

国土交通省公共事業評価システムの検討体制

1. 事業評価の手順

事業評価実施の手順および国土交通省に設置された評価のための組織を図 - 1 に示す。

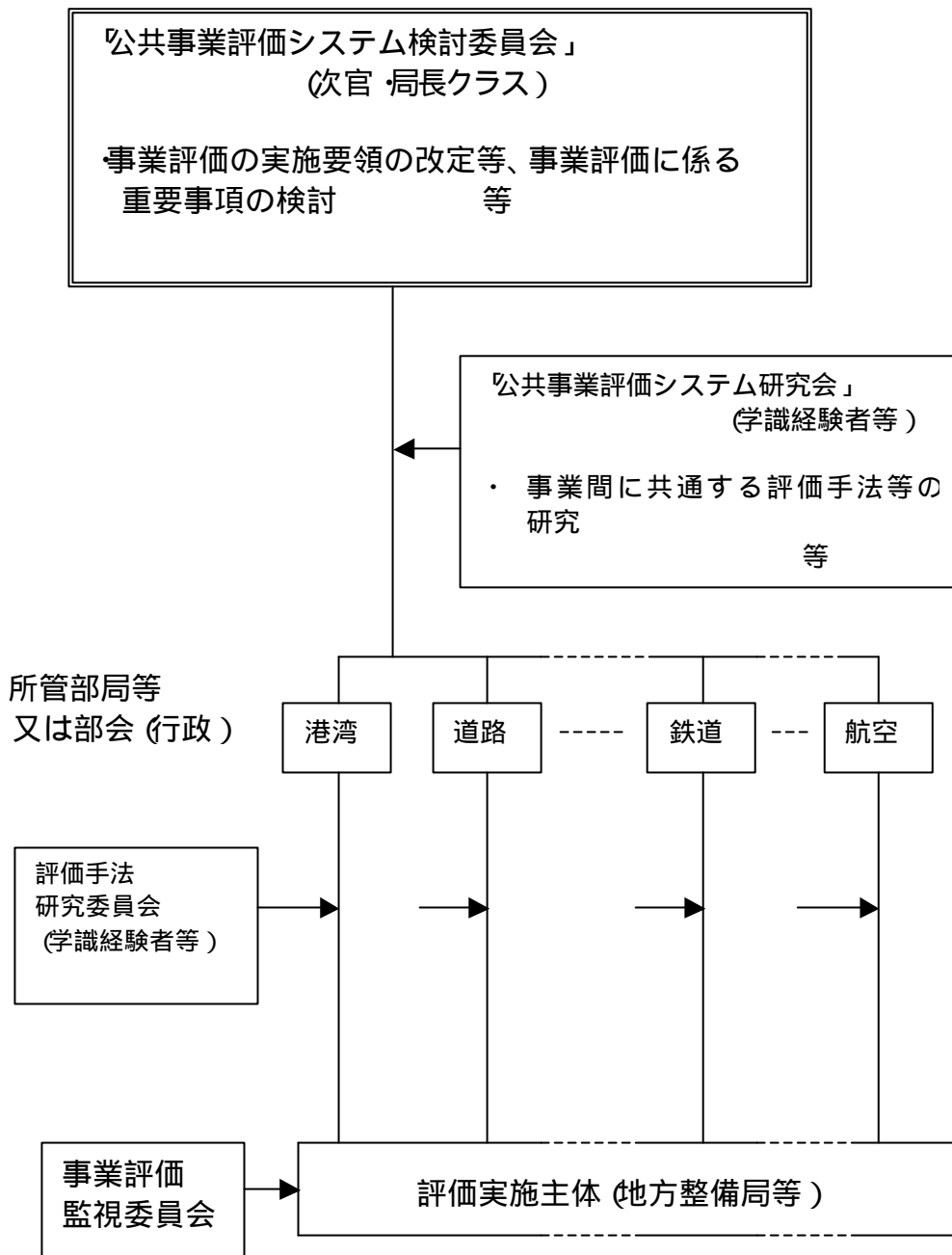


図 - 1 事業評価実施の手順および組織図

2. 事業評価の方法

(1) 評価の体系

港湾整備事業の評価は、費用対効果分析、財務分析、実施体制等の状況、その他考慮事項の個々の分析・検討結果を総合的に評価することによって行う。

