

【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)
室蘭港 入江地区 旅客船ターミナル 整備事業 (H7～H13) 北海道開発局	5年以内	37	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 港湾来訪者数 実績 3,438人/隻 全体事業費 事業着手時 3,671百万円 → 事業完了時 3,733百万円 B/C 事後評価時 1.4 (B: 68億円、C: 47億円) (事業の効果の発現状況) 旅客船等寄港状況 年間平均 8隻 (H13～H17) (事業実施による環境の変化) 室蘭港入江地区に旅客船ターミナルを整備したことによって、旅客船の寄港時における地域住民の交流機会増加のみならず、周辺倉庫等と一体となったまちづくりイベントの会場としても利用が図られるようになった。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、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ない。 (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 (課長 川合紀章)
えりも港 本港地区 小型船だまり整備 事業 (H5～H13) 北海道開発局	5年以内	23	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 登録小型船隻数 計画時 262隻 (H4) → 実績 224隻 (H17) 全体事業費 事業着手時 2,197百万円 → 事業完了時 2,316百万円 B/C 事後評価時 1.7 (B: 49億円、C: 30億円) (事業の効果の発現状況) 年間作業解消時間: (陸揚) 21千時間 (準備) 16千時間 等 (事業実施による環境の変化) えりも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や多う係留が解消され、非効率な就労作業が改善された。また、水産物の商品価値を向上させることができた。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、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ない。 (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 (課長 川合紀章)
網走港 港町地区 防波堤整備事業 (H8～H13) 北海道開発局	5年以内	74	(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 (小麦移出) 整備前 48千トン → 整備後 79千トン (セメント移入) 整備前 43千トン → 整備後 59千トン 全体事業費 事業着手時 6,500百万円 → 事業完了時 7,355百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B: 102億円、C: 92億円) (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量の増加 小麦: 32千トン/年 セメント: 16千トン/年 (事業実施による環境の変化) 網走港港町地区に防波堤を整備したことによって、港内の静穏度が向上して安全な係留が可能となり、港町地区での荷役可能日数が増加して、小麦・セメントの貨物取扱量が増加した。 (社会経済情勢の変化) 特になし (今後の事後評価の必要性) 投資効果が十分確認されており、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ない。 (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 (課長 川合紀章)
八戸港 八太郎地区 多目的国際ターミナル 整備事業 (H6～H13) 東北地方整備局	5年以内	109	(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416千トン/年 → 実績537千トン/年 (平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 計画時119億円 → 事業完了時109億円 B/C 事後評価時 3.4 (B: 582億円、C: 169億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施したことにより、物流機能の効率化が図られた。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 本事業の実施により、当初、想定していなかった中国からのフェロニッケル需要拡大による輸出の増加、主要企業の部品輸送の増加等へのコンテナ輸送の対応が可能となった。 (今後の事後評価の必要性) 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	東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)

