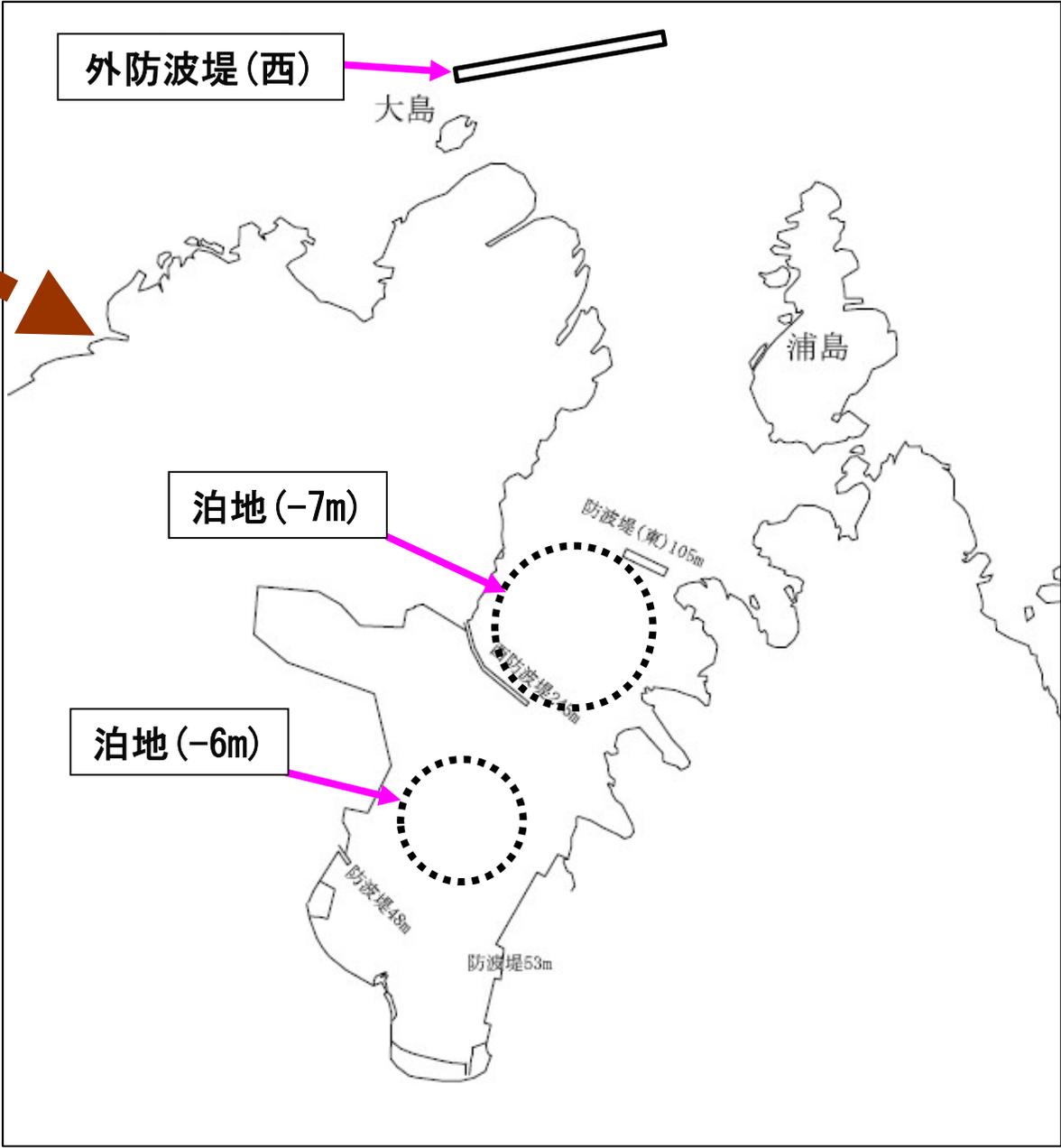


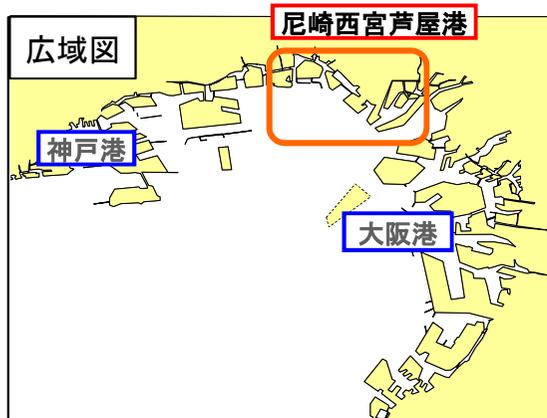
事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (柴山港柴山地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	近畿地方整備局																																														
実施箇所	兵庫県美方郡香美町																																																			
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																																																			
主な事業の 諸元	外防波堤(西)(L=450m)、泊地(h=-6m、9.8ha)、泊地(h=-7m、1.7ha)																																																			
事業期間	事業採択	昭和61年	完了	平成42年度																																																
総事業費(億円)	348		残事業費(億円)		109																																															
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・避難港は、暴風雨等の荒天時に小型船舶が避難停泊するための静穏が保たれた水域を有する港湾である。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</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隻の船舶が避泊可能となり、海難による損失を回避する。</p> <p>①荒天時に安全な避泊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、輸送の信頼性を向上</p>																																																			
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画(第4次)</li> <li>重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する</li> <li>政策パッケージ2-4: 陸・海・空の交通安全の確保</li> </ul>																																																			
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul> <p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①静穏な水域が確保され、荒天1回あたり100～500GT級 1隻、500～1,000GT級 1隻 合計2隻の船舶が避泊可能となり、海難による損失を回避できる。</p> <p>②海難による油流出等海域環境汚染を回避できる。</p> <p>③船舶の安定運航が可能となり、輸送の信頼性の向上が図られる。</p> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・防波堤の整備により、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するとともに、柴山港の一般船舶の利用が促進される。</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海難の減少に伴う損失を回避できる。</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>海難減少に伴う損失の回避 (平成42年度避難可能隻数: 1隻(100～500GT未満)) (平成42年度避難可能隻数: 1隻(500～1,000GT未満))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成26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>1,236</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>520</td> <td>EIRR (%)</td> <td>7.3</td> <td>B-C</td> <td>716</td> <td>全体B/C</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>320</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>80</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>4.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>2.2~2.6</td> <td>3.6~4.4</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.3~2.4</td> <td>3.7~4.5</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.4~2.4</td> <td>3.7~4.2</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成26年度								B:総便益(億円)	1,236	C:総費用(億円)	520	EIRR (%)	7.3	B-C	716	全体B/C	2.4	B:総便益(億円)	320	C:総費用(億円)	80					継続B/C	4.0		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	2.2~2.6	3.6~4.4	建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.3~2.4	3.7~4.5	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.4~2.4	3.7~4.2
基準年度		平成26年度																																																		
B:総便益(億円)	1,236	C:総費用(億円)	520	EIRR (%)	7.3	B-C	716	全体B/C	2.4																																											
B:総便益(億円)	320	C:総費用(億円)	80					継続B/C	4.0																																											
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																		
需 要 (-10% ~ +10%)	2.2~2.6	3.6~4.4																																																		
建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.3~2.4	3.7~4.5																																																		
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.4~2.4	3.7~4.2																																																		
社会経済情勢等の変化	特になし																																																			
主な事業の進捗状況	総事業費348億円、既投資額239億円 平成29年度末現在 事業進捗率69%																																																			
主な事業の進捗の見込み	泊地(-6m)及び泊地(-7m)の整備は平成12年度に完了。引き続き、静穏な水域を確保するため、外防波堤(西)工事を推進する。																																																			
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り、今後も当コスト縮減策を継続。																																																			
対応方針	継続																																																			
対応方針理由	事業の投資効果があると判断されるため。																																																			
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>																																																			

