

【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 祝津給頓地区 小型船だまり整備 事業 (H8～H14) 北海道開発局	5年以内	18	<p>（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 H7実績 89隻 H18実績 66隻 全体事業費 採択時 1,570百万円 完了時 1,785百万円 B/C 事後評価時 1.3 （B：31億円、C：23億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） 年間滞船削減時間：（陸揚）17,168時間 （準備）3,672時間 出荷可能回数の増加（帆立成貝）31回/年 （帆立稚貝）19回/年 年間作業回数の削減（荒天時）22回/年 等</p> <p>（事業実施による環境の変化） 本事業によって、陸揚時・準備時の滞船による混雑が解消され、非効率な就労作業が改善された。また、港湾施設用地（水中）の整備によって水産品の安定供給が可能となったほか、防波堤（波除）（改良）により、港内静穏度が向上し、利用者の利便性の向上が図られた。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 特になし</p> <p>（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。</p> <p>（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。</p> <p>（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>	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）
室蘭港 入江地区 小型船係留施設整備 事業 (H8～H14) 北海道開発局	5年以内	33	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 利用船舶隻数 H12実績 64隻 H18実績 60隻 貨物船待機・休憩利用回数 H12実績 136回 H18実績 299回 作業船の係留回数 H12実績 58回 H18実績 82回 全体事業費 採択時 3,140百万円 完了時 3,272百万円 B/C 事後評価時 1.1 （B：47億円、C：41億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） 年間滞船削減時間（貨物船）4,300時間（作業船）11,000時間 年間作業削減時間（遊漁船）2,600時間</p> <p>（事業実施による環境の変化） 本事業により、貨物船や作業船の滞船が減少したため、アイドリングによるCO2排出が削減された。</p> <p>（社会経済情勢等の変化） 特になし</p> <p>（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。</p> <p>（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。</p> <p>（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>	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）
根法華港 本港地区 地域生活基盤整備 事業 (H2～H14) 北海道開発局	5年以内	43	<p>（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 H4実績 129隻 H18実績 54隻 全体事業費 採択時 5,081百万円 完了時 4,286百万円 B/C 事後評価時 1.4 （B：89億円、C：63億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） 年間滞船削減時間（陸揚）17,706時間、（準備）7,235時間 避難可能隻数 1隻</p> <p>（事業実施による環境の変化） 本事業によって小型船の海難による損失が回避されるとともに、港内静穏度向上による航行安全性の向上や、水産活動の効率化が図られた。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 高齢化等により登録小型船隻数が減少しているが、現隻数においても十分な投資効果が確認されている。</p> <p>（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。</p> <p>（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。</p> <p>（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>	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）
奥尻港 本港地区 防波堤（東島）整備 事業 (H9～H14) 北海道開発局	5年以内	24	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） フェリー欠航隻数 H8実績 142隻 H18実績 68隻 全体事業費 採択時 3,082百万円 完了時 2,401百万円 B/C 事後評価時 1.6 （B：49億円、C：31億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） フェリー就航率の向上 90.5%（H5～H9実績平均） 93.8%（H14～H18実績平均）</p> <p>（事業実施による環境の変化） フェリーの就航率が改善されたため、安定的に生活物資が入ることとなり、島民生活の安定性が向上した。</p> <p>（社会経済情勢の変化） 特になし</p> <p>（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。</p> <p>（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。</p> <p>（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>	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）

<p>焼尻港 本港地区 小型船だまり整備 事業 (H7～H14) 北海道開発局</p>	<p>5年以内</p>	<p>22</p>	<p>(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 H6実績 174隻 H18実績 110隻 全体事業費 採択時 2,100百万円 完了時 2,158百万円 B/C 事後評価時 1.2 (B:32億円、C:28億円) (事業の効果の発現状況) 年間滞船削減時間:(陸揚)18,796時間(準備)8,656時間 年間作業削減時間:7,827時間 (事業実施による環境の変化) 本事業により、震災時の島民の安全・安心確保が可能となった。また、陸揚時・準備時の滞船が減少して、アイドリングによるCO2排出が削減された。 (社会経済情勢の変化) 高齢化等により登録小型船隻数が減少しているが、現隻数においても十分な投資効果が確認されている。 (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</p>	<p>対応なし</p>	<p>北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 川合紀章)</p>
