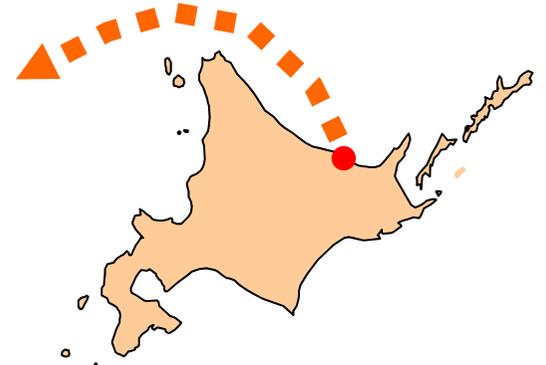
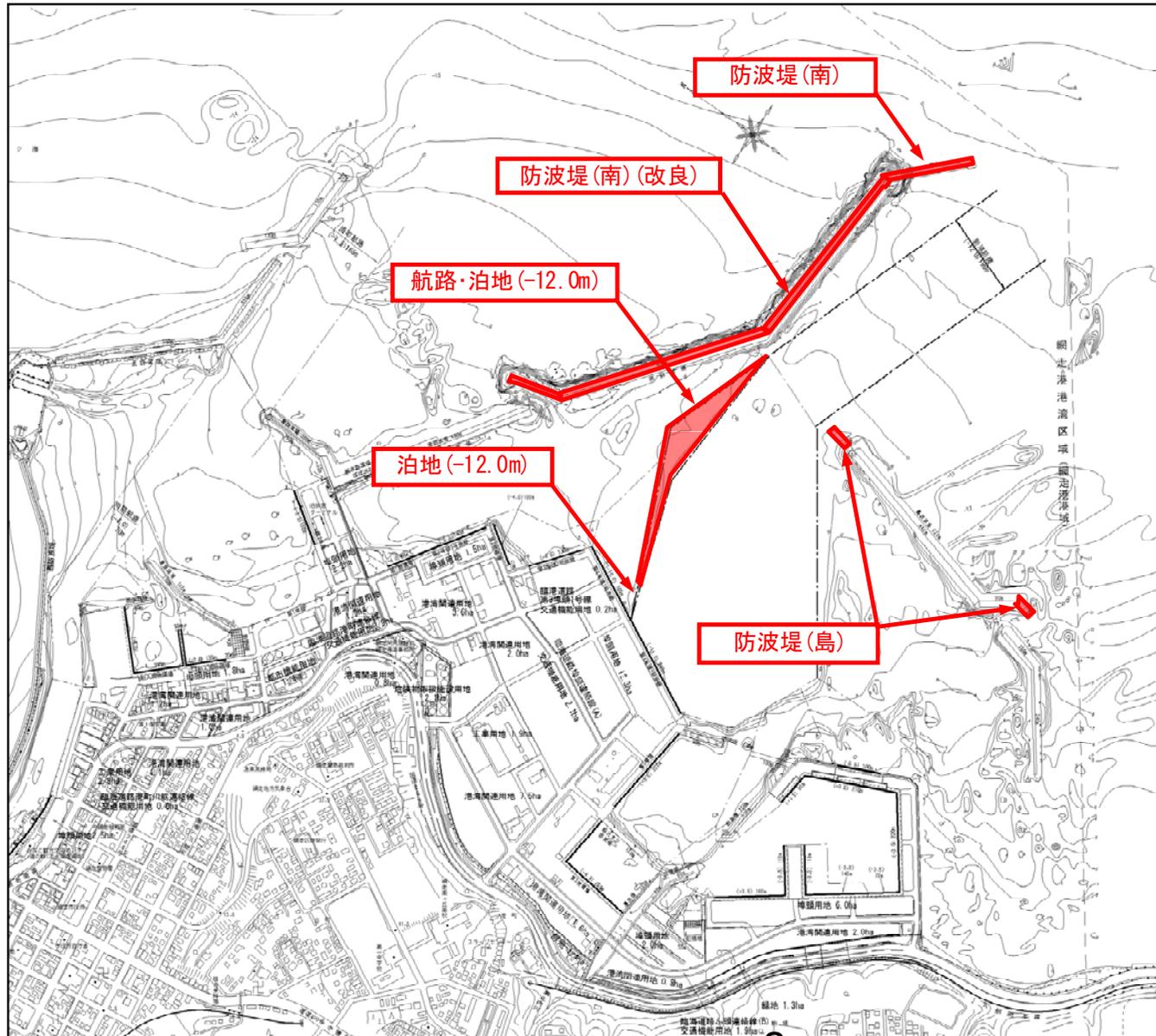


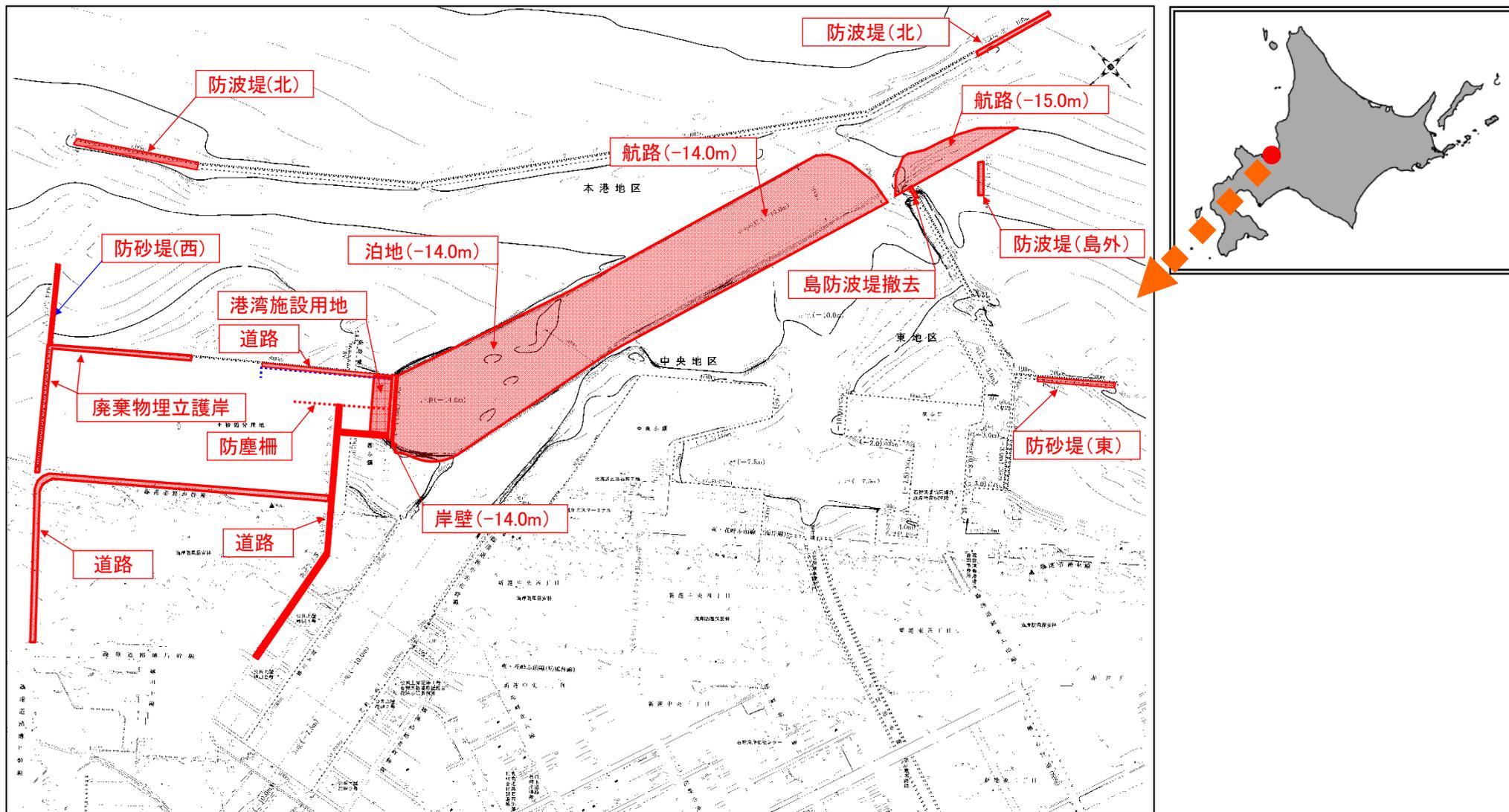
| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|--------|-----------|---------|----------|--------|-----|-----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 防波堤改良事業 (網走港 新港地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 北海道開発局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 菊地 身智雄 | | | | | | |
| 実施箇所 | 北海道網走市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業 | | | | | | | | | |
| 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(水深12.0m)、泊地(水深12.0m) | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成20年度 | 完了 | 平成34年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 130 | | 残事業費(億円) | | 89 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼働率が低いため、非効率な輸送形態を強いられている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>港内静穏度の向上により作業コストを削減し、本港沖合を航行する貨物船に必要な避泊水域の確保を図る。</p> <p>①貨物輸送・旅客輸送の効率化 ②避泊水域の確保</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、港域・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>陸上輸送コストの削減 (平成30年代前半予測取扱貨物量:147千トン/年)</p> <p>海難の減少 (平成30年代前半予測避泊可能隻数:2隻/荒天)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 222 | C:総費用(億円) | 112 | 全体B/C | 2.0 | B-C | 110 | EIRR (%) | 7.0 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 153 | C:総費用(億円) | 70 | 継続B/C | 2.2 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | |
| | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 1.8~2.2 | 2.0~2.4 | | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.9~2.1 | 2.0~2.4 | | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.9~2.0 | 2.2~2.2 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業の実施により</p> <p>①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> <p>②荒天時における港内擾乱が抑制されることで、効率的に貨物を荷役することが可能となる。</p> <p>③波浪の越流による背後施設の損傷や貨物被害が回避される。</p> <p><貨幣化が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ・排出ガスの減少 | | | | | | | | | |
| 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130億円、既投資額41億円 平成24年度末現在 事業進捗率31% | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半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 | 現場内で発生した消波ブロックの流用 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 十分な事業の投資効果があると判断されたため。 | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 | | | | | | | | | |