# 柴山港 柴山地区避難港整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (尼崎西宮芦屋港 尼崎地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	近畿地方整備局																																								
実施箇所	兵庫県尼崎市																																													
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																													
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、岸壁(水深12m)(耐震)、航路泊地(水深12m) 等																																													
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	平成33年度																																										
総事業費(億 円)	212		残事業費(億円)		19																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・尼崎西宮芦屋港に現有する岸壁の最大水深は10mであり、背後地に立地している企業は他港を利用せざるを得ない状況にあるため、船舶の大型化等に対応し物流機能の効率化を図ることが急務である。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで物流機能の効率化を図り、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</li> <li>① 背後企業の物流機能の効率化による輸送コストの削減</li> <li>② 震災時及び震災後における緊急物資輸送の確保</li> <li>③ 震災後における輸送コストの増大回避</li> </ul>																																													
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 2-1 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-1 大都市圏の国際競争力の強化</li> </ul>																																													
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>																																													
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展、地域活力の強化</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・沿道騒音等の軽減</li> <li>・輸送の信頼性の向上</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(平成34年予測取扱貨物量:170万トン/年)</li> <li>・震災後における輸送コスト増大回避(緊急物資:9千トン、一般貨物:170万トン)</li> </ul>																																													
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成34年予測取扱貨物量:170万トン/年)</p> <p>震災後における輸送コスト増大回避(緊急物資:9千トン、一般貨物:170万トン)</p>																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成29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>522</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>434</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.5</td> <td>B-C</td> <td>88</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>336</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>22</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>15.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成29年度										B:総便益(億円)	522	C:総費用(億円)	434	EIRR(%)	4.5	B-C	88	全体B/C	1.2			B:総便益(億円)	336	C:総費用(億円)	22					継続B/C	15.2		
	基準年度		平成29年度																																											
B:総便益(億円)	522	C:総費用(億円)	434	EIRR(%)	4.5	B-C	88	全体B/C	1.2																																					
B:総便益(億円)	336	C:総費用(億円)	22					継続B/C	15.2																																					
<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>1.1~1.3</td> <td></td> <td>13.7~16.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.2~1.2</td> <td></td> <td>13.8~16.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.1~1.2</td> <td></td> <td>14.8~15.3</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%)		1.1~1.3		13.7~16.8		建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		13.8~16.9		建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2		14.8~15.3														
(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		13.7~16.8																																										
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		13.8~16.9																																										
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.2		14.8~15.3																																										
社会経済情勢等の変化	尼崎地区において、岸壁の整備と背後の用地造成を一体的に進めており、岸壁の供用とともに自動車関連、鋼材関連等の企業が進出している。																																													
主な事業の進捗状況	総事業費212億円、既投資額193億円 平成28年度末 事業進捗率91%																																													
主な事業の進捗の見込み	平成33年度完了予定																																													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	通常は廃棄される浚渫した土砂を岸壁(-12m)の材料として有効活用することでコストが削減された。 (約2.5億円)																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	事業の投資効果があると判断されるため。																																													
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断</p>																																													

# 尼崎西宮芦屋港 尼崎地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (日高港 塩屋地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	近畿地方整備局																																														
実施箇所	和歌山県御坊市																																																			
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業																																																			
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、防波堤、泊地(水深12m)等																																																			
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	平成32年度																																																
総事業費 (億円)	201		残事業費(億円)		6																																															
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日高港の背後圏である紀中地域は、木材・製材業が重要な基幹産業であり、産業競争力に資する物流拠点の形成が必要である。</li> <li>輸入原木は、本船(30,000DWT)の直接寄港ができず、非効率な輸送形態を強いられており、船舶大型化への対応が必要不可欠である。</li> <li>航行船舶の荒天時における海難減少のため、避泊水域を確保する必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化等に対応することで輸送効率化を図り、合わせて荒天時の航行船舶の海難減少のための避難泊地を確保する。</li> <li>①輸送コストの削減</li> <li>②海難事故の減少</li> </ul>																																																			
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画(第4次)</li> <li>重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する</li> <li>政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> </ul>																																																			
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①日高港での貨物の取扱が可能となり、輸送コストが削減される。</li> <li>②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となり、海難事故による損失回避が図られる。</li> </ul> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送の信頼性の向上</li> <li>地域産業の安定・発展・地域活力の強化</li> <li>排出ガスの減少</li> <li>沿道騒音等の軽減</li> <li>にぎわいの創出</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コスト削減 (平成30年予測取扱貨物量: 12万トン/年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成26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>589</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>297</td> <td>EIRR (%)</td> <td>7.2</td> <td>B-C</td> <td>291</td> <td>全体B/C</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>17</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>14</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.8~2.1</td> <td>1.0~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.0~2.0</td> <td>1.1~1.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成26年度								B:総便益(億円)	589	C:総費用(億円)	297	EIRR (%)	7.2	B-C	291	全体B/C	2.0	B:総便益(億円)	17	C:総費用(億円)	14					継続B/C	1.2		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	1.8~2.1	1.0~1.3	建設費 (+10% ~ -10%)	2.0~2.0	1.1~1.3	建設期間 (+10% ~ -10%)	-	-
基準年度		平成26年度																																																		
B:総便益(億円)	589	C:総費用(億円)	297	EIRR (%)	7.2	B-C	291	全体B/C	2.0																																											
B:総便益(億円)	17	C:総費用(億円)	14					継続B/C	1.2																																											
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																		
需要 (-10% ~ +10%)	1.8~2.1	1.0~1.3																																																		
建設費 (+10% ~ -10%)	2.0~2.0	1.1~1.3																																																		
建設期間 (+10% ~ -10%)	-	-																																																		
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201億円、既投資額195億円 平成29年度末現在 事業進捗率97%																																																			
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成32年度末の完成を予定している。																																																			
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減																																																			
対応方針	継続																																																			
対応方針理由	事業の投資効果があると判断されるため。																																																			
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断																																																			

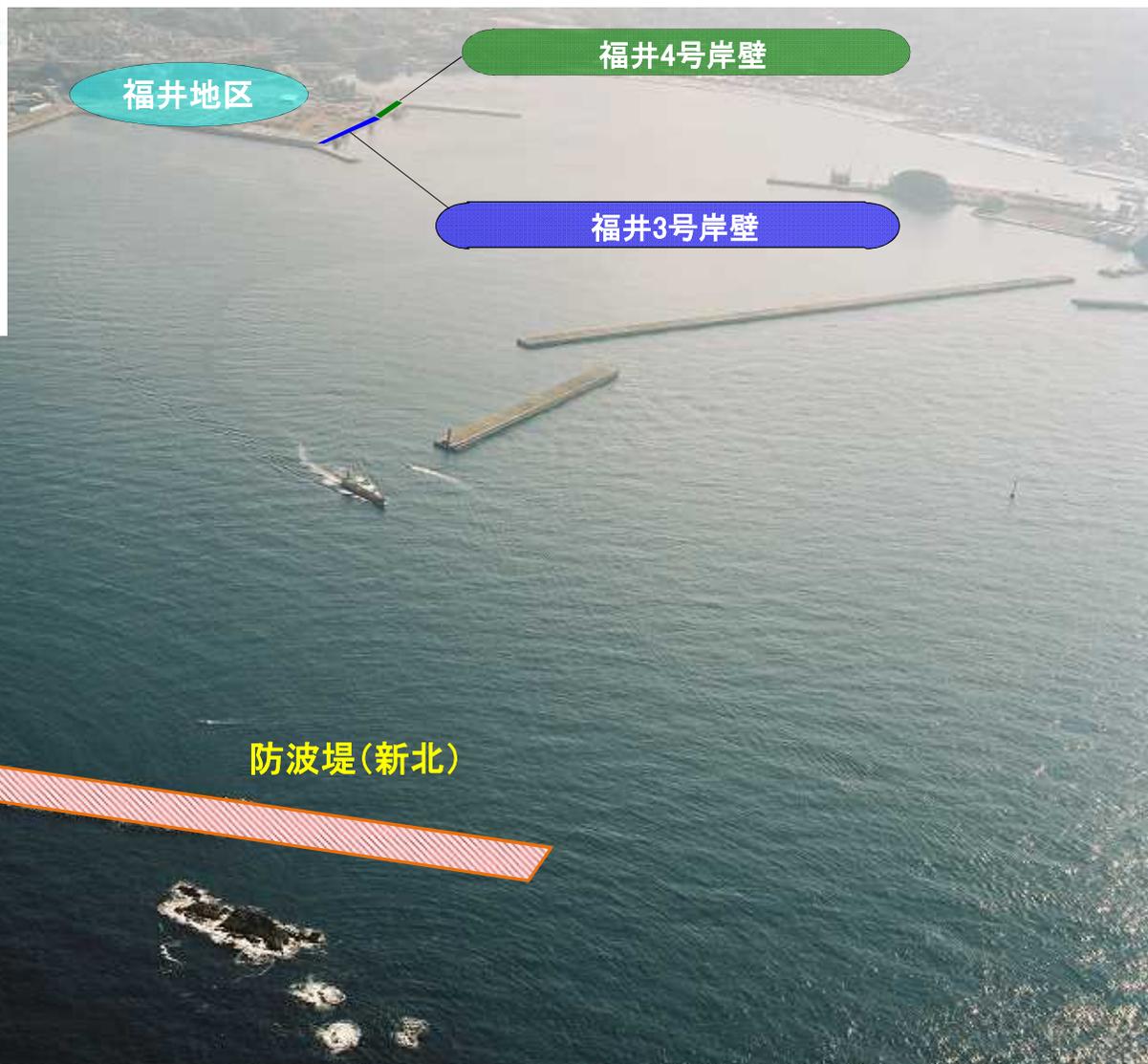
# 日高港 塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業

