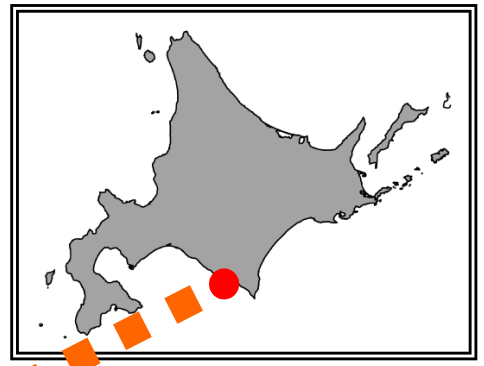
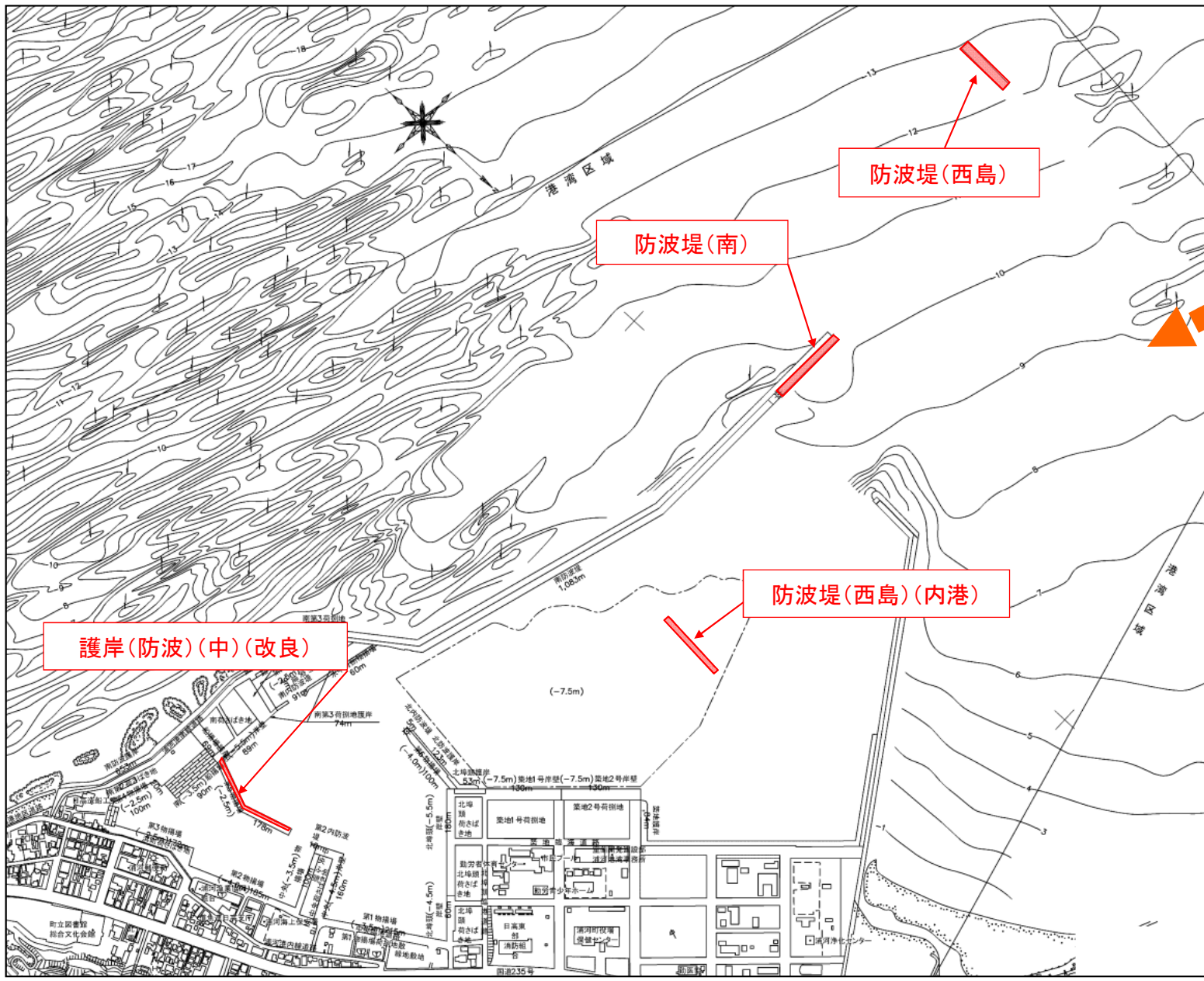


事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (浦河港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾計画課 松良 精三	事業 主体	北海道開発局						
実施箇所	北海道浦河町											
該当基準	再々評価: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業											
主な事業の諸元	防波堤(南)、防波堤(西島)、防波堤(西島)(内港)、護岸(防波)(中)(改良)											
事業期間	事業採択	平成7年度	完了予定	平成37年度								
総事業費(億円)	102		残事業費(億円)		27							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 浦河港では、本州方面の製鉄所等で使用されているかんらん岩を取り扱っているが、港内静穏度が十分に確保されていないため、荷主からの通年出荷に対する要請に対応できず、非効率な荷役・輸送形態を強いられている。また、本港では港内静穏度が不足しており、荒天時において本港沖合を航行する貨物船の避泊に必要な避泊水域の確保が求められている。</p> <p><達成すべき目標> 港内静穏度の向上を図り、岸壁利用率向上による陸上輸送コストの削減、避泊水域の確保等を図ること。</p>											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画 重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 北海道総合開発計画 計画の目標: 世界に目を向けた産業 主要施策: 地域の強みを生かした産業の育成 											
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>・政策目標: 国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備</p> <p>・施策目標: 北海道総合開発を推進する。</p>											
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送の信頼性向上 ・我が国製鉄業界の競争力強化 ・災害時における地域の安全・安心の確保 ・新たな貨物需要発生による地域活性化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・静穏度向上による陸上輸送コストの削減 ・海難の減少 											
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静穏度向上による陸上輸送コストの削減(平成37年度予測取扱貨物量: 220千トン/年) ・海難の減少(避泊回数: 1隻) 											
	基準年度		平成30年度									
	B:総便益(億円)	252	C:総費用(億円)		163	EIRR(%)	5.2	B-C	89	全体B/C	1.5	
	B:総便益(億円)	91	C:総費用(億円)		22					継続B/C	4.2	
(感度分析)		事業全体のB/C				残事業のB/C						
需要 (-10% ~ +10%)			(1.4 ~ 1.7)		(3.8 ~ 4.7)							
建設費 (+10% ~ -10%)			(1.5 ~ 1.6)		(3.9 ~ 4.7)							
建設期間 (+10% ~ -10%)			(1.5 ~ 1.6)		(4.2 ~ 4.3)							
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・築地岸壁前面における静穏度の早期向上が求められている ・越波防止設備の老朽化が顕在化 											
主な事業の進捗状況	総事業費102億円、既投資額74億円。平成30年度末現在 整備進捗率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37年度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	<ul style="list-style-type: none"> ・港形の変更 ・現地発生材の利用 											
対応方針	継続											
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とする。</p>											
	<p><港湾管理者の意見> 対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>											

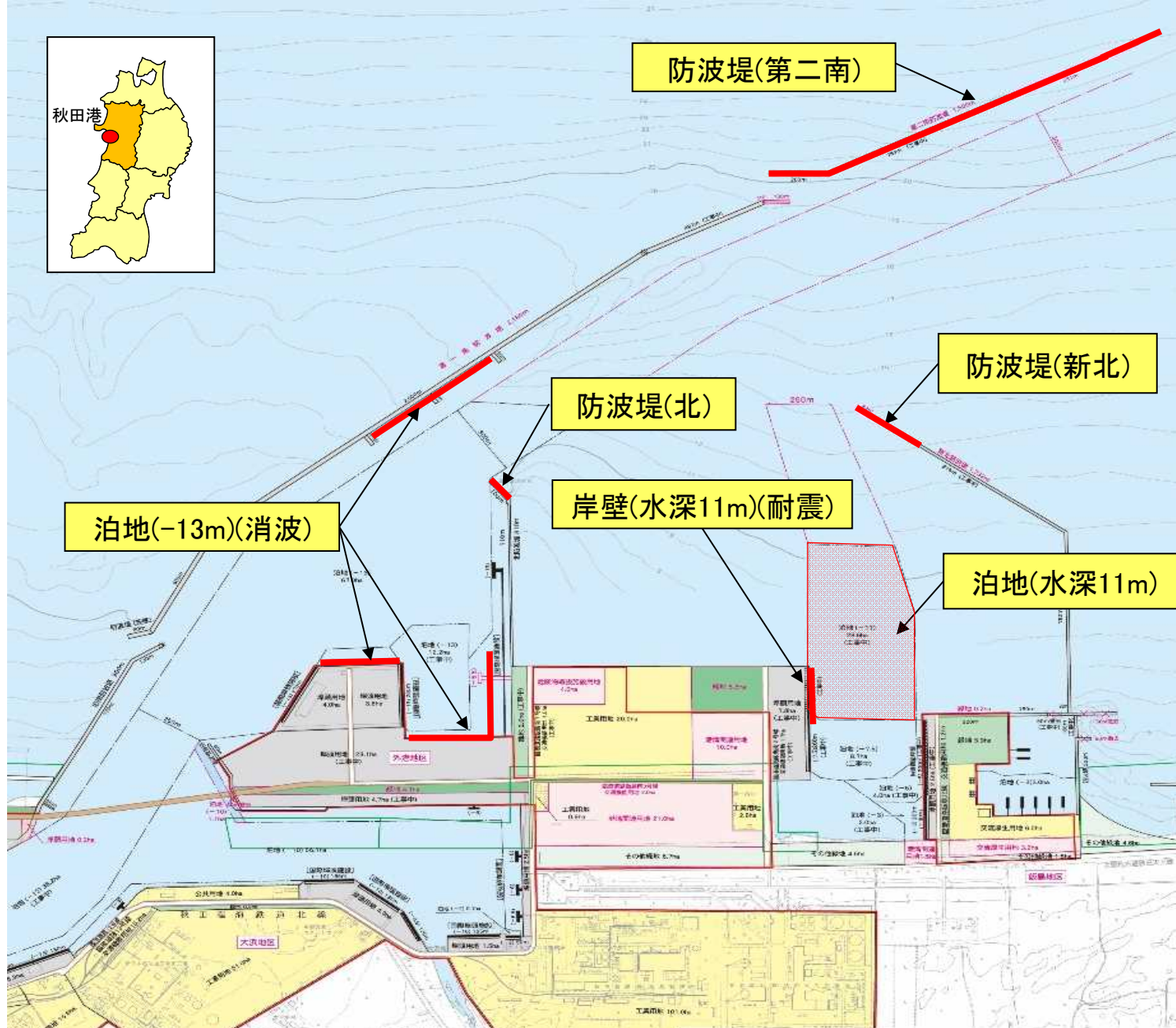
浦河港 本港地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (奥尻港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾計画課 松良 精三	事業 主体	北海道開発局			
実施箇所	北海道奥尻町								
該当基準	再々評価: 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(北島)、防波堤(北外)、護岸(防波)(北)、物揚場(-3.5m)(北)、物揚場(-2.5m)(北)、物揚場(-3.0m)(北)、船揚場(北外)、港湾施設用地(北)、道路(北)、防波堤(東)(改良)、道路(南)、道路護岸、緑地(南)								
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成36年度					
総事業費(億円)	80		残事業費(億円)		16				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 奥尻港は、施設の老朽化が進行していると同時に、係留施設の不足による小型船の滞船や、多そう係留を余儀なくされており、円滑な漁業活動に支障を来している。 また、本港は避難港であるが、港内静穏度が不足していることから、本港沖合を航行する船舶の、安全な避泊水域の確保が求められている。 一方、奥尻港の背後地は、がけくずれ、土石流の警戒区域に指定されており、この付近に住む地元住民の避難空間の確保が必要な状況にある。</p> <p><達成すべき目標> 港内の利用再編を推進し、小型船の作業効率化を図ると同時に、本港沖合を航行する貨物船の避泊水域の確保を図る。さらに、防災緑地の整備により、災害時の防災拠点形成する。</p>								
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画 重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 政策パッケージ2-2: 激甚化する気象災害に対するリスクの低減 北海道総合開発計画 計画の主要施策: 強靱で持続可能な国土の形成 重点的に推進する施策: 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成 								
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備 施策目標: 北海道総合開発を推進する。 								
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 一時避難場所確保による災害時の安全・安心の確保 賑わい交流空間との連携による地域の活性化 荷捌機能の集約化による奥尻港の水産業の活性化 港内利用再編による外来漁船避難場所の確保 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 滞船・多そう係留コストの削減 船舶の待避作業コストの削減 海難の減少 防風施設整備に伴う作業コストの削減 フェリー就航率向上効果 								
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 滞船・多そう係留コストの削減(平成37年度予測利用小型船隻数: 50隻/年) 船舶の待避作業コストの削減(平成37年度予測利用作業船隻数: 10隻/年) 海難の減少(平成37年度予測避泊回数: 1隻、12.0回/年) 防風施設整備に伴う作業コストの削減(平成37年度予測利用小型船隻数: 4隻) フェリー就航率向上効果(平成37年度予測欠航減少回数: 2回/年) 								
	基準年度		平成30年度						
B:総便益(億円)	278	C:総費用(億円)	120	EIRR (%)	6.7	B-C	158	全体B/C	2.3
B:総便益(億円)	55	C:総費用(億円)	13					継続B/C	4.3
(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)			(3.8 ~ 4.7)				
建設費 (+10% ~ -10%)		(2.3 ~ 2.3)			(3.9 ~ 4.7)				
建設期間 (+10% ~ -10%)		(2.2 ~ 2.4)			(4.1 ~ 4.4)				
社会経済情勢等の変化	奥尻町港湾整備計画の変更								
主な事業の進捗状況	平成23年度に物揚場(-3.5m)(北)、平成29年度に物揚場(-2.5m)(北)が完了 総事業費80億円、既投資額64億円。平成30年度末現在 整備進捗率80%								
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36年度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	特になし								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。								
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見></p>								

