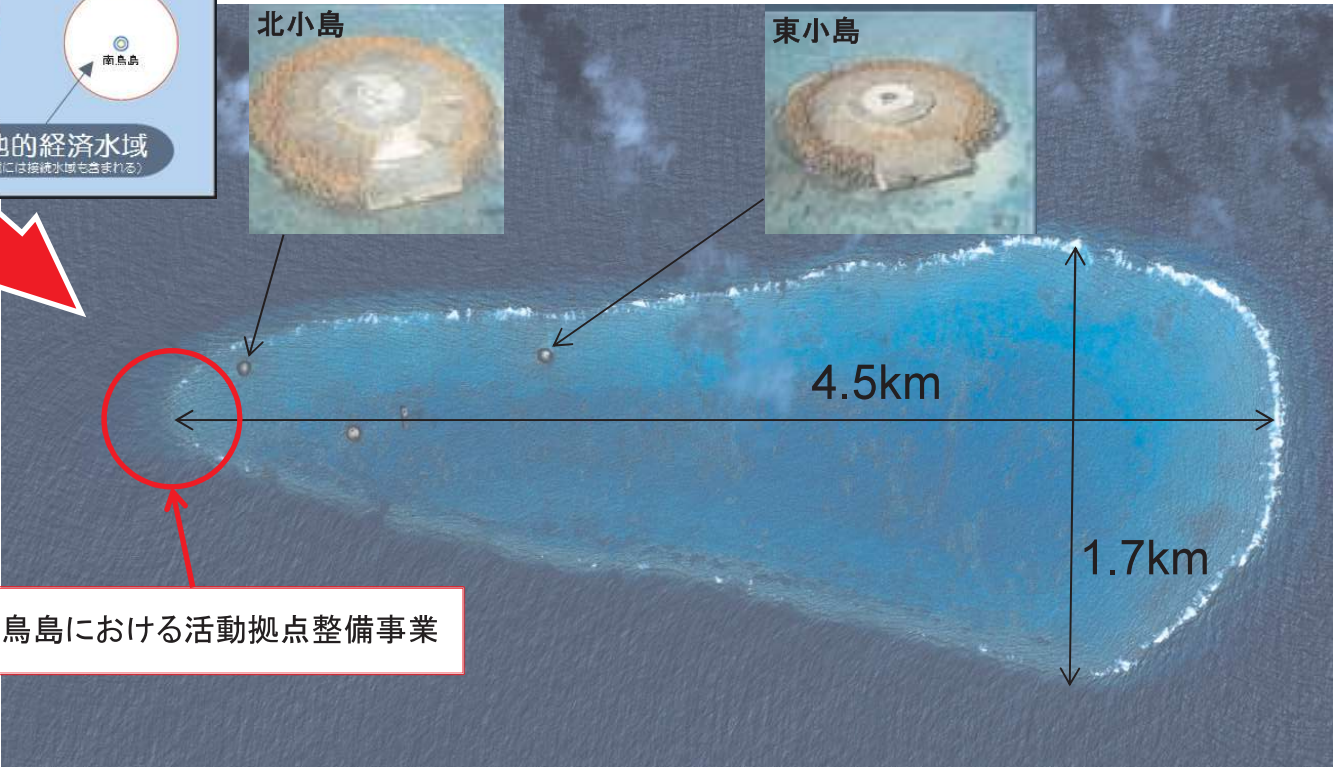
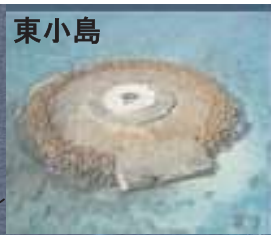
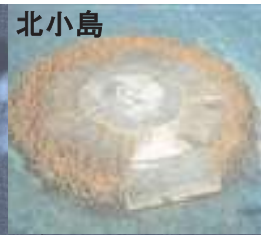


事業名	沖ノ鳥島における活動拠点整備事業		担当課	港湾局 海洋・環境課		事業主体	関東地方整備局																																							
			担当課長名	中原 正顕																																										
実施箇所	東京都小笠原村沖ノ鳥島																																													
該当基準	再評価実施後一定期間が経過している事業																																													
主な事業の諸元	岸壁(水深8m)、泊地(水深8m)、臨港道路																																													
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	令和9年度																																										
総事業費(億円)	1,600	残事業費(億円)			755																																									
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>・『排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用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施行令』の中で地理的条件、社会的状況及び施設整備状況等から周辺の排他的経済水域等の保全及び利用を促進することが必要な離島として、平成22年6月に南鳥島及び沖ノ鳥島が「特定離島」として指定された。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、沖ノ鳥島において、輸送や補給等が可能な活動拠点を整備する。</p>																																													
上位計画の位置づけ	<p><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(以下、低潮線保全基本計画という)(平成22年7月13日閣議決定、平成23年5月27日一部変更)></p> <p>4. 拠点施設の整備等の内容に関する事項</p> <p>(2) 特定離島港湾施設の整備に関する内容</p> <p>イ. 沖ノ鳥島</p> <p>国土交通大臣は、沖ノ鳥島及びその周辺海域で活動する船舶による係留、停泊、荷さばき、北小島等への円滑なアクセス等が可能となるよう、沖ノ鳥島西側に特定離島港湾施設(岸壁(水深8m)、泊地(水深8m)及び臨港道路(附帯施設を含む))を整備する。</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>■定性的・定量的な効果</p> <p>※本事業は、海洋資源開発等の活動拠点としての機能の他、将来的に得られる効果が多様であり、一般的な港湾整備に比べ、効果全体の貨幣換算が比較的困難であり、費用便益分析では、特にプロジェクトが持つ効果の一部しか評価できないことから、費用便益分析を参考とし、定性的・定性的な効果を用いて評価を実施する。</p> <p><定性的な効果></p> <p>・低潮線保全基本計画に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動(サンゴ増殖技術の開発・確立による国土保全、海洋生物資源開発の推進、自然環境をいかした新素材の開発等)の促進</p> <p><定量的な効果></p> <p>・工事・調査等の作業の効率化</p> <p>・海洋資源開発の拠点形成</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>・工事・調査等の作業の効率化: 1億円(現地滞在日数の短縮1日間/回)</p> <p>・海洋資源開発の拠点形成: 2,149億円(コバルト5,920t/年、ニッケル7,050t/年の生産)</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>2,150</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,649</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.2</td> <td>B-C</td> <td>501</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>2,150</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>636</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>										基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	2,150	C:総費用(億円)	1,649	EIRR(%)	5.2	B-C	501	全体B/C	1.3			B:総便益(億円)	2,150	C:総費用(億円)	636					継続B/C	3.4		
	基準年度		令和3年度																																											
B:総便益(億円)	2,150	C:総費用(億円)	1,649	EIRR(%)	5.2	B-C	501	全体B/C	1.3																																					
B:総便益(億円)	2,150	C:総費用(億円)	636					継続B/C	3.4																																					
<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>(感度分析)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.2~1.4</td> <td>3.0~3.7</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3~1.4</td> <td>3.1~3.8</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3~1.3</td> <td>3.4~3.4</td> </tr> </tbody> </table>											事業全体のB/C	残事業のB/C	(感度分析)			需 要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.4	3.0~3.7	建設費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	3.1~3.8	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3	3.4~3.4																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																												
(感度分析)																																														
需 要 (-10% ~ +10%)	1.2~1.4	3.0~3.7																																												
建設費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	3.1~3.8																																												
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.3	3.4~3.4																																												
社会経済情勢等の変化	臨港道路のルート、構造決定を踏まえた現地工事の全体工程の見直し																																													
主な事業の進捗状況	総事業費1,600億円、既投資額845億円 令和3年度 事業進捗率52.8%																																													
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	海象条件等を踏まえた現地工事期間の見直し等によりコスト縮減を図っている。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	海洋資源開発等の活動拠点としての機能の他、将来的に多様な効果が得られることが期待されるため。																																													
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>非常に重要な施設なので、引き続き工事安全にも留意しつつ、確実な供用を目指して頂きたい。</p>																																													

