

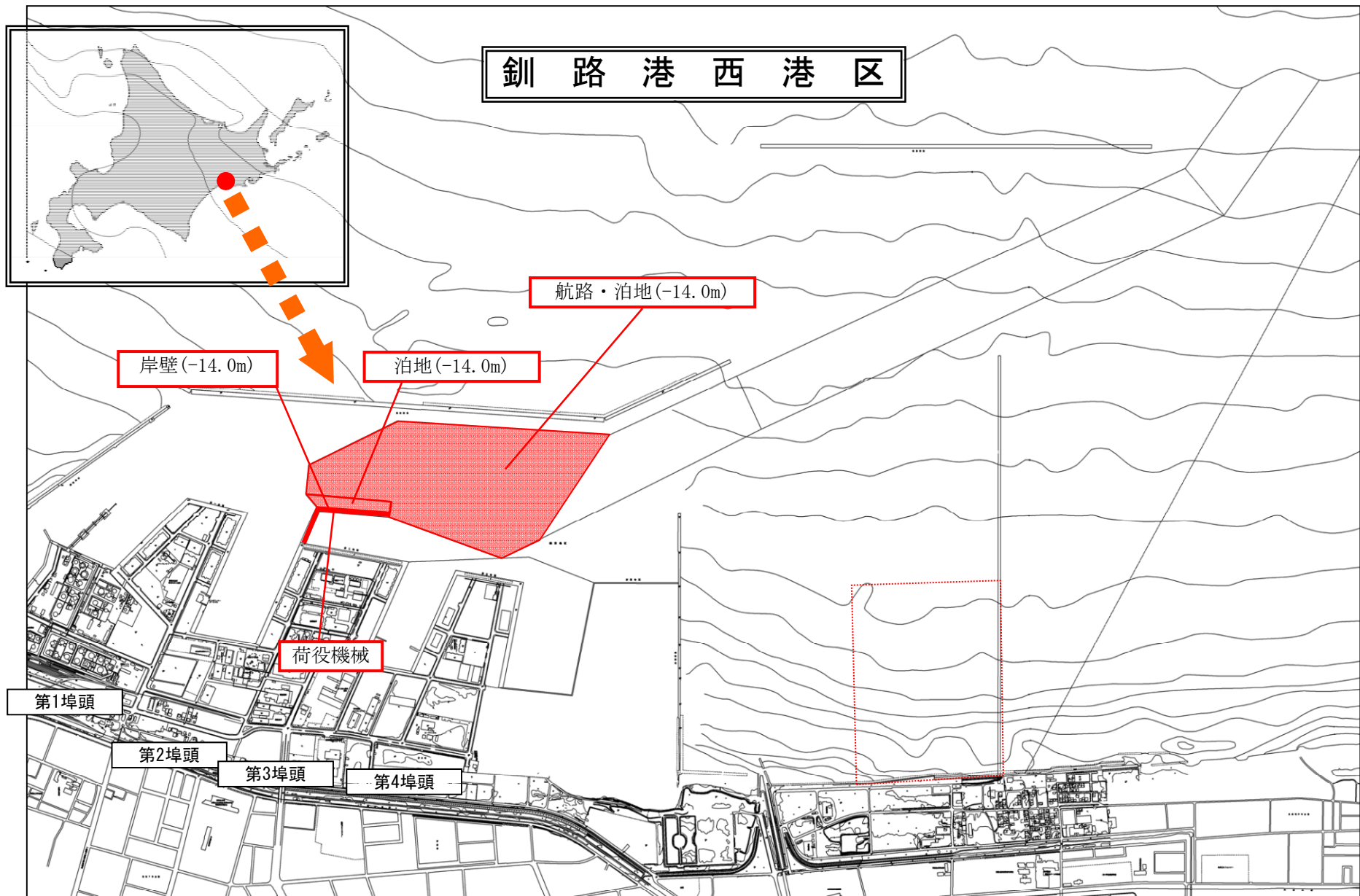
事業名(箇所名)	高知港海岸 直轄海岸保全施設整備事業		担当課	本省港湾局海岸・防 災課		事業 主体	四国地方整備局				
			担当課長名	丸山 隆英							
実施箇所	高知県高知市										
主な事業の諸元	(国) 津波防波堤(可動式)(170m)、堤防(改良)(4,215m)、陸閘(改良)(8基)、護岸(改良)(810m) (県) 護岸(改良)(8,663m)、胸壁(改良)(3,564m)										
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成43年度							
総事業費(億円)	639(うち、直轄事業は339億円で事業期間は平成38年度まで)										
目的・必要性	<p>(解決すべき課題・背景)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後30年以内に60~70%程度の高い確率で発生が予測される東南海・南海地震により、多くのゼロメートル地帯が広がる高知市内は更に2m程度の地盤沈降が発生するとともに、老朽化が進行した堤防等は液状化により倒壊し、広範囲かつ甚大な津波浸水被害の発生が懸念されており、対策が急務となっている。</li> </ul> <p>(達成すべき目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の実施により、津波等により想定される浸水被害を軽減すること</li> </ul> <p>(政策体系上の位置付け)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：水害等災害による被害の軽減</li> <li>施策目標：津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する</li> </ul>										
	便益の主な根拠	浸水面積：約1,500ha 浸水戸数：約38,000戸 浸水区域における一般資産等評価額：約17,000億円									
	事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度								
	B:総便益(億円)	4,027	C:総費用(億円)	421	B/C	9.6	B-C	3,606	EIRR(%)	17.0	
感度分析					事業全体(B/C)			残事業(B/C)			
	需要(-10%~+10%)	8.6	~	10.5				~			
	建設費(+10%~-10%)	8.7	~	10.6				~			
	建設期間(+10%~-10%)	9.3	~	9.8				~			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定される浸水地域における一般資産、公共土木施設、公益事業等の被害が軽減できる。</li> <li>その他、定性的な効果として、浸水防護により、国、高知県の行政活動や石油備蓄基地等の機能を維持できる。また、国道や鉄道といった主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流の継続や、災害時における迅速な復旧活動等が可能となる。さらに地域住民の不安を解消できる。</li> </ul>										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。										