網走港 新港地区 防波堤改良事業



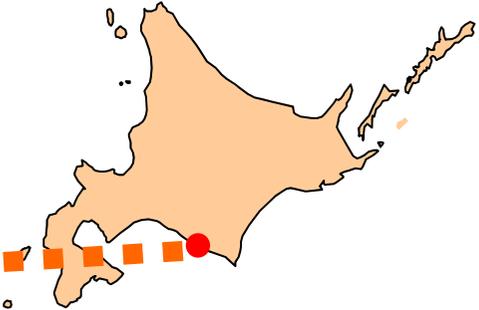
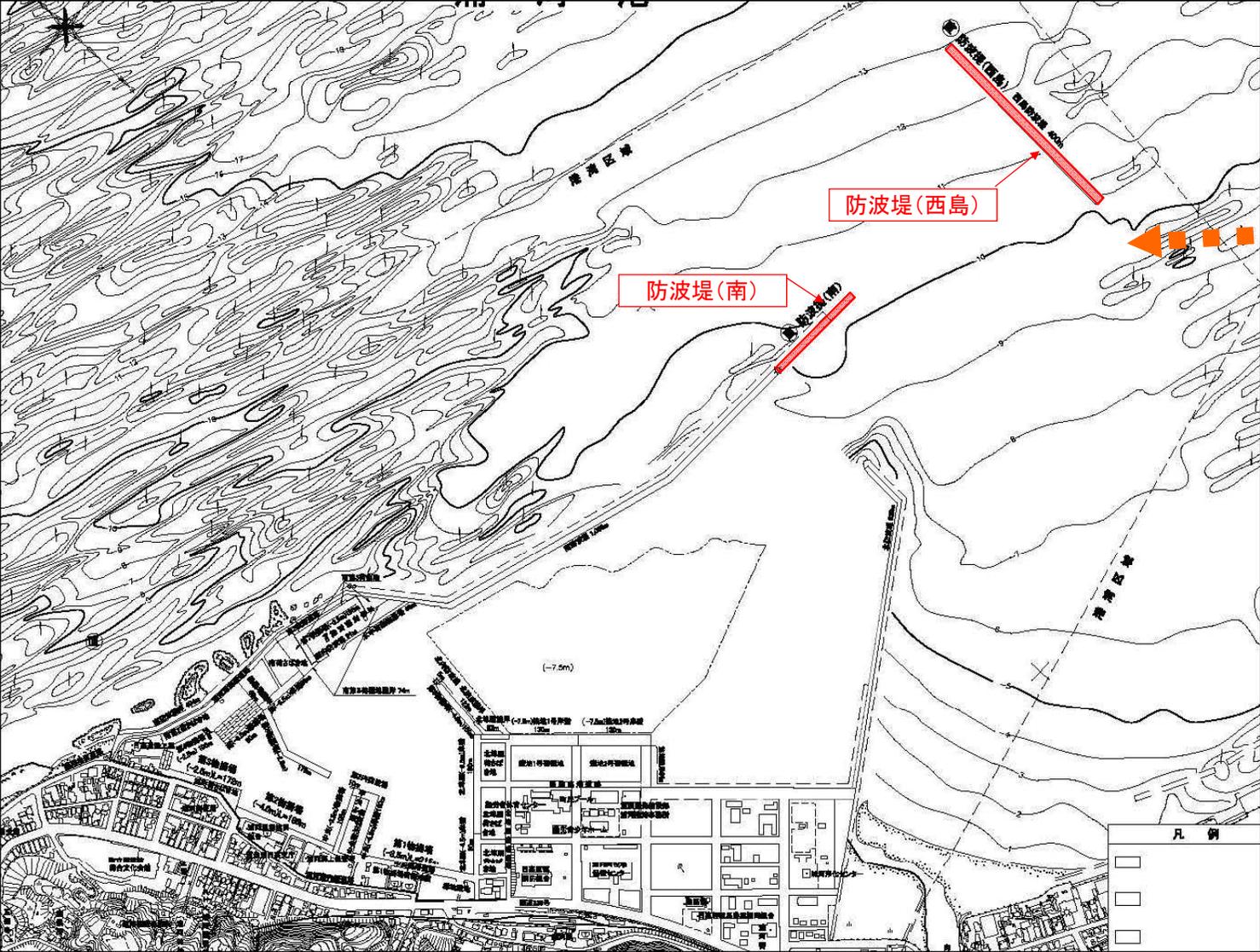
| | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|--------|-----------|--------|----------|--------|-----|-----|-----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (石狩湾新港西地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 北海道開発局 | | | | | |
| | | | 担当課長名 | 菊地 身智雄 | | | | | | | |
| 実施箇所 | 北海道小樽市、石狩市 | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 防波堤(北)、防砂堤(西)、防砂堤(東)、防波堤(島外)、島防波堤撤去、泊地(水深14.0m)、航路(水深15.0m)、岸壁(水深14.0m)、港湾施設用地、 廃棄物埋立護岸、防塵柵、道路 | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成12年度 | 完了 | 平成32年度 | | | | | | | |
| 総事業費(億 円) | 501 | | 残事業費(億円) | | 161 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> 係留施設の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保</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、港域・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>輸送コストの削減 (平成30年代前半推計貨物量:1,332千トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:3隻/荒天)</p> | | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 842 | C:総費用(億円) | | 632 | 全体B/C | 1.3 | B-C | 210 | EIRR (%) | 5.5 |
| 残事業の投 資効率性 | B:総便益 (億円) | 222 | C:総費用(億円) | | 131 | 継続B/C | 1.7 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | | |
| | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 1.2~1.4 | | 1.5~1.9 | | | | | | |
| | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 1.3~1.4 | | 1.5~1.9 | | | | | | |
| | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | | 1.2~1.3 | | 1.7~1.7 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業の実施により</p> <p>①本港において貨物の取扱いが可能となり、陸上輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②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> <p><貨幣化が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の進出等による生産拡大・雇用創出 航行・係留船舶の安全性向上 サハリン開発プロジェクトへの支援 排出ガスの減少 | | | | | | | | | | |
| 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501億円、既投資額340億円 平成24年度末現在 事業進捗率68% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半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 | 浚渫土砂の路体盛土材への流用 | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 十分な事業の投資効果があると判断されたため。 | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 | | | | | | | | | | |

石狩湾新港 西地区 国際物流ターミナル整備事業



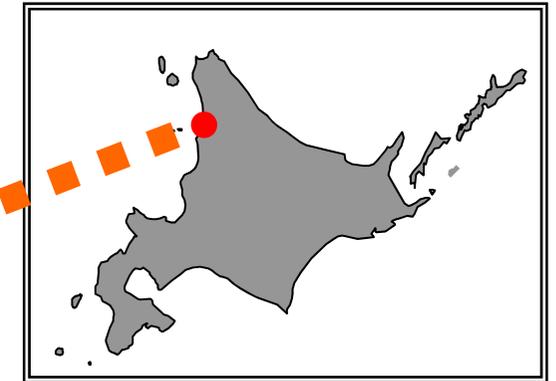
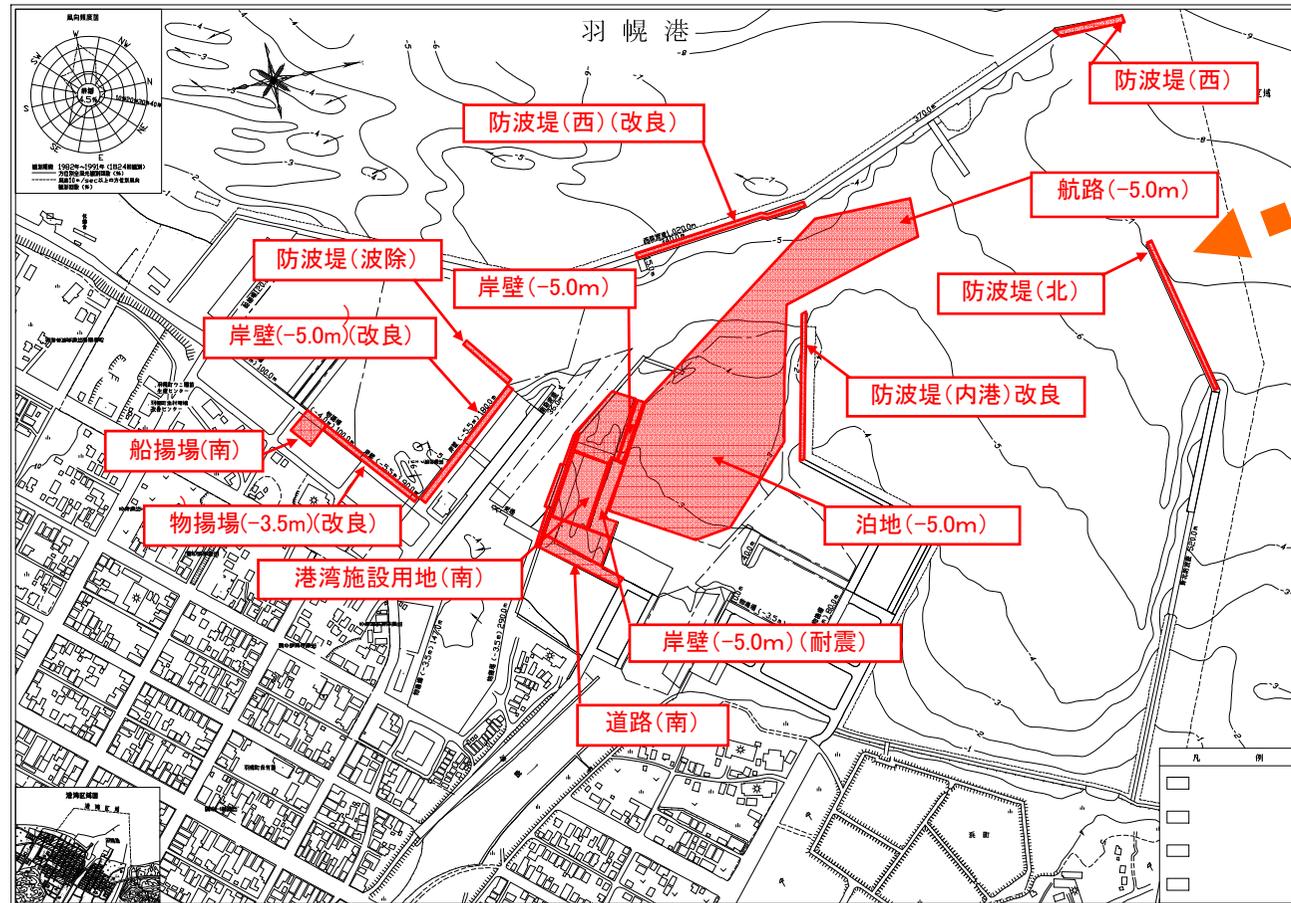
| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|-------|-----------|---------|----------|--------|-----|-----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 防波堤整備事業 (浦河港 本港地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 北海道開発局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 菊地 身智雄 | | | | | | |
| 実施箇所 | 北海道浦河町 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 防波堤(西島)、防波堤(南) | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成7年度 | 完了 | 平成30年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 129 | | 残事業費(億円) | | 63 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼働率が低いため、非効率な輸送形態を強いられている。 ・本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <p>港内静穏度の向上により作業コストを削減し、本港沖合を航行する貨物船に必要な避泊水域の確保を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避泊水域の確保</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、港域・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>陸上輸送コストの削減 (平成30年代前半予測貨物量:161千トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:1隻/荒天)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 339 | C:総費用(億円) | 148 | 全体B/C | 2.3 | B-C | 191 | EIRR (%) | 7.2 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 165 | C:総費用(億円) | 52 | 継続B/C | 3.2 | | | | |
| 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 | 2.9~3.5 | | | | | | |
| | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 2.2~2.4 | 2.9~3.5 | | | | | | |
| | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | | 2.2~2.4 | 3.1~3.3 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業の実施により</p> <p>①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> <p>②荒天時における港内擾乱が抑制されることで、効率的に貨物を荷役することが可能となる。</p> <p><貨幣化が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ・防波堤背後の生態系・自然環境の創造 ・排出ガスの減少 | | | | | | | | | |
| 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129億円、既投資額66億円 平成24年度末現在 事業進捗率51% | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半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 | 現場内で発生した消波ブロックの流用 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 十分な事業の投資効果があると判断されたため。 | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 | | | | | | | | | |