沖ノ鳥島における活動拠点整備事業



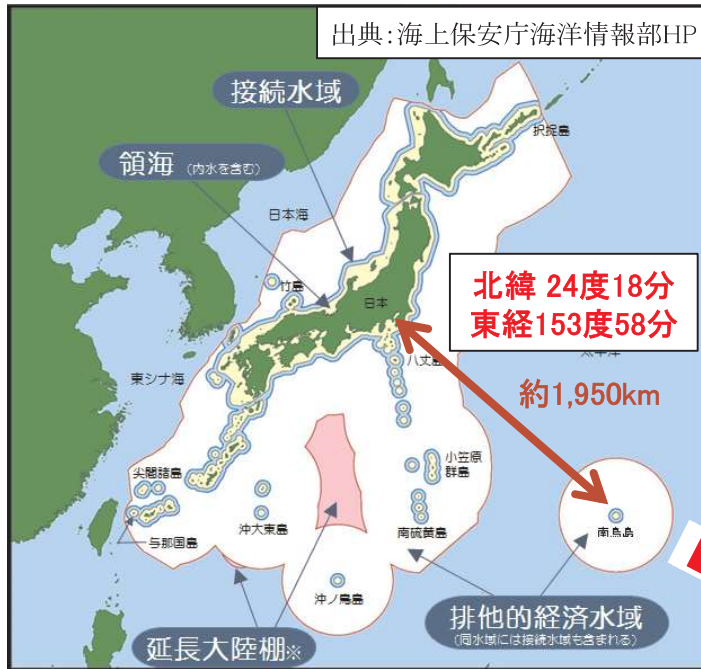
本概念図は、外国との境界が未画定の海域における地理的中間線を含め便宜上図示したもの。
 ※排他的経済水域及び大陸棚に関する法律第2条第2号が規定する海域。



沖ノ鳥島における活動拠点整備事業

事業名	南鳥島における活動拠点整備事業			担当課	港湾局 海洋・環境課			事業主体	関東地方整備局	
				担当課長名	中原 正顕					
実施箇所	東京都小笠原村南鳥島									
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8m)、泊地(水深8m)									
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	令和4年度						
総事業費(億円)	340		残事業費(億円)		26					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>・『排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用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施行令』の中で地理的条件、社会的状況及び施設整備状況等から周辺の排他的経済水域等の保全及び利用を促進することが必要な離島として、平成22年6月に南鳥島及び沖ノ鳥島が「特定離島」として指定された。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>・南鳥島において、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点を整備する。</p>									
上位計画の位置づけ	<p><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(以下、低潮線保全基本計画という)(平成22年7月13日閣議決定、平成23年5月27日一部変更)></p> <p>4. 拠点施設の整備等の内容に関する事項</p> <p>(2) 特定離島港湾施設の整備に関する内容</p> <p>ア. 南鳥島</p> <p>国土交通大臣は、南鳥島及びその周辺海域で活動する船舶による係留、停泊、荷さばき等が可能となるよう、南鳥島南側海岸部に特定離島港湾施設(岸壁(水深8m)及び泊地(水深8m)(附帯施設を含む))を整備する。</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>■定性的・定量的な効果</p> <p>※本事業は、海洋資源開発等の活動拠点としての機能の他、将来的に得られる効果が多様であり、一般的な港湾整備に比べ、効果全体の貨幣換算が比較的困難であり、費用便益分析では、特にプロジェクトが持つ効果の一部しか評価できないことから、費用便益分析を参考とし、定性的・定性的な効果を用いて評価を実施する。</p> <p><定性的な効果></p> <p>・低潮線保全基本計画に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動(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、自然環境をいかにした新素材の開発等)の促進</p> <p><定量的な効果></p> <p>・南鳥島への物資輸送の効率化</p> <p>・周辺海域における調査船舶等の運航効率化</p> <p>・海洋資源開発の拠点形成</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>・南鳥島への物資輸送の効率化:51億円(沖待ちの解消5日間/回、陸揚げ作業の短縮5日間/回)</p> <p>・周辺海域における調査船舶等の運航効率化:2億円(南鳥島における調査機材交換等)</p> <p>・海洋資源開発の拠点形成:1,410億円(コバルト5,950t/年、ニッケル7,090t/年の生産)</p>									
	基準年度		令和3年度							
	B:総便益(億円)	1,467	C:総費用(億円)	615	EIRR(%)	9.1	B-C	852	全体B/C	2.4
	B:総便益(億円)	1,467	C:総費用(億円)	163				継続B/C	9.0	
	(感度分析)	事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要 (-10% ~ +10%)	2.1~2.6		8.1~9.9						
	建設費 (+10% ~ -10%)	2.3~2.5		8.9~9.1						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.4~2.4		9.0~9.0						
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340億円、既投資額314億円 令和3年度 事業進捗率92.2%									
主な事業の進捗の見込み	令和4年度整備完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂のコンクリート骨材への活用により材料輸送費等のコスト縮減を実施									
対応方針	継続									
対応方針理由	海洋資源開発等の活動拠点としての機能の他、将来的に多様な効果が得られることが期待されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当。									

