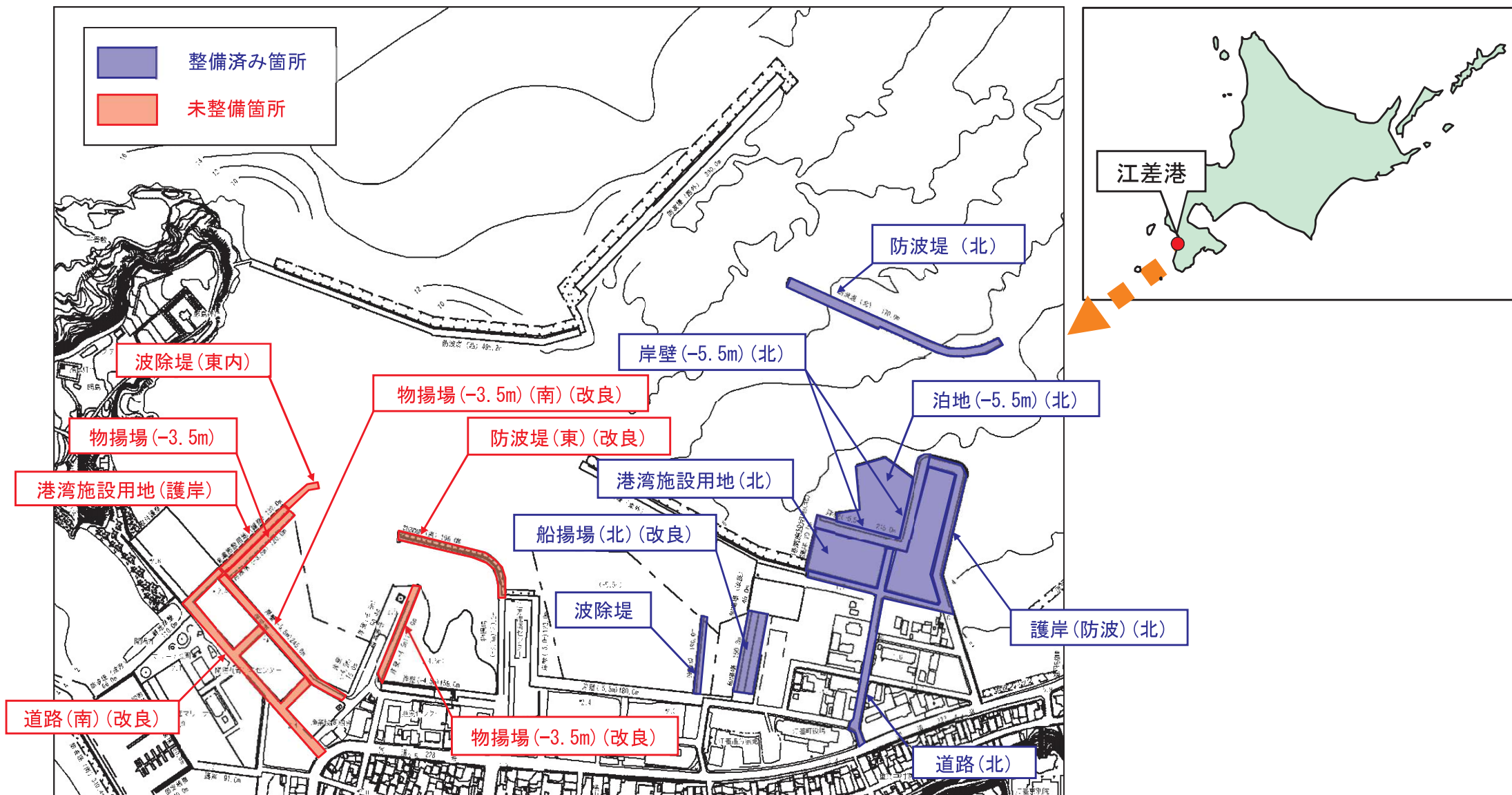


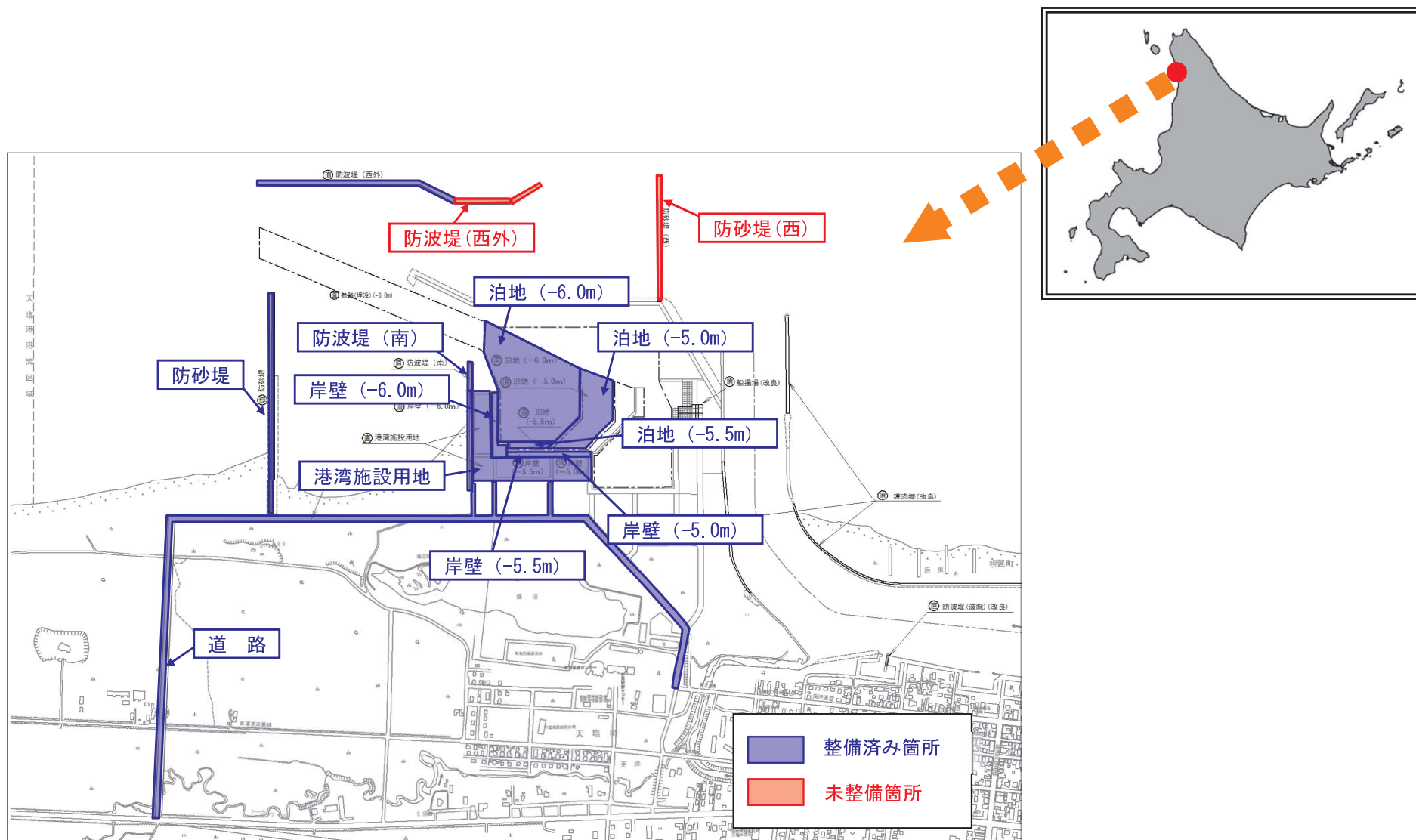
事業名	江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	北海道開発局																																																		
			担当課長名	安部 賢																																																					
実施箇所	北海道檜山郡江差町																																																								
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業																																																								
主な事業の諸元	岸壁(水深5.5m)(北)等																																																								
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和9年度																																																					
総事業費(億円)	90		残事業費(億円)		8																																																				
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要貨物である石材等の積出岸壁の老朽化が進んでいるため、効率的な利用や安全性に支障を来しており、物流需要に対応できない状況にある。さらに、取扱岸壁が観光・人流ゾーンに隣接して立地しており、荷役時に発生する粉塵・騒音・振動等が、快適な観光や住民生活に影響を及ぼしている。</li> <li>・南埠頭に隣接する小型船だまりは、係留施設の不足により、貨物船と漁船が輻輳し円滑な漁業活動に支障を来している。</li> <li>・本港周辺では、沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流と水産機能を分離し、物流の効率化による輸送コストの削減を図るとともに、小型船の混雑解消による作業船の作業効率化を図るため、岸壁等の国内物流ターミナルを整備する。</li> <li>・本港沖合を航行する船舶の安全な避泊水域を確保するため、防波堤を整備する。</li> </ul>																																																								
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)&gt;</p> <p>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(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</p> <p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~ 3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~ (8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項 ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p>																																																								
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"> <li>・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 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</li> <li>・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 北海道総合開発を推進する</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光・交流拠点づくりによる地域の活性化</li> <li>・静穏度向上による航行・係留の安全性向上</li> <li>・北海道の再生可能エネルギー供給の安定性確保</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送コストの削減(令和10年予測取扱貨物量:石材等のバルク貨物約16千トン/年、風力発電関連部材約1~6千トン/年)</li> <li>・海難の減少(令和10年予測避難船舶:1隻/年)</li> <li>・滞船・多そう係留コストの削減(令和10年予測小型船隻数:45隻/年)</li> <li>・作業コストの削減(令和10年予測小型船隻数:14隻/年)</li> <li>・ドック期間における輸送コストの削減(令和10年予測フェリー貨物量(車両台数):454台/年)</li> </ul> <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>陸上輸送コストの削減:20.1億円(令和10年予測取扱貨物量:石材等のバルク貨物約16千トン/年、風力発電関連部材約1~6千トン/年) 海難の減少:250.3億円(令和10年予測避難船舶:1隻/年) 滞船・多そう係留コストの削減:17.0億円(令和10年予測小型船隻数:45隻/年) 作業コストの削減:0.5億円(令和10年予測小型船隻数:14隻/年) ドック期間における輸送コストの削減:1.7億円(令和10年予測フェリー貨物量(車両台数):454台/年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3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>291.2</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>232.4</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.8</td> <td>B-C</td> <td>59</td> <td>全体B/C</td> <td>1.3</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>7.5</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>6.2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table> <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>1.1~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.3</td> <td>1.1~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.3</td> <td>1.2~1.2</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	291.2	C:総費用(億円)	232.4	EIRR(%)	4.8	B-C	59	全体B/C	1.3			B:総便益(億円)	7.5	C:総費用(億円)	6.2					継続B/C	1.2				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.3	1.1~1.3	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.3	1.1~1.3	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.3	1.2~1.2
基準年度		令和3年度																																																							
B:総便益(億円)	291.2	C:総費用(億円)	232.4	EIRR(%)	4.8	B-C	59	全体B/C	1.3																																																
B:総便益(億円)	7.5	C:総費用(億円)	6.2					継続B/C	1.2																																																
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																							
需要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.3	1.1~1.3																																																							
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.3	1.1~1.3																																																							
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.3	1.2~1.2																																																							
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90億円、既投資額83億円 令和3年10月時点 事業進捗率92%																																																								
主な事業の進捗の見込み	令和9年度整備完了予定																																																								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	仮設材として使用した石かごの中詰石を港湾施設用地(護岸)の基礎捨石に流用することにより、コスト縮減を図る。																																																								
対応方針	継続																																																								
対応方針理由	事業の必要性・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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>対応方針(原案)案につきましては、特段の異議はございません。事業継続につきまして、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																								

