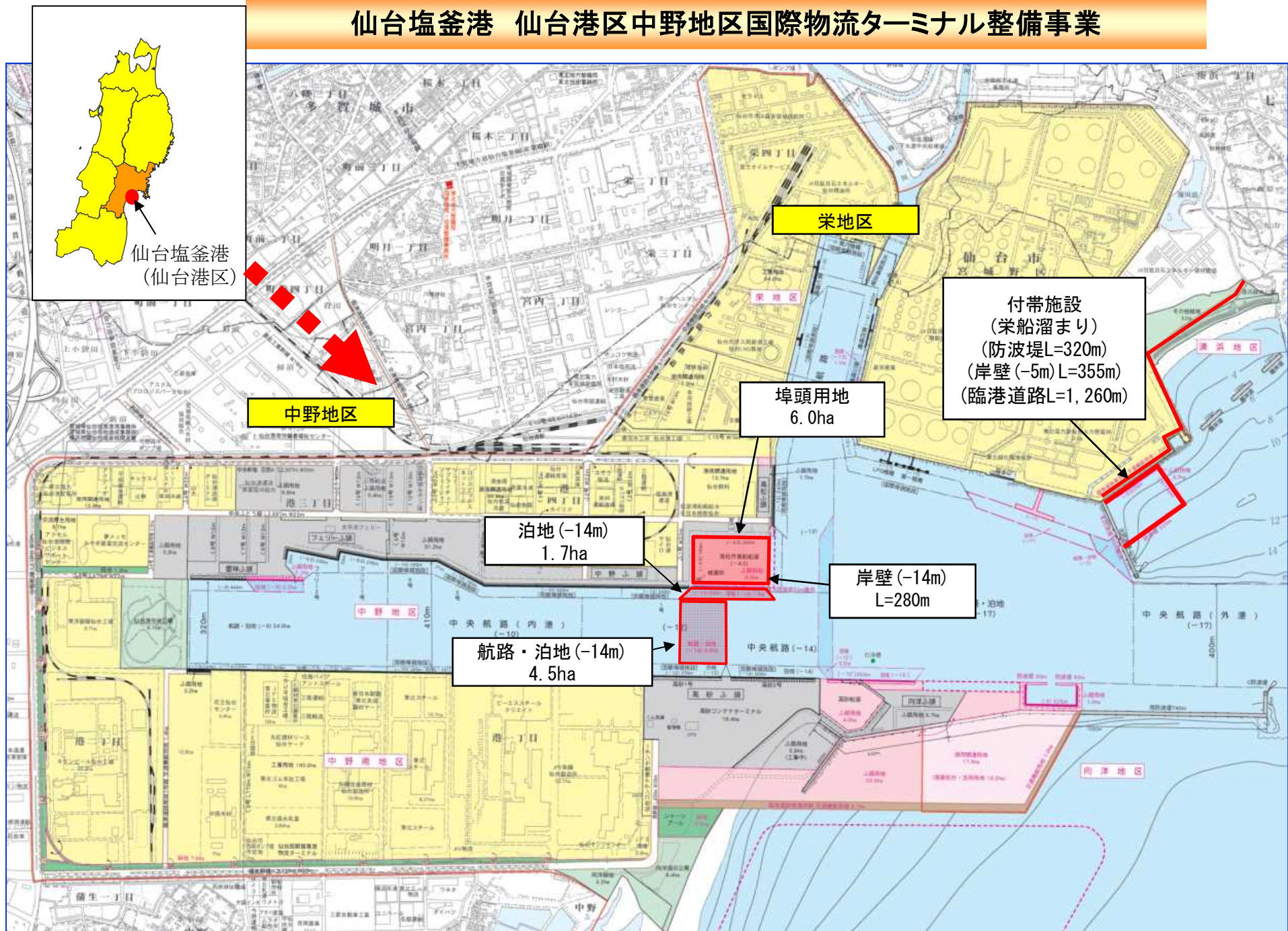


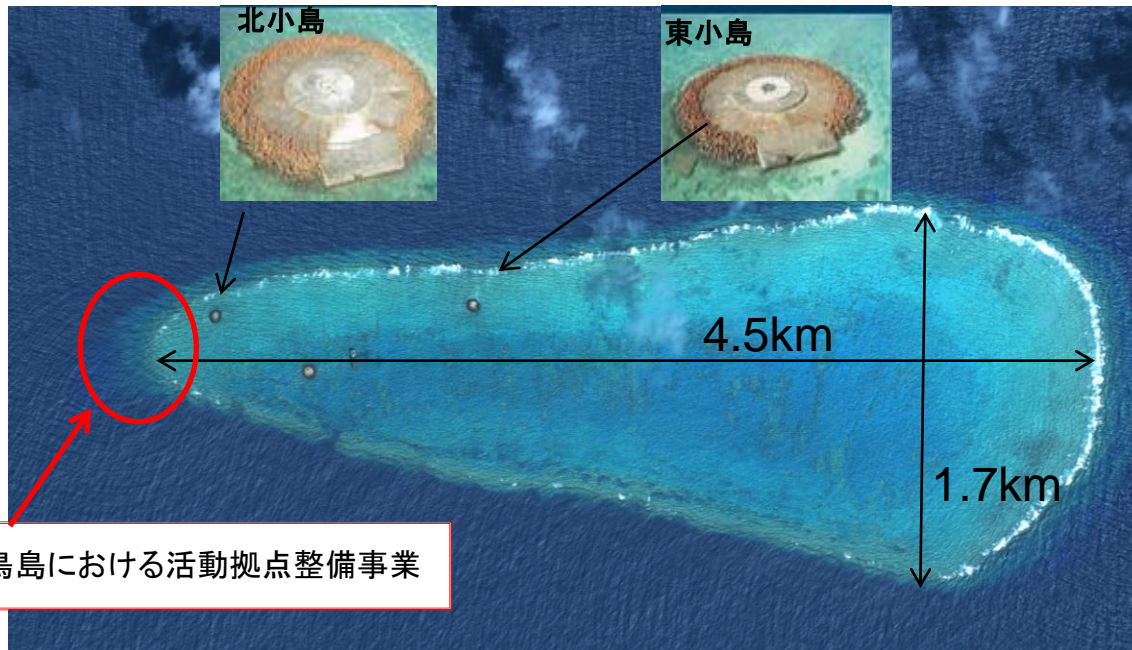
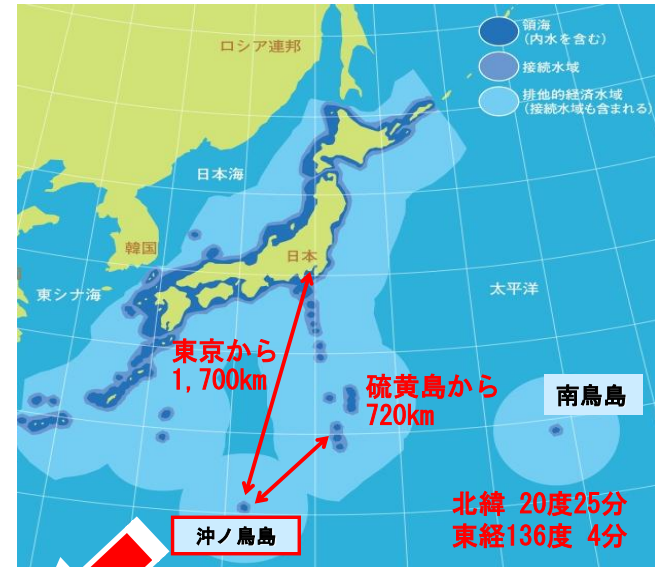
| | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------|--------------|-----------------|-------|---------|-----|----|---------|-----|--|--|
| 事業名 (箇所名) | 国際物流ターミナル整備事業 (仙台塩釜港仙台区中野地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 宮崎 祥一 | 事業主体 | 東北地方整備局 | | | | | | |
| 実施箇所 | 宮城県仙台市 | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 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 | 岸壁(水深14m)、付帯施設、航路・泊地(水深14m)、泊地(水深14m)、ふ頭用地 | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成23年度 | 完了 | 平成29年度 | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 173 | | 残事業費(億円) | | 27 | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型バルク船に対応した岸壁がないため、仙台塩釜港仙台区へ入港する穀物輸送船の大半が積載量を減らすなどの喫水調整を強いられている。 既存ふ頭が狭隘なため、完成自動車とばら積み貨物が混在するなど非効率な輸送となっている。 岸壁数が不足していることから増加する貨物に対応出来ない。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 大水深岸壁の整備により、大型船の喫水調整を解消し海上輸送コストの削減を図る。 ふ頭内における完成自動車やばら積み貨物等の混在・岸壁不足を解消することで、効率的かつ安全な輸送を可能とするとともに、増大する貨物に対応する。 ①船舶大型化への対応 ②既存ふ頭の狭隘化解消 ③岸壁不足解消による輸送コスト削減 | | | | | | | | | | | |
| 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"> 物流の効率化による背後企業へ安定かつ低廉な貨物供給により、食品産業や畜産業を支えることで地域経済の活性化が図られる。 既存ふ頭の狭隘さの解消や完成自動車とばら積み貨物等の混在を解消し、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。 排出ガスの減少(輸送の効率化) <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 喫水調整解消による海上輸送効率化(平成33年予測取扱貨物量:43.2万トン/年) ふ頭再編による陸上輸送コストの低減(平成29年予測取扱貨物量:8.9万トン/年) | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 喫水調整解消による海上輸送効率化(平成33年予測取扱貨物量:43.2万トン/年) ふ頭再編による陸上輸送コストの低減(平成29年予測取扱貨物量:8.9万トン/年) | | | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 平成27年度 | | | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 196 | C:総費用(億円) | 175 | 全体B/C | 1.1 | B-C | 21 | EIRR(%) | 4.5 | | |
| B:総便益(億円) | 196 | C:総費用(億円) | 27 | 継続B/C | 7.2 | | | | | | | |
| | 事業全体のB/C | | 残事業のB/C | | | | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) | 1.0~1.2 | | 6.5~8.0 | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | | 6.7~8.0 | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.1~1.1 | | 7.1~7.2 | | | | | | | | | |
| 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173億円、既投資額146億円 平成27年度末現在 事業進捗率84% | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 平成29年度完了予定 | | | | | | | | | | | |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 転用不可となった消波ブロックを資材として有効活用し、コスト縮減を図る。 | | | | | | | | | | | |