位置図



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業(浜田港福井地区)			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	堀田 治																																									
実施箇所	島根県浜田市																																													
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	防波堤(新北)																																													
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	平成36年度																																										
総事業費(億円)	170		残事業費(億円)		36																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。</li> <li>本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>防波堤を整備することにより、所要の港内静穏度を確保することで、避泊水域の確保とともに輸送効率化を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②避難水域の確保</p>																																													
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) <ul style="list-style-type: none"> <li>重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化やアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>国土形成計画(全国計画)(H27.8) <ul style="list-style-type: none"> <li>第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>																																													
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>																																													
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他港からの陸送の解消に伴い、浜田港周辺の沿道騒音の軽減が図られる</li> <li>岸壁前面の静穏度の確保により、荷役作業者の安全性向上が図られる</li> <li>他港からの陸送の解消に伴い、化石燃料節約と排気ガスの減少に寄与する</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減(平成40年代前半予測取扱貨物量:96.1万トン/年)</li> <li>海難事故等による損失の回避(平成40年代前半予測避難隻数7隻、荒天回数13.7回/年)</li> <li>残存価値</li> </ul>																																													
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減 (平成40年代前半予測取扱貨物量:96.1万トン/年) 海難事故等による損失の回避(平成37年予測避難隻数7隻、荒天回数13.7回/年)</p>																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成29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>991</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>519</td> <td>EIRR(%)</td> <td>9.5</td> <td>B-C</td> <td>472</td> <td>全体B/C</td> <td>1.9</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>125</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>30</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>4.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成29年度										B:総便益(億円)	991	C:総費用(億円)	519	EIRR(%)	9.5	B-C	472	全体B/C	1.9			B:総便益(億円)	125	C:総費用(億円)	30					継続B/C	4.2		
	基準年度		平成29年度																																											
B:総便益(億円)	991	C:総費用(億円)	519	EIRR(%)	9.5	B-C	472	全体B/C	1.9																																					
B:総便益(億円)	125	C:総費用(億円)	30					継続B/C	4.2																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></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>(感度分析)</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>需要(-10%~+10%)</td> <td>1.8~2.1</td> <td>3.7~4.6</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.9~1.9</td> <td>3.8~4.6</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.9~2.0</td> <td>4.1~4.2</td> <td colspan="2"></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%)	1.8~2.1	3.7~4.6			建設費(+10%~-10%)	1.9~1.9	3.8~4.6			建設期間(+10%~-10%)	1.9~2.0	4.1~4.2														
	事業全体のB/C		残事業のB/C																																											
(感度分析)																																														
需要(-10%~+10%)	1.8~2.1	3.7~4.6																																												
建設費(+10%~-10%)	1.9~1.9	3.8~4.6																																												
建設期間(+10%~-10%)	1.9~2.0	4.1~4.2																																												
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(山陰道浜田三隅道路H28全線開通、臨港道路福井4号線H29竣工予定)と、それに伴う背後地域への企業進出、設備投資の活発化が見込まれる。</li> <li>浜田港港湾計画改訂(H29)により、福井地区ではふ頭用地拡大と大水深岸壁の造成が示されており、取扱貨物量の大幅な増加が見込まれる。</li> </ul>																																													
主な事業の進捗状況	総事業費170億円、既投資額134億円 平成29年度末 事業進捗率79%																																													
主な事業の進捗の見込み	平成36年度完了予定																																													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ(建設副産物)を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図る。</li> <li>防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト縮減を図る。</li> </ul>																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため																																													
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり、「事業継続」は妥当</p>																																													

# 浜田港 福井地区 防波堤(新北)整備事業



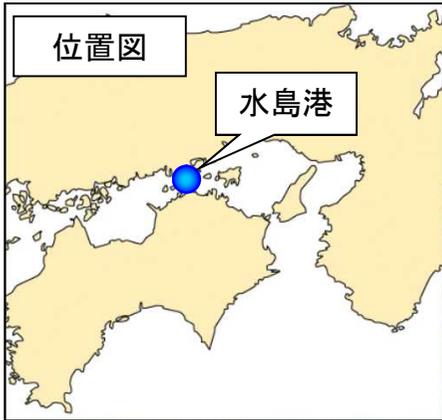
黄字: 評価対象施設

事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業(浜田港福井地区)			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	堀田 治					
実施箇所	島根県浜田市									
該当基準	その他									
主な事業の諸元	臨港道路									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	56		残事業費(億円)		2					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜田港周辺で整備が進められている山陰自動車道等の道路ネットワークと連携し、更なる増加が見込まれる港湾貨物の安全かつ効率的な輸送をはかる。</li> <li>・大規模地震時の緊急物資等の円滑な輸送を図る。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>貨物の安全かつ効率的な陸上輸送の実現を図り、地域産業の競争力強化及び地域経済の発展に貢献する。また、大規模地震時にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することにより地域住民の安全安心の向上に寄与するとともに、経済活動の回復に合わせて生じる物資輸送需要への円滑な対応を図り、産業活動の維持に寄与する。</p> <p>①貨物輸送の効率化・安全化 ②防災機能の確保</p>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する。 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化やアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進。</li> <li>・国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の効率化により、背後圏立地企業の産業競争力強化に寄与する</li> <li>・浜田港の背後圏の拡大により、新たな企業設備投資や雇用の拡大が図られる</li> <li>・東南海・南海トラフ等の大規模地震発生時の瀬戸内海側港湾の補完機能が強化される</li> <li>・港湾関連車両等の交通量が分散され、浜田港周辺の沿道環境の改善が期待される。</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>輸送コスト削減、交通事故の損失回避 (平成30年臨港道路計画交通量4,600台/日)</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>物流コストの削減(走行費用の削減:3.0億円、事故損失額:0.2億円)</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	66		C:総費用(億円)		57	EIRR(%)	4.9	B-C	9 全体B/C
B:総便益(億円)	-		C:総費用(億円)		2			継続B/C	-	
(感度分析)		事業全体のB/C								
需 要 (-10% ~ +10%)		1.1~1.3								
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2								
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年4月、浜田港にCFSが完成。これに伴い、浜田港でのコンテナ利用が増加。</li> <li>・浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(山陰道 浜田・三隅道路の平成28年度全線開通)と、それに伴う背後地域への企業進出、設備投資の活発化が見込まれる。</li> </ul>									
主な事業の進捗状況	総事業費56億円、既投資額54億円 平成29年度末 事業進捗率97%									
主な事業の進捗の見込み	平成29年度末供用開始予定、平成30年度完了予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	工事用道路(海上部)について、現地状況を踏まえ、仮橋施工から「袋詰玉石」を用いることによるコスト縮減。									
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	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」は妥当									

