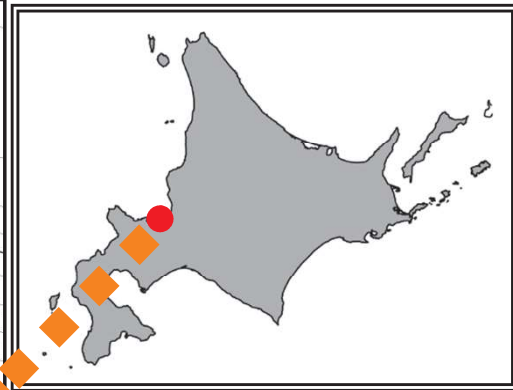
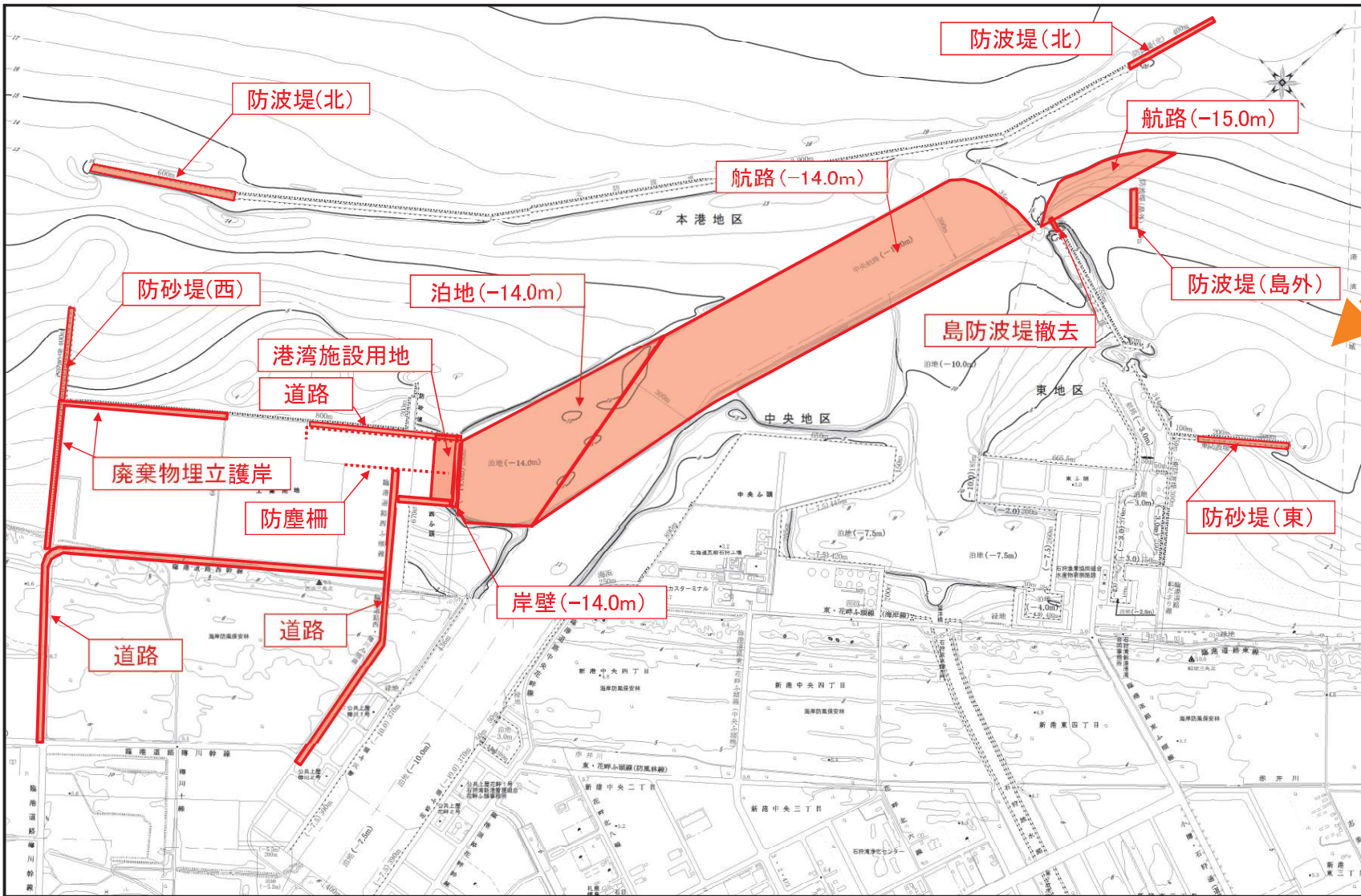


