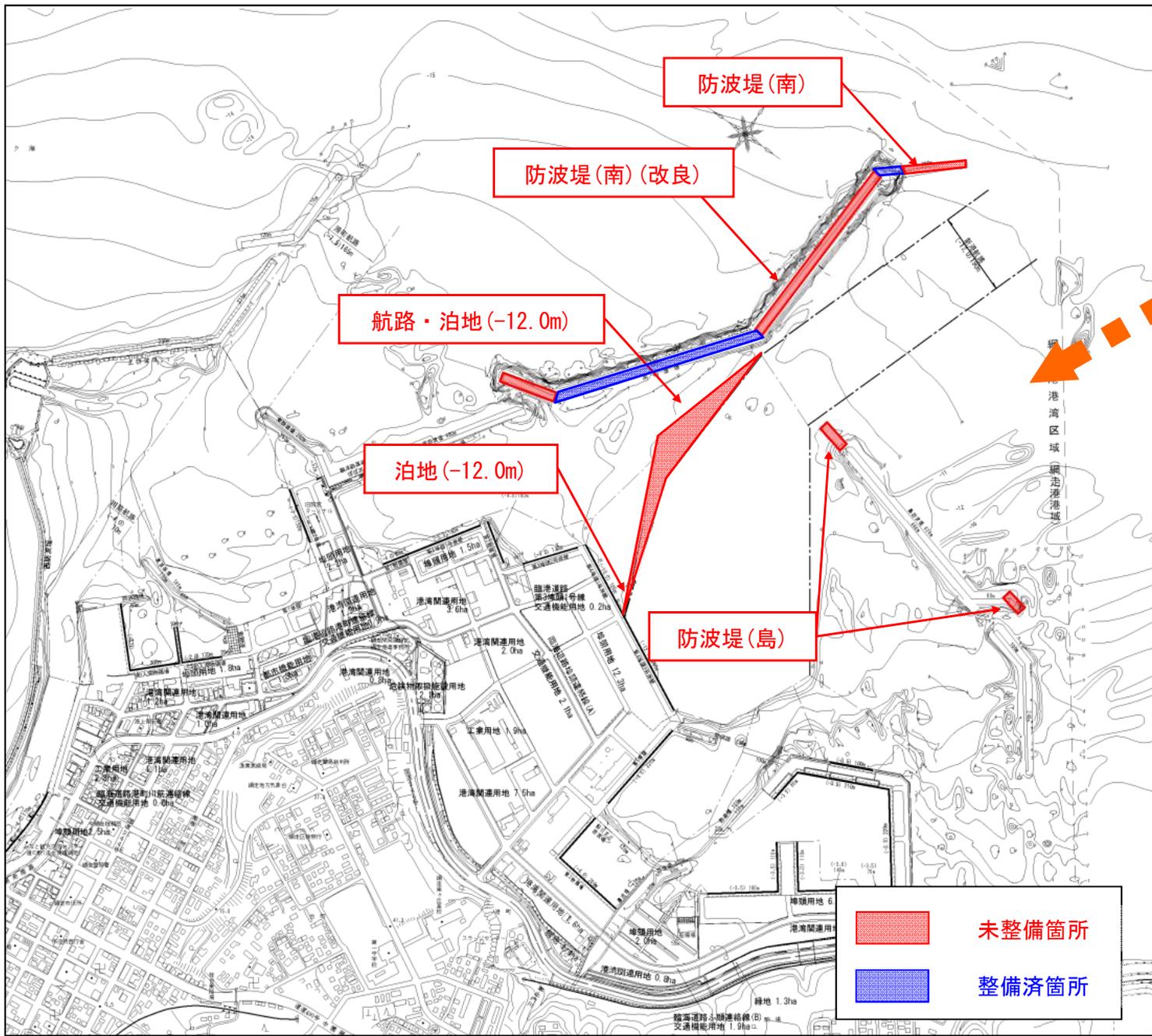
| | | | | | | |
|-----------------------|---|---------------|----------------------|---------------|----------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 国内物流ターミナル整備事業 (瀬棚港 本港地区) | 担当課 担当課長名 | 港湾空港部 港湾計画課 箕作 幸治 | 事業 主体 | 北海道開発局 | |
| 実施箇所 | 北海道せたな町 | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業 | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 防波堤(島)、防波堤(東外)、泊地(-7.5m)暫定(-6.5m)、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 | 令和7年度 | | |
| 総事業費(億円) | 297 | | 残事業費(億円) | 17 | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 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、地域産業の競争力が確保されていない状況にある。 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にある。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①大型貨物船による物流効率化の促進、背後企業の輸出コスト削減 ②民家及び漁業対応施設への粉塵問題の解決 ③避泊水域の確保による海難の減少 | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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。 | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 瀬棚港を核とした地域経済への寄与 港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 風力発電施設の設置による地域への貢献 蓄養施設による水産振興の進展 港湾施設用地の整備による交流機会への貢献 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 輸送コストの削減(風力発電関連設備の運搬) | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上輸送コストの削減(令和8年度予測取扱貨物量:155千トン/年) 海難の減少(令和8年度予測避泊水域:1隻、避泊回数:12.0回/年) 航路・泊地の維持浚渫費の削減(令和8年度予測埋没低減量:5,530m³/年) 輸送コストの削減(風力発電関連設備の運搬)(令和元年度予測取扱基数:16基) | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | |
| | B:総便益(億円) | 926 | C:総費用(億円) | 765 | EIRR (%) | 5.0 |
| B:総便益(億円) | 22 | C:総費用(億円) | 14 | | | |
| (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) | | (1.3 ~ 1.7) | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | (1.2 ~ 1.2) | | (1.4 ~ 1.7) | | |
| 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | | (1.2 ~ 1.2) | | (1.5 ~ 1.6) | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 近年の取扱貨物需要の減少及び利用状況を勘案した整備計画の見直し | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 平成7年度に岸壁(-7.5m)1バースが供用開始、平成16年度に防砂堤、防砂堤防(南)が供用開始。 総事業費297億円、既投資額280億円。令和元年度末現在 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、令和7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・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>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する。</p> | | | | | |
| | <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p> | | | | | |

瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業

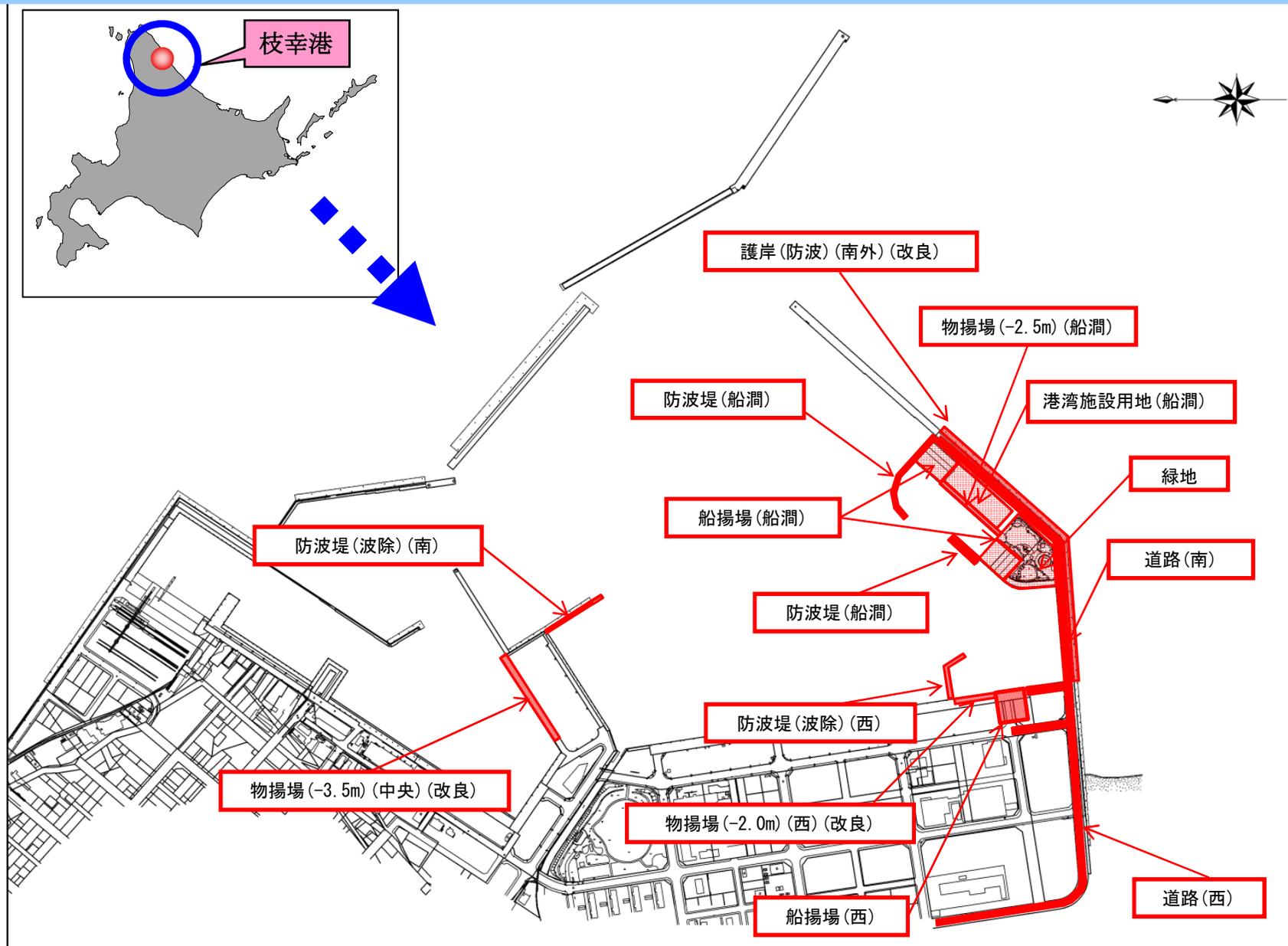


| 事業名 (箇所名) | 防波堤改良事業 (網走港 新港地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局 計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 北海道開発局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------------|--------------|------------------|----------|--------|----|--------|------|----------|------|---------|--|------------------|---------------|---------------|--|--|-----------|-------------------|---------------|---------------|----------|-----|-----|--------------------|---------------|---------------|-----------|-----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|
| 実施箇所 | 北海道網走市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 防波堤(南)(改良)、防波堤(南)、防波堤(島)、航路・泊地(-12.0m)、泊地(-12.0m) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成20年度 | 完了 | 令和11年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 136 | | 残事業費(億円) | 72 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・網走港では、主要貨物である石炭の輸入や小麦の移出等が行われている。 ・新港地区において港内静穏度が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。 ・防波堤の越波や港内擾乱により、護岸背後の倉庫への施設損傷や貨物の流出被害が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①港内の静穏度向上による荷役の効率化 ②避泊水域の確保による海難の減少 ③越波による背後施設の被害削減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・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:地域の強みを活かした産業の育成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国土の総合的な利用、整備及び保全並びに国土に関する情報の整備 ・施策目標:北海道総合開発の推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・網走港を核とした地域経済への寄与 ・食糧の安定供給への寄与 ・木質バイオマスの安定供給への寄与 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送コストの削減 ・待避コストの削減 ・係留ロープの被害削減 ・海難の減少 ・越波・浸水被害の削減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>陸上輸送コストの削減 (令和12年度予測取扱貨物量:465千t/年) 待避コストの削減 (令和12年度予測総待避時間:144時間/年) 係留ロープの被害の削減 (令和12年度予測ロープ切断本数:3本/年) 海難の減少 (令和12年度予測避泊水域:2隻、避泊回数:5.0回/年) 越波・浸水被害の減少 (令和12年度予測被害額:113,899千円/30年)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和元年</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>210</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>141</td> <td>EIRR (%)</td> <td>5.4</td> <td>B-C</td> <td>69</td> <td>全体B/C</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>110</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>53</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.1</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | 基準年度 | | 令和元年 | | | | | | | | B:総便益(億円) | 210 | C:総費用(億円) | 141 | EIRR (%) | 5.4 | B-C | 69 | 全体B/C | 1.5 | B:総便益(億円) | 110 | C:総費用(億円) | 53 | | | | | 継続B/C | 2.1 |
| | 基準年度 | | 令和元年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 210 | C:総費用(億円) | 141 | EIRR (%) | 5.4 | B-C | 69 | 全体B/C | 1.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 110 | C:総費用(億円) | 53 | | | | | 継続B/C | 2.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">(感度分析)</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>(1.3 ~ 1.6)</td> <td>(1.9 ~ 2.3)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.4 ~ 1.6)</td> <td>(1.9 ~ 2.3)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.4 ~ 1.5)</td> <td>(2.0 ~ 2.1)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | (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) | (1.9 ~ 2.3) | | | | 建設費 (+10% ~ -10%) | (1.4 ~ 1.6) | (1.9 ~ 2.3) | | | | 建設期間 (+10% ~ -10%) | (1.4 ~ 1.5) | (2.0 ~ 2.1) | | | | | | | | | | |
| (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) | (1.9 ~ 2.3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | (1.4 ~ 1.6) | (1.9 ~ 2.3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | (1.4 ~ 1.5) | (2.0 ~ 2.1) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 新港地区へのクルーズ船利用の定着化に関わる情勢を鑑みた事業期間の延伸 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費136億円、既投資額64億円 令和元年度末現在 事業進捗率47% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和11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 | 本プロジェクトの整備で防波堤(南)(改良)から発生した消波ブロックを、防波堤(南)及び防波堤(島)の建設資材として活用している。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>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する。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

