

【港湾整備事業】
 (直轄事業)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
苫小牧港 東港区 防波堤整備事業 北海道開発局	5年以内	402	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 計画時 398億円 → 事業完了時 402億円 B/C 事後評価時 2.1(B:1,390億円、C:663億円) (事業の効果の発現状況) 避難船の避泊エリア 当初エリアなし → 現在4隻 (事業実施による環境の変化) 苫小牧港東港区に防波堤が整備されたことによって、荒天時において、避難泊地が確保され、苫小牧沖を航行する船舶の安全が確保されたほか、待船の避難が可能となり、苫小牧港の利用が促進されました。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確保されており、事業実施の効果が既に発現されているため、今後の事後評価の必要はありません。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要性はありません。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計画 (課長 栗田 悟)
十勝港 内港地区 多目的国際ターミナル整備事業 北海道開発局	5年以内	115	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時 22万トン/年 → 実績 15万トン/年(平成16年実績貨物量) 全体事業費 事業着手時 115億円 → 事業完了時 115億円 B/C 事後評価時 1.2(B:179億円、C:149億円) (事業の効果の発現状況) 年間海上輸送回数 未整備時 13回 → 整備後 9回 陸上輸送距離 39~147km短縮 (事業実施による環境の変化) 十勝港内港地区に多目的国際ターミナルを整備したことによって、貨物船の大型化需要へ対応することが可能となり、物流の効率が向上しました。また、防波堤整備により、港内へ船舶が避難可能になりました。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計画 (課長 栗田 悟)
紋別港 港南地区 旅客船ターミナル整備事業 北海道開発局	5年以内	45	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 旅客船見学者数 計画時 0人 → 実績 25,491人 自衛艦・巡視船・調査船等 計画時100人 → 実績 1,456人 全体事業費 事業着手時 37億円 → 事業完了時 45億円 B/C 事後評価時 1.1(B:63億円、C:57億円) (事業の効果の発現状況) 旅客船寄港隻数 実績 3隻 自衛艦・巡視船・調査船等 実績 約8隻 (事業実施による環境の変化) 紋別港港南地区に旅客船ターミナルを整備したことによって、旅客船や巡視船が紋別港に寄港することにより、地元市民に交流機会が増加した。また、巡視船がシフトすることにより、空いた既存岸壁を小型船が利用可能となることで、滞船コストが削減された。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計画 (課長 栗田 悟)
霧多布港 本港地区 小型船だまり整備事業 北海道開発局	5年以内	26	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 漁船隻数 計画時 76隻 → 実績 96隻 全体事業費 事業着手時 26億円 → 事業完了時 26億円 B/C 事後評価時 1.3(B:40億円、C:31億円) (事業の効果の発現状況) 1隻当たりの作業者数 供用前 5人 → 2人 1回当たりの作業時間 供用前 2.5時間 → 0.5時間 (事業実施による環境の変化) 霧多布港の琵琶瀬湾側に小型船だまりを整備したことによって、コンブ船の陸揚作業に関する作業時間が削減され、非効率な就労環境が改善された。 (社会経済情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価は必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし。	対応なし	北海道開発局 港湾空港部港湾計画 (課長 栗田 悟)