# 位置図：高知港海岸



事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(釧路港西港区第2ふ頭地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	国土交通省 北海道開発局
		担当課長名	松原 裕		
実施箇所	北海道釧路市				
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、荷役機械				
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成29年度	
総事業費(億円)	258				
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>我が国では、とうもろこしの輸入拠点となる港湾が点在していることから穀物輸送のコスト削減のため、輸入の拠点となる港湾を整備し、大型船を活用した大量一括輸送による効率的な輸送網を構築する必要がある。</li> <li>我が国には大型船(ポストパナマックス船)対応岸壁がなく、アジア諸国との穀物獲得競争にて不利となり、食料の安定的かつ安価な供給が極めて困難となる。</li> <li>我が国の生乳の生産の35%を担う東北地方の拠点港である釧路港においては、岸壁水深の不足に起因するパナマックス船の減載やハンディ船(30,000DWT級)等による非効率な輸送形態となっている。また、岸壁延長の不足により、飼料サイロまでの横持ちが発生するとともに、専用に荷役機械を使用出来ないため非効率な荷役を強いられている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)の重要施策である国際バルク戦略港湾に選定された釧路港において、パナマックスサイズの大型船舶に対応した岸壁を整備することにより、他港における喫水調整や非効率な港内横持ち作業を解消するとともに、アジア諸国との穀物獲得の競争力を高め、我が国における穀物の安定的な供給を図る。</p> <p>①岸壁整備による海上輸送の効率化 ②釧路港内における岸壁利用の適正化</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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>				
便益の主な根拠	輸送コスト削減便益(平成20年代後半推計値：1,637千ト/年)				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度			
	B:総便益(億円)	606	C:総費用(億円)	238	B/C 2.5 B-C 368 EIRR(%) 13.0
感度分析	事業全体(B/C)		残事業(B/C)		
	需要(-10%~+10%)	2.3	~	2.8	~
	建設費(+10%~-10%)	2.3	~	2.8	~
	建設期間(+10%~-10%)	2.5	~	2.6	~
事業の効果等	<p>本事業の実施により、船舶の大型化への対応や非効率な荷役形態が改善される。これにより、釧路港だけではなく企業連携により北海道及び東北・北陸地方への安定的な穀物飼料の輸送並びに輸送効率の向上が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>穀物の輸送コスト等が削減されることで、安定的かつ安価な穀物の供給体制が構築される。これにより、北海道・東北地方の酪農業の産業競争力が確保される。また、酪農業の産業競争力の強化を通じて、乳価の引き下げにも柔軟に対応できるようになるため、乳製品等の販売価格の安定化を通じて、国民生活の向上に寄与する。</li> <li>釧路港内における穀物取扱岸壁の整理整頓が図られ、貨物輸送の効率性・利便性が向上するとともに既存岸壁の混雑緩和により、適正な岸壁利用が図られる。</li> <li>港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。</li> </ul>				
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。				