# 江差港 本港地区国内物流ターミナル整備事業



事業名	天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	北海道開発局																																											
			担当課長名	安部 賢																																														
実施箇所	北海道天塩郡天塩町																																																	
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	防波堤(西外)、防波堤(南)、防砂堤、防砂堤(西)、岸壁(水深6m)、岸壁(水深5.5m)、岸壁(水深5m)、泊地(水深6m)、泊地(水深5.5m)																																																	
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	令和11年度																																														
総事業費(億円)	224		残事業費(億円)		42																																													
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型砂運搬船の入港及び荷役に対応するため、新たな物流岸壁の整備が求められている。</li> <li>漂砂による航路・泊地の埋没が発生し、航行船舶の安全が損なわれている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流効率化を図るため、岸壁を整備する。</li> <li>航路・泊地埋没量を低減させ、航行船舶の安全確保及び浚渫費用削減を図るため、漂砂対策施設を整備する。</li> </ul>																																																	
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)&gt;</p> <p>計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 強靱で持続可能な国土の形成 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) 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(交通安全対策の推進)</p> <p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~ 3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~ (8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ②船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項 ①地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p>																																																	
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"> <li>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 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</li> <li>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 北海道総合開発を推進する</li> </ul>																																																	
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹産業(砂生産業、水産業)の支援</li> <li>利札航路のリダンダンシー確保</li> <li>岸壁や作業ヤード確保による荷役効率化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>陸上輸送コストの削減(令和12年予測取扱貨物量:576千トン/年)</li> <li>航路・泊地の維持浚渫費の削減(埋没低減量:0.35m/年)</li> </ul>																																																	
	<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>陸上輸送コストの削減:1,101.4億円(令和12年予測取扱貨物量:576千トン/年) 航路・泊地の維持浚渫費の削減:19.4億円(埋没低減量:0.35m/年)</p>																																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3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>1,171.3</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>649.9</td> <td>EIRR(%)</td> <td>13.3</td> <td>B-C</td> <td>521</td> <td>全体B/C</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>73.6</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>33.3</td> <td>EIRR(%)</td> <td>35.5</td> <td>B-C</td> <td>40</td> <td>継続B/C</td> <td>2.2</td> </tr> </tbody> </table> <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>( 1.8 ~ 1.8 )</td> <td>( 2.0 ~ 2.4 )</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.8 ~ 1.8 )</td> <td>( 2.0 ~ 2.5 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.7 ~ 1.9 )</td> <td>( 2.2 ~ 2.3 )</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	1,171.3	C:総費用(億円)	649.9	EIRR(%)	13.3	B-C	521	全体B/C	1.8	B:総便益(億円)	73.6	C:総費用(億円)	33.3	EIRR(%)	35.5	B-C	40	継続B/C	2.2		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	( 1.8 ~ 1.8 )	( 2.0 ~ 2.4 )	建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.8 ~ 1.8 )	( 2.0 ~ 2.5 )	建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.7 ~ 1.9 )
基準年度		令和3年度																																																
B:総便益(億円)	1,171.3	C:総費用(億円)	649.9	EIRR(%)	13.3	B-C	521	全体B/C	1.8																																									
B:総便益(億円)	73.6	C:総費用(億円)	33.3	EIRR(%)	35.5	B-C	40	継続B/C	2.2																																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																
需要 (-10% ~ +10%)	( 1.8 ~ 1.8 )	( 2.0 ~ 2.4 )																																																
建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.8 ~ 1.8 )	( 2.0 ~ 2.5 )																																																
建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.7 ~ 1.9 )	( 2.2 ~ 2.3 )																																																
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224億円、既投資額182億円 令和3年10月時点 事業進捗率81%																																																	
主な事業の進捗の見込み	令和9年度整備完了予定																																																	
コスト縮減や代替案立案等の可能性	他事業で発生した浚渫土砂を防波堤(西外)本体工のケーソン中詰材に流用することにより、コスト縮減を図る。																																																	
対応方針	継続																																																	
対応方針理由	事業の必要性・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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>対応方針につきましては、特段の異議はありません。当該整備事業の継続につきまして、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																	