# 浜田港 福井地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル・臨港道路整備事業 (水島港玉島地区)		担当課 担当課長名	港湾局 計画課 堀田 治	事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	岡山県倉敷市									
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・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	平成35年度						
総事業費(億円)	559		残事業費(億円)		135					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>(1)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</p> <p>(2)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路が不足している</p> <p>(3)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> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>②貨物輸送・旅客移動の効率化や安全性の確保</p>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) <ul style="list-style-type: none"> <li>重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化やアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・国土形成計画(全国計画)(H27.8) <ul style="list-style-type: none"> <li>第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策</li> </ul> </li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・移動距離の短縮や交通渋滞の緩和などでCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>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</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コスト削減便益(平成36年以降予測取扱貨物量:船舶大型化コンテナ貨物=3.4万TEU/年、輸送ルートの変更による陸上・海上輸送の効率化=0.9万TEU/年)</li> <li>・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):23,000台/日)</li> <li>・震災時における輸送コスト削減便益、震災時における施設被害(背後圏人口13.5万人、一般貨物7.5万TEU)</li> <li>・残存価値</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>(1)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 (平成36年以降予測取扱貨物量:船舶大型化コンテナ貨物=3.4万TEU/年、輸送ルートの変更による陸上・海上輸送の効率化=0.9万TEU/年)</p> <p>(2)臨港道路の自動車交通円滑化便益(臨港道路(計画交通量):23,000台/日)</p>									
	基準年度		平成28年度							
	B:総便益(億円)	1,315	C:総費用(億円)	624	EIRR (%)	9.0	B-C	691	全体B/C	2.1
	B:総便益(億円)	156	C:総費用(億円)	123				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%)		1.9~2.3		1.1~1.4					
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.9~2.3		1.2~1.3					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		2.1~2.1		1.2~1.3					
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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</li> </ul>									
主な事業の進捗状況	総事業費559億円、既投資額423億円 平成27年度末 事業進捗率76%									
主な事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁(-12m)は平成25年度に暫定水深で供用開始</li> <li>・臨港道路は、平成28年度に供用開始</li> <li>・プロジェクト全体は平成35年度の完了予定</li> </ul>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	臨港道路渡河部の橋梁の主桁に細幅箱桁を採用することで、コスト削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)どおり、「事業継続」は妥当									



# 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)	臨港道路整備事業 (岩国港 装束～室の木地区)			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	堀田 治																																								
実施箇所	山口県岩国市																																												
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	臨港道路																																												
事業期間	事業採択	平成16年度	完了	平成32年度																																									
総事業費(億円)	173		残事業費(億円)		79																																								
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふ頭間を結ぶルートがないため港湾関連車両は混雑している国道2号等を利用せざるを得ず、貨物輸送に過分の時間を要し負担となっている。</li> <li>・室の木地区から発生する港湾関連車両は、住宅地内を通行しているため、騒音や振動、安全面など周辺の生活環境に影響を及ぼしている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①ふ頭間アクセスルートの確保による陸上輸送環境の改善。</li> <li>②港湾関連交通の円滑化により物流の効率化を図る。</li> </ol>																																												
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画(第4次)(H27.9) 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する。 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化やアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進。</li> <li>・国土形成計画(全国計画)(H27.8) 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラに関する基本的な施策 第1節 総合的な交通体系の構築 国際交通拠点の競争力強化</li> </ul>																																												
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>・施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>																																												
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>当該事業を実施することにより、港湾関連交通の時間短縮や費用削減等を通じ産業の立地競争力の確保、及び周辺的生活環境改善に寄与する</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域産業の安定・発展に貢献</li> <li>・騒音・振動、安全面の周辺環境の改善</li> <li>・環境負担の軽減</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流コストの削減 (臨港道路計画交通量(H42): 2,100台/日～6,300台/日)</li> <li>・排出ガスの削減 (CO2排出量約1%/年の削減、NOx排出量約1%/年の削減)</li> </ul>																																												
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>物流コストの削減 (走行費用の削減: 4.7億円、事故損出額: 0.2億円)</p>																																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成26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>192</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>162</td> <td>EIRR (%)</td> <td>5.4</td> <td>B-C</td> <td>31</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>192</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>79</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>2.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		平成26年度										B:総便益(億円)	192	C:総費用(億円)	162	EIRR (%)	5.4	B-C	31	全体B/C	1.2			B:総便益(億円)	192	C:総費用(億円)	79					継続B/C	2.4		
	基準年度		平成26年度																																										
B:総便益(億円)	192	C:総費用(億円)	162	EIRR (%)	5.4	B-C	31	全体B/C	1.2																																				
B:総便益(億円)	192	C:総費用(億円)	79					継続B/C	2.4																																				
<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>1.1~1.3</td> <td>2.2~2.7</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.1~1.3</td> <td>3.2~2.7</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2~1.2</td> <td>2.5~2.4</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%)	1.1~1.3	2.2~2.7	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.1~1.3	3.2~2.7	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	2.5~2.4																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																											
(感度分析)																																													
需 要 (-10% ~ +10%)	1.1~1.3	2.2~2.7																																											
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.1~1.3	3.2~2.7																																											
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.2~1.2	2.5~2.4																																											
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇平成23年7月、室の木地区岸壁(水深12m)が供用開始して、原木、廃タイヤチップ等の取扱いが本格化</li> <li>◇平成28年4月、I 期区間 一部供用開始</li> </ul>																																												
主な事業の進捗状況	総事業費173億円、既投資額94億円 平成29年度末 事業進捗率54%																																												
主な事業の進捗の見込み	平成32年度完了予定																																												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	II 期(3号橋)の上部主桁に鋼板ウェブ構造を採用することで、上部工の重量を軽減し、コスト縮減を図る。																																												
対応方針	継続																																												
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため																																												
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)どおり、「事業継続」は妥当</p>																																												

# 岩国港 装束～室の木地区 臨港道路整備事業



しょうぞくちく  
装束地区

しんみなとちく  
新港地区

むろのきちく  
室の木地区

岩国港臨港道路  
(事業箇所)

—— 整備済  
- - - 整備中

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(高松港朝日地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	四国地方整備局		
実施箇所	香川県高松市								
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)等								
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成32年度					
総事業費(億円)	138		残事業費(億円)	21					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存岸壁の水深不足、ふ頭用地の不足により、非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>大規模地震発生時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応やふ頭再編により輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①船舶の大型化への対応 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>								
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> </ul>								
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>								
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>混雑が緩和され、滞船が解消することにより、滞船コスト等の削減が図られる。</li> <li>大規模地震時において物流機能が確保され、輸送コストの削減が図られる。</li> <li>大規模地震時において施設の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。</li> </ul> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガスの減少</li> <li>地域の安全・安心の確保と地域生活、産業活動の維持</li> </ul>								
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減 (平成33年度予測取扱貨物量:(バルク)3.9万トン/年、(コンテナ)3.8万TEU/年)</li> <li>震災時における輸送コストの削減 (想定被災人口:13千人)</li> </ul>								
	基準年度		平成26年度						
	B:総便益(億円)	171	C:総費用(億円)	146	EIRR (%)	4.8	B-C	24	全体B/C
B:総便益(億円)	51	C:総費用(億円)	23			継続B/C		2.3	
(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		2.1 ~ 2.7					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.0 ~ 1.3		2.2 ~ 2.7					
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.1		2.4 ~ 2.5					
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費138億円、既投資額117億円 平成29年度末 事業進捗率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、平成30年代前半の完了を予定している。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	漁業従事者及び関係機関との調整の上、航路(-12m)の法線を変更し、浚渫工事にて発生する浚渫土砂を減量化。								
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、十分な事業の効果があると判断されるため。								
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。								