# 釧路港西港区第2ふ頭地区 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 (茨城港常陸那珂港区 中央ふ頭地区)	担当課	港湾局計画課	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
		担当課長名	松原 裕		
実施箇所	茨城県ひたちなか市				
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地				
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成28年度	
総事業費(億円)	63 (うち 港湾整備事業費 53億円)				
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>・外貨RORO貨物の増加により、滞船や他港への横持ちが発生している。</li> <li>・今後の貨物需要の増大に対し岸壁が不足している。</li> <li>・大規模地震時において、緊急物資輸送及び産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> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、増加する貨物需要に対応することで輸送効率化を図り、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①輸送効率化による輸送コストの削減 ②被災時の緊急物資・一般貨物の輸送コストの削減 ③施設被害の回避</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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>				
便益の主な根拠	<p>輸送コスト削減 (平成29年度予測取扱貨物量：46万トン) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：243千人)</p>				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度			
	B:総便益(億円)	207	C:総費用(億円)	55	B/C 3.8
				B-C	152
					EIRR (%) 16.3
感度分析		事業全体 (B/C)			残事業 (B/C)
	需要 (-10%~+10%)	3.4	~	4.2	~
	建設費 (+10%~-10%)	3.5	~	4.2	~
	建設期間 (+10%~-10%)	3.7	~	3.8	~
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、港湾物流の円滑化に対応し、輸送コストの削減が図られる。更に、地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設機械等の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。</li> <li>・岸壁の耐震強化により、震災時における地域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化等、通行車両の移動時間の短縮が図られることにより、CO2、NOX等の排出量が削減される。</li> </ul>				
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>新規事業採択時評価について、適当である。</p>				



事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(三河港神野地区)	担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 松原 裕	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
実施箇所	愛知県豊橋市					
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成29年度		
総事業費(億円)	58(うち 港湾整備事業費 54億円)					
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>自動車運搬船の大型化による岸壁延長不足や完成自動車と一般貨物の混在により、完成自動車物流機能に支障をきたしている。</li> <li>今後、船舶の大型化や貨物量増加に伴う入港船舶数の増加への対応が遅れば、施設不足による非効率な輸送がさらに顕在化する。</li> <li>三河港の耐震強化岸壁(緊急物資輸送対応)は、計画全3バースのうち1バースが未整備、1バースが暫定供用中であり、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を整備することにより、完成自動車の需要増加、船舶の大型化に対応することができ、大規模地震時にも貨物を取扱うことが可能となる。</p> <p>①輸送効率化による輸送コストの削減 ②被災時の緊急物資・一般貨物の輸送コストの削減 ③施設被害の回避</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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>					
便益の主な根拠	<p>陸上輸送コスト削減 (平成33年度予測取扱貨物量：64万トン/年) 震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口：465千人)</p>					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度				
	B:総便益(億円)	126	C:総費用(億円)	47	B/C 2.7 B-C 79 EIRR(%) 10.8	
感度分析			事業全体(B/C)		残事業(B/C)	
	需要(-10%~+10%)	2.4	~	2.9	~	
	建設費(+10%~-10%)	2.4	~	3	~	
	建設期間(+10%~-10%)	2.6	~	2.7	~	
事業の効果等	<p>国際物流ターミナルを整備することにより、完成自動車の需要増加、船舶の大型化に対応することができ、大規模地震時にも貨物を取扱うことが可能となる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新興国(主に中南米)向けの完成自動車の輸出増加、ヨーロッパ等からの輸入車増加に対応することで、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。</li> <li>神野地区における荷捌きスペースの拡張により、ふ頭内の混雑等が解消される。</li> <li>耐震強化岸壁の整備により、震災時における地域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化等、通行車両の移動時間の短縮が図られることにより、CO2、NOx等の排出量が削減される。</li> </ul>					
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>新規事業採択時評価について、適当である。</p>					