南鳥島における活動拠点整備事業



本概念図は、外国との境界が未画定の海域における地理的
中間線を含め便宜上図示したもの。
※排他的経済水域及び大陸棚に関する法律第2条第2号
が規定する海域。

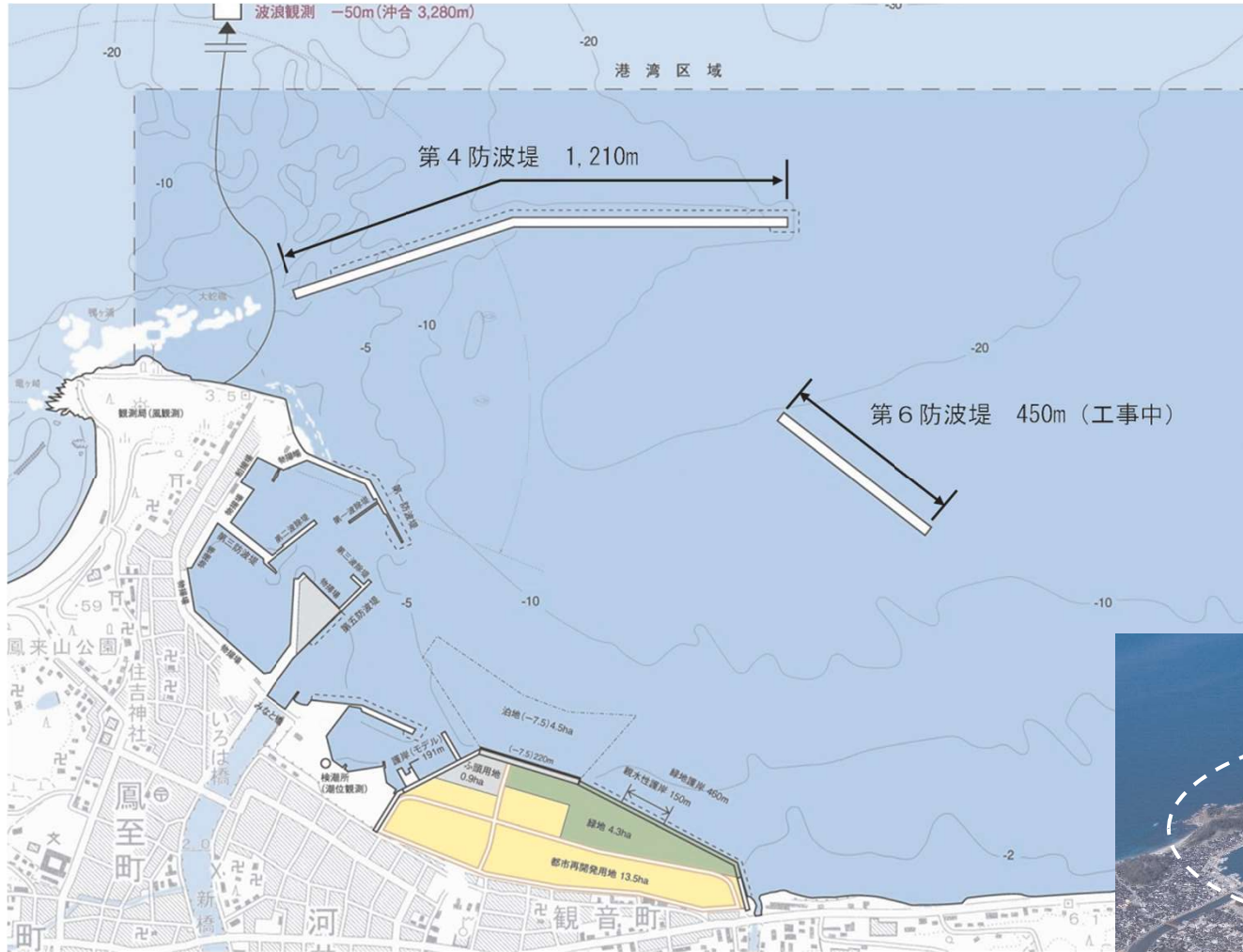


南鳥島における活動拠点整備事業

事業名	伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	北陸地方整備局																																
			担当課長名	安部 賢																																			
実施箇所	富山県射水市																																						
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14m)、泊地(水深14m)																																						
事業期間	事業採択	令和元年度	完了	令和4年度																																			
総事業費(億円)	62		残事業費(億円)		29																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 中央ふ頭において、木材チップ船はベルトコンベアが設置されている中央2号岸壁(水深10m)で全量荷卸すところ、船舶の大型化により、同ふ頭で最大水深の中央1号岸壁(水深14m)で喫水調整を行った上で、中央2号岸壁に接岸する非効率な輸送を行っている。また、木材チップ船が中央1号岸壁に接岸することにより、他貨物船舶(石油コース船等)と混雑し滞船が発生している。 このような中、同ふ頭では、石油コースの追加貨物需要が見込まれ、取扱船舶は中央1号岸壁に接岸する予定であり、中央1号岸壁の更なる混雑や、貨物置場としてのふ頭用地不足が課題となっている。</p> <p><達成すべき目標> ・中央2号岸壁の水深不足(現状水深10m)による木材チップ船の非効率な荷役形態を解消し、背後荷主企業等の物流効率化を支援する。 ・中央2号岸壁の増深を含めた中央ふ頭全体の機能再編により、将来の追加貨物需要に対応したふ頭全体の物流効率化を推進する。</p>																																						
上位計画の位置づけ	<p><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)> 重点目標2 持続可能なインフラメンテナンス 2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化 重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備 4-2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備</p> <p><北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和3年8月31日決定)> 重点目標2 持続可能なインフラメンテナンス 小目標2-3 集約・再編等によるインフラストックの適正化 重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備 小目標4-2 日本海側の拠点となる港湾等の機能強化による国際交流の拡大・活性化</p> <p><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)> 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>																																						
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、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> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・沖待ちしている船舶の波浪による被災リスクの低減。 ・木材チップ等の安定的かつ安価な供給体制の構築、産業競争力の強化、環境への負荷軽減</p> <p><定量的な効果> ・バースhift費用の削減(バースhiftの削減隻数:約34隻/年) ・滞船費用の削減(滞船時間の削減時間:約1,359時間/年) ・陸上輸送費用の削減(陸上輸送トラックの削減台数:4,600台/年)</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・バースhift費用の削減:47億円(バースhiftの削減隻数:約34隻/年) ・滞船費用の削減:23億円(滞船時間の削減時間:約1,359時間/年) ・陸上輸送費用の削減:14億円(陸上輸送トラックの削減台数:4,600台/年)</p> <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="9">令和3年度</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>85</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>59</td> <td>EIRR(%)</td> <td>6.3</td> <td>B-C</td> <td>26</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>85</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>59</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.1</td> </tr> </table> <p>(感度分析) 事業全体のB/C 残事業のB/C 需要 (-10% ~ +10%) 1.3~1.6 2.8~3.4 建設費 (+10% ~ -10%) 1.3~1.6 2.9~3.4 建設期間 (+10% ~ -10%) 1.4~1.4 3.0~3.1</p>									基準年度	令和3年度									B:総便益(億円)	85	C:総費用(億円)	59	EIRR(%)	6.3	B-C	26	全体B/C	1.4	B:総便益(億円)	85	C:総費用(億円)	59					継続B/C	3.1
基準年度	令和3年度																																						
B:総便益(億円)	85	C:総費用(億円)	59	EIRR(%)	6.3	B-C	26	全体B/C	1.4																														
B:総便益(億円)	85	C:総費用(億円)	59					継続B/C	3.1																														
社会経済情勢等の変化	<p>・現状不一致により、岸壁の構造の見直しが生じた。 ・現地調整結果より、浚渫土砂の投入範囲および施工方法の見直しが生じた。</p>																																						
主な事業の進捗状況	総事業費62億円、既投資額33億円 令和3年度末 事業進捗率53%																																						
主な事業の進捗の見込み	令和4年度整備完了予定																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ICT施工による生産性向上、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	十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完了が強く要望されているため																																						
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容> ・対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。 <港湾管理者の意見> ・(富山県)事業継続に同意する。今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。</p>																																						