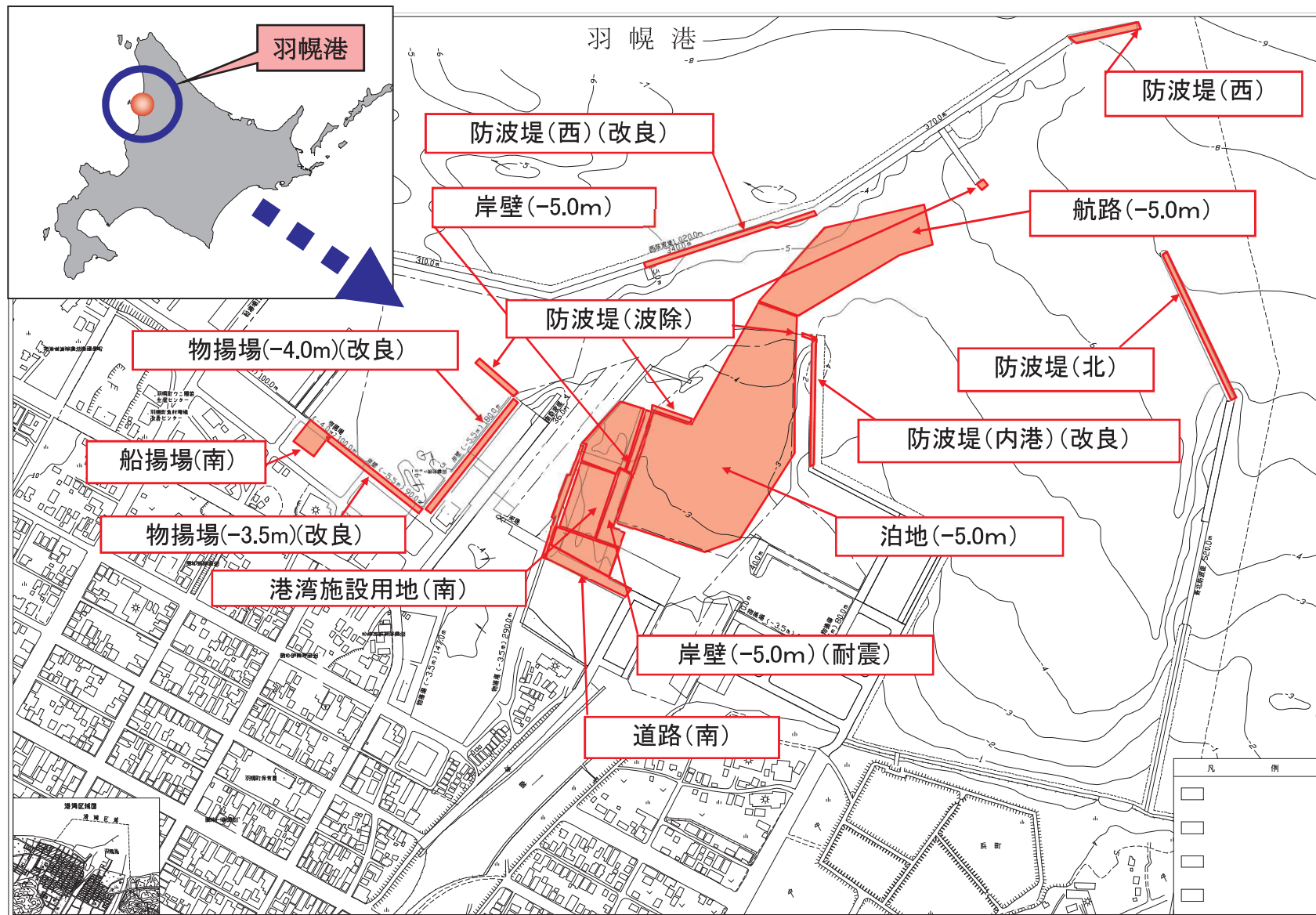
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (石狩湾新港 西地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	北海道開発局																																								
実施箇所	北海道小樽市、石狩市																																													
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																													
主な事業の諸元	防波堤(北)、航路(水深14.0m)、泊地(水深14.0m)、岸壁(水深14.0m)、港湾施設用地、道路等																																													
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	令和11年度																																										
総事業費(億円)	549		残事業費(億円)	116																																										
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>・バルク貨物を取り扱う大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態となっている。</li> <li>・漂砂による航路・泊地の埋没により維持浚渫費用が増加している。</li> <li>・港内荷役における静穏度の不足及び荒天時の避泊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>・バルク貨物船の大型化に対応した物流効率化</li> <li>・漂砂による埋没を削減し、維持浚渫費用を削減</li> <li>・港内静穏度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保</li> </ul>																																													
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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(産業集積の更なる発展、産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>																																													
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>・港内の静穏度向上による船舶の安全性向上</li> <li>・主要産業競争力の強化、紙製品の安定的供給</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>・輸送コストの削減(陸上・海上)</li> <li>・維持浚渫費用の削減</li> <li>・海難の減少</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(陸上・海上)(令和12年度予測取扱貨物量：80.4万トン/年)</p> <p>維持浚渫費用の削減(埋没量：73千m<sup>3</sup>/年)</p> <p>海難の減少(避泊隻数：3隻、受入可能回数：14.6回/年)</p>																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>1,342</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>978</td> <td>EIRR (%)</td> <td>5.8</td> <td>B-C</td> <td>364</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>156</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>88</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.8</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	1,342	C:総費用(億円)	978	EIRR (%)	5.8	B-C	364	全体B/C	1.4			B:総便益(億円)	156	C:総費用(億円)	88					継続B/C	1.8		
	基準年度		令和2年度																																											
B:総便益(億円)	1,342	C:総費用(億円)	978	EIRR (%)	5.8	B-C	364	全体B/C	1.4																																					
B:総便益(億円)	156	C:総費用(億円)	88					継続B/C	1.8																																					
<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</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td>( 1.3 ~ 1.5 )</td> <td>( 1.6 ~ 1.9 )</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.4 ~ 1.4 )</td> <td>( 1.6 ~ 2.0 )</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.4 ~ 1.4 )</td> <td>( 1.7 ~ 1.8 )</td> <td colspan="2"></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%)	( 1.3 ~ 1.5 )	( 1.6 ~ 1.9 )			建設費	(+10% ~ -10%)	( 1.4 ~ 1.4 )	( 1.6 ~ 2.0 )			建設期間	(+10% ~ -10%)	( 1.4 ~ 1.4 )	( 1.7 ~ 1.8 )															
(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 )	( 1.6 ~ 1.9 )																																											
建設費	(+10% ~ -10%)	( 1.4 ~ 1.4 )	( 1.6 ~ 2.0 )																																											
建設期間	(+10% ~ -10%)	( 1.4 ~ 1.4 )	( 1.7 ~ 1.8 )																																											
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バルク貨物である木材チップの取扱企業の生産能力削減に伴い、減少見込みとなる取扱貨物量を踏まえた需要予測の見直し</li> <li>・石狩湾新港安全対策協議会が錨泊の基準を新たに示したことに伴う避泊水域及び対象船型の見直し</li> </ul>																																													
主な事業の進捗状況	総事業費549億円、既投資額：434億円 令和2年度末現在 事業進捗率79%																																													
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和11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	防波堤の地盤改良において、地盤状況により使用する敷砂の投入量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	本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>&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(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>																																													