事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (秋田港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	東北地方整備局					
			担当課長名	堀田 治								
実施箇所	秋田県秋田市											
該当基準	社会情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業											
主な事業の諸元	防波堤(第二南)、防波堤(北)、防波堤(新北)、泊地(水深13m)(消波)、岸壁(水深11m)(耐震)、泊地(水深11m)											
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	平成38年度								
総事業費(億円)	555		残事業費(億円)		104							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 港内の静穏度不足により、船舶接岸や荷役に障害が発生し、非効率な輸送となっている。 洋上風車関連貨物の荷役に対応した施設が確保されておらず、海洋再生可能エネルギーの導入が促進されない。 大規模地震時に緊急物資輸送や物流機能を維持するための耐震強化岸壁が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤を整備することにより、利用企業の物流効率化に寄与する。 物流の効率化 滞船の解消 岸壁の改良により、洋上風車関連貨物の荷役を可能とし、海上輸送コストを削減する。 また、耐震強化岸壁の整備より、大規模地震時の緊急物資輸送やフェリー貨物の定期基幹航路を維持する。 輸送コストの削減(洋上風車関連貨物) 大規模地震への対応 											
上位計画の位置づけ	社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進											
事業の多面的な効果	<p>政策目標・施策目標</p> <p>政策目標:国際競争力、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</p>											
	<p>定性的・定量的な効果</p> <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の整備により港内静穏度が向上し、物流機能の効率化が図られる。 岸壁の改良により効率的な輸送・建設が可能となり、海洋再生可能エネルギーの導入が促進される。 耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時においても緊急物資輸送等の物流基地としての機能確保が図られる。 <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 排出ガスの減少 係留の安全性の向上 津波による浸水被害の軽減 災害時のリダンダンシーの確保 供給者の営業収益の向上 											
	<p>定量的効果のうち投資効率性 便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量:[コンテナ]52,200TEU/年のうち31,900TEU/年) 輸送コストの削減 (平均取扱貨物量:[洋上風車関連貨物]34千トン/年) 滞船コストの削減 (滞船時間:372時間 5時間) 耐震便益 (平成29年度取扱貨物量 :便益対象 フェリー貨物32.2万トン/年、緊急輸送物資2.8千トン) 											
	基準年度		平成30年度									
	B:総便益(億円)	1,843	C:総費用(億円)		876	EIRR (%)	7.7	B-C	966	全体B/C	2.1	
	B:総便益(億円)	436	C:総費用(億円)		90					継続B/C	4.9	
			事業全体のB/C		残事業のB/C							
需 要 (-10% ~ +10%)	1.9~2.3		4.4~5.3									
建設費 (+10% ~ -10%)	2.1~2.1		4.5~5.4									
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.1~2.1		4.8~4.9									
社会経済情勢等の変化	平成30年11月30日に「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」が成立し、一般海域における洋上風力発電の導入がより一層促進される見込みであり、当該港における洋上風車関連貨物の新規需要が顕在化。											
主な事業の進捗状況	総事業費555億円、既投資額451億円 平成30年度末現在 事業進捗率81%											
主な事業の進捗の見込み	平成38年度完成予定											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・ケーソン中詰材の変更 自港で発生する浚渫土砂に代えて、単位体積重量が大きい砕石を使用することにより、断面幅を縮小し、コスト縮減を図っている。											
対応方針	事業継続											
対応方針理由	港湾利用企業の物流効率化に寄与することによる投資効果が認められる。 また、輸送効率の向上等により、海洋再生可能エネルギーの導入拡大や地域産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。											
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「継続」が妥当 											

秋田港 外港地区防波堤整備事業



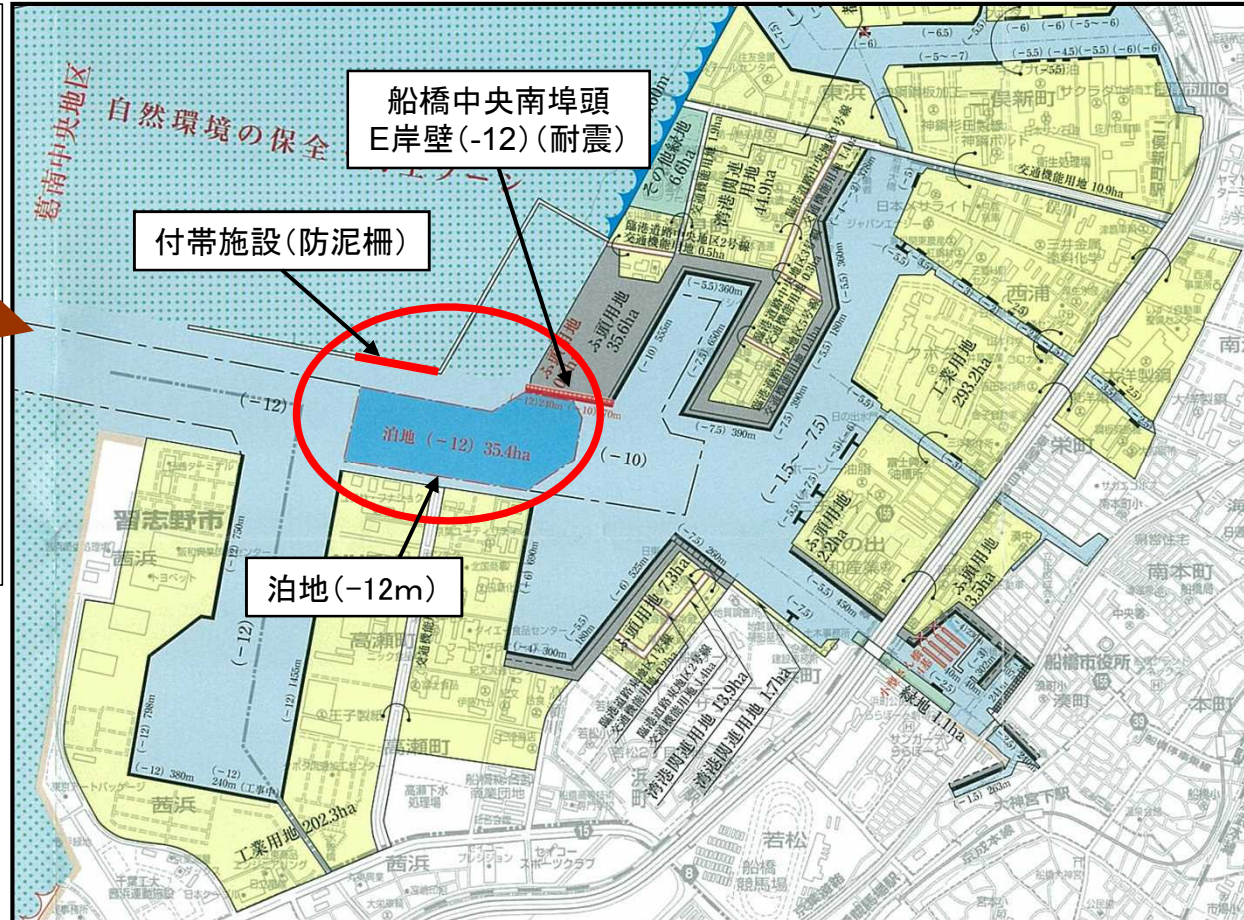
港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ（再評価）

平成 30 年度											
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (千葉港 葛南中央地区)				担当課 担当課長名	本省港湾局計画課				事業 主体	関東地方整備局
実施箇所	カルテ表示項目										
	千葉県船橋市										
	検索対象都道府県指定(複数可) 千葉県										
該当基準	再評価:3年継続										
主な事業の諸元	岸壁(-12m)(耐震改良)、泊地(-12m)										
事業期間	事業採択		平成 15 年度		完了		平成 33 年度				
総事業費(億円)	55.5		残事業費(億円)		4.6						
目的・必要性	千葉港において、貨物船の大型化および貨物需要の増大に対応するため既存のターミナルを増深改良し、物流効率化を図り、地域産業の競争力の向上を目指すとともに、当該岸壁の耐震強化を図ることで、切迫する(首都直下地震等)大規模地震発生時における物流機能を維持し、地域住民の安全・安心な生活を確保することおよび経済活動を継続的に進めるようにすることを旨とする。										
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成34年度予測取扱貨物量: 35 万トン/年)										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 30 年度									
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	144	C:総費用(億円)	84	全体B/C	1.7	B-C	59	EIRR (%)	6.7	
感度分析	B:総便益(億円)		40.9	C:総費用(億円)	4.2	継続B/C	9.8				
	事業全体のB/C										
	需 要 (-10%~+10%)		(1.5 ~ 1.9)				残事業のB/C				
	建 設 費 (+10%~-10%)		(1.7 ~ 1.7)				(8.8 ~ 10.8)				
建 設 期 間 (+10%~-10%)		(1.7 ~ 1.7)				(9.0 ~ 10.8)					
		(1.7 ~ 1.7)				(9.8 ~ 9.8)					
事業の効果等	当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に一般貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に進める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。										
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 56 億円、既投資額 51 億円、平成30年度末現在事業進捗率92%										
主な事業の進捗の見込み	平成33年度に完成予定										
コスト削減や代替案立案等の可能性	・岸壁の耐震化工事において、鋼管杭打設の施工精度の向上を反映させ、設計を見直すことにより、鋼材量減少によるコストの削減を図っている。 ・また、泊地の浚渫工事においては、浚渫で発生する土砂を深掘跡の埋戻しに有効活用し、コスト削減や環境改善に取り組んでいる。										
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途が確認されたため。										
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点		貨幣換算が困難な効果								
	国際競争力強化・物流効率化		物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化								
	安全		防災機能強化、緊急輸送体制の強化								
環境		CO2、NOx等の排出量削減									
概要図(位置図)	H30千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業_概要図.PDF										
バックデータ1	コメント	費用便益の概要									
	ファイル名	H30千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業_費用便益の概要.PDF									
バックデータ2	コメント	費用便益分析シート									
	ファイル名	H30千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業_費用便益分析シート.PDF									
事業評価監視委員会HP											

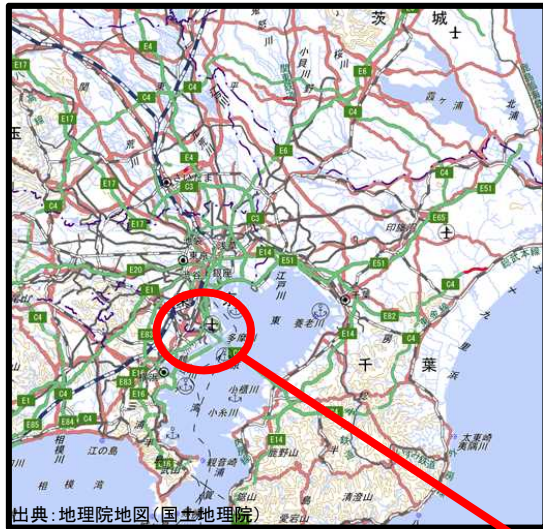
千葉港 葛南中央地区 国際物流ターミナル整備事業

葛南中央地区



事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業(川崎港東扇島～水江町地区)			担当課	本省港湾局計画課			事業 主体	関東地方整備局		
				担当課長名	堀田 治						
実施箇所	神奈川県川崎市										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業										
主な事業の諸元	臨港道路										
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成35年度							
総事業費(億円)	980		残事業費(億円)		595						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 東扇島地区と内陸部を結ぶ一般ルートは現在川崎港海底トンネルしか無く、増加する貨物流動等への対応が困難となってきている。 さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートが川崎港海底トンネルしか無く課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の整備により、平常時においては貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時には緊急物資輸送ルートの多重化を目標とする。 										
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-1 大都市圏の国際競争力の強化 										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>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>										
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流機能の効率化、国際競争力の強化 物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上 防災機能強化、緊急輸送体制の強化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送・移動コストの削減 交通事故の減少 環境への負荷軽減 										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送・移動コストの削減 交通事故の減少 <p>(臨港道路計画交通量29,400台/日)</p>										
	基準年度		平成30年度								
	B:総便益(億円)	1,330		C:総費用(億円)	924	EIRR (%)	5.9	B-C	406	全体B/C	1.440
	B:総便益(億円)	1,330		C:総費用(億円)	511				継続B/C	2.604	
(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			2.3 ~ 2.9						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.5			2.4 ~ 2.9						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.4 ~ 1.5			2.5 ~ 2.8						
社会経済情勢等の変化	川崎港におけるコンテナ貨物取扱量(公共)は平成24年から5年間で約3倍に増加 東扇島地区では平成24年から4年間で企業の進出が約1.2倍、従業員数が約1.8倍に増加 コンテナ貨物、物流施設集積に伴う東扇島内の交通渋滞の顕著化										
主な事業の進捗状況	総事業費980億円、既投資額385億円 平成30年度末現在 事業進捗率39%										
主な事業の進捗の見込み	平成35年度完了予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 地元と調整し、東扇島アプローチ部の歩道及びエレベータの取りやめコスト縮減を図った。 ニューマッピングケーソン基礎部の掘削土(汚泥)を橋脚基礎の中詰材として利用することで汚泥の運搬費・処分費のコスト縮減を図った。 臨海鉄道の廃止に伴う企業用地の取得により、水江町アプローチ部の構造を「鋼製」から「RC」に変更し、コスト縮減を図った。 橋梁付属物(ケーブル制振装置、点検設備等)見直し及び主塔基部根巻き部取りやめを行い、コスト縮減を図った。 										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。										
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)のとおり了承</p>										