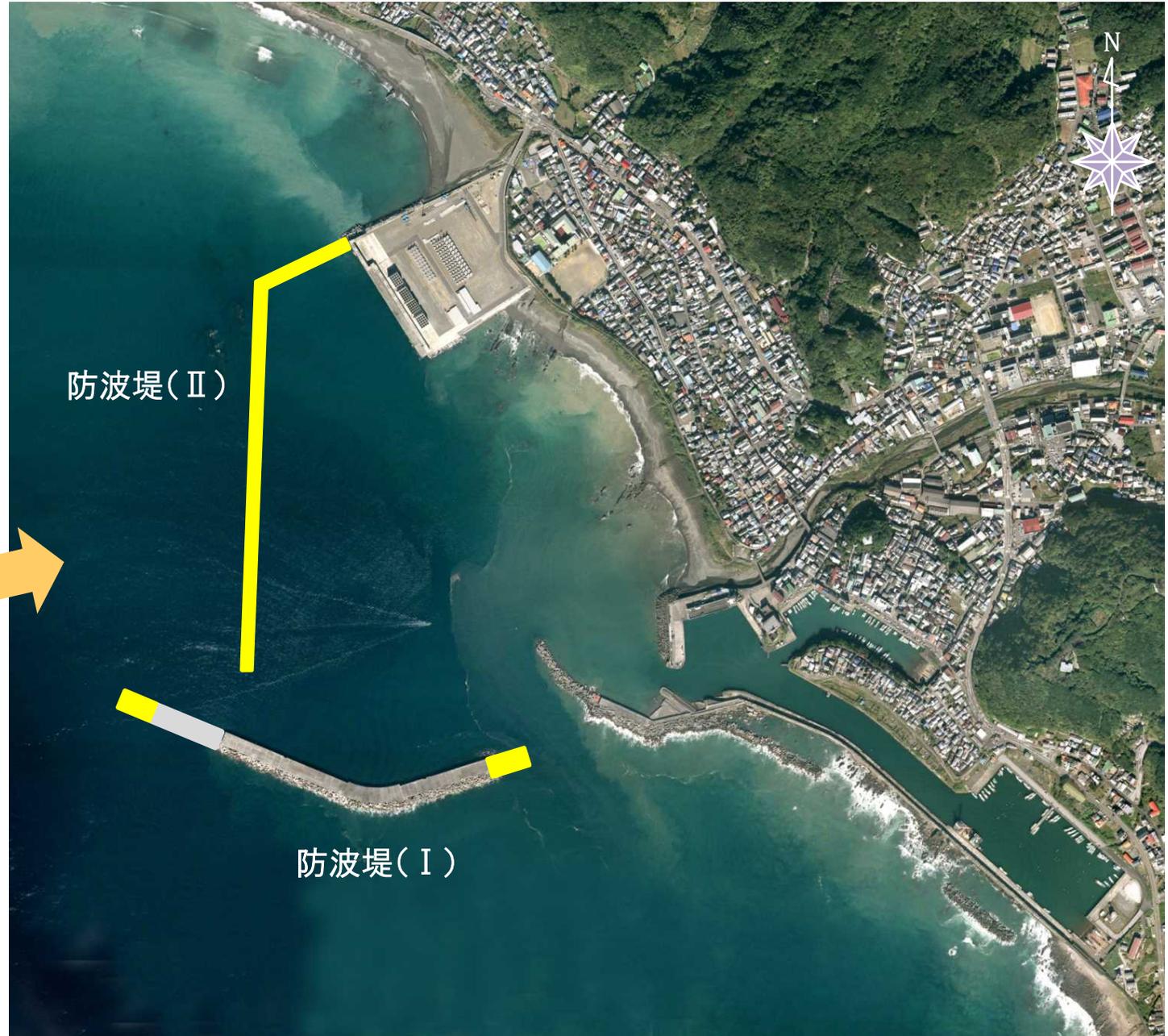
# 高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	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 堀田 治		事業 主体	四国地方整備局			
実施箇所	高知県室戸市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤									
事業期間	事業採択	昭和55年度	完了	平成39年度						
総事業費(億円)	498		残事業費(億円)		166					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・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> <p>&lt;達成すべき目標&gt; ・防波堤を整備することのより、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>									
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2節-(1)災害に対し粘り強くなやかな国土の構築 ・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定) 第2章 第2節 2. 重点目標2災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する。</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 &lt;定性的な効果&gt; ・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 ・津波による浸水被害の軽減による住民の安心感が向上 ・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> <p>&lt;定量的な効果&gt; ・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</p>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 海難の減少 (避泊可能隻数:7隻) 浸水防護 (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)</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	2,496	C:総費用(億円)	969	EIRR(%)	6.2	B-C	1,527	全体B/C	2.6
B:総便益(億円)	2,479	C:総費用(億円)	118					継続B/C	21.0	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		2.3 ~ 2.8		18.9 ~ 23.1						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.5 ~ 2.6		19.1 ~ 23.3						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.5 ~ 2.7		20.7 ~ 21.3						
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498億円、既投資額332億円 平成29年度末 事業進捗率67%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減:今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していく。 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、残事業の執行がもっとも効率的である。									
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」とする事業者の判断は「妥当」である。									

# 室津港 室津地区 避難港整備事業

位置図



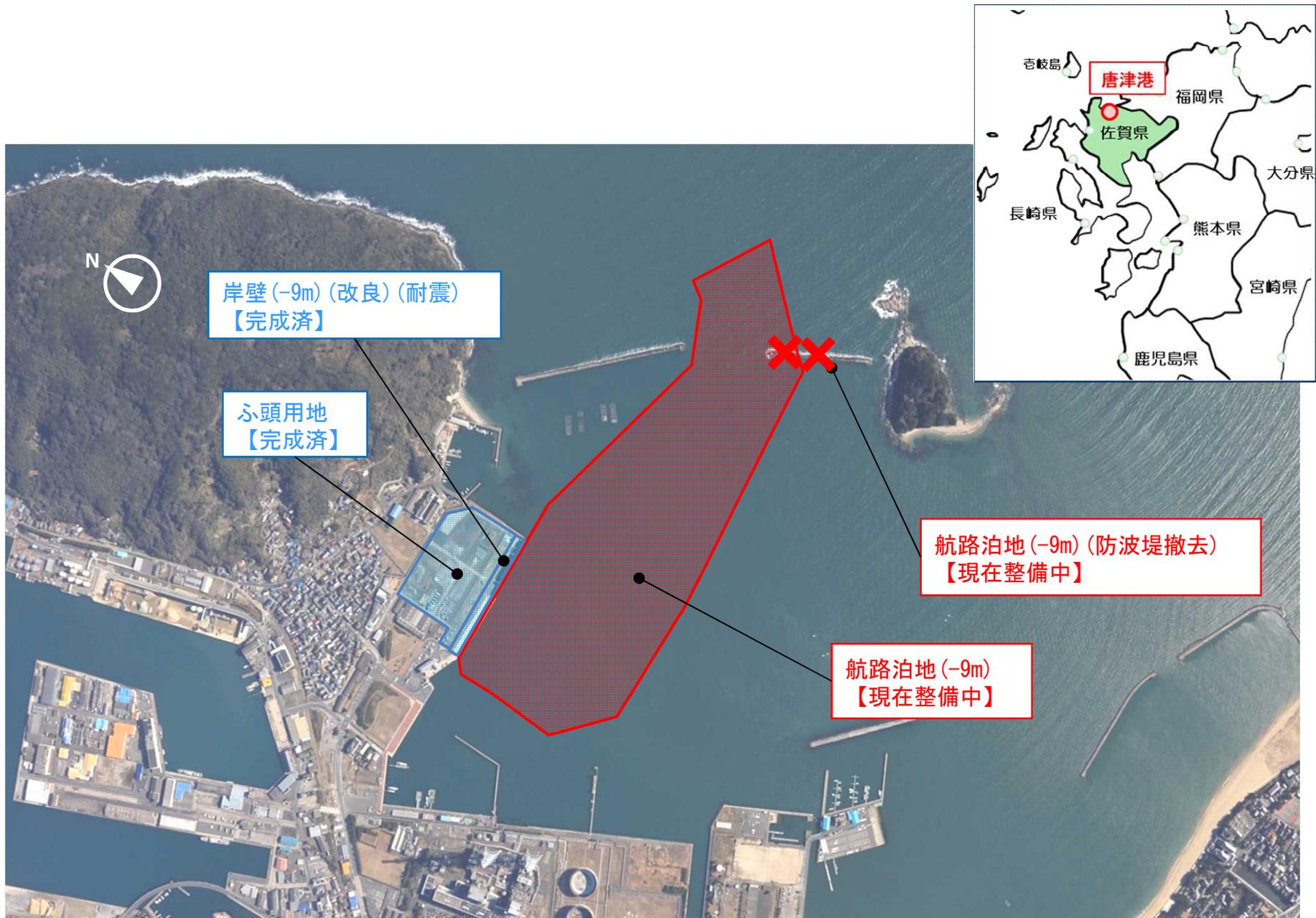
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (三池港 内港北地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	堀田 治							
実施箇所	福岡県大牟田市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、航路(水深10m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械										
事業期間	事業採択	平成11年度	完了	平成32年度							
総事業費(億円)	253		残事業費(億円)		21						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>干満差の大きな有明海に位置する三池港においては、大型船舶の安全な航行の実現が課題。</li> <li>水域施設の水深が浅く、大型船舶による輸送の効率化が困難であり背後企業の国際競争力の強化が出来ない状況。</li> <li>貨物ヤードの不足により、コンテナ貨物及びバルク貨物が混在しており、今後、増大するバルク貨物に対応できない状況。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>大型船舶の安全で安定的な航行及び石炭などのバルク貨物やコンテナ等の取扱いの効率化を実現し、地域経済の発展、背後企業の国際競争力の強化を図る。</p> <p>①船舶大型化への対応 ②貨物輸送の効率化</p>										
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</p>										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>										
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流の効率化による背後圏企業の競争力強化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減</li> <li>残存価値</li> </ul>										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成33年予測取扱貨物量：バルク貨物 約114万トン/年) 輸送コストの削減(平成33年予測取扱貨物量：コンテナ貨物 約1.1万TEU/年)</p>										
	基準年度		平成29年度								
	B:総便益(億円)	658	C:総費用(億円)	373	EIRR(%)	7.4	B-C	284	全体B/C	1.8	
	B:総便益(億円)	126	C:総費用(億円)	54					継続B/C	2.3	
(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 )		( 2.3 ~ 2.3 )							
建 設 費 (+10% ~ -10%)		( 1.7 ~ 1.8 )		( 2.1 ~ 2.6 )							
建設期間 (+10% ~ -10%)		( 1.6 ~ 1.6 )		( 2.3 ~ 2.3 )							
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253億円、既投資額232億円 平成29年度末現在 事業進捗率92%										
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	航路背後に立地する企業との調整により、陸上工事を可能としたコスト縮減。										
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って十分な事業の投資効果があると判断されるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。										