浦河港 本港地区 防波堤整備事業



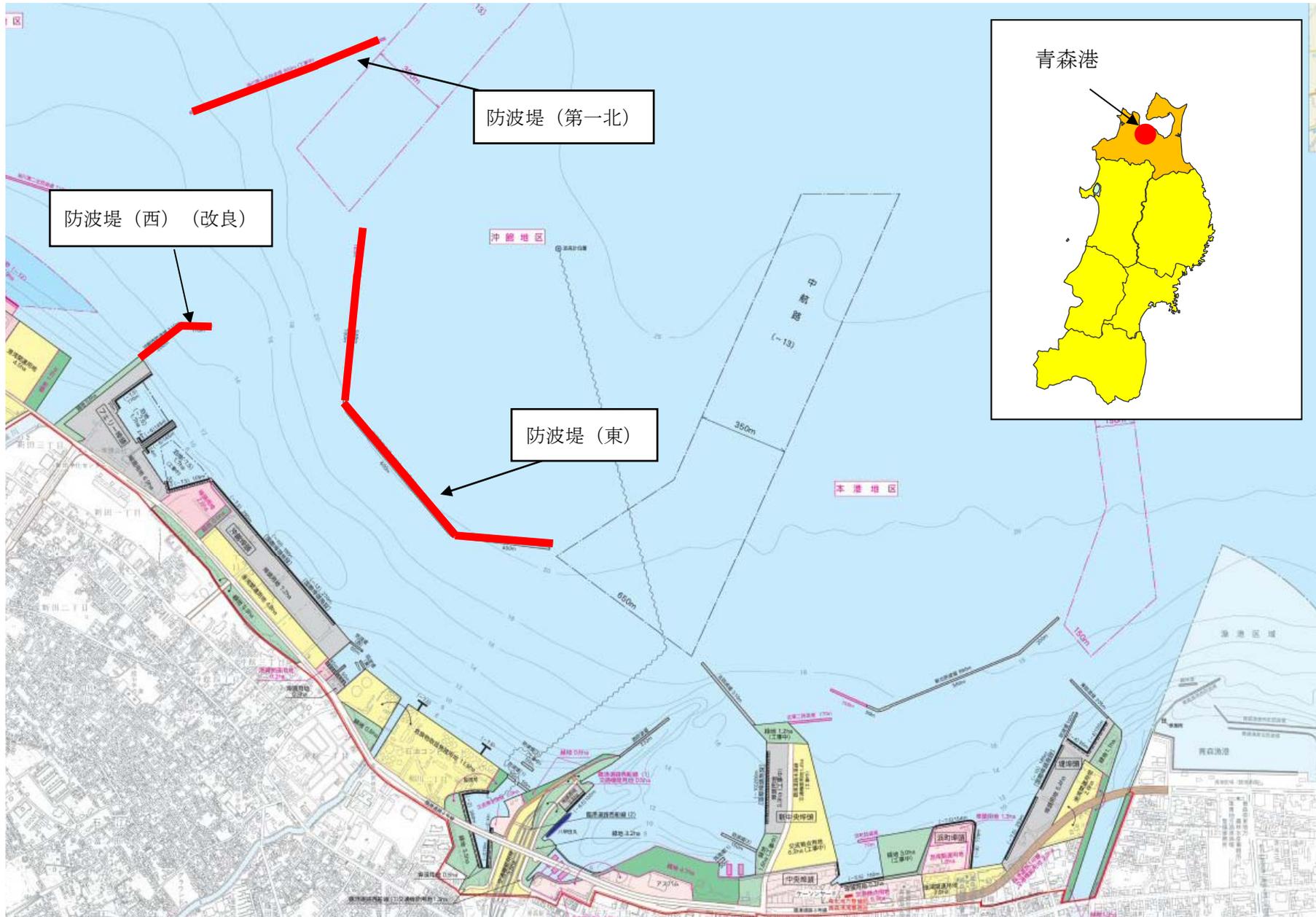
| | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|--------|-----------|--------|---------|----------|---------|-----|-----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 耐震強化岸壁整備事業 (羽幌港 本港地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | | 事業 主体 | 北海道開発局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 菊地 身智雄 | | | | | | | |
| 実施箇所 | 北海道羽幌町 | | | | | | | | | | |
| 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 | 岸壁(水深5.0m)(耐震)、岸壁(水深5.0m)、岸壁(水深5.0m)(改良)、物揚場(水深3.5m)(改良)、防波堤(西)(改良)、防波堤(内港)(改良)、防波堤(西)、防波堤(北)、防波堤(波除)、泊地(水深5.0m)、航路(水深5.0m)、道路(南)、港湾施設用地(南)、船揚場(南) | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成13年度 | 完了 | 平成29年度 | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 63 | | 残事業費(億円) | | 10 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震発生時に、物流や旅客の輸送機能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。 ・既存フェリー岸壁と周辺施設の老朽化が進んでいることから、早急な対応が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>耐震岸壁の整備により、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送の確保を図るとともに、小型船の混雑等による水産活動の効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送・旅客輸送の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保</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、港域・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>輸送コストの削減 (平成20年代後半予測貨物量:3.8万ト/年)</p> <p>移動コストの削減 (平成20年代後半予測乗船客数:3.3万人/年)</p> <p>震災時における輸送コストの削減 (平成20年代後半予測貨物量:7.3万ト/震災)</p> <p>震災時における移動コストの削減 (平成20年代後半予測旅客数:3.5万人/震災)</p> <p>滞船・多そう係留コストの削減 (平成20年代後半予測利用小型船隻数:104隻/年)</p> | | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 173 | C:総費用(億円) | | 70 | 全体B/C | 2.5 | B-C | 103 | EIRR (%) | 9.1 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 13 | C:総費用(億円) | | 9 | 継続B/C | 1.5 | | | | |
| 感度分析 | 需要 (-10% ~ +10%) | | 事業全体のB/C | | 2.2~2.7 | | 残事業のB/C | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 2.4~2.5 | | 1.4~1.7 | | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 2.5~2.5 | | 1.5~1.6 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業の実施により</p> <p>①係留施設が確保され、貨物の輸送コスト及び旅客の移動コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震発生時に、物流機能が確保され、輸送コスト及び旅客の移動コストの削減が図られる。</p> <p>③小型船の準備・陸揚時の滞船や休憩時の多そう係留の改善により、滞船や多そう係留によって生じる時間コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣化が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・航行・係留船舶の安全性向上 ・観光資源との連携による地域の活性化 ・排出ガスの減少 | | | | | | | | | | |
| 社会経済情 勢等の変化 | 平成24年2月に、羽幌港地方港湾審議会にて、小型船の利用形態について決定され、地元協議も整ったことから事業規模を変更した。 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗状況 | 総事業費63億円、既投資額53億円 平成24年度末現在 事業進捗率84% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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 | 現場内で発生した消波ブロックの流用 | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 十分な事業の投資効果があると判断されたため。 | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。 | | | | | | | | | | |

羽幌港 本港地区 耐震強化岸壁整備事業



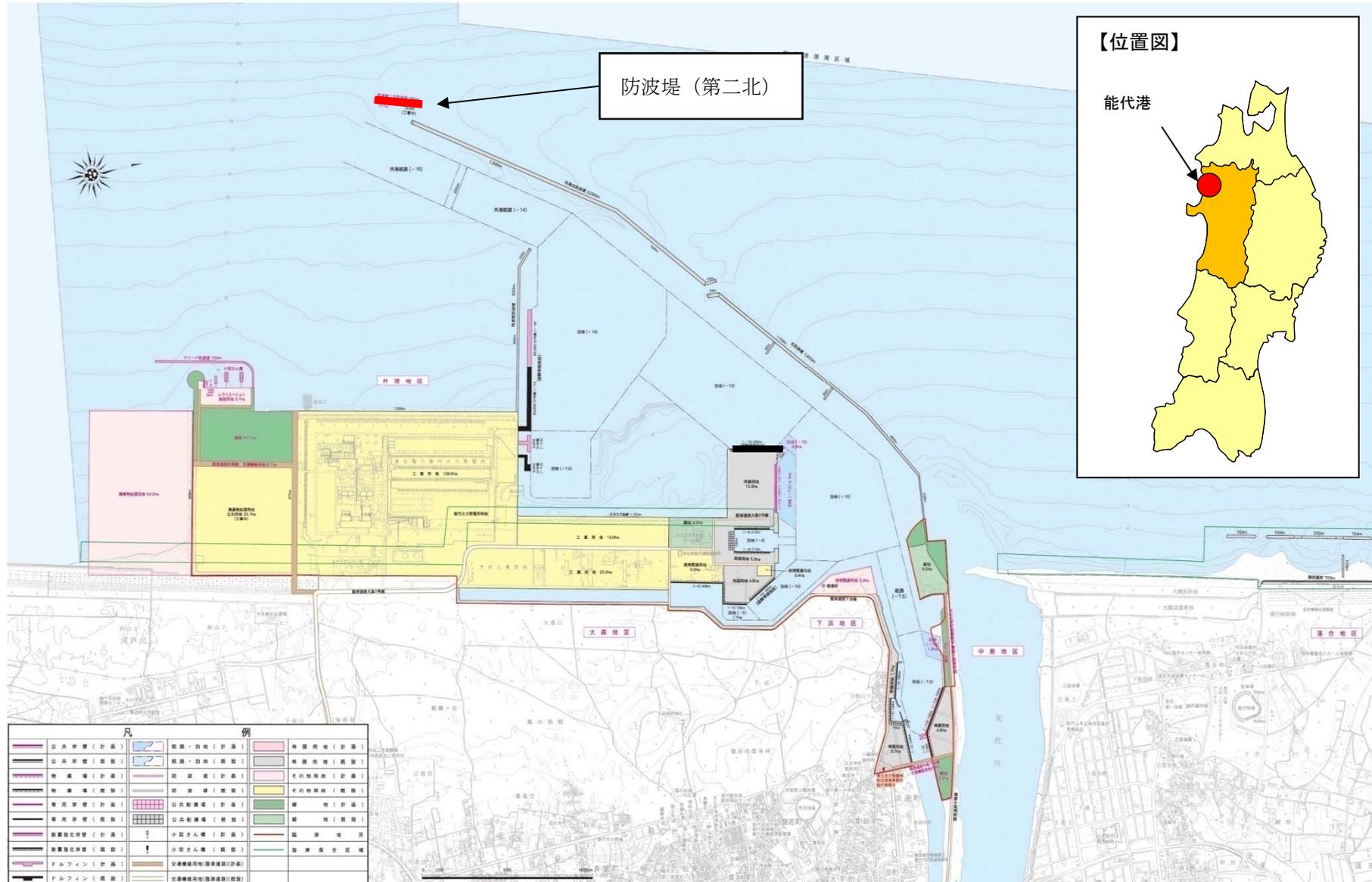
| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|-------|--------------|------------------|----------|---------|-----|-------|-------------|------|
| 事業名 (箇所名) | 防波堤整備プロジェクト (青森港 沖館地区・油川地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | 事業 主体 | 東北地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 青森県青森市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 沖館地区防波堤(東)、沖館地区防波堤(西)(改良)、油川地区防波堤(第一北) | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業着手 | 昭和57年 | 完了 | 平成27年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 397 | | 残事業費(億円) | | 26 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の延長不足によりフェリー埠頭をはじめとする岸壁前面の静穏度が不足しており、本来の機能が十分発揮されていない。 青森港はこれまでも冬期風浪や高潮による浸水被害が生じている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 本州と北海道の物流の大動脈であるフェリー航路の安全性を確保し、国民生活の安定へと繋げる。 防波堤の整備延伸に伴い波浪を抑制し、越波による浸水区域の縮小・被害軽減を図る。 <p>①輸送コストの削減(フェリー・バルク貨物) ②浸水被害の軽減</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 | <p>輸送コスト削減 (平成28年度フェリー取扱貨物量: 便益対象1,374万トン/年)</p> <p>輸送コスト削減 (平成28年度バルク取扱貨物量: 便益対象2.9万トン/年)</p> <p>浸水被害軽減 (平成28年度浸水範囲削減面積: 15.5ha)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 2,694 | C:総費用(億円) | 690 | 全体B/C | 3.9 | B-C | 2,005 | EIRR (%) | 29.4 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 43 | C:総費用(億円) | 23 | 継続B/C | 1.8 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 3.7~4.1 | | 1.7~2.0 | | | | | |
| | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 3.9~3.9 | | 1.7~2.1 | | | | | |
| | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | | 3.9~3.9 | | 1.8~1.9 | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより</p> <p>①物流機能が効率化され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②浸水被害が軽減される。</p> <p><貨幣価値が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> CO2、Nox等の排出量削減 物流の定時制、安定性の向上、輸送の信頼性の向上 地域経済の活性化 | | | | | | | | | |
| 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397億円、既投資額371億円 平成24年度末現在 事業進捗率93% | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に完了した場合には、平成20年代後半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 | ・地盤改良の工法変更(SCP→床掘置換)により削減 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 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></p> <p>対応方針(原案)どおり「事業継続」でよいと判断。 なお、次の意見があった。</p> <p>○背後圏の需要推計については、引き続き精度向上に努めること。</p> | | | | | | | | | |