網走港 新港地区 防波堤改良事業



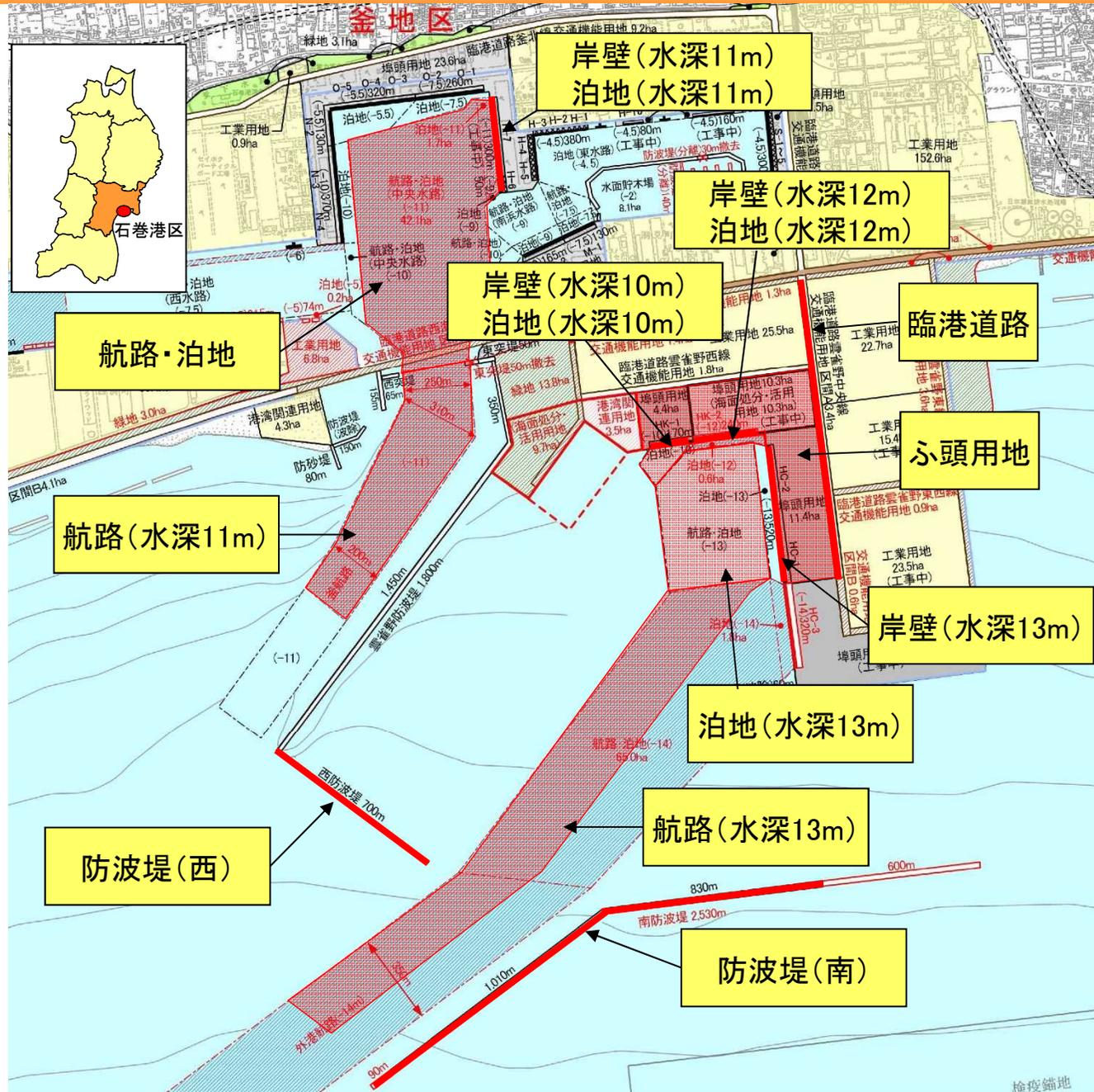
枝幸港 本港新港地区 小型船だまり整備事業



| 事業名 (箇所名) | 小型船だまり整備事業 (枝幸港 本港新港地区) | 担当課 担当課長名 | 港湾局 計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 北海道開発局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|--------------|------------------|----------|--------|------|----|-------|-----|--|--|--|--|--|--|-----------|-----|-----------|-----|---------|-----|-----|----|-------|-----|-----------|----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|--|----------|---------|---------------|---------|---------|----------------|---------|---------|-----------------|---------|---------|
| 実施箇所 | 北海道枝幸町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 護岸(防波)(南外)(改良)、防波堤(船溜)、防波堤(波除)(西)、物揚場(-2.5m)(船溜)、船揚場(船溜)、物揚場(-2.0m)(西)(改良)、 港湾施設用地(船溜)、道路(南)、防波堤(波除)(南)、船揚場(西)、物揚場(-3.5m)(中央)(改良)、道路(西)、緑地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成9年度 | 完了 | 令和8年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 68 | | 残事業費(億円) | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 枝幸港では、係留施設の不足による非効率な水産活動を強いられている状況にある。 港内静穏度不足から、避難船の受入れに支障を来しており、荒天時における小型船の安全な避難が求められている。 対EU輸出ホタテ貝の生産海域に指定されたのを受け、輸出先国が求める食品衛生基準等に適合する水産食品取扱認定施設が整備されているが、漁獲物の品質管理の強化を図る対策が遅れていることが重要な課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①小型船の混雑解消による水産活動の効率化 ②小型船の避難に必要な水域の確保 ③漁獲物の衛生・品質管理の強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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。 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 水産品輸出に伴う付加価値化の向上及び販路拡大による貢献 船揚場整備による防災機能の向上 臨港道路整備による港湾利用者の安全性の向上 海洋性レクリエーション活動増加による地域経済の活性化 地域交流の活性化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 滞船コストの削減 作業コストの削減(船揚場整備による上下架作業コスト・船揚場整備による船体損傷の回避) 海難の減少 屋根付き岸壁による漁獲物付加価値の向上 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 滞船コストの削減(令和9年度予測利用小型船隻数:98隻/年) 作業コストの削減(令和9年度予測利用小型船隻数:31隻/年) 海難の減少(令和9年度予測避泊可能隻数:7隻、避泊可能回数:1.3回/年) 漁獲物付加価値の向上(令和9年度予測漁獲金額:151.4百万円/年) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和元年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>126</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>113</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.4</td> <td>B-C</td> <td>13</td> <td>全体B/C</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>40</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>17</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要(-10%~+10%)</td> <td>1.0~1.2</td> <td>2.1~2.6</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.1~1.1</td> <td>2.1~2.6</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.1~1.1</td> <td>2.3~2.4</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | B:総便益(億円) | 126 | C:総費用(億円) | 113 | EIRR(%) | 4.4 | B-C | 13 | 全体B/C | 1.1 | B:総便益(億円) | 40 | C:総費用(億円) | 17 | | | | | 継続B/C | 2.4 | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | 需要(-10%~+10%) | 1.0~1.2 | 2.1~2.6 | 建設費(+10%~-10%) | 1.1~1.1 | 2.1~2.6 | 建設期間(+10%~-10%) | 1.1~1.1 | 2.3~2.4 |
| 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 126 | C:総費用(億円) | 113 | EIRR(%) | 4.4 | B-C | 13 | 全体B/C | 1.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 40 | C:総費用(億円) | 17 | | | | | 継続B/C | 2.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要(-10%~+10%) | 1.0~1.2 | 2.1~2.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費(+10%~-10%) | 1.1~1.1 | 2.1~2.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間(+10%~-10%) | 1.1~1.1 | 2.3~2.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 鋼材調達に関わる情勢を鑑みた事業期間の延伸及び事業費の増額 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 平成15年度に本港新港地区小型船だまりが供用開始 総事業費68億円、既投資額47億円。令和元年現在 整備進捗率71% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和8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(波除)(南)の断面構造変更、物揚場(-3.5m)(中央)(改良)屋根施設の材料費削減や屋根幅の縮小をすることによる、整備費用の縮減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>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する。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|---------------|--------------|-----------------|----------|---------|-----|-----|-------------|-----|
| 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 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 東北地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 宮城県石巻市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会情勢の急激な変化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 | 雲雀野地区岸壁(-13m)、雲雀野地区岸壁(-12m)、雲雀野地区岸壁(-10m)、雲雀野地区防波堤(南)、雲雀野地区防波堤(西)、雲雀野地区航路(-13m)、雲雀野地区泊地(-13m)、雲雀野地区泊地(-12m)、雲雀野地区泊地(-10m)、雲雀野地区埠頭用地、雲雀野地区臨港道路、釜地区岸壁(-11m)、釜地区航路(-11m)、釜地区航路・泊地(-11m)、釜地区泊地(-11m) | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業着手 | 昭和58年 | 完了 | 令和7年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 1,527 | | 残事業費(億円) | | 130 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 石巻港区では、原木、石炭、木材チップを取り扱う岸壁が不足しており、沖待ちが発生している。 企業の競争力強化の観点より、スケールメリット追求による船舶の大型化への対応が求められている。 外洋に面する雲雀野地区においては、静穏度が十分でないため本来の荷役機能が十分発揮されていない。 航行船舶の荒天時における海難事故(船舶損傷、積み荷損失、人的被害、海洋環境汚染に伴う損失等)を回避すべく、安全な避泊水域の提供が必要。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 雲雀野地区の整備により岸壁不足が解消するとともに、大量一括輸送によるコスト削減を図る。 防波堤の延伸により港内の静穏度が確保され、安全で効率的な荷役が確保されるとともに、航行船舶のための避泊水域の提供を図る。 <p>①輸送コストの削減 ②滞船コストの削減 ③海難事故損失の回避</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力の確保・強化 施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | |
| 便益の主な 根拠 | 輸送コスト削減(取扱貨物量:便益対象2,841千トン/年) 滞船コスト削減(滞船時間:便益対象8,724h) 海難事故の回避(海難事故回避隻数:7隻) | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 4,429 | C:総費用(億円) | 3,831 | 全体B/C | 1.2 | B-C | 599 | EIRR (%) | 4.5 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 830 | C:総費用(億円) | 105 | 継続B/C | 7.9 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | |
| | 需 要 | (-10% ~ +10%) | 1.1~1.2 | 7.1~8.7 | | | | | | |
| | 建 設 費 | (+10% ~ -10%) | 1.2~1.2 | 7.2~8.7 | | | | | | |
| | 建設期間 | (+10% ~ -10%) | 1.2~1.2 | 7.8~8.0 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | 当該事業を実施することにより ①雲雀野地区の整備により岸壁不足が解消するとともに、大量一括輸送によるコスト削減を図る。 ②防波堤の延伸により港内の静穏度が確保され、安全で効率的な荷役が確保されるとともに、航行船舶のための避泊水域の提供を図る。 <貨幣価値が困難な効果等による評価> <ul style="list-style-type: none"> CO2等の排出量削減 既存ターミナルの混雑緩和 地域産業発展、雇用の創出 | | | | | | | | | |
| 社会経済情 勢等の変化 | 事業費の増額、事業期間の延伸 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗状況 | 総事業費1,527億円、既投資額1,396億円 令和元年度現在 事業進捗率92% | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込み | 令和7年度完了を予定している。 | | | | | | | | | |
| コスト削減や 代替案立案 等の可能性 | <ul style="list-style-type: none"> 新構造断面(半没上部斜面ケーソン堤)を採用し、防波堤断面縮小によるコスト削減を図っている。 地盤改良材にカキ殻を採用し、コスト削減を図っている。 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理 由 | 地元及び港湾利用者からの要望も強く、事業の投資効果が認められるため、継続して事業を行ってきたい。 | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> | | | | | | | | | |

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 (茨城港常陸那珂港区 中央ふ頭地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 関東地方整備局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 中村 晃之 | | | | | | |
| 実施箇所 | 茨城県ひたちなか市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 総事業費の増額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12m)、ふ頭用地 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成27年度 | 完了 | 令和6年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 104 | | 残事業費(億円) | | 21 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貨貨物の需要増大への対応。 ・ふ頭用地不足への対応。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貨貨物需要に対応するため、国際物流ターミナルを整備し、物流の効率化及び地域産業の国際競争力の向上を目指す。 ・ふ頭用地の整備により、現状で逼迫している外貨RORO貨物の保管施設の能力不足解消し、物流効率化(輸送コスト削減)を支援する。 | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>■政策目標・施策目標</p> <p>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p> | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・陸上輸送従事者の就業環境の緩和 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コスト削減額 | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 (外貨RORO貨物:360万トﾝ/年) | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 平成31年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 142 | C:総費用(億円) | 101 | EIRR (%) | 6.0% | B-C | 41 | 全体B/C | 1.4 |
| | B:総便益(億円) | 142 | C:総費用(億円) | 20 | | | | | 継続B/C | 7.2 |
| (感度分析) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) | | 1.3 ~ 1.5 | | 6.5 ~ 8.0 | | | | | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 1.3 ~ 1.5 | | 6.7 ~ 7.9 | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.4 ~ 1.4 | | 7.2 ~ 7.3 | | | | | | |
| 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104億円、既投資額84億円 令和1年度末 事業進捗率80% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和6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 | 技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなどのコスト縮減に務める。 | | | | | | | | | |
| 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> | | | | | | | | | |