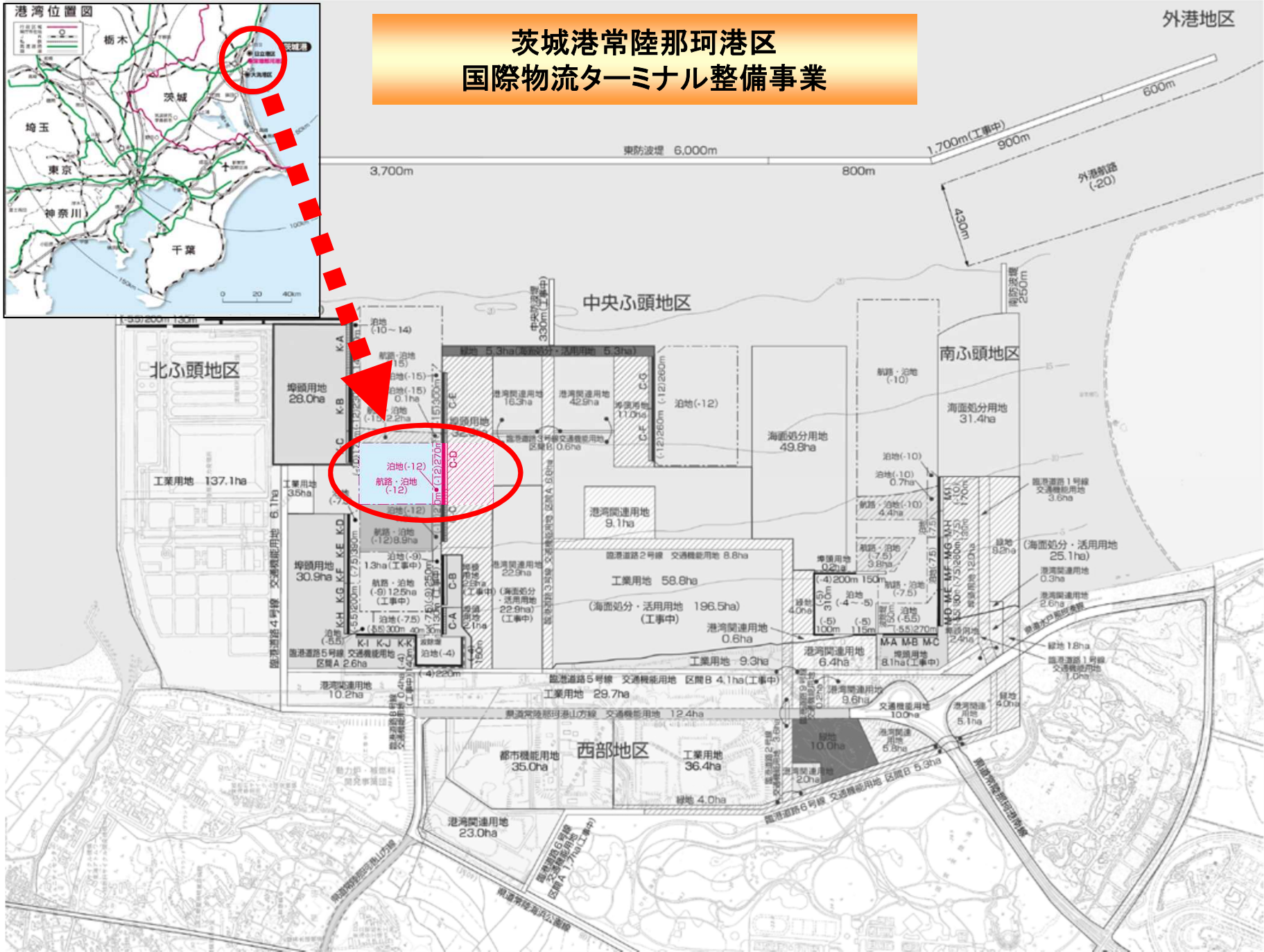
川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (茨城県ひたちなか市 中央ふ頭地区)			担当課	本省港湾局計画課			事業 主体	関東地方整備局	
				担当課長名	堀田 治					
実施箇所	茨城県ひたちなか市									
該当基準	総事業費の増額により再評価が必要となった事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	2015年度 (平成27年度)	完了	2020年度 (平成32年度)						
総事業費(億円)	88		残事業費(億円)	39						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貨貨物の需要増大への対応。 ・ふ頭用地不足への対応。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貨貨物需要に対応するため、国際物流ターミナルを整備し、物流の効率化及び地域産業の国際競争力の向上を目指す。 ・ふ頭用地の整備により、現状で逼迫している外貨RORO貨物の保管施設の能力不足解消し、物流効率化(輸送コスト削減)を支援する。 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>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>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性の向上 ・産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展・地域活力の強化 ・陸上輸送従事者の就業環境の緩和 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コスト削減額 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 (外貨RORO貨物(完成自動車):36万台/年) 									
	基準年度		平成30年度							
	B:総便益(億円)	119		C:総費用(億円)	86	EIRR (%)	5.9%	B-C	33	全体B/C
B:総便益(億円)	119		C:総費用(億円)	38				継続B/C	3.1	
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C					
需要 (-10% ~ +10%)		1.3 ~ 1.5			2.8 ~ 3.4					
建設費 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.4			2.9 ~ 3.4					
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.4			3.0 ~ 3.2					
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49億円 平成30年度末 事業進捗率55.9%									
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32年度の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性	技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト縮減に務める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									



茨城港常陸那珂港区 国際物流ターミナル整備事業



外港地区

中央ふ頭地区

北ふ頭地区

南ふ頭地区

西部地区

泊地(-12)
航路(-12)

3.700m

東防波堤 6.000m

800m

1.700m(工事中)

600m

900m

外港新橋(-20)

430m

南防波堤 260m

工業用地 137.1ha

埠頭用地 28.0ha

埠頭用地 30.9ha

埠頭用地 16.3ha

埠頭用地 22.9ha

埠頭用地 10.2ha

工業用地 58.8ha

工業用地 29.7ha

都市機能用地 35.0ha

工業用地 36.4ha

埠頭用地 10.0ha

海面処分用地 49.8ha

埠頭用地 0.5ha

埠頭用地 6.4ha

埠頭用地 2.0ha

海面処分用地 31.4ha

埠頭用地 0.7ha

埠頭用地 3.8ha

埠頭用地 8.1ha(工事中)

埠頭用地 5.1ha

海面処分・活用地 25.1ha

埠頭用地 0.3ha

埠頭用地 2.6ha

埠頭用地 1.0ha

埠頭用地 1.8ha

埠頭用地 3.6ha

埠頭用地 12.9ha

埠頭用地 2.4ha

埠頭用地 4.0ha

埠頭用地 5.1ha

埠頭用地 8.1ha(工事中)

