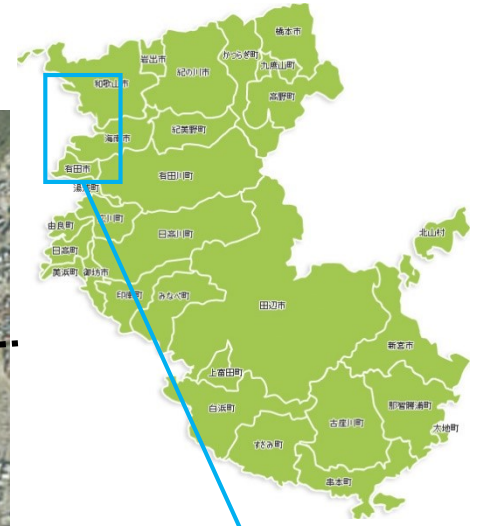


事業名 (箇所名)	和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (和歌山下津港海岸)	担当課 担当課長名	港湾局海岸・防災課 神谷 昌文	事業 主体	近畿地方整備局					
実施箇所	和歌山県和歌山市、海南市			評価 年度	令和4年度					
該当基準	再評価を実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施									
主な事業の 諸元	護岸(改良)、津波防波堤、水門									
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	令和10年度						
総事業費(億円)	549		残事業費(億円)	215						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 和歌山下津港海岸は、今後30年以内に70～80%程度の確率で南海トラフで発生する地震に伴う津波の来襲が予測されており、当海岸の背後地域には、行政・防災中枢機能や主要交通施設に加えて、世界的シェアを誇る高付加価値製品の製造企業が集積しているため、津波来襲時には極めて甚大な被害の発生が危惧されている。 このため、護岸、津波防波堤及び水門の新設・補強・嵩上げを組み合わせた施設整備を実施し、津波浸水被害の軽減を図る。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、南海トラフで発生する地震「東海・東南海・南海3連動地震」による津波(比較的発生頻度の高い津波)に対して、背後地の浸水被害を防止。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:水害等災害による被害の軽減 施策目標:津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する 									
便益の主な 根拠	浸水防護面積:404ha 浸水防護戸数:4,323戸 浸水地域における被害軽減額:4,351億円									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	1,861	C:総費用(億円)	597	全体B/C	3.1	B-C	1,264	EIRR (%)	10.1
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,333	C:総費用(億円)	185	継続B/C	7.2				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	2.8~3.4	6.5~7.9							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	3.0~3.2	6.5~8.0							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	3.1~3.2	7.2~7.3							
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、南海トラフで発生する地震「東海・東南海・南海3連動地震」による津波(比較的発生頻度の高い津波)に対して、背後地の浸水被害を防止できる。</p> <p><貨幣価値換算が困難な効果等></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域経済への影響回避 災害時にサプライチェーンの寸断等による企業の生産力低下により、地域経済への甚大な影響が懸念される。背後地の世界的シェアを誇る企業群を津波から防護することにより、甚大な経済被害を回避することができる。 国民に波及するストック効果として、被災時の津波防護によって、背後産業の社会・経済活動の維持が期待される。また、新規企業立地に伴う雇用創出や、病院等の公共施設の立地も期待され、都市拠点周辺の機能強化に繋がる。 行政活動の維持および迅速な復旧活動への寄与 背後地の行政機関や主要交通施設、電力施設等を津波から防護することにより、海南市の行政活動を維持でき、災害時の迅速な復旧活動や緊急輸送ネットワークの確保等が可能となる。 国民に波及するストック効果として、行政施設や緊急輸送道路を津波から防護することによって、災害直後から避難・救助および物資供給等の応急活動が期待でき、事業継続・早期復旧に繋がる。また、地域社会が致命的な被害を受けることなく迅速に回復できるよう国土強靱化の確立に繋がる。 									
社会経済情 勢等の変化	平成31年4月、関西電力(株)海南発電所が廃止 関西電力(株)海南発電所跡地に竹島鉄工建設(株)が立地予定(令和3年3月に立地協定書調印)、令和7年4月に操業開始予定									
主な事業の 進捗状況	総事業費549億円、既投資額334億円 令和4年度末現在 事業進捗率61%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和10年度整備完了予定									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な設計の考え方を見直し、捨石を併用した新たな護岸構造を用いることで護岸整備のコストを削減した。 引き続き、NETIS等の新技術、新工法の検討を行い、コスト削減及び工期短縮を図る。 									
対応方針	継続									
対応方針理 由	十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、早期効果発現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></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><海岸管理者の意見></p> <p>(和歌山県)和歌山下津港海岸海南地区は、背後地域に行政機関や住宅・商業施設が密集しており、津波浸水対策事業は、緊急性が高く重要な事業であることから対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。なお、事業実施にあたっては、地元住民や周辺企業と十分に調整を行い、理解を得るとともに、より一層のコスト削減を図り、早期の完成をお願いします。</p>									

和歌山下津港海岸 直轄海岸保全施設整備事業



- 凡例
- 護岸(改良)
 - 津波防波堤
 - 水門

和歌山下津港
(国際拠点港湾)

事業名 (箇所名)	広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (広島港海岸)		担当課 担当課長名	港湾局 海岸・防災課 神谷 昌文		事業 主体	中国地方整備局			
実施箇所	広島県広島市、安芸郡海田町					評価 年度	令和4年度			
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	護岸(改良)、堤防(改良)									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	令和12年度						
総事業費(億 円)	316		残事業費(億円)		96					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>・広島港海岸の背後地には人口や資産が集中しており、度々、台風に伴う高潮によって被害を受けてきた。また、広島港海岸の既存施設は、概ね昭和30年～50年代にかけて整備されており、コンクリートの劣化や基礎の洗掘等、老朽化の進行が顕著であることから、対策が必要となっている。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>・本事業の実施により、高潮対策及び大規模地震後の津波により想定される浸水被害を軽減すること。</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <p>・政策目標: 水害等災害による被害の軽減 ・施策目標: 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。</p>									
便益の主な 根拠	浸水防護面積: 443ha 浸水防護戸数: 10,022戸 浸水地域における被害軽減額: 3,807億円									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	4,886	C:総費用(億円)	424	全体B/C	11.5	B-C	4,462	EIRR (%)	43.3
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	104	C:総費用(億円)	81	継続B/C	1.3				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	10.4~12.7		1.2~1.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	11.3~11.8		1.2~1.4						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	11.5~11.6		1.3~1.3						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、将来にわたり襲来が予想される大型台風に伴う高潮および大規模地震後の津波に対して、背後地の浸水被害を防止できる。</p> <p><貨幣価値換算が困難な効果等></p> <p>・本事業の実施により、背後地域の越波・浸水被害を防ぎ、浸水想定区域内に立地する幹線道路や交通機能を確保することで地域産業の継続に寄与する。</p> <p>・海岸保全施設の整備により、背後が「陥没」や「沈下」することがなくなり、住民の安全性が確保される。</p>									
社会経済情 勢等の変化	前回評価以降、大きな社会情勢の変化はない。									
主な事業の 進捗状況	総事業費316億円、既投資額220億円 令和4年度末時点 事業進捗率70%									
主な事業の 進捗の見込	令和12年度に整備完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	波浪変形計算等の見直しに伴い、石材投入等の海上作業が不要となったことでコストを縮減。									
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り、十分な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>・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当</p> <p><都道府県の意見・反映内容></p> <p>・(広島県)異存はありません。</p> <p>広島港海岸は、過去に大型台風による深刻な高潮浸水被害が繰り返し発生しています。また背後にゼロメートル市街地を抱えていることから、想定される最大クラスの地震・津波への減災対策は重要な課題と認識しております。引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>									

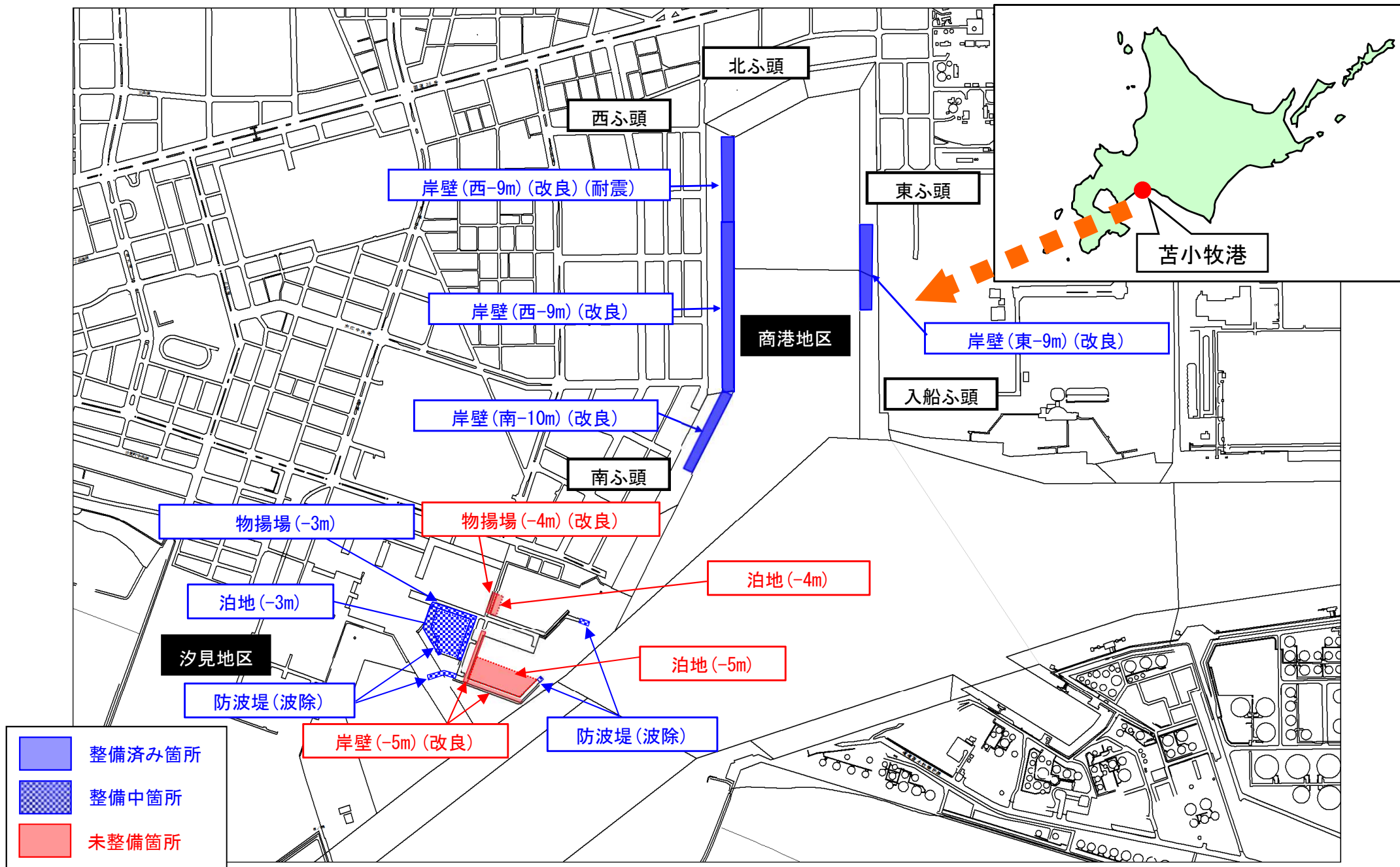
広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業 位置図

【位置図】



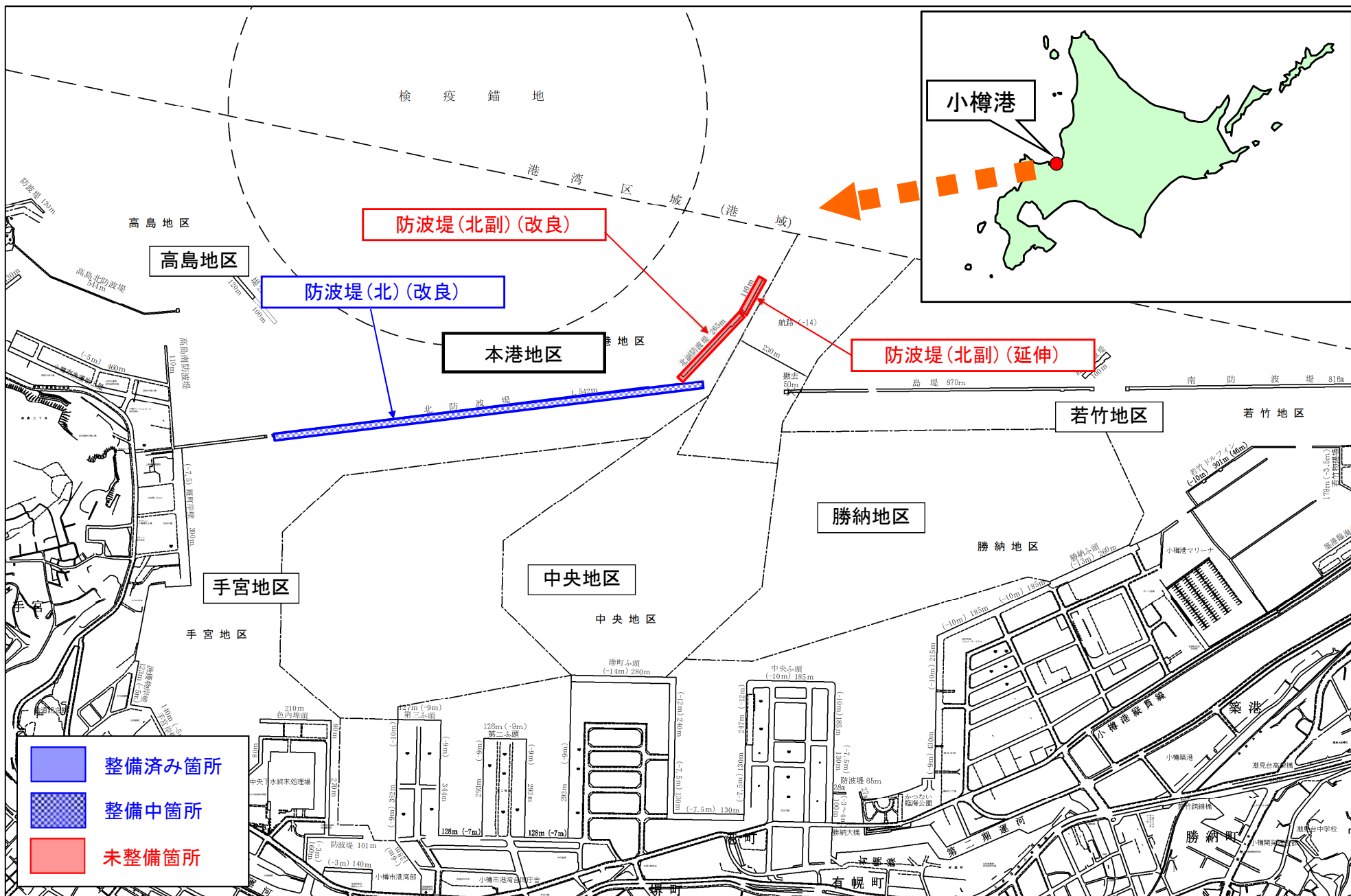
事業名 (箇所名)	苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル 改良事業		担当課	港湾局 計画課		事業 主体	北海道開発局			
			担当課長名	西村 拓			評価 年度	令和4年度		
実施箇所	北海道苫小牧市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	岸壁(西)(水深9m)(改良)(耐震)、岸壁(南)(水深10m)(改良)、岸壁(東)(水深9m)(改良)、物揚場(水深4m)(改良)、泊地(水深5m)、防波堤(波除)等									
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	令和9年度						
総事業費(億円)	146		残事業費(億円)		21					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 商港地区の西ふ頭、南ふ頭及び東ふ頭の岸壁は、老朽化による施設の陥没及び不安定化が懸念されている。 当該岸壁は、背後に上屋が存在し、エプロン幅が狭いため、トレーラーによる荷役に支障を来しているなど、係留船舶の安全性向上及び物流の効率化等が求められている。 大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送の確保のほか、震災後の北海道経済及び道民生活を維持すること、並びに我が国の産業活動等を健全に維持することが求められている。 夕見地区の小型船だまりでは、バンカー船やタグボート、作業船等の係留施設が不足しており、係留施設ではない護岸に係留していることなどから、ボートサービス船の適切で安全な利用が可能となるよう、施設整備が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 荷役の安全性向上及び物流の効率化を図るため、RORO船のユニットロードを取扱う岸壁等を整備する。 大規模地震発生時の緊急物資及び一般貨物の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁を整備する。 RORO船の定期運航機能を確保するため、ボートサービス船の小型船だまり(物揚場・外郭施設等)を整備する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する 									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減: 388億円(令和10年度予測取扱貨物量: 723万トﾝ/年) 震災時における輸送コストの削減: 8.4億円(震災時の緊急物資: 2,454トﾝ/震災、一般貨物: 202万トﾝ/震災) タグボートの移動コストの削減: 8.8億円(令和10年度予測出動回数628隻/年) 多そう係留コストの削減: 7.1億円(1,995隻/年) 荒天時の移動コストの削減: 0.2億円(48隻/年) 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	412.9	C:総費用(億円)	186.8	全体B/C	2.2	B-C	226	EIRR (%)	7.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	39.8	C:総費用(億円)	18.1	継続B/C	2.2				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.0~2.4		2.0~2.4					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.2~2.2		2.0~2.4					
			2.1~2.3		2.1~2.3					
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> RORO船の大型化への対応 RORO貨物の荷役効率化 ボートサービスの効率化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 震災時における輸送コストの削減 施設被害の回避による復旧のための追加支出コストの削減 タグボートの移動コストの削減 多そう係留コストの削減 荒天時の移動コストの削減 									
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146億円、既投資額124億円 令和4年10月時点 整備進捗率85%									
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9年度の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	サンドコンパクション置換材等として再生骨材を有効活用することにより、コストの削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	事業の必要性・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><第三者委員会の意見・反映内容></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><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)については、特段の意見はございません。事業継続につきましては、格別の御高配をいただきますようお願い申し上げます。</p>									