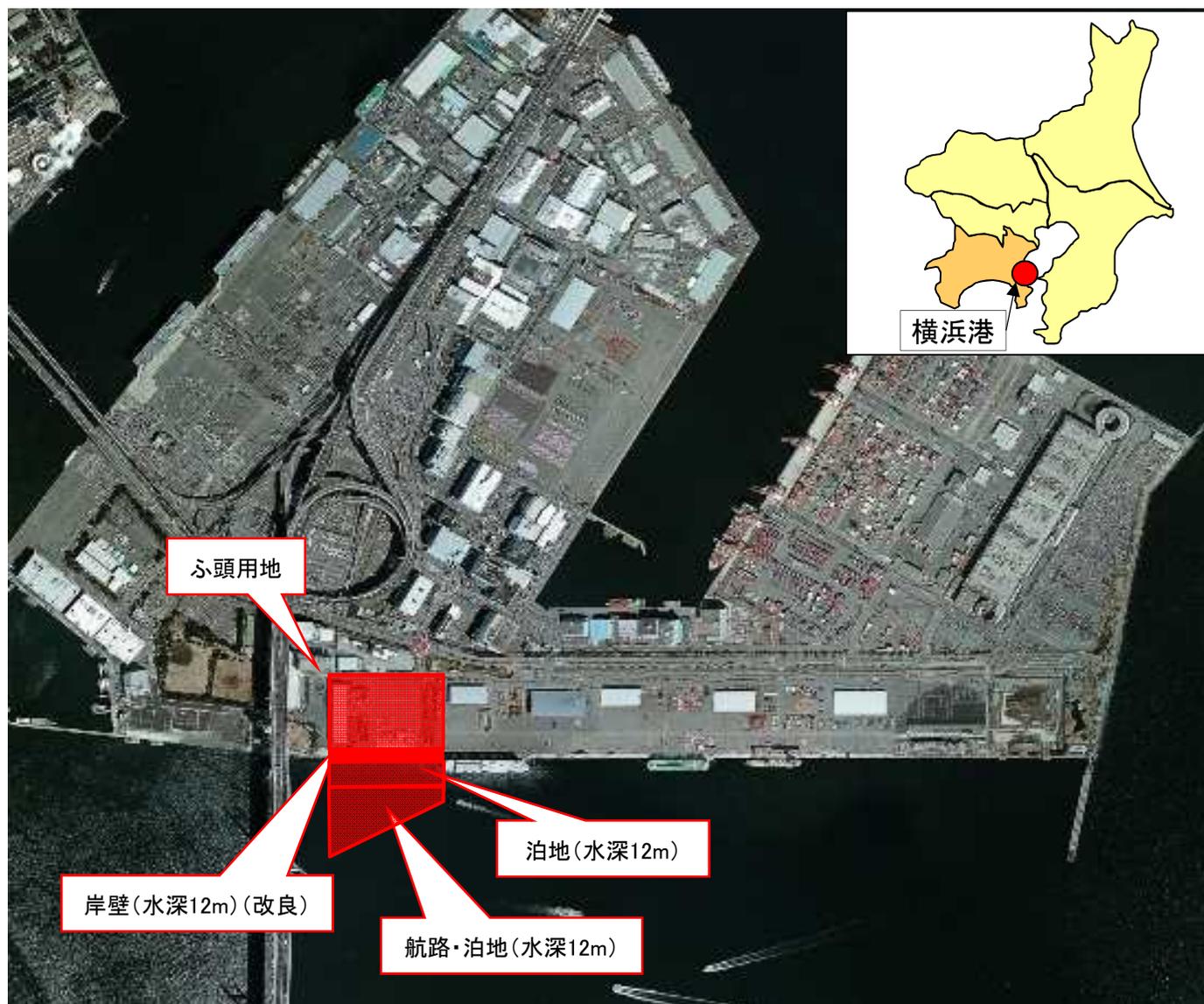
茨城港常陸那珂港区 国際物流ターミナル整備事業

外港地区



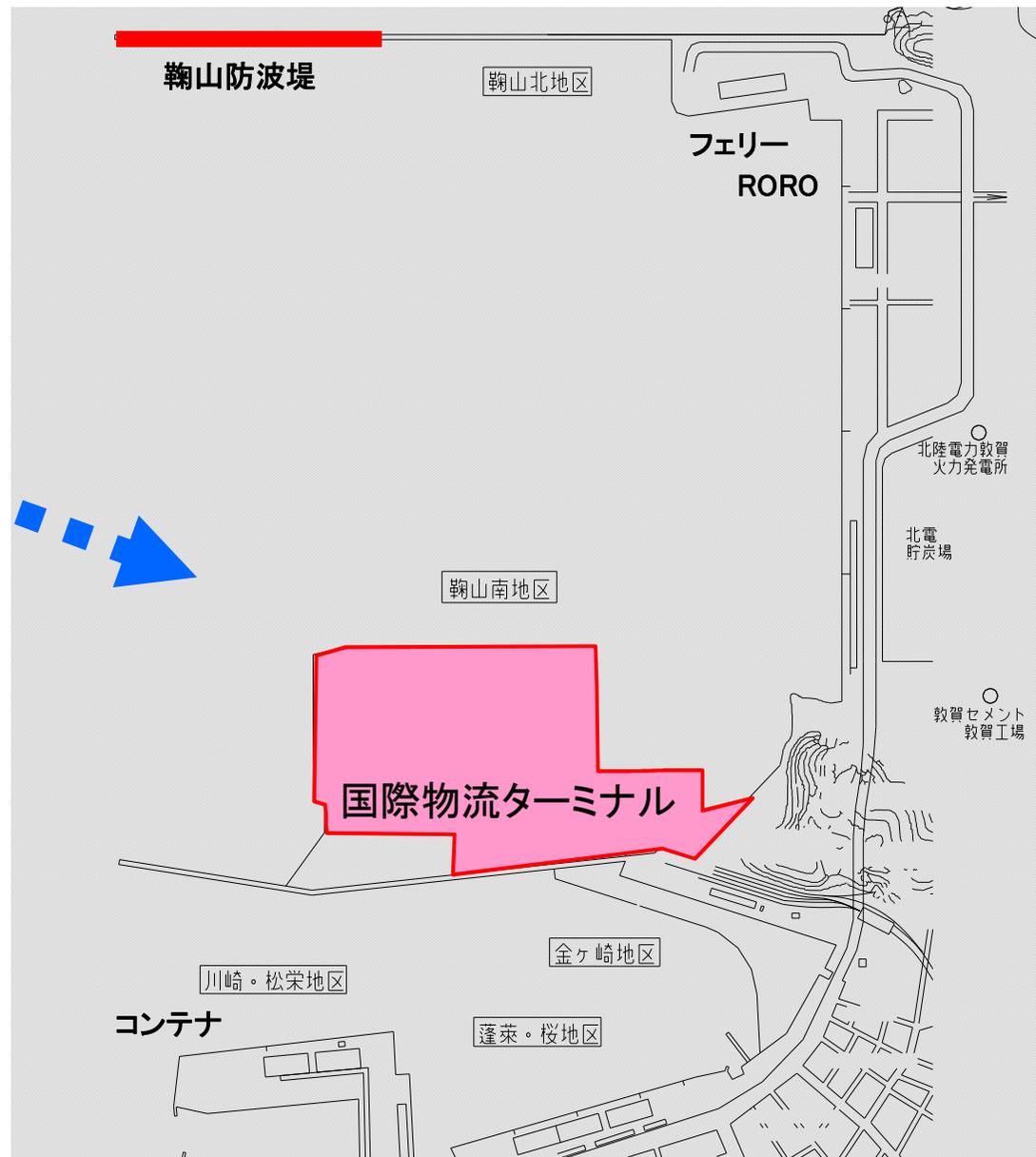
| 事業名 (箇所名) | 横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業 (横浜港大黒ふ頭地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | | 事業 主体 | 関東地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------|--------------|-----------------|------|----------|---------|-------|-----|--|------|--|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------|-----|-----------|----|----------|------|-----|-----|-------|-----|--|--|-----------|-----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|--|--|--|----------|---------|------------------|---------|---------|-------------------|---------|---------|--------------------|---------|---------|
| 実施箇所 | 神奈川県横浜市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 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12m)(改良)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成28年度 | 完了 | 令和3年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 89 | | 残事業費(億円) | | 53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 横浜港の完成自動車取扱貨物量が増加しており、新たな貨物需要の増加に対応可能な係留施設が不足している。 近年の自動車運搬船の大型化により、2バースの1隻での利用など、非効率なバース運用を強いられている。 完成自動車取扱台数の増加に伴い自動車運搬船の利用隻数も増加し、バースが飽和状態になっており、大型の自動車運搬船に対応したバース不足による沖待ちが恒常的に発生している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 完成自動車の取扱台数の増加や自動車運搬船の大型化に対応するため、老朽化した大黒ふ頭P3・P4岸壁(延長260m、水深7.5m)の修繕と併せて水深12mへ増深改良を行うとともに、既存岸壁(延長1,110m、水深10m)を含め、延長1,400mの連続バースとして再編することで、完成自動車の効率的な海上輸送を実現し、我が国の産業競争力強化を図る。 完成自動車の需要増加への対応 自動車運搬船の大型化に対応した施設の不足への対応 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 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 国土形成計画(全国計画) 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 産業の国際競争力の強化 横浜港大黒ふ頭地区において、完成自動車の増加や自動車運搬船の大型化等に適切に対応することにより、国内で生産される完成自動車の海上輸送コストの削減等が可能となり、関東一円に立地する自動車メーカー等の国際競争力強化が図られる。また、国内自動車メーカーは、グローバルな生産・供給体制を再編する中で、国内工場の生産余力を活用した輸出強化を図っており、我が国自動車産業の生産性向上に寄与する。 雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、完成自動車の国内生産機能が維持・拡大し、自動車メーカーのみならず、部品等を含めた広範な関連産業の生産体制の維持・拡大にも寄与し、多くの雇用が確保され、地域の活力向上が図られる。また、国内における生産機能が維持されることに伴い、関連企業による新たな研究開発や増産に向けた設備投資が喚起され、更なる雇用創出や税収の増加が期待される。 ふ頭利用の適正化 本事業の実施により、鉄くず・鉄鋼などの一般貨物と完成自動車の利用を分離することができ、鉄くずなどの飛散に伴う完成自動車の汚損が回避され、これまで要していた一般貨物の飛散対策が不要となる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 代替港利用解消による輸送コスト削減 (令和3年便益対象貨物量: 203万トン/年) 喫水調整解消による輸送コスト削減 (令和3年便益対象貨物量: 34万トン/年) 沖待ち解消による滞船コストの削減 (令和3年便益対象隻数: 211隻/年) <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 代替港利用解消による輸送コスト削減 (令和3年便益対象貨物量: 203万トン/年) 喫水調整解消による輸送コスト削減 (令和3年便益対象貨物量: 34万トン/年) 沖待ち解消による滞船コストの削減 (令和3年便益対象隻数: 211隻/年) <p>○投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> 代替港利用解消による輸送コスト削減 18億円/年 喫水調整解消による輸送コスト削減 2億円/年 沖待ち解消による滞船コストの削減 1億円/年 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和元年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>408</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>88</td> <td>EIRR (%)</td> <td>18.6</td> <td>B-C</td> <td>320</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="3">4.7</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>408</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>53</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="3">7.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>4.2~5.1</td> <td>7.0~8.5</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>4.4~4.9</td> <td>7.1~8.6</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>4.7~4.7</td> <td>7.8~7.8</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | B:総便益(億円) | 408 | C:総費用(億円) | 88 | EIRR (%) | 18.6 | B-C | 320 | 全体B/C | 4.7 | | | B:総便益(億円) | 408 | C:総費用(億円) | 53 | | | | | 継続B/C | 7.8 | | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | 需要 (-10% ~ +10%) | 4.2~5.1 | 7.0~8.5 | 建設費 (+10% ~ -10%) | 4.4~4.9 | 7.1~8.6 | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 4.7~4.7 | 7.8~7.8 |
| 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 408 | C:総費用(億円) | 88 | EIRR (%) | 18.6 | B-C | 320 | 全体B/C | 4.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 408 | C:総費用(億円) | 53 | | | | | 継続B/C | 7.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要 (-10% ~ +10%) | 4.2~5.1 | 7.0~8.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | 4.4~4.9 | 7.1~8.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 4.7~4.7 | 7.8~7.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 令和2年完了から令和3年完了となり、工期の延期が見込まれる。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費89億円、既投資額36億円 令和元年度末 事業進捗率41% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和3年度完了予定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 特になし | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 主な事業の投資効果および進捗の目的が確認されたため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業



| | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------------|--------------|-------------------|-----------|---------|-----|-------|-------|-----|--|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (敦賀港 鞠山北地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 北陸地方整備局 | | | | | |
| 実施箇所 | 福井県敦賀市 | | | | | | | | | | |
| 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が必要となった事業 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深14m)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、締切護岸、荷役機械、上屋 | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成8年度 (1996年度) | 完了 | 令和3年度 (2021年度) | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 506 | 残事業費(億円) | | | 47 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 川崎・松栄地区(外貨コンテナ航路)、鞠山北地区(内航定期航路)における背後用地の不足による非効率な荷役、高波浪時における港内静穏度の不足による荷役障害が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 背後用地不足の解消、港内静穏度を改善することにより、国内物流の安定化と背後企業の国際競争力の強化を図り、地域産業の発展を図る。 | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 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 | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上・海上輸送コストの削減が図られる 滞船・待機コストの削減が図られる 排出ガス発生抑制 <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の被害の回避効果 既存ターミナルの混雑緩和及び安全性の向上 | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 外貨コンテナ貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:49.6万トン) 外貨RORO船貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:23万トン) 内貨RORO船貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:9.2万トン) 木質チップの輸送コスト削減(年間取扱貨物量:28万トン) 内貨コンテナ貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:5.7万トン) 内航フェリー貨物・旅客の滞船・待機時間コスト削減 | | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 平成29年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 882 | C:総費用(億円) | 745 | EIRR(%) | 4.7 | B-C | 137 | 全体B/C | 1.2 | |
| B:総便益(億円) | 114 | C:総費用(億円) | 58 | | | | | 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 ~ 2.2 | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.2~1.2 | | | 1.8 ~ 2.2 | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.2~1.2 | | | 1.9 ~ 2.0 | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 平成29年3月より鞠山北地区において新たな貨物(木質チップ等)の取扱いが開始 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費506億円、既投資額459億円 令和元年度末 事業進捗率91% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 港湾利用者からの鞠山北地区混雑の早期改善に向けて大きな期待と強い整備要請があり、引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 埋立材において、近隣の新幹線トンネル工事などにより発生する、比較的安価な「ざり石」を採用する等、コスト縮減に努める。 地盤改良時に用いる敷砂において、福井県が行った福井港浚渫工事の発生土砂を利用することでコスト縮減を図る。 | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | <ul style="list-style-type: none"> 港湾利用者からの鞠山北地区混雑の早期改善に向けて大きな期待と強い整備要請がある。 また、国際物流ターミナルの整備は、港湾機能の効率化、荷役作業の安全性の確保が図られ、国際競争力の強化及び地域の活性化につながる重要な事業であり、事業の費用対効果も十分に見込める。 | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。</p> | | | | | | | | | | |