【位置図】



三河港

## 三河港 神野地区国際物流ターミナル整備事業

神野地区国際物流ターミナル



ふ頭用地

泊地(水深12m)

岸壁(水深12m)(耐震)



平成23年度

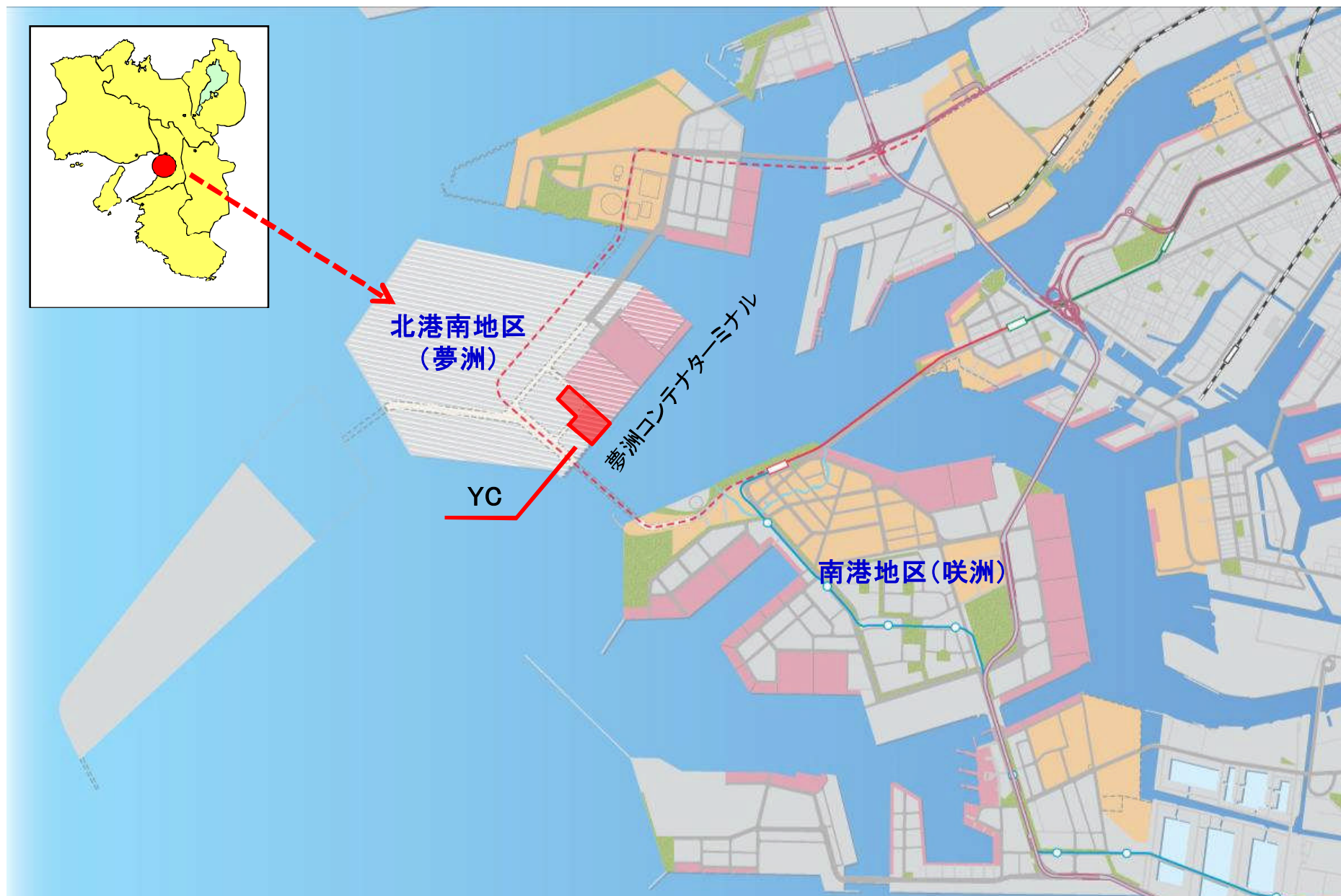
新規事業採択時評価

再評価

事後評価

事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業(大阪港北港南地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局				
実施箇所	大阪市								
主な事業の諸元	岸壁(-12m)、泊地(-12m)、航路・泊地(-12m)、荷役機械等								
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成27年度					
総事業費(億円)	155(うち 港湾整備事業費 155億円)								
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>・ 夢洲コンテナターミナルは、現にパースウインドウに余裕がなく、新規航路の要望に応えることができない。</li> <li>・ 国際コンテナ戦略港湾の施策により集荷に取り組んでいる内航フィーダー貨物等、増大する貨物に対応できない。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備することにより、増大する貨物を効率的に扱い輸送コストの削減を図る。</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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</li> </ul>								
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成32年度予測取扱貨物量：15万TEU/年)								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度							
	B:総便益(億円)	447	C:総費用(億円)	160	B/C	2.8	B-C	288	EIRR(%)
感度分析		事業全体(B/C)			残事業(B/C)				
	需要(-10%~+10%)	2.5	~	3.1			~		
	建設費(+10%~-10%)	2.5	~	3.1			~		
	建設期間(+10%~-10%)		~				~		
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、増大するコンテナ貨物に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内航フィーダー貨物の増加に対応でき、効率的な本船への積み替えが可能となることによって、連続一体高規格ターミナルとして十全に機能できるようになり、基幹航路の維持・拡大が図られ、我が国の経済成長が図られる。</li> <li>・ パース延長不足、コンテナヤード不足による荷役等の混雑が解消されることによって、物流の定時性、安定性の向上が図られ、輸送の信頼性が向上する。</li> <li>・ 港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。</li> </ul>								
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。								

# 大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (境港 外港中野地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業主体	国土交通省 中国地方整備局			
実施箇所	鳥取県境港市									