埠頭用地 10.0ha

埠頭用地 12.9ha

埠頭用地 15.8ha

埠頭用地 18.7ha

埠頭用地 21.6ha

埠頭用地 24.5ha

埠頭用地 27.4ha

埠頭用地 30.3ha

埠頭用地 33.2ha

埠頭用地 36.1ha

埠頭用地 39.0ha

埠頭用地 41.9ha

埠頭用地 44.8ha

埠頭用地 47.7ha

埠頭用地 50.6ha

埠頭用地 53.5ha

埠頭用地 56.4ha

埠頭用地 59.3ha

埠頭用地 62.2ha

埠頭用地 65.1ha

埠頭用地 68.0ha

埠頭用地 70.9ha

埠頭用地 73.8ha

埠頭用地 76.7ha

埠頭用地 79.6ha

埠頭用地 82.5ha

埠頭用地 85.4ha

埠頭用地 88.3ha

埠頭用地 91.2ha

埠頭用地 94.1ha

埠頭用地 97.0ha

埠頭用地 99.9ha

埠頭用地 102.8ha

埠頭用地 105.7ha

埠頭用地 108.6ha

埠頭用地 111.5ha

埠頭用地 114.4ha

埠頭用地 117.3ha

埠頭用地 120.2ha

埠頭用地 123.1ha

埠頭用地 126.0ha

埠頭用地 128.9ha

埠頭用地 131.8ha

埠頭用地 134.7ha

埠頭用地 137.6ha

埠頭用地 140.5ha

埠頭用地 143.4ha

埠頭用地 146.3ha

埠頭用地 149.2ha

埠頭用地 152.1ha

埠頭用地 155.0ha

埠頭用地 157.9ha

埠頭用地 160.8ha

埠頭用地 163.7ha

埠頭用地 166.6ha

埠頭用地 169.5ha

埠頭用地 172.4ha

埠頭用地 175.3ha

埠頭用地 178.2ha

埠頭用地 181.1ha

埠頭用地 184.0ha

埠頭用地 186.9ha

埠頭用地 189.8ha

埠頭用地 192.7ha

埠頭用地 195.6ha

埠頭用地 198.5ha

埠頭用地 201.4ha

埠頭用地 204.3ha

埠頭用地 207.2ha

埠頭用地 210.1ha

埠頭用地 213.0ha

埠頭用地 215.9ha

埠頭用地 218.8ha

埠頭用地 221.7ha

埠頭用地 224.6ha

埠頭用地 227.5ha

埠頭用地 230.4ha

埠頭用地 233.3ha

埠頭用地 236.2ha

埠頭用地 239.1ha

埠頭用地 242.0ha

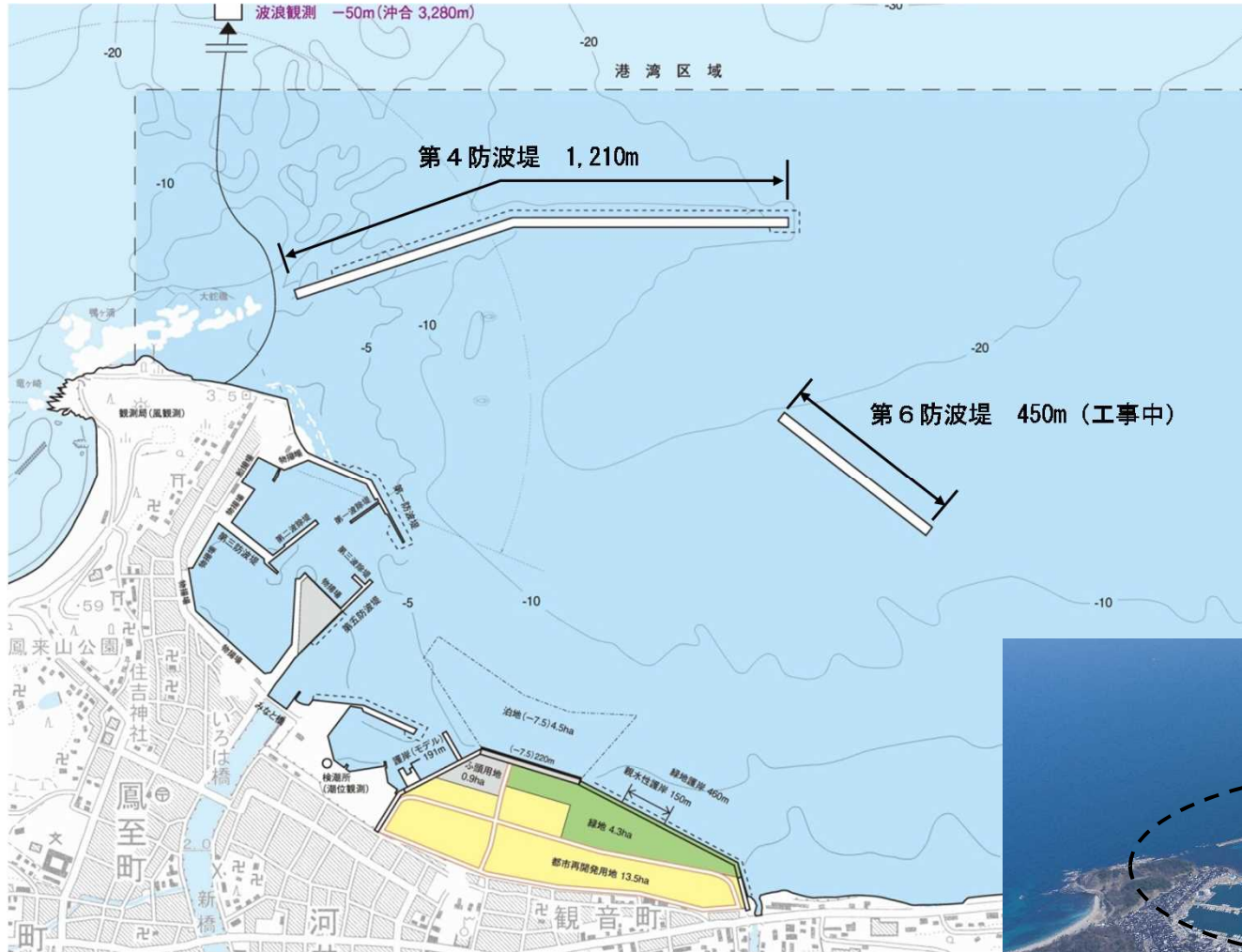
埠頭用地 244.9ha

埠頭用地 247.8ha

埠頭用地 250.7ha

事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (輪島港輪島崎地区)		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	堀田 治																																				
実施箇所	石川県輪島市																																							
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	第4防波堤、第6防波堤																																							
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成33年度																																				
総事業費(億円)	382		残事業費(億円)		33																																			
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荒天時における輪島港沖を航行する船舶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> <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤を整備することにより、避泊水域を確保する。 																																							
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 																																							
事業の多面的な効果	<ul style="list-style-type: none"> ■政策目標・施策目標 ・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。 																																							
	<ul style="list-style-type: none"> ■定性的・定量的な効果 <定量的な効果> 輪島港内に避泊水域が確保され、荒天時に7隻の避泊が可能となり、海難による船舶等の損失が減少する。 <定性的な効果> ・地域産業の安定・発展 ・漁船等の航行安全・安全係留の向上 																																							
	<ul style="list-style-type: none"> ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 海難減少に伴う損失の回避額(平成34年避泊隻数7隻) 																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成30年度</th> <th colspan="6"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>5,194</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,158</td> <td>EIRR(%)</td> <td>8.2</td> <td>B-C</td> <td>4,037</td> <td>全体B/C</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,179</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>29</td> <td colspan="4"></td> <td>継続B/C</td> <td>41.4</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成30年度								B:総便益(億円)	5,194	C:総費用(億円)	1,158	EIRR(%)	8.2	B-C	4,037	全体B/C	4.5	B:総便益(億円)	1,179	C:総費用(億円)	29					継続B/C	41.4
	基準年度		平成30年度																																					
B:総便益(億円)	5,194	C:総費用(億円)	1,158	EIRR(%)	8.2	B-C	4,037	全体B/C	4.5																															
B:総便益(億円)	1,179	C:総費用(億円)	29					継続B/C	41.4																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(感度分析)</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">4.1~4.8</td> <td colspan="2">37.3~45.5</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">4.5~4.5</td> <td colspan="2">37.6~46.0</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">4.5~4.5</td> <td colspan="2">41.4~41.4</td> </tr> </tbody> </table>											事業全体のB/C		残事業のB/C		(感度分析)					需 要 (-10% ~ +10%)	4.1~4.8		37.3~45.5		建 設 費 (+10% ~ -10%)	4.5~4.5		37.6~46.0		建設期間 (+10% ~ -10%)	4.5~4.5		41.4~41.4							
	事業全体のB/C		残事業のB/C																																					
(感度分析)																																								
需 要 (-10% ~ +10%)	4.1~4.8		37.3~45.5																																					
建 設 費 (+10% ~ -10%)	4.5~4.5		37.6~46.0																																					
建設期間 (+10% ~ -10%)	4.5~4.5		41.4~41.4																																					
社会経済情勢等の変化	<p>平成22年度に第4防波堤1,210m完成</p> <p>平成30年度に第6防波堤450mの内280m(第1段階)完成予定</p>																																							
主な事業の進捗状況	<p>総事業費382億円、既投資額349億円</p> <p>平成30年度末現在 事業進捗率91%</p>																																							
主な事業の進捗の見込み	<p>避難港としての海難の減少に伴う損失の回避効果に加えて、地域振興など多くの効果が見込まれ、事業進捗に対する地域からの要請が大きい。</p>																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>防波堤の配置及び構造は、所要の機能を満たす経済的なものとしている。施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。</p>																																							
対応方針	継続																																							
対応方針理由	<p>当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き最終形となる第2段階の事業を継続することが妥当であると考え。</p>																																							
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>																																							

輪島港（輪島崎地区）避難港整備事業

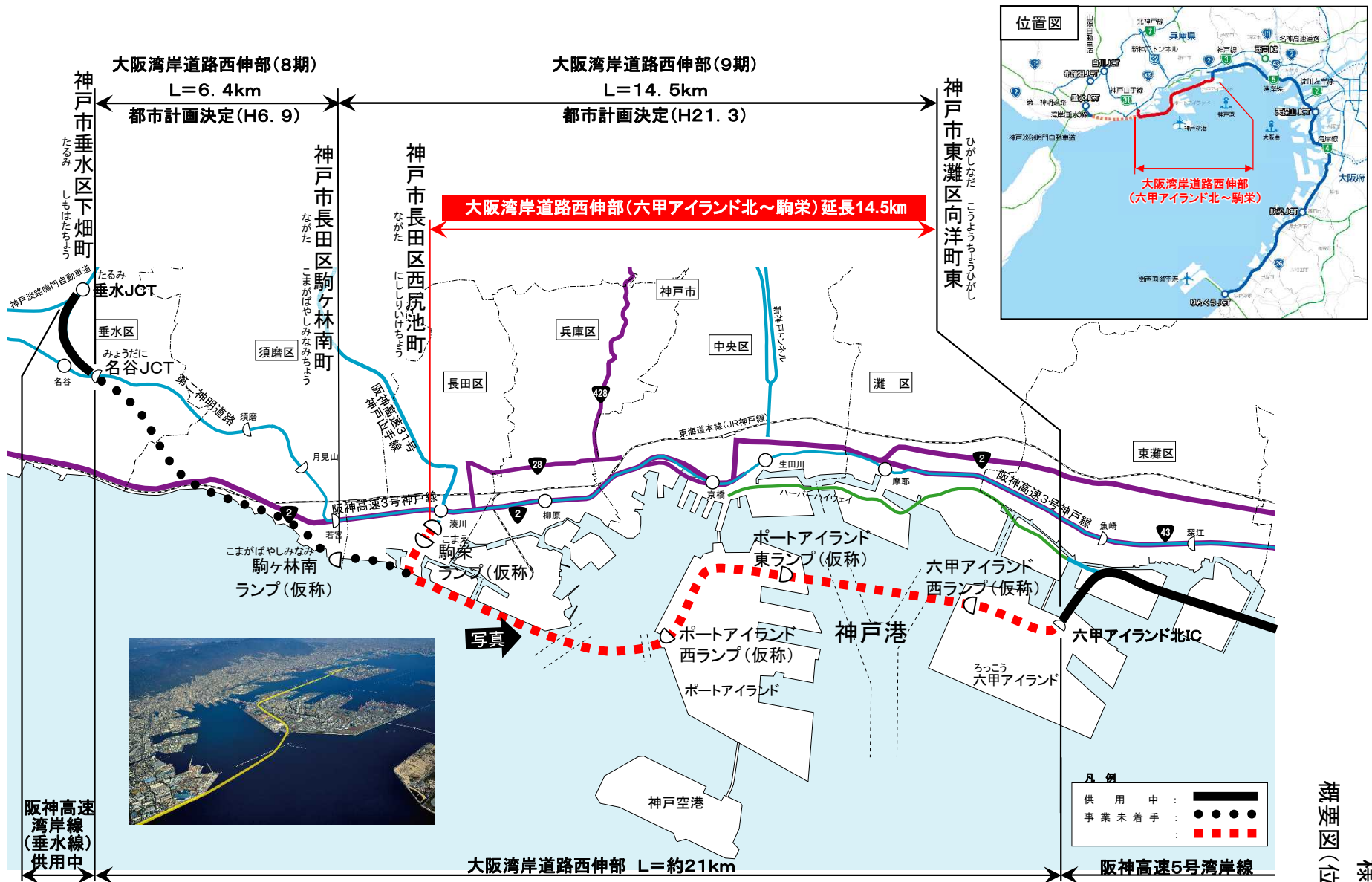


港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ(再評価)

事業名(箇所名)	臨港道路 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒栄)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	国土交通省 近畿地方整備局 阪神高速道路(株)			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	自:兵庫県神戸市東灘区向洋町東～至:兵庫県神戸市長田区西尻池町									
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	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成 28 年度	完了	平成 - 年度						
総事業費(億円)	約5,000億円		残事業費(億円)	4,475億円(税抜き)						
目的・必要性	<p><事業概要> 大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCTから関西国際空港線のりんくうJCTに至る延長約80kmの自動車専用道路である。 臨港道路大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)は、大阪湾岸道路の一部を構成する道路で、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。</p> <p><事業目的、必要性> 本道路は既存の大阪湾岸道路と連続し、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故など緊急時の代替機能確保等に寄与するものである。</p>									
便益の主な根拠	計画交通量 約50,000台/日									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 30 年度								
	B:総便益(億円)	4,221	C:総費用(億円)	4,140	全体B/C	1.02	B-C	81	EIRR (%)	4.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	4,221	C:総費用(億円)	3,978	継続B/C	1.1				
感度分析			事業全体のB/C			残事業のB/C				
	交通量 (-10%～+10%)		(0.80 ～ 1.3)			(0.84 ～ 1.3)				
	事業費 (+10%～-10%)		(0.94 ～ 1.1)			(0.97 ～ 1.2)				
事業期間 (+20%～-20%)		(0.99 ～ 1.05)			(1.03 ～ 1.1)					
事業の効果等	<p>①物流の効率化 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、国際戦略港湾・阪神港や関西国際空港などの物流拠点への移動時間が短縮され、物流効率化が図られる。</p> <p>②代替路の確保 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、代替路の確保が可能となり、交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和される。</p> <p>③沿道環境の改善 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、交通が分散され、沿道環境が改善される。</p>									
社会経済情勢等の変化	港湾事業(事業費:約920億円)の参画により、事業の効率化を図ることとする。									
主な事業の進捗状況	平成28年度道路事業化、用地進捗率約0%、事業進捗率約1%(平成30年3月末時点)									
主な事業の進捗の見込み	引き続き、調査設計及び用地取得、改良工事等を推進していく。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。									
対応方針	事業継続									
対応方針理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。									
その他	<p><事業評価監視委員会の意見> 審議の結果、「臨港道路大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。</p>									

臨港道路大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)



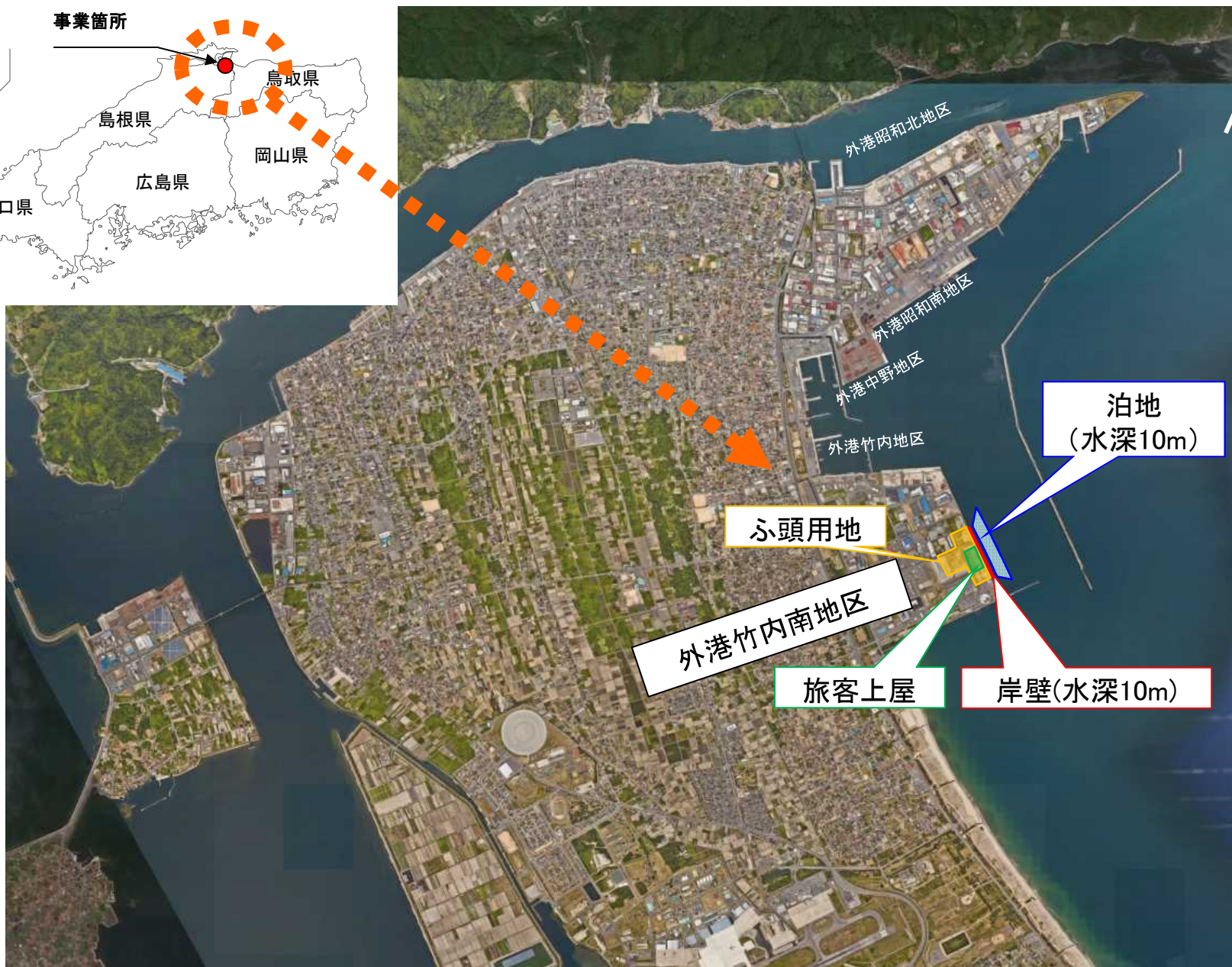
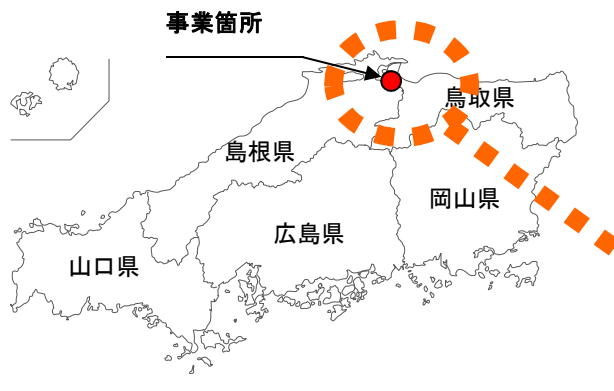
凡例