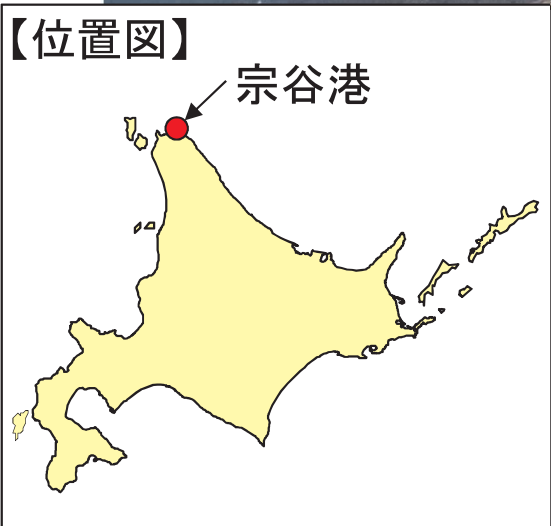
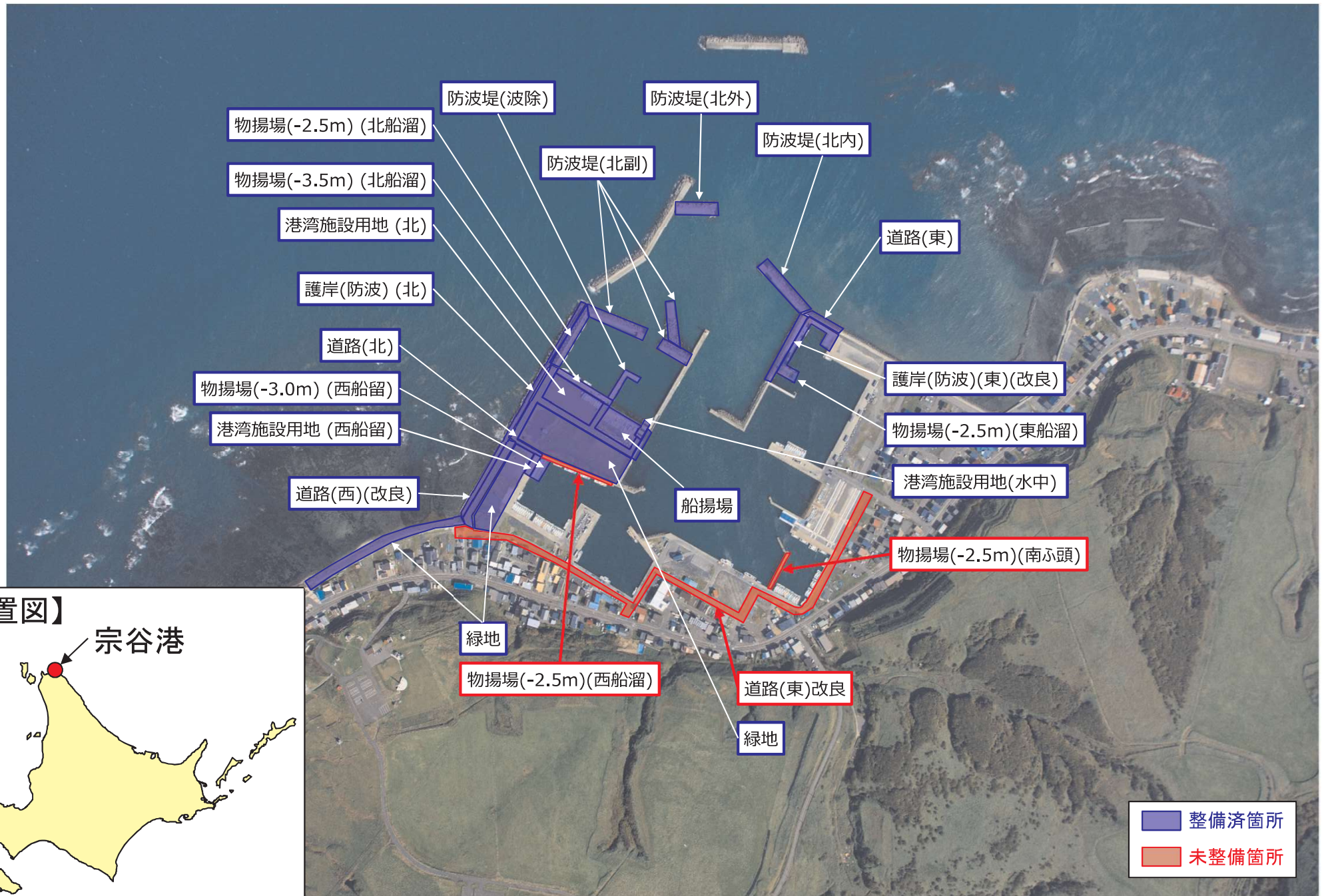
# 天塩港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業





事業名	宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	北海道開発局																																																																																
実施箇所	北海道稚内市																																																																																						
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(北)護岸(防波)(北)、防波堤(北副)、物揚場(水深2.5m)(北船溜)、物揚場(水深3.5m)(北船溜)、物揚場(水深2.5m)(西船溜)、物揚場(水深2.5m)(東船溜)																																																																																						
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	令和8年度																																																																																			
総事業費(億円)	95	残事業費(億円)		5																																																																																			
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本港では、係留施設の不足による非効率な水産活動が強いられている。</li> <li>本港の周辺海域では、近海を操業する小型船の避難に必要な水域が不足しているため、荒天時における小型船の安全な避難水域の確保が求められる。</li> <li>地域の特性を活かした生活環境の向上や住民の交流活動の活性化に資する施設整備が望まれている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>小型船の混雑解消による水産活動の効率化とともに、小型船の避難に必要な水域の確保等を図るため、岸壁等を整備する。</li> </ul>																																																																																						
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)&gt;</p> <p>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(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</p> <p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~ 3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~ (8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項 ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p>																																																																																						
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"> <li>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 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</li> <li>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 北海道総合開発を推進する</li> </ul>																																																																																						
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹産業(水産業)の発展</li> <li>低潮線保全区域の普及・啓発</li> <li>にぎわい交流空間の形成による地域の活性化</li> <li>港湾施設用地(水中)整備による漁獲物の安定供給</li> <li>水産物の輸出拡大への貢献</li> <li>港内における水産物供給能力向上に伴う地域活性化の促進</li> <li>臨港交通施設整備による水産物輸送の効率化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滞船コストの削減(令和9年予測利用小型船隻数:219隻/年)</li> <li>作業コストの削減(令和9年予測利用小型船隻数:143隻/月(最大月)、(延べ隻数1,276隻/年))</li> <li>海難の減少(避泊隻数:11隻、1.3回/年)</li> </ul>																																																																																						
	<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>滞船コストの削減:164.7億円(令和9年予測利用小型船隻数:219隻/年) 作業コストの削減:47.2億円(令和9年予測利用小型船隻数:143隻/月(最大月)、(延べ隻数1,276隻/年)) 海難の減少:28.8億円(避泊隻数:11隻、1.3回/年)</p>																																																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和3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>240.8</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>197.4</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.9</td> <td>B-C</td> <td>43</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>6.6</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>5.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">1.3</td> </tr> <tr> <td>(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="6"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.1~1.3</td> <td colspan="2">1.1~1.4</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.2~1.2</td> <td colspan="2">1.2~1.4</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.2~1.2</td> <td colspan="2">1.3~1.3</td> <td colspan="6"></td> </tr> </tbody> </table>											基準年度	令和3年度										B:総便益(億円)	240.8	C:総費用(億円)	197.4	EIRR(%)	4.9	B-C	43	全体B/C	1.2		B:総便益(億円)	6.6	C:総費用(億円)	5.2					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%)	1.1~1.3		1.1~1.4								建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2		1.2~1.4								建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2		1.3~1.3						
基準年度	令和3年度																																																																																						
B:総便益(億円)	240.8	C:総費用(億円)	197.4	EIRR(%)	4.9	B-C	43	全体B/C	1.2																																																																														
B:総便益(億円)	6.6	C:総費用(億円)	5.2					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%)	1.1~1.3		1.1~1.4																																																																																				
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2		1.2~1.4																																																																																				
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2		1.3~1.3																																																																																				
社会経済情勢等の変化	現地測量及び利用者調整の結果を踏まえ、事業期間を延伸する必要が生じた。																																																																																						
主な事業の進捗状況	総事業費95億円、既投資額90億円 令和3年10月時点 事業進捗率95%																																																																																						
主な事業の進捗の見込み	令和8年度整備完了予定																																																																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	既設護岸の撤去により発生したコンクリート塊を破砕し、物揚場舗装の路盤材に流用することにより、コスト縮減を図る。																																																																																						
対応方針	継続																																																																																						
対応方針理由	事業の必要性・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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>対応方針(原案)案については、特段の異議はございません。事業の継続について、特段のご配慮をお願い致します。</p>																																																																																						

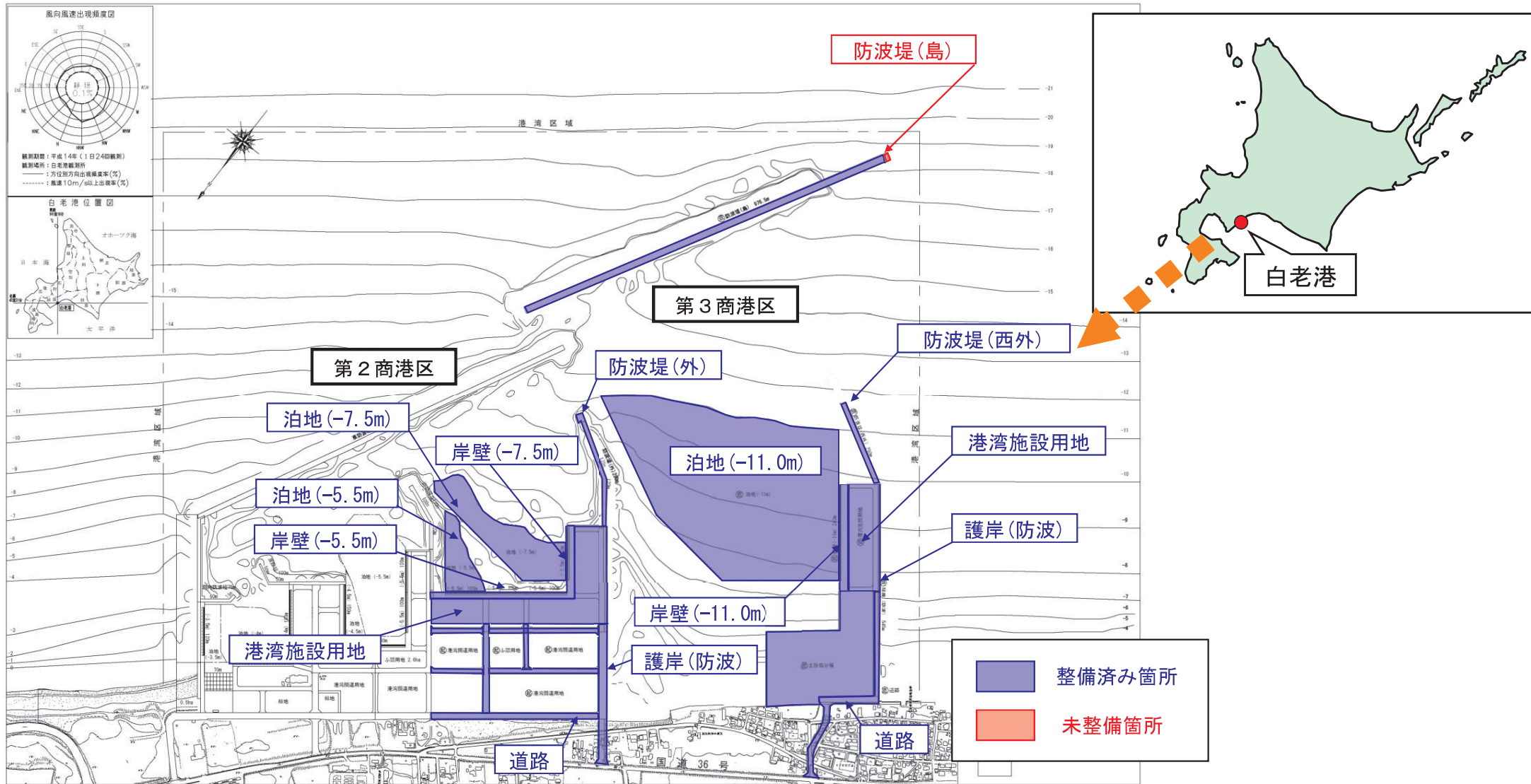
# 宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業 位置図