苫小牧港 西港区 商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業



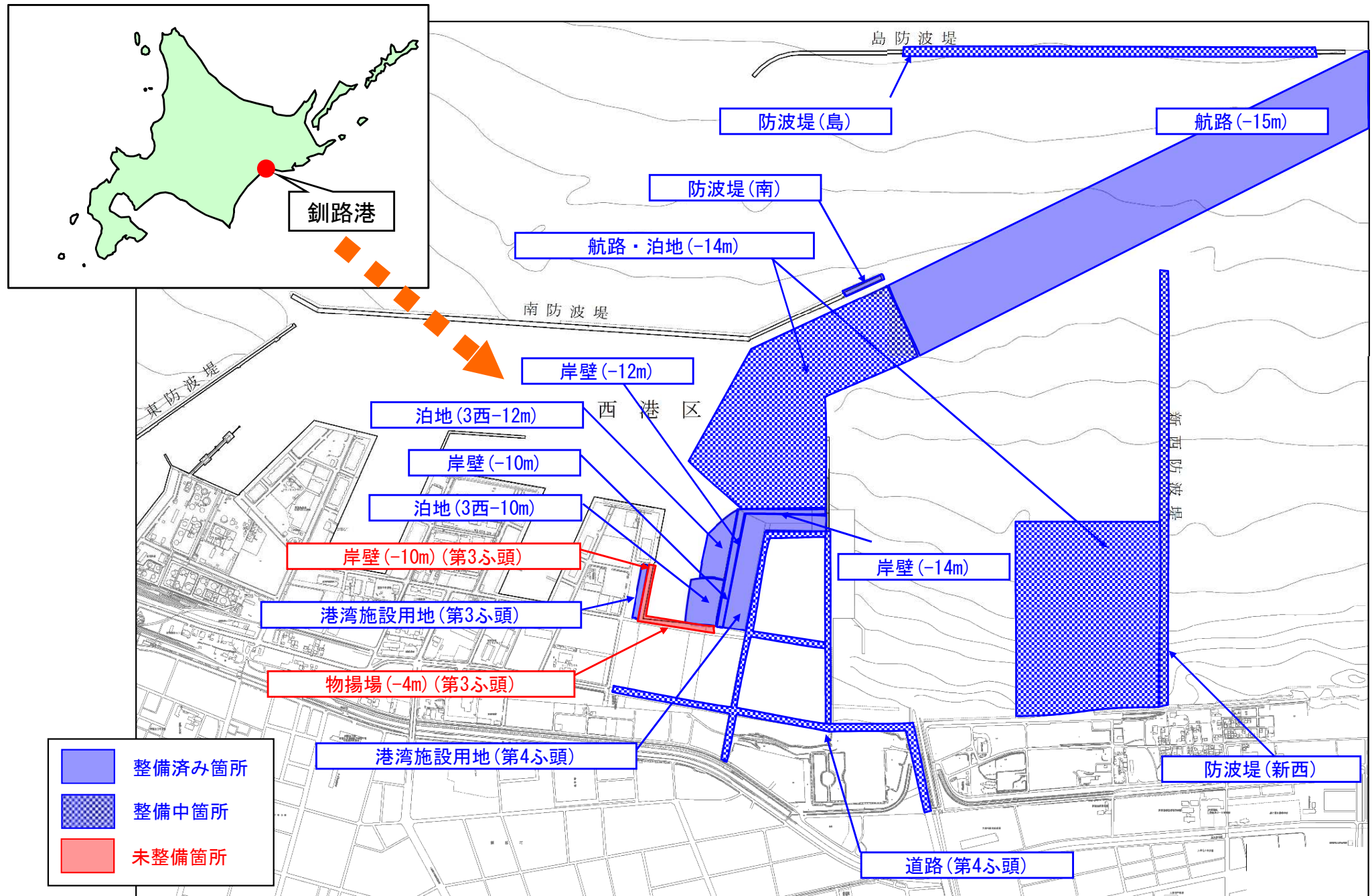
事業名 (箇所名)	小樽港本港地区防波堤整備事業		担当課	港湾局 計画課		事業 主体	北海道開発局			
実施箇所	北海道小樽市		担当課長名	西村 拓		評価 年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(北)(改良)、防波堤(北副)(改良)、防波堤(北副)(延伸)									
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	令和11年度						
総事業費(億円)	82		残事業費(億円)		53					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤(北)は、日本初の本格的な外洋防波堤として築造されるなど、歴史的な財産価値が高い土木構造物であるが、築造後100年以上が経過し、水中部のブロックの散乱や捨石マウンドの洗掘等により、波浪に対する脆弱性が高まっている。このため、本施設が破損した場合、小樽港の港湾取扱貨物の約9割を占めるフェリー貨物の航路存続が困難となるなど地域経済へ与える影響が懸念される。 港内の静穏度が不足しているため、フェリー運航の定時性確保や荒天時において本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の改良・延伸整備による、土木構造物としての歴史的価値の保存や防波機能の回復及び港内静穏度の向上を図り、岸壁利用の利便性・安全性の向上や本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図るため、防波堤を整備する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する 									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減: 256.4億円 (令和12年予測フェリー取扱貨物量: 11,506千トン/年) 海難の減少: 23.4億円 (令和12年予測避難船舶: 2隻/年) 残存価値: 0.2億円 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	279.90	C:総費用(億円)	99.8	全体B/C	2.8	B-C	180	EIRR (%)	7.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	115.8	C:総費用(億円)	41.9	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%)	2.5~3.1		2.5~3.0						
	建設費 (+10% ~ -10%)	2.7~2.9		2.5~3.1						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.7~2.9		2.6~2.8						
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> フェリー運航の安定性確保 係留船舶の安全性向上 大型クルーズ船入港による地域経済の活性化 背後地の浸水被害と資産被害の回避 北海道におけるリダンダンシー機能の向上 歴史的財産価値の存続と次世代への継承 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 海難の減少 残存価値 									
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82億円、既投資額29億円 令和4年10月時点 事業進捗率36%									
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。									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	既設ブロックを防波堤の改良等に流用することにより、コスト削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	事業の必要性・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><第三者委員会の意見・反映内容></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><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)については、特段の意見はございません。事業継続に特段の御配慮をお願い申し上げます。</p>									

小樽港 本港地区防波堤整備事業



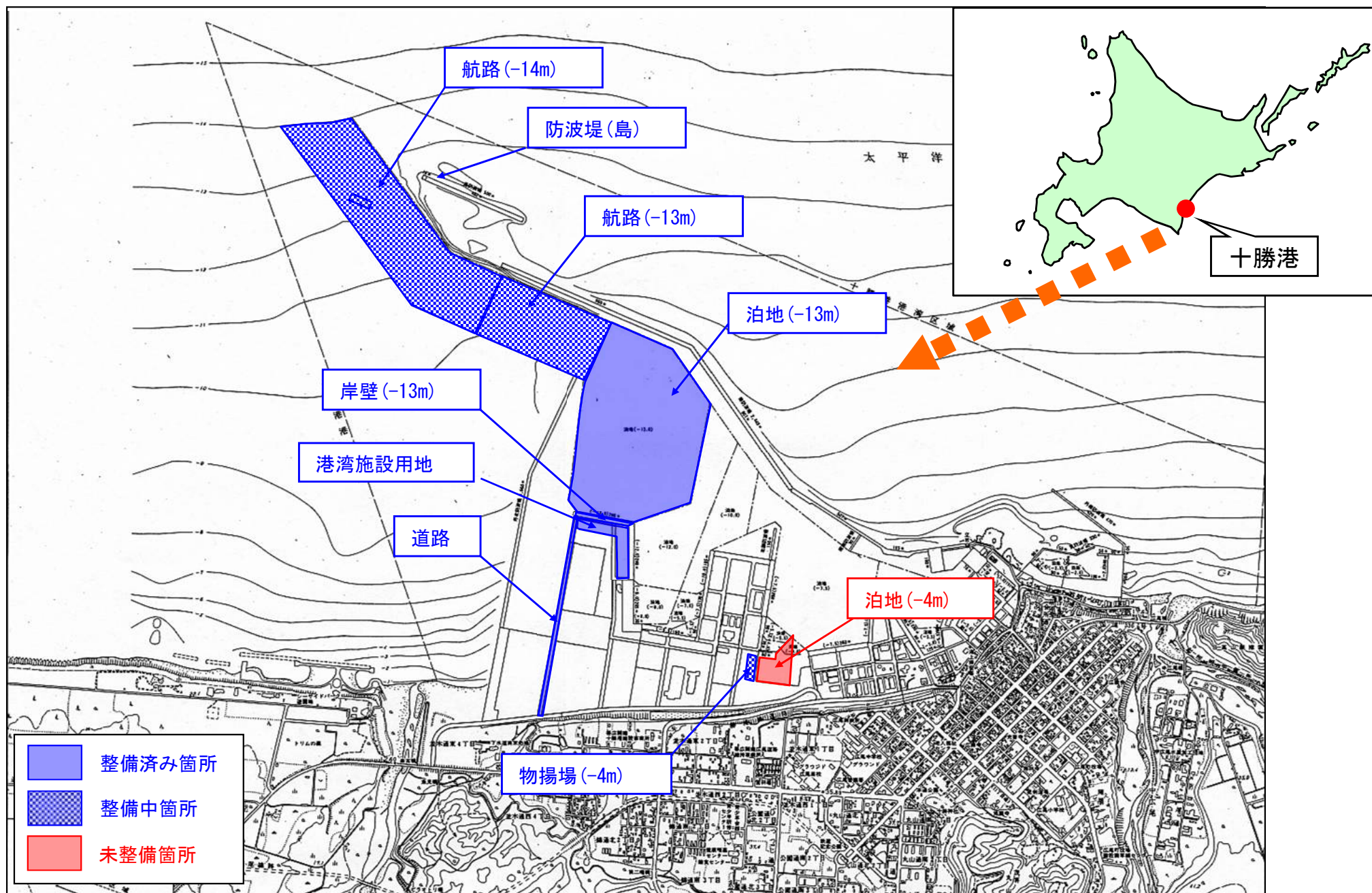
事業名 (箇所名)	釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局 計画課 西村 拓	事業 主体	北海道開発局					
実施箇所	北海道釧路市			評価 年度	令和4年度					
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(島)、防波堤(新西)、航路(水深15m)、航路・泊地(水深14m)、岸壁(水深14m)、港湾施設用地(第4ふ頭)等									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	令和9年度						
総事業費(億円)	1,334		残事業費(億円)		89					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率的な輸送形態となっており、慢性的なバース混雑により増便(船舶の大型化)等の機会が損失している。また、荒天時において沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。 <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バルク船の利用による輸送コストの削減や本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図るため、岸壁や防波堤等を整備する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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 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 									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減:2,730.8億円(令和10年度予測取扱貨物量:88万トン/年) 滞船コストの削減:4.1億円(令和10年度予測滞船解消時間:448時間/年) 海難の減少:698.0億円(令和10年予想避難船舶:4隻/年) 航路・泊地の維持浚渫費の削減:271.6億円(令和10年度地形変化速度:0.07m/年) 残存価値:109.9億円 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	3,814.3	C:総費用(億円)	3,154.3	全体B/C	1.2	B-C	660	EIRR (%)	5.0
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	243.5	C:総費用(億円)	186.6	継続B/C	1.3				
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		1.2~1.4					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.5					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.3					
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな企業立地による地域経済の活性化 港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 道路整備に伴う輸送効率の向上 防波堤(島)整備に伴う生態系、自然環境の創造 防波堤(島)の整備によるカーボンニュートラルレポートへの取組 第4埠頭整備による大型クルーズ船受入の実現と観光振興への貢献 既存産業の活性化による地域貢献 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 滞船コストの削減 海難の減少 航路・泊地の維持浚渫費の削減 残存価値 									
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1,334億円、既投資額1,245億円 令和4年10月末現在 事業進捗率93%									
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9年度の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	<ul style="list-style-type: none"> 浚渫土をケーソンの中詰材として有効活用することにより、コスト削減を図る。 ケーソン製作においてハイブリッドケーソンを採用することにより、コスト削減を図る。 									
対応方針	継続									
対応方針理 由	事業の必要性・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><第三者委員会の意見・反映内容></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><港湾管理者の意見></p> <p>事業評価の内容について特段の意見はありません。完成に向けて事業継続いただけますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

釧路港 西港区 国際物流ターミナル整備事業



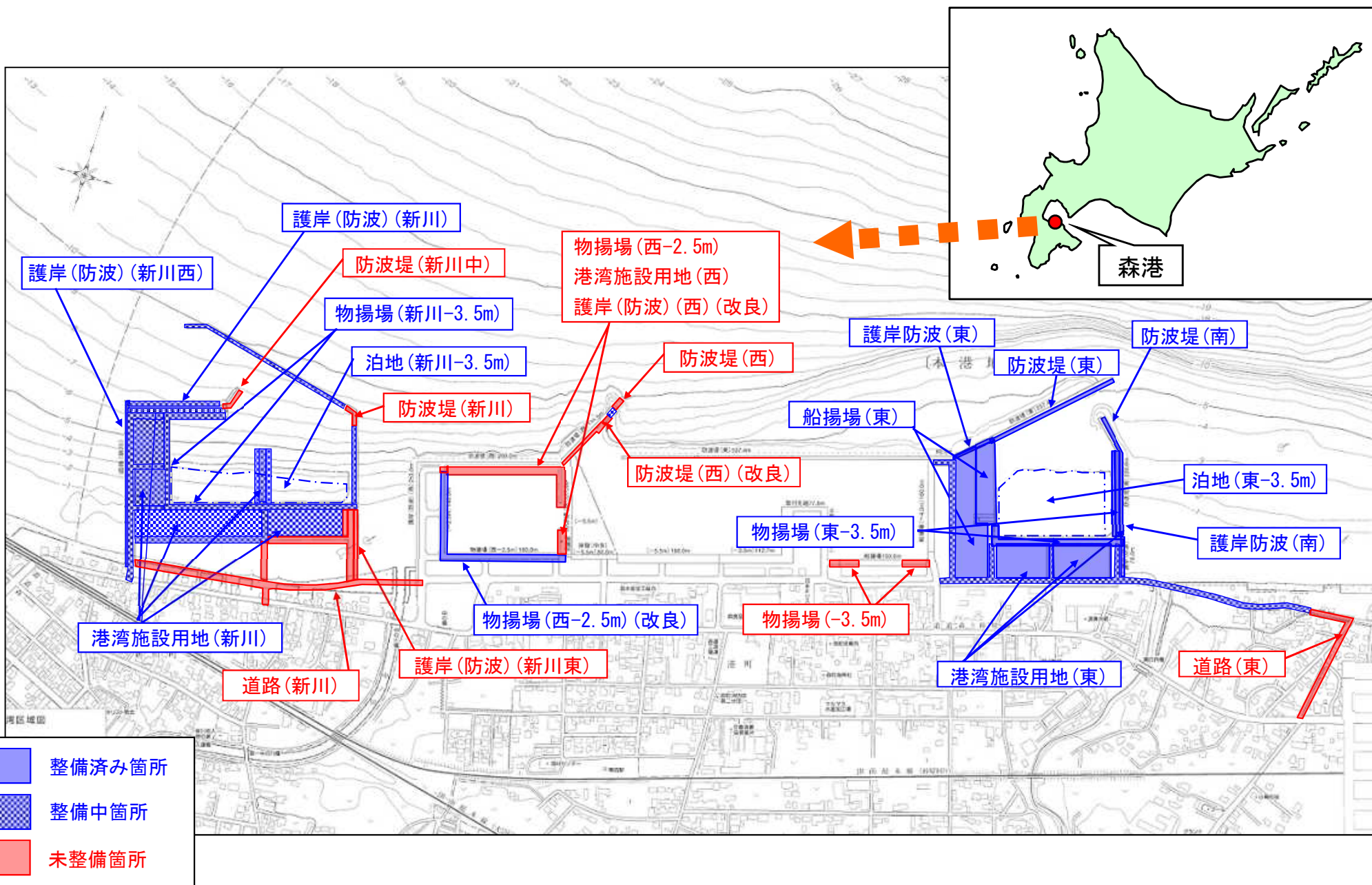
事業名 (箇所名)	十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 西村 拓	事業 主体	北海道開発局				
実施箇所	北海道広尾郡広尾町				評価 年度	令和4年度				
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	航路(水深13m)、航路(水深14m)、防波堤(島)、岸壁(水深13m)、物揚場(水深4m) 等									
事業期間	事業採択	平成5年度	完了	令和13年度						
総事業費(億円)	199		残事業費(億円)		41					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 穀物運搬船の大型化に対応した大水深岸壁が整備されておらず、効率的な利用に支障を来しており、物流需要に十分対応できない状況にある。 本港周辺では、荒天時において沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 背後企業における貨物輸送機能を強化及び物流効率化による輸送コストの削減や本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図るため、岸壁や防波堤等を整備する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化、国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 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>北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な 根拠	<p>輸送コストの削減:492.7億円(令和14年度予測取扱貨物量:とうもろこし等の穀物飼料429千トン/年)</p> <p>回避移動コストの削減:5.1億円(令和14年度予測移動回数:港内移動回数132回/年)</p> <p>海難の減少:146.4億円(令和14年予測避難船舶:2隻/年)</p> <p>残存価値:2.0億円</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	646.2	C:総費用(億円)	479.8	全体B/C	1.3	B-C	166	EIRR (%)	5.4
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	59.7	C:総費用(億円)	31.9	継続B/C	1.9				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.4	1.3~1.4	1.7~2.1						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	1.3~1.4	1.7~2.1						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	1.3~1.4	1.8~1.9						
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな企業立地による地域経済の活性化 港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 十勝ブランドの牛乳・牛肉の供給による国民生活の質の向上 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 回避移動コストの削減 海難の減少 残存価値 									
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199億円、既投資額158億円 令和4年10月時点 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13年度の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	既設物揚場を有効活用することにより、コスト削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	事業の必要性・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><第三者委員会の意見・反映内容></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><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)につきまして、特段の異議はございません。事業の継続につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