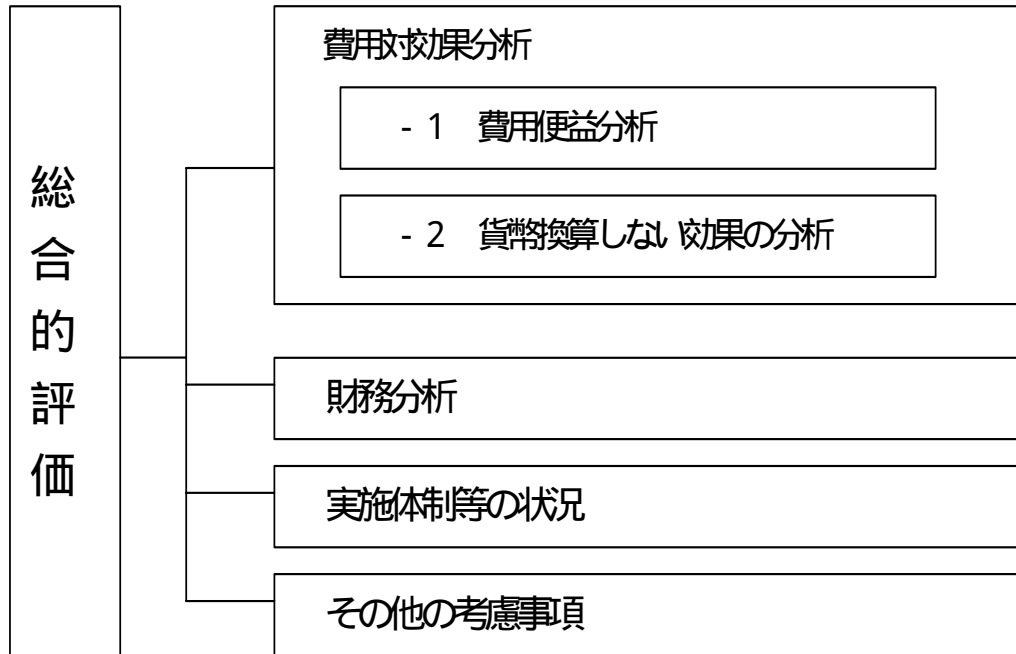


図 2 評価の枠組み

[備考]

費用対効果分析

費用対効果は、事業によって整備される施設等がもたらす便益（貨幣換算した効果：B）と費用（C）とを直接比較するもの。貨幣換算が困難である効果もあり、それらも可能な限り定量化し、定量化も困難な効果は定性的に記述している。