事業名	白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	北海道開発局																																																
		担当課長名	安部 賢																																																		
実施箇所	北海道白老郡白老町																																																				
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	岸壁(水深11m)、岸壁(水深7.5m)、岸壁(水深5.5m)、防波堤(島)、防波堤(西外)等																																																				
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和8年度																																																	
総事業費(億円)	438	残事業費(億円)		10																																																	
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本港背後には大手製紙企業や植物油脂取扱企業が立地しているが、本港内が混雑していることや背後用地が狭隘であることから、他港の利用を余儀なくされている。</li> <li>本港周辺では、沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しており、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>背後企業における貨物輸送機能を強化及び物流効率化による輸送コストの削減を図るため、岸壁等の国内物流ターミナルを整備する。</li> <li>本港沖合を航行する船舶の安全な避泊水域を確保するため、防波堤等を整備する。</li> </ul>																																																				
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)&gt;</p> <p>計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 強靱で持続可能な国土の形成 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) 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(交通安全対策の推進)</p> <p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~ 3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~ (8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ②船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項 ①地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p>																																																				
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"> <li>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 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</li> <li>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 北海道総合開発を推進する</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>白老港を核とした地域経済の活性化</li> <li>航行・船舶係留の安全性向上</li> <li>食品の積み替え回遊による品質管理の向上</li> <li>災害時のRORO航路の代替港としての活用</li> <li>クルーズ船受入による観光振興の促進</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減(令和9年予測取扱貨物量:砂等のバルク貨物約110万トン/年)</li> <li>業務コストの削減(令和9年予測取扱貨物量:バルク貨物約5千トン/年)</li> <li>海難の減少(令和9年予測避難船舶:2隻/年)</li> </ul> <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:362.5億円(令和9年予測取扱貨物量:砂等のバルク貨物約110万トン/年) 業務コストの削減:4.7億円(令和9年予測取扱貨物量:バルク貨物約5千トン/年) 海難の減少:893.5億円(令和9年予測避難船舶:2隻/年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3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>1,272.1</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,034.7</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.9</td> <td>B-C</td> <td>237</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>11.3</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>8.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.4</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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>1.2~1.5</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.3~1.5</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.3~1.4</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	1,272.1	C:総費用(億円)	1,034.7	EIRR(%)	4.9	B-C	237	全体B/C	1.2			B:総便益(億円)	11.3	C:総費用(億円)	8.2					継続B/C	1.4				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.3	1.2~1.5	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.3~1.5	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.3~1.4
基準年度		令和3年度																																																			
B:総便益(億円)	1,272.1	C:総費用(億円)	1,034.7	EIRR(%)	4.9	B-C	237	全体B/C	1.2																																												
B:総便益(億円)	11.3	C:総費用(億円)	8.2					継続B/C	1.4																																												
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																			
需要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.3	1.2~1.5																																																			
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.3~1.5																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.3~1.4																																																			
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438億円、既投資額428億円 令和3年10月時点 事業進捗率98%																																																				
主な事業の進捗の見込み	令和8年度整備完了予定																																																				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤(西)の改良に伴い撤去した消波ブロックを以降に施工する箇所に流用し、ブロックの製作個数を削減することにより、コスト縮減を図る。																																																				
対応方針	継続																																																				
対応方針理由	事業の必要性・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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>事業評価の内容について特段の意見はありません。完成へ向けて事業継続いただけますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																				



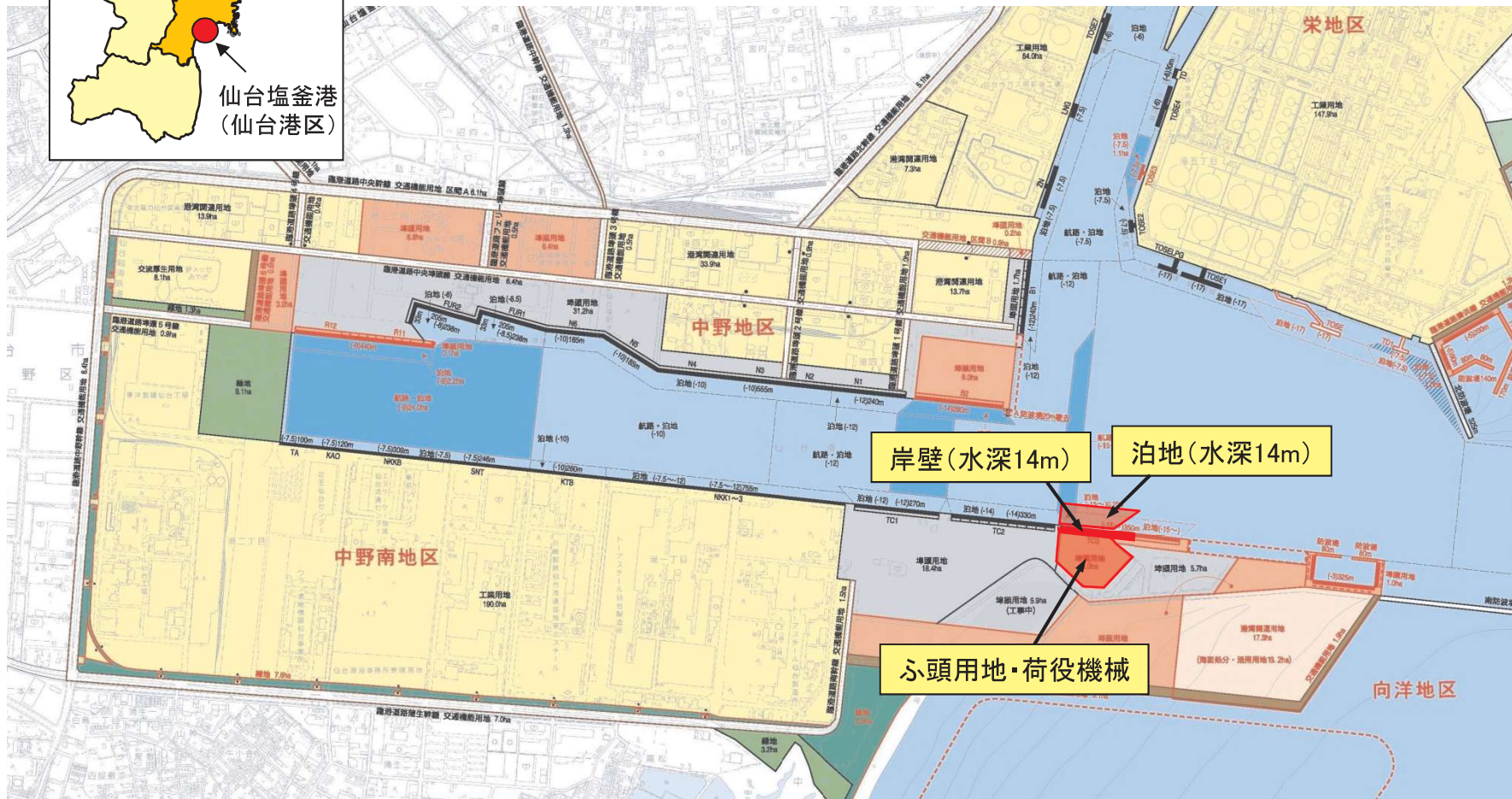
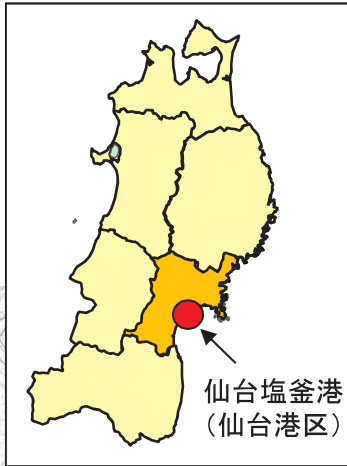
# 白老港 本港地区国内物流ターミナル整備事業