| 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 | <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。なお、次の意見があった。 事業費及び事業期間に大幅な変動が生じないよう、確実な見積りに努めること。 | | | | | | | | | | | |

仙台塩釜港 仙台港区中野地区国際物流ターミナル整備事業



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------|--------------|--------------------|----------|---------|-----|-------|-----|--------|----------|---------|------------------|-----------|-----------|-------------------|-----------|-----------|--------------------|-----------|-----------|-------|-----------|-----|---------|-----|-----|-----|-------|-----|-----------|-------|-----------|-----|--|--|--|--|-------|-----|
| 事業名 (箇所名) | 沖ノ鳥島における活動拠点整備事業 (東京都 沖ノ鳥島) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局海洋・環境課 佐々木 宏 | 事業 主体 | 関東地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施箇所 | 東京都小笠原村沖ノ鳥島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 該当基準 | 長期間継続中: 事業採択後、5年間の経過した時点で継続中の事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の 諸元 | 岸壁(延長160m、水深-8m)、泊地(水深-8m)、臨港道路 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成23年度 | 完了 | 平成29年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 750 | | 残事業費(億円) | 409 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | 沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律に基づき、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動の拠点として、船舶の係留、停泊、荷捌き等が可能となるよう港湾の施設を整備し、排他的経済水域等において主権的権利を適切に行使できるよう活動を支援する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画の 位置づけ | 排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画(低潮線保全基本計画) (平成22年7月13日閣議決定) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多面的な効果 | ■政策目標・施策目標 ・政策目標: 我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全など ・施策目標: 排他的経済水域等における天然資源の開発等主権的権利の行使、海洋環境の保全義務の遂行など | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ■定性的・定量的な効果 <定性的な効果(低潮線保全基本計画に掲げる活動に対する効果)> ・サンゴ増殖技術の開発・確立による国土保全 ・海洋鉱物資源開発の推進 ・持続的な漁業活動の推進 ・海洋における再生可能エネルギー技術の実用化に向けた取組 ・自然環境をいかした新素材の開発 ・持続可能なエネルギーモデル ・海洋保護区の設定等による生態系の適正な保全 ・教育・観光の場としての活用等 ・特定離島の活動支援のための海洋データ収集、海上の安全の確保等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <定量的な効果> ・海洋資源開発便益 115億円/年 ・利用者便益 0.05億円/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 保全工事等の作業効率化、海洋資源開発の推進(コバルト:5,770t/年、ニッケル:4,770t/年を想定)による便益 