・費用便益分析：費用便益比 B / C

財務分析

事業主体の財務状況の分析。原則として事業主体が公共セクターの場合は実施しない。

実施体制等の状況

事業の円滑な実施の可能性を判断するための地元等における事業実施に向けての調整状況等の検討

その他考慮事項

主として公平性の視点からの検討。

(2) 評価対象施設の分類

評価は「特定の機能を発揮するために必要な一連の施設群であって同時期に一体的に整備される施設群」として定義するプロジェクトを対象に実施する。

表 1 プロジェクトの分類

プロジェクト	プロジェクトに含まれる主な施設例
1)国際海上コンテナターミナル整備プロジェクト	岸壁、防波堤、航路、泊地、臨港道路、荷役機械、上屋、護岸、埠頭用地
2)複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル整備プロジェクト	岸壁、防波堤、航路、泊地、臨港道路、護岸、埠頭用地
3)多目的国際ターミナル整備	岸壁、防波堤、航路、泊地、臨港道路、護岸、埠頭用地
4)国内物流ターミナル整備プロジェクト	岸壁、防波堤、航路、泊地、臨港道路、護岸、埠頭用地
5)旅客対応ターミナル整備プロジェクト	岸壁、防波堤、航路、泊地、臨港道路、ターミナル、埠頭用地
6)離島ターミナル整備プロジェクト	岸壁、防波堤、航路、泊地、臨港道路、護岸、埠頭用地
7)防波堤整備プロジェクト	防波堤
8)航路整備プロジェクト	航路
9)泊地整備プロジェクト	泊地
10)臨港道路整備プロジェクト	臨港道路
11)臨港鉄道整備プロジェクト	臨港道路(軌道) 用地、ターミナル施設
12)港湾緑地整備プロジェクト	緑地
13)廃棄物海面処分場整備プロジェクト	廃棄物埋立護岸、内部仕切施設、搬入施設、揚陸施設、廃水処理施設、監理施設
14)マリナー整備プロジェクト	物揚場、防波堤、航路、泊地、上下架施設、用地、利便施設(クラブハウス等)
15)ポートパーク整備プロジェクト	棧橋、護岸、利便施設(駐車場等)
16)水質・底質の改善プロジェクト	浚渫、覆砂、海浜(注3)
17)耐震強化施設整備プロジェクト	耐震強化岸壁、臨港道路、用地
18)小型船だまり整備プロジェクト	物揚場、船揚場、防波堤、航路、泊地
19)避難港整備プロジェクト	防波堤、係船浮標、航路、泊地
20)開発保全航路整備プロジェクト	航路
(注1)太字はプロジェクトの機能を発揮するのに不可欠な施設であって、プロジェクトを特徴づける施設(中心的施設と呼ぶ)	
(注2)本マニュアルでは、1つの岸壁及びこれと一体的に整備する防波堤、航路、泊地、埠頭用地等の施設群をターミナルと称する。埠頭全体を或いは地区全体をターミナルと称するものではない。	
(注3)浚渫、覆砂は施設ではなく、整備内容を示している。	

(3)費用対効果分析の手順

分析の手順

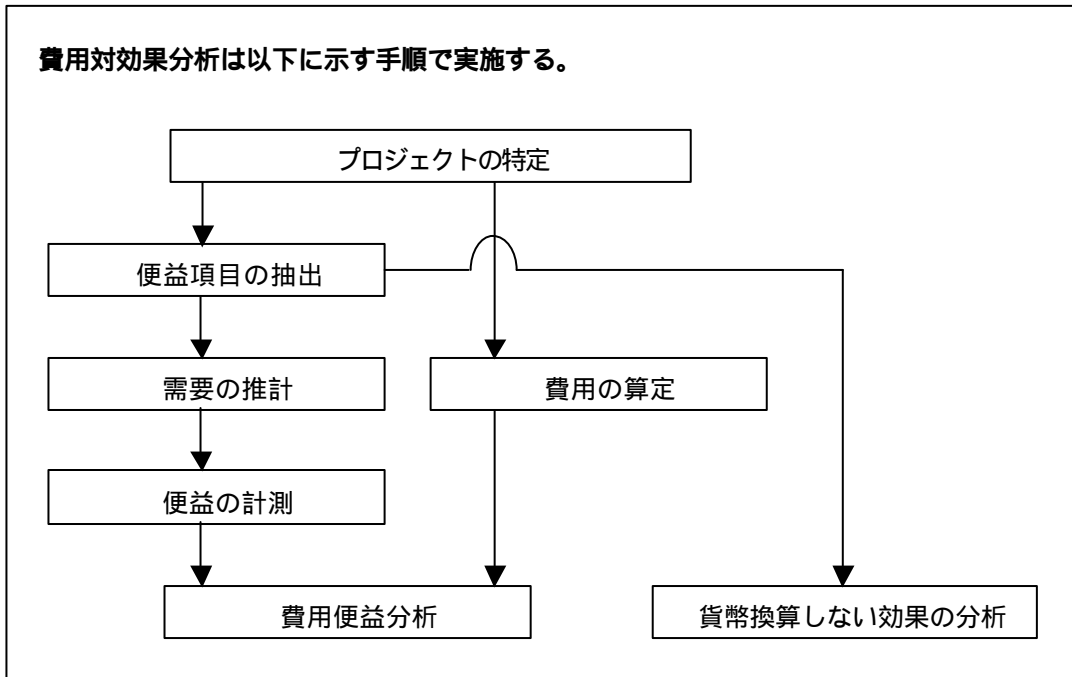


図 - 3 費用対効果分析の手順

費用便益分析の期間

費用対効果分析の対象とする期間は、着工年から供用開始年までの整備期間と、供用開始年から供用終了年までの施設供用期間としている。各年、期間の関係は図 - 4のようになる。