十勝港 内港地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	森港本港地区小型船だまり整備事業		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 西村 拓		事業 主体	北海道開発局			
実施箇所	北海道茅部郡森町					評価 年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(東)、物揚場(東)(水深3.5m)、道路(東)、防波堤(新川)、護岸(防波)(新川)、物揚場(水深3.5m)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)	191		残事業費(億円)		30					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> ・ホタテの養殖漁業基地として重要な役割を担っているが、係留施設の不足による小型船の滞船や多そう係留が生じており、非効率な水産活動となっている。</p> <p><達成すべき目標> ・小型船の混雑解消による水産活動の効率化を図るため、小型船だまり(物揚場・外郭施設等)を整備する。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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 北海道総合開発を推進する</p>									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> ・滞船・多そう係留コストの削減:534.7億円(令和11年予測小型船隻数:102隻/年) ・船揚場整備による上下架作業コストの削減:1.6億円(令和11年予測小型船隻数:106隻/年) ・用地整備による作業コストの削減:2.2億円(令和11年予測小型船隻数:34隻/年) ・道路整備による作業コストの削減:2.4億円(令和11年予測小型船隻数:40隻/年) ・残存価値:6.2億円 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	547.0	C:総費用(億円)	452.3	全体B/C	1.2	B-C	95	EIRR (%)	4.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	36.9	C:総費用(億円)	27.0	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%)		1.1~1.3	1.2~1.5						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	1.2~1.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	1.4~1.4						
事業の効果 等	<p><定性的な効果> ・水産物輸出促進への貢献 ・作業時間の短縮による水産振興への寄与 ・作業時間の短縮による水産物の品質向上 ・港内の混雑緩和による船舶の航行や荷役の安全性向上 ・観光クルーズ船就航に伴う観光振興</p> <p><定量的な効果> ・滞船・多そう係留コストの削減(令和11年予測小型船隻数:102隻/年) ・船揚場整備による上下架作業コストの削減(令和11年予測小型船隻数:106隻/年) ・用地整備による作業コストの削減(令和11年予測小型船隻数:34隻/年) ・道路整備による作業コストの削減(令和11年予測小型船隻数:40隻/年) ・残存価値</p>									
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191億円、既投資額161億円 令和4年10月時点 事業進捗率84%									
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	既設防波堤撤去で発生するコンクリート殻を物揚場の路盤材等に流用することにより、コスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	事業の必要性・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><第三者委員会の意見・反映内容> 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><港湾管理者の意見> 事業評価の内容について特段の意見はありません。事業継続につきまして、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

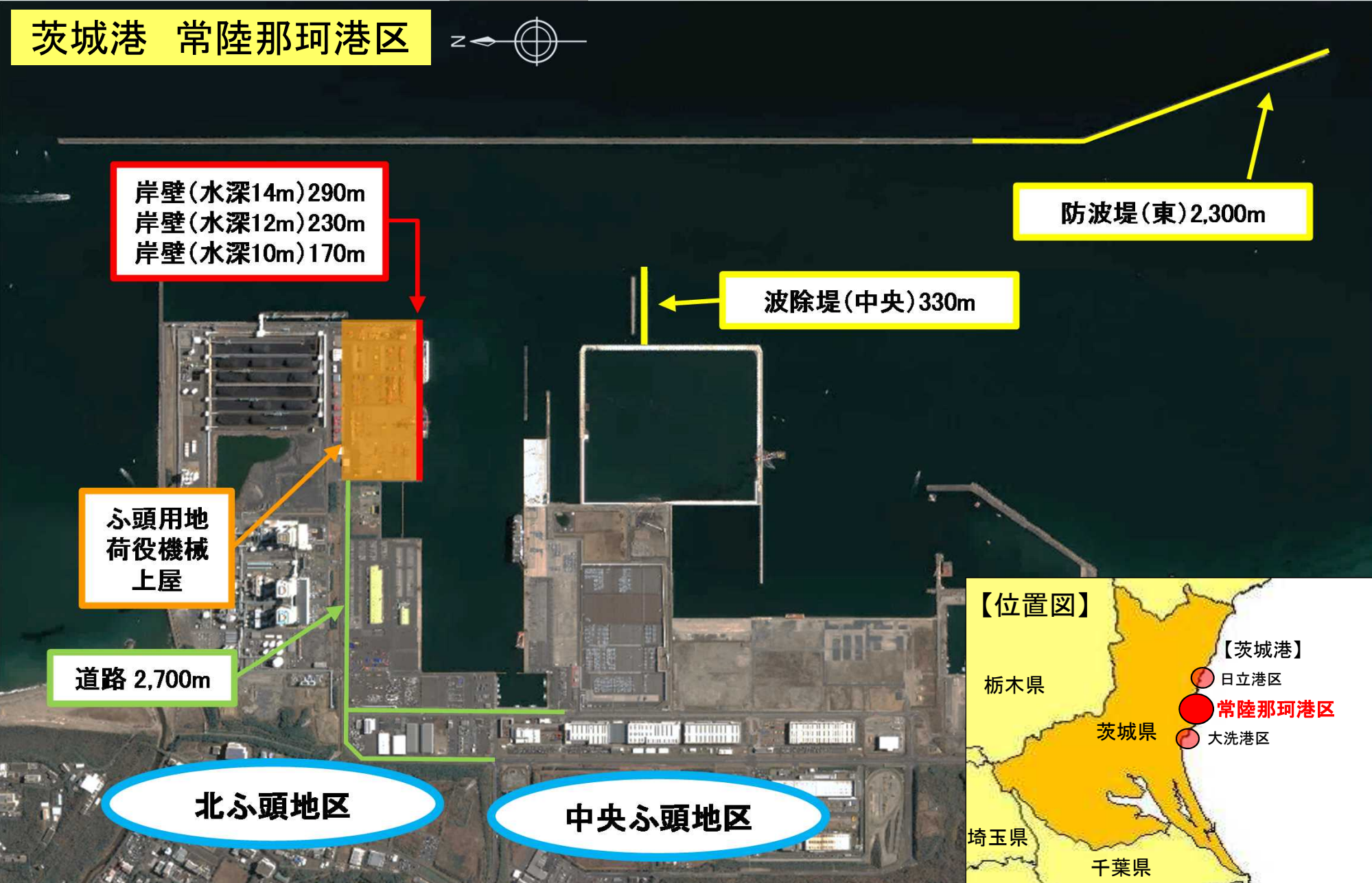
森港 本港地区小型船だまり整備事業



事業名 (箇所名)	小名浜港国際物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓	事業 主体	東北地方整備局					
実施箇所	福島県いわき市			評価 年度	令和4年度					
該当基準	再々評価(再評価実施後5年経過)									
主な事業の 諸元	岸壁(水深18m)(耐震)、航路・泊地(水深18m)、航路(水深18m)、航路(水深19m)、護岸(防波)、臨港道路、中央防波堤、岸壁(水深16m)(耐震)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、荷役機械等、防波堤(第二沖)、防波堤(沖)									
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	令和15年度						
総事業費(億円)	1769	残事業費(億円)		377						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケーブサイズ級船舶の満載喫水に対応した岸壁がないため、小名浜港へ入港する石炭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。 ・大型石炭輸送船による輸入に対応する岸壁が3バースしか存在せず、大型石炭輸送船の入港がこれらのバースに集中するため、滞船が常態化している。 ・震災時に港湾機能が停止した場合、電力の安定供給が揺らぎ、国民生活や地域産業に大きな影響を及ぼすこととなるが、石炭を輸入する岸壁では耐震強化されたものはない。 ・沖合航行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"> ・大型船舶による石炭の大量一括輸送を可能とし、小名浜港を拠点とした東日本地域への石炭の安定的かつ安価な石炭輸送を実現する。 <p>①物資輸送の効率化</p> <p>②滞船の解消</p> <p>③大規模地震災害時における貨物輸送の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。 <p>④航行船舶の安全確保への対応</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	令和5年予測取扱貨物量 :676万トン/年 年間延べ滞船日数 :460日/年 耐震強化岸壁で震災時に取扱う貨物量 :89万トン/地震発生後3ヶ月間 耐震強化岸壁で震災時に取扱う貨物量 :1,304万トン/地震発生後4ヶ月～24ヶ月 避泊可能隻数 :31隻									
事業全体の 投資効率性	基準年度	令和4年度								
	B:総便益 (億円)	4,197	C:総費用(億円)	3,405	全体B/C	1.2	B-C	792	EIRR (%)	4.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,720	C:総費用(億円)	257	継続B/C	6.7				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.4		5.9~7.2						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2		5.9~7.2						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.1		5.0~5.0						
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化や滞船の解消等により、輸送時の船舶からのCO2、NOxの排出量が低減される。 ・津波による浸水被害の軽減 <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、ケーブサイズ級船舶が入港可能となることで、各港との連携による共同調達が実施され、効率的な輸送網が構築され、海上輸送コストが削減される。また、震災時の二次輸送が不要となり、輸送コストの増大が回避される。 ・当該事業を実施することにより、港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能になることで、海難事故の減少が見込まれる。 									
社会経済情 勢等の変化	平成23年5月、国際バルク戦略港湾(石炭)に選定 平成25年12月、特定貨物輸入拠点港湾に指定 平成29年3月、港湾計画改訂 令和2年12月、小名浜国際バルクターミナル一部供用開始 令和3年4月、勿来IGCC発電所営業運転開始 令和3年11月、広野IGCC発電所営業運転開始 令和4年6月、小名浜国際バルクターミナル全面供用開始									
主な事業の 進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費1,769億円、既投資額1,392億円 ・令和4年度末現在 事業進捗率79% 									
主な事業の 進捗の見込 み	<ul style="list-style-type: none"> ・事業が順調に完了した場合には、令和15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	<ul style="list-style-type: none"> ・産業副産物のケーソン中詰材への利用。 									
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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当 <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(福島県)国の対応方針(原案)案については、異議ありません。 <p>なお、本県の復興・創生を支援するため、コスト縮減を図りながら、早期完成に努めてください。</p>									

事業名 (箇所名)	茨城港常陸那珂港区 外港地区 国際海上コンテナターミナル等整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓		事業 主体	関東地方整備局			
実施箇所	茨城県ひたちなか市					評価 年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後5年間の経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-14m)、岸壁(-12m)、岸壁(-10m)、防波堤、波除堤等									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	令和14年度						
総事業費(億円)	1,173		残事業費(億円)		108					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化による既存施設の能力不足への対応。 外貨貨物の需要増大への対応。 常陸那珂港区は太平洋に面し、外洋からの波浪の影響を受けやすいことから、港内静穏度及び荒天時における安全な避泊地を確保する必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化、外貨貨物需要に対応するため、国際海上コンテナターミナル等を整備し、物流の効率化及び地域産業の国際競争力の向上を目指す。 防波堤の整備により港内静穏度の向上を図り、航行船舶の安全性及び荷役作業の安全性と効率性を確保する。 									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減:2,437億円 (年間取扱貨物量:コンテナ:81千TEU/年、外貿RORO貨物(建設機械):1,188千トン/年、外貿RORO貨物(完成自動車):234千トン/年、その他一般貨物:64千トン/年) ・海難事故等による損失の回避:734億円 (避泊可能隻数:4隻) 									
事業全体の 投資効率性	基準年度 令和4年度									
	B:総便益 (億円)	3,226.60	C:総費用(億円)	2965.2	全体B/C	1.1	B-C	261	EIRR (%)	4.3%
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,220	C:総費用(億円)	113	継続B/C	10.8				
感度分析					事業全体のB/C		残事業のB/C			
					需 要 (-10% ~ +10%)	1.0~1.2	9.7~11.9			
					建設費 (+10% ~ -10%)	1.1~1.1	9.8~12.0			
					建設期間 (+10% ~ -10%)	1.1~1.1	10.9~11.0			
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性の向上 ・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 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コスト削減額:86.4億円/代表年 ・海難減少に伴う損失の回避額:60.0億円/代表年 									
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1,173億円、既投資額1,065億円 令和4年度末 事業進捗率90.8%									
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14年度の事業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	技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト縮減に務める。									
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は妥当</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>茨城港常陸那珂港区は、コンテナや建設機械の輸出など貨物の取扱量も増加しており、更なる港湾機能の強化が必要である。また、港湾利用企業からも静穏度の向上に対する要望が強いことから、事業の継続と更なる整備の促進をお願いしたい。なお事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減を図るとともに早期の事業完成をお願いしたい。</p>									

茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業 位置図



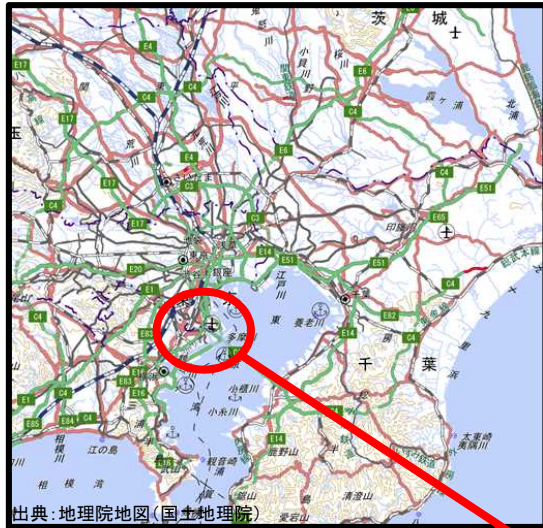
事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (東京港中央防波堤外側地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓		事業 主体	関東地方整備局				
実施箇所	東京都江東区他					評価 年度	令和4年度				
該当基準	再評価実施後5年間に経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深16m)(耐震)、航路・泊地(水深16m)、航路(水深16m)、泊地(水深16m)、荷役機械、ターミナル建設、臨港道路										
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	令和9年度							
総事業費(億円)	3223		残事業費(億円)		574.1						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナターミナルの能力不足を解消するため、新たなコンテナターミナルを整備。 ・基幹航路におけるコンテナ船の大型化に対応するため、大水深の岸壁を整備。 ・現状の交通混雑及び将来増大する交通需要に対応するため、臨港道路を整備。 ・大規模地震時における物流機能を確保するため、耐震強化岸壁と緊急輸送道路を整備。 <p><達成すべき目標></p> <p>東京港において、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、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。また、臨港地区における交通混雑を解消することで、効率的な陸上物流を実現する。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化 ②岸壁の大水深化 ③円滑な臨港交通体系の実現 ④大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 										
便益の主な 根拠	輸送コストの削減 (令和9年予測取扱貨物量:88.7万TEU/年) 輸送時間等の削減 (令和9年予測発生集中交通量:21.7万台/日)										
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度								
	B:総便益 (億円)	11,345	C:総費用(億円)		4093	全体B/C	2.8	B-C	7,253	EIRR (%)	9.2
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	6121	C:総費用(億円)		534.1	継続B/C	11.5				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		2.5 ~ 3.0		10.3 ~ 12.7						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.6 ~ 2.9		10.4 ~ 12.7						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.7 ~ 2.9		11.3 ~ 11.5						
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・臨海部の渋滞解消 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂、NO_x等の排出量削減 										
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3,223億円、既投資額2,649億円 令和4年度末 事業進捗率82%										
主な事業の 進捗の見込 み	令和9年度完了予定										
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし										
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> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は妥当</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>本事業は、東京港の物流機能の強化に向け、増大する貨物需要への対応を図るとともに、震災時には幹線貨物輸送機能を維持し、首都圏経済活動の停滞を回避する耐震強化岸壁として利用されるなど、極めて重要な事業である。</p> <p>このため、本事業の継続は不可欠であり、供用に係る整備については、令和8年度までの完了を目指して、確実に予算を確保・執行されたい。</p> <p>なお、実施にあたっては、引き続き東京都と連携してコスト縮減に取り組むとともに、厳格な工程管理を実施されたい。</p>										

東京港中央防波堤外側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(川崎港東扇島～水江町地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓	事業 主体	関東地方整備局				
実施箇所	神奈川県川崎市				評価 年度	令和4年度				
該当基準	社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業 (推定事業費が増加し、現時点で評価する必要が生じたため)									
主な事業の 諸元	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	令和9年度						
総事業費(億円)	1475		残事業費(億円)		575					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 東扇島地区と内陸部を結ぶ一般道ルートは現在川崎港海底トンネルしか無く、増加する貨物流動等への対応が困難となってきた。 さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートが川崎港海底トンネルしか無く課題となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の整備により、平常時においては貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時には緊急物資輸送ルートの多重化を目標とする。 									
便益の主な 根拠	・輸送・移動コストの削減 ・交通事故の減少(臨港道路計画交通量31,000台/日)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	1,719	C:総費用(億円)	1,493	全体B/C	1.2	B-C	226	EIRR (%)	4.6%
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	1,717	C:総費用(億円)	494	継続B/C	3.5				
感度分析			事業全体のB/C			残事業のB/C				
	需要 (-10% ~ +10%)		1.0~1.3			3.1~3.8				
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2			3.2~3.8				
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2			3.4~3.6				
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流機能の効率化、国際競争力の強化 物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上 防災機能強化、緊急輸送体制の強化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送・移動コストの削減 交通事故の減少 環境への負荷軽減 									
社会経済情 勢等の変化	川崎港におけるコンテナ貨物取扱量(公共)は平成24年から10年間で約5.4倍に増加、東扇島地区では平成24年から4年間で企業の進出が約1.2倍、従業員数が約1.8倍に増加 コンテナ貨物、物流施設集積に伴う東扇島内の交通渋滞の顕著化									
主な事業の 進捗状況	総事業費1,475億円、既投資額900億円 令和4年度末現在 事業進捗率61.0%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和9年度完了予定									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	・川崎市と調整し、維持管理作業用の資機材(主橋梁部桁下点検台車)の見直しを行い、コスト削減を図った。 ・主塔内面の一部区画において塗装仕様を2層塗から1層塗に変更し、コスト削減を図った。									
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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>事業継続とすることとした事業者の判断は妥当</p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>臨港道路東扇島水江町線は、臨海部ネットワークの充実による物流機能の強化及び内陸部と基幹的広域防災拠点とを結ぶ緊急物資輸送道路のリダンダンシー確保等による防災機能の強化を目的とする重要な社会資本となるものであり、東扇島等の周辺事業者や道路利用者が1日も早い開通に寄せる期待は大きなものがある。また、事業費の増加は本市にとって極めて重い負担となる。このため、事業期間の延長や事業費の増加は誠に遺憾であり、徹底した工期短縮やコスト削減を強く要請する。</p> <p>また、早期供用に向け確実に予算を確保・執行するとともに、周辺環境に配慮して工事を実施されたい。</p> <p>なお、事業の進捗状況等について、本市と定期的に情報共有するとともに、事業内容に重大な変更等が生じる場合には、十分な時間的猶予をもって調整を図られたい。</p>									