供用中	●●●●
事業未着手	●●●●
	■■■■

事業名 (箇所名)	ふ頭再編改良事業 (境港)		担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	鳥取県境港市、島根県松江市									
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)、泊地(水深10m)、ふ頭用地、旅客上屋									
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	112		残事業費(億円)		39					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 山陰地方には国内海上輸送網にミッシングリンクがあり、境港周辺の企業は非効率な輸送を強いられている。また、境水道沿いの既存施設は老朽化や背後用地の不足、及び船舶航行の安全性の課題から、他地区への移転・集約が急務となっている。さらに、境港に定期就航している航路が利用している岸壁は非耐震であり、大規模地震発生時の物流機能確保並びに離島航路等の継続的な就航が課題となっている。</p> <p><達成すべき目標> 境水道側の既存施設や新たな内貿RORO船に対応したターミナルを整備・耐震化することで、境港のふ頭再編を行い、物流機能の効率化、山陰地方の産業競争力強化を図る。 ・モーダルシフトによる山陰地方の物流機能効率化・産業競争力強化 ・境港ふ頭再編による効率的なストック管理 ・大規模地震発生時における物流・人流機能の維持</p>									
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する。 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化やアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進。 ・国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化</p>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・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>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・モーダルシフトによる内貿陸送貨物(トラック利用)の輸送効率化によりCO2の排出量が約25%(約1,756t-C/年)削減される。 ・耐震強化岸壁の整備と新たな国内海上輸送幹線の形成により、大規模地震時における瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保が図られる。 ・耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における離島航路(隠岐の島町:人口14,563人)の確保が図られる。</p> <p><定量的な効果> ・輸送ルート転換による輸送コストの削減。(平成32年度予測取扱貨物量:37万トン/年) ・震災時における輸送コストの削減。</p>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送ルート転換による輸送コストの削減(平成32年度予測取扱貨物量:37万トン/年)</p>									
	基準年度		平成30年度							
	B:総便益(億円)	237		C:総費用(億円)	118	EIRR(%)	9.4	B-C	118	全体B/C
B:総便益(億円)	237		C:総費用(億円)	49				継続B/C	4.8	
(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			4.3~5.3					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.9~2.1			4.4~5.4					
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0			4.8~4.8					
社会経済情勢等の変化	・クルーズ船の寄港回数の増加はあるものの、大きな変化は無い。									
主な事業の進捗状況	総事業費112億円、既投資額73億円 平成30年度末 事業進捗率69%									
主な事業の進捗の見込み	平成32年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・なし。									
対応方針										
対応方針理由										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									

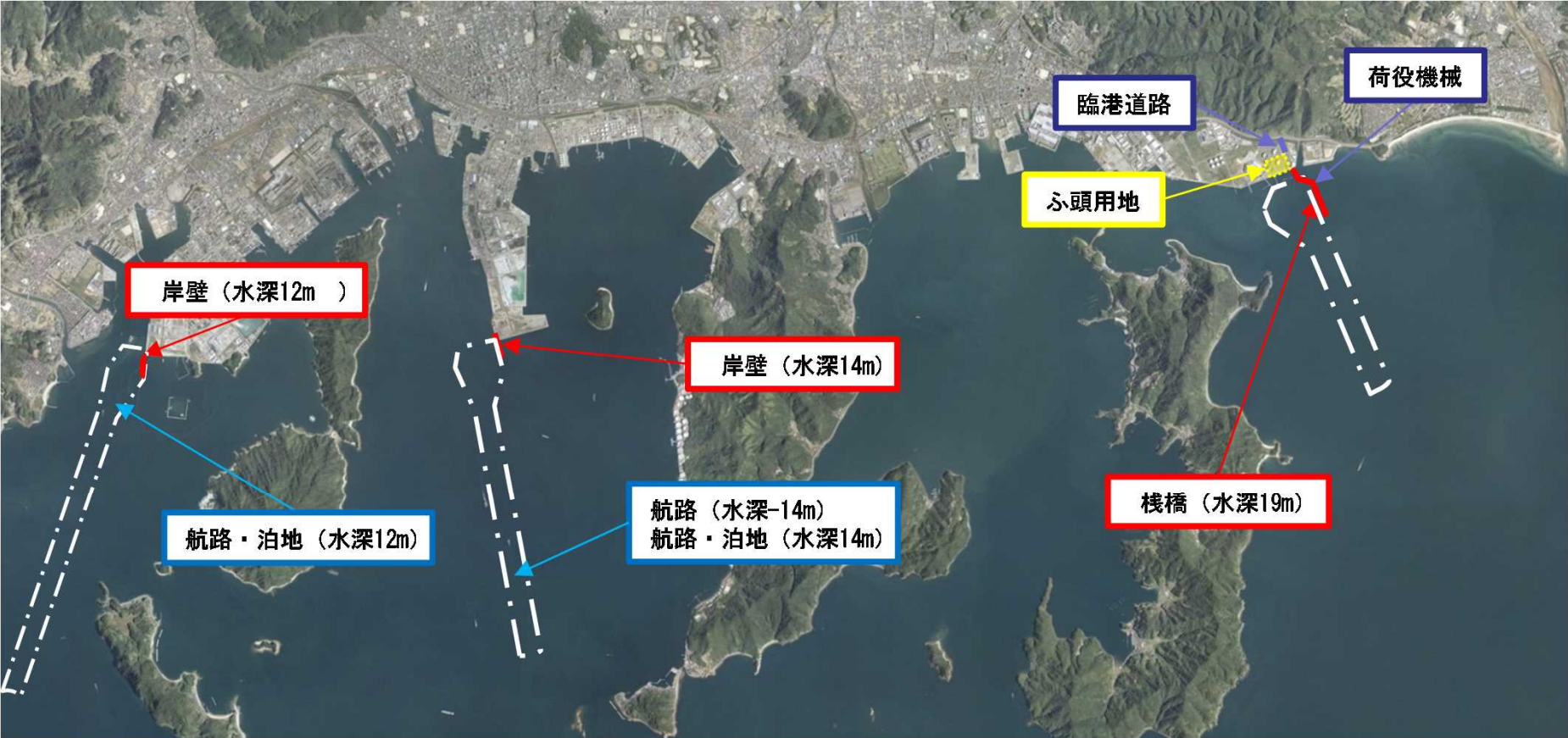
境港心頭再編改良事業

様式3



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (徳山下松港下松地区、徳山地区、新南陽地区)		担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	中国地方整備局																																																																																						
実施箇所	山口県周南市																																																																																												
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	下松地区 : 棧橋(水深19m)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械 徳山地区 : 岸壁(水深14m(延伸)、航路(水深14m)、航路・泊地(水深14m) 新南陽地区 : 岸壁(水深12m(延伸)、航路・泊地(水深12m)																																																																																												
事業期間	事業採択	2016年度 (平成28年度)	完了	2023年度																																																																																									
総事業費(億円)	450		残事業費(億円)		417																																																																																								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳山下松港は、同じ山口県内にある宇部港とともに、西日本一円に立地する火力発電所や鉄鋼、製紙、化学工業等で発電燃料に用いられる石炭の輸入・移出拠点として、重要な役割を果たしている。 ・石炭を海外から直接輸入する大手企業は、各々単独で石炭運搬船を備船契約し、独自に石炭を調達しているところであるが、各社が利用するそれぞれの既存ターミナルは、大型石炭運搬船に対応しておらず、積荷調整による非効率な輸送が行われている状況にあり、大型石炭運搬船による効率的な輸送体制の確立が課題となっている。 ・一方、平成23年5月の「徳山下松港・宇部港」の国際バルク戦略港湾(石炭)の選定を契機として、企業間連携による効率的な石炭輸送体系の構築に向けた検討が進められ、平成26年末より、調達コストの縮減を図るための企業間連携による共同輸送の取り組みが本格化しているところであるが、共同輸送による石炭の大量一括輸送に対応した施設の確保が喫緊の課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <p>企業間の連携による大量一括輸送に対応した輸入拠点及び効率的な海上輸送ネットワークを形成することで、石炭の安定的かつ安価な輸入を実現し、基礎素材型産業の国際競争力の維持・強化、並びに経済の活性化や雇用増等の経済波及効果を通じ、我が国全体の競争力強化に貢献する。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p>																																																																																												
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト H32年度[国内]:約3%、[国際]:約5%) ・国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 (1)国際交通拠点の競争力強化 																																																																																												
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>当該事業を実施することにより、地区間及び宇部港との連携による大量一括輸送が可能となり、海上輸送コストが削減される。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の強化 地域の基幹産業を支えるエネルギー(石炭)の効率的な輸入により、安価で安定的な電力供給が可能となり、当該港湾背後圏のみならず、西日本の産業の国際競争力が向上する。 ・雇用の確保、地域の活力向上 西日本地域に立地する企業の生産体制の確保が図られるとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。また、本事業を前提に、民間企業による新たな投資が発生し、新たな雇用創出や税収の増加が期待できる。 ・我が国の国際競争力の強化 東日本地域に加えて、西日本地域の石炭輸送体制が構築されることにより、全国の効率的かつ安定的な石炭輸送体系が構築され、経済の活性化や雇用増等の経済波及効果を通じ、我が国全体の国際競争力が向上する。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上輸送コストの削減 (2024年予測取扱貨物量:石炭 約1,630万トン/年) <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 海上輸送コストの削減 (2024年予測取扱貨物量:石炭 約1,630万トン/年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成30年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,282</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>424</td> <td>EIRR(%)</td> <td>13.0</td> <td>B-C</td> <td>858</td> <td>全体B/C</td> <td></td> <td></td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,282</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>393</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td></td> <td></td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">需要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">2.7~3.3</td> <td colspan="2">2.9~3.6</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.7~3.4</td> <td colspan="2">3.0~3.6</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">3.0~3.0</td> <td colspan="2">3.2~3.3</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		平成30年度										B:総便益(億円)	1,282	C:総費用(億円)	424	EIRR(%)	13.0	B-C	858	全体B/C			3.0	B:総便益(億円)	1,282	C:総費用(億円)	393					継続B/C			3.3	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								需要 (-10% ~ +10%)		2.7~3.3		2.9~3.6								建設費 (+10% ~ -10%)		2.7~3.4		3.0~3.6								建設期間 (+10% ~ -10%)		3.0~3.0		3.2~3.3							
基準年度		平成30年度																																																																																											
B:総便益(億円)	1,282	C:総費用(億円)	424	EIRR(%)	13.0	B-C	858	全体B/C			3.0																																																																																		
B:総便益(億円)	1,282	C:総費用(億円)	393					継続B/C			3.3																																																																																		
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																									
需要 (-10% ~ +10%)		2.7~3.3		2.9~3.6																																																																																									
建設費 (+10% ~ -10%)		2.7~3.4		3.0~3.6																																																																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)		3.0~3.0		3.2~3.3																																																																																									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ◇平成29年1月 関西電力(株)の赤穂発電所が、重油・原油を石炭へ燃料転換する計画を見直し、重油・原油を燃料とする運用を継続 ◇平成29年6月 エア・ウォーター&エネルギー・パワー山口が防府バイオマス・石炭混焼発電所(防府市)建設着手(2019年6月稼働予定) ◇平成29年10月 (株)トクヤマ他2社が東3号発電設備(バイオマス混焼型石炭火力発電所、周南市)建設着手(2022年運転開始予定) ◇平成30年 東ソー(株)が自家発電ボイラーの更新・燃料転換(重油→石炭) 																																																																																												
主な事業の進捗状況	総事業費450億円、既投資額33億円 平成30年度末 事業進捗率7%																																																																																												
主な事業の進捗の見込み	2023年度完了予定																																																																																												
コスト縮減や代替案立案等の可能性																																																																																													
対応方針	継続																																																																																												
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため																																																																																												
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>																																																																																												

徳山下松港 国際物流ターミナル整備事業

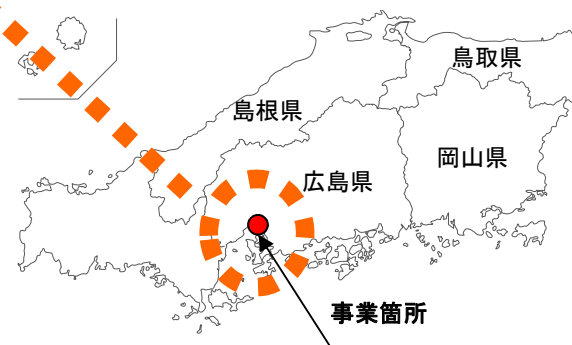
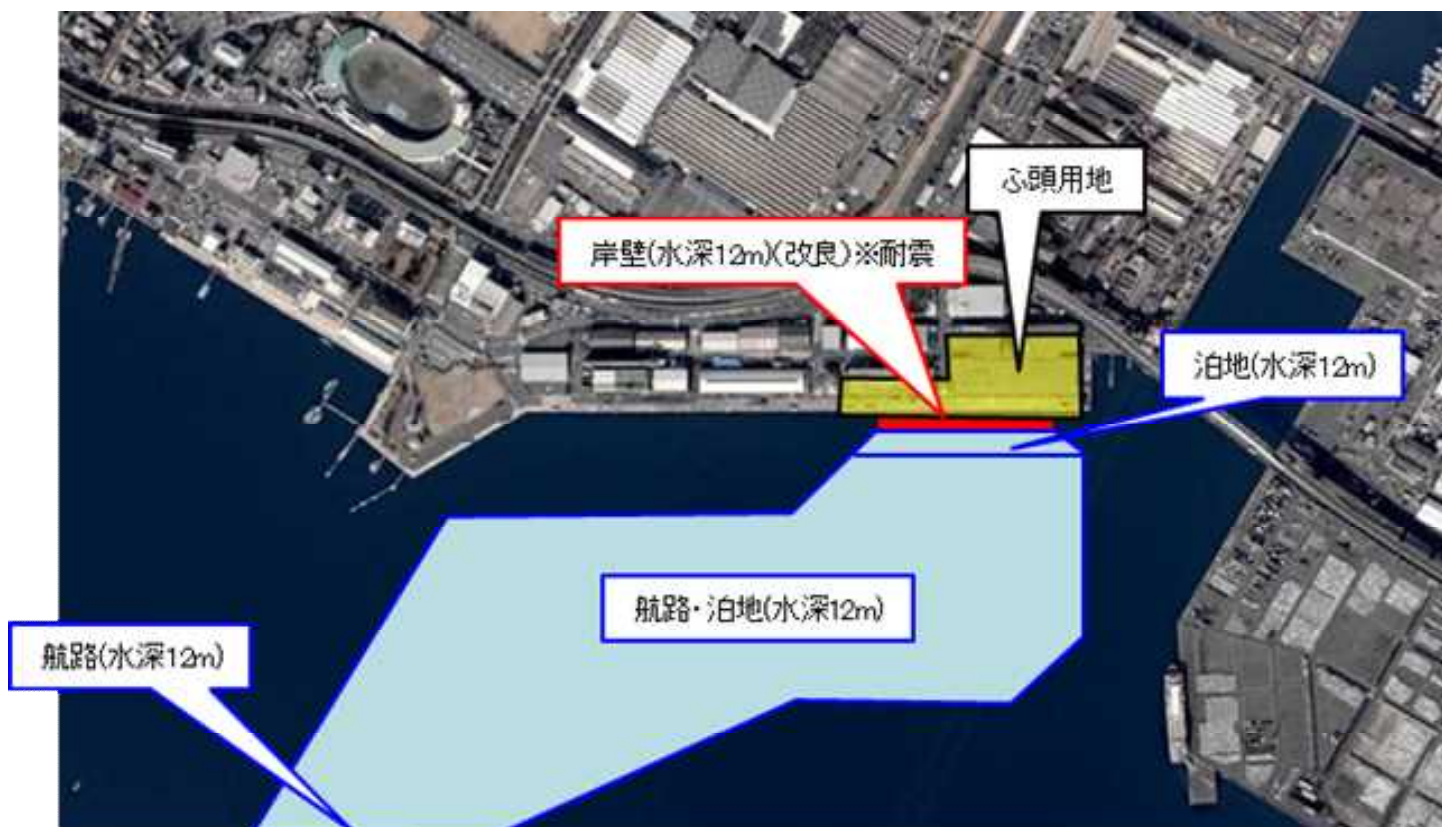