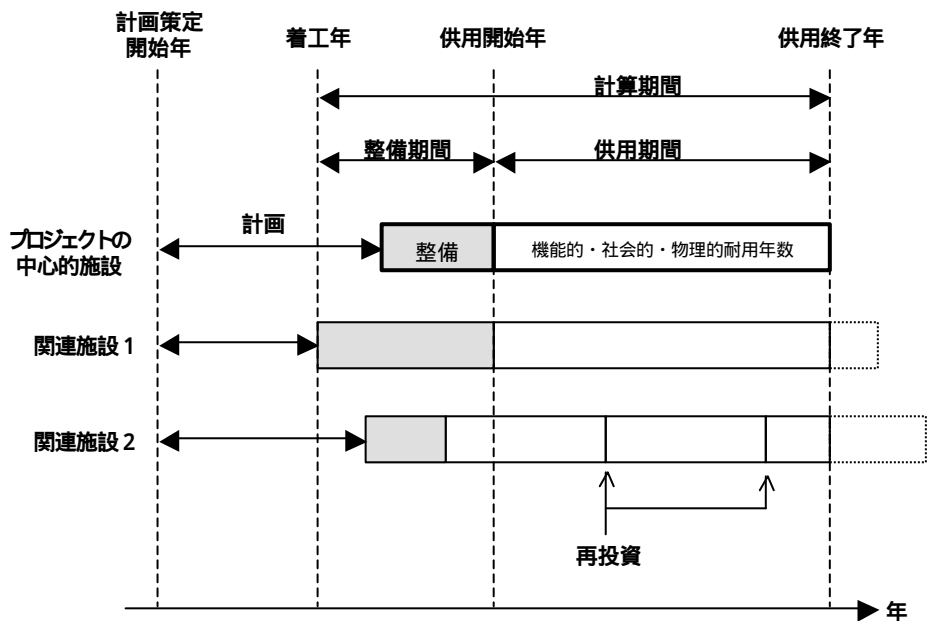


図 - 4 計算期間の設定

また、防波堤プロジェクトのように、中心的施設は、整備途中であっても関連施設である岸壁の暫定供用等により事業効果が整備期間中から発生するケースもある。

(4) 港湾投資の主な効果

表 2 港湾投資の効果

効果の帰属	効果の分類	効果の項目の例
利用者	輸送・移動	輸送コストの削減（貨物） 移送コストの削減（旅客） 輸送の信頼性の向上（貨物） 移動の快適性の向上（旅客） 廃棄物処分の適正化 （廃棄物海面処分場） 震災時の緊急物資の輸送コストの削減 （耐震強化施設） 耐震後の輸送コストの増大回避 （耐震強化施設）
	交流・レクリエーション	クルージング機会の増加 海洋性レクリエーション機会の増加 交流機会の増加
	環境	港湾就労者の労働環境の改善 旅客の港湾利用環境の改善
	安全	海難の減少 係留の安全性の向上 陸上交通事故の減少
	業務	業務の効率化 業務機会の増加
供給者	収益	事業主体の収益
地域社会	輸送	既存施設の混雑緩和 道路の混雑緩和
	環境	地域環境混雑緩和 自然環境の混雑緩和 良好な景観の形成 新たな国土の創出（海面の消失） 公害の防止
	安全	放置艇の削減による損害の軽減
	地域経済	港湾利用産業の雇用・所得の増大 港湾関連産業の雇用・所得の増大 建設工事による雇用・所得の増大 地域産業の安定・発展 産業の国際競争力の向上 震災後の復旧・復興の支援
公共部門	租税	地方税・国税の増加