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	85(うち 港湾整備事業費60億円)									
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>・境港では入港船舶大型化の急進に伴う大型岸壁の不足が顕在化し、喫水調整、滞船の発生が頻発する非効率な輸送が恒常化。</li> <li>・喫水調整による利用は、施設延長不足から隣接岸壁にはみ出した係留となり、隣接岸壁の利用にも支障が生じている。</li> <li>・大型貨物船増加に伴い、大型岸壁を有する昭和南地区でのバルク貨物(原木等)の取扱増加により、ふ頭用地不足が顕在化し、ふ頭間での横持ち輸送などの非効率な荷役が恒常化。</li> <li>・ふ頭用地の逼迫に伴い、これまで昭和南地区で取り扱っていた紙・パルプ等の他の貨物の保管用地が他地区へ押し出されるなど、非効率な荷役を余儀なくされている貨物が増大。増加が見込まれるリサイクル貨物の十分な取扱も困難。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>境港における大型貨物船対応の岸壁、ふ頭用地の恒常的な不足を解消し、大型貨物船の最大限の活用を可能とするとともに、併せてふ頭の再編を行うことで境港全体の在来貨物及び、将来増加する貨物需要(リサイクル貨物、既往企業の利用拡大、新規立地企業による港湾利用等)も含めた効率的な利用を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物輸送の効率化。</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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>									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成28年予測取扱貨物量：568千トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度								
	B:総便益(億円)	172	C:総費用(億円)	73	B/C	2.4	B-C	99	EIRR(%)	9.9
感度分析	事業全体 (B/C)				残事業 (B/C)					
	需要 (-10%~+10%)	2.1	~	2.6	~					
	建設費 (+10%~-10%)	2.1	~	2.6	~					
	建設期間 (+10%~-10%)	2.3	~	2.4	~					
事業の効果等	<p>当該事業の実施とふ頭再編計画の実施により、貨物量並びに大型貨物船の増加による大水深岸壁、ふ頭用地不足が解消され、非効率な輸送形態が改善される。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後圏立地企業の競争力強化により、投資、生産活動が活性化し、雇用の確保と国税収入の増加に貢献する。</li> <li>・国際物流に係る輸送コスト低減により、地域産業の競争力強化と地域産業の発展が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率かが図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。</li> <li>・日本海側の物流機能を強化することで、大規模地震等の被災リスクの高い瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保、粘り強い国土軸の形成に寄与することが期待される。</li> </ul>									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。									