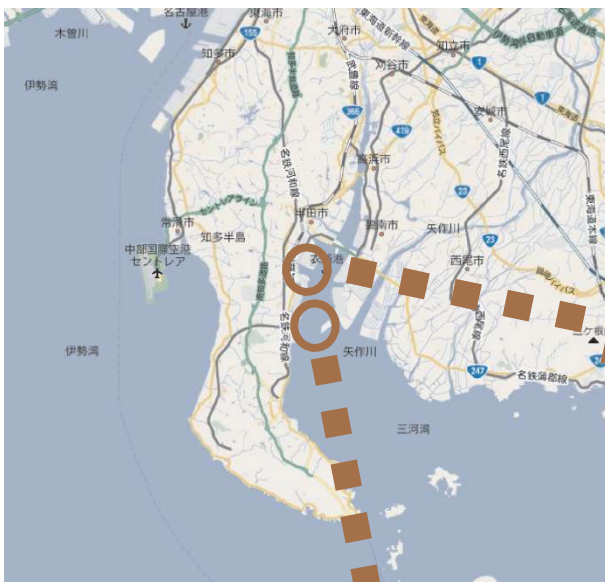
事業名	輪島港輪島地区避難港整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	北陸地方整備局																																								
			担当課長名	安部 賢																																											
実施箇所	石川県輪島市																																														
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																														
主な事業の諸元	第4防波堤、第6防波堤																																														
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	令和11年度																																											
総事業費(億円)	417		残事業費(億円)		54																																										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荒天時における輪島港沖を航行する船舶の避難に必要な水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤を整備することにより、避泊水域を確保する。 																																														
上位計画の位置づけ	<p><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)></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 防災時における交通機能の確保</p> <p><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)></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>(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>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"> ・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><定量的な効果></p> <p>輪島港内に避泊水域が確保され、荒天時に7隻の避泊が可能となり、海難による船舶等の損失が減少する。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の安定・発展 ・漁船等の航行安全・安全係留の向上 																																														
	<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>海難減少に伴う損失の回避額:986億円(令和12年避泊隻数7隻)</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>5,554</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,338</td> <td>EIRR(%)</td> <td>8.0</td> <td>B-C</td> <td>4,216</td> <td>全体B/C</td> <td>4.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>986</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>41</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>24.0</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>											基準年度		令和3年度										B:総便益(億円)	5,554	C:総費用(億円)	1,338	EIRR(%)	8.0	B-C	4,216	全体B/C	4.2			B:総便益(億円)	986	C:総費用(億円)	41					継続B/C	24.0		
	基準年度		令和3年度																																												
B:総便益(億円)	5,554	C:総費用(億円)	1,338	EIRR(%)	8.0	B-C	4,216	全体B/C	4.2																																						
B:総便益(億円)	986	C:総費用(億円)	41					継続B/C	24.0																																						
<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(-10%~+10%)</td> <td></td> <td>3.9~4.4</td> <td></td> <td>21.6~26.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td></td> <td>4.1~4.2</td> <td></td> <td>21.8~26.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td></td> <td>4.1~4.2</td> <td></td> <td>23.1~24.8</td> <td></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%)		3.9~4.4		21.6~26.4		建設費(+10%~-10%)		4.1~4.2		21.8~26.6		建設期間(+10%~-10%)		4.1~4.2		23.1~24.8														
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																											
需要(-10%~+10%)		3.9~4.4		21.6~26.4																																											
建設費(+10%~-10%)		4.1~4.2		21.8~26.6																																											
建設期間(+10%~-10%)		4.1~4.2		23.1~24.8																																											
社会経済情勢等の変化	<p>平成22年度に第4防波堤1,210m完成</p> <p>平成30年度に第6防波堤450mの内280m(第1段階)完成</p> <p>第6防波堤の断面の見直しによる整備により、令和11年度完成予定</p>																																														
主な事業の進捗状況	<p>総事業費417億円、既投資額363億円</p> <p>令和3年度末現在 事業進捗率87%</p>																																														
主な事業の進捗の見込み	令和11年度整備完了予定																																														
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤の配置及び構造は、所要の機能を満たす経済的なものとしている。施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。																																														
対応方針	継続																																														
対応方針理由	当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えられる。																																														
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>対応方針(原案)どおり事業継続は妥当。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>(石川県)輪島港が位置する能登半島は、日本海特有の冬期風浪による影響を強く受ける場所であり、荒天時に航行船舶が安全に避難できる水域の確保が求められていることから、防波堤を整備する当事業は必要不可欠な事業である。また、防波堤整備によりマリンタウン岸壁の安全な係留につながることから、当事業はクルーズ船等の誘致、ひいては交流機会の拡大による地域振興にもつながる重要な事業である。このため、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ、着実に整備を進め、早期完成を図っていただきたい。</p>																																														