# 三池港 内港北地区 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震) (唐津港 東港地区)		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	堀田 治						
実施箇所	佐賀県唐津市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深9m)(改良)(耐震)、航路泊地(水深9m)、航路泊地(水深9m)(防波堤撤去)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	107		残事業費(億円)		51					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内貿ユニット貨物の新規需要が見込まれているが、効率的な輸送への対応が困難である。</li> <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> <li>・供用開始後40年を経過しており、老朽化が著しく、施設利用を制限されている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>複合一貫輸送ターミナルを整備することにより、国内貨物の輸送効率化、大型旅客船等の寄港及び大規模地震対策としての耐震強化に加え、施設の老朽化対策を図る。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②震災時における緊急物資等の輸送の確保 ③港湾来訪者の交流機会の増加 ④施設の老朽化対策</p>									
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画</p> <p>重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する</p> <p>1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</p> <p>重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める</p> <p>2-4 環境問題に対応した循環型社会の構築</p> <p>重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する</p> <p>3-1 災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減 3-3 安全な移動環境の形成</p>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・震災時の事業活動への負担軽減</li> <li>・港湾利用による復旧・復興支援</li> <li>・企業の立地等による雇用の増加</li> <li>・輸送形態の効率化により船舶及び運送車両のCO2、NOx排出量削減</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>輸送コストの削減、震災時における輸送コストの削減、交流機会の増加</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>輸送コストの削減(平成33年予測取扱貨物量：10万トン/年) 震災時における輸送コストの削減(想定被災人口(港湾分担)：約0.3万人) 交流機会の増加(平成33年予測延べ来訪者の増加数：約5万人/年)</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	189	C:総費用(億円)	114	EIRR(%)	6.6	B-C	75	全体B/C	1.7
	B:総便益(億円)	176	C:総費用(億円)	45					継続B/C	3.9
(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		3.9 ~ 4.0							
建設費 (+10% ~ -10%)	1.6 ~ 1.7		3.6 ~ 4.4							
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.7 ~ 1.7		3.9 ~ 3.9							
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107億円、既投資額56億円 平成29年度末現在 事業進捗率52%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・撤去材を魚礁として有効活用									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承									

# 唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（耐震）



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (伊万里港 セツ島地区)		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	堀田 治						
実施箇所	佐賀県伊万里市									
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)、航路泊地(水深13m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	190		残事業費(億円)		28					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊万里港背後地域から発生するコンテナについて、係留施設の不足及び水深の不足により非効率な輸送形態を強いられている。</li> <li>伊万里港のコンテナターミナル、セツ島工業団地を利用する港湾関係車両は現況道路1ルートのみでの輸送形態となっているため、周辺では慢性的な渋滞が発生しており、貨物輸送の定時制確保等が困難となり、非効率な輸送形態を強いられている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、係留施設の不足及び水深の不足が解消され、利用企業による船舶の大型等により輸送効率化及び港湾関連交通の円滑化が図られる。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応</p>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画</li> <li>重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</li> <li>1-2 産業経済活動・地域間交流を支える広域交流ネットワークの形成</li> </ul> </li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業立地が進み、地域の雇用の創出や所得の向上が見込まれる</li> <li>輸送距離の短縮等によるCO2、NOx排出量削減効果(約12%削減)</li> <li>臨港道路の新たな整備により、避難ルートが複数確保される</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>輸送コストの削減、滞船コストの削減、荷役の効率化、輸送費用・輸送時間費用・事故損失額削減</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>輸送コストの削減 (平成35年予測取扱貨物量:(コンテナ)0.8万TEU/年)</p> <p>滞船コストの削減 (平成35年予測取扱貨物量:沖待ち 240時間の解消、滞船コンテナ解消 約1.2万TEU/年)</p> <p>荷役の効率化 (平成35年予測取扱貨物量:荷役時間差分 約7.6時間/隻、滞留コンテナ解消 約7.7万TEU/年)</p> <p>輸送時間削減、輸送時間費用削減、事故損失額削減 (平成35年予測交通量: 0.5万台/日)</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	346	C:総費用(億円)	265	EIRR (%)	5.5	B-C	80	全体B/C	1.3
B:総便益(億円)	58	C:総費用(億円)	34					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%)		1.2 ~ 1.4	1.5 ~ 1.8							
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3	1.5 ~ 1.8							
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.3 ~ 1.3	1.6 ~ 1.8							
社会経済情勢等の変化	仮設工および基礎工の工法変更等									
主な事業の進捗状況	総事業費190億円、既投資額162億円 平成29年度末現在 事業進捗率86%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ケーソン陸上製作吊卸し方式の採用により、コスト縮減に取り組んでいる。									
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	<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」で了承。									