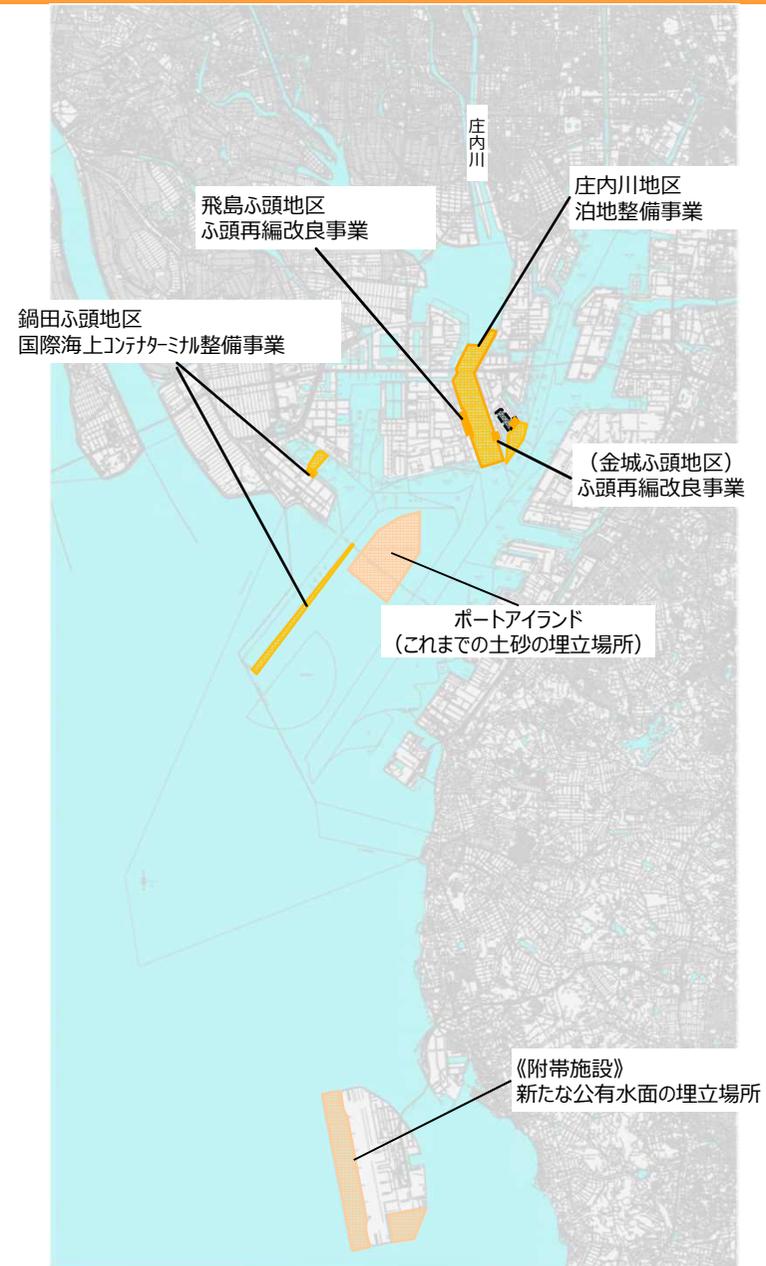
敦賀港(鞠山南地区) 国際物流ターミナル整備事業



| | | | | | | |
|--------------|--|--------|----------|--------|----------|---------|
| 事業名 (箇所名) | 名古屋港 ふ頭再編整備事業 | | 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 | 中村 晃之 | | |
| 実施箇所 | 愛知県名古屋市長久市、常滑市、弥富市、海部郡飛島村 | | | | | |
| 該当基準 | 庄内川地区泊地整備 及び 附帯施設(公有水面埋立)の追加 | | | | | |
| 主な事業の諸元 | <p>①鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業 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</p> <p>②飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業 岸壁(水深15m)(改良)、泊地(水深15m)、航路・泊地(水深15m)、ふ頭用地、荷役機械</p> <p>③金城ふ頭地区ふ頭再編改良事業 岸壁(-12m)(耐震)、泊地(-12m)、航路・泊地(-12m)、ふ頭用地、岸壁(-12m)(改良)、泊地(-12m)</p> <p>④庄内川地区泊地整備事業 航路・泊地</p> | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成21年度 | 完了 | 令和61年度 | | |
| 総事業費(億円) | 3,797 | | 残事業費(億円) | | 3,097 | |
| 目的・必要性 | <p><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、東南アジア航路の多くの国際コンテナ定期航路が開設されている。また、国内完成自動車輸出台数の2割を取扱う名古屋港では、世界各方面への航路ネットワークが形成されており、新車・中古車のほか、第3国間輸送における積替え拠点としての機能を果たしている。</p> <p>・名古屋港のコンテナ貨物取扱量、自動車取扱量は、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る。また、近年コンテナ船や自動車運搬船の大型化が進展している。このため、取扱貨物量の増加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。</p> <p>・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。</p> <p>・名古屋港に流入する庄内川(一級河川)からは、年間約30万m³の土砂が流下し、岸壁前面の航路・泊地が埋没傾向にあることから、物流機能を維持するための適切な水深確保が課題となっている。一方で、港内から発生する浚渫土の処分場であるポートアイランドにおいては、2020年代初めには受入限界に達する見込みとなったため、公有水面埋立による新たな土砂処分先の確保が必要である。</p> <p><達成すべき目標> ①鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業 貨物量の増大に対応するためのコンテナターミナルを新たに整備するとともに、岸壁については耐震強化岸壁で整備することで、大規模震災時の経済活動の維持を図るものである。さらには鍋田ふ頭への進入道路の整備及び西航路の拡幅によって輸送の効率化を図る。</p> <p>②飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業 中部圏で生産される自動車部品・産業機械等の東南アジア向けコンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、名古屋港飛島ふ頭地区において、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増深改良を行う。</p> <p>③金城ふ頭地区ふ頭再編改良事業 我が国の基幹産業である自動車関連産業の国際競争力を維持・強化することを目的として、名古屋港(金城ふ頭地区)において、非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応を図るため、施設利用の再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルの整備を行う。</p> <p>④庄内川地区泊地整備事業 コンテナや自動車輸送の拠点である名古屋港における大型船対応を進め、国際競争力を強化するため、庄内川関連の航路・泊地の整備を適切に行う。</p> | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 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3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第2節-(3)(国土基盤の維持・整備・活用) 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 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化。 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO₂、NO_x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 等 <p><定量的な効果></p> <p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 岸壁を増深することで、名古屋港の水深不足が解消される。そのため、喫水調整を行うことが解消され、輸送コストが削減される。 適切な浚渫が行われることで、岸壁の水深が維持される。そのため、喫水調整や代替港利用を行うことが解消され、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、完成自動車、緊急物資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、震災時の施設被害が回避される。そのため、施設復旧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。 | | | | | |

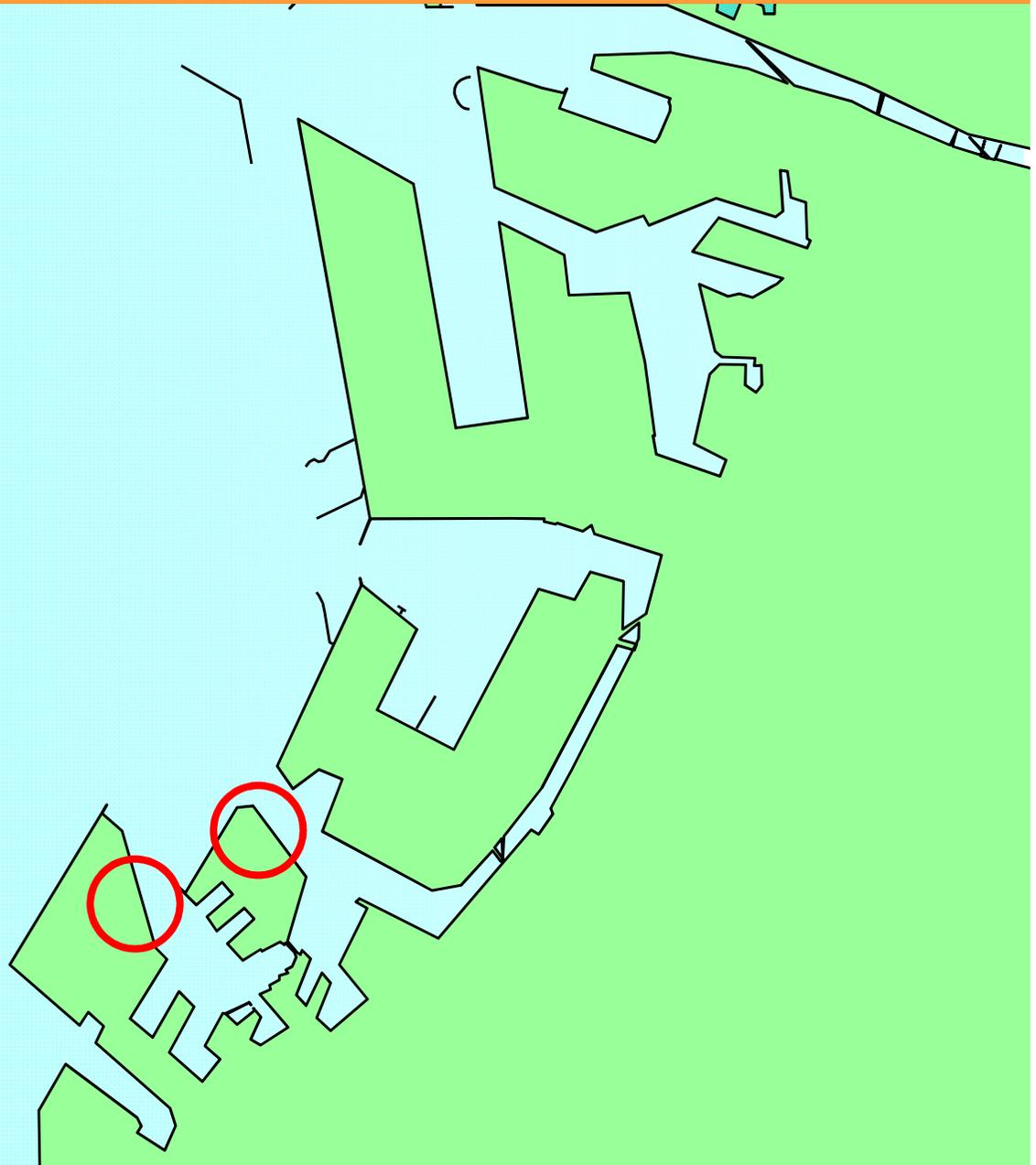
| | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|-----------|-----------|-----------|---------|------|-----|-------|-------|-----|
| 事業の多面的な効果 | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喫水調整回避による輸送コスト削減効果 (令和10年予測取扱貨物量(コンテナ実入り):176万TEU) (令和4年予測取扱貨物量(完成自動車):38万台) ・代替港回避による輸送コスト削減効果 (令和10年予測取扱貨物量(コンテナ実入り):148万TEU) (令和4年予測取扱貨物量(完成自動車):22万台) ・航路拡幅による輸送効率化効果 (令和10年度航路幅400m化により大型船で輸送される貨物量(コンテナ):14万TEU/年) ・臨港道路整備による輸送コスト削減効果 (令和10年鍋田進入道路交通量:11,200台/日) ・モータープール集約による輸送効率化効果 (令和4年横持ち台数削減量(完成自動車):4万台) (令和4年モータープール削減数:21箇所) ・大規模地震時における貨物輸送コスト削減効果 (令和10年予測取扱貨物量(コンテナ実入り):106万TEU) (令和4年予測取扱貨物量(完成自動車):23万台) ・震災時の施設被害回避便益 | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 7,447 | C:総費用(億円) | 3,343 | EIRR(%) | 9.1% | B-C | 4,104 | 全体B/C | 2.2 |
| | B:総便益(億円) | 4,388 | C:総費用(億円) | 2,285 | | | | | 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%) | | 2.0 ~ 2.4 | | 1.7 ~ 2.1 | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | | 2.1 ~ 2.4 | | 1.8 ~ 2.1 | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 2.2 ~ 2.3 | | 1.9 ~ 2.0 | | | | | | |
| 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、自動車取扱量は、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3,797億円、既投資額700億円 令和元年度末現在 事業進捗率18% | | | | | | | | | |
| 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18%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 | ・引き続きコスト縮減を念頭に置き、適正工法の選定やライフサイクルコスト(LCC)低減を図る予定である。 ・新たな土砂処分場については、有識者を委員とした検討会にて代替案比較を行っており、経済的に優位であることを確認している。 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。 | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> | | | | | | | | | |

名古屋港 ふ頭再編整備事業



| | | | | | | | | | | |
|------------------|--|-------|--------------|-----------------|---------|----------|---------|-----|-------|-----|
| 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 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | | 事業 主体 | 近畿地方整備局 | | | |
| 実施箇所 | 大阪府高石市 | | | | | | | | | |
| 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(水深14m)(耐震)、航路・泊地(水深14m)、岸壁(水深12m)、ふ頭用地 等 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成8年度 | 完了 | 令和6年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 255 | | 残事業費(億円) | | 81 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・西日本エリアにおける中古車・外貨コンテナ貨物の需要増加への対応が求められている。 ・貨物の集約・再編により、非効率な輸送体系の解消を図る必要がある。 ・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。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・西日本エリアにおける中古車の需要増加に対応することによる物流の効率化。 ・貨物の集約・再編により、輸送の効率化。 ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> ①騒音、振動の被害軽減 ②既存ターミナルの混雑緩和 ③物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ④地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持 ⑤排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> ①輸送コストの削減 ②大規模地震発生時の輸送コストの増大回避 ③残存価値の発現 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減 (取扱貨物量の増加) | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 574 | C:総費用(億円) | 422 | EIRR(%) | 5.0 | B-C | 151 | 全体B/C | 1.4 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 163 | C:総費用(億円) | 65 | EIRR(%) | 12.0 | B-C | 98 | 継続B/C | 2.5 |
| 感度分析 | (感度分析) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | 需要 (-10% ~ +10%) | | 1.3~1.5 | | 2.3~2.8 | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.3~1.4 | | 2.3~2.8 | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.3~1.4 | | 2.4~2.5 | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | RORO船の大型化への対応、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255億円、既投資額174億円 令和元年度末現在 事業進捗率68% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和6年度の完了予定 | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 浚渫土砂の有効利用を行う見込み。当該地の地盤条件等を勘案し選定された合理的な計画であるが、今後の技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の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> | | | | | | | | | |

堺泉北港 助松地区 国際物流ターミナル整備事業

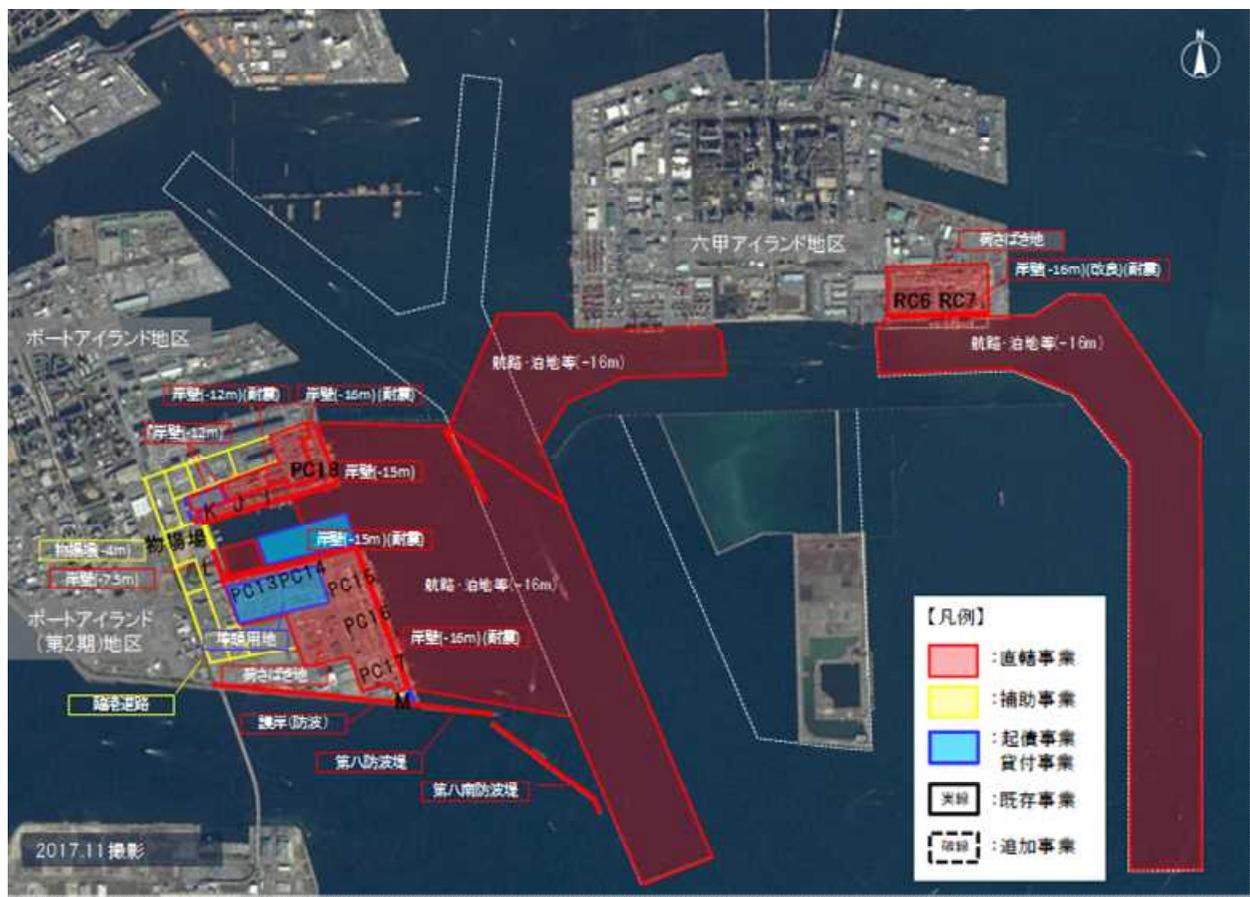
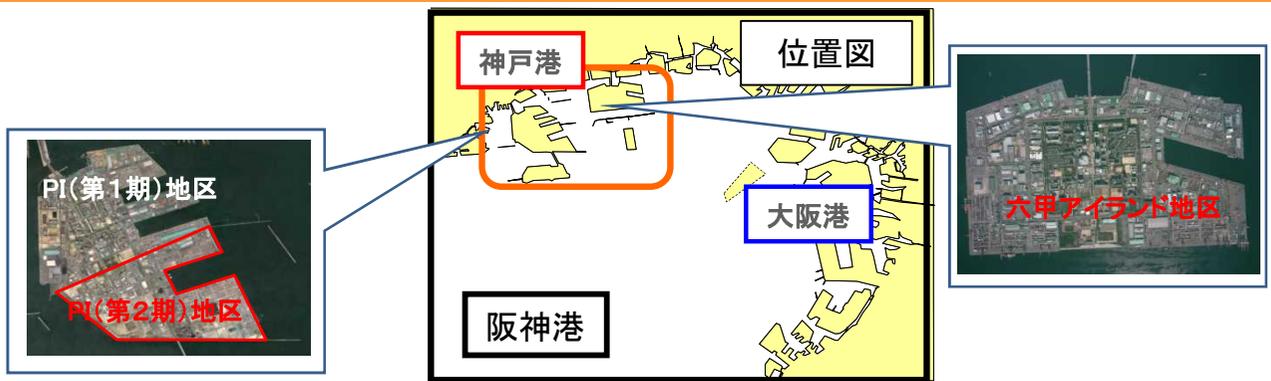