輪島港（輪島崎地区）避難港整備事業



事業名	衣浦港武豊北ふ頭地区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 安部 賢	事業主体	中部地方整備局					
実施箇所	愛知県知多郡武豊町										
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12m)、ふ頭用地、航路・泊地(水深12m)、中央航路(水深12m)										
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	令和7年度							
総事業費(億円)	152		残事業費(億円)		57						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 衣浦港の外貨貨物量が増加しており、既存施設の水深・能力が不足(大型船に対応した岸壁と背後スペースが不足)している。また、中央航路の現況幅員は大型船の行き会いに対応していないため、船舶大型化の支障となっている。</p> <p><達成すべき目標> 国際物流ターミナルの整備や中央航路の拡幅により、取扱貨物量の増加および入港船舶の大型化に対応し、貨物輸送の効率化を支援する。</p>										
上位計画の位置づけ	<p><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 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土 (3)グローバルな活躍の拡大 ③グローバルな「対流」促進の強化</p> <p><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)> 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><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)> 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>										
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、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化。 ・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。</p>										
	<p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・航路航行の安全性の向上 <定量的な効果> ・国際物流ターミナル整備による輸送コストの削減 ・航路拡幅整備による船舶大型化 ・排出ガスの削減(令和8年時点:CO2排出約169トン-Cの削減、NOX排出約4トンの削減)</p>										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・ターミナル整備による輸送コスト削減効果:86億円(令和8年予測取扱貨物量:204千トン/年) ・航路拡幅に伴う船舶の大型化:411億円(令和8年予測大型船入港隻数:321隻/年)</p>										
	基準年度		令和3年度								
	B:総便益(億円)	499	C:総費用(億円)		324	EIRR(%)	5.6%	B-C	174	全体B/C	1.5
B:総便益(億円)	135	C:総費用(億円)		48				継続B/C	2.8		
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C							
需要 (-10% ~ +10%)		1.4 ~ 1.7		2.6 ~ 3.1							
建設費 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.7		2.6 ~ 3.2							
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.5		2.8 ~ 2.9							
社会経済情勢等の変化	評価対象施設において、新規稼働予定のバイオマス発電所の燃料用木材チップの取扱が見込まれる。										
主な事業の進捗状況	総事業費152億円、既投資額95億円 令和3年度末 事業進捗率63%										
主な事業の進捗の見込み	令和7年度整備完了予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	本事業の防波堤撤去で発生する石材について、一部を防波堤端部の被覆材として使用し、残りを他事業の整備に流用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	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> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。</p>										

衣浦港 武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業



航路・泊地
水深：12m
幅員：400m
面積：54.1ha

岸壁
水深：12m
延長：240m

ふ頭用地
面積：1.9ha

航路
水深：12m
面積：17.7ha

防波堤撤去
延長：105m

事業名	大阪港南港東地区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 安部 賢	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13m)、泊地(水深13m)、航路・泊地(水深13m) 等																																																																														
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	令和13年度																																																																											
総事業費(億円)	118		残事業費(億円)	79																																																																											
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪港においては、鋼材や鉄鋼、製材、金属くず等のバルク貨物の需要が見込まれる中、現在、バルク貨物を取り扱える岸壁の最大水深が12mしかなく、バルク貨物を輸送する船舶の大型化や岸壁の混雑による利用調整が生じるなど非効率な荷役形態となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪港でバルク岸壁最大となる水深13m岸壁を整備し、積出拠点港としての効率性を高める。 																																																																														
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></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>																																																																														
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標への貢献度</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> <p>①地域におけるバルク貨物(鋼材や鉄鋼、金属くず等)の積出拠点港としての国際競争力強化></p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、大型船の喫水調整の解消等が図られ、鋼材や鉄鋼、金属くず等の輸送が効率化されるとともに、岸壁直背後での集積・保管が図られることで、鋼材や鉄鋼、金属くず等の積出拠点港としての国際競争力の向上に寄与する。 <p>②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資の促進></p> <ul style="list-style-type: none"> 金属くずなどの横持ち輸送の解消、トラックドライバー不足の解消に寄与する。 本事業により、背後企業の新規立地・投資の促進に寄与する。 <p>③脱炭素化に配慮した港湾物流の高度化(環境への負荷軽減)></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化への対応および陸上輸送の削減により、排出ガス等の発生を抑えられる。 <p>CO2:4.035t-C/年 NOx:219t/年</p>																																																																														
	<p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 (令和14年予測取扱貨物量:62.2万トン/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> <p>輸送コストの削減効果:240億円(バルク貨物:622千トン/年)</p>																																																																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="8">令和3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>244</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>153</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.3</td> <td>B-C</td> <td>91</td> <td>全体B/C</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>244</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>57</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="6">残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td colspan="2">需要 (-10% ~ +10%)</td> <td colspan="2">1.4~1.8</td> <td colspan="6">3.9~4.7</td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.5~1.7</td> <td colspan="6">3.9~4.8</td> </tr> <tr> <td colspan="2">建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td colspan="2">1.5~1.6</td> <td colspan="6">4.2~4.4</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	244	C:総費用(億円)	153	EIRR(%)	5.3	B-C	91	全体B/C	1.6	B:総便益(億円)	244	C:総費用(億円)	57					継続B/C	4.3	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						需要 (-10% ~ +10%)		1.4~1.8		3.9~4.7						建設費 (+10% ~ -10%)		1.5~1.7		3.9~4.8						建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5~1.6		4.2~4.4				
基準年度		令和3年度																																																																													
B:総便益(億円)	244	C:総費用(億円)	153	EIRR(%)	5.3	B-C	91	全体B/C	1.6																																																																						
B:総便益(億円)	244	C:総費用(億円)	57					継続B/C	4.3																																																																						
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																											
需要 (-10% ~ +10%)		1.4~1.8		3.9~4.7																																																																											
建設費 (+10% ~ -10%)		1.5~1.7		3.9~4.8																																																																											
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5~1.6		4.2~4.4																																																																											
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 取扱貨物として、鋼材や鉄鋼、製材に加え、金属くずは、近年、大型船での輸送が必要な東南アジア等のより遠方へ輸出先がシフトし、貨物需要も増加していることから、新たな、新たな貨物需要として追加。 																																																																														
主な事業の進捗状況	<p>総事業費118億円、既投資額38億円</p> <p>令和3年度末 事業進捗率33%</p>																																																																														
主な事業の進捗の見込み	令和13年度整備完了予定																																																																														
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な断面に対して代替案を検討した結果、岸壁の本体となるケーソンについて、西側端部のケーソンの平面形状を工夫するとともに、標準部のケーソンの幅を広くすることで、設置計画函数を減らし、コスト縮減を図る。 今後も、コスト縮減や脱炭素社会の実現に貢献できるよう、新技術・新工法の活用や代替案立案等の可能性を検討し、事業を進捗する。 																																																																														
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><第三者委員会の意見・反映内容></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> <p><港湾管理者の意見></p> <p>(大阪市)大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業は、大阪港において水深13mを有する唯一の外貿一般貨物埠頭を整備するものであり、一般貨物の輸送拠点として海上輸送コストの削減に寄与すると考えられます。当該整備事業背後の本市事業についても、事業者からの早期整備のニーズがあり、令和6年度から本格化させて令和13年度完成を目指していきますので、当該整備事業の事業継続をお願いします。なお、事業実施にあたっては、引き続き、最大限のコスト縮減や工期短縮の徹底、残事業の精査をお願いします。</p>																																																																														