<p>羽幌港 本港地区 小型船だまり整備 事業 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>61</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 漁船隻数 計画時 103隻 → 実績 86隻 全体事業費 事業着手時 60億円 → 事業完了時 61億円 B/C 事後評価時 1.1(B:77億円、C:71億円) (事業の効果の発現状況) 陸揚・準備時における滞船コスト削減(年間に陸揚岸壁 35千時間、準備岸壁 47千時間の削減) ふ頭用地整備による作業時間短縮(年間4.2千時間の作業時間の削減) 泊地浚渫費の削減 (事業実施による環境の変化) 羽幌港本港地区に小型船だまりを整備したことによって、陸揚時・準備時の滞船による混雑が解消され、非効率的な就労作業が改善されました。 (社会経済情勢の変化) 利用隻数が86隻と減少しましたが、十分な投資効果が確認されています。 (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確保されており、事業実施の効果が既に発現されているため、今後の事後評価の必要はありません。 (改善措置の必要性) 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要性はありません。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部港湾計 画 (課長 栗田 悟)</p>
<p>常陸那珂港 外港 地区 防波堤整備事業 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,244</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 火力発電所2号機の操業年次 事業着手時:平成17年 → 平成22年以降 全体事業費 事業着手時:1,181億円 → 事業完了時:1,244億円 B/C 事後評価時 1.9(B:3,242億円、C:1,722億円) (事業の効果の発現状況) 港内の静穏度が十分に確保され、大型石炭専用船が入港出来るようになった。 (石炭専用船入港隻数 実績:28隻) (事業実施による環境の変化) 特に港湾整備に伴い問題となる事項は発生していない。 (社会経済情勢の変化) 常陸那珂火力発電所2号機の建設計画が平成17年12月運転開始としていたが、平成22年以降へ繰り延べとなった。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 港湾空港部港湾計 画課 (課長 成川 和 也)</p>
<p>四日市港 霞ヶ浦 南ふ頭地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>199</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物量 計画時 139万トン/年 → 実績211万トン/年(平成15年実績貨物量) 全体事業費 事業着手時:202億円 → 事業完了時:199億円 B/C 事後評価時 2.7(B:1,233億円、C:458億円) (事業の効果の発現状況) 船舶の大型化 30,000DWT → 74,000DWT 陸上輸送距離 供用前 31.2km → 0.25km(石炭) (事業実施による環境の変化) 霞ヶ浦南ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業の実施により、石炭輸入基地の集約が行われ、船舶の大型化ならびに陸上輸送距離の短縮が実現し、CO2排出量、NOx排出量の削減、沿道騒音の抑制等コールセンターを配置しない場合に比べ自然環境に対する負担が軽減された。 (社会経済情勢の変化) 四日市港における石炭取扱量は順調に増加している。 四日市港周辺及び背後地域の石炭需要は安定しており、衣浦港の発電所への移送も計画どおり実施され、取扱量は増加している。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 中原 正 顕)</p>
<p>四日市港 四日市 地区 航路・泊地整備事 業 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>34</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 取扱貨物 計画時553万トン/年 → 実績438万トン/年(平成15年度実績) ※平成9年度川越火力発電所3・4号基稼働 全体事業費 事業着手時:29億円 → 事業完了時:34億円 B/C 事後評価時 3.7(B:153億円、C:41億円) (事業の効果の発現状況) 旅行速度 供用前 20ノット → 22ノット 輸送能力の向上 供用前 135,470m3/隻・回 → 156,444m3/隻・回 (事業実施による環境の変化) 四日市地区航路泊地整備事業の実施に伴う自然環境への影響は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) 火力発電に使用される燃料は、脱石油政策の推進ならびに環境負荷の低減、経済性等の観点から石油からの転換が進められている。 当事業の実施により、四日市港におけるLNG輸入の制約が解消され、四日市港内に立地する2つの火力発電所はいずれもLNGによる発電を行っている。 (今後の事後評価の必要性) 事業の効果が十分に発現しており、再事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 中原 正 顕)</p>

<p>徳島小松島港 赤石地区 多目的国際ターミナル整備事業(岸壁(-13m)①) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>203</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・取扱貨物量 計画時 75.8万トン/2バース(昭和62年)→実績120万トン/1バース(平成15年実績) ・全体事業費 事業着手時 169億円 → 事業完了時 203億円 B/C 事後評価時 1.2(B:358億円、C:294億円) (事業の効果の発現状況) ・岸壁の大水深化に伴う海上輸送コスト削減(荷役日数 供用前 171日→122日) ・港湾の貨物容量の拡大による滞船コスト削減(滞船日数 供用前 93日→31日) ・ヤードの広大化に伴う作業コストとチップ材料ロス費用削減 ・陸上輸送距離短縮による輸送コスト削減(輸送距離 供用前 16km→13km) (事業実施による環境の変化) ・一隻当たりの貨物取扱量の増加、荷役日数の減少による船舶運航日数減と、陸上運搬距離短縮によるトラック運行日数減によりCO2=3,061 t/年及びNOX=1 t/年の削減が図られた。 ・労働災害の減少・・・赤石地区における発生件数=0(荷役業者ヒアリング) (社会経済情勢の変化) ・赤石地区岸壁(-13m)①の主要貨物である外貨チップにおいては、背後企業が安定的に発展しているため、昭和62年当時の港湾計画で想定された取扱貨物以上に推移している。背後企業では、更なる設備投資が行われており、当該岸壁の取扱貨物量は今後も堅調に推移するものと思われる。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果は十分に発現されており、今後も十分な需要が見込める。また排出ガスの削減など環境負荷の軽減効果も発揮されているため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 港湾空港部港湾計画課 (課長 中川 研造)</p>
--	-------------	--	-------------	--