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">平成27年度</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,338</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>745</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.3</td> <td>B-C</td> <td>592</td> <td>全体B/C</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,338</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>394</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>3.4</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | 基準年度 | | 平成27年度 | | | | | | | | B:総便益(億円) | 1,338 | C:総費用(億円) | 745 | EIRR(%) | 6.3 | B-C | 592 | 全体B/C | 1.8 | B:総便益(億円) | 1,338 | C:総費用(億円) | 394 | | | | | 継続B/C | 3.4 |
| | 基準年度 | | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 1,338 | C:総費用(億円) | 745 | EIRR(%) | 6.3 | B-C | 592 | 全体B/C | 1.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益(億円) | 1,338 | C:総費用(億円) | 394 | | | | | 継続B/C | 3.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>(感度分析)</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>1.6 ~ 2.0</td> <td>3.1 ~ 3.7</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.7 ~ 1.9</td> <td>3.1 ~ 3.8</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.8 ~ 1.8</td> <td>3.3 ~ 3.5</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | (感度分析) | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | 需要 (-10% ~ +10%) | 1.6 ~ 2.0 | 3.1 ~ 3.7 | 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.7 ~ 1.9 | 3.1 ~ 3.8 | 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.8 ~ 1.8 | 3.3 ~ 3.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (感度分析) | 事業全体のB/C | 残事業のB/C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需要 (-10% ~ +10%) | 1.6 ~ 2.0 | 3.1 ~ 3.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | 1.7 ~ 1.9 | 3.1 ~ 3.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | 1.8 ~ 1.8 | 3.3 ~ 3.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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750億円、既投資額341億円 平成27年度当初 事業進捗率45.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗の見込み | 事故の再発防止に努めると共に、厳しい気象・海象条件を踏まえた確実な整備を実施し、低潮線保全基本計画に基づく沖ノ鳥島における特定離島港湾施設整備を着実に進める。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コスト削減や代替案立案等の可能性 | 本事業の必要性等を鑑みると残事業の執行が最も効率的と考える。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針 | 継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対応方針理由 | 効率的な事業の実施を図ることによって、十分な事業の投資効果があると判断されるため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 再評価について、事業継続を妥当と判断する。(平成28年2月22日関東地方整備局事業評価監視委員会) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