(5) 代表的な港湾の費用対効果分析の例

① 物流ターミナルを構成する施設

物流ターミナルを構成する施設は、個別のターミナルによって異なるが、一般的には図-5に示す施設である。

② 物流ターミナル整備による効果

表-2に示す港湾投資効果のうち、物流ターミナル整備に伴う効果を抽出すると、表-3となる。すなわち、物流ターミナル整備効果は、利用者に対する輸送効果、地域社会に対する環境効果(技術的外部効果)、地域経済効果(金銭的外部効果)、公共部門に対する租税収入に大別できる。

また、表-3の効果項目を、波及する過程に従って記述すると図-6のとおりとなる。

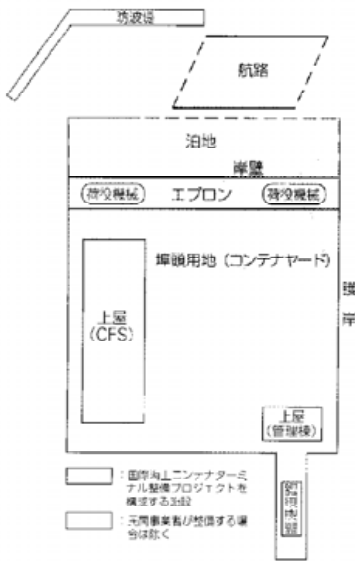


図-5 物流ターミナルを構成する施設
(国際海上コンテナターミナルの例)

表-3 物流ターミナル整備による効果

効果の分類		効果の項目の例
利用者	輸送	輸送コストの削減(輸送費用の削減・輸送時間の短縮) 輸送の信頼性の向上(荷傷みの減少、定時性の確保等)
地域社会	輸送	既存ターミナルの混雑緩和
	環境	排出ガスの削減 沿道騒音の軽減
地域経済	地域	港湾利用による雇用・所得の増大
	経済	港湾関連産業の雇用・所得の増大 建設工事による雇用・所得の増大 地域産業の安定・発展
		産業の国際競争力の向上
	公共部門	租税

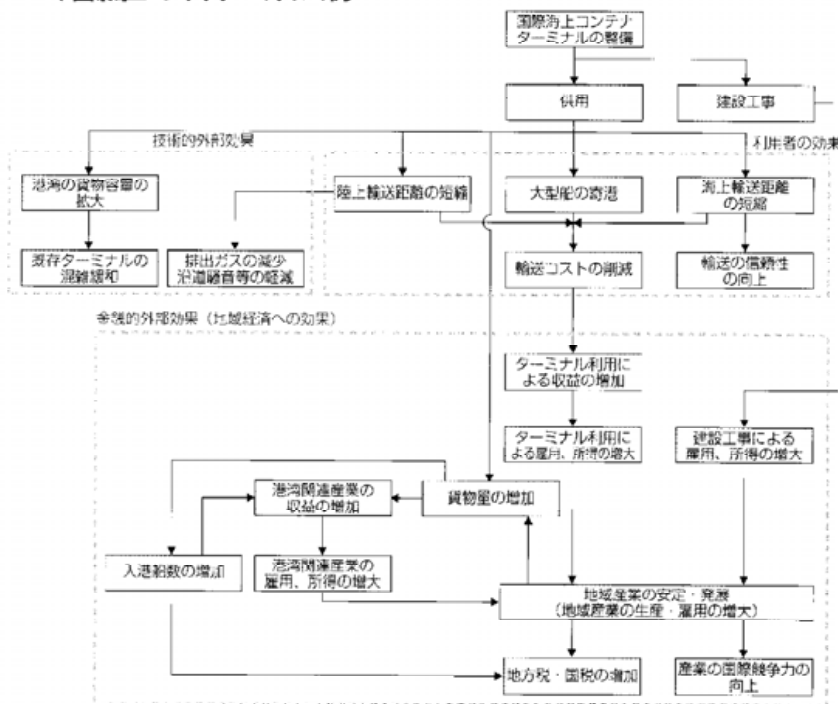


図-6 物流ターミナル整備効果の波及(国際海上コンテナターミナルの例)