事業名	仙台塩釜港仙台湾区ふ頭再編改良事業		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	安部 賢																																			
実施箇所	宮城県仙台市																																						
該当基準	事業採択後長期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14m)、泊地(水深14m)、ふ頭用地、荷役機械																																						
事業期間	事業採択	平成29年	完了	令和5年度																																			
総事業費(億円)	195		残事業費(億円)		75																																		
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>・仙台塩釜港は、東北の国際コンテナ物流の約5割を占め、東北地域の経済を支える広域物流拠点として機能している最も重要な港湾である。仙台湾区高砂コンテナターミナルは、東北地域の自動車関連産業、製紙業、住宅産業など主要産業の活動を物流面から支えるとともに、東北地域の産業の自立の発展及び復興において重要な役割を果たしている。</p> <p>復興需要を契機に仙台湾区周辺には、大型物流施設等の立地が相次ぎ、物流拠点化が進むとともに背後圏企業の経営戦略等による取扱量が増加し、航路便数が増加することにより、既存の2バースの岸壁は過密状態となっており、滞船(沖待ち)をする状況となっているほか、埠頭用地の不足による横持ちや空コンテナの危険な仮置きなどを強いられており、岸壁の延伸とヤードの拡張が急務になっている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>・高砂コンテナターミナルを190m延伸することによって、増大するコンテナ貨物に対応するとともに、滞船の解消を図り、効率的な輸送を実現し、東北地方に立地する主要産業の国際競争力の強化を図る。</p>																																						
上位計画の位置づけ	<p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p>&lt;国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)&gt;</p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8)交通・物流</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p>																																						
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</p> <p>・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>■定量的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <p>・物流の効率化により地域産業の国際競争力強化を高めることで、地域産業の安定・発展、雇用を含めた地域活力の強化が図られる。</p> <p>・国際フェーダー航路が更に充実することで、京浜港への集荷が促進され、京浜港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。</p> <p>・既存ふ頭におけるヤード面積の不足の解消により、荷役作業の効率化、安全性の確保が図られる。</p> <p>・輸送の効率化により排出ガスの削減が図られる。</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>・陸上輸送コスト削減便益(コンテナ貨物量27,083個/年)</p> <p>・滞船コスト削減便益(滞船隻数156隻)</p> <p>・震災時の幹線貨物の輸送コスト増大回避便益</p> <p>・震災時の施設被害の回避便益</p> <p>・残存価値(ふ頭用地、荷役機械)</p> <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>・陸上輸送コスト削減便益:545億円(コンテナ貨物量27,083個/年)</p> <p>・滞船コスト削減便益:19億円(滞船隻数156隻)</p> <p>・震災時の幹線貨物の輸送コスト増大回避便益:4.1億円</p> <p>・震災時の施設被害の回避便益:19.3億円</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">令和3年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>590</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>192</td> <td>EIRR(%)</td> <td>12.2</td> <td>B-C</td> <td>398</td> <td>全体B/C</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>590</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>74.6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>7.9</td> </tr> </table> <p>事業全体のB/C</p> <p>残事業のB/C</p> <p>需 要 (-10% ~ +10%) 2.8~3.4 7.1~8.7</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) 3.0~3.2 7.2~8.8</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) 3.1 7.9</p>									基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	590	C:総費用(億円)	192	EIRR(%)	12.2	B-C	398	全体B/C	3.1	B:総便益(億円)	590	C:総費用(億円)	74.6					継続B/C	7.9
基準年度		令和3年度																																					
B:総便益(億円)	590	C:総費用(億円)	192	EIRR(%)	12.2	B-C	398	全体B/C	3.1																														
B:総便益(億円)	590	C:総費用(億円)	74.6					継続B/C	7.9																														
社会経済情勢等の変化	(H28~R3まで)																																						
	<p>・コンテナ取扱貨物量は平成27年以降、過去最高を更新し続け、令和1年のコンテナ取扱貨物量は過去最高の29万TEU。</p> <p>・令和3年12月18日、東日本大震災の復興道路である三陸沿岸道(359km)が全線開通予定であり、地域産業の振興などにつながるかと期待されている。</p>																																						
主な事業の進捗状況	総事業費195億円、既投資額120億円 令和3年度末予定 事業進捗率62%																																						
主な事業の進捗の見込み	令和5年度整備完了予定																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	裏込工について、事前混合処理工法と比べて経済性に優れる裏込材・岩ズリを選定することでコスト縮減を図っている。																																						
対応方針	継続																																						
対応方針理由	地元及び港湾利用者からの要望も強く、事業の投資効果が認められるため。																																						
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>・対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>・「対応方針(原案)」のとおり「継続」で異議ありません。</p>																																						