# 石狩湾新港 西地区 国際物流ターミナル整備事業



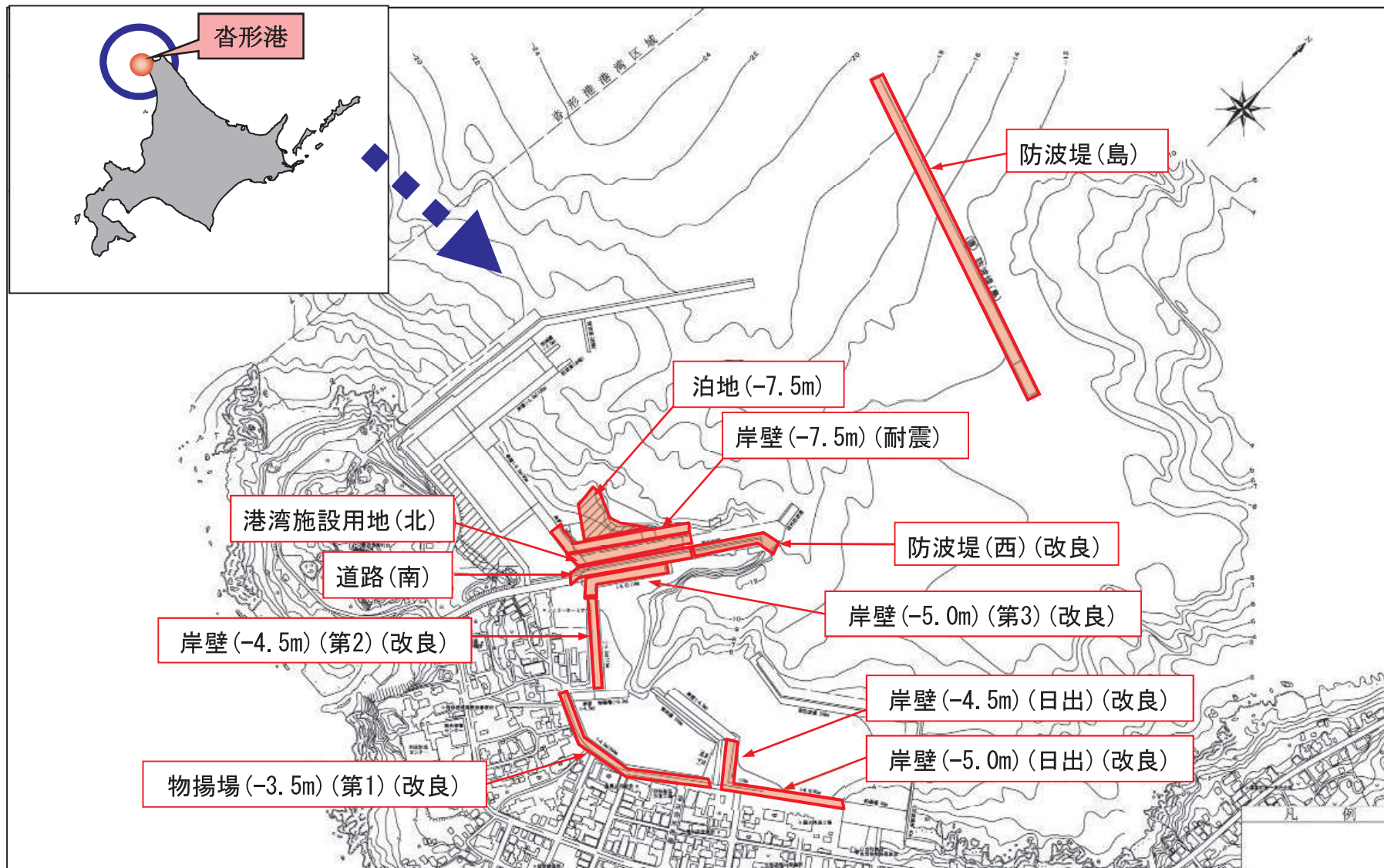
事業名 (箇所名)	耐震強化岸壁整備事業 (羽幌港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之		事業 主体	北海道開発局																																															
実施箇所	北海道苫前郡羽幌町																																																					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																					
主な事業の諸元	岸壁(水深5.0m)(耐震)、岸壁(水深5.0m)、物揚場(水深4.0m)(改良)、物揚場(水深3.5m)(改良)、防波堤(西)(改良)、防波堤(内港)(改良)等																																																					
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	令和7年度																																																		
総事業費(億円)	75		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>本港は、離島フェリー航路の基地的役割を担っているが、既存フェリー岸壁が建設後40年以上経過し、老朽化が進んでいる。</li> <li>老朽化により今後フェリーを受け入れることができなくなるおそれが生じるため、フェリー受入れ機能の維持が求められている。</li> <li>本港は、耐震強化岸壁が未整備であることから、天売島・焼尻島の生活航路を維持するため、大規模地震発生時における緊急物資輸送やフェリー一貨物輸送機能の維持に対応することが求められている。</li> <li>本港では100隻近い小型船が利用されているが、陸揚・準備時において滞船が生じており、混雑解消が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大規模地震発生時における緊急物資輸送・幹線貨物輸送機能の確保とともに、震災時及び通常時における地域住民の安全・安心を確保</li> <li>小型船の混雑解消と作業の効率化</li> </ul>																																																					
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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2-1:切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 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</li> <li>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(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) 計画の目標:強靱で持続可能な国土の形成 主要施策:激甚化・多様化する災害への対応(地震・津波災害・火山噴火等の大規模自然災害への対応)</li> </ul>																																																					
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>耐震強化岸壁の整備による地域の安全・安心の確保</li> <li>港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>地域主要産業の維持・発展への貢献</li> <li>観光資源との連携による地域の活性化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減(フェリー)</li> <li>フェリー乗船客の移動コストの削減</li> <li>震災時における輸送コストの削減</li> <li>震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減</li> <li>滞船・多そう係留作業解消コストの削減</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(フェリー)(令和8年度予測取扱貨物量:4.6万トン/年)</li> <li>フェリー乗船客の移動コストの削減(令和8年度予測旅客数:2.7万人/年)</li> <li>震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資:144トン/震災、幹線貨物:8.8万トン/震災)</li> <li>震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減(震災時の旅客数:2.2万人/震災)</li> <li>滞船・多そう係留作業解消コストの削減(令和8年度予測利用小型船隻数:102隻/年)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>164</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>119</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.7</td> <td>B-C</td> <td>45</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>18</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>7</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">2.7</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>1.3 ~ 1.5</td> <td>2.4 ~ 3.0</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4 ~ 1.4</td> <td>2.5 ~ 3.0</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4 ~ 1.4</td> <td>2.7 ~ 2.7</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度	令和2年度										B:総便益(億円)	164	C:総費用(億円)	119	EIRR(%)	5.7	B-C	45	全体B/C	1.4		B:総便益(億円)	18	C:総費用(億円)	7					継続B/C	2.7			事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.3 ~ 1.5	2.4 ~ 3.0	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	2.5 ~ 3.0	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	2.7 ~ 2.7
基準年度	令和2年度																																																					
B:総便益(億円)	164	C:総費用(億円)	119	EIRR(%)	5.7	B-C	45	全体B/C	1.4																																													
B:総便益(億円)	18	C:総費用(億円)	7					継続B/C	2.7																																													
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																				
需 要 (-10% ~ +10%)	1.3 ~ 1.5	2.4 ~ 3.0																																																				
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	2.5 ~ 3.0																																																				
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4 ~ 1.4	2.7 ~ 2.7																																																				
社会経済情勢等の変化	漁業の変化による岸壁利用形態の変更																																																					
主な事業の進捗状況	総事業費75億円、既投資額67億円 令和2年度末現在 事業進捗率89%																																																					
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和7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	老朽化した既設岸壁の上部工及び舗装工の撤去コンクリートを骨材化し、再利用を図ることにより、コスト縮減を図る。																																																					
対応方針	継続																																																					
対応方針理由	本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>&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(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>																																																					

# 羽幌港 本港地区 耐震強化岸壁整備事業



事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (省形港 本港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	北海道開発局																																									
実施箇所	北海道利尻郡利尻町																																													
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	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m)、港湾施設用地(北)、道路(南)、岸壁(水深5.0m)(第3)(改良)、岸壁(水深4.5m)(第2)(改良)、物揚場(水深3.5m)(第1)(改良)、岸壁(水深4.5m)(日出)(改良)、岸壁(水深5.0m)(日出)(改良)、防波堤(西)(改良)、防波堤(島)																																													
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和7年度																																										
総事業費(億円)	146		残事業費(億円)	17																																										
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>大規模地震時における利尻島内への迅速な緊急物資輸送の確保とともに、大型クルーズ客船の着岸可能な大水深岸壁の整備が求められている。</li> <li>石材等の積出岸壁、発電所用重油の移入岸壁、基幹産業である漁港区の物揚場などの施設老朽化が著しく、早急な対応が求められている。</li> <li>港内荷役における静穏度の不足及び荒天時の避泊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>大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流機能の確保とともに、大型クルーズ船の寄港需要に対応</li> <li>老朽化対策による、物流効率化</li> <li>港内静穏度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保</li> </ul>																																													
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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2-1: 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 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</li> <li>北海道総合開発計画 計画の目標: 人が輝く地域社会の形成 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進(国境周辺地域の振興) 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) 計画の目標: 強靱で持続可能な国土の形成 主要施策: 激甚化・多様化する災害への対応(地震・津波災害・火山噴火等の大規模自然災害への対応)</li> </ul>																																													
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>耐震強化岸壁の整備による離島地域の安全・安心の確保</li> <li>大型クルーズ客船乗船客との交流による地域の活性化</li> <li>水産業の振興</li> <li>港内静穏度向上による船舶の安全性向上</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(石材・砂利)</li> <li>輸送コストの削減(重油)</li> <li>震災時における輸送コストの削減</li> <li>滞船コストの削減</li> <li>クルーズ客船乗客の移動コストの削減</li> <li>海難の減少</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>陸上輸送コストの削減(石材・砂利)(令和8年度予測取扱貨物量: 6.8万トン/年)</li> <li>輸送コストの削減(重油)(令和8年度予測取扱貨物量: 0.6万トン/年)</li> <li>震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資量: 576トン/震災、震災後の一般貨物量: 45万トン/震災)</li> <li>滞船コストの削減(令和8年度予測利用小型船隻数: 16隻)</li> <li>クルーズ客船乗客の移動コストの削減(令和8年度予測利用クルーズ船: 8隻、予測旅客数: 3千人/年)</li> <li>海難の減少(避泊隻数: 1隻、受入可能回数: 8.4回/年)</li> </ul>																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>413</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>338</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.2</td> <td>B-C</td> <td>75</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>42</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>14</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.0</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>( 1.1 ~ 1.3 )</td> <td>( 2.5 ~ 3.1 )</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.2 )</td> <td>( 2.7 ~ 3.3 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.2 )</td> <td>( 2.9 ~ 3.0 )</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和2年度								B:総便益(億円)	413	C:総費用(億円)	338	EIRR(%)	4.2	B-C	75	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	14					継続B/C	3.0		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	( 1.1 ~ 1.3 )	( 2.5 ~ 3.1 )	建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 2.7 ~ 3.3 )	建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )
基準年度		令和2年度																																												
B:総便益(億円)	413	C:総費用(億円)	338	EIRR(%)	4.2	B-C	75	全体B/C	1.2																																					
B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	14					継続B/C	3.0																																					
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																												
需要 (-10% ~ +10%)	( 1.1 ~ 1.3 )	( 2.5 ~ 3.1 )																																												
建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 2.7 ~ 3.3 )																																												
建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 2.9 ~ 3.0 )																																												
社会経済情勢等の変化	整備予定施設の施工量増により、他施設の施工において重複した作業ヤードの使用が困難であるため、他施設の施工を先送りし事業期間を延伸																																													
主な事業の進捗状況	総事業費146億円、既投資額128億円 令和2年度未現在 事業進捗率88%																																													
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和7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	岸壁の改良工事において、岩盤の撤去を最小限とした構造形式を採用することにより、コスト縮減を図る。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	本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>&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(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>																																													