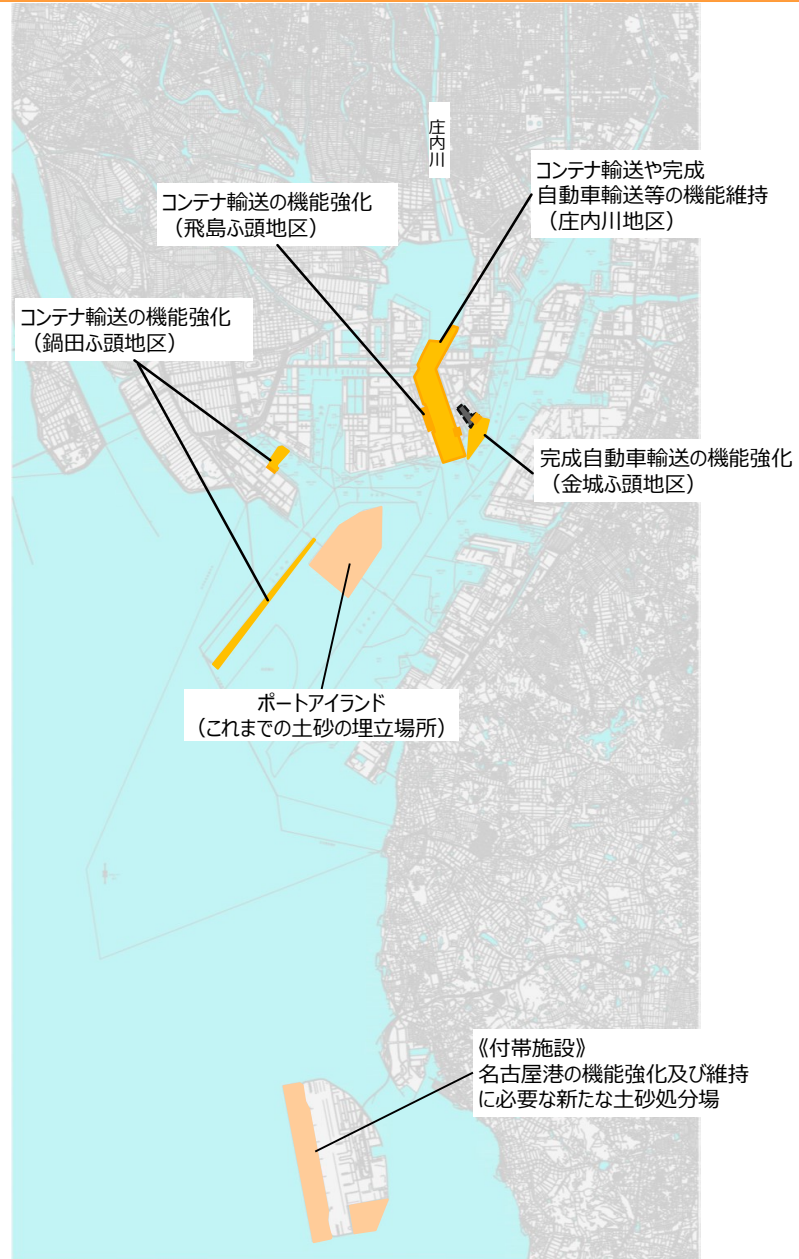
川崎港 東扇島～水江町地区臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	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			
実施箇所	富山県射水市		担当課長名	西村 拓		評価 年度	令和4年度			
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(-14m)、泊地(-14m)									
事業期間	事業採択	令和元年度	完了	令和5年度						
総事業費(億円)	70		残事業費(億円)	17						
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(石油コークス船等)と混雑し滞船が発生している。このような中、同ふ頭では、石油コーク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> <p><政策体系上の位置付け> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> ・パースシフト費用の削減:48億円(パースシフトの削減隻数:約34隻/年) ・滞船コスト費用の削減:22億円(滞船時間の削減時間:約1,359時間/年) ・陸上輸送費用の削減:15億円(陸上輸送トラックの削減台数:4,600台/年) 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	85	C:総費用(億円)	68	全体B/C	1.2	B-C	17	EIRR (%)	5.3
感度分析	B:総便益 (億円)		85	C:総費用(億円)		17	継続B/C	5.1		
事業の効果等	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
社会経済情勢等の変化	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.4		4.5~5.5					
主な事業の進捗状況	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.4		4.6~5.6					
主な事業の見込み	1.2~1.3		4.9~5.0							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<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> ・パースシフト費用の削減 ・滞船費用の削減 ・陸上輸送費用の削減 等</p>									
対応方針	現状不一致により、岸壁の設計変更が生じた。 ・現地調査結果より、浚渫土砂排砂工法の見直しが生じた。									
対応方針理由	総事業費70億円、既投資額53億円 令和4年度末 事業進捗率75%									
その他	令和5年度整備完了予定									
	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。									
	継続									
	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									
	<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>									

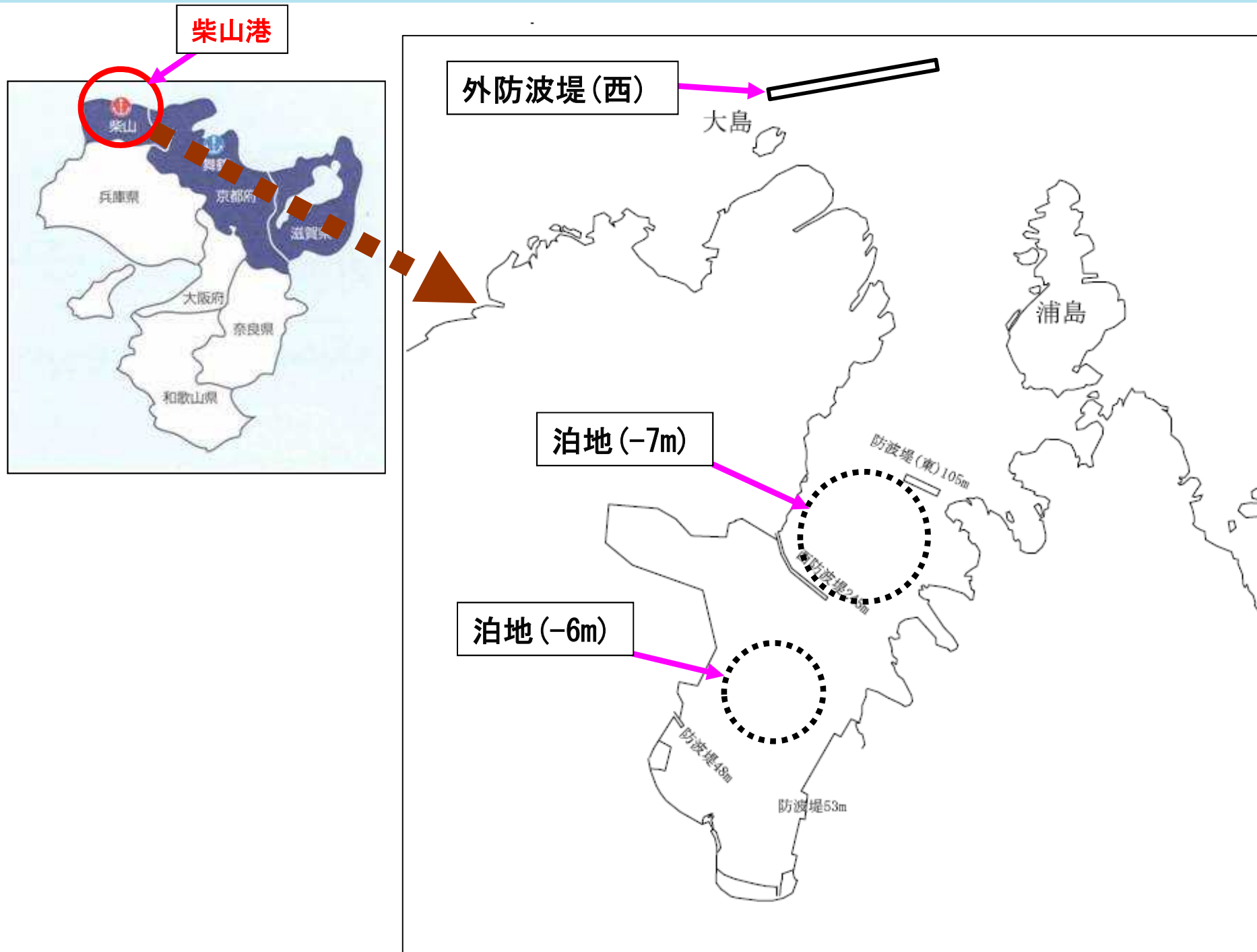
事業名 (箇所名)	名古屋港 ふ頭再編整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓	事業 主体	中部地方整備局
実施箇所	愛知県名古屋、常滑市、弥富市、海部郡飛島村				
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業				
主な事業の 諸元	① 鍋田ふ頭地区 岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、西航路(水深14m)(拡幅)、道路(改良)、道路(進入道路)、ふ頭用地 ② 飛島ふ頭地区 岸壁(水深15m)(改良)、泊地(水深15m)、航路・泊地(水深15m)、ふ頭用地、荷役機械 ③ 金城ふ頭地区 岸壁(水深12m)(改良)、泊地(水深12m)、岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地 ④ 庄内川地区 航路・泊地				
事業期間	事業採択	平成21年度	完了	令和61年度	
総事業費 (億円)	4,288	残事業費(億円)		2,941	
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> ・名古屋港は、中部圏のものづくり産業を支える国際港湾であり、背後圏に立地する製造業等の国際物流拠点として、欧州・北米の基幹航路や中国を中心とする近海航路、東南アジア航路の多くの国際コンテナ定期航路が開港されている。また、国内完成自動車輸出台数の2割を取扱う名古屋港は、世界各方面への航路ネットワークが形成されており、新車・中古車のほか、第3国間輸送における積替え拠点としての機能を果たしている。 ・名古屋港の外資コンテナ貨物取扱量、完成自動車取扱量は、リーマンショックやコロナ禍の影響による一時的な減少があるものの、長期的には増加基調にある。また、近年コンテナ船や自動車運搬船の大型化が進んでいる。このため、取扱貨物量の増加及び進展する船舶の大型化に対応したターミナルの整備が喫緊の課題である。 ・名古屋港の位置する地域では、東南海地震の発生が予測されている。震災被害によって港湾機能が損なわれると、物流障害により背後圏ひいては我が国の社会経済に大きな影響を与える恐れがある。 ・名古屋港に流入する庄内川(一級河川)からは、年間約30万m ³ の土砂が流下し、岸壁前面の航路・泊地が埋没傾向にあることから、物流機能を維持するための適切な水深確保が課題となっている。一方で、港内から発生する浚深土の処分場であるポートアイランドにおいては、2020年代半ばには受入限界に達する見込みとなったため、公有水面埋立による新たな土砂処分先の確保が必要である。 <達成すべき目標> ① 鍋田ふ頭地区 近海航路のコンテナ貨物量の増大に対応するため、新たにコンテナターミナルを整備する。さらには鍋田ふ頭への進入道路の整備及び西航路の拡幅によって輸送の効率化を図る。 ② 飛島ふ頭地区 中部圏で生産される自動車部品・産業機械等の東南アジア向けコンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増深改良を行う。 ③ 金城ふ頭地区 我が国の基幹産業である自動車関連産業の国際競争力を維持・強化することを目的として、非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応を図るため、施設利用の再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルの整備を行う。 ④ 庄内川地区				
便益の主な根拠	・大型船舶利用による輸送コスト削減便益: 1,977億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ入り): 179万TEU) (令和11年予測取扱貨物量(完成自動車): 42万台/年) ・代替港利用回避による輸送コスト削減便益: 4,223億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ入り): 132万TEU) (令和11年予測取扱貨物量(完成自動車): 42万台/年) ・航路拡幅による輸送効率化便益: 70億円 (令和12年航路幅400m化により大型船で輸送される貨物量(コンテナ): 1.5万TEU/年) ・臨港道路整備による輸送コスト削減便益: 33億円 (令和12年鍋田進入道路交通量: 12,300台/日) ・モータープール集約による輸送効率化便益: 52億円 (令和11年集約台数削減量(完成自動車): 4万台) (令和11年モータープール削減数: 21箇所) ・大規模地震時における幹線貨物の輸送コスト削減便益: 999億円 (令和12年予測取扱貨物量(コンテナ入り): 80万TEU) (令和11年予測取扱貨物量(完成自動車): 22万台) ・震災時の施設被害回避便益: 34億円				
事業全体の投資効率性	基準年度	令和4年度			
	B:総便益(億円)	7,409	C:総費用(億円)	4,311	全体B/C
				1.7	B-C
				3,098	EIRR (%)
					5.7%
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	3,932	C:総費用(億円)	2,406	継続B/C
				1.6	
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)	事業全体のB/C		残事業のB/C	
	建設費 (+10% ~ -10%)	1.6~1.9	1.5~1.8	1.5~1.8	
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.7	1.6~1.6	1.6~1.6	
事業の効果等	■ 定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO ₂ 、NO _x 等の排出量の削減 ・物流機能の効率化・高度化、地域の基幹産業の国際競争力の強化 ・企業の進出等による生産拡大、新たな雇用創出 ・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下の回避 等 <定量的な効果> 当該事業を実施することにより、 ・岸壁を増深することで、名古屋港の水深不足が解消される。そのため、喫水調整が解消され、輸送コストが削減される。 ・新たなコンテナターミナルを整備することで、名古屋港で新たなコンテナ貨物を取り扱うことが可能となる。そのため、陸上輸送距離を短縮することができ、輸送コストが削減される。 ・適切な浚深が行われることで、岸壁水深が維持される。そのため、喫水調整や代替港利用を行うことが解消され、輸送コストが削減される。 ・西航路を400mへ拡幅することで、全長200mまでの船舶は自由に航行することができるようになる。そのため、航行管制を要しない範囲で大型船の増加が見込まれ、海上輸送コストが削減できる。 ・鍋田ふ頭の臨港道路の4車線化により、周辺道路の交通渋滞が緩和される。そのため、走行時間が削減されるとともに更なる交通量の増加にも対応可能となる。 ・新たに耐震強化岸壁を整備することで、震災後も名古屋港でコンテナ貨物、完成自動車、緊急物資を取り扱うことが可能となる。そのため、陸上輸送距離を短縮することができ、輸送コストが削減される。 ・新たに耐震強化岸壁を整備することで、震災時の施設被害が回避される。そのため、施設復旧コストが削減される。				
社会経済情勢等の変化	事業計画の見直しに伴い、事業計画(事業費の増加)に変更が生じた。				
主な事業の進捗状況	総事業費4,288億円、既投資額1,347億円 令和4年度現在 事業進捗率31%				
主な事業の進捗の見込み	令和61年度整備完了予定				
コスト削減や代替案等の可能性	■ コスト削減の可能性 引き続き、コスト削減を念頭に置き、適正工法の選定やライフサイクルコスト(LCC)低減となるように努める。 ■ 代替案立案等の可能性 ① 鍋田ふ頭地区 西航路の航行管制を緩和し、輸送効率化を図るためには、西航路の拡幅(浚深)以外の代替案はない。 ② 飛島ふ頭地区 大型化するコンテナ船への対応により、国際競争力の維持・強化を図るためには、岸壁・水域施設等の整備以外の代替案はない。 ③ 金城ふ頭地区 大型化する自動車運搬船への対応やモータープールの集約により、国際競争力の維持・強化を図るためには、岸壁・水域施設等の整備以外の代替案はない。 ④ 庄内川地区 庄内川からの流下土砂による埋没への対応により、物流機能の維持を図るためには、航路・泊地(浚深)以外の代替案はない。				
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途が確認されたため。				
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、妥当である。 <港湾管理者(名古屋港管理組合)の意見> 名古屋港ふ頭再編整備事業は、名古屋港の発展のため重要な事業であり、事業継続が妥当と考えている。 なお、今後の事業の実施にあたっては、本組合との十分な調整を図るとともに、関係者と十分な協議の上、事業を推進していただきたい。				

名古屋港 ふ頭再編整備事業



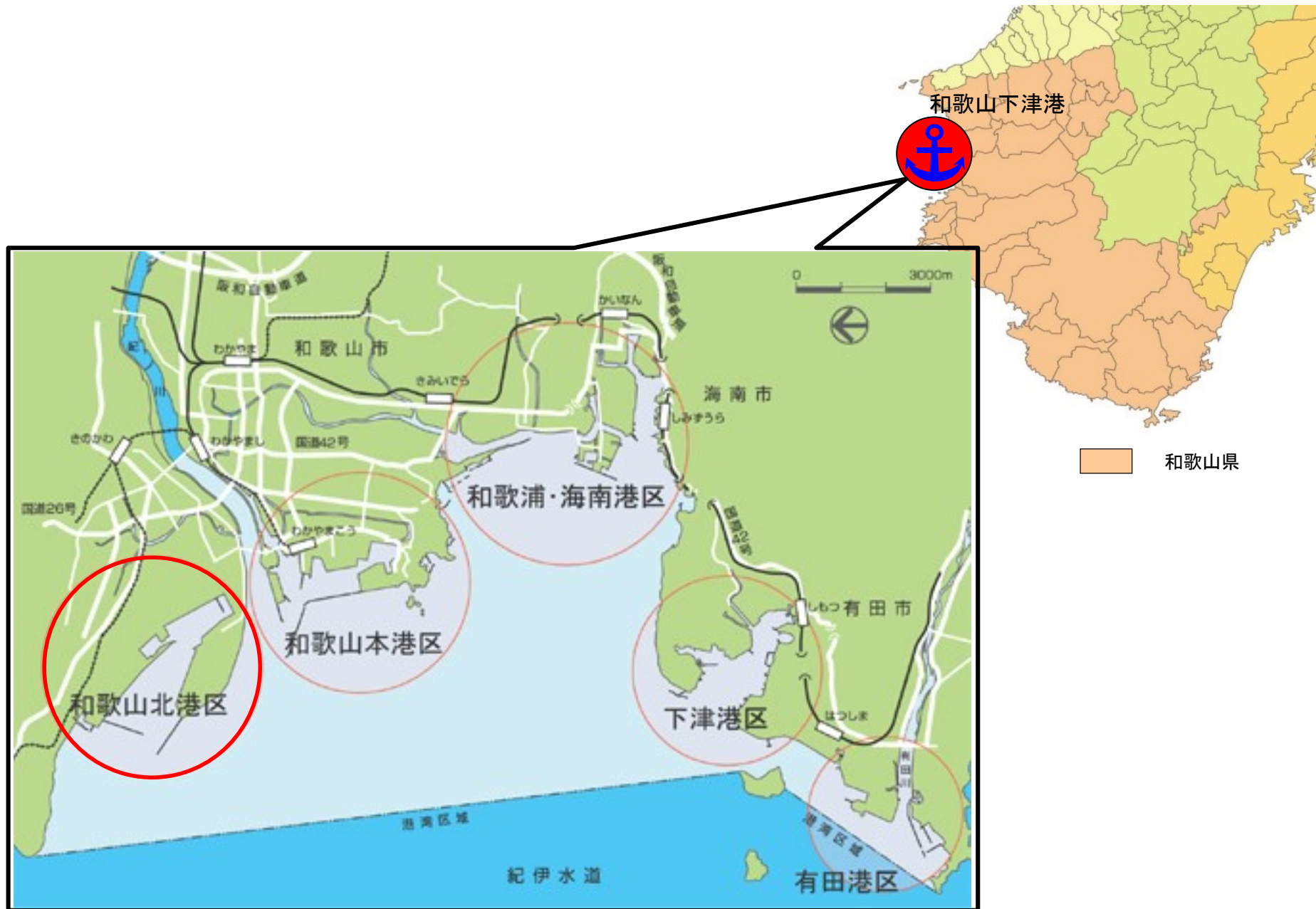
事業名 (箇所名)	柴山港柴山地区避難港整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓		事業 主体	近畿地方整備局			
実施箇所	兵庫県美方郡香美町					評価 年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	外防波堤(西)(L=450m)、泊地(水深6m)、泊地(水深7m)									
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	令和12年度						
総事業費(億円)	348		残事業費(億円)		92					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・避難港は、暴風雨等の荒天時に小型船舶が避難泊するための静穏が保たれた水域を有する港湾である。 ・柴山港は、特に冬期において気象・海象の厳しい日本海側に位置しており、兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域における避難港として重要な役割が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤及び避難泊地の整備により、静穏な水域が確保され、1回の荒天時に100～500GT未満 1隻、500～1,000GT未満 1隻 合計2隻の船舶が避難可能となり、海難による損失を回避する。</p> <p>①荒天時に安全な避難を行うことが可能となり、海難による損失を回避 ②海難による油流出等海域環境汚染を回避 ③船舶の安定運航が可能となり、輸送の信頼性の向上</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	安全性の向上便益:55億円/年 (令和13年度以降:避泊可能隻数:2隻/回) (令和13年度以降:避難可能隻数:1隻/回(100～500GT未満)) (令和13年度以降:避難可能隻数:1隻/回(500～1,000GT未満))									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	1,348	C:総費用(億円)	804	全体B/C	1.7	B-C	544	EIRR (%)	5.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	426	C:総費用(億円)	69	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%)		1.5~1.8		5.5~6.7					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7		5.6~6.8					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7		6.0~6.3					
事業の効果 等	<p>定性的・定量的な効果</p> <p>当該事業を実施することにより、海難減少に伴う損失の回避が図られる。</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の信頼性向上 本プロジェクトの実施により、兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域を航行する船舶の安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性が向上する。 ・港内航行船舶の安全性の向上 本プロジェクトの実施により、柴山港内の静穏度が向上し、港内航行船舶の安全性が向上し、柴山港の一般船舶の利用促進が期待される。 ・海域環境汚染の防止 本プロジェクトの実施により、海難事故による油流出等の回避により、海域環境の汚染の防止が図られる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性の向上便益 (令和13年度以降:避泊可能隻数:2隻/回) 									
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348億円、既投資額255億円 令和4年度末現在 事業進捗率73%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和12年度完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	二重円筒ケーソンの製作・据付工法について、コスト縮減を図ってきたところである。今後とも、当コスト縮減策を継続する。									
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></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>(兵庫県)</p> <p>1事業継続の対応方針(原案)に異論はない。</p> <p>2事業実施に当たっては、以下の意見に配慮し整備等を推進されたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、避難港である柴山港の静穏水域を確保し、船舶の航行安全と港の利用促進に寄与するものであり、事業を継続し、早期完成を図られたい。 									