青森港 沖館地区・油川地区防波堤整備事業



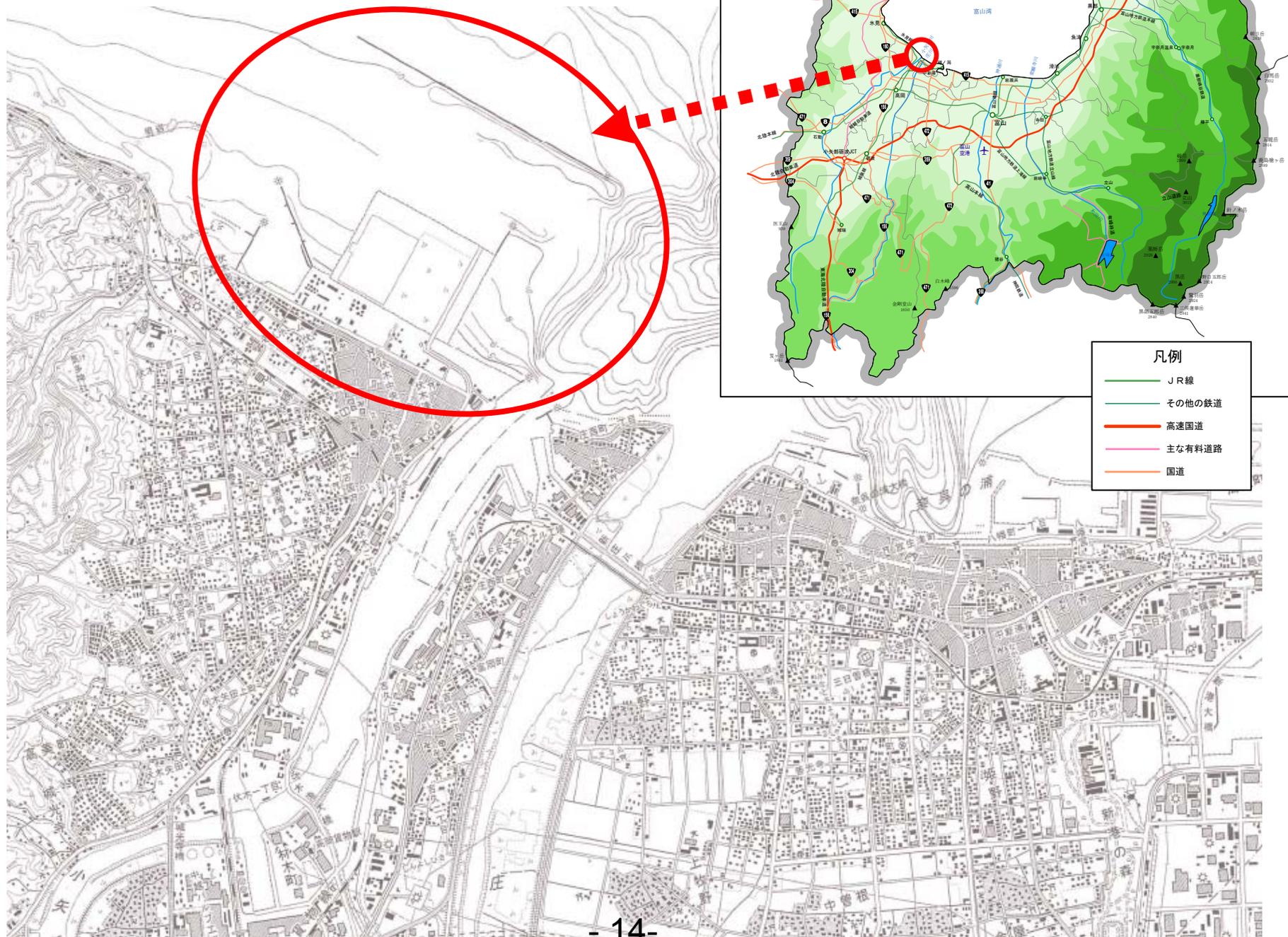
| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|--------|--------------|------------------|-------|----------|---------|----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 防波堤整備プロジェクト (能代港 外港地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | | 事業 主体 | 東北地方整備局 | | | |
| 実施箇所 | 秋田県能代市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 外港地区防波堤(第二北) | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成12年度 | 完了 | 平成28年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 80 | | 残事業費(億円) | | 20 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の延長不足により13m岸壁前面の静穏度が不足しており、本来の機能が十分発揮されていない。 企業ヒアリングの結果、製材等の取扱量が一定程度見込まれるほか、石炭灰輸出の増加も見込まれることから、海上輸送における物流の効率化・安定化を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 安全かつ安定荷役を確保し、港湾利用企業への原燃料の安定供給により、地域経済の活性化へと繋げる。 東日本大震災以降、フル稼働の続く能代火力発電所において、エネルギーの安定供給を図り国民生活の安定へと繋げる。 <p>①輸送コストの削減</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 (平成29年度予想取扱貨物量: 45.1万トン/年<便益対象23.5万トン>) | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 121 | C:総費用(億円) | 93 | 全体B/C | 1.3 | B-C | 28 | EIRR (%) | 5.2 |
| 残事業の投 資効率性 | B:総便益 (億円) | 59 | C:総費用(億円) | 16 | 継続B/C | 3.6 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | |
| | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 1.2~1.4 | 3.2~3.9 | | | | | | |
| | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 1.3~1.3 | 4.0~3.3 | | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.3~1.3 | 3.6~3.6 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより</p> <p>①港内静穏度の向上により物流機能が効率化され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣価値が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤延伸に伴い静穏度が向上、荷役中断回数が少なくなる。 輸送の効率化により排出されるCO2 及びNOx が削減される。 | | | | | | | | | |
| 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80億円、既投資額60億円 平成23年度末現在 事業進捗率73% | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に完了した場合には、平成20年代後半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 | ・上部工の形状変更(前面パラペット構造→スポットリーフ型後部パラペット構造)により事業費を削減 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 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></p> <p>対応方針(原案)どおり「事業継続」でよいと判断。なお、次の意見があった。</p> <p>○背後圏の需要推計については、引き続き精度向上に努めること。</p> | | | | | | | | | |

能代港 外港地区防波堤整備事業



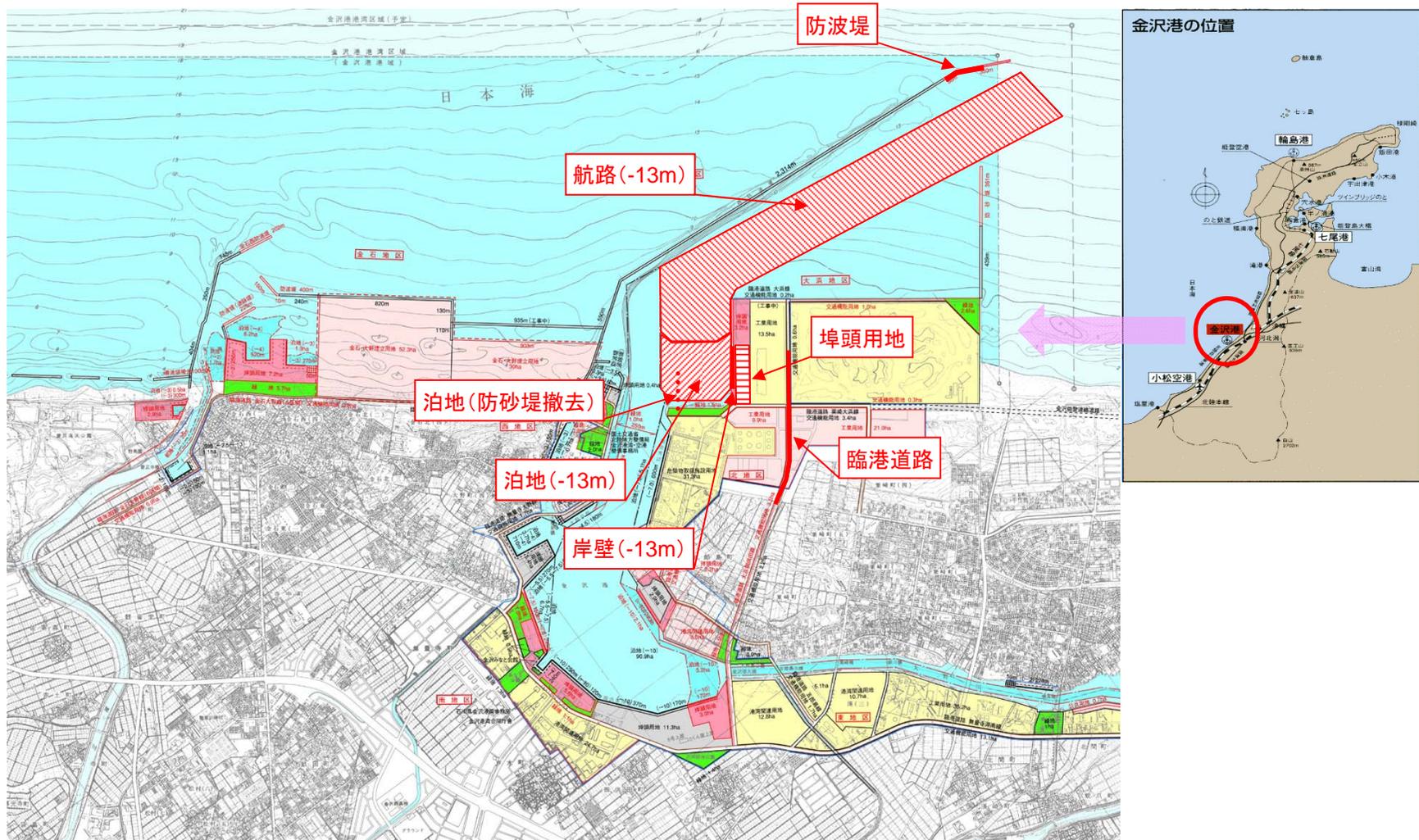
| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|--------|--------------|------------------|-----------|----------|---------|-----|-------------|------|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (伏木富山港 伏木地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | | 事業 主体 | 北陸地方整備局 | | | |
| 実施箇所 | 富山県高岡市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 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 | 防波堤、岸壁(水深10m)、岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)等 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 昭和63年度 | 完了 | 平成29年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 613 | | 残事業費(億円) | | 43 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存岸壁の老朽化および流下土砂による航路埋没が課題となっている。 ・大規模地震発生時において、海上からの緊急物資を搬入するための背後人口に対応可能な耐震強化岸壁が整備されていない。 <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、老朽化が著しく浚渫が必要な内港から脱却し、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。 <p>①維持浚渫費の削減 ②貨物輸送の効率化 ③船舶大型化への対応 ④震災時における緊急物資等の輸送の確保</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 | 航路・泊地の維持浚渫費用の削減 (浚渫土砂削減土量：約18万m ³ /年) 廃棄物処分場護岸造成費用の削減 (浚渫土砂削減土量：約18万m ³ /年) 老朽化岸壁改良費用の削減 (浚渫土砂削減土量：約18万m ³ /年) 輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量：98万トン/年) (平成30年予測滞船隻数：21隻/年) 震災時における輸送コストの削減 (背後圏人口：209千人) | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 1,398 | C:総費用(億円) | 1,030 | 全体B/C | 1.4 | B-C | 368 | EIRR (%) | 87.4 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 48 | C:総費用(億円) | 38 | 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%) | | 1.3 ~ 1.4 | | 1.1 ~ 1.4 | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.4 ~ 1.4 | | 1.2 ~ 1.4 | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.4 ~ 1.4 | | 1.2 ~ 1.3 | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①内港地区の維持浚渫から脱却することで、浚渫土砂コストの削減が図られる。</p> <p>②船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>③混雑が緩和され、滞船が解消することにより、滞船コストの削減が図られる。</p> <p>④大規模地震において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・背後地域の浸水被害の回避 ・排出ガスの減少 ・来訪者の交流機会の増加 | | | | | | | | | |
| 社会経済情 勢等の変化 | 大規模地震直後における港湾機能の早期確保を図り、背後圏人口に対応可能な耐震強化岸壁を配置するため、伏木地区において、既設の岸壁(水深14m)を耐震強化岸壁として位置付けることとなった。 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗状況 | 総事業費613億円、既投資額570億円 平成24年度末現在 事業進捗率93% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進 捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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 | 新技術の開発や活用 | | | | | | | | | |
| 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></p> <p>対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。 なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業を実施していく上で、港湾利用者の要望を反映し、柔軟に対応する取り組みが重要である。 | | | | | | | | | |