# 沓形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (横浜港 南本牧ふ頭地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	関東地方整備局					
実施箇所	神奈川県横浜市中区										
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18m)(耐震)、航路・泊地(水深18m)、泊地(水深18m)、護岸(防波)、荷捌き地、荷役機械、上屋										
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	令和7年度							
総事業費(億円)	1,536		残事業費(億円)		271						
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>・コンテナ貨物の増加への対応。</li> <li>・コンテナ船の大型化による既存施設の水深不足への対応。</li> <li>・大規模地震時の背後圏地域への幹線貨物輸送への対応。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>横浜港において、海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため、大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて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物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化 ②岸壁の大水深化 ③大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</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>										
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>										
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>・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>・ターミナル利用による生産拡大、雇用創出</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>等の排出量削減</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 (令和14年予測取扱貨物量:77万TEU/年)</p>										
	基準年度		令和2年度								
	B:総便益(億円)	6,606		C:総費用(億円)	2,112	EIRR(%)	10.0	B-C	4,494	全体B/C	3.1
B:総便益(億円)	619		C:総費用(億円)	352				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%)		2.9 ~ 3.4			1.6 ~ 1.9						
建設費 (+10% ~ -10%)		3.1 ~ 3.2			1.6 ~ 2.0						
建設期間 (+10% ~ -10%)		3.0 ~ 3.2			1.7 ~ 1.8						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年完了から令和7年完了となり、工期の延期が見込まれる。</li> </ul>										
主な事業の進捗状況	<p>総事業1,536億円、既投資額1,265億円 令和2年度末 事業進捗率82%</p>										
主な事業の進捗の見込み	令和7年度完了予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	「鋼板セル式」を採用することで、地震時における高い機能性を確保するとともに、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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり了承</p>										

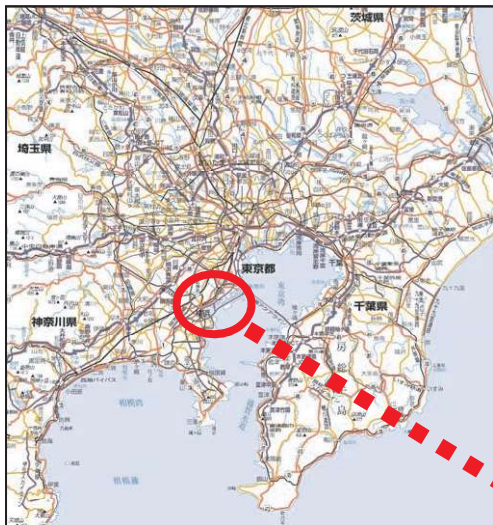
# 横浜港南本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業





事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (横浜港 南本牧～山下ふ頭地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	関東地方整備局					
実施箇所	神奈川県横浜市										
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	臨港道路 等										
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	令和10年度頃							
総事業費(億円)	1,576		残事業費(億円)	958							
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>・高速道路との接続改善</li> <li>・交通渋滞の緩和</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路との接続や交通の分散等により交通の円滑化を図り、高規格コンテナターミナルの機能を最大限発揮。</li> <li>・周辺道路の関連も相まって、物流コストの削減や背後圏への企業立地環境の改善に加え、事故・災害等の迂回路・代替路としての役割を発揮する。</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> </ul>										
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>4-1大都市圏の国際競争力の強化</li> </ul>										
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>・国際競争力の強化</li> <li>・既存道路の混雑緩和</li> <li>・背後圏への企業立地環境改善</li> <li>・防災機能の強化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減</li> <li>・交通事故損失額の削減</li> <li>・排出ガスの削減</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 (令和12年度 臨港道路計画交通量:5,500~31,300台/日)</p>										
	基準年度		令和2年度								
	B:総便益(億円)	2,054		C:総費用(億円)	1,569	EIRR (%)	5.6	B-C	484	全体B/C	1.3
	B:総便益(億円)	1,071		C:総費用(億円)	756				継続B/C	1.4	
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		1.18~1.44			1.28 ~1.56						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.25~1.37			1.29~1.57						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.29~1.33			1.40~1.43						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜港の機能強化を目的とした再編事業が順調に進められており、各ふ頭を起点とした港湾物流車両の増加が見込まれる。</li> <li>・平成29年3月、I 期区間(南本牧はま道路)供用開始。</li> </ul>										
主な事業の進捗状況	総事業1,576億円、既投資額619億円 令和2年度末 事業進捗率39%										
主な事業の進捗の見込み	本牧ふ頭の整備に併せて令和10年度頃の供用を目指す										
コスト削減や代替案立案等の可能性	防食方法の見直しを行うなどコスト削減に努める										
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり了承</p>										

