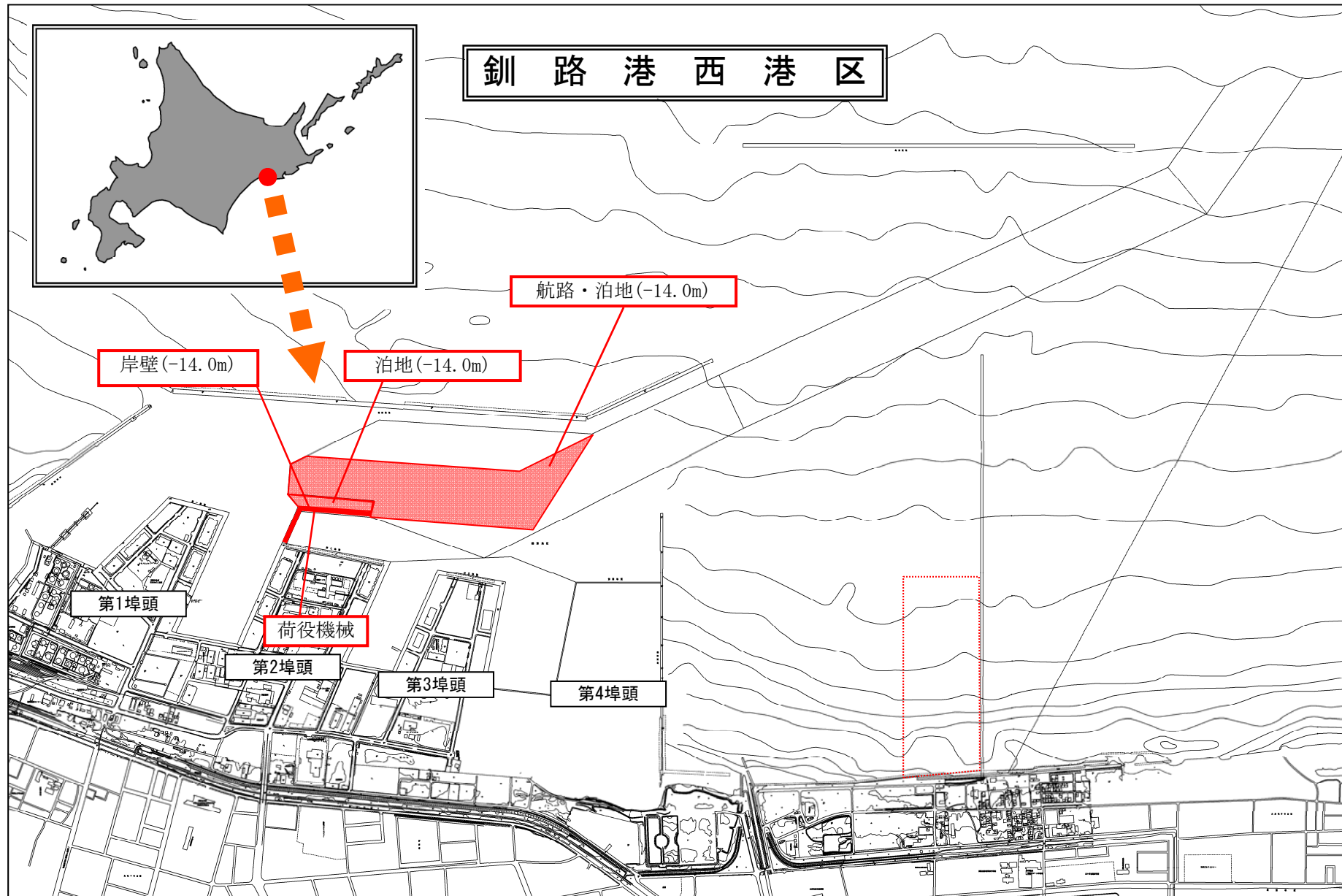


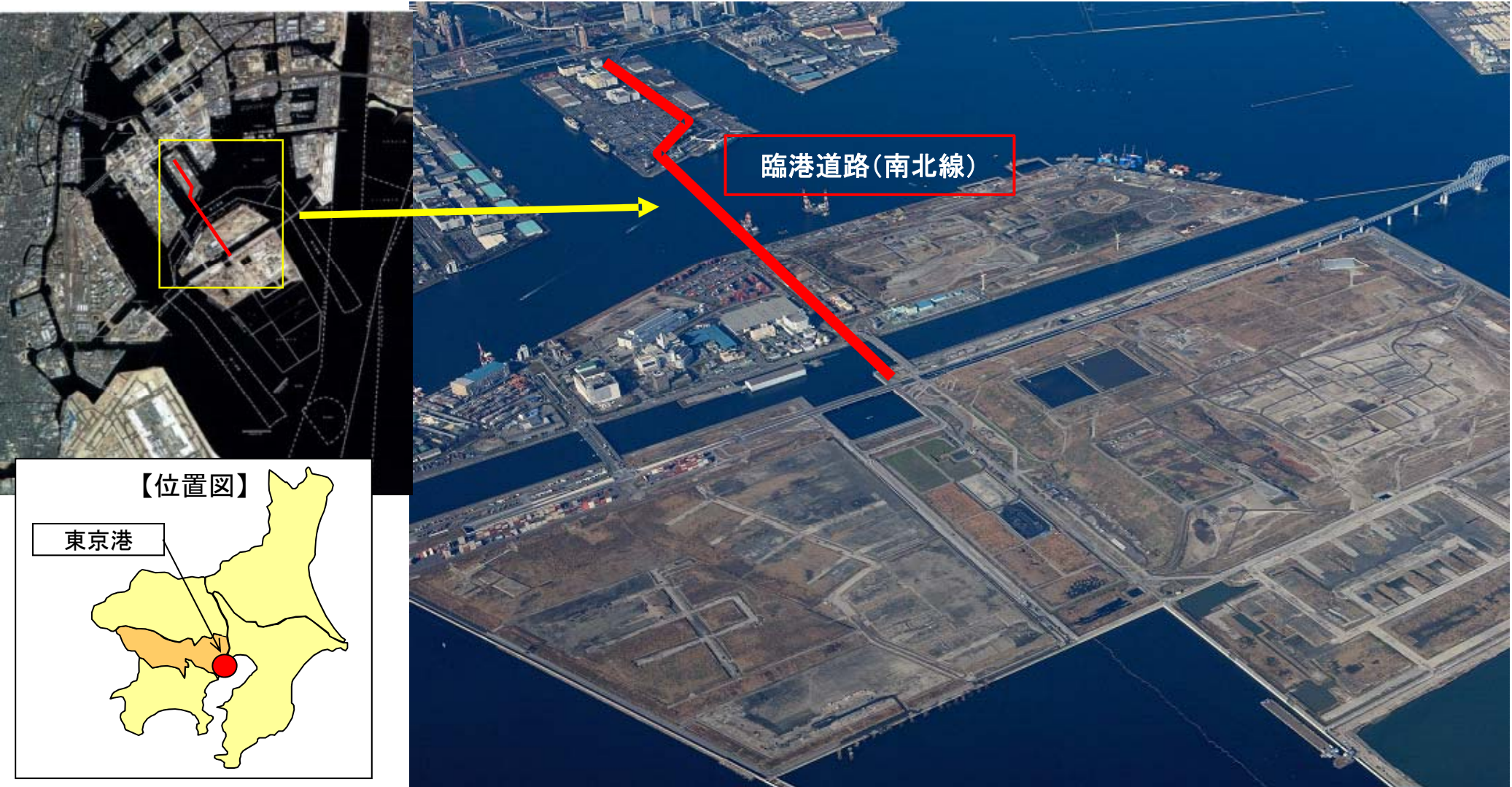
事業名 (箇所名)	釧路港国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 菊地 身智雄	事業 主体	北海道開発局
実施箇所	北海道釧路市				
主な事業 の諸元	岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、荷役機械				
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成29年度	
総事業費 (億円)	182				
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型穀物船が満載では入港できないため、非効率な輸送形態となり輸送費用が高くなっている。 ・岸壁延長が不足しているため、穀物船が同時に入港した際には荷役機械のない岸壁で荷役を行っており、横持ち費用が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <p>大型船舶による穀物の大量一括輸送を可能とし、北海道・東北地方をはじめとする地域への穀物の安定的かつ安価な輸送を実現する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物輸送の効率化 ・横持ち輸送の解消 ・滞船の解消 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 				
便益の主 な根拠	輸送コストの削減等(平成32年予測取扱貨物量:203万トン/年)				
事業全体 の投資効 率性	基準年度	平成25年度			
	B:総便益 (億円)	739	C:総費用(億円)	182	B/C 4.1
					B-C 557
					EIRR (%) 18.4
感度分析	<p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(3.7 ~ 4.5)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(3.7 ~ 4.5)</p> <p>建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(4.0 ~ 4.2)</p>				
事業の効 果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 大型船による穀物の大量一括輸送が可能となり、海上輸送コストの削減が図られる。 ② 穀物船の同時接岸が可能となり、横持ちコスト及び滞船コストの削減が図られる。 <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・釧路港における穀物の取り扱いが第2ふ頭に集約されるとともに、西港区全体でのふ頭再編が進むことで、効率的な岸壁利用が促進される。 ・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。 				
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業評価について、適当である。				