港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ(再評価)

| | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|---------------|---------------|--------|---------|---------------|---------------|--------|----------|------|--|
| 事業名(箇所名) | 神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 (神戸港 ポートアイランド(第2期)地区および 六甲アイランド地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | | 事業 主体 | 近畿地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 兵庫県神戸市 | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | その他:社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | |
| 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 | 令和 7 年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 4,528 | | 残事業費(億円) | 550 | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・逼迫する南海トラフ地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能および道路ネットワークの強化により国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すると共に、物流の効率化と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 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | |
| 便益の主な根拠 | ・輸送コストの削減(平成令和8年度(2026年)予測取扱貨物量:307万TEU/年) | | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | 令和 元 年度 | | | | | | | | | |
| | B.総便益(億円) | 33,618 | C.総費用(億円) | 8,859 | 全体B/C | 3.8 | B-C | 24,760 | EIRR (%) | 12.8 | |
| 残事業の投資効率性 | B.総便益(億円) | 4,308 | C.総費用(億円) | 731 | 継続B/C | 5.9 | | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | | | | 残事業のB/C | | | | |
| | 需 要 (-10%~+10%) | | (3.6 ~ 4.0) | | | | (5.3 ~ 6.5) | | | | |
| | 建 設 費 (+10%~-10%) | | (3.8 ~ 3.8) | | | | (5.4 ~ 6.5) | | | | |
| 建設期間 (+10%~-10%) | | (3.8 ~ 3.8) | | | | (5.7 ~ 6.0) | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> ①大型コンテナ船の寄港が可能となり、背後企業の物流機能の効率化が図られる。 ②大規模地震発生時における物流機能が維持され、震災後における輸送コスト増大や施設被害が回避される。 <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 ・輸送の信頼性の向上 | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 神戸港における国際フィーダー貨物の取扱量の増加 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費4,528円、既投資額3,978億円 令和元年度末現在 事業進捗率88% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和7年度の完了を予定している。 | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | <ul style="list-style-type: none"> ・航路幅幅に伴い撤去が必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などに有効活用を図る。 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。 | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 充分な事業の投資効果及び進捗の目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。 | | | | | | | | | | |

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 (日高港 塩屋地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 近畿地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------|--------------|-----------------|----------|---------|-----|-------|-----|--|------|--|-------|--|--|--|--|--|--|--|-----------|-----|-----------|-----|---------|-----|-----|-----|-------|-----|-----------|----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|--|----------|---------|------------------|---------|---------|-------------------|---------|---------|--------------------|---------|
| 実施箇所 | 和歌山県御坊市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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(水深12m)、防波堤、泊地(水深12m)等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 昭和60年度 | 完了 | 令和6年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 225 | | 残事業費(億円) | | 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 日高港の背後圏である紀中地域は、木材・製材業が重要な基幹産業であり、産業競争力に資する物流拠点の形成が必要である。 輸入原木は、本船(30,000DWT)の直接寄港ができず、非効率な輸送形態を強いられており、船舶大型化への対応が必要不可欠である。 背後地域においてバイオマス発電所が計画されており、その発電のための燃料として木質バイオマスを本船(38,000DWT)にて輸入する計画であることから、その対応が必要不可欠である。 航行船舶の荒天時における海難減少のため、避泊水域を確保する必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで輸送効率化を図り、合わせて荒天時の航行船舶の海難減少のための避難泊地を確保する。 ①輸送コストの削減 ②海難事故の減少 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の 位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 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 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ①日高港での貨物の取扱が可能となり、輸送コストが削減される。 ②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送の信頼性の向上 地域産業の安定・発展・地域活力の強化 排出ガスの減少 建設工事による雇用・所得の増大 交流機会の増加 沿道騒音等の軽減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コスト削減 (令和7年予測取扱貨物量:29万トン/年)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和元年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>736</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>421</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.6</td> <td>B-C</td> <td>315</td> <td>全体B/C</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>75</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>19</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.6~1.9</td> <td>3.5~4.2</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.7~1.8</td> <td>3.5~4.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.7~1.8</td> <td>3.7~4.0</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | B:総便益(億円) | 736 | C:総費用(億円) | 421 | EIRR(%) | 6.6 | B-C | 315 | 全体B/C | 1.7 | B:総便益(億円) | 75 | C:総費用(億円) | 19 | | | | | 継続B/C | 3.9 | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | 需要 (-10% ~ +10%) | 1.6~1.9 | 3.5~4.2 | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.7~1.8 | 3.5~4.3 | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.7~1.8 |
| 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 736 | C:総費用(億円) | 421 | EIRR(%) | 6.6 | B-C | 315 | 全体B/C | 1.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 75 | C:総費用(億円) | 19 | | | | | 継続B/C | 3.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要 (-10% ~ +10%) | 1.6~1.9 | 3.5~4.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.7~1.8 | 3.5~4.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.7~1.8 | 3.7~4.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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225億円、既投資額201億円 令和元年度末現在 事業進捗率89.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和6年度末の完成を予定している。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

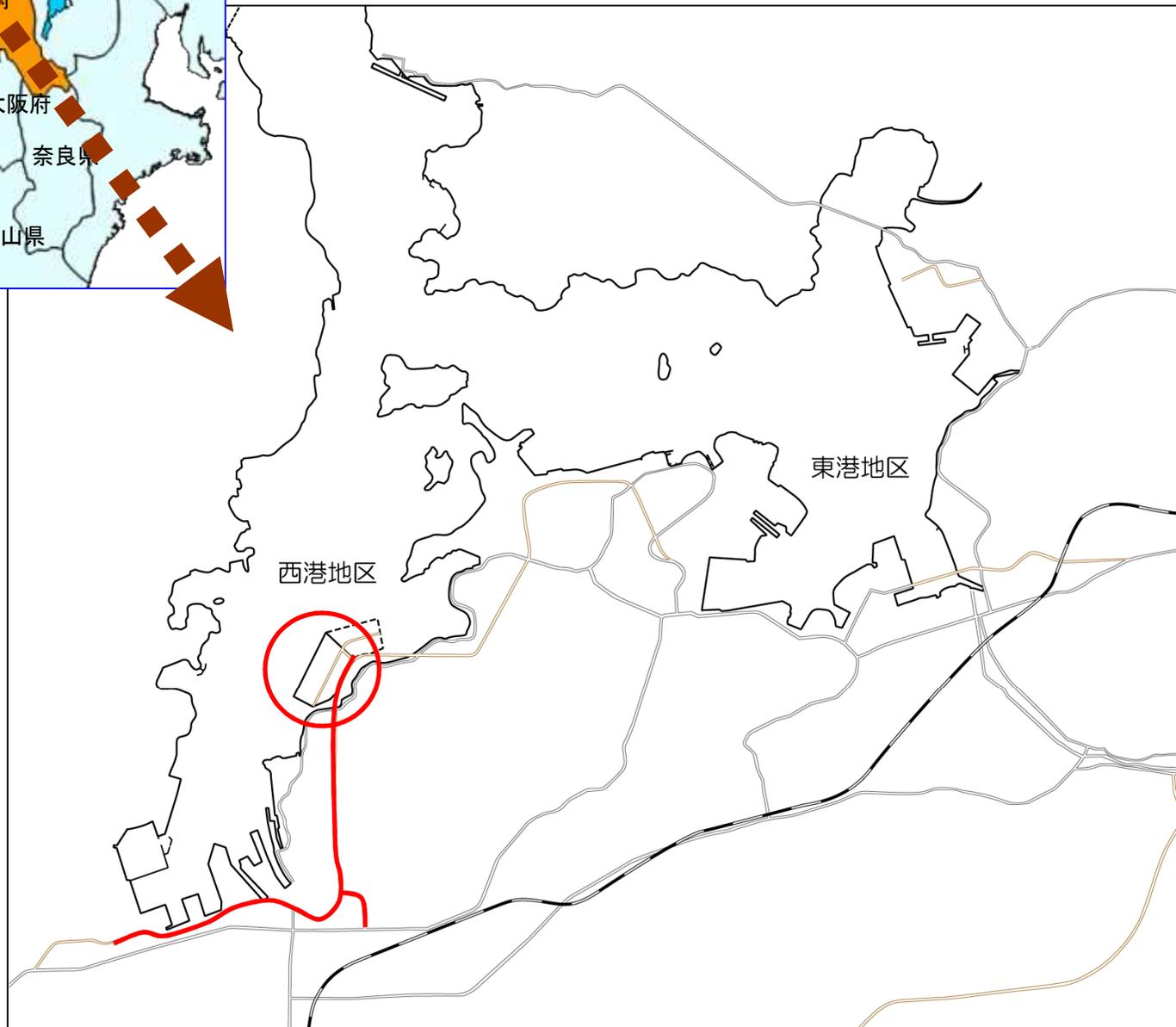
日高港 塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業

位置図



| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備 (舞鶴港 和田地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 近畿地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------|--------------|-----------------|----------|---------|-----|-------|------|--|----------|---------|-------------------|-----------|-----------|---------------------|-----------|-----------|--------------------|-----------|-----------|-------|-----------|-------|---------|-----|-----|-----|-------|------|-----------|-----|-----------|----|--|--|--|--|-------|------|
| 実施箇所 | 京都府舞鶴市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、ふ頭用地、緑地、臨港道路等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成1年度 | 完了 | 令和9年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 538 | | 残事業費(億円) | 95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿圏北部を発着する外貿コンテナ貨物の輸送効率化を図る必要がある。 ・バルク貨物の輸送効率化への対応が必要である。 ・大規模地震等発災時における阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保が必要である。 ・埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上を図ることによる利便性・安全性の向上が必要となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際物流ターミナルを整備することにより、近畿圏北部を発着するコンテナ貨物需要に対応する。 ・バルク貨物、完成自動車(中古自動車)、風力発電機の効率的な物流への対応。 <p>①近畿圏北部地域の産業競争力に資する物流拠点の形成 ②船舶大型化への対応 ③背後企業の貨物輸送の効率化</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の 位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・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 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定量的な効果></p> <p>①近畿北部地域を発着するコンテナ貨物の輸送コストが削減される。</p> <p>②バルク貨物、完成自動車(中古自動車)、風力発電機の輸送効率化により輸送コストが削減される。</p> <p>③大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーが確保可能となる。</p> <p>④臨港道路の整備により、ふ頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上を図ることによる利便性・安全性が向上される。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・外航クルーズの入港による国際観光収益の増加 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コスト削減 (令和10年度予想取扱貨物量:2.5万TEU/年[コンテナ貨物]、26.4万トン/年[中古自動車]、10.9万トン/年[けい砂]、2.0万トン/年[風力発電機])</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和元年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,165</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,011</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.7</td> <td>B-C</td> <td>154</td> <td>全体B/C</td> <td>1.15</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>107</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>78</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.37</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | B:総便益(億円) | 1,165 | C:総費用(億円) | 1,011 | EIRR(%) | 4.7 | B-C | 154 | 全体B/C | 1.15 | B:総便益(億円) | 107 | C:総費用(億円) | 78 | | | | | 継続B/C | 1.37 |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 1,165 | C:総費用(億円) | 1,011 | EIRR(%) | 4.7 | B-C | 154 | 全体B/C | 1.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 107 | C:総費用(億円) | 78 | | | | | 継続B/C | 1.37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.08~1.22</td> <td>1.23~1.50</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.14~1.16</td> <td>1.24~1.52</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.14~1.16</td> <td>1.32~1.42</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | 需 要 (-10% ~ +10%) | 1.08~1.22 | 1.23~1.50 | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | 1.14~1.16 | 1.24~1.52 | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.14~1.16 | 1.32~1.42 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) | 1.08~1.22 | 1.23~1.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | 1.14~1.16 | 1.24~1.52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.14~1.16 | 1.32~1.42 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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538億円、既投資額443億円 令和元年度末現在 事業進捗率82% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和9年度末の完成を予定している。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 臨港道路発生土砂を舞鶴国際ふ頭の埋立土として有効活用することにより、有償処分と比べて処分費を削減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

舞鶴港 和田地区国際物流ターミナル整備事業



| | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------|-----------|-----------|--------|----------|-----|----------|---------|-------|
| 事業名 (箇所名) | 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 | 中村 晃之 | | | | | |
| 実施箇所 | 鳥取県境港市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 防波堤(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 | 令和4年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 459 | | 残事業費(億円) | | 8 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) <ul style="list-style-type: none"> 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 国土形成計画(全国計画)(H27.8) <ul style="list-style-type: none"> 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 (1)国際交通拠点の競争力強化、(3)地域間の対流を促進する国土幹線交通体系の構築 | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>①港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 | | | | | | | | | |
| | <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(令和5年予測取扱貨物量:223万トン/年) | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減 (令和5年予測取扱貨物量:223万トン/年)</p> | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 3,938 | | C:総費用(億円) | 2,665 | EIRR (%) | 7.7 | B-C | 1,273 | 全体B/C |
| B:総便益(億円) | 13 | | C:総費用(億円) | 10 | | | | 継続B/C | 1.3 | |
| (感度分析) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) | | 1.5 ~ 1.5 | | 1.2 ~ 1.4 | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.5 ~ 1.5 | | 1.1 ~ 1.4 | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.5 ~ 1.5 | | 1.3 ~ 1.3 | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 大きな変化は無い。 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費459億円、既投資額451億円 令和元年度末 事業進捗率98% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和4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> | | | | | | | | | |

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 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 中国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------|--------------|-----------------|----------|---------|----|-------|-----|--|------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------|-----|-----------|-----|---------|-----|-----|----|-------|-----|--|-----------|-----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|--|--|----------|---------|------------------|---------|---------|-------------------|---------|---------|--------------------|---------|---------|
| 実施箇所 | 広島県福山市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会、経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 係船杭(水深12m)(分離堤)、航路(水深12m)(暫定水深10m)、泊地(水深12m)(暫定水深10m)、泊地(水深10m) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成6年度 | 完了 | 令和5年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 182 | 残事業費(億円) | | | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・木材輸入拠点として背後には木材取扱企業が数多く存在し、大型船に対応した施設整備など木材港としての機能強化が強く望まれている。 ・大型係留施設がなく、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、大型原木輸送船が入港できず非効率な輸送を余儀なくされている。 ・背後に立地したバイオマス発電所の燃料輸入船舶の大型化への対応が望まれている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化に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。 <p>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清掃費用の削減</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・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 海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト H32年度[国内]:約3%、[国際]:約5%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>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。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・背後に立地する企業の主要材料である原木貨物の物流効率化が図られ、地域産業の安定・発展が期待される。 ・本事業の浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟を創出することにより、水質・底質の改善に貢献するとともにアサリ等の漁業資源の増加が期待される。 ・貨物の海上輸送の効率化により、排出ガス(CO2、NOx)の低減が図られる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・原木の沖合投下が廃止されることにより、港内清掃費用の削減が図られる。 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コスト削減便益①(船舶の大型化等による海上輸送コストの削減:平成29年度実績取扱貨物量:33.3万トン) ・輸送コスト削減便益②(船舶の大型化等による海上輸送コストの削減:令和6年度予測取扱貨物量:19.4万トン) ・輸送コスト削減便益③(非効率な二次輸送の解消:平成29年度実績取扱貨物量:33.3万トン) ・輸送コスト削減便益④(船舶の大型化等による海上輸送コストの削減:令和6年度予測取扱貨物量:10.0万トン) ・その他便益(港内清掃コストの削減) <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和1年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>374</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>335</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.7</td> <td>B-C</td> <td>39</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>148</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>20</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">7.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.0~1.2</td> <td>6.8~8.3</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1~1.1</td> <td>6.8~8.4</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1~1.1</td> <td>7.5~7.5</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | 基準年度 | 令和1年度 | | | | | | | | | | B:総便益(億円) | 374 | C:総費用(億円) | 335 | EIRR(%) | 4.7 | B-C | 39 | 全体B/C | 1.1 | | B:総便益(億円) | 148 | C:総費用(億円) | 20 | | | | | 継続B/C | 7.5 | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | 需要 (-10% ~ +10%) | 1.0~1.2 | 6.8~8.3 | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | 6.8~8.4 | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | 7.5~7.5 |
| 基準年度 | 令和1年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 374 | C:総費用(億円) | 335 | EIRR(%) | 4.7 | B-C | 39 | 全体B/C | 1.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 148 | C:総費用(億円) | 20 | | | | | 継続B/C | 7.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要 (-10% ~ +10%) | 1.0~1.2 | 6.8~8.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | 6.8~8.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | 7.5~7.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年 背後地域(福山市)の梱包用材製造企業が新工場を建設 ・平成31年 背後地域(福山市)の木材関連企業が米材製材事業から撤退 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費182億円、既投資額160億円 令和1年度末 事業進捗率88% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和5年度完了予定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 特になし | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 十分な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を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> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