# 横浜港 南本牧～山下ふ頭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 (伏木富山港 伏木地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	北陸地方整備局																																																																																							
実施箇所	富山県高岡市																																																																																												
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が生じた事業																																																																																												
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、道路 等																																																																																												
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	令和7年度																																																																																									
総事業費(億円)	616		残事業費(億円)		22																																																																																								
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>既存岸壁の老朽化および流下土砂による航路・泊地の埋没が課題となっている。</li> <li>近年の利用船舶の大型化に対応できていない。</li> <li>大規模地震発生時において、海上からの緊急物資を搬入するための背後人口に対応可能な耐震強化岸壁が整備されていない。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際物流ターミナルを整備することにより、老朽化が著しく浚渫が必要な内港から脱却し、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、あ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。</li> <li>①維持浚渫費の削減</li> <li>②貨物輸送の効率化</li> <li>③船舶大型化への対応</li> <li>④震災時における緊急物資等の輸送の確保</li> </ul>																																																																																												
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 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</li> <li>富山県地域防災計画(地震・津波災害編 令和元年6月修正) 第2章 地震・津波災害予防対策 第2節 都市基盤等の安全性の強化 第1 公共土木施設等の耐震性等強化 ア 防災の拠点となる伏木富山港等については、耐震強化岸壁を整備する。</li> <li>伏木富山港港湾計画(令和2年3月) 4. 大規模地震対策施設計画 大規模地震災害時における緊急避難及び緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設として計画する。</li> </ul>																																																																																												
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>海岸および背後地の浸水被害の回避</li> <li>クルージング機会の増加</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>維持浚渫費用の削減</li> <li>土砂処分費用の削減</li> <li>既存施設改良費用の削減</li> <li>輸送コストの削減</li> <li>排出ガスの減少 等</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>航路・泊地の維持浚渫費用の削減 (浚渫土砂削減土量: 約18万m<sup>3</sup>/年)</li> <li>土砂処分費用の削減 (浚渫土砂削減土量: 約18万m<sup>3</sup>/年)</li> <li>既存施設改良費用の削減</li> <li>輸送コストの削減 (令和8年予測取扱貨物量: 133万トン/年)</li> <li>震災時における輸送コストの削減 (背後圏人口: 204千人)</li> <li>施設被害の回避</li> </ul>																																																																																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>2,412</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,718</td> <td>EIRR (%)</td> <td>126.2</td> <td>B-C</td> <td>694</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>22</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>18</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.2</td> <td colspan="2"></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>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.4</td> <td>~</td> <td>1.4</td> <td>1.1</td> <td>~</td> <td>1.4</td> <td colspan="5"></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4</td> <td>~</td> <td>1.4</td> <td>1.1</td> <td>~</td> <td>1.4</td> <td colspan="5"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.4</td> <td>~</td> <td>1.4</td> <td>1.2</td> <td>~</td> <td>1.3</td> <td colspan="5"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	2,412	C:総費用(億円)	1,718	EIRR (%)	126.2	B-C	694	全体B/C	1.4			B:総便益(億円)	22	C:総費用(億円)	18					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%)	1.4	~	1.4	1.1	~	1.4						建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.4	~	1.4	1.1	~	1.4						建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4	~	1.4	1.2	~	1.3				
基準年度		令和2年度																																																																																											
B:総便益(億円)	2,412	C:総費用(億円)	1,718	EIRR (%)	126.2	B-C	694	全体B/C	1.4																																																																																				
B:総便益(億円)	22	C:総費用(億円)	18					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%)	1.4	~	1.4	1.1	~	1.4																																																																																							
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.4	~	1.4	1.1	~	1.4																																																																																							
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.4	~	1.4	1.2	~	1.3																																																																																							
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物需要の増加 (令和3年秋頃バイオマス発電所稼働予定、木質ペレット21万トンの需要増加)</li> <li>完了年次の変更 (漁業関係者との調整により、完了年次5か年延伸見込)</li> </ul>																																																																																												
主な事業の進捗状況	総事業費616億円、既投資額594億円 令和2年度末 事業進捗率96%																																																																																												
主な事業の進捗の見込み	令和7年度完了予定																																																																																												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。																																																																																												
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断。</p>																																																																																												

# 国際物流ターミナル整備事業(伏木富山港 伏木地区)



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (七尾港 大田地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	北陸地方整備局																																													
実施箇所	石川県七尾市																																																		
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が生じた事業																																																		
主な事業の諸元	岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、ふ頭用地																																																		
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)	207		残事業費(億円)	38																																															
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>七尾港での原木輸入は、大型船入港に積載量調整を要するなど、非効率な輸送が生じていることが課題となっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>非効率な輸送を解消するため、七尾港に国際物流ターミナルの整備を行い大型船舶の寄港に対応することで、地域産業の発展に寄与するとともに、地域経済の活性化を図る。</p>																																																		
上位計画の位置づけ	<p>北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画(平成28年3月)</p> <p>重点目標3 日本海側中核ブロックの形成</p> <p>3-1 日本海沿岸地域の拠点となる港湾等の機能強化による環日本海諸国を始めとした国々との国際交流の拡大・活性化</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>背後地域の発展と経済の活性化</li> <li>沿道における騒音や振動等の抑制</li> <li>クルーズ船寄港地としての交流人口の増加</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</li> <li>滞船コストの削減</li> <li>海上輸送コストの削減</li> <li>排出ガス発生量の抑制(CO<sub>2</sub>削減量:約2,214t-c/年、NOx削減量:約42t/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> <ul style="list-style-type: none"> <li>陸上輸送コスト削減便益 (令和14年度予測取扱貨物量:24.8万トン/年)</li> <li>滞船コスト削減便益 (平成23年度滞船隻数:36隻)</li> <li>海上輸送コスト削減便益 (令和8年度予測取扱貨物量:36基/年)</li> </ul>																																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>504</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>442</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.4</td> <td>B-C</td> <td>62</td> <td>全体B/C</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>256</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>8.4</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>1.0 ~ 1.2</td> <td>7.6 ~ 9.3</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1 ~ 1.1</td> <td>7.7 ~ 9.4</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.1 ~ 1.1</td> <td>8.4 ~ 8.6</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度								B:総便益(億円)	504	C:総費用(億円)	442	EIRR(%)	4.4	B-C	62	全体B/C	1.1	B:総便益(億円)	256	C:総費用(億円)	30					継続B/C	8.4		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.0 ~ 1.2	7.6 ~ 9.3	建設費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	7.7 ~ 9.4	建設期間 (-10% ~ +10%)	1.1 ~ 1.1
基準年度		令和2年度																																																	
B:総便益(億円)	504	C:総費用(億円)	442	EIRR(%)	4.4	B-C	62	全体B/C	1.1																																										
B:総便益(億円)	256	C:総費用(億円)	30					継続B/C	8.4																																										
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																	
需要 (-10% ~ +10%)	1.0 ~ 1.2	7.6 ~ 9.3																																																	
建設費 (+10% ~ -10%)	1.1 ~ 1.1	7.7 ~ 9.4																																																	
建設期間 (-10% ~ +10%)	1.1 ~ 1.1	8.4 ~ 8.6																																																	
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年12月に泊地及び航路水深10mで暫定供用開始。平成25年2月に泊地及び航路水深11mに増深。</li> <li>環境に配慮した施工方法への変更。</li> <li>貨物輸送需要の増加(陸上風力発電設備)。</li> </ul>																																																		
主な事業の進捗状況	<p>総事業費207億円、既投資額169億円</p> <p>令和2年度末 事業進捗率82%</p>																																																		
主な事業の進捗の見込み	<p>事業が順調に進んだ場合には、令和8年度末に完了を予定している。</p>																																																		
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>航路及び泊地の浚渫では、ICT施工による生産性向上、新技術の活用など検討を行いコスト削減に努める。</p>																																																		
対応方針	<p>継続</p>																																																		
対応方針理由	<p>非効率な輸送が解消され、地域産業の発展が図られるとともに、地域経済の活性化に寄与するものであるため。</p>																																																		
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)のとおり「事業継続」が妥当。</p>																																																		

# 七尾港 大田地区 国際物流ターミナル整備事業

七尾港位置図

七尾港

石川県

富山

③ 航路(水深13m)

30.6ha

② 泊地(水深13m)

32.8ha

① 岸壁(水深13m)