# 仙台塩釜港 仙台港区ふ頭再編改良事業



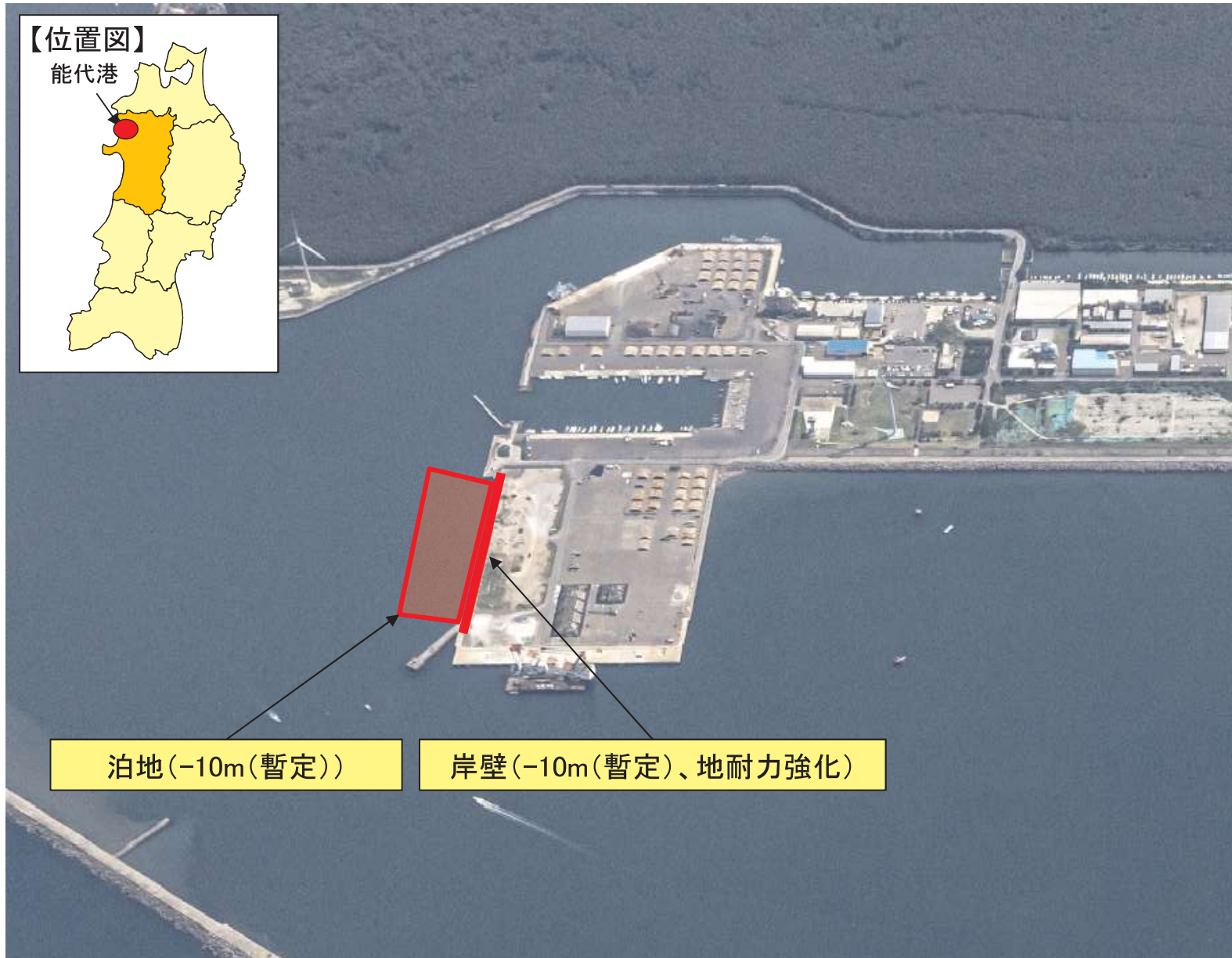
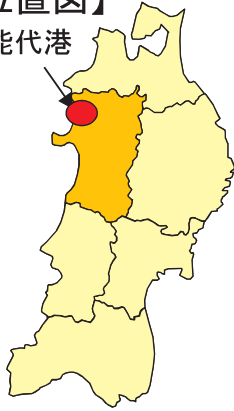
事業名	能代港大森地区国際物流ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	東北地方整備局																																																																																
			担当課長名	安部 賢																																																																																			
実施箇所	秋田県能代市																																																																																						
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(暫定)、地耐力強化)、泊地(水深10m(暫定))																																																																																						
事業期間	事業採択	令和元年度	完了	令和5年度																																																																																			
総事業費(億円)	85		残事業費(億円)		53																																																																																		
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国は2030年のエネルギーミックスのうち、再生可能エネルギーの発電比率に占める割合を36～38%に増加させることを目指している。</li> <li>秋田県沿岸一帯は風力発電の適地として多くの風力発電設備が建設されており、秋田県では2025年度末までに風力発電の容量を2015年度末の約3倍とする導入目標が示されている。(「第2期秋田県エネルギー産業戦略」/秋田県)</li> <li>再エネ海域利用法※の整備に伴い、今後、一般海域における大型洋上風力発電設備の建設が見込まれることから、港湾において重厚長大な洋上風車部材を搬入し仮組立(プレアッセンブリ)及び積出しを可能とする施設が必要。 ※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</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>能代港沿岸域に計画されている大型洋上風力発電設備の建設需要に対応するため、能代港大森地区において地耐力強化等の港湾施設整備を行い、海洋再生可能エネルギー導入拡大を図る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 船舶の大型化による海上輸送コスト削減</li> <li>② 海上輸送の効率化</li> <li>③ 荷役作業の効率化</li> </ul> </li> </ul>																																																																																						
上位計画の位置づけ	<p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な活用による生活の質の向上 6-1 グリーン社会の実現</p> <p>&lt;第6次エネルギー基本計画(令和3年10月閣議決定)&gt;</p> <p>4. 2050年カーボンニュートラル実現に向けた課題と対応 (3)電力部門に求められる取り組み ①再生可能エネルギーにおける対応</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (2)観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 ③海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p>																																																																																						
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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>保守管理、メンテナンス業務等の洋上風力発電産業の集積、拠点化が促進され地域経済が活性化。</li> <li>洋上風力発電の導入が促進されるため、日本の電源構成における再生可能エネルギーの引き上げに貢献し国家戦略であるカーボンニュートラルの目標達成に寄与</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海上輸送コスト削減便益(部材輸入((洋上風力発電設備部材トン数14万トン))</li> <li>海上輸送コスト削減便益(部材輸送)(洋上風力発電設備建設数70基)</li> <li>荷役コスト削減便益(海上作業)(洋上風力発電設備建設数70基)</li> </ul> <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"> <li>海上輸送コスト削減便益(部材輸入):77億円((洋上風力発電設備部材トン数14万トン))</li> <li>海上輸送コスト削減便益(部材輸送):12億円(洋上風力発電設備建設数70基)</li> <li>荷役コスト削減便益(海上作業):109億円(洋上風力発電設備建設数70基)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和3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>197</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>77</td> <td>EIRR(%)</td> <td>48.4</td> <td>B-C</td> <td>121</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">2.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>197</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>47</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">4.2</td> </tr> <tr> <td colspan="2">需 要 (-10% ~ +10%)</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></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.3~2.8</td> <td colspan="2">3.8~4.6</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">2.4~2.7</td> <td colspan="2">3.8~4.7</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">2.6</td> <td colspan="2">4.2</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度	令和3年度										B:総便益(億円)	197	C:総費用(億円)	77	EIRR(%)	48.4	B-C	121	全体B/C	2.6		B:総便益(億円)	197	C:総費用(億円)	47					継続B/C	4.2		需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C							建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.3~2.8		3.8~4.6							建設期間 (+10% ~ -10%)		2.4~2.7		3.8~4.7									2.6		4.2						
基準年度	令和3年度																																																																																						
B:総便益(億円)	197	C:総費用(億円)	77	EIRR(%)	48.4	B-C	121	全体B/C	2.6																																																																														
B:総便益(億円)	197	C:総費用(億円)	47					継続B/C	4.2																																																																														
需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																			
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.3~2.8		3.8~4.6																																																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.4~2.7		3.8~4.7																																																																																			
		2.6		4.2																																																																																			
社会経済情勢等の変化	令和2年2月港湾計画改訂、令和2年9月能代港海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)指定岸壁構造見直しなどに伴う事業費の増																																																																																						
主な事業の進捗状況	総事業費85億円、既投資額32億円 令和3年度末予定 事業進捗率38%																																																																																						
主な事業の進捗の見込み	令和5年度整備完了予定																																																																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	大型作業クレーンの作業範囲と組立後タワーの設置範囲を集約させることで、地耐力強化範囲を縮小しコスト縮減を図っている。																																																																																						
対応方針	継続																																																																																						
対応方針理	地元及び港湾利用者からの要望も強く、事業の投資効果が認められるため。																																																																																						
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。</li> </ul> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>国の対応方針(原案)については、異議ありません。</p> <p>当該事業は、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾である能代港が、洋上風力発電の導入の拡大を支援し、秋田県内の産業振興及び雇用創出につなげるための重要なプロジェクトであり、引き続き、当県と十分な調整を行うとともに、コスト縮減に努めながら、事業を計画どおりに完成できるようお願いいたします。</p>																																																																																						



# 能代港 大森地区国際物流ターミナル整備事業

【位置図】

能代港

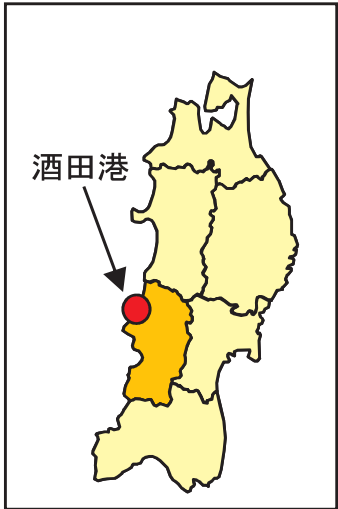


泊地(-10m(暫定))

岸壁(-10m(暫定)、地耐力強化)

事業名	酒田港外港地区国際物流ターミナル整備事業		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	安部 賢																																																																									
実施箇所	山形県酒田市																																																																												
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	岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、防波堤(南)・(北)(第二)、臨港道路、荷役機械、ふ頭用地、上屋																																																																												
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	令和10年度																																																																									
総事業費(億円)	898		残事業費(億円)		110																																																																								
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ貨物の輸送需要に対応した施設がないため非効率な輸送を強いられている。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルの整備により、利用企業の物流効率化に寄与するとともに沖合航行船舶の海難事故減少を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③避泊水域の確保</p>																																																																												
上位計画の位置づけ	<p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備 4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 ②船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p>																																																																												
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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>																																																																												
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナターミナル利用による輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。</li> <li>岸壁延伸により、複数船舶の同時接岸・同時荷役・船舶の大型化に対応可能となり、海上輸送の効率化が図られる。</li> <li>防波堤の整備により、係留施設前面の静穏度が向上し、係留する船舶の損壊を回避できる。</li> <li>排出ガスの減少(輸送の効率化)</li> </ul>																																																																												
	<p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海上輸送コスト削減(コンテナ貨物量3.1万TEU/年)</li> <li>陸上輸送コスト削減(バルク貨物量7.6万トン/年)</li> <li>海難事故損失回避(避泊可能隻数4隻/荒天)</li> </ul>																																																																												
	<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"> <li>海上輸送コスト削減:631億円(コンテナ貨物量3.1万TEU/年)</li> <li>陸上輸送コスト削減:17億円(バルク貨物量7.6万トン/年)</li> <li>海難事故損失回避:2.727億円(避泊可能隻数4隻/荒天)</li> </ul>																																																																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="3"></th> <th colspan="3"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>3,385</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>2,572</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.8</td> <td>B-C</td> <td>813</td> <td>全体B/C</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,557</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>106.7</td> <td colspan="3"></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>14.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="3">残事業のB/C</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.2~1.4</td> <td colspan="3">13.1~16.1</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.3</td> <td colspan="3">13.3~16.2</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.3</td> <td colspan="3">14.4~14.8</td> <td colspan="4"></td> </tr> </tbody> </table>									基準年度	令和3年度								B:総便益(億円)	3,385	C:総費用(億円)	2,572	EIRR(%)	4.8	B-C	813	全体B/C	1.3	B:総便益(億円)	1,557	C:総費用(億円)	106.7					継続B/C	14.6		事業全体のB/C		残事業のB/C							需 要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.4		13.1~16.1							建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3		13.3~16.2							建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3		14.4~14.8					
基準年度	令和3年度																																																																												
B:総便益(億円)	3,385	C:総費用(億円)	2,572	EIRR(%)	4.8	B-C	813	全体B/C	1.3																																																																				
B:総便益(億円)	1,557	C:総費用(億円)	106.7					継続B/C	14.6																																																																				
	事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																										
需 要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.4		13.1~16.1																																																																										
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3		13.3~16.2																																																																										
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3		14.4~14.8																																																																										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定以上のケーソン沈下に伴う上部工嵩上げによる事業費増額及び事業期間延伸等</li> <li>令和2年港湾計画改訂(防波堤配置見直し)に伴う堤頭部の設計断面見直しによる事業費増額</li> </ul>																																																																												
主な事業の進捗状況	<p>総事業費898億円、既投資額788億円 令和3年度末予定 事業進捗率88%</p>																																																																												
主な事業の進捗の見込み	令和10年度整備完了予定																																																																												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	護岸締切部の構造形式を経済性に優れる矢板式にすることで、コスト縮減を図っている。																																																																												
対応方針	継続																																																																												
対応方針理由	地元及び港湾利用者からの要望も強く、事業の投資効果が認められるため。																																																																												
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当。</li> </ul> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <p>1 「対応方針(原案)」案のとおり「継続」で異議ありません。 2 酒田港は山形県唯一の重要港湾であり、臨海部に立地している石油製品や化学薬品、循環資源や日用品等の地域産業の安定的な生産活動を支える拠点として、また、石炭火力、バイオマス火力、太陽光、風力の各種のエネルギー供給拠点として、さらには山形県の経済と暮らしを支える物流拠点として、地域経済を牽引する役割を担っています。 酒田港が期待される役割を果たすためには、「酒田港港湾計画」に計画する施設整備や土地利用等を確実に実施していくことが欠かせません。 本事業は「酒田港港湾計画」に基づくものであり、引き続き、コスト縮減にも十分配慮しながら事業期間である令和10年までに確実に完了していただくようお願いします。</p>																																																																												