尾道糸崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業



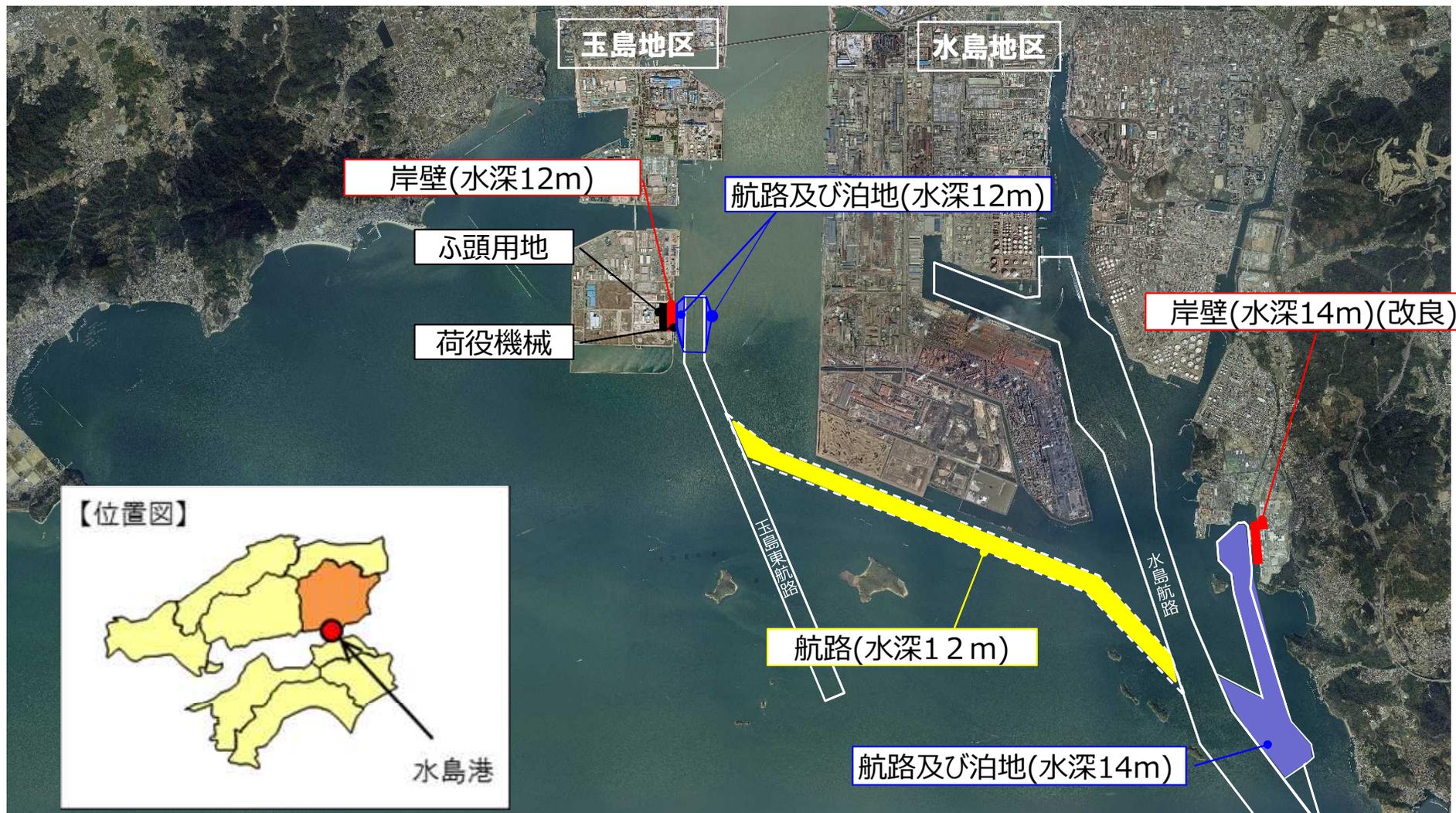
| 事業名 (箇所名) | 臨港道路整備事業 (岩国港 装束～室の木地区) | | 担当課 担当課長名 | 本省港湾局計画課 中村 晃之 | | 事業 主体 | 中国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------|--------------|-------------------|-----|----------|---------|-------|-----|--|--|----------|---------|--------|--|--|-------------------|---------|---------|-------------------|---------|---------|--------------------|-----------|---------|-----------|-----|----------|-----|-----|----|-------|-----|--|--|-----------|-----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|--|--|
| 実施箇所 | 山口県岩国市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 臨港道路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成16年度 | 完了 | 令和7年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 229 | | 残事業費(億円) | | 116 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふ頭間を結ぶルートがないため港湾関連車両は混雑している国道2号等を利用せざるを得ず、貨物輸送に過分の時間を要し負担となっている。 ・室の木地区から発生する港湾関連車両は、住宅地内を通行しているため、騒音や振動、安全面など周辺的生活環境に影響を及ぼしている。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①ふ頭間アクセスルートの確保による陸上輸送環境の改善。 ②港湾関連交通の円滑化により物流の効率化を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 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・強化や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。 ・国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>当該事業を実施することにより、港湾関連交通の時間短縮や費用削減等を通じ産業の立地競争力の確保、及び周辺的生活環境改善に寄与する。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の安定・発展に貢献 ・騒音・振動、安全面の周辺環境の改善 ・環境負担の軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流コストの削減 (臨港道路計画交通量(R12):5,800台/日~8,600台/日) ・排出ガスの削減(CO2排出量約4%/年の削減、NOX排出量約3%/年の削減) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 物流コストの削減 (走行費用の削減:8.6億円、事故損失額:0.1億円)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和元年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>277</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>249</td> <td>EIRR (%)</td> <td>5.4</td> <td>B-C</td> <td>28</td> <td>全体B/C</td> <td>1.1</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>204</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>92</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>2.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | B:総便益(億円) | 277 | C:総費用(億円) | 249 | EIRR (%) | 5.4 | B-C | 28 | 全体B/C | 1.1 | | | B:総便益(億円) | 204 | C:総費用(億円) | 92 | | | | | 継続B/C | 2.2 | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 277 | C:総費用(億円) | 249 | EIRR (%) | 5.4 | B-C | 28 | 全体B/C | 1.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 204 | C:総費用(億円) | 92 | | | | | 継続B/C | 2.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(感度分析)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.0~1.2</td> <td>2.0~2.4</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1~1.2</td> <td>2.0~2.5</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1~1.1</td> <td>2.2~2.2</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | (感度分析) | | | 需 要 (-10% ~ +10%) | 1.0~1.2 | 2.0~2.4 | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.2 | 2.0~2.5 | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | 2.2~2.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (感度分析) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) | 1.0~1.2 | 2.0~2.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.2 | 2.0~2.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | 2.2~2.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 大きな変化はない | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費229億円、既投資額113億円 令和元年度末 事業進捗率49% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和7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 | 橋梁の支承に中間多点固定構造を採用することにより、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、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> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

岩国港 装束～室の木地区 臨港道路整備事業



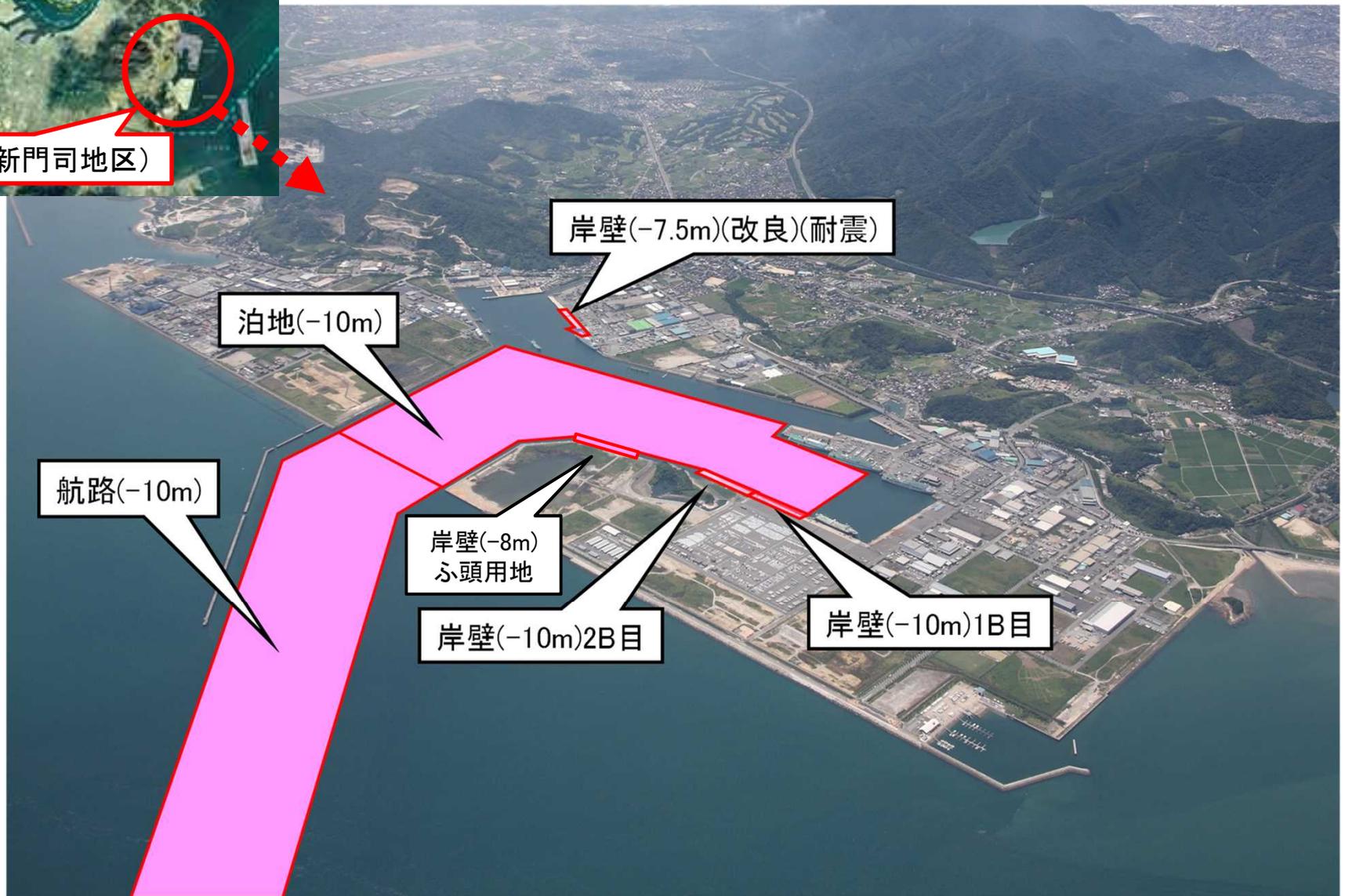
| | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--|-----------|--------------|-------------------|----------|---------|-----|-------|-------|-----|--|--|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (水島港 水島地区、玉島地区、水島玉島地区) | | 担当課 担当課長名 | 本省港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 中国地方整備局 | | | | | | |
| 実施箇所 | 岡山県倉敷市 | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 水島地区: 岸壁(水深14m)(改良)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、航路(水深14m) 玉島地区: 岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地、荷役機械 水島玉島地区: 航路(水深12m) | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成29年度 | 完了 | 令和7年度 | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 269 | | 残事業費(億円) | 135 | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 水島港は、背後の企業により、食料コンビナートが形成され、近畿・中国・四国地方一円の穀物の輸入拠点として重要な役割を果たしている。 水島港においては、国際バルク戦略港湾選定以降、港湾背後の港湾利用企業や関係自治体で構成する「水島港穀物取扱運営協議会」が設立されている。 さらに、玉島地区に新たに進出予定の穀物関連企業が上記協議会に参画し、来年度より、水島港内での企業間連携による共同輸送を実施することを決定するなど、企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送や埠頭の効率的な運営体制の構築に向けた取組が進んでおり、穀物輸入拠点としての関係企業の協力体制が構築されつつある。 玉島地区内に新たな食料コンビナートが形成されるなど、穀物輸入量が115万トン増加し、近畿・中国・四国地方一円の穀物輸入の拠点性が高められる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 中国、四国地方等の畜産業に必要な不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応する。 | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> 第2章 第2節 4. 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。 <ul style="list-style-type: none"> 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 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業により、穀物輸入の拠点性が高まることで、穀物から製造される飼料の中国・四国地方等への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。なお、本事業が実施されない場合には、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果が発揮されず、生産性向上に向けた民間企業の投資効果が大きく制約されることが懸念される。また、我が国が進めている畜産業を含む農林水産業の輸出力協力戦略にも悪影響を及ぼすことも懸念される。 貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型船舶が入港可能となり、地区間の共同輸送を行うことにより、海上輸送コストが削減される。 岸壁の整備により既設岸壁からの陸上二次輸送が解消し、陸上輸送コストが削減される。 | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶大型化による海上輸送コストの削減(令和8年便益対象貨物量: 309万トン/年) 岸壁整備による陸上輸送コストの削減(令和2年便益対象貨物量: 115万トン/年) | | | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 691 | C:総費用(億円) | 305 | EIRR(%) | 10.3 | B-C | 385 | 全体B/C | 2.3 | | |
| B:総便益(億円) | 643 | C:総費用(億円) | 143 | | | | | 継続B/C | 4.5 | | | |
| (感度分析) | | 事業全体のB/C | | | | 残事業のB/C | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) | 2.0~2.5 | | 4.0~4.9 | | | | | | | | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | 2.1~2.4 | | 4.1~5.0 | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 2.2~2.3 | | 4.4~4.6 | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 平成30年度に大型穀物船の水島地区への入港が開始された。 | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費269億円、既投資額134億円 令和元年度末 事業進捗率50% | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和7年度完了予定 | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 玉島地区岸壁(水深12m)のエプロン舗装をコンクリート舗装からアスファルト舗装に変更することでコスト縮減を図る | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 事業の投資効果が見込まれると判断でき、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> | | | | | | | | | | | |