<p>横浜港 大棧橋地区 旅客船ターミナル 整備事業 (S61～H14) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>457</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・外航クルーズ船入港隻数 計画時 25隻/年(昭和61年) 48隻/年(平成18年) ・来訪者数 計画時 28万人/年(昭和61年度) 204万人/年(平成18年度) ・全体事業費 事業完了時 457億円 B/C 事後評価時 5.7(B:4590億円、C:811億円) (事業の効果の発現状況) ・外航クルーズ船の寄航隻数の増加 25隻/年(昭和61年) 48隻/年(平成18年) ・来訪者数の増加 28万人(昭和61年度) 204万人(平成18年度) (事業実施による環境の変化) ・老朽化した岸壁を再整備したことにより、客船の寄航が可能になった。また、事業完成により、わが国における海の玄関口にふさわしい横浜港のシンボル施設として全国的な知名度が向上し、来訪者が増加するとともに、山下公園地区や赤レンガ倉庫地区からの来訪者の回遊性が高まった。 (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</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>伏木富山港 新湊地区 旅客船ターミナル 整備事業 (H2～H14) 北陸地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>113</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 海王丸パークの入場者数 701,735人/年 旅客船利用者数 港湾計画:101,000人/年 事後評価:29,371人/年 全体事業費 H12再評価時 71億円 事業完了時 57億円 直轄事業費分 B/C 事後評価時 6.9 (B:2,725億円、C:397億円) (事業の効果の発現状況) ・旅客船ターミナルの利用状況 当該ターミナルの接岸隻数 25隻(H18) 旅客船の寄港時には歓迎イベント等が行われ、多くの人が集まり賑わっている。 また、旅客船のみならず、漁業実習船等の船舶も利用している。 ・旅客船ターミナルを取り巻く状況 当該ターミナルは、海王丸パークと一体となり、大きな賑わいを創出している。 また、臨港道路東西線「新湊大橋」の完成により、周辺施設との連携による更なる交流機会の増加が期待されており、地元自治体も積極的な旅客船誘致を実施している。 (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) 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) 事業目的である「日本海ミュージアム構想に基づく魅力的なマリノフロントの形成」、「海王丸パークと一体となった交流拠点の創出」、「旅客・クルージングのニーズに応じた観光・レクリエーション拠点の形成」が図られており、今後の事後評価及び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) 現段階においては、事業の効果が十分に発現されているところであるが、今後、定量的な評価について、より信頼性のある手法を引き続き検討する必要がある。</p>	<p>対応なし</p>	<p>北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 佐々木規雄)</p>

<p>名古屋港 弥富浜頭地区 多目的国際ターミナル整備事業 (H6～H14) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>46</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:110万トン/2B 実績:156万トン/2B(平成18年実績貨物量) ・全体事業費 事業着手時:46億円 事業完了時:46億円 B/C 事後評価時 1.6(B:105億円、C:65億円) (事業の効果の発現状況) ・陸上輸送距離 供用前 81km 57km(完成自動車、木製品) (事業実施による環境の変化) ・陸上運搬距離短縮によるトラック運行日数減によりCO2=72.7t/年及びNOx=1.6t/年の削減が図られた。 (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>本省 港湾局 計画課 (課長 難波喬司)</p>
<p>浜田港福井地区多目的国際ターミナル整備事業 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>75</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 49.1万トン/年 実績 13.5万トン(平成17年実績) 全体事業費 事業着手時 49億円 事業完了時 75億円 B/C 事後評価時 1.2 (B:148億円、C:123億円) (事業の効果の発現状況) 多目的国際ターミナルの整備により、輸送距離が短縮され輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) 陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少に伴い、排出ガス(CO2、Nox)を削減している。 (社会経済情勢の変化) ロシア向け中古自動車の需要が急増。 (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>本省港湾局計画課 (課長 難波喬司)</p>
<p>小野田港東沖地区多目的国際ターミナル整備事業 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>302</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 509千トン 計画 785千トン 全体事業費 事業着手時 365億円 事業完了時 293億円 B/C 事後評価時 1.1 (B:656億円、C:584億円) (事業の効果の発現状況) 多目的国際ターミナルの整備により、輸送距離が短縮され輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) 陸上輸送距離の短縮に伴い、排出ガス(CO2、Nox)を削減している。 (社会経済情勢の変化) 背後企業の工場操業開始 (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>本省港湾局計画課 (課長 難波喬司)</p>