事業名 (箇所名)	ふ頭再編改良事業 (広島港)		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 堀田 治	事業 主体	中国地方整備局						
実施箇所	広島県広島市											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(改良)、航路・泊地(水深12m)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地											
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	平成33年度								
総事業費(億円)	92		残事業費(億円)		83							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 完成自動車輸出用の自動車運搬船は、近年大型化が進み6万GT級が主流となっているが、広島港には対応する岸壁がないため、背後圏の自動車関連産業は非効率な海上輸送を強いられている。また、宇品地区の既設岸壁は、昭和30～40年代に建設された施設であり、老朽化対策・耐震強化対策が求められている。</p> <p><達成すべき目標> 自動車運搬船の大型化や完成自動車の輸出増大に早期に対応するため、既存ストックを有効活用したふ頭再編を行うことで、完成自動車の効率的な海上輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。 ・完成自動車輸出用岸壁の確保、自動車運搬船の大型化への対応による輸送効率化 ・既存施設の有効活用 ・大規模地震発生時における物流機能の維持</p>											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 国土形成計画(全国計画)(H27.8) <ul style="list-style-type: none"> 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 <ul style="list-style-type: none"> 第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化 社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) <ul style="list-style-type: none"> 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する <ul style="list-style-type: none"> 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 											
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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 											
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市(人口119万人)中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。</p> <p><定量的な効果> ・岸壁を改良することで、大型船舶が満載輸送可能となり、海上輸送コストが削減される。 ・既存ストックを活用した岸壁改良により、滞船コストが削減される。 ・岸壁の耐震化により、大規模地震発生時の緊急物資及び一般貨物の輸送コスト増大が回避される。 ・岸壁の耐震化により、震災時に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。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2の排出量が約42%(9,623t-C/年)、NOxの排出量が約42%(819t/年)低減される。</p>											
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 ・減載輸送解消による海上輸送コスト削減(平成34年以降予測取扱貨物量:完成自動車=13.2万台/年)</p>											
	基準年度		平成30年度									
	B:総便益(億円)	264	C:総費用(億円)	82	EIRR(%)	14.1	B-C	182	全体B/C	3.2		
B:総便益(億円)	264	C:総費用(億円)	74					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%)		2.9~3.5		3.2~3.9								
建設費 (+10% ~ -10%)		2.9~3.5		3.2~4.0								
建設期間 (+10% ~ -10%)		3.2~3.3		3.5~3.6								
社会経済情勢等の変化	・大きな変化なし											
主な事業の進捗状況	総事業費92億円、既投資額9億円 平成30年度末 事業進捗率9%											
主な事業の進捗の見込み	平成33年度完了予定											
コスト縮減や代替案立案等の可能性	試験杭の打設による支持力特性の把握の結果、支持力が発現する層の見直しにより鋼管杭の延長を短くすることで、コスト縮減が図られる。											
対応方針	継続											
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。											
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>											

広島港 心頭再編改良事業

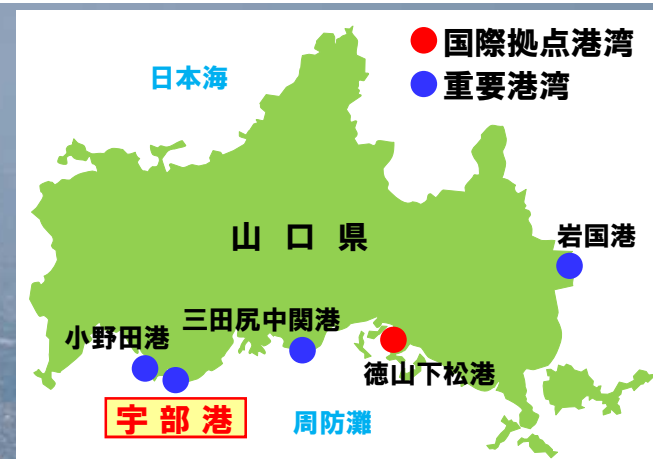
様式-3

概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	航路・泊地整備事業 (宇部港本港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局				
			担当課長名	堀田 治							
実施箇所	山口県宇部市										
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	泊地(水深12m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、航路・泊地(水深13m)										
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	285		残事業費(億円)		44						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 既存施設の能力不足(航路・泊地水深)の解消及び船舶の大型化への対応が求められている <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> 既存施設の能力不足(航路・泊地水深)の解消 船舶の大型化に対応し、物流の効率化を図る 										
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト H32年度[国内]:約3%、[国際]:約5%) 国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 (1)国際交通視点の競争力強化 										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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 										
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>当該事業を実施することにより、大型船舶が入港可能となり、海上輸送コストが削減される。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 航路航行の安全性の向上 本プロジェクトの実施により、石炭等の輸送に用いられる船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送コストの削減(平成33年予測取扱貨物量:石炭等のバルク貨物約99万トン/年) 排出ガスの削減(平成34年以降:CO2排出量約43%/年の削減、NOX排出量約32%/年の削減) 										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>海上輸送コストの削減(平成33年予測取扱貨物量:石炭等のバルク貨物約99万トン/年)</p>										
	基準年度		平成30年度								
B:総便益(億円)	672		C:総費用(億円)	396		EIRR(%)	6.4		B-C	276 全体B/C 1.7	
B:総便益(億円)	344		C:総費用(億円)	45						継続B/C 7.6	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C							
需 要 (-10% ~ +10%)		1.53~1.86		6.82~8.34							
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.68~1.72		6.89~8.42							
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.70~1.70		7.58~7.58							
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285億円、既投資額240億円 平成30年度末 事業進捗率84%										
主な事業の進捗の見込み	平成32年度完了予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性											
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>										

宇部港 本港地区 航路・泊地整備事業



航路・泊地
(水深13m)

泊地
(水深12m)

泊地
(水深13m)

芝中西1号岸壁
(水深13m)

航路(水深13m)
(事業着手時は水深9m)

平成29年3月撮影

事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル整備事業 (東予港 中央地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	愛媛県西条市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(耐震)、航路(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成37年度						
総事業費(億円)	183		残事業費(億円)		55					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 係留施設の水深不足により、増大する貨物需要及び船舶の大型化に対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。 大規模地震発生時において、海上からの緊急物資等の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>船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、併せて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時における海上からの緊急物資等の輸送機能を確保する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 船舶大型化への対応 貨物輸送の効率化 震災時における緊急物資等の輸送機能の確保 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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。 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 排出ガスの減少 旅客待ち時間の緩和 操船時のパイロットの精神的負荷の軽減 タグボート費用損失回避 地域の安全・安心の確保と地域生活・産業活動の維持 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 震災時輸送コストの削減 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成38年度予測取扱貨物量:95千台/年)</p> <p>震災時輸送コストの削減(想定被災人口:3千人/回)</p>									
	基準年度		平成30年度							
	B:総便益(億円)	233	C:総費用(億円)	179	EIRR (%)	5.5	B-C	54	全体B/C	1.3
	B:総便益(億円)	53	C:総費用(億円)	45					継続B/C	1.2
(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		1.0 ~ 1.3						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1.1 ~ 1.3						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3		1.1 ~ 1.2						
社会経済情勢等の変化	航路(-7.5m)の拡幅にかかる土砂処分方法が決定したことから、事業計画の変更を行ったため。									
主な事業の進捗状況	総事業費183億円、既投資額128億円 平成30年度末 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37年度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	浚渫土砂の受入れ先である東予港内土砂処分場に築堤を設け、受入れ容量を増加させることによって、遠方の土砂処分場への搬入量を減少させ、コスト縮減を図る。									
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。									

東予港 中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業



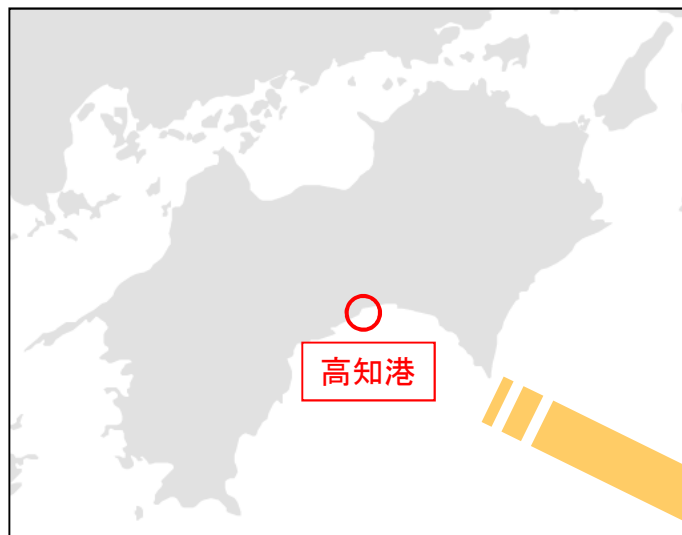
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(松山港外港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	四国地方整備局																																	
実施箇所	愛媛県松山市																																							
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																							
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、防波堤、護岸(防波)等																																							
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成35年度																																				
総事業費 (億円)	470		残事業費(億円)	71																																				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物需要の増大等に伴うパース及びストックヤード不足による他港からの2次輸送の解消とともに、船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>本ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大等に伴うパース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送確保</p>																																							
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 																																							
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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。 																																							
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性の向上 ・道路の混雑緩和 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 ・産業の国際競争力の向上・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の整備に伴う輸送コストの削減 ・耐震強化岸壁の整備により災害時輸送コストの削減 																																							
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(予測取扱貨物量:コンテナ(実入り)2.6万TEU/年、バルク35万トン/年) ・船舶の大型化による輸送コストの削減(予測取扱貨物量:コンテナ(実入り)2.2万TEU/年) ・震災時における輸送コストの削減(想定被災人口:15千人) 																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成30年度</th> <th colspan="6"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,086</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>866</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.3</td> <td>B-C</td> <td>221</td> <td>全体B/C</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>106</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>73</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.5</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成30年度								B:総便益(億円)	1,086	C:総費用(億円)	866	EIRR(%)	5.3	B-C	221	全体B/C	1.3	B:総便益(億円)	106	C:総費用(億円)	73					継続B/C	1.5
	基準年度		平成30年度																																					
B:総便益(億円)	1,086	C:総費用(億円)	866	EIRR(%)	5.3	B-C	221	全体B/C	1.3																															
B:総便益(億円)	106	C:総費用(億円)	73					継続B/C	1.5																															
<p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.2~1.3</td> <td>1.3~1.6</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.3</td> <td>1.3~1.6</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3~1.3</td> <td>1.4~1.5</td> </tr> </tbody> </table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.3	1.3~1.6	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.3	1.3~1.6	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3	1.4~1.5																			
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																						
需要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.3	1.3~1.6																																						
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.3	1.3~1.6																																						
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3	1.4~1.5																																						
社会経済情勢等の変化	船舶の大型化への対応や港内の静穏性の確保、潮流の影響を軽減させるため、岸壁(-13m)延伸、泊地(-13m)拡幅、吉田浜防波堤延伸を追加した。																																							
主な事業の進捗状況	総事業費470億円、既投資額399億円 平成30年度末 事業進捗率85%																																							
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35年度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	泊地(-13m)浚渫工事から発生する良質な土砂を、岸壁ケーソンの中詰砂として有効活用することでコスト縮減を図る。 泊地(防波堤撤去)浚渫工事及び防波堤(南)撤去工事から発生する石材を、岸壁(-13m)延伸工事及び吉田浜防波堤延伸工事における基礎工、被覆工として流用することでコスト縮減を図る。																																							
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>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>																																							