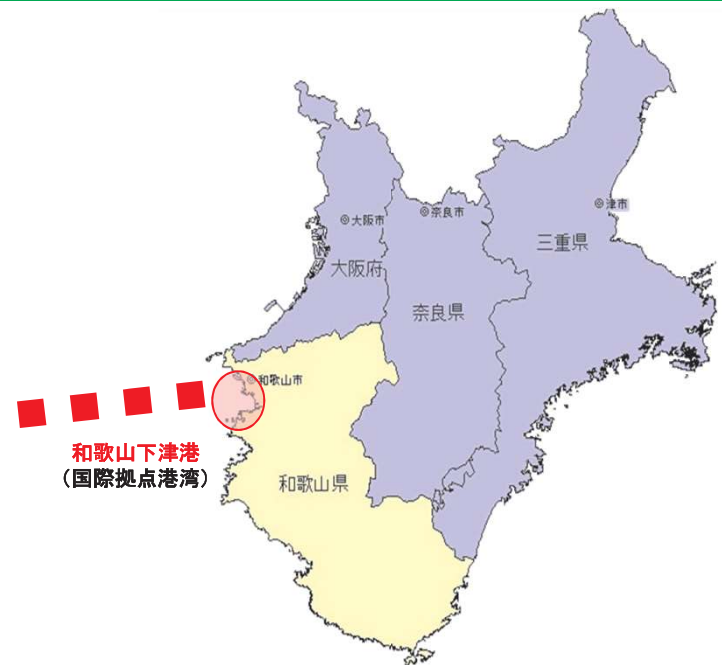
大阪港 南港東地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名	神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業主体	近畿地方整備局		
			担当課長名	安部 賢					
実施箇所	兵庫県神戸市								
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16m)(耐震)、岸壁(増深・耐震改良)、岸壁(水深15m)、航路・泊地等(水深16m)、航路・泊地等(水深15m)、防波堤、荷さばき地等								
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	令和9年度					
総事業費(億円)	4958		残事業費(億円)	825					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・経済のグローバル化が進展し、国際基幹航路におけるアジアでの寄港地の絞り込みが進む中、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。 ・阪神港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。 ・逼迫する南海トラフ地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、大水深岸壁の整備等のコンテナターミナルの機能強化により、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するとともに、物流の効率化とアジア等増大するコンテナ需要に対応する。 <p>① 海外トランシップの回避等 ② コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減 ③ 震災時における輸送コストの削減 ④ 震災時における施設被害の回避</p>								
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></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>								
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> <p>①国際競争力の強化 (直航サービスの維持による物流コスト増大の回避)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ船の大型化が進展している現状を踏まえ、本事業を実施しない場合、神戸港、北米や欧州、東南アジア等を結ぶ直航サービスが喪失することも想定されるが、本事業実施により、直航サービスの喪失により発生する釜山港等での積替による物流コストの増大を避けることができる。これにより、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンの強靱化が図られる。 (コンテナターミナル荷役時間及び国際フィーダー船在港時間の短縮) ・コンテナターミナルの一体的な利用により、コンテナターミナル内の荷役効率化及び国際フィーダー船をはじめとする船舶運航の効率化が実現し、コンテナターミナル内の荷役作業時間、国際フィーダー船の在港時間の短縮が図られる。 (コンテナトレーラーのゲート前待機時間及びターミナル内滞在時間の短縮) ・本事業の実施により、「CONPAS(新・港湾情報システム)」の導入効果をより高める事が可能となり、コンテナトレーラーのゲート前待機時間及びターミナル内滞在時間が一層短縮される。 <p>②排出ガスの減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業実施により、ゲート処理の迅速化によるゲート前渋滞の緩和、陸上輸送距離の短縮によりCO₂及びNO_x等の排出量が削減される。 								
	<p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上輸送コストの削減 (令和8年予測取扱貨物量:307万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> <p>海上輸送コストの削減:34,834億円(コンテナ貨物:307万TEU/年)</p>								
	基準年度		令和3年度						
B:総便益(億円)	35,246	C:総費用(億円)	10,119	EIRR(%)	12.6	B-C	25,127	全体B/C	3.5
B:総便益(億円)	4,450	C:総費用(億円)	991					継続B/C	4.5
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
需要 (-10% ~ +10%)		3.3~3.7		4.0~4.9					
建設費 (+10% ~ -10%)		3.4~3.5		4.1~5.0					
建設期間 (+10% ~ -10%)		3.5~3.5		4.5~4.5					
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・最近のコンテナ取扱量は、平成30年に294万TEUを達成(過去最高)するまで増加するとともに、船舶の大型化も進展し、神戸港に寄港する基幹航路の平均船型は水深16mが必要な8,000TEU積船型を超えている状況。 ・近年、国際コンテナ戦略港湾政策の取組の1つである集荷施策(海外トランシップや国際フィーダー航路網の充実)により、特に国際フィーダー貨物の増加が顕著。(国際フィーダー航路は68便/週(H26)から95便/週(R1)、国際フィーダー貨物量は30万TEU(H26)から39万TEU(R1)の約3割増加) ・これにより、船舶の大型化への対応や施設の耐震化に加え、国際フィーダー貨物の増加に対応した効率的な荷役機能の確保が必要。 								
主な事業の進捗状況	総事業費4,958億円、既投資額4,134億円 令和3年度末現在 事業進捗率83%								
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	<ul style="list-style-type: none"> ・他事業で発生した既存防波堤の現場発生品(被覆石・捨石等)を浚渫土砂受入施設仮護岸に有効活用。 ・他事業で発生する建設発生土を荷さばき地の盛土材として有効活用。 ・現時点においても、コスト縮減が図られた合理的な計画であり、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用などコスト縮減に努める。 								
対応方針	継続								
対応方針理由	充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><第三者委員会の意見・反映内容></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> <p><港湾管理者の意見></p> <p>(神戸市)神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾としての神戸港において重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。</p> <p>今後の事業継続にあたっては、効果的な事業手法の検討やコスト縮減の徹底をお願いします。</p>								