釧路港 国際物流ターミナル整備事業



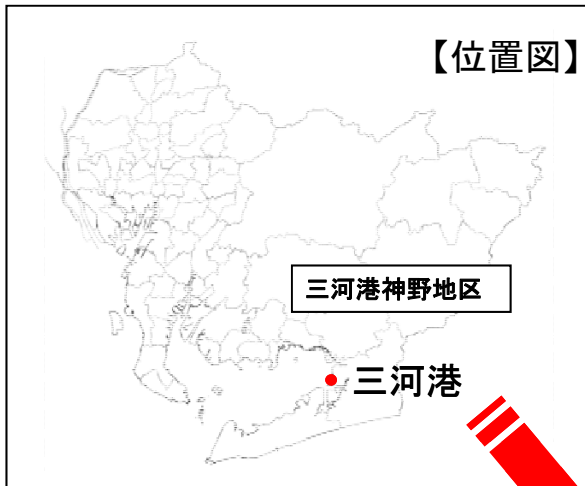
事業名 (箇所名)	東京港臨港道路整備事業(南北線)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 菊地 身智雄		事業 主体	関東地方整備局				
実施箇所	東京都										
主な事業 の諸元	臨港道路										
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成31年度							
総事業費 (億円)	1,100										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・青海地区と中央防波堤地区を結ぶ第二航路海底トンネルへのコンテナ車両等の集中によって、顕著な交通混雑が発生している。 ・東京港における今後の取扱貨物量の増加や中央防波堤地区の開発に伴って更なる交通混雑が予想される。 ・都市機能の集中しているお台場(臨海副都心)では、商業施設・娯楽施設に向かう一般車両と、青海地区・中央防波堤地区方面に向かう港湾関連車両が輻輳しており、交通事故も多発している。 <p><達成すべき目標></p> <p>中央防波堤地区の開発に伴う将来交通量需要の増大に対応し、円滑な物流を確保する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間の短縮及び走行経費の縮減による輸送効率の向上 ・交通混雑緩和による交通事故発生率の減少 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 										
便益の主な根拠	輸送コスト削減、交通事故の損失回避(平成42年交通量:64,900台/日)										
事業全体の投資効率性	基準年度	平成25年度									
	B:総便益(億円)	1,037	C:総費用(億円)	899	B/C	1.2	B-C	138	EIRR (%)	4.8	
感度分析	<p>需要 (-10% ~ +10%) B/C(1.0 ~ 1.3)</p> <p>建設費 (+10% ~ -10%) B/C(1.1 ~ 1.3)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(1.1 ~ 1.2)</p>										
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。また、臨海部交通の分散・円滑化により、交通混雑緩和・沿道環境の改善が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <p>背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、産業の競争力の向上を図ることができる。</p> <p>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。</p>										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業評価について、適当である。										

東京港 臨港道路整備事業(南北線)