柴山港柴山地区避難港整備事業 位置図



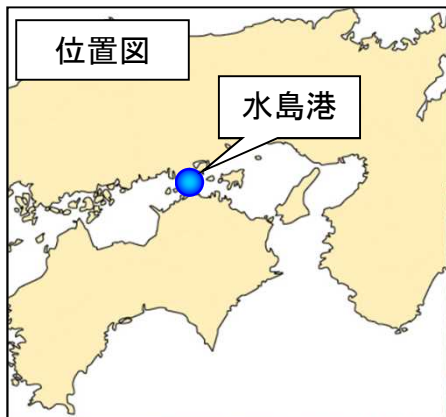
事業名 (箇所名)	和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整備事業		担当課	港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局			
			担当課長名	西村 拓						
実施箇所	和歌山県和歌山市					評価 年度	令和4年度			
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	防波堤、岸壁(水深10m)、臨港道路									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	令和13年度						
総事業費(億 円)	303		残事業費(億円)		83					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西電力和歌山火力発電所の立地に伴い、令和14年度以降のLNGの取扱いが見込まれる。 ・日本製鉄関西製鉄所和歌山地区で発生するスラグの輸出に伴う公共岸壁の継続的な利用が見込まれる。 <p><達成すべき目標></p> <p>防波堤等を整備することにより港内静穏度の不足の解消等に対応することで輸送効率化を図る。</p> <p>①火力発電所の立地のために必要となる防波堤を企業合理化促進法に基づき整備</p> <p>②和歌山県北部の貨物に対応するために必要となる岸壁等を整備</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、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 									
便益の主な 根拠	・輸送コスト削減 (令和30年度予測取扱貨物量:300万トン/年(LNG))									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	1,169	C:総費用(億円)	533	全体B/C	2.2	B-C	636	EIRR (%)	6.6
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	912	C:総費用(億円)	61	継続B/C	15.0				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)	2.0~2.4		13.5~16.5						
	建設費 (+10% ~ -10%)	2.2~2.2		13.6~16.7						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.1~2.3		14.7~15.2						
事業の効果 等	<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"> ・防波堤の整備により、LNG船の安全な入出港が可能となり、電力の安定的な供給が可能となる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の整備により、LNG船が直接入港可能となり、関西電力和歌山火力発電所が立地出来る。 ・輸送コスト削減 (令和30年度予測取扱貨物量:300万トン/年(LNG)) ・陸上輸送距離(LNG、スラグ、砂利・砂)の短縮に伴い、自動車排出ガスの減少が図られる。 (CO2:2,823t-C/年 NOX:43.4t/年) 									
社会経済情 勢等の変化	令和3年、エネルギー基本計画(同年10月閣議決定)において、令和12年度のエネルギー需給見通しの電源構成目標が示された。 令和4年、背後立地予定の発電所立地計画が延伸した。									
主な事業の 進捗状況	総事業費303億円、既投資額220億円 令和4年度末 事業進捗率73%									
主な事業の 進捗の見込み	令和13年度完了予定									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	防波堤の幅を小さく出来る構造形式等の採用により、海底地盤の改良費用等を削減。 残事業区間についても同様の方針で整備する。									
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、港湾管理者からも確実な完成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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当 <p><都道府県の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(和歌山県)・・・対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当 									

和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整備事業



事業名 (箇所名)	水島港玉島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓		事業 主体	中国地方整備局			
実施箇所	岡山県倉敷市					評価 年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後、一定期間を経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-12m)、航路(-12m)、泊地(-12m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	令和10年度						
総事業費(億円)	580		残事業費(億円)		99					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送船舶の大型化が進展する中、水島港の公共埠頭は水深が不足しており、大型船舶に対応できない状況となっている。 生産拠点(水島地区)と物流拠点(玉島地区)を往来する多くの港湾関連交通は、既存の臨港地区北側の道路まで迂回が強いられ、輸送コスト増や、交通渋滞の一因となっている。また、自転車等が安全に渡河できる通行路が不足している。 大規模地震時の緊急物資等輸送に対応した耐震強化岸壁が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化に対応した大水深岸壁の整備や、臨港道路ネットワークの強化により、水島港の総合的な港湾物流機能を高め、物流コスト削減を図るとともに、自転車交通等の安全性・利便性向上を図る。また、大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資や避難のためのルート確保を図る。 ①船舶大型化への対応及び内航コンテナ輸送需要への対応 ②貨物輸送・旅客移動の効率化や安全性の確保 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> 外貨貨物の船舶大型化によるコスト削減、輸送ルートの変更による陸上・海上輸送の効率化によるコスト削減便益 (令和11年以降予測取扱貨物量:船舶大型化コンテナ貨物=4.0万TEU/年、輸送ルートの変更による陸上・海上輸送の効率化=0.7万TEU/年) 臨港道路の自動車交通円滑化便益(臨港道路(計画交通量):32,200台/日) 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	1,484	C:総費用(億円)	840	全体B/C	1.8	B-C	643	EIRR (%)	7.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	132	C:総費用(億円)	91	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%)		1.6~1.9	1.3~1.6						
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.6~2.0	1.3~1.6						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.8~1.8	1.4~1.4						
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 水島港周辺の物流機能の効率化が図られ、立地産業の競争力の向上を通じ、企業の新たな投資や新規立地が進み、雇用の確保、税収の増加に寄与する 耐震強化岸壁の整備により、瀬戸内地域を含めた太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される 橋梁に自転車歩行者道を整備することにより、自転車や歩行者の交通に対する安全性の向上が図られるとともに、移動距離の短縮による利便性の向上が期待される 臨港道路の整備により既存橋梁部の交通量が分散され、騒音や振動の軽減が期待される 移動距離の短縮や交通渋滞の緩和などでCO₂、NO_x及びSPM(浮遊粒子状物質)等の排出ガスの低減が期待される <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コスト削減便益(令和11年以降予測取扱貨物量:船舶大型化コンテナ貨物=4.0万TEU/年、輸送ルートの変更による陸上・海上輸送の効率化=0.7万TEU/年) 輸送・移動費用便益、輸送・移動時間費用便益、事故損失額削減便益(臨港道路(計画交通量):32,200台/日) 震災時における輸送コスト削減便益(背後圏人口20.1万人、一般貨物7.4万TEU) 残存価値 									
社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年5月末、水島港が国際バルク戦略港湾(穀物、鉄鉱石)に選定 平成26年1月末、水島港玉島地区6号及び4号埠頭の一体的運営のため港湾運営会社が設立 平成30年度 玉島地区に穀物会社等が新規に企業立地 令和元年度 一般国道2号倉敷立体事業が完成し、高梁川大橋が4車線化供用 令和2年度 玉島地区ハーバーアイランド7号埠頭の供用が開始 									
主な事業の 進捗状況	総事業費580億円、既投資額481億円 令和4年度末 事業進捗率83%									
主な事業の 進捗の見込 み	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁(-12m)は平成25年度に暫定水深で供用開始 臨港道路は、平成28年度に供用開始 プロジェクト全体は令和10年度の完了予定 									
コスト削減や 代替案立案 等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については、今後の事業実施に際して適切に対応する。									
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></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当 <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> (岡山県)水島港の機能強化を図るため、玉島地区における国際物流ターミナル・臨港道路の整備は、本県にとって極めて重要であることから、事業継続は妥当である。今後も、一層のコスト削減を図るとともに、早期完成に努めていただきたい。 									

水島港 玉島地区 国際物流ターミナル・臨港道路整備事業



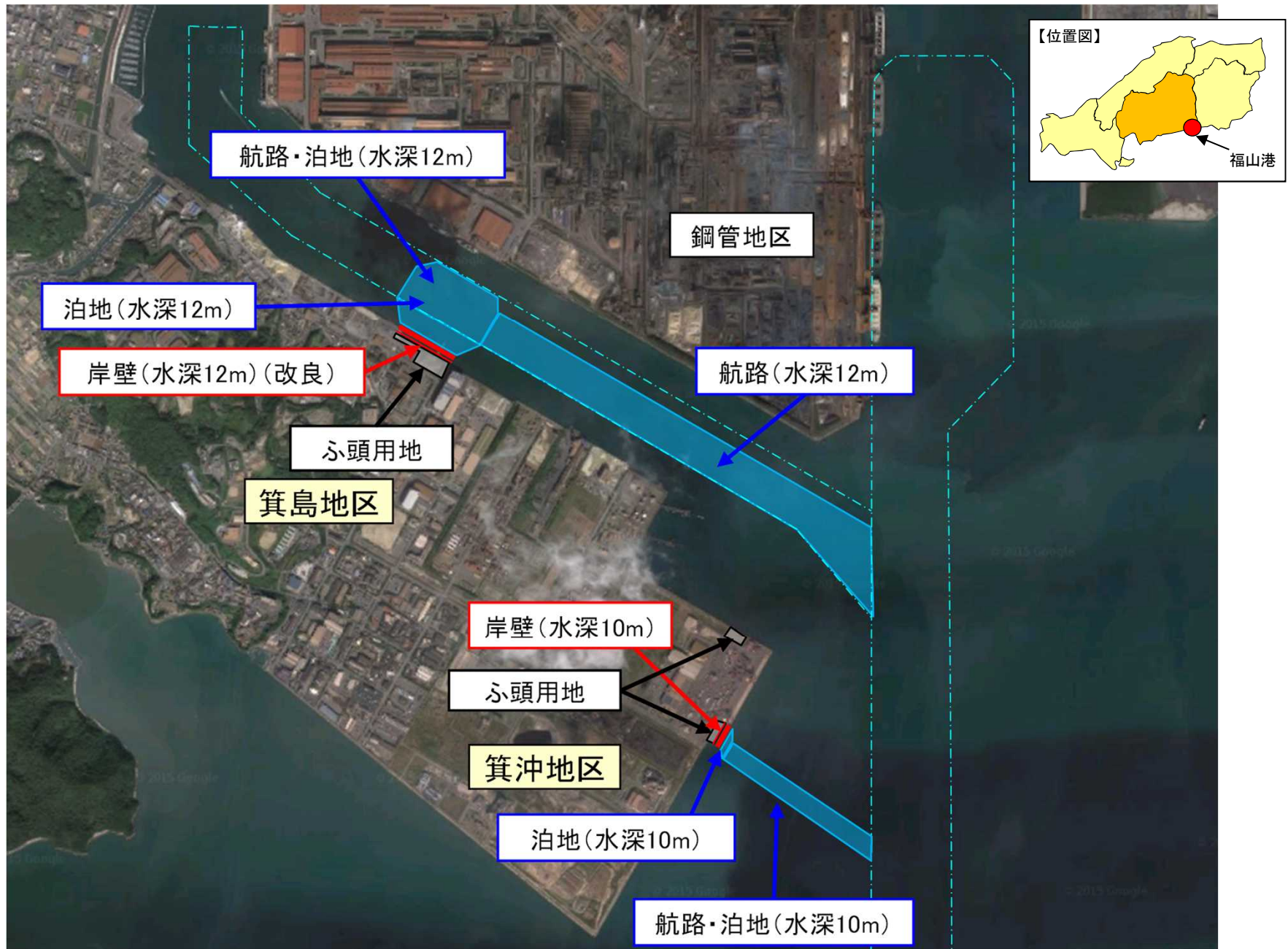
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (尾道系崎港 機織地区)		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 西村 拓	事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	広島県福山市				評価 年度	令和4年度				
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の 諸元	泊地(水深12m)(暫定水深10m)、航路(水深12m)(暫定水深10m)、泊地(水深10m)、係船杭(水深12m)、分離堤									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	令和10年度						
総事業費(億円)	207		残事業費(億円)		35					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 木材輸入拠点として背後には木材取扱企業が数多く存在し、大型船に対応した施設整備など木材港としての機能強化が強く望まれている。 大型係留施設がなく、水深不足のため、沖合で原木を投下し、筏での港内二次輸送が生じ、輸送コストが割高となっている。 港内二次輸送時に木皮の流出が生じ、周辺海域環境の改善が求められている。 航路、泊地部が水深不足のため、大型原木輸送船が入港できず非効率な輸送を余儀なくされている。 背後に立地したバイオマス発電所の燃料輸入船舶の大型化への対応が望まれている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化による海上輸送の効率化を図ることにより物流コストを削減するとともに、周辺海域の環境改善を図る。 ①船舶大型化による海上輸送費用の削減 ②荷役形態変更による筏組み・二次輸送費用の削減 ③原木の沖合投下廃止による港内清掃費用の削減 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	海上輸送コスト削減(住宅用建材):235億円(平成30年実績取扱貨物量:住宅用建材 約20万トン/年) 海上輸送コスト削減(梱包材):198億円(令和11年予測取扱貨物量:梱包材 約20万トン/年) 海上輸送コスト削減(その他貨物):39億円(令和11年予測取扱貨物量:PKS 約10万トン/年) その他便益(港内清掃コストの削減):1.1億円									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	473	C:総費用(億円)	428	全体B/C	1.1	B-C	45	EIRR (%)	4.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	238	C:総費用(億円)	30	継続B/C	7.8				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2		7.0~8.6					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		7.2~8.6					
			1.1~1.1		7.5~8.2					
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 背後に立地する企業の主要材料である原木貨物の物流効率化が図られ、地域産業の安定・発展が期待される。 本事業の浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟を創出することにより、水質・底質の改善に貢献するとともにアサリ等の漁業資源の増加が期待される。 貨物の海上輸送の効率化により、排出ガス(CO2、NOx)の低減が図られる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送コスト削減(住宅用建材)(平成30年実績取扱貨物量:住宅用建材 約20万トン/年) 海上輸送コスト削減(梱包材)(令和11年予測取扱貨物量:梱包材 約20万トン/年) 海上輸送コスト削減(その他貨物)(令和11年予測取扱貨物量:PKS 約10万トン/年) 排出ガスの削減(令和11年以降:CO2排出量約50%/年の削減、NOx排出量約52%/年の削減) 									
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207億円、既投資額172億円 令和4年度末 事業進捗率83%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和10年度完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	特になし									
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></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当 <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> (広島県)異存はありません。 尾道系崎港機織地区は、木材の輸入拠点としての全国的な地位を確立していますが、現状の水深では、近年における大型の木材運搬船に対応できておらず、海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況が続いています。このため、輸送機能の一層の強化を図り、地域基幹産業の競争力強化を早期に図る必要があるため、泊地(水深10m)について、引き続き、最大限のコスト縮減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。 									