伏木富山港 伏木地区国際物流ターミナル整備事業



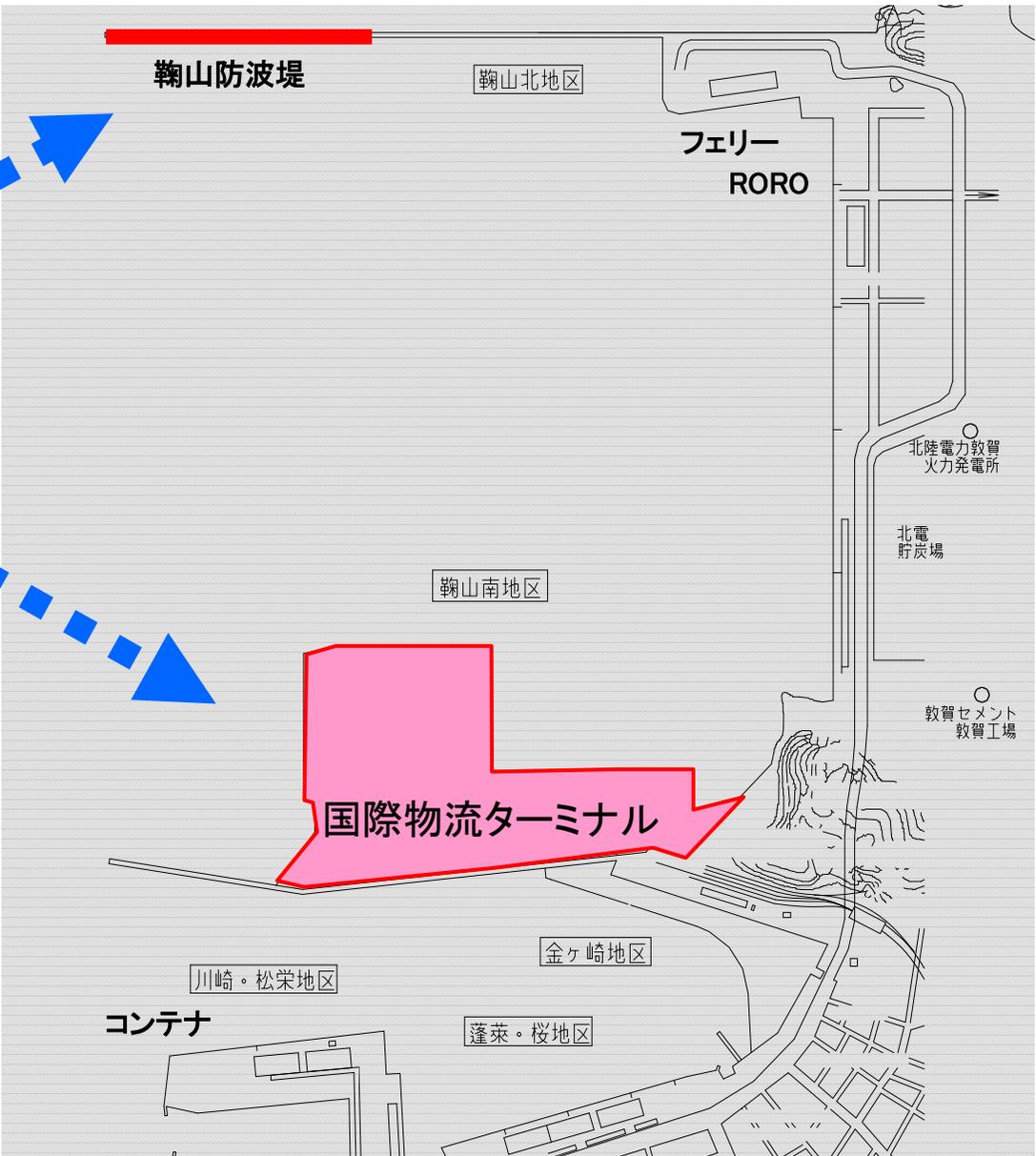
| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|--------|-----------|--------|-----------|---------|-----|-----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (金沢港 大野地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 北陸地方整備局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 菊地 身智雄 | | | | | | |
| 実施箇所 | 石川県金沢市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 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13m)、航路(水深13m)、泊地(水深13m)、防波堤 等 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成18年度 | 完了 | 平成27年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 253 | | 残事業費(億円) | 61 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存施設の水深不足により、非効率な輸送形態を強いられる。 <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、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 <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 | 輸送コストの削減 (平成28年予測取扱貨物量:46万トン/年) | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 483 | C:総費用(億円) | 282 | 全体B/C | 1.7 | B-C | 201 | EIRR (%) | 6.9 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 483 | C:総費用(億円) | 67 | 継続B/C | 7.3 | | | | |
| 感度分析 | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | | | 1.5 ~ 1.9 | | 6.5 ~ 8.0 | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.6 ~ 1.8 | | 6.7 ~ 7.9 | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.7 ~ 1.7 | | 7.3 ~ 7.3 | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 排出ガスの減少 騒音、振動の被害軽減 物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 | | | | | | | | | |
| 社会経済情 勢等の変化 | 経年の航路埋没の状況を踏まえ、航路(水深13m)の必要水深を確保するために、航路(水深13m)を延伸する港湾計画の一部変更が行われた。 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗状況 | 総事業費253億円、既投資額191億円 平成24年度末現在 事業進捗率76% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進 捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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 | 航路及び泊地の浚渫土砂の有効活用を図る。 | | | | | | | | | |
| 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></p> <p>対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業を実施していく上で、港湾利用者の要望を反映し、柔軟に対応する取り組みが重要である。 | | | | | | | | | |

金沢港(大野地区) 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 (敦賀港 鞠山南地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 北陸地方整備局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 菊地 身智雄 | | | | | | |
| 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の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 岸壁(水深14m)、防波堤、護岸 等 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成8年度 | 完了 | 平成27年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 404 | | 残事業費(億円) | 36 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存施設が狭隘であるため、非効率な輸送形態を強いられる。 <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、物流機能の集約化、効率的な流通拠点化により、輸送効率化を図る。 ①貨物輸送の効率化 <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>輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量(コンテナ):55万トン/年) (平成27年予測取扱貨物量(外貨RORO船貨物):33万トン/年)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 656 | C:総費用(億円) | 531 | 全体B/C | 1.2 | B-C | 125 | EIRR (%) | 4.9 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 42 | C:総費用(億円) | 28 | 継続B/C | 1.5 | | | | |
| 感度分析 | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | | | 1.1 ~ 1.4 | | 1.4 ~ 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 ~ 1.5 | | | | | |
| 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><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存ターミナルの混雑緩和及び安全性の向上 排出ガスの減少 | | | | | | | | | |
| 社会経済情 勢等の変化 | 港湾利用者等からの要請に応えるべく、港内反射波の抑制及び防波堤沿い波の低減を図るため、構造断面の変更を行った。 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗状況 | 総事業費404億円、既投資額368億円 平成24年度末現在 事業進捗率91% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進 捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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 | 構造物基礎等へ発生材を利用する。 | | | | | | | | | |
| 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></p> <p>対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。 なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業を実施していく上で、港湾利用者の要望を反映し、柔軟に対応する取り組みが重要である。 | | | | | | | | | |

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) | 国際海上コンテナターミナル整備事業 (清水港 新興津地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | | 事業 主体 | 中部地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 静岡県静岡市 | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 岸壁(水深15m)(耐震)、泊地(水深15m)、防波堤 等 | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成20年度 | 完了 | 平成27年度 | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 245 | | 残事業費(億円) | | 41 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ貨物の増加や船舶の大型化により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・大規模地震時において幹線物流機能を確保する必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備することにより、増加するコンテナ貨物や船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図るとともに、大規模地震時における幹線物流機能を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における幹線貨物輸送の確保</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・地域連携等の確保・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 | <p>輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量：9.7万TEU/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成30年予測滞船隻数：245隻/年)</p> | | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 483 | C:総費用(億円) | | 266 | 全体B/C | 1.8 | B-C | 217 | EIRR (%) | 8.1 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 402 | C:総費用(億円) | | 58 | 継続B/C | 6.9 | | | | |
| 感度分析 | 需要 (-10% ~ +10%) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | | |
| | | | 1.6 ~ 2.0 | | 6.2 ~ 7.6 | | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.8 ~ 1.9 | | 6.3 ~ 7.7 | | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.8 ~ 1.8 | | 6.9 ~ 6.9 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②岸壁の不足により発生している滞船が解消され、滞船コストの削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></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等の排出量削減 ・耐震強化岸壁の整備による、防災機能の強化及び緊急輸送体制の強化 | | | | | | | | | | |
| 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245億円、既投資額204億円 平成24年度末現在 事業進捗率83% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や 代替案立案 | コスト縮減：防波堤の消波ブロックに既存のブロックを使用することで、コスト縮減を図る。 代替案：特になし | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 十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> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。 | | | | | | | | | | |