260m

④ 水頭用地

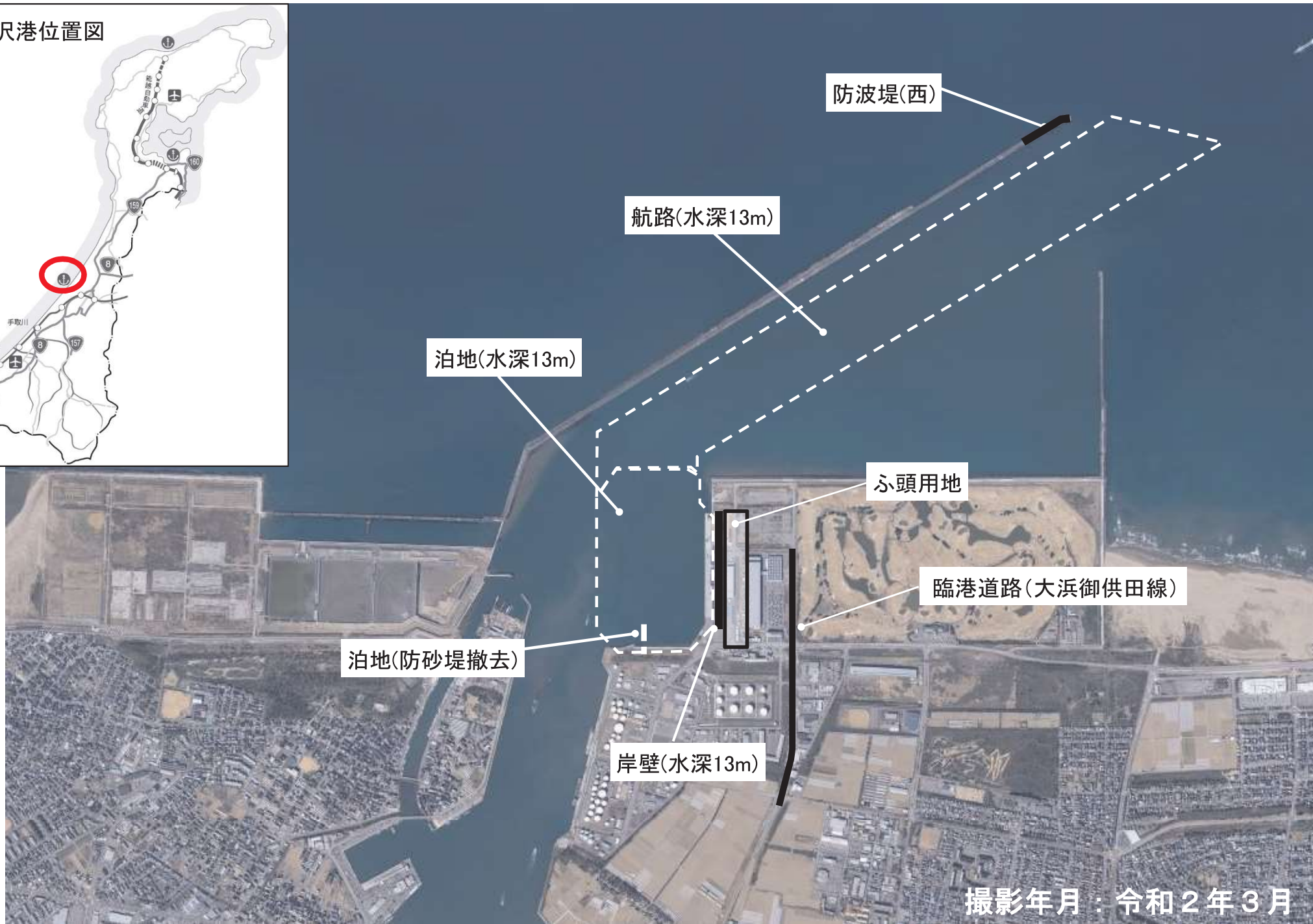
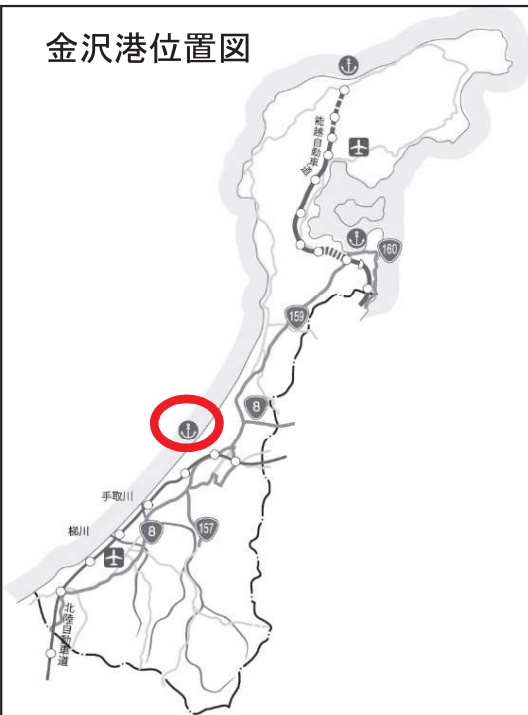
11.1ha

撮影年月：令和2年3月

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (金沢港 大野地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	北陸地方整備局																																																			
実施箇所	石川県金沢市																																																								
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13m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、防波堤、泊地(防砂堤撤去)、臨港道路、ふ頭用地																																																								
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	令和8年度																																																					
総事業費(億円)	360		残事業費(億円)		91																																																				
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>金沢港の背後圏には、建設機械・産業機械を製造・輸出する企業が多数立地しているが、大型の産業機械等の輸出にあたっては、既存岸壁では水深が不足していることから、大型機械を分解し、他の港湾まで長距離を輸送する非効率な輸送が生じている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>非効率な輸送を解消するため金沢港に国際物流ターミナルの整備を行い、大型船舶の寄港に対応し、地域産業の国際競争力を高め、地域経済の活性化を図る。</p>																																																								
上位計画の位置づけ	北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画(平成28年3月) 重点目標3 日本海側中樞ブロックの形成 3-1 日本海沿岸地域の拠点となる港湾等の機能強化による環日本海諸国を始めとした国々との国際交流の拡大・活性化																																																								
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"> <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>クルージング機会の増加</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</li> <li>大型外航クルーズ船の入港による国際観光収益の増加</li> <li>排出ガスの削減(CO<sub>2</sub>削減量:約1,739t-c/年、NOx削減量:約33t/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> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減便益 (令和13年予測取扱貨物量:54万トン/年)</li> <li>大型外航クルーズ船の入港による国際観光収益の増加便益 (大浜岸壁におけるクルーズ船最多寄港回数:14回/年)</li> </ul>																																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>708</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>575</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.0</td> <td>B-C</td> <td>133</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>222</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>65</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>3.4</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>1.1 ~ 1.3</td> <td>3.1 ~ 3.7</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2 ~ 1.3</td> <td>3.1 ~ 3.8</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2 ~ 1.3</td> <td>3.3 ~ 3.5</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	708	C:総費用(億円)	575	EIRR(%)	5.0	B-C	133	全体B/C	1.2			B:総便益(億円)	222	C:総費用(億円)	65					継続B/C	3.4				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.1 ~ 1.3	3.1 ~ 3.7	建設費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.3	3.1 ~ 3.8	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.3
基準年度		令和2年度																																																							
B:総便益(億円)	708	C:総費用(億円)	575	EIRR(%)	5.0	B-C	133	全体B/C	1.2																																																
B:総便益(億円)	222	C:総費用(億円)	65					継続B/C	3.4																																																
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																							
需要 (-10% ~ +10%)	1.1 ~ 1.3	3.1 ~ 3.7																																																							
建設費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.3	3.1 ~ 3.8																																																							
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.3	3.3 ~ 3.5																																																							
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成20年11月に水深12mで暫定供用開始。</li> <li>浚渫土量の増加</li> </ul>																																																								
主な事業の進捗状況	総事業費360億円、既投資額269億円 令和2年度末 事業進捗率75%																																																								
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和8年度末に完了を予定している。																																																								
コスト削減や代替案立案等の可能性	航路浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト削減に努める。																																																								
対応方針	継続																																																								
対応方針理由	非効率な輸送が解消され、背後企業の国際競争力の強化が図られるとともに、地域経済の活性化及び観光振興に寄与するものであるため。																																																								
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」が妥当。																																																								