# 境港 外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名(箇所名)	航路・泊地整備事業 (広島港 廿日市地区)		担当課	本省港湾局計画課			事業主体	国土交通省 中国地方整備局		
			担当課長名	松原 裕						
実施箇所	広島県廿日市市									
主な事業の諸元	航路(水深12m)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	74(うち 港湾整備事業費35億円)									
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>廿日市地区は、広島港における輸入貨物の約5割を占め各種製造業のエネルギー源として利用されているLNG(都市ガスの主原料となる液化天然ガス)の一大輸入拠点となっている。</li> <li>広島港の現状の受入施設は水深の制約から小型LNG船(2万m<sup>3</sup>級)での少量多頻度輸送となり、LNGの調達コストが全国平均より5割程度割高となっている。</li> <li>世界的なエネルギー需要の拡大やLNG船の大型化の進展(15万m<sup>3</sup>級の船舶による海上輸送が世界標準)に対し、各種製造業の競争力確保のため将来的に安定的かつ安価なエネルギー供給が求められている。</li> <li>広島港に入港可能な小型LNG船は少なく将来の安定的な供給が危ぶまれている</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>LNGの安定的かつ安価な供給を実現するため、廿日市地区において、標準LNG船(15万m<sup>3</sup>級)に対応した航路・泊地(-12m)の整備を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貨物輸送の効率化。</li> </ul> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</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>									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成32年予測取扱貨物量：729千m <sup>3</sup> /年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成23年度							
	B:総便益(億円)	230	C:総費用(億円)	64	B/C	3.6	B-C	166	EIRR(%)	14.8
感度分析	事業全体(B/C)					残事業(B/C)				
	需要(-10%~+10%)	3.1	~	3.9	~					
	建設費(+10%~-10%)	3.3	~	4	~					
	建設期間(+10%~-10%)	3.6	~	3.6	~					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し既存施設の能力不足による非効率な輸送の改善が図られる。併せて、ふ頭再編を行い高度利用化を図り、もって我が国全体の経済社会の発展、雇用の確保、税収増に寄与する。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LNGの安定的かつ安価な供給により、国内製造業のコスト競争力の向上、ひいては企業の製造拠点の海外流出防止と地域の雇用確保に寄与することが期待される。</li> <li>船舶の大型化により、輸送時の船舶からのCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が低減される。また、他の化石燃料からLNGへの利用転換が進むことにより、温室効果ガスの排出が抑制される。</li> <li>船舶の大型化により、入港回数が低減され、航行船舶の輻輳が緩和される。</li> <li>標準LNG船への対応に伴う利活用拡大を契機に、冷熱利用等の新たなエネルギー利用産業の展開が期待され、広島港廿日市地区の再編等を通じた高度利用化が期待される。</li> <li>本事業の実施を前提に、企業は設備投資を行うことを表明しており、これによる国税収の増加が期待される。</li> </ul>									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業採択時評価について、適当である。									

# 広島港 廿日市地区 航路・泊地整備事業