尾道糸崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	ふ頭再編改良事業 (福山港)	担当課 担当課長名	港湾局 計画課 西村 拓	事業 主体	中国地方整備局
実施箇所	広島県福山市			評価 年度	令和4年度
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	箕島地区：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 箕沖地区：岸壁(水深10m)、航路・泊地(水深10m)、泊地(水深10m)、ふ頭用地				
事業期間	事業採択	平成30年度	完了	令和8年度	
総事業費(億円)	189	残事業費(億円)		109	
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>福山港における鋼材輸出量は、新興国の需要増加に伴い増加していると同時に、輸出用船舶の大型化が進んでいるが、既存ふ頭の能力不足により対応が出来ない状況となっている。一方、船舶関連資材については、既存岸壁の水深不足により、喫水調整による非効率な輸送を余儀なくされている。</p> <p>また、福山港では東南アジアとの定期コンテナ航路に大型船が就航したが、既存岸壁の延長が不足し滞船が発生しているとともに、現状、既存ふ頭の能力不足により処理しきれないコンテナ貨物は通路や他地区へ溢れるなど、今後増加が見込まれているコンテナ貨物への対応が困難な状態となっている。</p> <p>福山港の公共岸壁の多くは昭和40年代に建設され、老朽化に伴う経年劣化が進んでおり、水深も5.5m以下と比較的浅いため低調な利用となっている。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>船舶の大型化や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、バルク貨物及びコンテナ貨物の効率的な輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸出増加や船舶大型化に対応した大型岸壁の確保 ・ふ頭用地の拡張によるバルク貨物及びコンテナ貨物それぞれの効率的な荷役体制の構築 ・既存施設の有効活用 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 				
便益の主な 根拠	滞船の解消(コンテナ貨物)：15億円(コンテナ船隻数：27隻/年) 輸送コスト削減(コンテナ貨物)：56億円(令和9年便益対象コンテナ貨物量：1.7万TEU/年) 船舶大型化(鋼材、造船資材)：221億円(令和9年便益対象貨物量：118万トン/年) 輸送コスト削減(バイオマス発電燃料)：15億円(令和9年便益対象貨物量：19万トン/年)				
事業全体の 投資効率性	基準年度	令和4年度			
	B:総便益(億円)	393	C:総費用(億円)	160	全体B/C 2.4 B-C 232 EIRR(%) 9.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	321	C:総費用(億円)	80	継続B/C 4.0
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C		
	需要(-10%~+10%)	2.2~2.7	3.6~4.4		
	建設費(+10%~-10%)	2.3~2.6	3.6~4.5		
	建設期間(+10%~-10%)	2.4~2.4	4.0~4.0		
事業の効果等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支え、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・本事業により、国際フィーダー航路の充実が図られるだけでなく、阪神港への集貨が促進され、阪神港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・国際フィーダー航路の充実により、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの促進が期待されるとともに、貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞船の解消(コンテナ貨物)(コンテナ船隻数：27隻/年) ・輸送コスト削減(コンテナ貨物)(令和9年便益対象コンテナ貨物量：1.7万TEU/年) ・船舶の大型化(鋼材、造船資材)(令和9年便益対象貨物量：118万トン/年) ・輸送コスト削減(バイオマス発電燃料)(令和9年便益対象貨物量：19万トン/年) 				
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年2月 背後地域(福山市)において木質専焼バイオマス発電所の運転開始(令和7年5月)が決定 ・令和4年3月 箕沖地区岸壁(延伸部)供用開始 				
主な事業の進捗状況	総事業費189億円、既投資額80億円 令和4年度末 事業進捗率42%				
主な事業の進捗の見込み	令和8年度完了予定				
コスト削減や代替案立案等の可能性	特になし				
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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当 <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(広島県)異存はありません。 <p>福山港箕島・箕沖地区は、背後圏域の経済活動を支える重要な役割を担っておりますが、大型船対応の岸壁が不足しており、喫水調整を行うなど海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況が続いています。このため、輸送機能の一層の強化を図り、地域基幹産業の競争力強化を早期に図る必要があるため、岸壁(水深12m)、航路・泊地(水深12m)について、引き続き、最大限のコスト削減に努めながら、早期完成に向け、確実に整備を進めていただきたい。</p>				

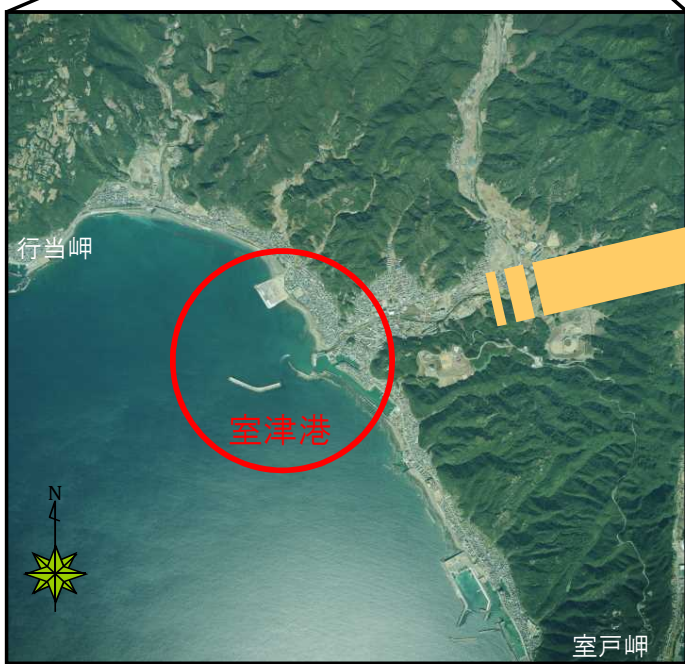
福山港心頭再編改良事業



事業名 (箇所名)	室津港室津地区避難港整備事業 (室津港室津地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓		事業 主体	四国地方整備局			
実施箇所	高知県室戸市					評価 年度	令和4年度			
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(Ⅰ)、防波堤(Ⅱ)									
事業期間	事業採択	昭和55年度	完了	令和15年度						
総事業費(億円)	540		残事業費(億円)		167					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荒天時に室津港周辺海域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、避泊水域の確保を図る。 ①避泊水域の確保 ②背後地域の津波被害軽減 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な 根拠	<ul style="list-style-type: none"> ・海難減少に伴う損失回避便益:2,505億円(令和16年度以降:避泊可能隻数:7隻/回) ・浸水被害減少による損失回避便益:11.9億円(令和16年度以降:浸水面積:約35ha→約31ha ※新たに造成した作業ヤード約6haを除く) 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	2,533	C:総費用(億円)	1,350	全体B/C	1.9	B-C	1,183	EIRR (%)	5.3
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	2,518	C:総費用(億円)	119	継続B/C	21.1				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)	1.7 ~ 2.1	19.0 ~ 23.2							
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.9 ~ 1.9	19.2 ~ 23.5							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.8 ~ 1.9	20.7 ~ 21.2							
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・避泊水域を確保することにより、荒天時における貨物輸送の信頼性向上 ・港内静穏度の向上に伴い、港奥部に避難する漁船等の安全性向上 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海難減少による損失の回避 ・津波防護による市街地への浸水被害の軽減 									
社会経済情 勢等の変化	室戸市全体としては、人口減少の傾向									
主な事業の 進捗状況	総事業費540億円、既投資額373億円 令和4年度末 事業進捗率69%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和15年度整備完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減:防波堤の構造形式の工夫によりコスト縮減を図る。 代 替 案:周辺海域に避難船を受け入れる環境が整った港がないことから、残事業の執行が最も効率的である。									
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処が確認されたため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p>「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。</p> <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <p>(高知県)事業継続に異議はありません。本事業における防波堤整備により、土佐湾沖を航行する船舶の避泊水域が確保されることで海難事故を防止できるとともに、南海トラフ地震発生時には津波による浸水被害の減災効果も期待されることから、事業の早期完成を目指し、より一層の事業推進をお願いします。</p>									

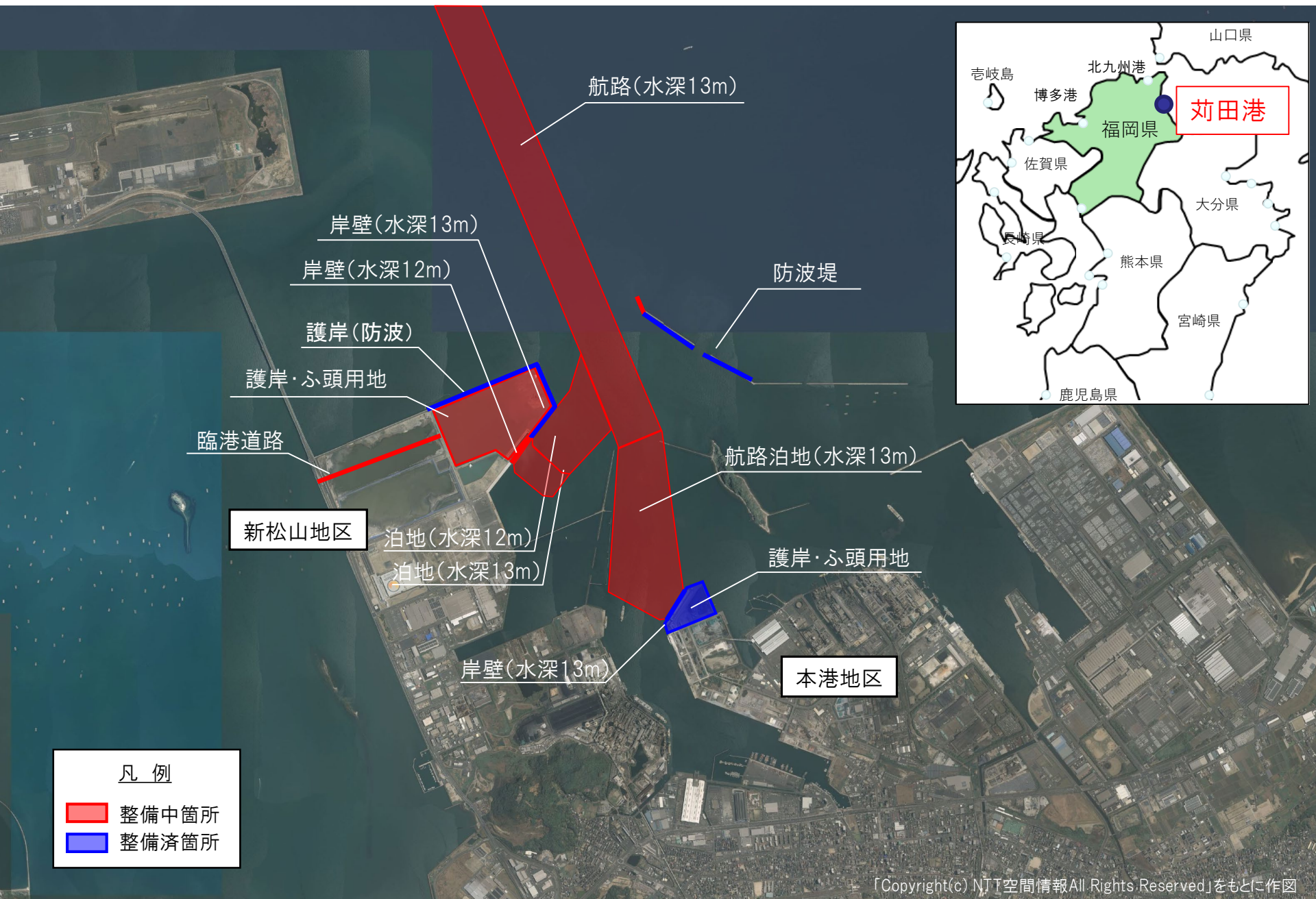
室津港 室津地区 避難港整備事業

位置図



事業名 (箇所名)	苅田港国際物流ターミナル整備事業 (本港地区、新松山地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓		事業 主体	九州地方整備局				
実施箇所	福岡県京都郡苅田町					評価 年度	令和4年度				
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)2バース(水深12m)1バース、航路(水深13m)、航路泊地(水深13m)、泊地(水深13m、12m)、護岸(防波)、防波堤、臨港道路、起債護岸等										
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	令和14年度							
総事業費(億円)	1,072		残事業費(億円)		258						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物船は大型化傾向にあるが、苅田港では船舶の大型化に対応した係留施設がないため、非効率な輸送実態となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、船舶の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、周辺企業の国際競争力強化、地域経済の活性化及び雇用創出、環境への負荷軽減に寄与する事業である。 ① 貨物輸送の効率化 ② 船舶大型化への対応 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標: 社会資本整備重点計画(第5次)(R3.5.28閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 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 ・施策目標: 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(R2.3告示) <ul style="list-style-type: none"> II 1(1)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 九州ブロックにおける社会資本整備重点計画(R3.8.31決定) <ul style="list-style-type: none"> 重点目標4「経済の好循環を支える基盤整備」4-1 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 										
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(石炭) (令和15年予想取扱貨物量:160千トン/年) ・輸送コストの削減(銅スラグ) (令和15年予想取扱貨物量:150千トン/年) ・輸送コストの削減(石膏) (令和15年予想取扱貨物量:100千トン/年) ・輸送コストの削減(石炭) (令和15年予想取扱貨物量:660千トン/年) ・輸送コストの削減(バイオマス燃料) (令和15年予想取扱貨物量:985千トン/年) ・輸送コストの削減(金属くず) (令和15年予想取扱貨物量:280千トン/年) ・輸送コストの削減(オイルコークス) (令和15年予想取扱貨物量:210千トン/年) ・滞船コストの削減 (滞船発生時間:924時間/年) 										
事業全体の投資効率性	基準年度	令和4年度									
	B:総便益(億円)	2,281	C:総費用(億円)		1,961	全体B/C	1.2	B-C	319	EIRR(%)	4.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	843	C:総費用(億円)		227	継続B/C	3.7				
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)		(3.3 ~ 4.1)							
	建設費 (+10% ~ -10%)	(1.1 ~ 1.2)		(3.4 ~ 4.1)							
	建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.1 ~ 1.2)		(3.6 ~ 3.8)							
事業の効果等	<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 ・経済活性化及び雇用創出 ・環境への負荷軽減 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(石炭、銅スラグ、石膏、バイオマス燃料、金属くず、オイルコークス) ・滞船コストの削減 ・残存価値 										
社会経済情勢等の変化	新規進出企業の取扱貨物の増加に対応するため、岸壁(-12m)等を追加。										
主な事業の進捗状況	総事業費1,072億円、既投資額814億円 令和4年11月現在 事業進捗率約76%										
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14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	<ul style="list-style-type: none"> ・経済的となる岸壁構造を選定しコスト縮減に努める。 ・新技術・新工法を活用して可能な限りコスト縮減への取組みに努める。 										
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><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)のとおり「事業継続」で了承。 <p><都道府県の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針(原案)」については異論なし。 										

苅田港国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
実施箇所	長崎県長崎市					評価 年度	令和4年度			
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)、泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	令和2年度	完了	令和10年度						
総事業費(億 円)	172		残事業費(億円)	167						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎港は九州西部に位置し、三方を山に囲まれた天然の良港であり、東アジアの各都市に近く、国際クルーズの行程で地理的に優位であるとともに、背後に豊富な観光資源を有している。このため、近年のアジアにおけるクルーズ市場の拡大に伴いクルーズ需要は拡大傾向にあり、2019年のクルーズ船の寄港回数は183回(全国第4位)、訪日クルーズ旅客は55万人となっている。 ・一方、長崎港では、7万トン級までのクルーズ船に対応可能な岸壁が1バース、7万トン級を超える大型のクルーズ船に対応可能な岸壁が1バースしか無いため、クルーズ船の寄港回数の増加や大型化に伴いバース不足が顕在化しており、経済的な機会損失が生じている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ需要を確実に取り込むため、長崎港松が枝地区において、大型クルーズ船に対応した岸壁(水深12m、延長410m)等の整備を行うことで、地域の経済活性化につなげるものである。 <p>①国際観光収益の増加</p>									
便益の主な 根拠	クルーズ船予測寄港隻数:360隻 [うち、海外他港シフト解消隻数:23隻] 予測上陸者数:54.9万人 [うち、海外他港シフト解消上陸者数:6.9万人]									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	239	C:総費用(億円)	156	全体B/C	1.5	B-C	83	EIRR (%)	6.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	239	C:総費用(億円)	150	継続B/C	1.6				
感度分析	(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	1.4~1.8						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.4~1.7	1.4~1.8						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5~1.6	1.6~1.6						
事業の効果 等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎港では、長崎の持つ観光資源とクルーズ船との調和によるブランドイメージの向上やクルーズ船を迎え入れる丁寧なおもてなしによってリピーターも増加したことで、国内有数のクルーズ船寄港回数を記録している。 ・クルーズ船の大型化による乗客・乗員数の増加に伴い、市内観光施設や市内商店街にも多くの乗客・乗員が訪れ、まちの賑わいが創出されることで、地域の活性化が期待されている。 ・また、クルーズ船からの観光客の受入環境整備として、路面電車の延伸や周遊ルートの開拓・拡充、観光交流機能の充実など、長崎県と長崎市の連携により「海の国際玄関口」の形成に向けた検討が進められており、観光地としての更なる魅力向上が期待されている。 ・本事業によるクルーズ船の寄港の増加とともに、官民が一体となって北東アジア地域におけるクルーズ船修繕事業の拠点化を推進することで、地域の基幹産業である造船業を活かした新たなサプライチェーンの構築や雇用創出等の相乗効果が生まれ、地域基幹産業の発展が期待される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たなクルーズ需要への対応が可能となることにより、国際観光純収入が増加する。 									
社会経済情 勢等の変化	新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止され、2020年以降、訪日クルーズ旅客数及び総寄港回数が大幅に減少。									
主な事業の 進捗状況	総事業費172億円、既投資額5.4億円 令和4年12月現在 事業進捗率3.1%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和10年度整備完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。									
対応方針	継続									
対応方針理 由	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>対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。</p> <p><都道府県の意見・反映内容></p> <p>「対応方針(原案)」のとおり事業を継続し、整備促進、早期完成をお願いしたい。</p>									