# 金沢港 大野地区 国際物流ターミナル整備事業

金沢港位置図



撮影年月：令和2年3月



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (下田港)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	中部地方整備局						
実施箇所	静岡県下田市											
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(東)、防波堤(西)											
事業期間	事業採択	昭和55年度	完了	令和12年度								
総事業費(億 円)	593		残事業費(億円)		122							
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>・荒天時における避泊水域が十分に確保されていない。</li> <li>・東海地震に伴う津波により、市街地の大規模な浸水被害が想定される。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①荒天時における避泊水域を確保し、海難事故の防止を図る。</li> <li>②東海地震に伴う津波による浸水被害の軽減を図る。</li> </ol>											
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定) 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第2節-(1)災害に対し粘り強くしなやかな国土の構築</li> <li>・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) 第2章 第2節 2. 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。</li> </ul>											
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・地域連携等の確保・強化。</li> <li>・施策目標:海上輸送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>・本事業を実施することにより、</li> <li>・港内の静穏性が向上し、漁業等の産業活動における安全性・安定性が向上する。</li> <li>・港内の静穏性が向上し、観光船の安全運航や静穏水域を活用した各種イベント等の開催が可能となり、地域の観光振興に寄与する。</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業を実施することにより、</li> <li>・海難事故による船舶の損失被害を回避することが可能となる。</li> <li>・東海地震に伴う津波による浸水被害を軽減することが可能となる。</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>・海難事故による船舶の損失被害回避 (令和13年度避泊可能隻数:16隻)</li> <li>・津波による浸水被害の軽減 (東海地震M8.0が発生した場合の浸水軽減面積:28.8ha(令和13年度))</li> </ul>											
	基準年度		令和2年度									
	B:総便益 (億円)	8,707	C:総費用(億円)	1,438	EIRR (%)	11.2	B-C	7,269	全体B/C	6.1		
B:総便益 (億円)	1,317	C:総費用(億円)	91					継続B/C	14.4			
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C								
需 要 (-10% ~ +10%)		5.7~6.4		13.0~15.9								
建 設 費 (+10% ~ -10%)		6.0~6.1		13.1~16.0								
建設期間 (+10% ~ -10%)		6.1~6.0		14.0~14.9								
社会経済情 勢等の変化	・事業実施箇所における海象条件や施工条件を踏まえた検討により、整備計画(事業費、事業期間)に変更が生じた。											
主な事業の 進捗状況	総事業費593億円、既投資額471億円 令和2年度末現在 事業進捗率79%											
主な事業の 進捗の見込 み	令和12年度完了予定 当該プロジェクトの進捗率は79%であり、引き続き事業の進捗を図る。											
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	<p>コスト縮減:現場発生材の有効活用等のコスト縮減策を積極的に実施するとともに、本事業の現場条件(高波浪、大水深)に対応した効率的な施工技術の開発状況を注視しつつ、こうした技術を積極的に活用していく。</p> <p>代替案:下田港周辺海域においては、下田港以外に避難船の受入環境を有する港湾がないほか、津波被害の軽減を図るためには防波堤の整備が有効であることから、引き続き、本事業を推進する必要がある。</p>											
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。											