<p>仙台塩釜港 仙台 港区向洋地区 国際海上コンテナ ターミナル(耐震) 整備事業 (H8~H13) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>114</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 1,589千トン/年 → 実績 2,001千トン/年 (平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 事業着手時 117億円 → 事業完了時 114億円 B/C 事後評価時 7.8 (B:1,197億円、C:154億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施することにより、物流機能の効率化が図られた。また、震災時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 平成16年に仙台国際貿易港物流ターミナルの供用開始及び平成18年にLCL (小口混載貨物) 開設など民活事業を含め、港湾の利便性向上に向けた整備が進められている。 (今後の事後評価の必要性) 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>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>
<p>能代港 大森地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H5~H13) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>71</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 528千トン/年 → 実績 300千トン/年 (平成17年実績貨物量速報値) 全体事業費 事業着手時 61億円 → 事業完了時 71億円 B/C 事後評価時 1.3 (B:135億円、C:102億円) (事業の効果の発現状況) 当該事業を実施することにより、物流機能の効率化が図られた。 (事業実施による環境の変化) 特になし (社会経済情勢の変化) 県北部で操業している精錬会社が他港での荷揚から能代港での荷揚に切り替えた。 (今後の事後評価の必要性) 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>東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 正岡 孝)</p>
<p>横浜港 神奈川地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H2~H13) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>39</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 (野菜果物) 事業着手時155千トン → 計画231千トン 全体事業費 計画時 26億円 → 事業完了時 39億円 B/C 事後評価時1.5 (B:93億円、C:60億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離 13km短縮 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、輸送コスト削減等の効果が見込まれ、事業効果が発揮されると判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (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) 同種事業についても、計画的に進め、早期の整備効果発現、目標の達成などに努めていくことが必要である。</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 古土井 健)</p>
<p>横浜港 金沢地区 多目的国際ターミナル整備事業(耐震改良) (H9~H13) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>20</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 (木製品、金属くず) 事業着手時437千トン → 計画689千トン 全体事業費 計画時 6億円 → 事業完了時 20億円 B/C 事後評価時1.4 (B:36.2億円、C:25.0億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離 64km短縮 施設の延命化 28年 (事業実施による環境の変化) 震災時に緊急物資輸送の拠点として機能する。 横浜港内の被災した通常岸壁で扱うべき貨物を一時的に取り扱うことができる。 地震時の被災に伴う岸壁の復旧費用が不要となる。 施設の耐用年数が延伸される。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、輸送コスト削減等の効果が見込まれ、事業効果が発揮されると判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (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) 同種事業についても、計画的に進め、早期の整備効果発現、目標の達成などに努めていくことが必要である。</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 古土井 健)</p>

<p>東京港 大井その1地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 (H7~H15) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>839</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 事業着手時 143TEU → 事業完了時 203TEU 全体事業費 計画時 787億円 → 事業完了時 839億円 B/C 事後評価時3.2 (B:7,525億円、C:2,367億円) (事業の効果の発現状況) 5,000TEU以上の船舶 : 平成7年 0隻 → 平成17年 220隻 (事業実施による環境の変化) 岸壁水深が増進 (-13m→-15m) されたことにより、大型船が着岸できるようになった。 コンテナターミナルの取扱能力が向上したことにより、増加するコンテナ需要に対応できるようになった。 (社会情勢の変化) 特になし。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 本事業は、十分な事業効果が発揮されたと判断される。 今後、さらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。 (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) 同種事業についても、コンテナの需要動向や流動の把握に努め、計画的に事業を実施していくことが重要である。</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 古土井 健)</p>
<p>広島港 廿日市地区 国内物流ターミナル 整備事業 (H2~H13) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>30</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 89千トン → 実績 37千トン (平成17年) 全体事業費 事業着手時 34億円 → 事業完了時 30億円 B/C 事後評価時 1.1 (B:53億円、C:47億円) (事業効果の発現状況) 山陽小野田市への陸上輸送が海上輸送へ転換することにより、輸送コストが削減された。 使用船舶の大型化により、海上輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) 特になし。 (社会経済情勢等の変化) 平成15年 3月 廿日市市、佐伯町、吉和村合併 平成17年11月 廿日市市、大野町、宮島町合併 (今後の事後評価の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の再事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の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>中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 中村 謙治)</p>
<p>高松港 玉藻地区 旅客船対応ターミナル 整備事業 (S62~H13) 四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>309</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 自動車航送台数 事業着手時:182千台 (昭和63年) ⇒ 事業完了時:270千台 船舶乗降人員 事業着手時:1,797千人 (昭和63年) ⇒ 事業完了時:1,690千人 全体事業費 当初計画:118億円 ⇒ 事業完了時:174億円 ※直轄事業費分 実施期間 当初計画:S62~H7 ⇒ 事業完了時:S62~H13 B/C 事後評価時 1.3 (B:617億円、C:491億円) (事業の効果の発現状況) 取扱貨物量の増加 事業着手時:2,981千ト (昭和63年) ⇒ 事業完了時:4,488千ト (事業実施による環境の変化) 高松港玉藻地区に旅客船ターミナルを集約整備したことによって、利便性の向上がみられ、 また、親水性施設 (防波堤・緑地等) の整備により、交流機会の増加が発現し、「にぎわいの あるみなど」がより一層創出された。 (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</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 宮津智文)</p>