長崎港 松が枝地区 旅客船ターミナル整備事業

長崎港

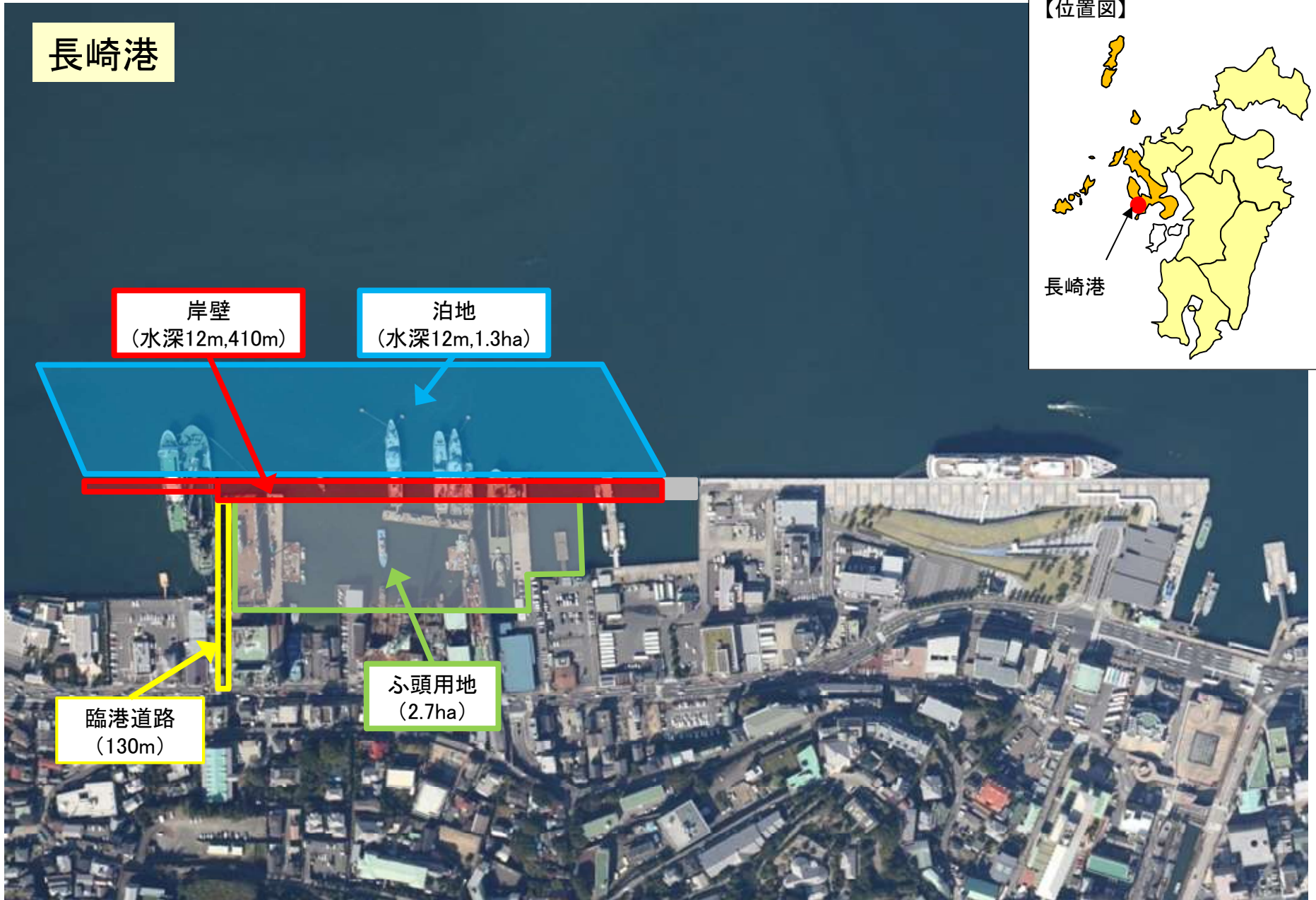
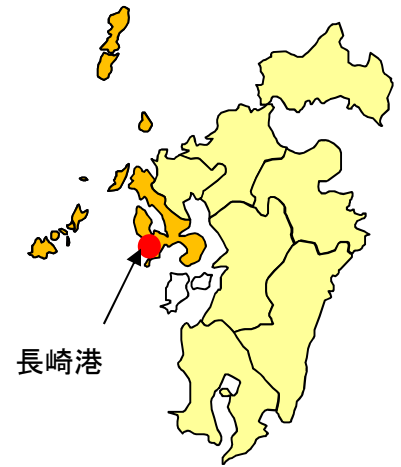
岸壁
(水深12m,410m)

泊地
(水深12m,1.3ha)

臨港道路
(130m)

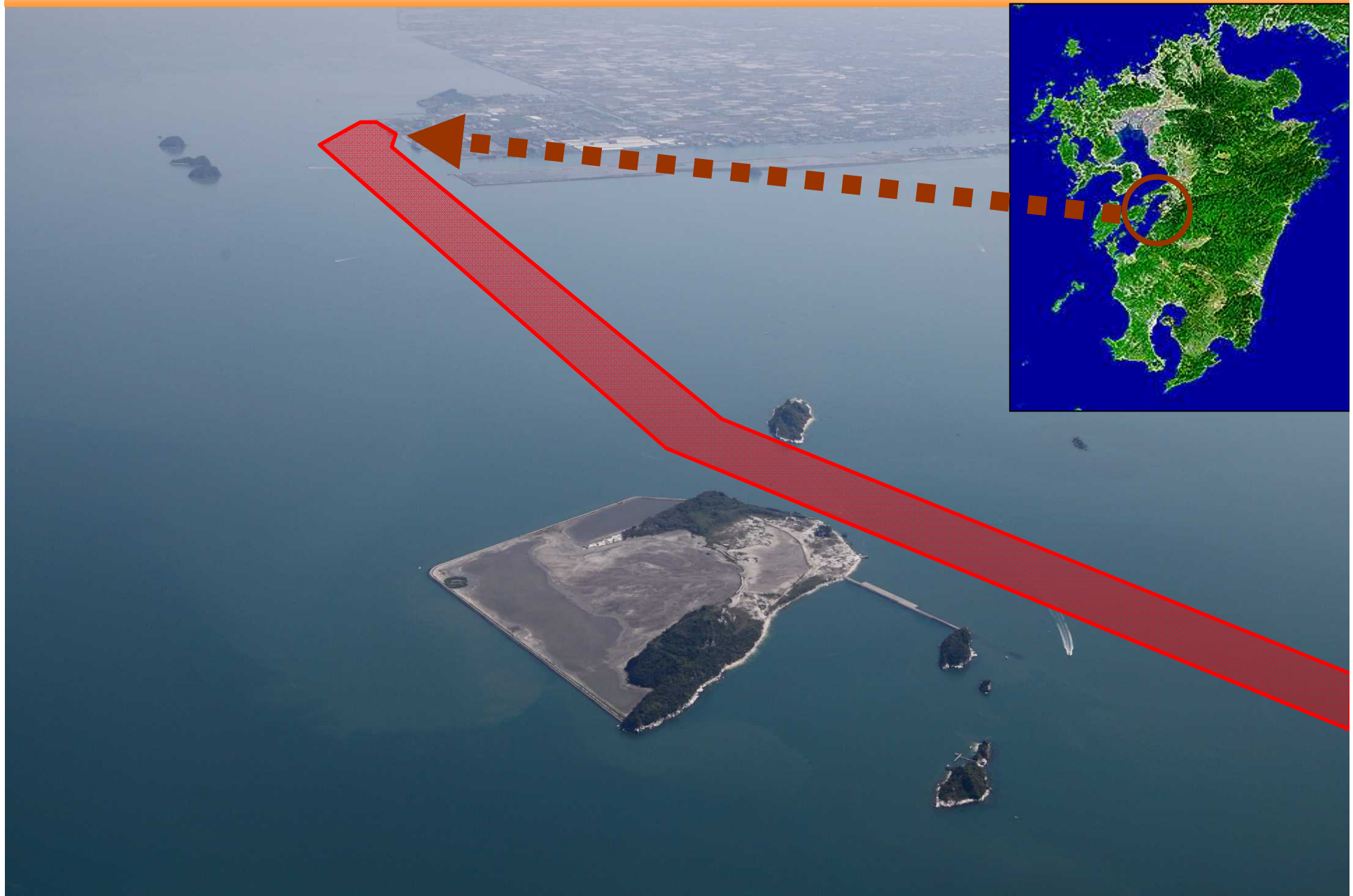
ふ頭用地
(2.7ha)

【位置図】



事業名 (箇所名)	八代港国際物流ターミナル改良事業(外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	西村 拓						
実施箇所	熊本県八代市					評価 年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)(改良)、航路(水深14m)、泊地(水深14m)									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	令和6年度						
総事業費(億円)	325		残事業費(億円)	43						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 穀物飼料原料を輸送する穀物運搬船の大型化に対応した施設がないため、喫水調整を行っており、非効率な輸送実態となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 本プロジェクトにより、穀物運搬船の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、畜産業の国際競争力強化による地域経済の活性化に寄与する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・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。 									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(令和7年予測取扱貨物量:89万トン/年) 国際観光収益の増加 									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	495	C:総費用(億円)	331	全体B/C	1.5	B-C	164	EIRR(%)	5.7
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	477	C:総費用(億円)	127	継続B/C	3.8				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需要(-10%~+10%)		1.4~1.6	3.5~4.0						
	建設費(+10%~-10%)		1.4~1.6	3.4~4.2						
	建設期間(+10%~-10%)		1.5~1.6	3.7~3.9						
事業の効果等	<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"> 船舶の大型化に対応することで、一括大量輸送による輸送コスト削減が実現され、畜産業の国際競争力強化に寄与する。 飼料穀物の安定的かつ安価な輸入体制が構築されることで、安定的な配合飼料の供給が行われ、延いては畜産業の経営維持や新たな展開など、地域経済の活性化に寄与する。 									
	<p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 国際観光収益の増加 									
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325億円、既投資額282億円 令和4年10月現在 事業進捗率87%									
主な事業の進捗の見込み	令和6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"> 地盤改良でのICT施工による生産性向上を図り、コスト縮減に努めていく。 今後も新技術・新工法を活用してコスト縮減への取り組みに努める。 									
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><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」で了承。 <p><港湾管理者からの意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の継続に異存はなく、着実な整備推進をお願いしたい。 									

八代港外港地区 国際物流ターミナル改良事業



八代港外港地区 国際物流ターミナル改良事業



岸壁 (-14m)

泊地 (-14m)

航路 (-14m)

事業名 (箇所名)	熊本港国内物流ターミナル整備事業 (夢咲島地区)		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 西村 拓		事業 主体	九州地方整備局			
実施箇所	熊本県熊本市					評価 年度	令和4年度			
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)、岸壁(水深7.5m)(耐震)、航路(水深7.5m)、泊地(水深7.5m)、防波堤(南)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械、上屋									
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	令和13年度						
総事業費(億円)	354		残事業費(億円)		108					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本港は、熊本県北・県央地域といった熊本県経済の中枢機能を担う熊本経済圏と直結した港湾である。 現在はターミナル岸壁が1バースのみで、今後見込まれる貨物の増大に対して十分な対応が出来ない状況である。 また、熊本港には耐震強化岸壁が存在せず、大規模災害時における物流機能の維持が困難となることが予想される。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶の安全な航行を確保するとともに、熊本港背後圏の荷主が現在他港を利用している貨物について、物流ターミナルを整備することにより陸上輸送コストの削減・効率化を図る。 新たに耐震強化岸壁を確保し、大規模災害時の緊急物資輸送対応や物流機能の維持を図る。 <p>①船舶の安全な航行を確保 ②貨物輸送の効率化 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・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。 									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (令和18年 予測コンテナ取扱貨物量:5.0万TEU/年) 輸送コストの削減 (令和14年 予測一般取扱貨物量:1.1万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益(億円)	987	C:総費用(億円)	790	全体B/C	1.2	B-C	197	EIRR (%)	4.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	192	C:総費用(億円)	105	継続B/C	1.8				
感度分析	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要 (-10% ~ +10%)		1.1 ~ 1.4		1.6 ~ 2.0					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.3		1.6 ~ 2.0					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		1.7 ~ 1.8					
事業の効果等	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域産業の安定・発展 震災後の復旧・復興の支援 地域の安全・安心の確保 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 荷役の効率化 埋没の維持浚渫費用の縮減 震災時の輸送コストの増大回避 残存価値 									
社会経済情勢等の変化	令和5年1月、熊本港港湾計画(軽微な変更)にて、岸壁(水深9m)を耐震強化岸壁として位置づけ。									
主な事業の進捗状況	総事業費354億円、既投資額246億円 令和4年12月現在 事業進捗率70%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合は、令和13年度に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	軟弱地盤の改良にあたり、経済的となる断面及び工法を選択。									
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> <ul style="list-style-type: none"> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。 <p><都道府県の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> 「対応方針(原案)」については異論なし。 									

熊本港 夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業



【凡例】

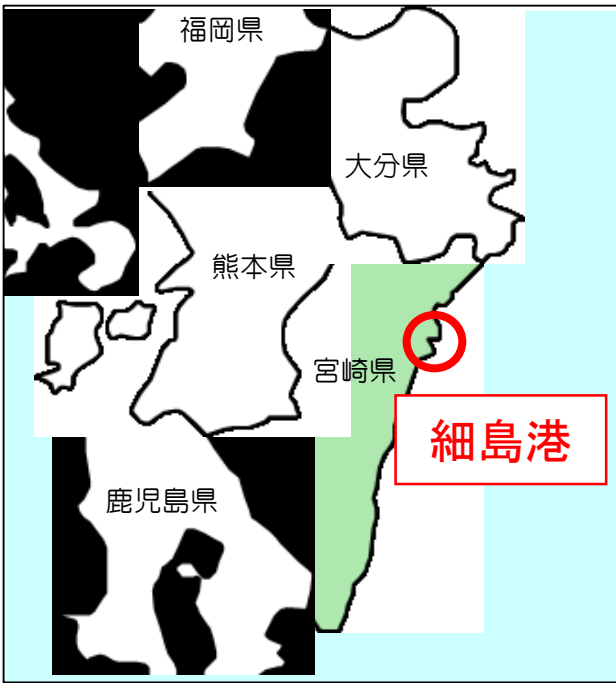
■ : 整備済箇所

■ : 整備中箇所



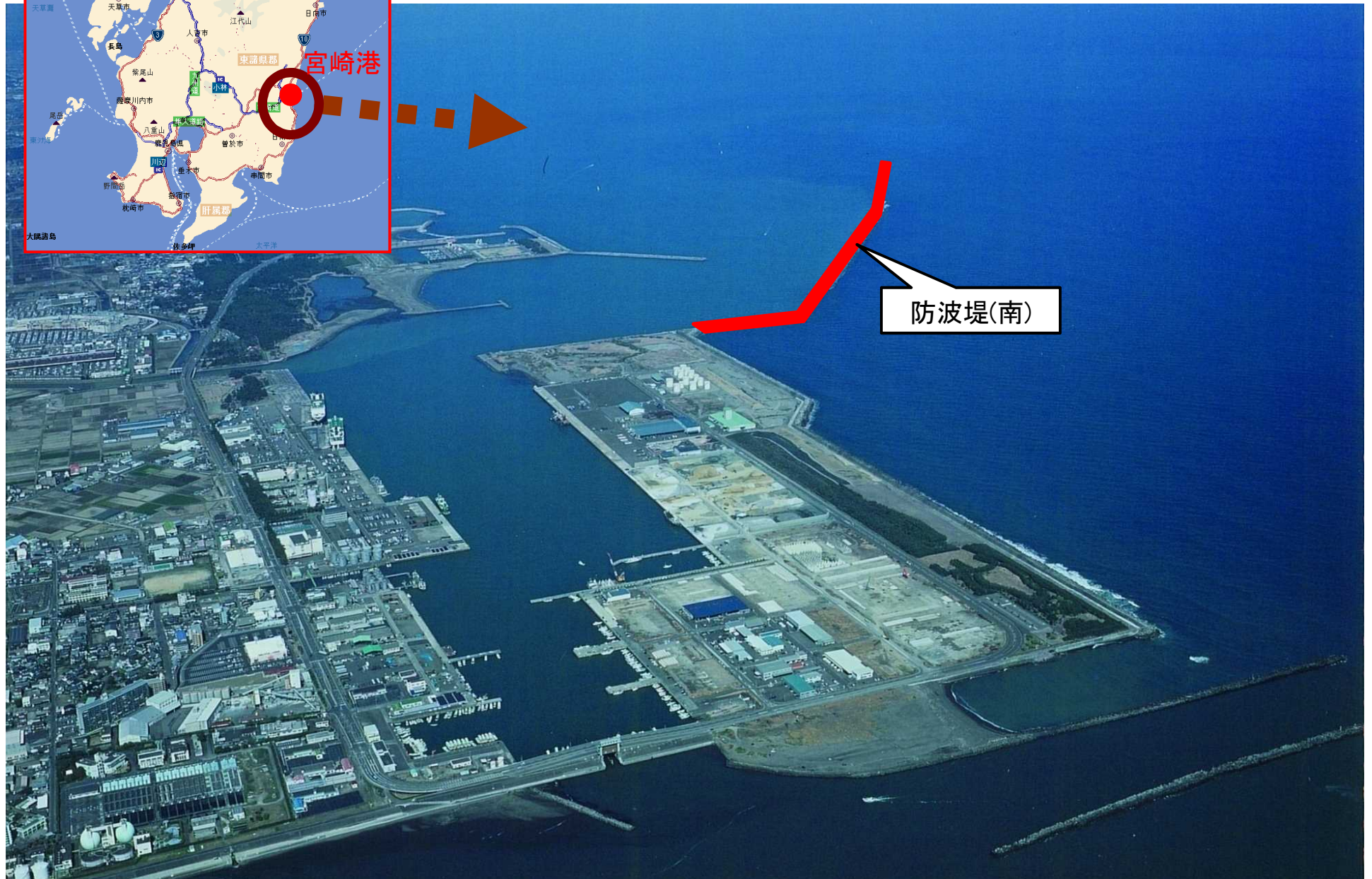
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (細島港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	九州地方整備局			
実施箇所	宮崎県日向市					評価年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(北沖)、防波堤(南沖)									
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	令和9年度						
総事業費(億円)	628		残事業費(億円)		67					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・細島港は、遙か遠方で発生した台風などの影響による港内への“うねり”により、港内の静穏度不足が発生している。そのため、コンテナ貨物や背後圏企業へ輸送される貨物の荷役に支障が出るなどの影響を及ぼしている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤整備により、岸壁・泊地、航路等の静穏域を確保し、荷役作業の効率性及び安全性の向上、港内航行の安全性向上を図る。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な根拠	<p>輸送コストの削減(滞船・コンテナ滞留解消)(令和10年予測隻数約41隻/年、貨物量約1.5万TEU/年)</p> <p>船体損傷等の損失回避(令和10年予測隻数約5.8隻/年)</p> <p>海難減少に伴う損失回避(令和10年予測隻数約7.7隻/年)</p> <p>浸水被害の低減(令和10年予測面積約260ha)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益(億円)	1,339	C:総費用(億円)	1,162	全体B/C	1.2	B-C	177	EIRR(%)	4.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	113	C:総費用(億円)	55	継続B/C	2.0				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2		1.8~2.2					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2		1.9~2.3					
			1.2~1.1		2.0~2.0					
事業の効果等	<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"> ・国際競争力の向上 ・地域経済の活性化 ・航行安全性の向上 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・船体損傷等の損失回避 ・海難減少に伴う損失回避 ・浸水被害の低減 ・残存価値 									
社会経済情勢等の変化	なし									
主な事業の進捗状況	総事業費628億円、既投資額561億円 令和4年10月現在 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9年度完了予定。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・80t型ブロックよりも安価な50t型ブロックを中詰め材として使用すること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	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> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(原案)のとおりに「事業継続」で了承。 <p><都道府県の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針(原案)」の「継続」について異論はなく、早期完成に向けた一層の整備促進をお願いする。 									