事業名	和歌山下津港本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	近畿地方整備局																																																	
実施箇所	和歌山県和歌山市																																																							
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(外)、岸壁(水深13m)、岸壁(水深12m)・耐震、航路(水深13m)等																																																							
事業期間	事業採択	昭和50年度	完了	令和13年度																																																				
総事業費(億円)	807		残事業費(億円)	90																																																				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山下津港背後に立地する企業の物流効率化を図り、地域の産業競争力の向上を支援する必要がある。 大規模災害時における海上物流拠点としての緊急物資及び一般貨物の物流機能を確保する必要がある。 港湾静穏度の向上に伴う荷役効率の向上、高潮時における背後地への浸水防止、避泊水域を確保する必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>和歌山下津港において、防波堤(外)を含む港湾施設の一体的な整備により、物流の効率化を図るとともに、荒天時における航行船舶の安全確保、背後地への浸水防護、切迫する大規模地震発生における物流機能を維持する。</p> <p>①通常時、震災時における輸送コストの削減 ②浸水被害の回避 ③海難事故の減少</p>																																																							
上位計画の位置づけ	<p><社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)></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>																																																							
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"> 国際競争力の強化 大型船舶が入港できる環境を整備することで、より効率的な海上貨物輸送が可能となり、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力向上に寄与する。また、背後企業の新規立地・投資の促進に寄与する。 観光需要の確保 本プロジェクトの構成施設である西浜第3岸壁(水深12m)(耐震)及び西浜第5岸壁(水深13m)(暫定12mで供用中)を使用することで、最大16万トン級のクルーズ船が受け入れ可能。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 本プロジェクトの実施により、近隣の港湾である大阪港等までの陸上輸送コストを削減することが可能となる。 本プロジェクトの実施により、大型船舶による効率的な輸送が可能となり、海上輸送コストを削減することが可能となる。 被災時の円滑な支援及び被災後の港湾物流機能の確保 本プロジェクトの実施により、被災時に和歌山県市域防災計画に基づく緊急物資の和歌山下津港からの搬入を可能とするとともに、被災後においても物流機能が維持され、背後立地企業の事業活動が早期に再開可能となる。 浸水被害・海難に伴う損失の削減 防波堤を整備することにより、高潮時の港内波高が低減され、高潮による浸水被害に伴う損失を削減することが可能となる。 荒天時に安全な避泊を行うことが可能な避難泊地を確保することにより、海難に伴う損失を削減することが可能となる。 脱炭素化に配慮した港湾物流の高度化 陸上輸送距離の短縮によりCO2及びNOx等の排出量が削減される。 CO2:454.9t-C/年 NOx:6.2t/年 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> 便益の主な根拠 輸送コストの削減便益(バルク貨物):737億円(令和14年予測取扱貨物量:433千トン) 輸送コストの削減便益(コンテナ貨物):140億円(令和14年予測取扱貨物量:4,415TEU) 輸送コスト削減便益(フェリー貨物・旅客):12億円(令和14年予測取扱貨物量:35.6千台、令和14年予測取扱貨物量:106,106人) 耐震便益:16億円 浸水被害回避便益:1,167億円 海難の減少便益:5,196億円 <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>7,323</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>2,614</td> <td>EIRR(%)</td> <td>9.4</td> <td>B-C</td> <td>4,709</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">2.8</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>522</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>66</td> <td colspan="4"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">7.9</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>2.5~3.1</td> <td>7.1~8.7</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.8~2.8</td> <td>7.2~8.8</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.8~2.8</td> <td>7.6~8.2</td> </tr> </table>											基準年度	令和3年度										B:総便益(億円)	7,323	C:総費用(億円)	2,614	EIRR(%)	9.4	B-C	4,709	全体B/C	2.8		B:総便益(億円)	522	C:総費用(億円)	66					継続B/C	7.9			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	2.5~3.1	7.1~8.7	建設費 (+10% ~ -10%)	2.8~2.8	7.2~8.8	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.8~2.8	7.6~8.2
基準年度	令和3年度																																																							
B:総便益(億円)	7,323	C:総費用(億円)	2,614	EIRR(%)	9.4	B-C	4,709	全体B/C	2.8																																															
B:総便益(億円)	522	C:総費用(億円)	66					継続B/C	7.9																																															
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																						
需要 (-10% ~ +10%)	2.5~3.1	7.1~8.7																																																						
建設費 (+10% ~ -10%)	2.8~2.8	7.2~8.8																																																						
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.8~2.8	7.6~8.2																																																						
社会経済情勢等の変化	<p>平成29年3月、京奈和自動車道開通</p> <p>平成30年8月、台風21号により被災</p> <p>令和元年8月、大型クルーズ船が西浜第三岸壁に入港</p> <p>令和2年6月、本港地区背後において化学メーカーの新工場及び研究棟が稼働開始</p>																																																							
主な事業の進捗状況	<p>総事業費807億円、既投資額717億円</p> <p>令和3年度末現在 事業進捗率89%</p>																																																							
主な事業の進捗の見込み	令和13年度整備完了予定																																																							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>防波堤(外)の整備にあたって、防波堤断面の縮小、建設副産物の有効活用によりコストを縮減している。</p> <p>今後とも、建設副産物の有効活用等により整備費用の削減に努めて参りたい。</p>																																																							
対応方針	継続																																																							
対応方針理由	<p>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。</p> <p><第三者委員会の意見・反映内容></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> <p><港湾管理者の意見></p> <p>(和歌山県)和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業は、基幹産業の物流コストを削減するための大型船舶が入港できる環境の確保、地域の活性化に寄与するクルーズ客船等の入港船舶の安全性の向上などが期待できる重要な事業であり、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。</p> <p>なお、事業実施にあたっては、コスト縮減等を図り、早期に完成させるようお願いします。</p>																																																							
その他																																																								