# 酒田港 外港地区国際物流ターミナル整備事業



防波堤(南)

防波堤(北)(第二)

航路・泊地(水深14m)

岸壁(水深14m)

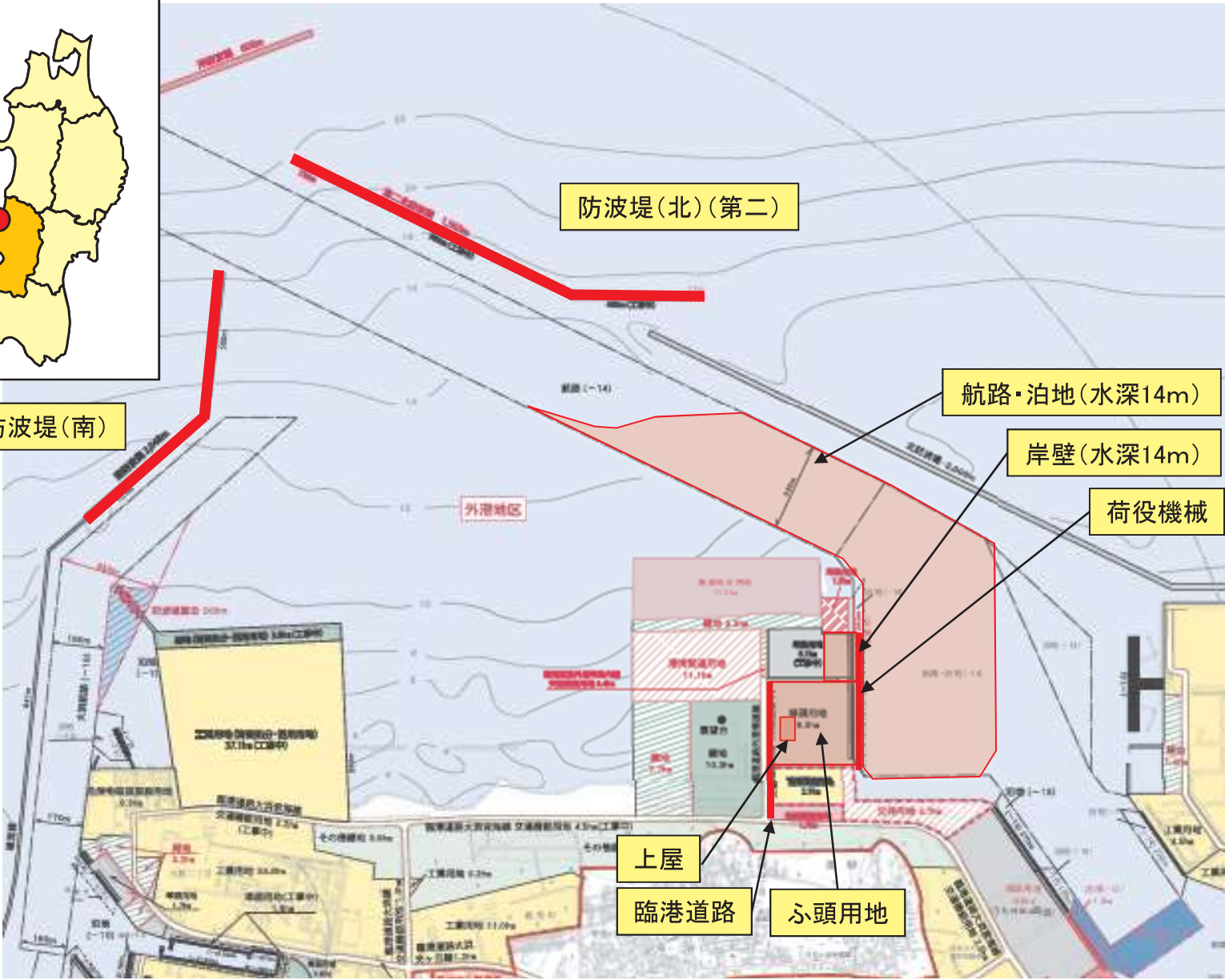
荷役機械

外港地区

上屋

臨港道路

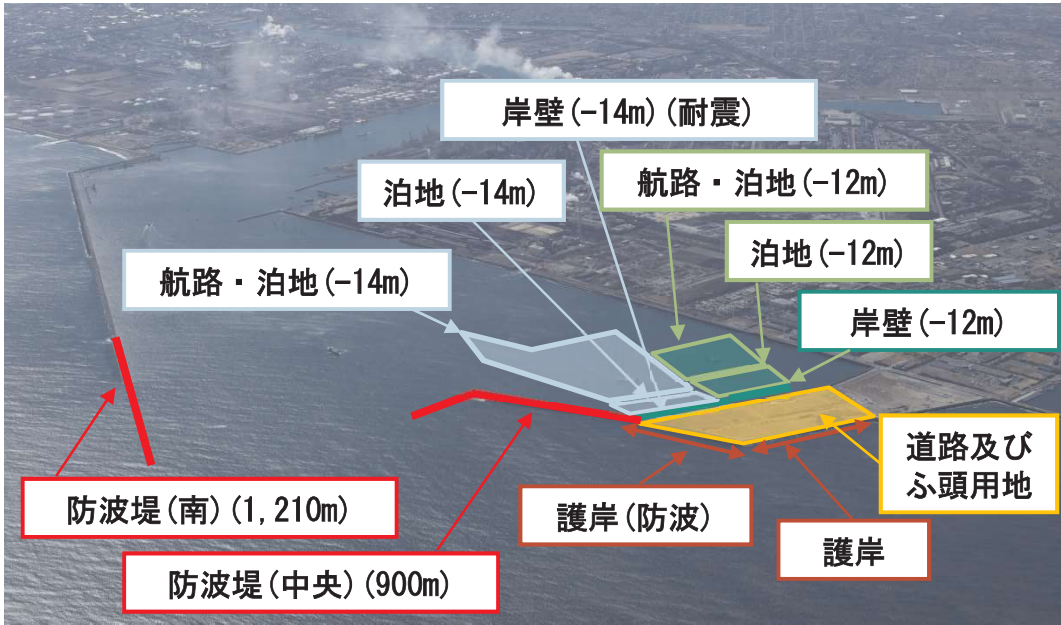
ふ頭用地





事業名	鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	関東地方整備局																																											
実施箇所	茨城県鹿嶋市																																																	
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	岸壁(水深14m)(耐震)、岸壁(水深12m)、防波堤、航路・泊地(水深14m、12m)、泊地(水深14m、12m)、護岸(防波)、護岸、道路及びふ頭用地																																																	
事業期間	事業採択	昭和56年度	完了	令和10年度																																														
総事業費(億円)	1125		残事業費(億円)	121																																														
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存岸壁の水深不足や利用高水準により、非効率な輸送実態を強いられている。</li> <li>・防波堤整備により、漂砂による外港航路の埋没を軽減する必要がある。</li> <li>・港内の静穏度及び荒天時における安全な避泊地を確保出来ていない。</li> <li>・洋上風力発電部材の重量物に対する岸壁機能の確保が必要がある。</li> <li>・震災時の県民の生活及び企業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿島港において、貨物船の大型化対応するため、国際物流ターミナルを整備し、物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の向上を目指す。</li> <li>・防波堤の整備により港内の静穏度の向上を図り、航行船舶の安全性及び荷役作業の安全性と効率性を確保する。また、防波堤整備により沿岸漂砂による航路埋没を抑制する。</li> <li>・超重量物に対応した岸壁等を整備し、風力発電作業基地機能を確保する。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時における緊急物資輸送機能及び物流機能を確保し、背後企業等の経済活動の維持を図る。</li> </ul>																																																	
上位計画の位置づけ	<p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現</p> <p>1-3 災害時における交通機能の確保</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p>重点目標6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な活用による生活の質の向上</p> <p>6-1 グリーン社会の実現</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉</p> <p>5. 4つの原動力を支える基盤づくり</p> <p>(1) グリーン成長戦略による民間投資・イノベーションの喚起</p> <p>&lt;国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)&gt;</p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8) 交通・物流</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>④ 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p> <p>② 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p>																																																	
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <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>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の効率化による排出ガスの削減</li> <li>・我が国の脱炭素政策「2050年カーボンニュートラル」の目標達成への寄与</li> <li>・風力発電関連産業への波及効果、地域産業の安定・発展・地域活力の強化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コスト削減額、浚渫費用の軽減額、海難回避便益、耐震便益</li> </ul> <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"> <li>・輸送コストの削減: 900億円(物流取扱貨物量: 1,129千トン/年)、198億円(風力発電部材貨物量: 31,152トン/年)</li> <li>・海難の減少: 889億円(避泊隻数3隻)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3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>2,692</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>2,188</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.7</td> <td>B-C</td> <td>503</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,341</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>105</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>12.8</td> </tr> </tbody> </table> <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>11.5 ~ 14.1</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2 ~ 1.2</td> <td>11.6 ~ 14.2</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2 ~ 1.2</td> <td>12.7 ~ 12.9</td> </tr> </tbody> </table>								基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	2,692	C:総費用(億円)	2,188	EIRR(%)	4.7	B-C	503	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	1,341	C:総費用(億円)	105					継続B/C	12.8		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.2 ~ 1.3	11.5 ~ 14.1	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	11.6 ~ 14.2	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	12.7 ~ 12.9
基準年度		令和3年度																																																
B:総便益(億円)	2,692	C:総費用(億円)	2,188	EIRR(%)	4.7	B-C	503	全体B/C	1.2																																									
B:総便益(億円)	1,341	C:総費用(億円)	105					継続B/C	12.8																																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																
需要 (-10% ~ +10%)	1.2 ~ 1.3	11.5 ~ 14.1																																																
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	11.6 ~ 14.2																																																
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	12.7 ~ 12.9																																																
社会経済情勢等の変化	<p>平成31年4月 再エネ海域利用法</p> <p>令和2年2月 鹿島港が港湾法に基づく「海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)」に指定</p>																																																	
主な事業の進捗状況	<p>総事業費1,125億円、既投資額1,004億円</p> <p>令和3年度末 事業進捗率89%</p>																																																	
主な事業の進捗の見込み	<p>令和10年度整備完了予定</p>																																																	
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>防波堤の構造形式及び、使用材料の工夫により、コスト縮減を図る。</p>																																																	
対応方針	<p>継続</p>																																																	
対応方針理由	<p>事業の投資効果が見込まれると判断できるため。</p> <p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</li> </ul> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(茨城県)鹿島港外港地区国際物流ターミナルについては、平成25年4月に岸壁(-14m)が供用し、船舶の大型化への対応や大規模地震発生時における物資輸送拠点の形成が図られました。一方、港湾利用企業等からは港内静穏度の確保や漂砂による航路埋没の対策などの要望が強いことから、防波堤の延伸や航路・泊地の早期整備が必要であり、事業の継続と更なる促進をお願いいたします。</li> <li>また、洋上風力発電の基地港湾の整備については、本県におけるカーボンニュートラルポートの形成につながるものであることから、事業の継続と更なる促進をお願いするとともに、基地港湾の整備を契機として本県への企業誘致や産業創出が進むなど地域経済の活性化に向けた取組についても積極的に進めて頂きますようお願いいたします。</li> <li>なお、事業の実施にあたっては、徹底したコスト縮減を図るとともに、早期の事業完成をお願いいたします。</li> </ul>																																																	