<p>博多港 アイランドシティ地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (H5～H16) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>365</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 再評価時 186千TEU 事後評価時 246千TEU(平成18年) 全体事業費 再評価時 363億円 事業完了時 365億円 B/C 事業評価時2.4 (B:1,174億円、C:499億円) (事業の効果の発現状況) 50,000DWT級の船舶:平成5年 0隻 平成18年 39隻 (事業実施による環境の変化) コンテナミルが整備されたことにより、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 (今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性) 博多港アイランドシティ地区国際海上コンテナミル(水深14m岸壁)は、供用開始以降、堅調に外貨コンテナ貨物量が増加し、現時点で算定する本整備事業のB/Cの値も2.4となることから、一定の事業効果を考えている。したがって、本整備事業に関しては、事後評価、及び改善措置の必要はないと考えるものの、隣接するアイランドシティ地区国際海上コンテナミル(水深15m岸壁)の事業評価時には、本施設も考慮の上、評価を行う。 (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) アイランドシティ地区国際海上コンテナミル(水深15m岸壁)についても、本施設同様、事業評価を行う予定であることから、施設ごとの適切な貨物量の設定について、今後、検討を進めたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>

<p>博多港 アイランドシティ地区多目的国際ターミナル整備事業 (H5～H15) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>45</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 181千トン 事後評価時 482千トン(平成18年) 全体事業費 事業着手時 46億円 事業完了時 45億円 B/C 事業評価時3.6 (B:243億円,C:68億円) (事業の効果の発現状況) 陸上輸送距離の短縮により、輸送コストが削減された。 (事業実施による環境の変化) RORO船による国際定期航路の就航 (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) 博多港アイランドシティ地区多目的国際ターミナルは、供用開始以降、RORO船による国際定期航路が就航し、現時点で算定する本整備事業のB/Cの値も3.6となることから、一定の事業効果を上げていると考えられる。したがって、本整備事業に関しては、事後評価、及び改善措置の必要はないと考える。 (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) 貨物の動向や輸送形態の変化について注視する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>
<p>鹿児島港 本港区複合一貫輸送ターミナル整備事業 (S60～H14) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>117</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 54万トン ・全体事業費 事業着手時 88億円 事業完了時 117億円 ・B/C 事業評価時1.1 (B:212億円,C:192億円) (事業の効果の発現状況) ・陸上輸送距離の短縮により、輸送コストが削減された。 ・船舶の効率化・高速化により、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) ・離島航路の集約により利用客の利便性や物流の効率化が図られ、地域経済や暮らしの安定・安心が図られた。 (社会情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・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しているため、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) ・一定の整備効果は得られているものの、工程の遅れや計画変更による事業コスト増の現状を踏まえ、同種事業については、詳細な検討による計画的な事業実施が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>
<p>名瀬港 長浜地区旅客対応ターミナル整備事業 (H3～H15) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>59</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・寄港隻数 計画時 8隻 事業完了時 6隻 ・全体事業費 事業着手時 38.5億円 事業完了時 59.0億円 ・B/C 事業評価時1.0 (B:88.4億円,C:87.5億円) (事業の効果の発現状況) ・大型旅客船の寄港により歓迎イベントが行われる等の地域住民の交流機会が増加した。 (事業実施による環境の変化) ・大型旅客船の寄港により歓迎イベントが行われる等の地域住民の交流機会が増加した。 (社会情勢の変化) ・特になし (今後の事業評価の必要性) ・寄港実績が計画を下回っているが、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) ・事業実施において一定の効果が得られているものの、寄港実績が計画を下回っている現状を踏まえ、更なる誘致活動を実施し、利用促進に努めていく必要がある。 (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) ・本事業は、南西諸島特有の珊瑚礁混じり粘性土の地盤対策により事業着手から、完了までに長期間を要した事業であり、同種事業については今回の知見を踏まえ、社会情勢の変化を考慮した需要予測や 計画的な事業実施が必要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (西園勝秀)</p>
<p>中城湾港 新港地区防波堤整備事業 (S60～H14) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>173</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 避難船 計画時32隻/年 整備後17隻/年 輸送コスト削減(稼働率向上分) 計画時 0% 整備後 32% 全体事業費 事業着手時 17,337百万円 事業完了時 17,266百万円 B/C 事後評価時 1.1 (B:323億円,C:284億円) (事業の効果の発現状況) 港内の静穏度が十分確保され、荒天時の海難の減少に伴う損失回避及び稼働率の向上による輸送コストの削減が図られた。 (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) 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性はない。 (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>沖縄総合事務局 港湾計画課 (課長 阿野 貴史)</p>