細島港 外港地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	宮崎港東地区防波堤整備事業		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	西村 拓							
実施箇所	宮崎県宮崎市					評価 年度	令和4年度				
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業										
主な事業の諸 元	防波堤(南)										
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	令和14年度							
総事業費(億 円)	557		残事業費(億円)		120						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・太平洋に面した宮崎港は波浪の影響により港内の静穏度が不足し、また、船舶の安全な入出港が困難。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・静穏度の確保により、荷役稼働率の向上、入出港時における船舶の安全性の向上を図る。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・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。 										
便益の主な根 拠	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(一般貨物) (令和15年予測取扱貨物量:74万トン/年) ・輸送コストの削減(フェリー貨物) (令和15年予測取扱貨物量:474万トン/年) ・輸送コストの削減(RORO貨物) (令和15年予測取扱貨物量:16万トン/年) ・移動コストの削減(フェリー旅客) (令和15年予測利用者数:8.6万人/年) 										
事業全体の投 資効率性	基準年度		令和4年度								
	B:総便益 (億円)	2,595	C:総費用(億円)		2143	全体B/C	1.2	B-C	453	EIRR (%)	4.8
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	111	C:総費用(億円)		85	継続B/C	1.3				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.2 ~ 1.3		1.2 ~ 1.4						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		1.2 ~ 1.5						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		1.3 ~ 1.3						
事業の効果等	<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"> ・輸送の信頼性の向上 ・農林水産業の持続的発展 ・浸水被害軽減、海難の減少 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(一般貨物、フェリー貨物、RORO貨物) ・移動コストの削減(フェリー旅客) ・残存価値 										
社会経済情勢 等の変化	なし										
主な事業の進 捗状況	総事業費557億円、既投資額437億円 令和4年度9月現在 事業進捗率78%										
主な事業の進 捗の見込み	令和14年度完了予定										
コスト縮減や代 替案立案等の 可能性	・ケーソンの中詰材にフェロニッケルスラグを使用することで、ケーソンの堤体幅を縮小することが可能となった。										
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)のとおり「事業継続」で了承。 <p><港湾管理者の意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「対応方針(原案)」については異論なし。 										

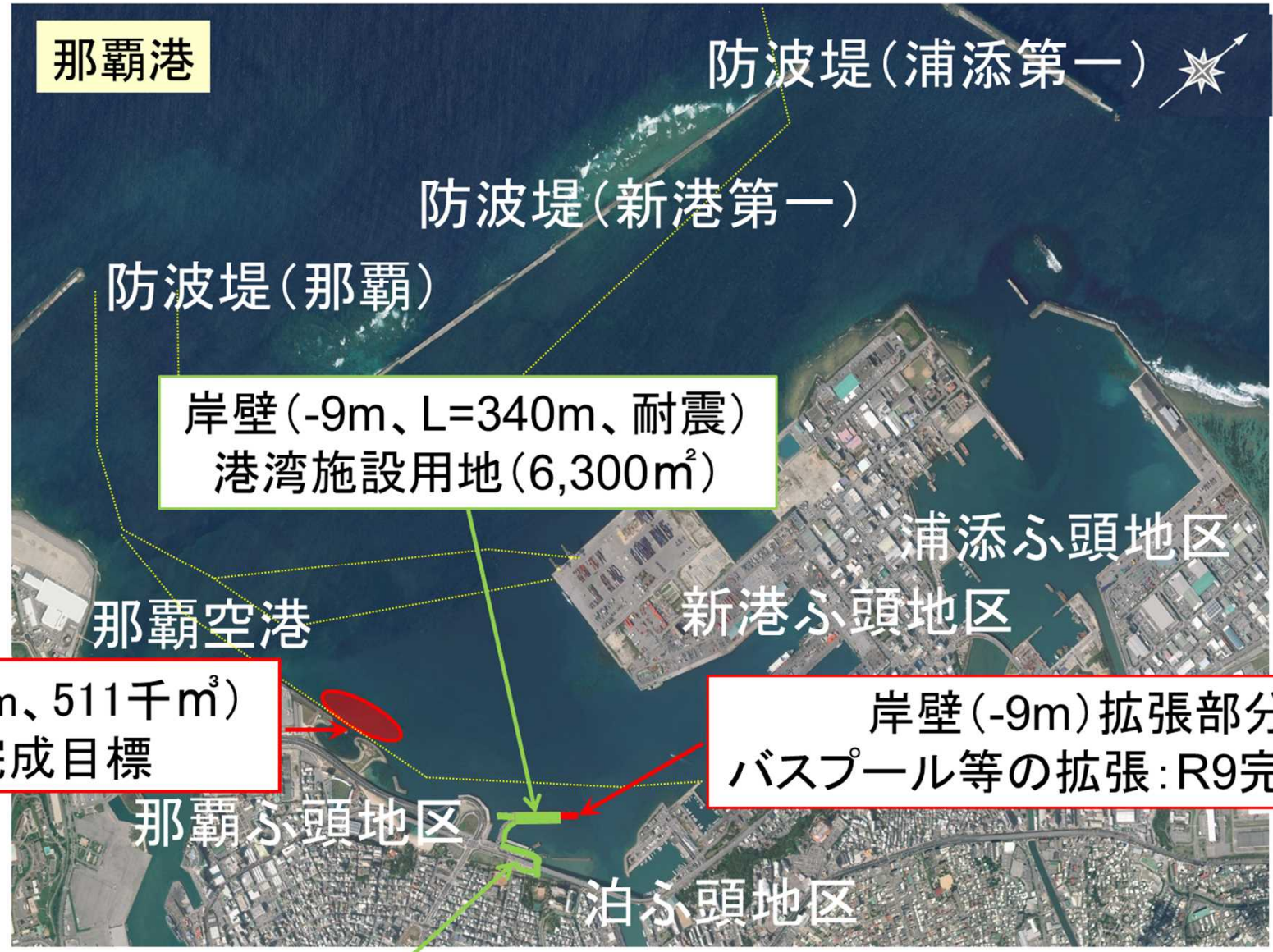
宮崎港 東地区 防波堤整備事業



防波堤(南)

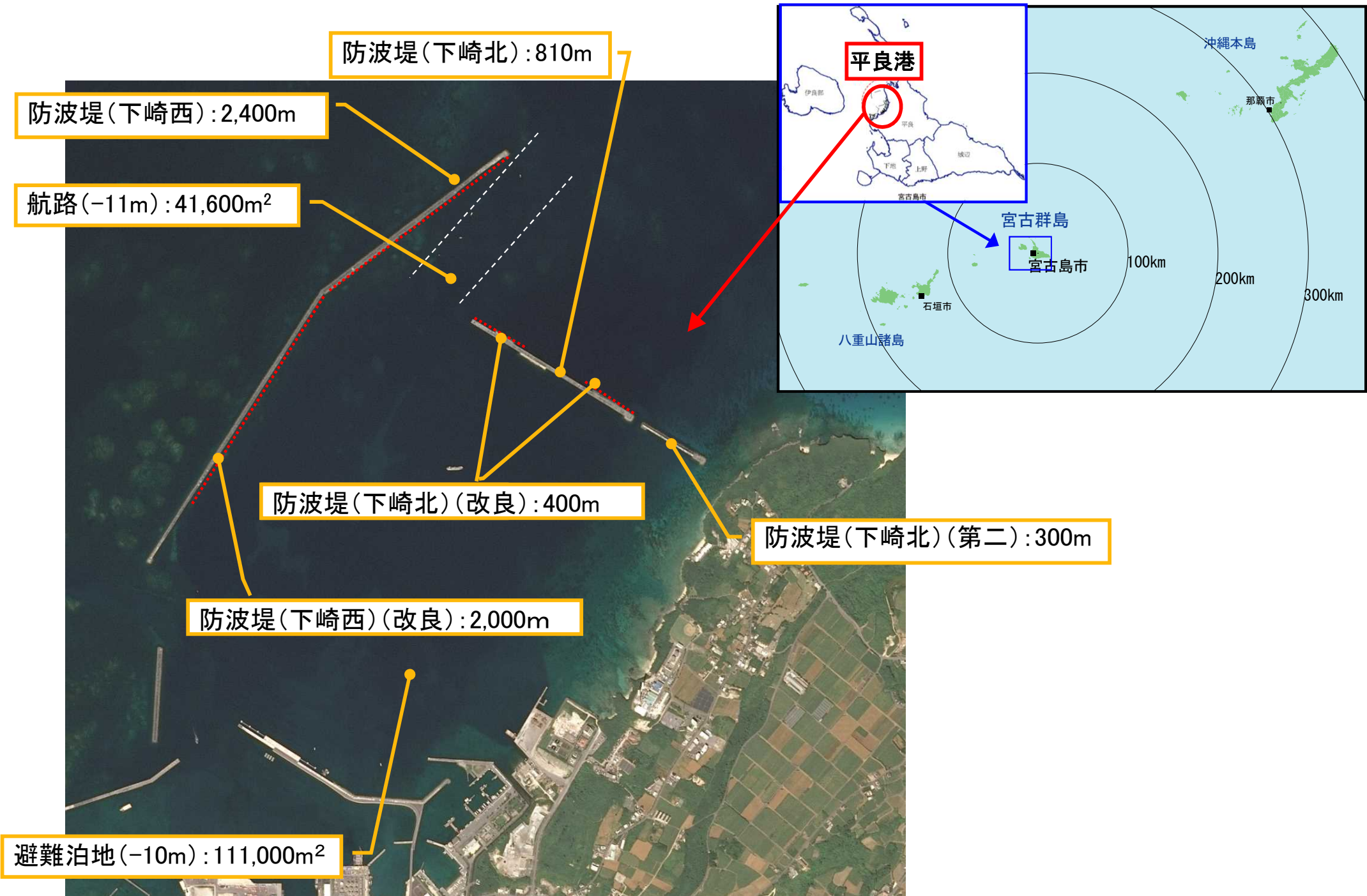
事業名 (箇所名)	那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業		担当課	港湾局計画課		事業 主体	沖縄総合事務局			
実施箇所	沖縄県那覇市		担当課長名	西村 拓		評価 年度	令和4年度			
該当基準	再評価実施後一定期間(4年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、臨港道路									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	令和9年度						
総事業費(億 円)	188		残事業費(億円)		25					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 大型旅客船に対応した専用の係留施設・水域施設を整備し、貨物と旅客混在の現施設における安全性の問題解消を図るとともに、船社及び利用者の負担軽減、国際観光の発展を支援する。また、大規模地震が発生した場合、船舶による緊急物資輸送のための耐震強化岸壁として、県民の生活を支える。</p> <p><達成すべき目標> 観光産業は、沖縄県の主要産業の一つであり、「第6次沖縄県観光振興基本計画/R4.7沖縄県」にて、「県民、観光客、観光業従事者が、自然、歴史、文化を尊重しそれぞれの満足度を高めるとともに環境容量の範囲において観光産業の成長と維持を目指すことで沖縄経済を最適に活性化させる」と記載されている。また、那覇港におけるクルーズ船寄港回数は2019年に260回を記録。2020年以降は新型コロナウイルスの影響により寄港需要が低下しているものの、「アフターコロナを見据えたクルーズ船等の寄港地形成に関する検討会(クルーズ説明資料 最終版)/R4.3沖縄県」では2035年におけるクルーズ船寄港回数を678回と推計している。</p> <p><政策体系上の位置付け> ・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>									
便益の主な 根拠	・国際観光収益の増加便益:1.695億円(国際クルーズ船の寄港回数増加:242回/年(2035年))									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	1,810	C:総費用(億円)	316	全体B/C	5.7	B-C	1,494	EIRR (%)	12.7
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	33	C:総費用(億円)	19	継続B/C	1.7				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10% ~ +10%)	5.1~6.2		1.6~1.9						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)	5.2~6.4		1.6~1.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)	5.7~5.7		1.7~1.7						
事業の効果 等	<p>■定性的・定量的な効果 当該事業を実施することにより、クルーズ船の受入可能回数が増加し、国際観光収益の増加が見込まれる。</p> <p><定性的な効果> ・寄港する旅客船の停泊や航行の景観を楽しむことができるようになり、中長期に渡って魅力ある港湾空間の形成が期待される。 ・物流と人流が分離され、乗船者の安全確保や環境改善が図られる。 ・クルーズ船の寄港回数が増加することにより、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。</p> <p><定量的な効果> ・国際クルーズ船の寄港回数増加:242回/年(2035年)</p>									
社会経済情 勢等の変化	新型コロナウイルスの影響により2020年以降、クルーズ船の寄港需要が低下。									
主な事業の 進捗状況	総事業費188億円、既投資額163億円 令和4年度末 事業進捗率87%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和9年度完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。									
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(案)は妥当である。 <港湾管理者の意見・反映内容> ・那覇港はクルーズ船の寄港回数が平成25年から増加しており、令和元年には過去最多の260回を記録し、全国1位の寄港回数となった。一方、世界的なクルーズ船の大型化に伴い、那覇港へ寄港するクルーズ船も大型化しており、乗船客の増加に対応する必要がある。旅客のスムーズな移動手段の環境を確保し、満足度向上を図るとともに、大型化するクルーズ船の安全な寄港に対応するため、早期の全面施設供用を要望する。このため、対応方針(原案)のとおり、事業継続に同意する。</p>									

那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	平良港本港地区防波堤整備事業		担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓	事業 主体	沖縄総合事務局				
実施箇所	沖縄県宮古島市				評価 年度	令和4年度				
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(下崎西)、防波堤(下崎北)、防波堤(下崎北)(第二)、避難泊地(水深10m)、航路(水深11m)、防波堤(下崎西)(改良)、防波堤(下崎北)(改良)									
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	令和11年度						
総事業費(億円)	747		残事業費(億円)		84					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 平良港およびその周辺海域では、荒天時に避難する水域がないため、海難事故が起こる危険にさらされている。 先島地方(宮古・八重山)では本島との距離が遠いため、避難泊地機能の確保が必要である。このような中、石垣港には避難泊地がなく、平良港における避難泊地の早期整備が必要とされている。 航路を整備することにより大型貨物船等の船舶操船性の安全性向上に繋がる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 避難泊地、防波堤の整備により、荒天時に寄港する定期船等の海難事故の回避を図る。 航路の整備により、大型貨物船等の船舶操船の安全性向上を確保する。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	海難の減少に伴う損失回避 (令和11年度避船可能隻数50.4隻/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	2,747	C:総費用(億円)	2,208	全体B/C	1.2	B-C	539	EIRR (%)	4.6
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	990	C:総費用(億円)	64	継続B/C	15.5				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.4		13.7~16.7					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		13.8~16.9					
			1.2~1.2		13.6~14.2					
事業の効果 等	<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"> 地域住民の生活の安全・安心 既存の係留施設の荷役および避泊時の安全性向上 航路を航行する船舶の安全性向上 荒天時における石垣港への生活物資遅延の軽減 巡視船の配備地避泊による航行船舶の安全確保 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 海難の減少に伴う損失回避 残存価値 									
社会経済情 勢等の変化	変化なし									
主な事業の 進捗状況	総事業費747億円、既投資額663億円 令和4年度末 事業進捗率89%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和11年度完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	現時点において代替案等の可能性はないものの、用途変更した防波堤の既存ブロックを流用(既存ストックの活用)することで、コスト縮減を図る予定としているなど、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。									
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	<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(案)は妥当である。 <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <p>平良港およびその周辺海域では、荒天時に避難する水域がないため、船舶の海難事故が起こる危険にさらされている。本事業により先島地域の船舶航行安全および荒天時に寄港する定期船等の海難事故の回避が図られると思われる。従って、対応方針の(原案)のとおり、事業継続に同意します。</p>									

平良港本港地区防波堤整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾局計画課 西村 拓	事業 主体	沖縄総合事務局					
実施箇所	沖縄県石垣市			評価 年度	令和4年度					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化									
主な事業の 諸元	岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、防波堤(外)、道路② 等									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	令和11年度						
総事業費(億 円)	367	残事業費(億円)		98						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 石垣港は貨物船と調整しながらの施設の利用となっているため、更なる旅客船の受け入れが困難となっている。 大型旅客船が接岸している岸壁は本来貨物等を取扱うための施設であり、旅客と貨物が輻輳することから、荷役作業の効率性と旅客の安全性が確保されていない状況となっている。 7万トン級を超える旅客船が着岸可能な係留施設がない。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型旅客船に対応した係留施設及び水域施設を整備し、大型旅客船の寄港回数増加に向けた環境を整備する。 旅客と貨物の輻輳を緩和し、荷役作業の効率化及び旅客の安全性の向上を図る。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 									
便益の主な 根拠	・国際観光純収入の増加:2,668億円(令和17年予測大型旅客船の寄港回数:401回/年、うち便益対象248回/年)									
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度							
	B:総便益 (億円)	2,677	C:総費用(億円)	472	全体B/C	5.7	B-C	2,205	EIRR (%)	11.2
残事業の投 資効率性	B:総便益 (億円)	2,026	C:総費用(億円)	80	継続B/C	25.2				
感度分析	需要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	建設費 (+10% ~ -10%)		5.1~6.2		22.7~27.7					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		5.6~5.8		22.9~28.0					
			5.5~5.8		24.7~26.1					
事業の効果 等	<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"> 雇用の創出、地域活力の向上 訪日クルーズ旅行の魅力の向上 良好な景観の形成 国際交流の進展 観光地としての魅力向上 荷役作業の効率化と旅客の安全性の向上 土地の造成に伴う新たな賑わい交流空間の創出 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 国際観光純収入の増加 残存価値の発現 									
社会経済情 勢等の変化	平成30年4月 石垣港新港地区旅客船ターミナル暫定供用開始。 新型コロナウイルスの影響により2020年以降、クルーズ船の寄港需要が低下。									
主な事業の 進捗状況	総事業費367億円、既投資額269億円 令和4年度末現在 事業進捗率73%									
主な事業の 進捗の見込 み	令和11年度完了予定									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	コスト縮減については撤去された消波ブロック等を流用材として防波堤整備へ有効活用し、ブロック製作費を削減した。また、現時点において代替案等の可能性はないものの、今後の事業実施に際しても適切に対応していきたい。									
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(案)は妥当である。 <p><港湾管理者の意見・反映内容></p> <p>クルーズ船の寄港は、新型コロナウイルス感染症の影響により一時中止していましたが、11月に国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドラインが公表され寄港再開に向け準備が進められています。今後、外航クルーズ船の寄港が見込まれていることから、本事業を推進することにより、多くの外国人観光客が来訪し、地元経済の活性化に寄与するものとして非常に期待しているところです。また、今後整備が予定されている防波堤撤去及び防波堤(外)、土砂処分場の整備についても、寄港する大型クルーズ船の安全性の確保や港内静穏度の確保といった観点から重要な施設整備であると認識しています。従って、対応方針(原案)のとおり、事業継続に同意します。</p>									