清水港 新興津地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---|--------|--------------|------------------|-----------|----------|---------|-----|----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業(耐震改良) (田子の浦港 中央地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | | 事業 主体 | 中部地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 静岡県富士市 | | | | | | | | | | |
| 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12m)(耐震)、航路泊地(水深12m) | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成17年度 | 完了 | 平成28年度 | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 166 | | 残事業費(億円) | | 11 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存施設の老朽化および能力不足(岸壁水深)に伴い、安定的な物資輸送に大きな支障を来している。 大規模地震時において、海上からの緊急物資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> <p>国際物流ターミナルを改良することにより、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</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・地域連携等の確保・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 | <p>輸送コストの削減 (平成26年予測取扱貨物量:70万トン/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成30年予測滞船隻数:74隻/年)</p> | | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 277 | C:総費用(億円) | | 192 | 全体B/C | 1.4 | B-C | 85 | EIRR (%) | 6.6 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 81 | C:総費用(億円) | | 23 | 継続B/C | 3.5 | | | | |
| 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 | | 3.2 ~ 3.9 | | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.4 ~ 1.5 | | 3.2 ~ 3.9 | | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.4 ~ 1.4 | | 3.5 ~ 3.5 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②滞船コストの削減が図られる。</p> <p>③大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>④大規模地震時において施設の損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></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等の排出量削減 耐震強化岸壁の整備による、防災機能の強化及び緊急輸送体制の強化 | | | | | | | | | | |
| 社会経済情 勢等の変化 | 大手製紙会社による製造設備の縮小に伴い、チップの取扱いが無くなるものの、生産活動や売電等の事業は継続されるため、今後もパルプや石炭の取扱いが見込まれる。 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗状況 | 総事業費166億円、既投資額155億円 平成24年度末現在 事業進捗率93% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 | | | | | | | | | | |
| コスト削減や 代替案立案 対応方針 | コスト削減:航路泊地の浚渫において、発生する土砂の一部(砂礫)を土捨場造成に必要な資材として活用することで、コスト削減を図る。 代替案:特になし | | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 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> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。 | | | | | | | | | | |

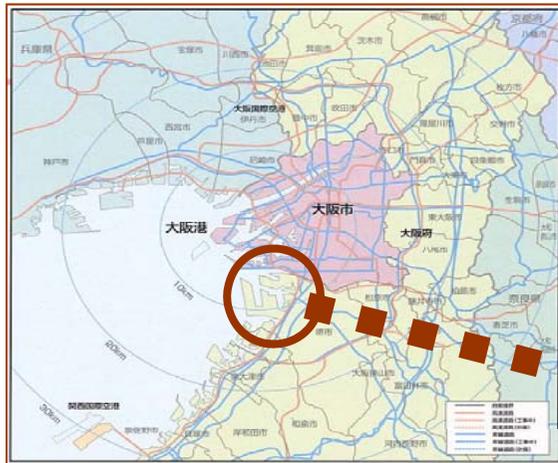
田子の浦港 中央地区 国際物流ターミナル整備事業(耐震改良)



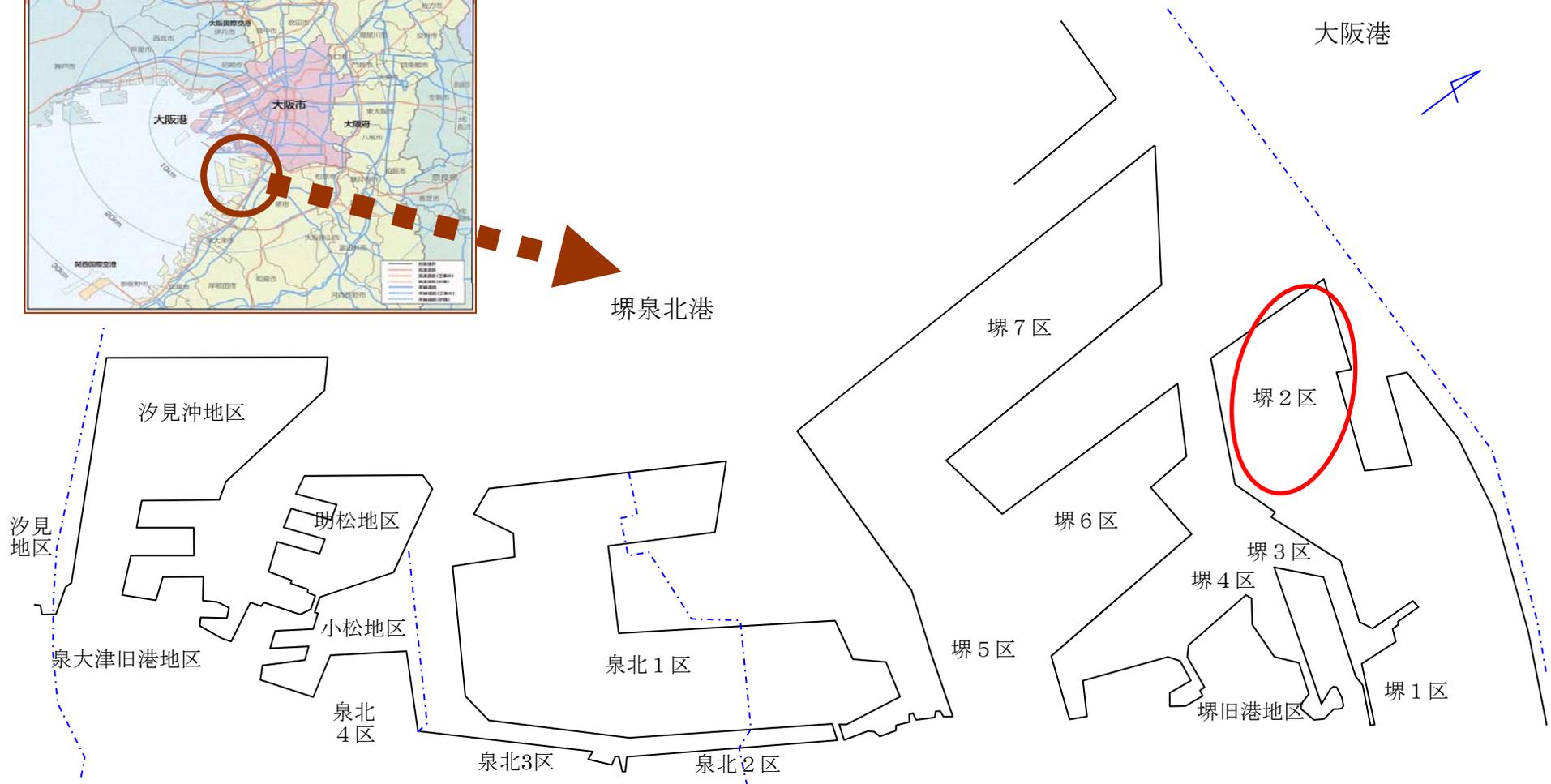
| | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---|--------|--------------|------------------|---------|----------|---------|----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 基幹的広域防災拠点整備事業 (堺北港 堺2区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | | 事業 主体 | 近畿地方整備局 | | | |
| 実施箇所 | 大阪府堺市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 事業採択後5年間に経過した時点で継続中の事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 緒元 | 緑地、臨港道路、近畿圏臨海防災センター | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成20年度 | 完了 | 平成27年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 88 | | 残事業費(億円) | | 9 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上町断層帯地震や東南海・南海地震等の大規模災害の発生が危惧されている。 ・平成13年6月に都市再生プロジェクト第1次決定として、「東京湾」及び「大阪圏」における基幹的広域防災拠点の整備が位置付け。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹的広域防災拠点として機能させ、京阪神都市圏における住民の安全・安心な生活を確保する。 ・平常時には、緑地を市民の憩いの広場として活用する。 <p><政策体系上の位置づけ></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 | 交流機会の増加 便益対象来訪者数 270千人・回/年 | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 137 | C:総費用(億円) | 102 | 全体B/C | 1.3 | B-C | 35 | EIRR (%) | 5.3 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 25 | C:総費用(億円) | 13 | 継続B/C | 1.9 | | | | |
| 感度分析 | 需 要 (-10% ~ +10%) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.2~1.5 | | 1.7~2.1 | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.3~1.3 | | 1.8~2.1 | | | | | |
| | | | 1.3~1.3 | | 1.9~1.9 | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより、 交流機会の増加(レクリエーション・交流機会の増加)が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の住民被害の軽減：広域支援部隊による救出される生存者の増加。 ・地域の経済的被害の軽減：基幹的防災拠点によって復興までの期間が短縮。 | | | | | | | | | |
| 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88億円、既投資額79億円 平成24年度末現在 事業進捗率90% | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半に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 対応方針 | 護岸工事により発生した石材を、緑地の用地造成に再利用することによりコスト縮減を図る。 | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 継続 | | | | | | | | | |
| その他 | 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。 | | | | | | | | | |
| | <第三者委員会の意見・反映内容> 概ね適切に進められており、対応方針(原案)の通り事業継続で良い。 | | | | | | | | | |

堺泉北港 堺2区 基幹的広域防災拠点整備事業

概要図(位置図)



堺泉北港



| | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|-------|--------------|------------------|-----------|----------|---------|----|-------------|-----|--|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (尼崎西宮芦屋港 尼崎地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | | 事業 主体 | 近畿地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 兵庫県尼崎市 | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再評価実施後一定期間(3年間)を経過している事業 | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 岸壁(水深12m)、岸壁(水深12m)(耐震)、航路泊地(水深12m) 等 | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成元年度 | 完了 | 平成29年度 | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 203 | | 残事業費(億円) | | 18 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・尼崎西宮芦屋港において貨物船の大型化に対応した岸壁が整備されておらず、尼崎背後に立地している企業が他港を利用せざるを得ない状況である。 ・東南海・南海地震等の大規模地震が逼迫する中、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。 <p><達成すべき目標></p> <p>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、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①背後企業の貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時及び震災後における緊急物資等の輸送の確保</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促進、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 (平成30年度予測取扱貨物量:173万トン) | | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 414 | C:総費用(億円) | 338 | 全体B/C | 1.2 | B-C | 76 | EIRR (%) | 4.6 | |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 329 | C:総費用(億円) | 23 | 継続B/C | 14.0 | | | | | |
| 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 | | 12.7~15.5 | | | | | | |
| | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 1.2~1.2 | | 12.9~15.7 | | | | | | |
| | 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) | | 1.2~1.3 | | 13.6~14.4 | | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応でき、背後企業の物流機能の効率化が図られる。</p> <p>②大規模地震発生時に被災直後の緊急物資の海上輸送を実現し、地域住民の安全・安心の暮らしの維持を図る。また、被災した港湾施設が復旧するまでの間、港湾一般貨物輸送拠点として、経済活動の維持を図る。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になる。</p> <p><貨幣価値が困難な効果等による評価></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 ・沿道騒音等の軽減 | | | | | | | | | | |
| 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203億円、既投資額185億円 平成24年度末現在 事業進捗率91% | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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(水深12m)の耐震改良の際、岸壁背後に航路泊地の浚渫土砂を固化処理し活用 | | | | | | | | | | |
| 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(案)のとおり「事業継続」でよいと判断。 | | | | | | | | | | |