和歌山下津港 本港区 国際物流ターミナル整備事業



事業名	広島港ふ頭再編改良事業	担当課	港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局																																									
		担当課長名	安部 賢																																											
実施箇所	広島県広島市																																													
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) (改良)、航路・泊地(水深12m)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、ふ頭用地																																													
事業期間	事業採択	平成27年度	完了	令和7年度																																										
総事業費(億円)	108	残事業費(億円)		73																																										
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 完成自動車輸出用の自動車運搬船は、近年大型化が進み6万GT級が主流となっているが、広島港には対応する岸壁がないため、背後圏の自動車関連産業は非効率な海上輸送を強いられている。また、宇品地区の既設岸壁は、昭和30～40年代に建設された施設であり、老朽化対策・耐震強化対策が求められている。</p> <p><達成すべき目標> 自動車運搬船の大型化や完成自動車の輸出増大に早期に対応するため、既存ストックを有効活用したふ頭再編を行うことで、完成自動車の効率的な海上輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。 ・完成自動車輸出用岸壁の確保、自動車運搬船の大型化への対応による輸送効率化 ・既存施設の有効活用 ・大規模地震発生時における物流機能の維持</p>																																													
上位計画の位置づけ	<p><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)> 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><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)> 第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉 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><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)> ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。(Ⅱ 1(1)④) ・人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。(Ⅱ 1(3)①)</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 ・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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・中国地方最大の都市であり、かつ中枢機能を有する広島市(人口119万人)中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。</p> <p><定量的な効果> ・岸壁を改良することで、大型船舶が満載輸送可能となり、海上輸送コストが削減される。 ・既存ストックを活用した岸壁改良により、滞船コストが削減される。 ・岸壁の耐震化により、大規模地震発生時の緊急物資及び一般貨物の輸送コスト増大が回避される。 ・岸壁の耐震化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2の排出量が約40%(10,265t-C/年)、NOxの排出量が約40%(874t/年)低減される。</p>																																													
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 ・減載輸送解消による海上輸送コスト削減(令和8年以降予測取扱貨物量:完成自動車=14.7万台/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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>269</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>97</td> <td>EIRR(%)</td> <td>10.9</td> <td>B-C</td> <td>172</td> <td>全体B/C</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>269</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>63</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>4.3</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>2.5~3.0</td> <td>3.9~4.7</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.5~3.1</td> <td>3.9~4.8</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.8~2.8</td> <td>4.3~4.3</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	269	C:総費用(億円)	97	EIRR(%)	10.9	B-C	172	全体B/C	2.8	B:総便益(億円)	269	C:総費用(億円)	63					継続B/C	4.3		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	2.5~3.0	3.9~4.7	建設費 (+10% ~ -10%)	2.5~3.1	3.9~4.8	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.8~2.8
基準年度		令和3年度																																												
B:総便益(億円)	269	C:総費用(億円)	97	EIRR(%)	10.9	B-C	172	全体B/C	2.8																																					
B:総便益(億円)	269	C:総費用(億円)	63					継続B/C	4.3																																					
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																												
需要 (-10% ~ +10%)	2.5~3.0	3.9~4.7																																												
建設費 (+10% ~ -10%)	2.5~3.1	3.9~4.8																																												
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.8~2.8	4.3~4.3																																												
社会経済情勢等の変化	平成30年7月豪雨災害の影響や事業実施箇所における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108億円、既投資額35億円 令和3年度末 事業進捗率33%																																													
主な事業の進捗の見込み	令和7年度整備完了予定																																													
コスト削減や代替案立案等の可能性	試験杭の打設による支持力特性の把握の結果、支持力が発現する層の見直しにより鋼管杭の延長を短くすることで、コスト削減が図られる。																																													
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	<p><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」することが妥当と判断される。 <港湾管理者の意見> 対応方針(原案)について異存はありません。引き続き、早期完成に向け確実に整備を進めていただきたい。</p>																																													

広島港 心頭再編改良事業



事業名	油谷港唐崎地区防波堤整備事業			担当課	港湾局計画課			事業主体	中国地方整備局		
				担当課長名	安部 賢						
実施箇所	山口県長門市										
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	防波堤(北) 1,200m、防波堤(西) 400m										
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	令和9年度							
総事業費(億円)	83		残事業費(億円)		38						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 油谷港周辺海域には、荒天時において船舶が安全に避難できる静穏水域が少なく、船舶航行の安全性及び信頼性に支障をきたしている。 油谷港沖を航行する船舶は多く、100GT～3,000GTの内航船だけでも年間約3万7千隻の船舶が航行している。 油谷港周辺海域において、年間42件の海難事故が発生している。 これらの船舶が荒天時に安全に避難できる静穏水域が不足しており、避難水域の確保が必要となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 荒天時において、航行船舶の避難に必要な水域を確保し、船舶の航行安全性及び信頼性の向上に寄与する。 										
上位計画の位置づけ	<p><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)></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 防災時における交通機能の確保</p> <p><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)></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>(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>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・施策目標への貢献度</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"> 当該事業の実施により、油谷港沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業を実施することにより、船舶の避難に必要な静穏水域が確保でき、海難事故等の損失の回避が図られる。(平成35年度予測避難隻数5隻) 										
	<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"> 海難減少に伴う損失の回避(平成35年度予測避難隻数5隻) 										
	基準年度		平成28年度								
B:総便益(億円)	2,252		C:総費用(億円)		104	EIRR (%)	13.6	B-C	2,148	全体B/C	21.7
B:総便益(億円)	2,251		C:総費用(億円)		26				継続B/C	85.9	
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C						
需要 (-10% ~ +10%)		19.5 ~ 23.8			77.3 ~ 94.4						
建設費 (+10% ~ -10%)		21.1 ~ 22.2			78.1 ~ 95.4						
建設期間 (+10% ~ -10%)		21.4 ~ 22.2			85.2 ~ 86.4						
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 油谷港周辺海域における海難事故発生件数は、近年ほぼ横ばいで推移しており、荒天時における油谷港への避難の要請は高い。 										
主な事業の進捗状況	<p>総事業費83億円、既投資額45億円</p> <p>令和3年度末 事業進捗率54%</p>										
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	防波堤(西)の残事業整備に先立ち、最新の波浪データ等を用い、設計断面の再検討を行った結果、断面の縮小化が可能となった。										
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> <p>対応方針(原案)のとおり依存なし。「事業継続」でよいと判断。</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)について異存はありません。引き続き、事業促進に努めていただきたい。</p>										

油谷港 唐崎地区 防波堤整備事業



【全体事業:5隻】