その他																																																		

# 鹿島港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名	東京湾中央航路開発保全航路整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	関東地方整備局																																																	
			担当課長名	安部 賢																																																				
実施箇所	神奈川県横須賀港地先																																																							
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	第三海堡(撤去)、中ノ瀬航路(浚渫)、船舶待避水域[中ノ瀬泊地、木更津泊地](浚渫)、中ノ瀬西方海域(浚渫)																																																							
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	令和14年度																																																				
総事業費(億円)	957		残事業費(億円)	188																																																				
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湾口部で第三海堡が暗礁化し、船舶航行のボトルネックとなっている。</li> <li>中ノ瀬航路および中ノ瀬西方海域に浅瀬が点在しており、海難事故が発生する恐れがある。また、海上交通安全法に基づき、大型船舶の航行する経路が指定されており、大型船舶の航行が制約されている。</li> <li>地震津波発生時等の東京湾内における待避水域の不足により、湾内船舶が混乱し海難事故が発生する恐れがある。また、航路啓開による港湾機能の早期回復を図るために必要な大型船舶の待避水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際幹線航路である東京湾中央航路の航行環境を改善し、船舶の安全かつ効率的な航行を実現するため、第三海堡撤去や中ノ瀬航路および中ノ瀬西方海域の整備を行う。</li> <li>地震津波発生時等の東京湾内における海難事故防止および航路の早期啓開に必要な大型船舶の待避水域(中ノ瀬泊地、木更津泊地)の整備を行う。</li> </ul>																																																							
上位計画の位置づけ	<p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;</p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備</p> <p>4-1 サプライチェーン全体の強靱化・最適化</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)&gt;</p> <p>第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉</p> <p>3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~</p> <p>(8) 分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p>&lt;国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)&gt;</p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8) 交通・物流</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;</p> <p>Ⅲ 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項</p> <p>1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向</p>																																																							
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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <p>【覆砂による環境改善】航路等の整備に伴い発生した良質な浚渫土砂を活用(覆砂)し、干潟や浅場等を造成することで、海域の環境改善が図られ、良好な自然が保たれる。</p> <p>【地域社会への安全・安心の確保】早期啓開により東京湾内航路の閉鎖期間を短縮することで、東京湾内に輸入されるエネルギー資源や製造業の原料の供給停止による経済的損失を回避することが可能となる。また、迅速な啓開作業を可能とすることで、緊急物資輸送や復旧資機材の輸送等の復旧・復興の迅速化が期待される。</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海難の減少(令和15年度予測船舶航行量: 492千隻/年(第三海堡周辺海域)、8千隻/年(中ノ瀬西方海域))</li> <li>輸送コストの削減(令和15年度予測船舶航行量: 492千隻/年(第三海堡周辺海域)、8千隻/年(中ノ瀬西方海域))</li> </ul> <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>海難の減少: 2,620億円(令和15年度予測船舶航行量: 492千隻/年(第三海堡周辺海域)、8千隻/年(中ノ瀬西方海域))</p> <p>輸送コストの削減: 5億円(令和15年度予測船舶航行量: 492千隻/年(第三海堡周辺海域)、8千隻/年(中ノ瀬西方海域))</p> <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="10">令和3年度</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>2,625</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>2,226</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.6</td> <td>B-C</td> <td>398</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>153</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>133</td> <td colspan="2"></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">1.2</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>事業全体のB/C</td> <td>残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.1~1.2</td> <td>1.0~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.0~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>1.1~1.2</td> </tr> </table>											基準年度	令和3年度										B:総便益(億円)	2,625	C:総費用(億円)	2,226	EIRR(%)	5.6	B-C	398	全体B/C	1.2		B:総便益(億円)	153	C:総費用(億円)	133					継続B/C	1.2			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	1.0~1.3	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.0~1.3	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.1~1.2
基準年度	令和3年度																																																							
B:総便益(億円)	2,625	C:総費用(億円)	2,226	EIRR(%)	5.6	B-C	398	全体B/C	1.2																																															
B:総便益(億円)	153	C:総費用(億円)	133					継続B/C	1.2																																															
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																						
需要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.2	1.0~1.3																																																						
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.0~1.3																																																						
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	1.1~1.2																																																						
社会経済情勢等の変化	平成20年12月、港湾法一部改正に伴い開発保全航路の指定区域が拡大 平成26年1月、港湾法一部改正に伴い開発保全航路に「中ノ瀬西方海域他」「船舶待避水域(中ノ瀬泊地・木更津泊地)」が追加																																																							
主な事業の進捗状況	第三海堡(撤去)完了、中ノ瀬航路(浚渫)完了 船舶待避水域(浚渫)整備中、中ノ瀬西方海域(浚渫)整備中																																																							
主な事業の進捗の見込み	令和14年度整備完了予定																																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	他事業との連携等により、可能な限り公共事業への再利用に努め、発生土の有効活用・コスト縮減に取り組む。																																																							
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的が確認されたため。																																																							
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>・事業継続とすることとした事業者の判断は妥当</p>																																																							



# 東京湾中央航路 開発保全航路整備事業