尼崎西宮芦屋港 尼崎地区 国際物流ターミナル整備事業

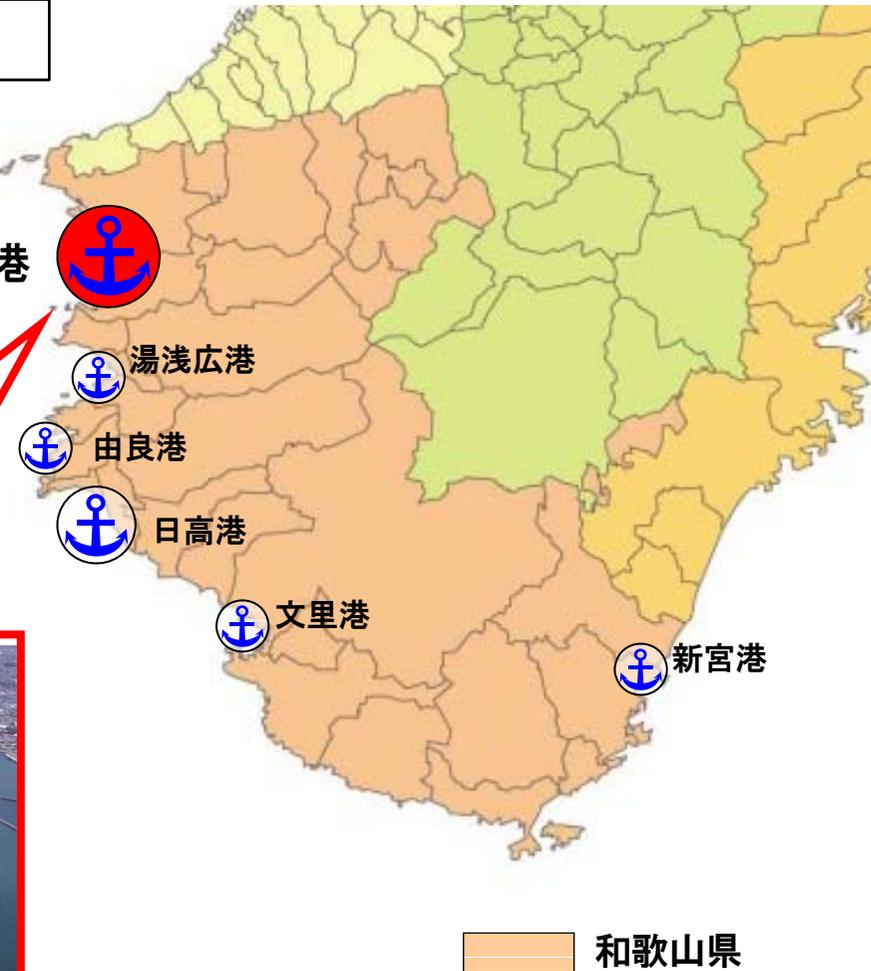


| | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|--------|-----------|--------|----------|---------|-----|-----|-------------|-----|
| 事業名 (箇所名) | エネルギー港湾整備事業 (和歌山下津港 北港地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 近畿地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 和歌山県和歌山市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 防波堤、岸壁(-10m)、臨港道路 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成12年度 | 完了 | 平成33年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 303 | | 残事業費(億円) | | 151 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 関西電力和歌山火力発電所の立地に伴い、平成34年度以降のLNGの取扱いが見込まれる。 住友金属工業和歌山製鉄所の設備投資に伴うスラグ発生量増大により、公共岸壁を利用する貨物の更なる増加が見込まれる。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤等を整備することにより港内静穏度の不足の解消等に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①火力発電所の立地のために必要となる防波堤を企業合理化促進法に基づき整備 ②製鉄所の増産に対応するために必要となる岸壁等を整備</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、みなどの振興、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51年予測取扱貨物量:350万トン/年) | | | | | | | | | |
| 事業全体の 投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益 (億円) | 1,030 | C:総費用(億円) | 336 | 全体B/C | 3.1 | B-C | 693 | EIRR (%) | 7.9 |
| 残事業の投資 効率性 | B:総便益 (億円) | 845 | C:総費用(億円) | 117 | 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%) | | 2.8~3.4 | | 6.5~7.9 | | | | | |
| | 建 設 費 (+10% ~ -10%) | | 3.0~3.2 | | 6.5~8.0 | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 3.0~3.2 | | 7.4~7.4 | | | | | |
| 事業の効果 等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>① LNG船が直接入港可能となり、関西電力和歌山発電所の立地が可能となる。</p> <p>②製鉄所の増産に伴い生成されるスラグを貨物船により効率的に輸送可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></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 沿道騒音等の軽減 | | | | | | | | | |
| 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303億円、既投資額152億円 平成24年度末現在 事業進捗率50% | | | | | | | | | |
| 主な事業の 進捗の見込 | 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半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 | これまでも防波堤において、経済性や環境面を十分に考慮した構造形式の選定により、約18.6億円のコスト縮減に努めており、今後とも、地盤改良による盛上り土等の有効利用の検討により防波堤整備費用の削減に努めて参りたい。 | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | |
| 対応方針理 | 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 | | | | | | | | | |

和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整備事業

位置図

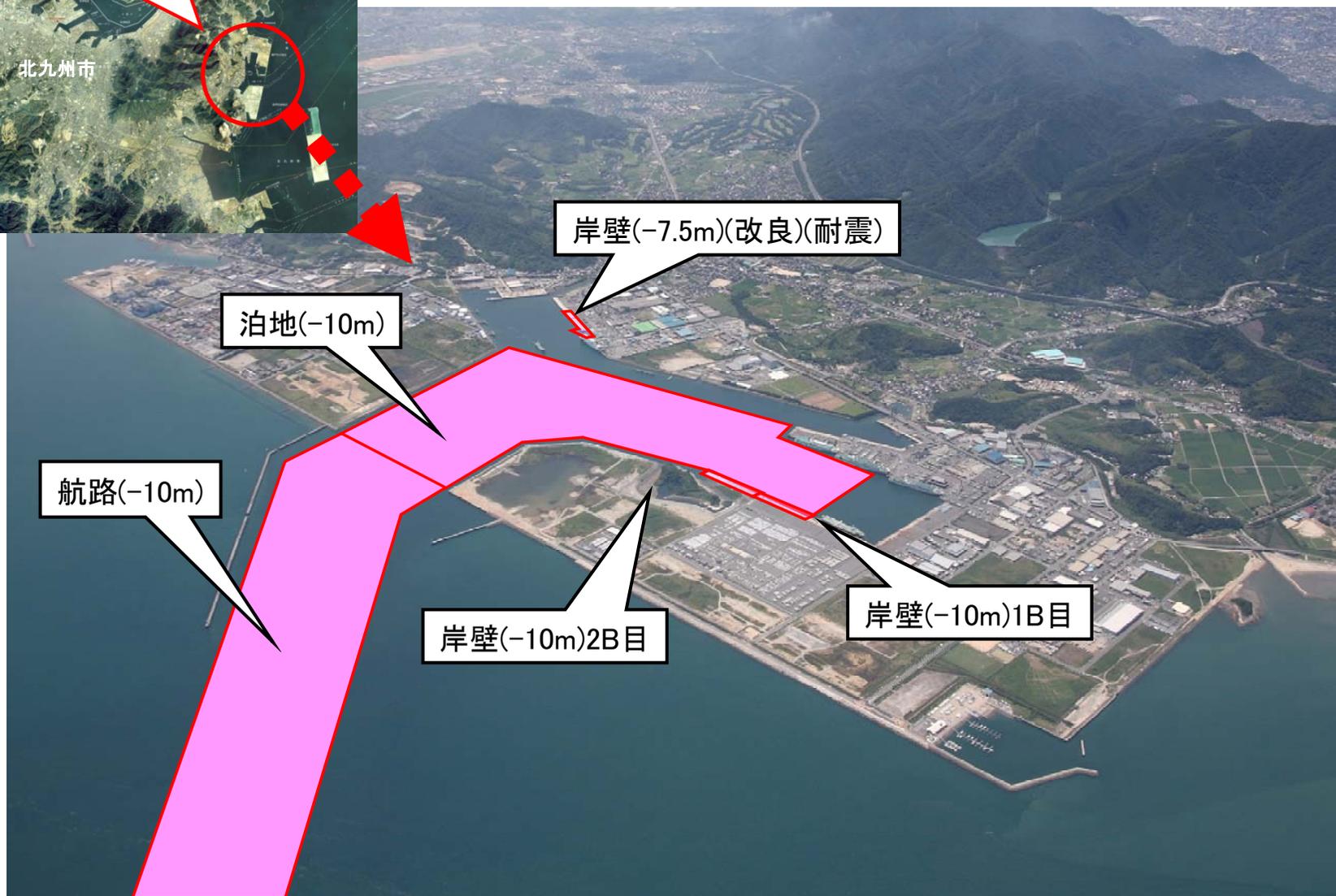
和歌山下津港



北港地区
エネルギー港湾整備事業

| | | | | | | | | | | |
|------------------|---|--------|--------------|------------------|----------|---------|-----|-----|---------|-----|
| 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 菊地 身智雄 | 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、航路幅400m)、泊地(水深10m)、岸壁(水深7.5m)(改良)(耐震) | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 昭和48年度 | 完了 | 平成39年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 208 | | 残事業費(億円) | | 87 | | | | | |
| 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、非効率な輸送形態を強いられている。 大規模地震時において、フェリー幹線貨物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合い航行に対応できず非効率な輸送が強いられている。 <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、貨物の輸送距離が短縮され、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、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輸送を確保する。</p> <p>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</p> <p><政策体系上の位置づけ></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>輸送コストの削減 (平成24年予測取扱貨物量:(完成自動車)39.1万台/年)</p> <p>輸送コストの削減 (平成24年予測取扱貨物量:(自動車部品)23.6万トン/年)</p> <p>輸送コストの削減(滞船の解消) (平成24年滞船解消時間:(PCC船)25.1時間、(RORO船)46.5時間)</p> <p>地震時の輸送コストの増大回避 (平成24年予測取扱貨物量:(フェリー貨物)295.0万トン/年)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 1,072 | C:総費用(億円) | 357 | 全体B/C | 3.0 | B-C | 715 | EIRR(%) | 7.9 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 156 | C:総費用(億円) | 70 | 継続B/C | 2.2 | | | | |
| 感度分析 | 需要(-10%~+10%) | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | 建設費(+10%~-10%) | | 2.8~3.2 | | 2.0~2.4 | | | | | |
| | 建設期間(+10%~-10%) | | 2.9~3.1 | | 2.0~2.5 | | | | | |
| | | | 3.0~3.0 | | 2.1~2.4 | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①輸送距離及び輸送時間が短縮され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>③航路の拡幅・増深に伴い、船舶の行き合い輸送が可能となることで、滞船コストの削減が図られる。</p> <p>④大規模地震発生時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>⑤大規模地震発生時において施設の損壊が免れることができ、復旧のための追加的な支出が回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の進出等による生産拡大、雇用創出 広域的な経済活性化 排出ガスの減少 地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 航行船舶の安全性向上 | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 港湾計画の改訂に伴う航路幅員の変更 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費208億円、既投資額122億円 平成24年度末現在 事業進捗率58% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半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 | 新技術、新工法を活用してコスト縮減への取り組みに努める。 | | | | | | | | | |
| 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 | <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」で了承。</p> | | | | | | | | | |

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) | 臨港道路整備事業 (中津港 田尻地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 大分県中津市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 道路 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成20年度 | 完了 | 平成26年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 48 | | 残事業費(億円) | 18 | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来、臨港道路2号線を輸送ルートとしているが、港と背後の広域道路網とを直接結ぶ道路が無いため、非効率な物資輸送を余儀なくされている。 ・また、臨港道路2号線は県道中津高田線と接続しているため、港湾関連大型車の通行による渋滞、沿道環境の改善が課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>臨港道路を整備することにより、港湾関連交通の円滑化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化</p> <p><政策体系上の位置づけ></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>走行時間の短縮 (平成26年予測交通量:0.9万台/日)</p> <p>走行経費の減少 (平成26年予測交通量:0.9万台/日)</p> <p>事故損失の減少 (平成26年予測交通量:0.9万台/日)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 96 | C:総費用(億円) | 49 | 全体B/C | 2.0 | B-C | 47 | EIRR (%) | 8.3 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 96 | C:総費用(億円) | 18 | 継続B/C | 5.2 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | 需 要 (-10% ~ +10%) | 1.8 ~ 2.2 | | 4.8 ~ 5.7 | | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.9 ~ 2.0 | | 4.7 ~ 5.8 | | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 2.0 ~ 2.0 | | 5.2 ~ 5.2 | | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、</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>②周辺道路交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和・交通事故減少・沿道環境の改善が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な経済活性化 ・環境負荷の軽減 ・生活利便性の向上 | | | | | | | | | |
| 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48億円、既投資額30億円 平成24年度末現在 事業進捗率62% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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 | 効率的な工事の実施及び工期短縮を目指す。 | | | | | | | | | |
| 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> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)どおり、「事業継続」で了承 | | | | | | | | | |