# 伊万里港七ツ島地区国際物流ターミナル整備事業



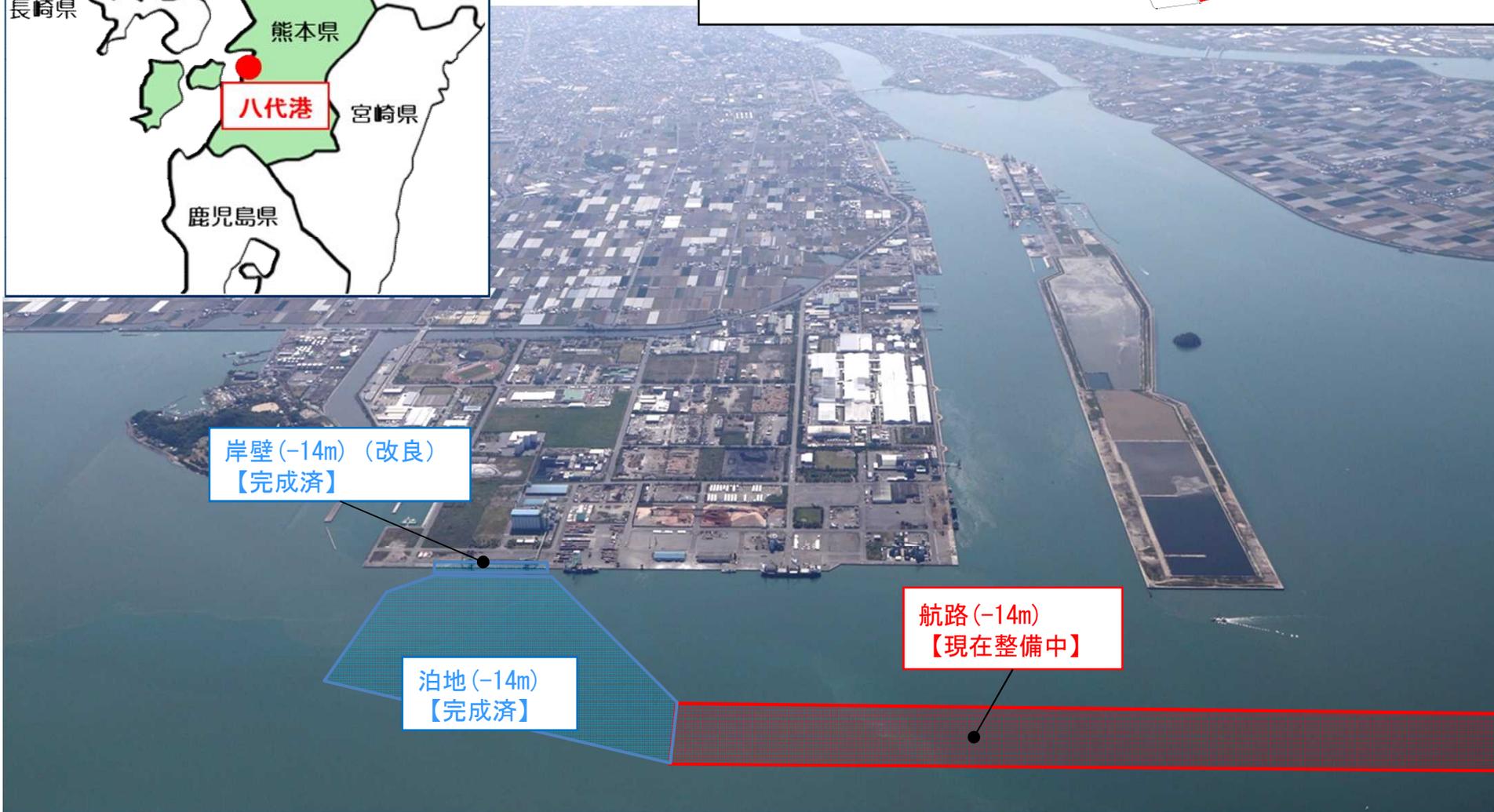
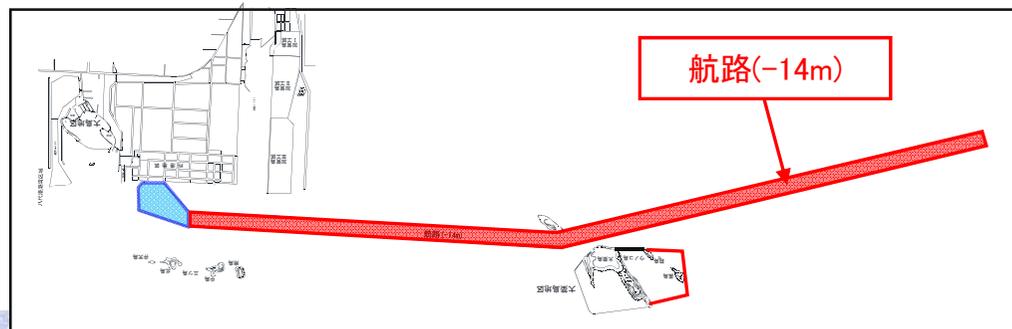
事業名 (箇所名)	離島ターミナル整備事業 (厳原港 厳原地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局					
			担当課長名	堀田 治								
実施箇所	長崎県対馬市											
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業											
主な事業の諸元	岸壁(水深7.5m)(1)(2)、岸壁(水深7m)、岸壁(水深5.5m)(改良)、航路(水深7.5m)、臨港道路(F)(H)、内防波堤、護岸(防波)、ふ頭用地											
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成34年度								
総事業費(億円)	95		残事業費(億円)		24							
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭隘なターミナルであるため、人流と物流が混在する危険な状況の中で非効率な運用を強いられている。</li> <li>・岸壁は老朽化が著しく、エプロン部で多数のクラックが発生していることに加え、岸壁前面部の破損や防舷材・車止めの劣化が進んでいる。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人流機能と物流機能を分離し、乗降客の安全性・利便性向上や荷役の効率化を図るとともに、施設の老朽化対策と耐震強化によって、対馬の経済活動・観光産業の維持と島民の安全・安心を確保する。</li> <li>①貨物輸送の効率化</li> <li>②旅客輸送の効率化</li> <li>③震災時における緊急物資等の輸送の確保</li> </ul>											
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本重点計画</li> <li>重点目標2 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める</li> <li>2-1 離島・半島、中山間地域等における生活圏との交通アクセスの確保、小さな拠点の形成</li> </ul>											
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>											
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人流機能と物流機能の分離による安全性の向上と荷役の効率化</li> <li>・陸上輸送距離の短縮による自動車のCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出量の削減</li> <li>・災害発生時の対応(給水・入浴といった生活支援や復旧・復興支援等)</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減、移動コストの削減、震災時の輸送コスト増大回避、残存価値</li> </ul>											
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成35年予測取扱貨物量:フェリー貨物 約0.89万台,平成35年予測取扱貨物量:一般貨物 約75万トン)</p> <p>移動コストの削減(平成35年予測旅客数:8.9万人)</p> <p>震災時の輸送コスト増大回避(平成35年予測取扱貨物量等:緊急物資 約3.0千トン、離島航路定期旅客 約12万人)</p>											
	基準年度		平成29年度									
	B:総便益(億円)	194	C:総費用(億円)	123	EIRR(%)	6.5	B-C	71	全体B/C	1.6		
	B:総便益(億円)	87	C:総費用(億円)	24					継続B/C	3.6		
(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		3.3 ~ 4.0								
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.5 ~ 1.6		3.3 ~ 4.0								
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.6 ~ 1.7		3.5 ~ 3.8								
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95億円、既投資額70億円 平成29年度末現在 事業進捗率74%											
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ば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"> <li>・本体構造を見直したことにより、ケーソンの製作・設置に必要な大型作業船が不要になりコスト縮減が図られた。</li> <li>・既設防波堤撤去については施工方法等の検討から着実なコスト縮減を行う。</li> </ul>											
対応方針	継続											
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。											
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり「事業継続」で了承。</p>											

# 厳原港厳原地区離島ターミナル整備事業



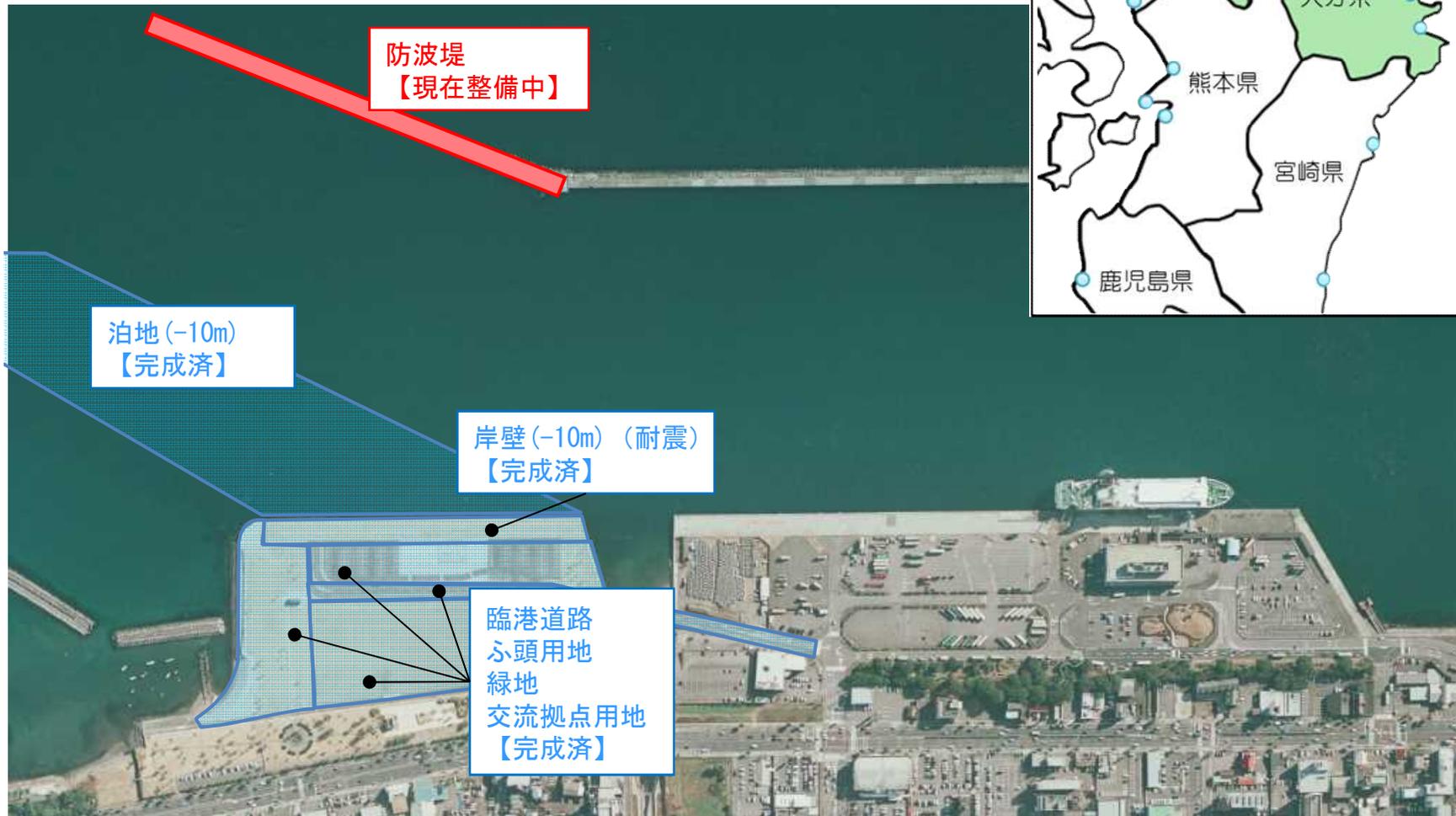
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル改良事業 (八代港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	熊本県八代市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)(改良)、航路(水深14m)、泊地(水深14m)									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成36年度						
総事業費(億円)	325		残事業費(億円)		159					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; ・穀物飼料原料を輸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> <p>&lt;達成すべき目標&gt; ・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確保による育成・支援に寄与する。</p>									
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進 重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する 3-3 安全な移動環境の形成</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>&lt;定性的な効果&gt; ・主に中九州地域の畜産業の活性化に寄与 ・船舶・貨物自動車のCO2、NOX排出量削減 ・滞船コストの削減 ・交流機会の増加 ・災害発生時の対応(支援船の係留・給水・入浴支援等)</p> <p>&lt;定量的な効果&gt; ・輸送コストの削減 ・国際観光収益の増加</p>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コストの削減(平成37年予測取扱貨物量:89万トン/年) 国際観光収益の増加</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	495	C:総費用(億円)	331	EIRR(%)	5.7	B-C	164	全体B/C	1.5
	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						
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325億円、既投資額166億円 平成29年度末現在 事業進捗率51%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・岸壁(-14m)改良工法に曲がり削孔式浸透固化処理工法を採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	<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」で了承。									