松山港外港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(高知港三里地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	四国地方整備局																																																																									
実施箇所	高知県高知市																																																																														
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																																																														
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)2バース、岸壁(水深11m)(耐震)、岸壁(水深8m)、航路泊地(水深12m)、泊地(水深8m)、防波堤、護岸(防波)等																																																																														
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成37年度																																																																											
総事業費 (億円)	1,391		残事業費(億円)		109																																																																										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消とともに、船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。</p> <p><達成すべき目標> 本ターミナルを整備することにより、貨物需要の増大等に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて耐震機能を備えた岸壁の整備により大規模地震時、海上からの緊急物資輸送等の輸送を確保する。 ①船舶大型化への対応 ②輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送確保</p>																																																																														
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進																																																																														
事業の多面的な効果	■政策目標・施策目標 ・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。																																																																														
	■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・輸送の信頼性の向上 ・道路の混雑緩和 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 ・産業の国際競争力の向上・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 ・外航クルーズ船の入港に伴う交流機会の増加 <定量的な効果> ・岸壁の整備に伴う輸送コストの削減 ・臨港道路の整備に伴う交通事故の削減 ・防波堤の整備で避泊水域を確保し海難の減少 ・防波堤を整備し浸水域を減少 ・耐震強化岸壁の整備により災害時輸送コストの削減 ・岸壁の整備に伴いクルーズ旅客の国際観光収益の増加																																																																														
	■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(予測取扱貨物量: コンテナ(実入り)1.0万TEU/年、バルク154万トン/年) ・交通事故損失額の回避(予測交通量: 3千台/日) ・海難事故損失額の回避(避泊可能隻数: 6隻) ・浸水防護便益(浸水床軽減面積: 20万m ²) ・災害時における輸送コストの削減(想定被災人口: 10千人) ・外航クルーズ船の入港による国際観光収益(予測クルーズ船寄港回数: 55回)																																																																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成30年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>4,986</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>3,238</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.5</td> <td>B-C</td> <td>1,748</td> <td>全体B/C</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>603</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>107</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>5.6</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>1.4 ~ 1.7</td> <td></td> <td>5.1 ~ 6.2</td> <td colspan="5"></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.5 ~ 1.5</td> <td></td> <td>5.1 ~ 6.3</td> <td colspan="5"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.5 ~ 1.6</td> <td></td> <td>5.5 ~ 5.8</td> <td colspan="5"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成30年度								B:総便益(億円)	4,986	C:総費用(億円)	3,238	EIRR(%)	5.5	B-C	1,748	全体B/C	1.5	B:総便益(億円)	603	C:総費用(億円)	107					継続B/C	5.6	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						需 要 (-10% ~ +10%)		1.4 ~ 1.7		5.1 ~ 6.2						建設費 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.5		5.1 ~ 6.3						建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.6		5.5 ~ 5.8				
基準年度		平成30年度																																																																													
B:総便益(億円)	4,986	C:総費用(億円)	3,238	EIRR(%)	5.5	B-C	1,748	全体B/C	1.5																																																																						
B:総便益(億円)	603	C:総費用(億円)	107					継続B/C	5.6																																																																						
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																											
需 要 (-10% ~ +10%)		1.4 ~ 1.7		5.1 ~ 6.2																																																																											
建設費 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.5		5.1 ~ 6.3																																																																											
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.6		5.5 ~ 5.8																																																																											
社会経済情勢等の変化	貨物の取扱量や大型クルーズ船の寄港回数の増加に伴い、岸壁の利用頻度が高まっているが、港内の静穏性が確保されていないため、防波堤(南)の延伸を追加した。																																																																														
主な事業の進捗状況	総事業費1,391億円、既投資額1,282億円 平成30年度末現在 事業進捗率92%																																																																														
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37年度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	護岸(防波)前面に仮置きしている既設ブロックを、防波堤(南)延伸工事に流用することでコスト縮減を図る。																																																																														
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。																																																																														

高知港三里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(宿毛湾港池島地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	四国地方整備局																														
実施箇所	高知県宿毛市																																				
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																				
主な事業の諸元	防波堤																																				
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	平成31年度																																	
総事業費(億円)	99		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"> ・港内静穏度の不足から非効率な輸送形態を強いられており、また、既設係留施設への船舶の離着岸に支障を来している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏度を確保することで、港湾利用時の安全で効率的な物流を実現し、地域の振興に寄与する。 <p>①輸送コストの削減</p>																																				
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 																																				
事業の多面的な効果	<ul style="list-style-type: none"> ■政策目標・施策目標 ・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。 																																				
	<ul style="list-style-type: none"> ■定性的・定量的な効果 <定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・高潮からの浸水防護 																																				
	<ul style="list-style-type: none"> <定性的な効果> ・交流機会の増加 ・雇用、所得の増大等 ・環境への負荷軽減 																																				
	<ul style="list-style-type: none"> ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(予測取扱貨物量: 9万トン/年) ・高潮浸水防護面積(約15.6ha) 																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成27年度</th> <th colspan="5"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>111</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>98</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.7</td> <td>B-C</td> <td>13</td> <td>全体B/C</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>49</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>18</td> <td colspan="2"></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		平成27年度							B:総便益(億円)	111	C:総費用(億円)	98	EIRR(%)	4.7	B-C	13	全体B/C	1.1	B:総便益(億円)	49	C:総費用(億円)	18				継続B/C	2.8
基準年度		平成27年度																																			
B:総便益(億円)	111	C:総費用(億円)	98	EIRR(%)	4.7	B-C	13	全体B/C	1.1																												
B:総便益(億円)	49	C:総費用(億円)	18				継続B/C	2.8																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">(感度分析)</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>1.0 ~ 1.2</td> <td></td> <td>2.5 ~ 3.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.1 ~ 1.2</td> <td></td> <td>2.5 ~ 3.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.1 ~ 1.2</td> <td></td> <td>2.8 ~ 2.9</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>									(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C		需 要 (-10% ~ +10%)		1.0 ~ 1.2		2.5 ~ 3.1		建設費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		2.5 ~ 3.1		建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		2.8 ~ 2.9						
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																	
需 要 (-10% ~ +10%)		1.0 ~ 1.2		2.5 ~ 3.1																																	
建設費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		2.5 ~ 3.1																																	
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		2.8 ~ 2.9																																	
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99億円、既投資額90億円 平成30年度末 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31年度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	床掘等による発生土の流用によりコスト縮減を図る。																																				
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	<ul style="list-style-type: none"> <第三者委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 																																				

宿毛湾港池島地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (博多港 IC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	堀田 治																																										
実施箇所	福岡県福岡市																																													
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	岸壁(水深15m)(耐震)、泊地(水深15m)、航路(水深15m)、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地 等																																													
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成34年度																																										
総事業費(億円)	798		残事業費(億円)		257																																									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ船の大型化が進展し、基幹航路を初めとする大型船舶への対応が困難。対応が遅れると、アジア主要港を経由する輸送(トランシップ)を強いられる。 ・ターミナル機能の不足により、増加するコンテナ貨物の取扱が困難。結果、荷主は高コストの輸送ルートとなる。 ・耐震強化岸壁が存在せず、大規模地震時に物流機能の維持が困難な状況となる。 ・周辺道路の混雑により、コンテナターミナルを利用する港湾関連車両の動線確保が課題である。 ・航路便数の増加等に伴い、船舶の沖待ちが発生するなど非効率な輸送を余儀なくされている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際海上コンテナターミナルの整備により、コンテナ船の大型化に対応するとともに災害対応力と国際競争力の強化を図る。 <p>①海上及び陸上貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③滞船の解消 ④災害時における物流の維持</p>																																													
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標1アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 1-2 産業経済活動・地域間交流を支える広域交流ネットワークの形成 重点目標3増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する 3-3 安全な移動環境の形成 																																													
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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 																																													
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の向上、地域の産業の安定・発展、地域活力の強化 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出 ・排出ガスの減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・滞船コストの削減 ・震災時の輸送コストの増大回避 ・走行時間の短縮 ・走行経費の減少 ・交通事故の減少 ・残存価値 																																													
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(マイル輸送効率化)(平成35年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約3万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送の回避)(平成33年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約14万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避)(平成33年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約19万TEU/年) ・滞船コストの削減(平成33年予測取扱貨物量:沖待ち 762時間の解消、滞船コンテナ解消 約7万TEU/年) ・震災時の輸送コスト増大回避(平成33年予測取扱貨物量:コンテナ貨物 約26万TEU/年) ・走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少(平成42年計画交通量:20,000台/日) 																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成30年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>2,375</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>932</td> <td>EIRR (%)</td> <td>11.5</td> <td>B-C</td> <td>1,444</td> <td>全体B/C</td> <td>2.5</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,114</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>279</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>4.0</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成30年度										B:総便益(億円)	2,375	C:総費用(億円)	932	EIRR (%)	11.5	B-C	1,444	全体B/C	2.5			B:総便益(億円)	1,114	C:総費用(億円)	279					継続B/C	4.0		
	基準年度		平成30年度																																											
B:総便益(億円)	2,375	C:総費用(億円)	932	EIRR (%)	11.5	B-C	1,444	全体B/C	2.5																																					
B:総便益(億円)	1,114	C:総費用(億円)	279					継続B/C	4.0																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">(感度分析)</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>2.5 ~ 3.0</td> <td></td> <td>4.0 ~ 4.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>2.7 ~ 2.9</td> <td></td> <td>3.9 ~ 4.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.8 ~ 2.6</td> <td></td> <td>3.4 ~ 4.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>										(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C		需 要 (-10% ~ +10%)		2.5 ~ 3.0		4.0 ~ 4.6		建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.7 ~ 2.9		3.9 ~ 4.8		建設期間 (+10% ~ -10%)		1.8 ~ 2.6		3.4 ~ 4.8														
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																										
需 要 (-10% ~ +10%)		2.5 ~ 3.0		4.0 ~ 4.6																																										
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.7 ~ 2.9		3.9 ~ 4.8																																										
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.8 ~ 2.6		3.4 ~ 4.8																																										
社会経済情勢等の変化	岸壁延伸及び荷役機械の増設																																													
主な事業の進捗状況	総事業費798億円、既投資額540億円 平成30年度末現在 事業進捗率68%																																													
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年代半ば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	箱桁橋から鋼細幅箱桁橋の採用によるコスト縮減。																																													
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> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。</p>																																													

博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



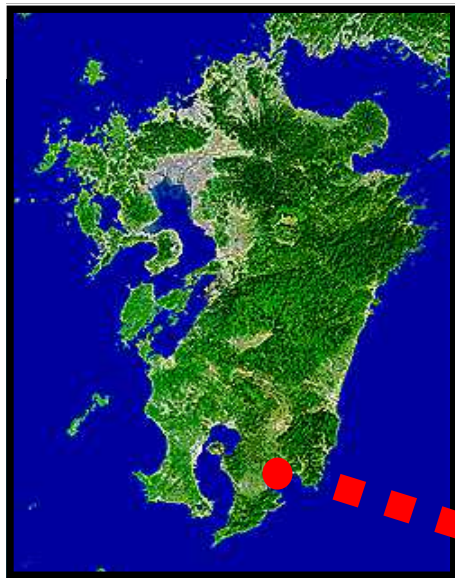
事業名 (箇所名)	国際クルーズ拠点整備事業 (八代港 外港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	九州地方整備局					
実施箇所	熊本県八代市											
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、泊地(水深10m)、駐車場、ふ頭用地、旅客上屋											
事業期間	事業採択	平成29年度	完了	平成32年度								
総事業費(億円)	154 (うち 港湾整備事業費132億円)		残事業費(億円)		79							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応するため、港湾施設の整備を行う。 また、熊本県内には耐震強化岸壁が未整備であり、大規模地震を想定した防災対策・災害復旧支援体制の充実が急務となっていることから、新たな岸壁は耐震強化岸壁として整備する。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際クルーズ拠点を整備することにより、国際クルーズ船の寄港機会の損失を回避し、外国人観光客の訪問による地域経済の活性化と賑わい空間の創出に寄与する。 ①国際観光収益の増加 											
上位計画の位置づけ	<p>明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議)では、北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長させ、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図るとし、訪日クルーズ旅客数2020年に500万人にすることを目標とし、その実現に向けた施策の一つとして、世界に誇る国際クルーズの拠点形成を図ることとしている。港湾局ではこれを受けて、学識経験者等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を開催し、官民連携による国際クルーズ拠点を形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを検討している。</p> <p>八代港では、港湾管理者及びクルーズ船社は、共同で「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)」を作成し、平成29年1月に、八代港を含む6港が「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定されている。</p> <p>本事業は、国際クルーズ拠点形成を図るため、クルーズ船ターミナルの整備を行うものである。</p>											
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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 											
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 交流機会の増加 緊急物資輸送による地域住民の生活維持 国際競争力低下の回避 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 外航クルーズ船の入港に伴う国際観光純収入の増加便益 震災時の貨物の輸送コストの削減 											
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>国際観光収益の増加 (平成32年以降 国際クルーズ船寄港隻数 100隻)</p>											
	基準年度		平成30年度									
	B.総便益(億円)	511	C.総費用(億円)	162	EIRR(%)	15	B-C	349	全体B/C	3.2		
B.総便益(億円)	511	C.総費用(億円)	92					継続B/C	5.6			
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需要 (-10% ~ +10%)		2.8 ~ 3.5		5.6 ~ 5.6								
建設費 (+10% ~ -10%)		3.0 ~ 3.3		5.1 ~ 6.2								
建設期間 (+10% ~ -10%)		3.4 ~ 3.4		6.0 ~ 6.0								
社会経済情勢等の変化	・岸壁の設計断面及び現場不一致による施工方法の見直し											
主な事業の進捗状況	総事業費154億円、既投資額75億円 平成30年度末 事業進捗率48%											
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32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												
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	平成30年度 第3回九州地方整備局事業評価監視委員会において、審議の結果「事業継続」で了承された。											