水島港 国際物流ターミナル整備事業



| | | | | | | | | | | |
|------------------|---|-----------|--------------|-----------------|-----------|---------|-----|-------|-------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (北九州港 新門司地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 福岡県北九州市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深10m)、航路(水深10m)、泊地(水深10m)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震)、岸壁(水深8m)、ふ頭用地 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 昭和48年度 | 完了 | 令和9年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 316 | | 残事業費(億円) | | 143 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 北九州港(新門司地区)における完成自動車等の取扱いについて、係留施設の水深不足により、非効率な輸送形態が強いられる。 大規模地震時において、フェリー幹線貨物の輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 航路の水深・幅員不足により船舶の行き来航行に対応できず非効率な輸送が強いられる。 モーダルシフト推進に向けた新規フェリー航路計画のため、新たな岸壁、ふ頭用地の確保が必要である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、貨物の輸送距離が短縮され、船舶の大型化に対応し、モーダルシフトを推進することで輸送効率を図り、併せて岸壁の耐震強化により大規模地震時にフェリー幹線貨物の輸送を確保する。 ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における物流の維持 | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(平成28年3月) <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 重点項目2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める 2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築 重点項目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 | <p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進。 | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(輸送距離短縮、船舶大型化、滞船の解消、海上輸送への転換) 震災時の一般貨物の増大回避、施設被害の解消 | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(完成自動車:令和元年予測取扱貨物量 48.0万台/年、中古車自動車:令和10年予測取扱貨物量 1.6万台/年、自動車部品:将来需要なし、平成26年取扱貨物量 20.2万トン) 輸送コストの削減(滞船の解消)(自動車運搬船:令和元年予測滞船時間 49.6時間/年) 輸送コストの削減(海上輸送への転換)(令和3年予測取扱貨物量:6.6万台/年) 震災時の一般貨物輸送コストの増大回避(令和元年予測取扱量:346万トン/年) 施設被害回避(令和元年予測復旧費用:22億円) | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 2,285 | C:総費用(億円) | 602 | EIRR(%) | 8.4 | B-C | 1,683 | 全体B/C | 3.8 |
| B:総便益(億円) | 1,045 | C:総費用(億円) | 119 | | | | | 継続B/C | 8.8 | |
| (感度分析) | | 事業全体のB/C | | | 残事業のB/C | | | | | |
| 需要(-10%~+10%) | | 3.5 ~ 4.1 | | | 7.9 ~ 9.7 | | | | | |
| 建設費(+10%~-10%) | | 3.7 ~ 3.9 | | | 8.0 ~ 9.8 | | | | | |
| 建設期間(+10%~-10%) | | 3.7 ~ 3.9 | | | 8.5 ~ 8.8 | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 長距離フェリー定期航路の新規就航に伴う複合一貫輸送ターミナルの機能強化 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費 316億円、既投資額 173億円 令和元年度末(現在) 事業進捗率55% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和9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 | 岸壁耐震改良工事について、海上工事を陸上工事に変更することにより、コスト縮減が図られた。 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 効率的な事業実施を図ることによって、充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。 | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。 | | | | | | | | | |

北九州港 新門司地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業



| | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|-----------|-----------|-----------|-------|----------|---------|-----|-------|-------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 国際海上コンテナターミナル整備事業 (博多港 IC地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 中村 晃之 | | | | | | | |
| 実施箇所 | 福岡県福岡市 | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深15m)(耐震)、泊地(水深15m)、航路(水深15m)、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地 等 | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成18年度 | 完了 | 令和4年度 | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 907 | | 残事業費(億円) | | 234 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ船の大型化が進展し、基幹航路を初めとする大型船舶への対応が困難。対応が遅れると、アジア主要港を経由する輸送(トランシップ)を強いられる。 ・ターミナル機能の不足により、増加するコンテナ貨物の取扱が困難。結果、荷主は高コストの輸送ルートとなる。 ・耐震強化岸壁が存在せず、大規模地震時に物流機能の維持が困難な状況となる。 ・周辺道路の混雑により、コンテナターミナルを利用する港湾関連車両の動線確保が課題である。 ・航路便数の増加等に伴い、船舶の沖待ちが発生するなど非効率な輸送を余儀なくされている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際海上コンテナターミナルの整備により、コンテナ船の大型化に対応するとともに災害対応力と国際競争力の強化を図る。 <p>①海上及び陸上貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③滞船の解消 ④災害時における物流の維持</p> | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・九州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 1-2 産業経済活動・地域間交流を支える広域交流ネットワークの形成 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 | <p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の向上、地域の産業の安定・発展、地域活力の強化 ・企業立地の促進・交通混雑の緩和 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減・滞船コストの削減・震災時の輸送コストの増大回避 ・走行時間の短縮・走行経費の減少・交通事故の減少・残存価値 | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(ダイヤ外輸送効率化)(令和5年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約3万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送の回避)(令和3年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約14万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避)(令和3年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約19万TEU/年) ・滞船コストの削減(令和3年予測取扱貨物量:沖待ち 762時間の解消、滞船コンテナ解消 約7万TEU/年) ・震災時の輸送コスト増大回避(令和3年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約26万TEU/年) ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少(令和12年計画交通量:20,300台/日) | | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 2,454 | C:総費用(億円) | | 1,072 | EIRR (%) | 10.8 | B-C | 1,382 | 全体B/C | 2.3 |
| | B:総便益(億円) | 1,141 | C:総費用(億円) | | 261 | | | | 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%) | | 2.1 ~ 2.5 | | 4.1 ~ 4.7 | | | | | | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 2.2 ~ 2.3 | | 4.0 ~ 4.9 | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.4 ~ 2.1 | | 3.2 ~ 4.7 | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 臨港道路の増額 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費907億円、既投資額673億円 令和元年度末現在 事業進捗率74% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和4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 | 箱桁橋から鋼細箱桁橋の採用によるコスト縮減。 | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。 | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。 | | | | | | | | | | |

博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



| 事業名 (箇所名) | 複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震) (唐津港 東港地区) | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------|-----------------|----------|---------|----------|---------|------------------|-----------|-----------|-------------------|-----------|-----------|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----|---------|-----|-----|----|-------|-----|-----------|-----|-----------|----|--|--|--|--|-------|-----|
| 実施箇所 | 佐賀県唐津市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、航路泊地(水深9m)、航路泊地(水深9m)(防波堤撤去) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成19年度 | 完了 | 令和7年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 107 | | 残事業費(億円) | 48 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・内貨ユニット貨物の新規需要が見込まれているが、効率的な輸送への対応が困難である。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。 ・供用開始後40年を経過しており、老朽化が著しく、施設利用を制限されている。 <p><達成すべき目標></p> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、国内貨物の輸送効率化、大規模地震対策としての耐震強化及び、施設の老朽化対策を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②港湾来訪者の交流機会の増加 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保 ④施設の老朽化対策 ⑤国際観光収益の増加</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の 位置づけ | <p>・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</p> <p>重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める 2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築</p> <p>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 3-1 災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減 3-3 安全な移動環境の形成</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な 効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減による便益 震災時の輸送コスト増大回避及び施設被害の回避 港湾来訪者の交流機会の増加 国際観光収益の増加効果 広域的な経済活性化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コスト削減(令和8年予測取扱貨物量:約9.1万ト/年) 交流機会の増加(令和8年予測延べ来訪者数の増加:約4.8万人/年) 震災時における輸送コストの削減(想定被災人口(港湾分担):約0.3万人/年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="7">令和元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>162</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>120</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.2</td> <td>B-C</td> <td>41</td> <td>全体B/C</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>148</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>39</td> <td colspan="3"></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.7</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | B:総便益(億円) | 162 | C:総費用(億円) | 120 | EIRR(%) | 5.2 | B-C | 41 | 全体B/C | 1.3 | B:総便益(億円) | 148 | C:総費用(億円) | 39 | | | | | 継続B/C | 3.7 |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 162 | C:総費用(億円) | 120 | EIRR(%) | 5.2 | B-C | 41 | 全体B/C | 1.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 148 | C:総費用(億円) | 39 | | | | | 継続B/C | 3.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.2 ~ 1.5</td> <td>3.7 ~ 3.8</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3 ~ 1.4</td> <td>3.4 ~ 4.2</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3 ~ 1.4</td> <td>3.6 ~ 3.9</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | 需要 (-10% ~ +10%) | 1.2 ~ 1.5 | 3.7 ~ 3.8 | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.3 ~ 1.4 | 3.4 ~ 4.2 | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.3 ~ 1.4 | 3.6 ~ 3.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要 (-10% ~ +10%) | 1.2 ~ 1.5 | 3.7 ~ 3.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.3 ~ 1.4 | 3.4 ~ 4.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.3 ~ 1.4 | 3.6 ~ 3.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等 の変化 | 冬季風浪の影響を考慮した施工期間の見直し及び、港内他施設の再度災害防止対策に伴う事業期間延伸 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗 状況 | 総事業費107億円、既投資額59億円 令和元年度末現在 事業進捗率55% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗 の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和7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 | ・撤去材を魚礁として有効活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 | 充分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（耐震）



| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|-----------|-----------|-----------|----------|----------|---------|-------|-------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 離島ターミナル整備事業 (厳原港 厳原地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | |
| | | | 担当課長名 | 中村 晃之 | | | | | | |
| 実施箇所 | 長崎県対馬市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深7.5m)(1)(2)、岸壁(水深7m)、岸壁(水深5.5m)(改良)、航路(水深7.5m)、臨港道路(F)(H)、内防波堤、護岸(防波)、ふ頭用地 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成15年度 | 完了 | 令和4年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 102 | | 残事業費(億円) | | 22 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭隘なターミナルであるため、人流と物流が混在する危険な状況の中で非効率な運用を強いられている。 ・岸壁は老朽化が著しく、エプロン部で多数のクラックが発生していることに加え、岸壁前面部の破損や防舷材・車止めの劣化が進んでいる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・人流機能と物流機能を分離し、乗降客の安全性・利便性向上や荷役の効率化を図るとともに、施設の老朽化対策と耐震強化によって、対馬の経済活動・観光産業の維持と島民の安全・安心を確保する。 ①貨物輸送の効率化 ②旅客輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保 | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・社会資本重点計画 重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める 2-1 離島・半島、中山間地域等における生活圏との交通アクセスの確保、小さな拠点の形成 | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・人流・物流機能の分離 ・国内及び国際旅客ターミナル機能の適正配置 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減、移動コストの削減、震災時の輸送コスト増大回避、残存価値 | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(令和5年予測取扱貨物量:フェリー貨物 約0.89万台、令和5年予測取扱貨物量:一般貨物 約82万トン)</p> <p>移動コストの削減(令和5年予測旅客数:9.1万人)</p> <p>震災時の輸送コスト増大回避(令和5年予測取扱貨物量等:緊急物資 約3.0千トン、離島航路定期旅客 約12万人)</p> | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 217 | C:総費用(億円) | 143 | EIRR (%) | 6.3 | B-C | 74 | 全体B/C | 1.5 |
| B:総便益(億円) | 92 | C:総費用(億円) | 22 | | | | | 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%) | | 1.4 ~ 1.6 | | 3.7 ~ 4.6 | | | | | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 1.5 ~ 1.5 | | 3.8 ~ 4.6 | | | | | | |
| 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | | 1.5 ~ 1.5 | | 4.2 ~ 4.2 | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 工事区域範囲見直しに伴う補助工法の追加による費用増。 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費102億円、既投資額80億円 令和元年度末現在 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、令和4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 | 処分する計画であった撤去材(消波ブロック)を他工事に流用することによりコスト縮減が図られた。 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。 | | | | | | | | | |
| その他 | | | | | | | | | | |

厳原港厳原地区離島ターミナル整備事業

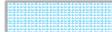


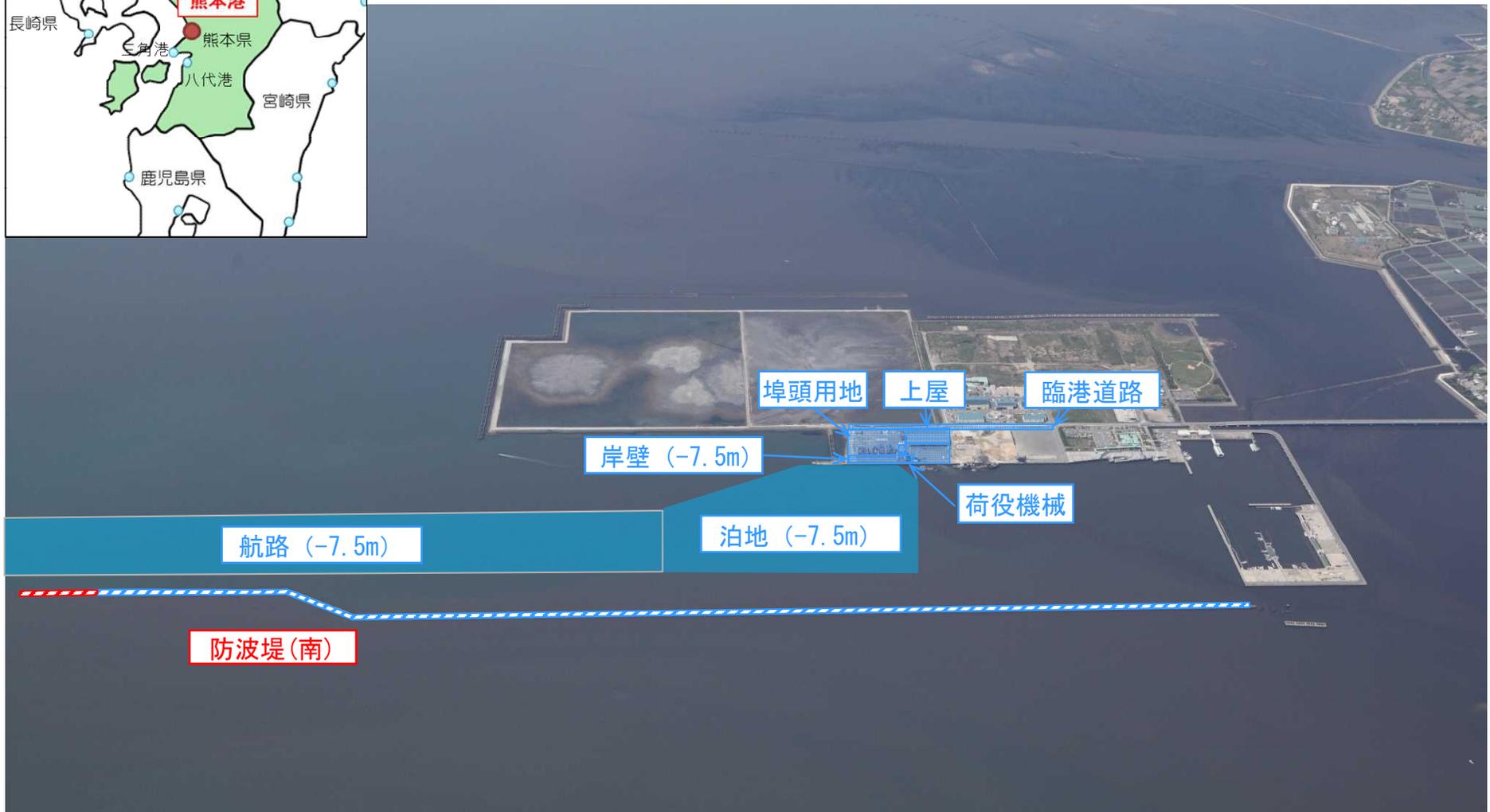
| | | | | | | | | | | | |
|------------------|---|-----------|--------------|-----------------|-----------|---------|-----|-------|-------|-----|--|
| 事業名 (箇所名) | 国内物流ターミナル整備事業 (熊本港 夢咲島地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | | |
| 実施箇所 | 熊本県熊本市 | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深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 | 令和6年度 | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 256 | | 残事業費(億円) | | 21 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景> 熊本県北・県央地域は古くから熊本市圏を中心とした経済圏が形成されていたが、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きた。</p> <p><達成すべき目標> 船舶の安全な航行を確保するとともに、熊本港背後圏の荷主が現在他港を利用している貨物について、物流ターミナルを整備することにより陸上輸送コストの削減・効率化を図る。 ①船舶の安全な航行を確保 ②貨物輸送の効率化</p> | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <p>・社会資本整備重点計画(平成28年3月) 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 重点項目2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める 2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築</p> | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <p>・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。</p> | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・航行船舶の安全性向上 ・クルーズ船就航による交流機会・観光収益の増加 ・災害発生時の対応(入浴支援等) ・東南海・南海トラフ地震等大規模災害発生時(東九州側港湾被災時)への対応</p> <p><定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・荷役の効率化 ・埋没の維持浚渫費用の縮減 ・排出ガスの減少</p> | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コストの削減(令和7年 予測コンテナ取扱貨物量:4.0万TEU/年) 輸送コストの削減(平成30年 予測一般取扱貨物量:0.8万トン/年)</p> | | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 707 | C:総費用(億円) | 585 | EIRR(%) | 5 | B-C | 122 | 全体B/C | 1.2 | |
| B:総便益(億円) | 38 | C:総費用(億円) | 34 | | | | | 継続B/C | 1.1 | | |
| (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 | | | 1.0 ~ 1.3 | | | | | | |
| 建設費(+10%~-10%) | | 1.2 ~ 1.2 | | | 1.0 ~ 1.3 | | | | | | |
| 建設期間(+10%~-10%) | | 1.2 ~ 1.2 | | | 1.1 ~ 1.2 | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 軟弱地盤を考慮した構造変更及び海苔養殖期間を考慮した工程変更見直し | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費256億円、既投資額235億円 令和元年度末現在 事業進捗率92% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、令和6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 | コスト縮減は、設計断面の単一化による設計、製作及び据付けまでのトータルコストの縮減。 | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。 | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><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</p> | | | | | | | | | | |