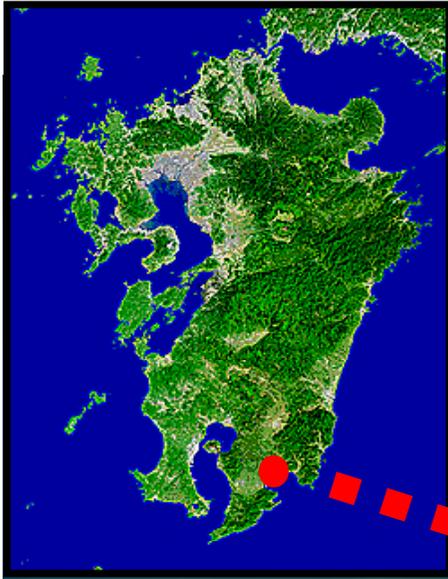
| | | | | | | | | | | |
|------------------|---|--------|-----------|--------|-----------|---------|-----|----|---------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 離島ターミナル整備事業 (厳原港 厳原地区) | | 担当課 | 港湾局計画課 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | |
| | | | 担当課長名 | 菊地 身智雄 | | | | | | |
| 実施箇所 | 長崎県対馬市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 航路(水深7.5m)、岸壁(水深7.5m)(1)、岸壁(水深5.5m)(改良)、内防波堤、護岸(防波)、岸壁(水深7.5m)(2)、臨港道路(F)、岸壁(水深7m)、臨港道路(H)、ふ頭用地 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成15年度 | 完了 | 平成28年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 65 | | 残事業費(億円) | | 18 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・厳原港(厳原地区)において、ふ頭用地が狭隘で、人流と物流の機能が混在しており、効率的な貨物の取扱いができない状況となっている。 ・当該施設は、建設後、約40年が経過しており、老朽化が著しく、施設利用が困難となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>ターミナル整備を行うことにより、老朽化した施設の機能継続を図るとともに、人流・物流を分離することで利便性の向上、輸送効率化を図る。併せて耐震化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置づけ></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>輸送コストの削減(フェリー)</p> <p>(平成29年予測取扱貨物量：(運搬車両換算)1万台/年)</p> <p>移動コストの削減(フェリー)</p> <p>(平成29年予測旅客数：50,000人/年)</p> <p>輸送コストの削減</p> <p>(平成26年予測取扱貨物量：58万トン/年)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 108 | C:総費用(億円) | 75 | 全体B/C | 1.5 | B-C | 34 | EIRR(%) | 5.5 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 52 | C:総費用(億円) | 19 | 継続B/C | 2.8 | | | | |
| 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 | | 2.5 ~ 3.0 | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | | 1.4 ~ 1.5 | | 2.5 ~ 3.1 | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | | 1.5 ~ 1.5 | | 2.8 ~ 2.8 | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①人流と物流を分離したターミナルが整備されることにより非効率な輸送形態が解消される。また老朽化に対応したターミナル整備を行うことにより、継続したフェリー利用を行うことができ輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震発生時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 ・排出ガスの減少 | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 施設整備追加に伴う事業費の増加 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費65億円、既投資額47億円 平成24年度末現在 事業進捗率73% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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 | 他港で不用となった防舷材を再利用等、コスト縮減に取り組んでいる。 | | | | | | | | | |
| 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 | <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)どおり、「事業継続」で了承。 | | | | | | | | | |

巖原港



| | | | | | | | | | | |
|------------------|--|-----------|--------------|------------------|----------|---------|-----|-----|---------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (志布志港 新若浜地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | |
| 実施箇所 | 鹿児島県志布志市 | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業 | | | | | | | | | |
| 主な事業の諸元 | 岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、防波堤、ふ頭用地、臨港道路 等 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成7年度 | 完了 | 平成31年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 675 | | 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"> 志布志港において増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化に対応できず、係留施設の水深不足、滞船により、非効率な輸送形態を強いられる。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備することにより、船舶の大型化および貨物需要の増大に対応することで輸送効率化を図るとともに、港内安全性の向上を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化 ③海難による損失の回避 <p><政策体系上の位置づけ></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>輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量：8.6万TEU/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量：8.6万TEU/年)</p> <p>海難減少に伴う損失回避 (避泊可能隻数：約3隻/年)</p> | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 1,116 | C:総費用(億円) | 912 | 全体B/C | 1.2 | B-C | 204 | EIRR(%) | 4.7 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 107 | C:総費用(億円) | 78 | 継続B/C | 1.4 | | | | |
| 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 | | 1.2 ~ 1.5 | | | | | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.2 ~ 1.2 | | 1.2 ~ 1.5 | | | | | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.2 ~ 1.2 | | 1.4 ~ 1.4 | | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> ①船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ②効率的な輸送形態に対応し、輸送コストの削減が図られる。 ③港内静穏度の向上により、海難の減少が図られる。 <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 荷役作業の安全性の向上 企業の進出等による生産拡大、雇用創出 船舶の航行安全の向上 排出ガスの減少 | | | | | | | | | |
| 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675億円、既投資額581億円 平成24年度末現在 事業進捗率86% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半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 | 建設副産物対策及び新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)等を導入する等、コスト縮減に取り組んでいる。 | | | | | | | | | |
| 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 | <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)どおり、「事業継続」で了承。 | | | | | | | | | |

志布志港 新若浜地区 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 (名瀬港 立神地区) | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 菊地 身智雄 | 事業 主体 | 九州地方整備局 |
| 実施箇所 | 鹿児島県奄美市 | | | | |
| 該当基準 | 再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業 | | | | |
| 主な事業の諸元 | 防波堤(沖) | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成 3年度 | 完了 | 平成26年度 | |
| 総事業費(億円) | 251 | | 残事業費(億円) | 2 | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏度が不足しており、旅客・貨物船待ち時間を解消し安全性や利便性を向上させるとともに、船舶の接岸時作業や荷役作業の安全性を向上させる。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤整備により名瀬港発着貨物の安定的輸送が確保され、名瀬港の価値を高めると共に、奄美群島の物流拠点性向上を図る。</p> <p>①旅客・貨物待ち時間解消</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・地域連携等の確保・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 | <p>フェリー-旅客待ち時間解消便益 (平成23年予測旅客数:約19万人/年)</p> <p>フェリー-貨物(コンテナ)待ち時間解消便益 (平成23年予測取扱貨物量:約26万トン/年)</p> <p>フェリー-貨物(自動車)待ち時間解消便益 (平成23年予測取扱貨物量:約47万トン/年)</p> <p>RORO貨物(本港地区・佐大熊地区)待ち時間解消便益 (平成23年予測取扱貨物量:約16万トン/年)</p> <p>船舶の損傷事故回避便益(本港地区・佐大熊地区それぞれ) (平成23年:0.2億円/年)</p> | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | 平成24年度 | | | |
| | B:総便益(億円) | 500 | C:総費用(億円) | 367 | 全体B/C 1.4 B-C 133 EIRR(%) 5.8 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 3 | C:総費用(億円) | 2 | 継続B/C 1.8 |
| 感度分析 | | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | |
| | 需要 (-10% ~ +10%) | 1.3 ~ 1.4 | 1.6 ~ 2.0 | | |
| | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.4 ~ 1.4 | 1.6 ~ 2.0 | | |
| | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.4 ~ 1.4 | 1.8 ~ 1.8 | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①港内の静穏度を確保でき、旅客及び貨物の待ち時間解消コストを削減できる。</p> <p>②船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の航行安全の向上 ・環境負荷の軽減 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 | | | | |
| 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251億円、既投資額249億円 平成24年度末現在 事業進捗率99% | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半に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 | 堤頭部の基礎マウンド造成における形状の見直しや、ケーソン仮置マウンド材料の流用により石材の量を減らす等、コスト削減に取り組んでいる。 | | | | |
| 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 | <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)どおり、「事業継続」で了承。 | | | | |

名瀬港 立神地区 防波堤整備事業



| | | | | | | | | | | |
|------------------|---|--------|-----------|--------|----------|---------|-----|-----|---------|------|
| 事業名 (箇所名) | 旅客船ターミナル整備事業 (那覇港 泊ふ頭地区) | | 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 | 菊地 身智雄 | | | | | | |
| 実施箇所 | 沖縄県那覇市 | | | | | | | | | |
| 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9m)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、臨港道路、防波堤新港第一撤去 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成18年度 | 完了 | 平成28年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 195 | | 残事業費(億円) | | 58 | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景> 大型旅客船に対応した専用の係留施設・水域施設を整備し、貨物と旅客混在の現施設における安全性の問題解消を図るとともに、船社及び利用者の負担軽減、国際観光の発展を支援する。また、大地震が発生した場合、船舶による緊急物資輸送のための耐震強化岸壁として、県民の生活を支える。</p> <p><達成すべき目標> 観光産業は、沖縄県の主要産業の一つであり、沖縄21世紀ビジョン実施計画(沖縄振興計画)の施策において、外国人観光客(海路)を11.9万人(H23d実績)から10年後(H33d)25万人に倍増させることを目指している。また、半数以上が外航船(中国、台湾発が主)が占める那覇港のクルーズ船寄港を同計画においては、53回(H23実績)から10年後(H33)には、倍増の120回/年を目指すこととしている。したがって、今後、当該施設を整備により、県内へ来訪する外国人観光客を獲得することは、重要な施策として達成すべき目標である。なお、H24.7.31閣議決定された「日本再生戦略」においても5大市場(中国、台湾、香港他)等へプロモーションを図り、外国人観光客を900万人(2012目標)から1,800万人(2016目標)とする観光立国戦略を策定しており、国益の観点からも、達成すべき目標である。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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> | | | | | | | | | |
| 便益の主な根拠 | 交流機会の増加 (平成24年度予測旅客船隻数:67隻) | | | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | 基準年度 | | 平成24年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 706 | C:総費用(億円) | 197 | 全体B/C | 3.6 | B-C | 509 | EIRR(%) | 18.8 |
| 残事業の投資効率性 | B:総便益(億円) | 142 | C:総費用(億円) | 51 | 継続B/C | 2.8 | | | | |
| 感度分析 | | | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | |
| | 需要(-10%~+10%) | | 3.2~4.0 | | 2.5~3.1 | | | | | |
| | 建設費(+10%~-10%) | | 3.3~4.0 | | 2.6~3.1 | | | | | |
| | 建設期間(+10%~-10%) | | 3.6~3.6 | | 2.9~2.8 | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>当該事業を実施することにより、来訪者の交流・レクリエーション機会が増加する。大規模地震が発生した場合の船舶による緊急物資輸送に対応できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価> ・良好な景観の形成 ・旅客船乗船者の環境改善・安全確保 ・防災機能の強化 ・クルージング機会の増加 ・若狭2号線の効果</p> | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | 平成24年に上海から13万t級の大規模クルーズ船が寄港し、今後も同クラスのクルーズ船の寄港回数増加が見込まれること、また台湾から新たに定期クルーズの就航が開始されたことにより、需要に変化が生じることが予想される。 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費195億円、既投資額136億円 平成24年度末現在 事業進捗率70% | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半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 | 事業の実施に際しては、臨港道路の工法や材料単価の見直しによりコストの縮減を図る。 | | | | | | | | | |
| 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処が確認されたため。 | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。 | | | | | | | | | |

那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業



防波堤新港第一撤去 80m



港湾施設用地
6,300㎡

岸壁(-9m) 340m

泊地(-9m) 3千㎡

臨港道路 557m

泊地(-9m) 508千㎡



撮影: 平成24年7月16日