# 下田港 防波堤整備事業

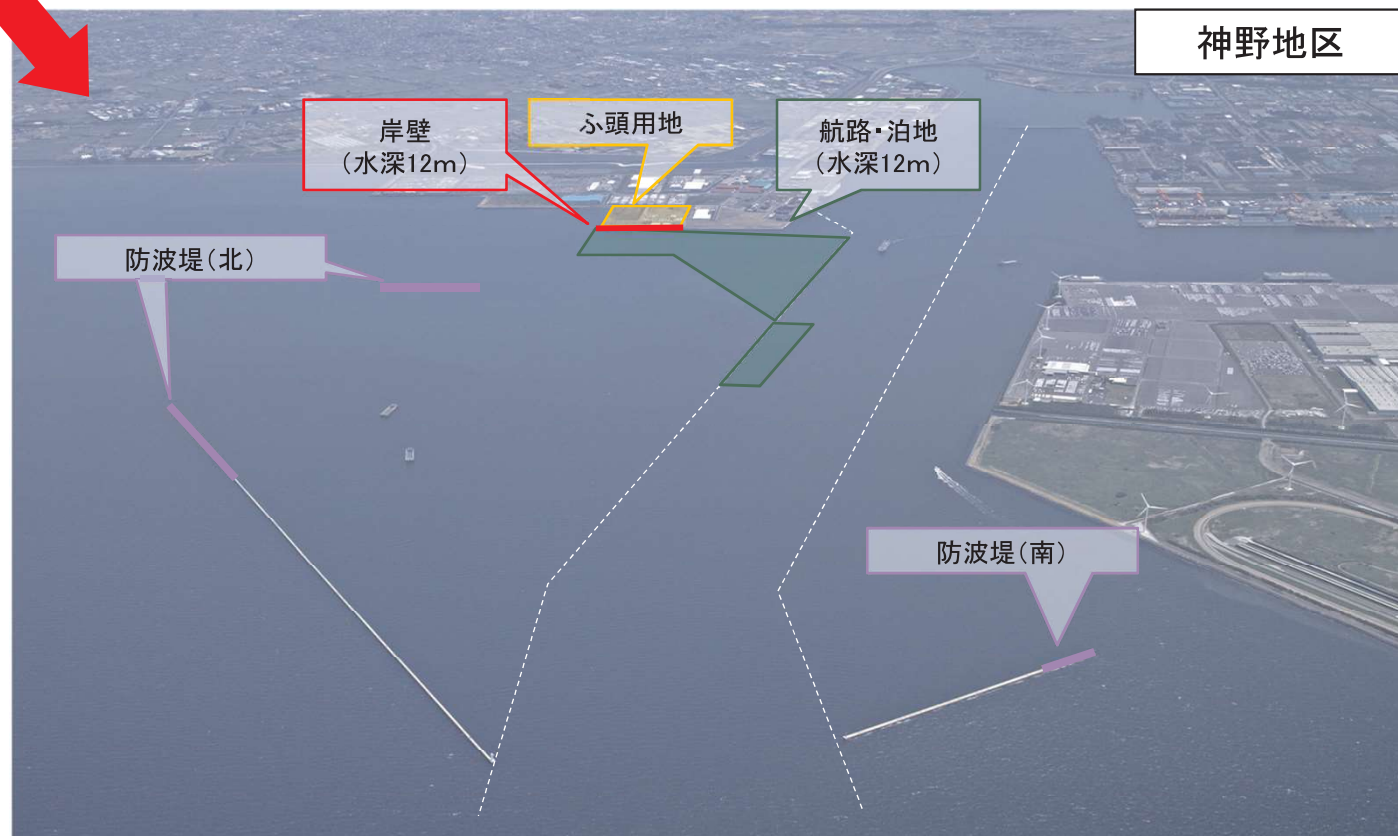


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (三河港神野地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	中部地方整備局				
実施箇所	愛知県豊橋市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、航路泊地(水深12m)、防波堤、荷役機械、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	令和6年度						
総事業費(億円)	249		残事業費(億円)		18					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 三河港は、我が国の自動車輸送拠点港湾であり、コンテナ港湾としても背後圏自動車メーカーの自動車部品輸送に利用されるなど重要な役割を担っている。 この神野地区において、国際物流ターミナルを整備することにより、コンテナ取り扱い機能を確保し、背後圏産業の物流効率化を図る。 &lt;達成すべき目標&gt; 新たに国際物流ターミナルを整備することで物流効率化を図る。</p>									
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定) 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第1節-(3)-③-(国際競争力を有する物流網の構築)</li> <li>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</li> </ul>									
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、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 &lt;定性的な効果&gt; ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・ターミナル利用による生産拡大、雇用創出 &lt;定量的な効果&gt; ・ターミナル整備による貨物輸送コスト削減 ・CO2、NOx等の排出量削減</p>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減 (令和7年予測取扱貨物量:7.7万TEU/年)</p>									
	基準年度		令和2年度							
	B:総便益(億円)	680	C:総費用(億円)	556	EIRR (%)	4.8%	B-C	124	全体B/C	1.2
	B:総便益(億円)	232	C:総費用(億円)	38				継続B/C	6.1	
(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		5.5 ~ 6.7						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		5.6 ~ 6.8						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		6.1 ~ 6.1						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設の航路に加え、令和元年に中国・ベトナム航路が就航している。</li> <li>田原地区におけるバイオマス発電所の新規建設に伴い、燃料調達に三河港の利用が見込まれる。</li> </ul>									
主な事業の進捗状況	総事業費249億円、既投資額230億円 令和2年度末 事業進捗率93%									
主な事業の進捗の見込み	令和6年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	引き続きコスト縮減を念頭におき、工事実施の際には、効率的な施工方法の採用や、使用材料等の選定についてもライフサイクルコスト(LCC)低減となるよう配慮する予定である。 8号岸壁は平成16年度に暫定供用しており、残事業は防波堤(北)、ふ頭用地、荷役機械の整備のみであり、静穏度不足が問題となっていることや、貨物需要増によるふ頭用地不足のため、本事業の投資効果を早期に発現させるためには、残事業の執行が最も効率的と考えられる。									
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</li> <li>・対応方針(案)のとおり了承(令和2年第2回中部地方整備局事業評価監視委員会)</li> </ul>									

【位置図】



## 三河港 神野地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (大阪港 北港南地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 中村 晃之	事業 主体	近畿地方整備局																																														
実施箇所	大阪府大阪市																																																			
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)、岸壁(水深15m)(改良)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)(延伸)、航路(水深15m)、航路(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深15m)、泊地(水深16m)、荷さばき地、臨港道路 等																																																			
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和10年度																																																
総事業費 (億円)	2,335		残事業費(億円)		615																																															
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>・コンテナターミナルのバース利用率は過密な状況となっており、コンテナの需要増大への対応が困難な状況である。</li> <li>・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。</li> <li>・東南海・南海地震の発生が逼迫している中、我が国の経済活動を支える耐震強化施設が不足している。</li> <li>・増大するコンテナ需要に伴う港湾物流の増加や、IRの誘致や万博開催といった夢洲の開発に伴う観光交通への対応が困難である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能を強化し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すると共に、アジア等増大するコンテナ需要に対応する。</li> <li>① 海外トランシップ回避による輸送コストの削減</li> <li>② 陸上輸送コストの削減</li> <li>③ 震災時における輸送コストの削減</li> <li>・臨港道路の拡幅により、今後増大するコンテナ貨物の陸上輸送の効率化に加え、万博やIRを核とした国際観光拠点への観光交通(自動車)の円滑な走行を確保し、大阪・関西の経済成長を支援する。</li> <li>① 陸上輸送コストの削減(物流・人流)</li> <li>② 交通事故損失額の削減</li> </ul>																																																			
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画(第4次)</li> <li>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</li> <li>4-1大都市圏の国際競争力の強化</li> </ul>																																																			
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>・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</li> <li>・海外トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避および運航の定時性の向上</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・沿道における騒音や振動等の軽減</li> <li>・コンテナターミナル周辺での渋滞の緩和</li> <li>・震災時における被害に対する企業の不安の軽減および生活や産業活動の維持</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</li> <li>・地震時における輸送コストの削減</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(2020年代半ば予測取扱貨物量:141万TEU/年)</li> <li>・地震時における輸送コストの削減(2020年代半ば地震時取扱貨物量:197万TEU/年)</li> <li>・陸上輸送コストの削減(2030年代前半予測交通量(臨港道路:此花大橋):350百台/日)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>20,621</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>3,848</td> <td>EIRR(%)</td> <td>13.4%</td> <td>B-C</td> <td>16,773</td> <td>全体B/C</td> <td>5.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>5,283</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>684</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>7.7</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>5.0~5.8</td> <td>7.0~8.5</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>5.3~5.5</td> <td>7.0~8.6</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>5.3~5.4</td> <td>7.1~8.0</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度								B:総便益(億円)	20,621	C:総費用(億円)	3,848	EIRR(%)	13.4%	B-C	16,773	全体B/C	5.4	B:総便益(億円)	5,283	C:総費用(億円)	684					継続B/C	7.7		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	5.0~5.8	7.0~8.5	建 設 費 (+10% ~ -10%)	5.3~5.5	7.0~8.6	建設期間 (+10% ~ -10%)	5.3~5.4	7.1~8.0
基準年度		令和2年度																																																		
B:総便益(億円)	20,621	C:総費用(億円)	3,848	EIRR(%)	13.4%	B-C	16,773	全体B/C	5.4																																											
B:総便益(億円)	5,283	C:総費用(億円)	684					継続B/C	7.7																																											
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																		
需 要 (-10% ~ +10%)	5.0~5.8	7.0~8.5																																																		
建 設 費 (+10% ~ -10%)	5.3~5.5	7.0~8.6																																																		
建設期間 (+10% ~ -10%)	5.3~5.4	7.1~8.0																																																		
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年頃より北港南地区(夢洲)ではコンテナ貨物の取扱能力に達しているため、年間取扱貨物量は頭打ちの状態であることから、平成31年3月に大阪港の港湾計画が改訂され、増大するコンテナ貨物の需要に対応するため、北港南地区(夢洲)においてもコンテナ荷さばき地の拡張が位置づけられた。</li> <li>・北港南地区(夢洲)では、都市と近接した広大な用地及びオーシャンフロントという非日常空間を創出できる立地を活かした国際観光拠点を形成するための取り組みが進められており、大阪の経済成長の起爆剤となることが期待されている。</li> <li>・そこで、国際観光拠点の形成にあたっては、バス交通ネットワークの形成を図り、海上交通ネットワークの形成に努めることで、周辺道路の渋滞対策を行うこととされているものの、背後地域との円滑な港湾物流機能の確保のためには、港湾計画に沿った臨港道路の整備拡充が急務となっている。</li> </ul>																																																			
主な事業の進捗状況	総事業費2,335億円、既投資額1,719億円 令和2年度末 事業進捗率74%																																																			
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和10年度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	岸壁の施工方法の工夫によるコスト縮減を行ってきたところである。今後とも、効率的な施工法の検討等により事業費を削減に努める。																																																			
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	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>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>																																																			

# 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