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



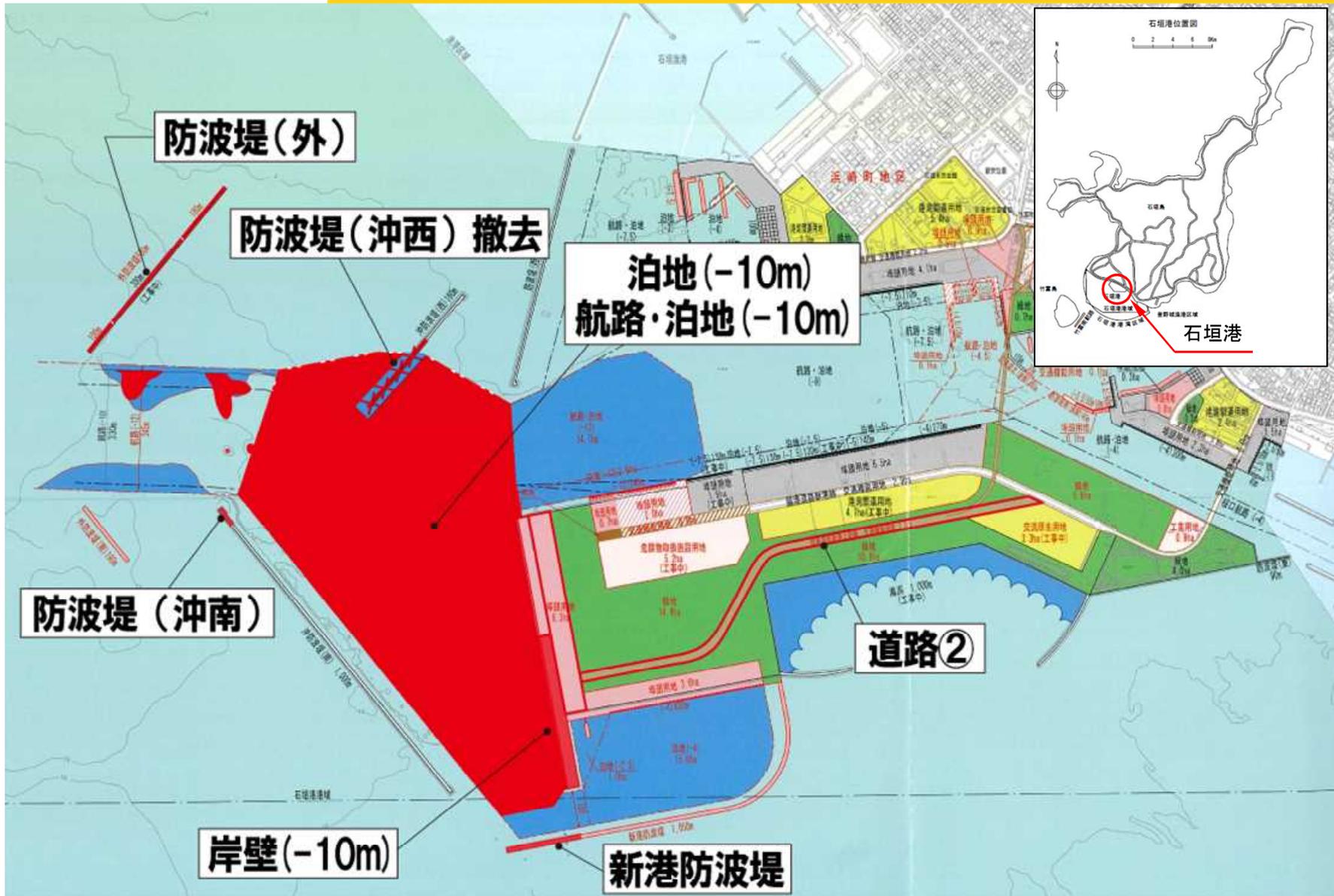
| 事業名 (箇所名) | 鹿児島港臨港道路整備事業(鴨池中央港区線) (鹿児島港) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 中村 晃之 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|-------|--------------|-----------------|----------|---------|-----|-------|-------|-----|------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------|-------|--|-----------|-------|---------|------|-----|-------|-------|-----|--------|--|--|----------|--|---------|--|--|--|--|--|-------------------|-----------|--|-----------|--|--|--|--|--|--|--|---------------------|-----------|--|-----------|--|--|--|--|--|--|--|-----------------------|-----------|--|-----------|--|--|--|--|--|--|--|
| 実施箇所 | 鹿児島県鹿児島市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新などにより再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 臨港道路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成29年 | 完了 | 令和8年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 280億円 | | 残事業費 273(億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島・沖縄向けの生活物資等フェリー貨物は、倉庫等が集積する南部の谷山一区・谷山二区・中央港区から、北部の本港区・新港区に輸送されている。また、石油製品や完成自動車等の貨物については、谷山二区から県北方面に輸送されているなど、南北約20kmに及ぶ鹿児島港においては、南北の交通が不可避な港湾配置となっている。 ・臨港道路の未整備区間の影響により、港湾関連車両が臨港道路と並行路線である産業道路および国道225号に流入し、混雑が発生しており、円滑な物流動線の確保が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内の円滑な物流を確保し、併せて周辺道路の交通混雑の緩和を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標への貢献度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内南北交通が円滑となることで、物流拠点と港を結ぶネットワークの強化が期待される。 ・本事業により、交通分担が図られ、交通混雑が緩和し、旅行速度の向上など円滑な交通が期待される。 ・本事業により、交通分担によるトラックドライバーの疲労軽減効果が期待され、さらに背後幹線道路の交通混雑の緩和による交通事故の低減効果など、交通安全性の向上が期待される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・輸送時間コストの削減 ・交通事故の低減 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 計画交通量:18,000台/日</p> <p>○投資効率性 輸送費用削減便益:64億円 輸送時間費用削減便益:432億円 事故損失削減便益:18億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和元年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td colspan="2">514億円</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>227億円</td> <td>EIRR(%)</td> <td>9.3%</td> <td>B-C</td> <td>287億円</td> <td>全体B/C</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td colspan="3">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">2.1 ~ 2.5</td> <td colspan="2">2.2 ~ 2.6</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.1 ~ 2.5</td> <td colspan="2">2.1 ~ 2.6</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>建 設 期 間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.2 ~ 2.4</td> <td colspan="2">2.2 ~ 2.4</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="4"></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | 基準年度 | 令和元年度 | | | | | | | | | | B:総便益(億円) | 514億円 | | C:総費用(億円) | 227億円 | EIRR(%) | 9.3% | B-C | 287億円 | 全体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%) | 2.1 ~ 2.5 | | 2.2 ~ 2.6 | | | | | | | | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | 2.1 ~ 2.5 | | 2.1 ~ 2.6 | | | | | | | | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | 2.2 ~ 2.4 | | 2.2 ~ 2.4 | | | | | | | |
| 基準年度 | 令和元年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 514億円 | | C:総費用(億円) | 227億円 | EIRR(%) | 9.3% | B-C | 287億円 | 全体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%) | 2.1 ~ 2.5 | | 2.2 ~ 2.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | 2.1 ~ 2.5 | | 2.1 ~ 2.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | 2.2 ~ 2.4 | | 2.2 ~ 2.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | ・新たな事業のヤード利用による事業期間の延伸 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費280億円、既投資額 7億円 令和元年度末 事業進捗率 3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和8年度完了予定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり『事業継続』で了承。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

鹿児島港 鴨池中央港区 臨港道路整備事業



| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|-----------|-----------|-----------|----------|------|-----|----------|---------|-----|--|
| 事業名 (箇所名) | 旅客船ターミナル整備事業 (石垣港 新港地区) | | | 担当課 | 港湾局計画課 | | | 事業 主体 | 沖縄総合事務局 | | |
| | | | | 担当課長名 | 中村 晃之 | | | | | | |
| 実施箇所 | 沖縄県石垣市 | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の変化 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(-10m)、泊地(-10m)、防波堤、道路 等 | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成17年度 | 完了 | 令和8年度 | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 278 | | 残事業費(億円) | | 94 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 石垣港は貨物船と調整しながらの施設の利用となっているため、更なる旅客船の受け入れが困難となっている。 現在大型旅客船が接岸している岸壁は本来貨物等を取扱うための施設であり、旅客と貨物が輻輳することから、荷役作業の効率性と旅客の安全性が確保されていない状況となっている。 現在は7万トン級を超える旅客船が着岸可能な係留施設がない。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型旅客船に対応した係留施設及び水域施設を整備し、大型旅客船の寄港回数増加に向けた環境を整備する。 旅客と貨物の輻輳を緩和し、荷役作業の効率化及び旅客の安全性の向上を図る。 | | | | | | | | | | |
| 上位計画の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 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 沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度～平成33年度) 基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1) 自立型経済の構築に向けた基盤の整備 施策展開イ 人流・物流を支える港湾の整備 | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> 雇用の創出、地域活力の向上 訪日クルーズ旅行の魅力の向上 良好な景観の形成 国際交流の進展 観光地としての魅力向上 荷役作業の効率化と旅客の安全性の向上 | | | | | | | | | | |
| | <p><定量的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> 国際観光純収入の増加 残存価値の発現 | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際観光純収入の増加(2020年代前半予測大型外航クルーズ船寄港回数: 369回/年、うち便益対象343回/年) | | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 2,385 | C:総費用(億円) | 318 | EIRR (%) | 13.7 | B-C | 2,067 | 全体B/C | 7.5 | |
| B:総便益(億円) | 2,004 | C:総費用(億円) | 77 | | | | | 継続B/C | 26.2 | | |
| (感度分析) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) | | 6.8~8.2 | | 23.6~28.8 | | | | | | | |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 7.3~7.7 | | 23.8~29.1 | | | | | | | |
| 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | | 7.3~7.8 | | 25.4~27.3 | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | クルーズ需要の増加およびクルーズ船の大型化進展 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費278億円、既投資額184億円 令和元年度末現在 事業進捗率66% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和8年度に完成予定 | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | コスト縮減の可能性: 今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: 特になし | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。</p> | | | | | | | | | | |

石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業



| | | | | | | | | | | |
|------------------|---|--------|-----------|--------|------------|----------|---------|------|----------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 竹富南航路整備事業 (竹富地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | | 事業 主体 | 沖縄総合事務局 | | | |
| | | | 担当課長名 | 中村 晃之 | | | | | | |
| 実施箇所 | 沖縄県竹富町 | | | | | | | | | |
| 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 | 航路(水深3m～水深4m) | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成23年度 | 完了 | 令和3年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 68.5億円 | | 残事業費(億円) | | 6.8億円 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・航路が未整備であるため浅瀬が多く、船舶の浅瀬への乗揚、船底接触事故の発生、航行時の潮待ちや、目視航行により浅瀬を回避することによる輸送時間のロスが生じている。 ・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。 ・水中の暗礁を目視確認しながら航行しなければならないため、日中のみの運航に制限されており、夕方における急患輸送等の問題が生じている。 <p><達成すべき目標></p> <p>航路を整備することにより、利用者の安全の確保や物流の効率化を図る。</p> <p>①海難の減少 ②旅客移動の効率化 ③貨物輸送の効率化 ④救急搬送の減少</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | | | | | | | | |
| 便益の主な根拠 | <p>海難の減少 (令和4年度予測航行隻数: 50,600隻/年) 移動コストの削減 (令和4年度予測利用旅客数: 1,766千人/年)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 令和元年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 98 | C:総費用(億円) | 85 | 全体B/C | 1.2 | B-C | 12.8 | EIRR (%) | 4.7 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 98 | C:総費用(億円) | 10 | 継続B/C | 9.3 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 1.0 ~ 1.3 | | 8.4 ~ 10.3 | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.1 ~ 1.2 | | 8.5 ~ 10.4 | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.2 ~ 1.2 | | 9.3 ~ 9.3 | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、海難事故の減少とともに、旅客移動および貨物輸送の効率化が図られる。</p> <p><定性的評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・早朝および夕方において運行時間枠が拡大されることで、八重山諸島各島間の交流機会の増大や、沖縄本島等へのアクセス機会拡大が可能となり、島民生活の質の向上や、観光客の利便性の向上が図られる。 ・浅瀬や暗礁の解消により、海難事故や大潮時の欠航が回避されることで、安定した物資供給が可能になる等、離島住民の日々の生活が安定するとともに観光客も含めた安心・安全性の向上が図られる。 ・浅瀬や暗礁への乗揚げ事故に対する船長の心理的負担が解消される。 ・主要産業である観光面において船舶の増便に対応できることから観光産業の活性化が図られる。 | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の増加および工期の延長 ・新石垣空港開港に伴う八重山圏域入込客数および離島航路旅客数の増大 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費68.5億円、既投資額61.8億円 令和元年度末現在 事業進捗率90% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 令和3年度に完成予定 | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | コスト縮減の可能性: 今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: 特になし | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> | | | | | | | | | |

竹富南航路整備事業

竹富南航路整備事業（水深3m～水深4m）