事業名 (箇所名)	三河港ふ頭再編改良事業	担当課	港湾局計画課	事業 主体	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)(延伸)(耐震)、泊地(水深12m)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成29年度						
総事業費 (億円)	50									
目的・必要 性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁延長の不足により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。 完成自動車と一般貨物の混在により、追加的費用が発生している。 大規模地震発生時の背後圏の緊急物資輸送及び完成自動車等幹線物流の継続性を担保するため、耐震強化岸壁の整備が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 完成自動車・コンテナ貨物取扱需要の増加及び船舶の大型化に対応するとともに、施設の老朽化への対応、貨物の混在の解消、岸壁延長不足の解消を図る。 貨物輸送の効率化 一般貨物と完成自動車の分離 大規模地震発生時における物流機能の維持 施設老朽化への対応 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保の推進 									
便益の主 な根拠	輸送コストの削減(平成30年予測取扱貨物量:37万トン)									
事業全体 の投資効 率性	基準年度	平成25年度								
	B:総便益 (億円)	119	C:総費用(億円)	42	B/C	2.8	B-C	77	EIRR (%)	12.2
感度分析	<p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(2.6 ~ 3.1)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(2.6 ~ 3.2)</p> <p>建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.8 ~ 2.8)</p>									
事業の効 果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> 岸壁の不足により発生している滞船が解消され、滞船コストの削減が図られる。 将来貨物の需要増に対応ができ、輸送コストの削減が図られる。 大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。 <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 完成自動車やコンテナ貨物の増加に対応した効率的な物流機能が確保されることで、三河港を利用する地域産業の国際競争力の向上が図られる。 神野地区における荷捌きスペースの拡張とそれに伴うふ頭再編によって、ふ頭内の混雑および完成自動車と一般貨物の混在等が解消される。 ふ頭再編を実施し、老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約を行うことによって、より低コストで効率的なストック管理が可能となる。 耐震強化岸壁の整備により、震災時における緊急物資輸送を確保し、地域住民の安全安心の向上が図られる。また、震災時においても自動車輸出入の拠点である三河港の物流機能が維持されることで、我が国の基幹産業である自動車産業活動の維持に貢献できる。 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及びNOX等の排出量が軽減される。 									
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】



三河港 心頭再編改良事業



心頭用地

泊地(水深12m)

岸壁(水深12m)(延伸)(耐震)

事業名 (箇所名)	東予港 複合一貫輸送ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業 主体	四国地方整備局				
実施箇所	愛媛県西条市										
主な事業 の諸元	岸壁(水深7.5m)、航路(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)等										
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成30年度							
総事業費 (億円)	77										
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、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> <ul 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 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減(平成31年予測取扱貨物量:9万台/年)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成25年度								
	B:総便益 (億円)	229	C:総費用(億円)	66	B/C	3.5	B-C	163	EIRR (%)	14.3	
感度分析	<p>需 要 (-10% ~ +10%) B/C(3.1 ~ 3.8)</p> <p>建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(3.2 ~ 3.9)</p> <p>建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(3.5 ~ 3.6)</p>										
事業の効 果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震発生時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリーの大型化による荷主等の輸送体系の効率化が促進され、地域経済の安定した発展・地域活力の強化を図ることができる。 ・国際コンテナ戦略港湾(阪神港)への更なる貨物集貨が可能となり、物流機能の効率化・高度化により国際競争力の強化に資することが期待できる。 ・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、港湾背後企業の産業活動が維持される。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_xの排出量が低減される。 										
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。										

東予港 複合一貫輸送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)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 菊地 身智雄	事業 主体	沖縄総合事務局				
実施箇所	沖縄県那覇市									
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35年度						
総事業費 (億円)	731									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 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、那覇港を利用する港湾関連車両の円滑な動線確保が課題になっている。 臨港道路港湾1号線の混雑度が、平成36年には1.58(交通量378百台/日)と推計され、さらに、平成42年には1.78(交通量428百台/日)となり、慢性的な混雑状態となることが推計され、物流の円滑化に支障が生じることとなる。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①走行時間の短縮及び走行経費の縮減による輸送効率の向上 ②交通混雑緩和による交通事故発生率の減少 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な 根拠	輸送コスト削減、交通事故の損失回避(平成42年交通量:32,300~59,200台/日)									
事業全体の 投資効率性	基準年度	平成25年度								
	B.総便益 (億円)	1,107	C.総費用(億円)	544	B/C	2.0	B-C	563	EIRR (%)	8.5
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%) B/C(1.8 ~ 2.2) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(1.9 ~ 2.3) 建設期間 (+10% ~ -10%) B/C(2.0 ~ 2.1)									
事業の効 果等	本事業の実施により、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、周辺の幹線道路の渋滞緩和にも寄与する。									
	<p><貨幣換算が困難な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 臨港道路のネットワークの多重化により、事故等による通行止めが発生した際においても代替路が確保され、地域の安全・安心確保と産業活動の維持に寄与する。 港湾貨物の輸送の効率化、周辺幹線道路の渋滞緩和が図られ、CO₂、NO_x等の排出量が削減される。 									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 新規事業評価について、適当である。									

那霸港 臨港道路整備事業(若狭港町線)