沖ノ鳥島における活動拠点整備事業



| | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------|--------------|-----------------|----------|---------|-----|-------|-------|-----|
| 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 アイランドシティ地区) | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 宮崎 祥一 | 事業 主体 | 九州地方整備局 | | | | |
| 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・泊地(水深15m)、航路(水深15m)、荷役機械、ふ頭用地、臨港道路等 | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成18年度 | 完了 | 平成32年度 | | | | | | |
| 総事業費(億円) | 717 | | 残事業費(億円) | | 422 | | | | | |
| 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。 <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を整備により、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</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(ダイレクト輸送化)(平成31年予測取扱貨物量:5万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送解消)(平成31年予測取扱貨物量(空コンテナ):17万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避)(平成31年予測取扱貨物量:15万TEU/年) ・震災時の輸送コストの増大回避(平成30年予測取扱貨物量:26万TEU/年) ・輸送コスト増大回避(走行時間短縮)(平成42年計画交通量:2万TEU/年) | | | | | | | | | |
| | <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(ダイレクト輸送化)(平成31年予測取扱貨物量:5万TEU/年) ・輸送コストの削減(横持ち輸送解消)(平成31年予測取扱貨物量(空コンテナ):17万TEU/年) ・輸送コストの削減(代替港への輸送回避)(平成31年予測取扱貨物量:15万TEU/年) ・震災時の輸送コストの増大回避(平成30年予測取扱貨物量:26万TEU/年) ・輸送コスト増大回避(走行時間短縮)(平成42年計画交通量:2万TEU/年) | | | | | | | | | |
| | 基準年度 | | 平成27年度 | | | | | | | |
| | B:総便益(億円) | 2,405 | C:総費用(億円) | 753 | EIRR(%) | 13.9 | B-C | 1,652 | 全体B/C | 3.2 |
| B:総便益(億円) | 944 | C:総費用(億円) | 394 | | | | | 継続B/C | 2.4 | |
| (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) | | (2.4 ~ 2.4) | | | | | | |
| 建設費 (+10% ~ -10%) | | (3.0 ~ 3.4) | | (2.2 ~ 2.7) | | | | | | |
| 建設期間 (+10% ~ -10%) | | - | | - | | | | | | |
| 社会経済情勢等の変化 | H26(2014年)国際海上コンテナ取扱個数が過去最高91万TEU H26(2014年)ターミナル周辺に分譲用地の完売と順次操業開始 | | | | | | | | | |
| 主な事業の進捗状況 | 総事業費717億円、既投資額295億円 平成27年度末 事業進捗率41% | | | | | | | | | |
| 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 | 箱桁構造から鋼細幅箱桁構造に変更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 | 十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。 | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)どおり「事業継続」でよいと判断 | | | | | | | | | |