八代港 国際クルーズ拠点整備事業



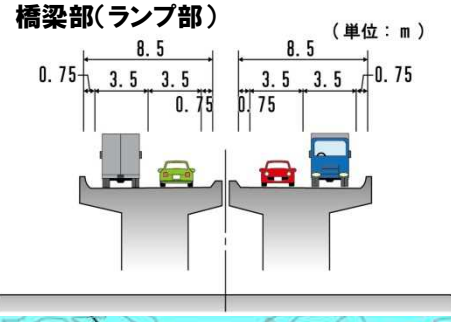
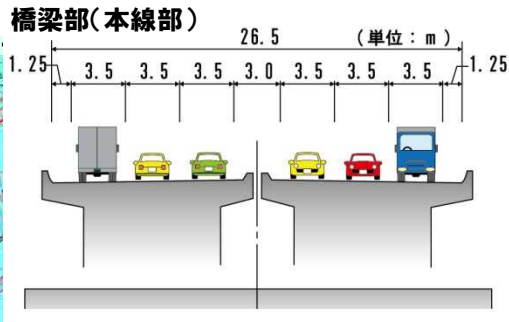
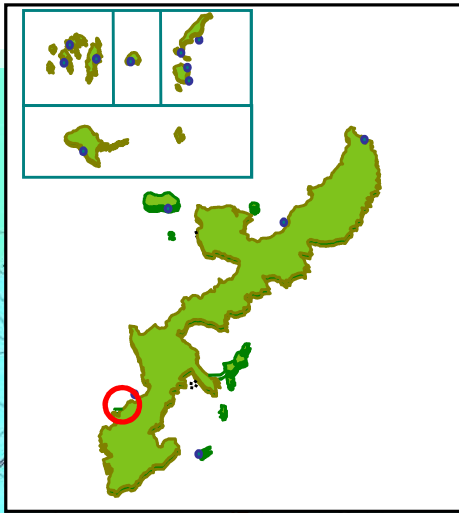
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (志布志港 新若浜地区)		担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	九州地方整備局				
実施箇所	鹿児島県志布志市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	防波堤(沖)、岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、護岸(防波)、臨港道路、橋梁、護岸、埠頭用地、荷役施設、多目的上屋等									
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成36年度						
総事業費(億円)	703		残事業費(億円)	31						
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及び延長不足等により、非効率な輸送形態を強いられている。 航路便数の増加により、岸壁延長が不足し非効率な輸送形態となっている。 <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"> 船舶大型化への対応 貨物輸送の効率化 海難による損失の回避 									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 企業の進出等による生産拡大、雇用創出 航行船舶の安全性向上 <p><定量的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> 船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。 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。 港内静穏度の向上により、海難の減少が図られる。 陸上輸送距離の短縮により、排出ガスの減少される。 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 (平成37年予測取扱貨物量:(コンテナ)11.0万TEU/年) 海難の減少(避泊可能隻数：3隻・回/年) 									
	基準年度		平成30年度							
	B:総便益(億円)	1,515	C:総費用(億円)	1,312	EIRR (%)	4.5	B-C	204	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	105	C:総費用(億円)	57					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%)		(1.1 ~ 1.3)			(1.6 ~ 2.0)					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		(1.2 ~ 1.2)			(1.7 ~ 2.0)					
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		(1.2 ~ 1.2)			(1.8 ~ 1.9)					
社会経済情勢等の変化	岸壁の延伸および埠頭用地の拡張									
主な事業の進捗状況	総事業費703億円、既投資額(平成30年度末)672億円 平成30年度末 事業進捗率96%									
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	新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)の導入等により約14.7億円のコストを縮減。									
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	平成30年度 第1回九州地方整備局事業評価監視委員会において、審議の結果「事業継続」で了承された。									

志布志港 新若浜地区 国際物流ターミナル整備事業

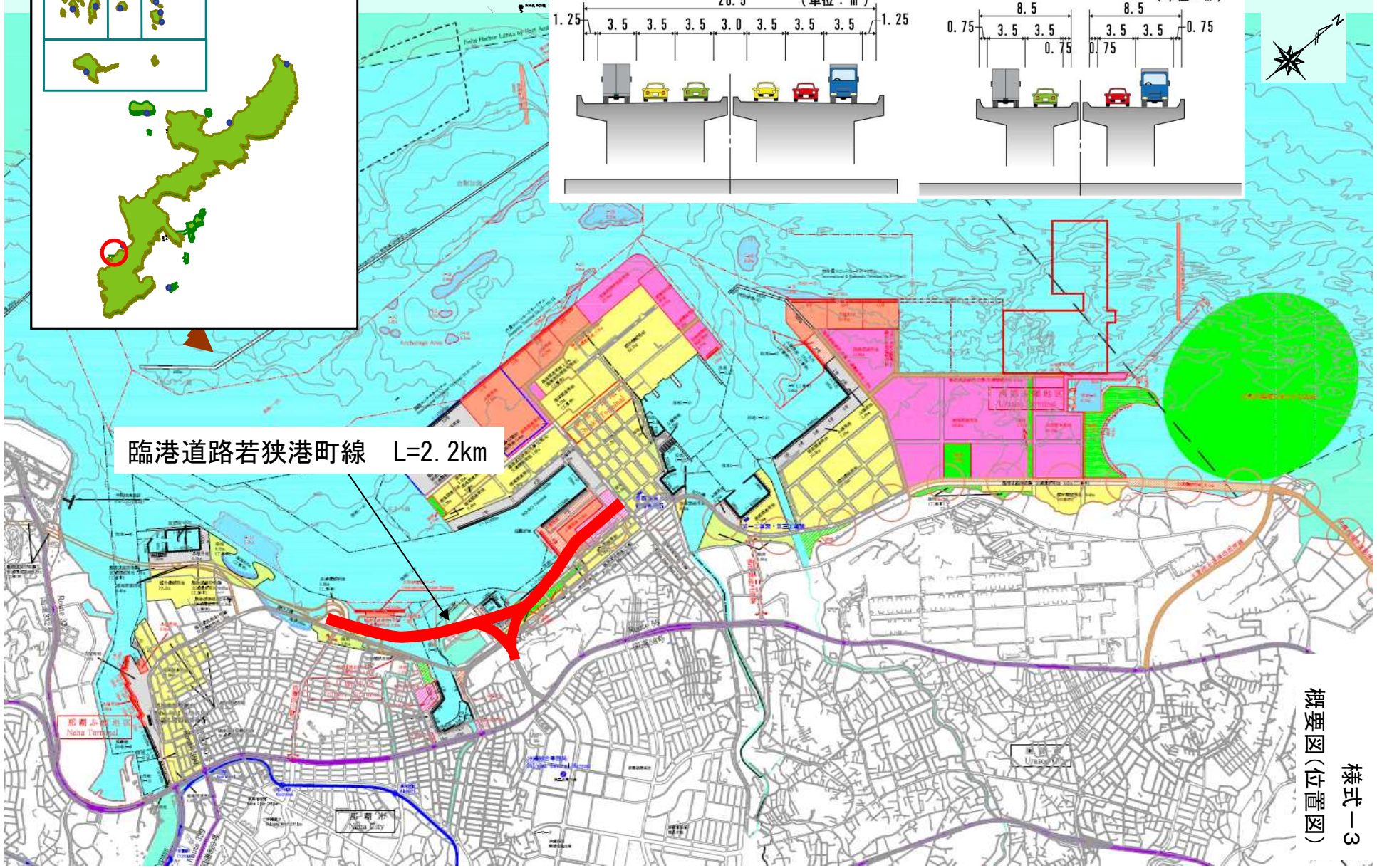


事業名 (箇所名)	那覇港臨港道路整備事業(若狭港町線) (沖縄県 那覇市)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	沖縄総合事務局		
				担当課長名	堀田 治					
実施箇所	沖縄県那覇市									
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業									
主な事業の諸元	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成38年度						
総事業費(億円)	731			残事業費(億円)	710					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、臨港道路港湾1号線については、国道58号等の都市内道路とともに混雑しており、港湾関連車両の円滑な動線確保が大きな課題になっている。 ・臨港道路港湾1号線に並行する新規臨港道路として臨港道路若狭港町線を整備することで、那覇港の港湾関連車両の円滑な動線を確保する必要がある。 									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成42年度計画交通量: 30,800~51,700台/日)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成30年度							
	B:総便益(億円)	973	C:総費用(億円)	576	全体B/C	1.7	B-C	397	EIRR (%)	7.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	973	C:総費用(億円)	561	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%)		1.5 ~ 1.9		1.6 ~ 1.9					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.9		1.6 ~ 1.9					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.8		1.5 ~ 1.9					
事業の効果等	当該事業の実施により、那覇港の主要ふ頭である新港ふ頭地区と臨港道路(空港線)を含む那覇西道路との直結等により、ふ頭間及び背後圏への広域輸送に係るアクセス利便性が向上、物流機能の強化が図られ、地域経済の発展、併せて、周辺幹線道路の渋滞緩和にも寄与する。 <貨幣換算が困難な効果等による評価> <ul style="list-style-type: none"> ・国道58号や周辺道路の交通量転換による死傷事故件数の減少が期待される。 ・沖縄西海岸沿線地域の観光開発拠点までのアクセス性向上により、観光活性化が期待される。 ・近隣市町村から国際物流拠点産業集積地域(那覇、豊見城)や工業団地、航空関連産業への物流、通勤圏の拡大による、県中南部地域の更なる産業活性化が期待される。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNox等の排出量が軽減される。 									
社会経済情勢等の変化	変化なし									
主な事業の進捗状況	総事業費731億円、既投資額21億円 平成30年度末現在 事業進捗率3%									
主な事業の進捗の見込み	平成38年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応する。									
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>									

那覇港臨港道路整備事業(若狭港町線)

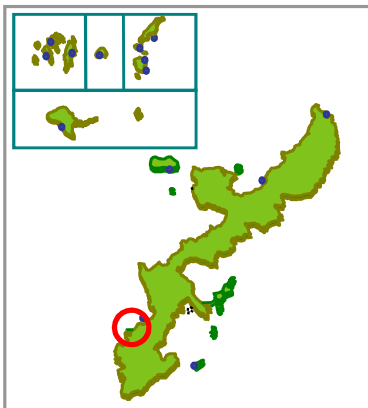


臨港道路若狭港町線 L=2.2km



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	堀田 治						
実施箇所	沖縄県那覇市									
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9m)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、臨港道路									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	188		残事業費(億円)		25					
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、大規模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(後期:H29d~H33d)/H29.10沖縄県」の施策において、外国人観光客(海路)を11.6万人(H23実績)から10年後(H33d)200万人にすることを目指している。また、クルーズ船寄港回数(県全体:那覇港・本部港・平良港・石垣港等)を106回(H23実績)から10年後(H33)には約9倍の933回を目指すこととしており、今後、当該施設の整備により、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。また、H28.6.2閣議決定された「日本再興戦略2016」においても、訪日外国人旅行者の拡大に向けた地域の受入環境整備を鍵となる施策とし、従来の目標を大幅に引き上げ(訪日外国人旅行者数:2020年4,000万人、2030年6,000万人、訪日外国人旅行消費額:2020年8兆円、2030年15兆円)、これらの目標に向かって、観光立国の実現に向けた取り組みを総合的・戦略的に進め、観光を我が国の基幹産業へと成長させることとしており、国益の観点からも達成すべき目標である。 なお、那覇港の平成30年度クルーズ船寄港回数は243回/年の見込みである(H30.11.28時点)。</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	国際観光収益の増加 (平成36年度那覇港予測旅客船寄港回数:400回)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成30年度							
	B:総便益(億円)	2,749	C:総費用(億円)	254	全体B/C	10.8	B-C	2,495	EIRR(%)	19.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	27	C:総費用(億円)	21	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%)		9.8~11.9	1.2~1.5						
建設費(+10%~-10%)		9.8~12.0	1.2~1.5							
建設期間(+10%~-10%)		10.8~10.8	1.3~1.3							
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、外航旅客船の寄港回数が増加し、国際観光収益・営業収益が増加する。貨物取扱岸壁との併用が解消され、貨客混在解消コスト等の削減が図られる。大規模地震が発生した場合の緊急物資及び一般貨物の船舶輸送に対応できる。</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 ・旅客船乗船者の安全確保・環境改善 ・クルージング機会の増加</p>									
社会経済情勢等の変化	変化なし									
主な事業の進捗状況	総事業費188億円、既投資額163億円 平成30年度末現在 事業進捗率87%									
主な事業の進捗の見込み	平成34年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応する。									
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>									

那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業



■ : 整備済み
■ : 整備予定



撮影: 平成28年4月20日

事業名 (箇所名)	国際クルーズ拠点整備事業 (平良港 漲水地区)		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	堀田 治						
実施箇所	沖縄県宮古島市									
該当基準	その他: 社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業									
主な事業の諸元	岸壁(-10m)、泊地(-10m)、航路・泊地(-10m)、臨港道路、旅客施設									
事業期間	事業採択	平成28年度	完了	平成33年度						
総事業費(億円)	134		残事業費(億円)		79					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 平良港は国際クルーズ拠点として、平成30年代前半のクルーズ需要は250隻と推計される。 現在クルーズ船が着岸する下崎地区の岸壁、整備中の漲水地区の岸壁については、それぞれ砂・砂利・スクラップ、定期RORO船および定期コンテナ船に対応する施設であり、クルーズ船の利用できる日数が制限される。 また、下崎地区については、5万トン級のクルーズ船、漲水地区複合一貫輸送ターミナルでは11万GT級のクルーズ船までしか受け入れができないことから、さらなる大型クルーズ船の利用に対応出来ない状況にある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応するため、平良港漲水地区において、港湾施設の整備を行う。</p>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度～平成33年度) 基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1) 自立型経済の構築に向けた基盤の整備 施策展開イ 人流・物流を支える港湾の整備 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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 									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> 雇用の創出、地域活力の向上 訪日クルーズ旅行の魅力の向上 良好な景観の形成 国際交流の進展 観光地としての魅力向上 クルーズ船受入時の作業負荷の解消 <p><定量的な効果></p> <ol style="list-style-type: none"> 国際観光純収入の増加 残存価値の発現 									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際観光純収益の増加 (大型旅客船の寄港回数の増加) 									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成30年度							
	B:総便益(億円)	1,325	C:総費用(億円)	138	EIRR (%)	31.4	B-C	1,187	全体B/C	9.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,325	C:総費用(億円)	85	EIRR (%)	59.4	B-C	1,240	継続B/C	15.6
感度分析	(感度分析)		事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需要 (-10% ~ +10%)		8.6~10.6	14.0~17.2						
	建設費 (+10% ~ -10%)		9.0~10.2	14.2~17.4						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		9.6~ 9.6	15.6~15.6						
社会経済情勢等の変化	対象クルーズ船の大型化への対応、これらに伴う対象施設の追加、事業費用の増加及び工期の延長									
主な事業の進捗状況	総事業費134億円、既投資額55億円 平成30年度末現在 事業進捗率41%									
主な事業の進捗の見込み	平成33年度の完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性: 今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: 特になし									
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>									