# 八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業



事業名 (箇所名)	旅客対応ターミナル整備事業 (別府港 石垣地区)		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	堀田 治					
実施箇所	大分県別府市								
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)(耐震)、泊地(水深10m)、防波堤、臨港道路、緑地、ふ頭用地、交流拠点用地								
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	平成34年度					
総事業費(億円)	96		残事業費(億円)	20					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客船寄港時に既存のフェリー埠頭との利用調整や他港への回避を余儀なくされる。</li> <li>港湾における交流空間等の魅力不足。背後地域の観光ポテンシャルとの連携不足。</li> <li>大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送を確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>旅客対応ターミナルを整備することにより、大型旅客船の寄港回数や港湾来訪者数の増加が期待され、国際観光収益や交流機会の増加を図るとともに、耐震改良により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</p> <p>①国際観光収益の増加 ②港湾来訪者の交流機会の増加 ③震災時における緊急物資等の輸送の確保</p>								
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画 重点目標1 アジア地域の成長力を引き込み、日本の経済成長に貢献する「ゲートウェイ九州」を形成する 1-1 アジアをはじめとした世界諸国と九州内相互における人流・物流・情報交流の増進</li> </ul>								
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>								
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型旅客船ターミナル整備に伴うクルージング機会の増加</li> <li>震災時の事業活動への負担軽減、港湾利用による復旧・復興支援</li> <li>地域産業の安定・発展</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際観光収益の増加</li> <li>交流機会の増加</li> <li>震災時の輸送コスト増大回避</li> <li>残存価値</li> </ul>								
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際観光収益の増加(外航クルーズ船)(平成35年予測 上陸者数：約4.3万人/年)</li> <li>交流機会の増加(緑地等利用者)(平成35年予測 来訪者数：約5.9万人/年)</li> <li>震災時の輸送コスト増大回避(緊急物資)(平成35年予測 取扱貨物量：約3.6千トン/月)</li> <li>震災後の輸送コスト増大回避(一般貨物)(平成35年予測 取扱貨物量：約9.0万台/年)</li> <li>震災後の移動コスト増大回避(旅客)(平成35年予測 乗客数：約31万人/年)</li> </ul>								
	基準年度		平成29年度						
	B:総便益(億円)	331	C:総費用(億円)	146	EIRR(%)	8.1	B-C	185	全体B/C
B:総便益(億円)	48	C:総費用(億円)	17					継続B/C	2.7
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
需 要 (-10% ~ +10%)		2.1 ~ 2.5		2.7 ~ 2.8					
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.2 ~ 2.3		2.5 ~ 3.1					
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.3 ~ 2.3		2.7 ~ 2.8					
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96億円、既投資額76億円 平成29年度末現在 事業進捗率79%								
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤の構造断面を消波ブロック被覆堤から上部斜面型消波ブロック被覆堤に変更することにより、建設コストの削減を図っている。								
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	<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」で了承								

# 別府港石垣地区旅客対応ターミナル整備事業



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			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	宮崎県日向市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3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	平成35年度						
総事業費(億円)	618		残事業費(億円)		96					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>・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> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>・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>									
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画 重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する。 3-1 災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減</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> <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>&lt;定性的な効果&gt;</p> <p>・中・南九州圏域の広域的な経済活性化に寄与 ・航行安全性の向上</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <p>・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</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>輸送コストの削減(滞船・コンテナ滞留解消)(平成36年予測隻数約58隻/年、貨物量約1.2万TEU/年) 船体損傷等の損失回避(平成36年予測隻数約5.8隻/年) 海難減少に伴う損失回避(平成36年予測隻数約7.7隻/年) 浸水被害の低減(平成36年予測面積約260ha)</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	1,006	C:総費用(億円)	851	EIRR(%)	5.1	B-C	155	全体B/C	1.2
	B:総便益(億円)	98	C:総費用(億円)	79					継続B/C	1.2
	(感度分析)			事業全体のB/C		残事業のB/C				
	需要 (-10% ~ +10%)		( 1.1 ~ 1.3 )		( 1.1 ~ 1.3 )					
	建設費 (+10% ~ -10%)		( 1.2 ~ 1.2 )		( 1.1 ~ 1.4 )					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		( 1.2 ~ 1.2 )		( 1.2 ~ 1.2 )					
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618億円、既投資額522億円 平成29年度末現在 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、平成30年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・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	<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」で了承。									

# 細島港 外港地区 防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (宮崎港 東地区)		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	堀田 治							
実施箇所	宮崎県宮崎市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3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	平成37年度							
総事業費(億円)	552		残事業費(億円)		115						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>										
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画 重点目標3 増大する様々な災害リスクに対して、柔軟に対応できる強靱な圏域を形成する。 3-1 災害の未然防止や被害の最小化による災害リスクの軽減</li> </ul>										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>										
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南九州圏域の広域的な経済活性化に寄与</li> <li>南九州圏域の農林水産業の持続的発展に寄与</li> <li>輸送の信頼性の向上</li> <li>浸水被害軽減、海難の減少</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減、移動コストの削減、残存価値</li> </ul>										
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減(平成38年予測取扱貨物量573万トン/年)</li> <li>移動コストの削減(平成38年予測利用者数8万人/年)</li> </ul>										
	基準年度		平成29年度								
	B:総便益(億円)	1,896	C:総費用(億円)	1,558	EIRR(%)	5.0	B-C	338	全体B/C	1.2	
	B:総便益(億円)	100	C:総費用(億円)	86					継続B/C	1.2	
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		( 1.2 ~ 1.3 )			( 1.0 ~ 1.3 )						
建設費 (+10% ~ -10%)		( 1.2 ~ 1.2 )			( 1.1 ~ 1.3 )						
建設期間 (+10% ~ -10%)		( 1.2 ~ 1.2 )			( 1.1 ~ 1.2 )						
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552億円、既投資額437億円 平成29年度末現在 事業進捗率79%										
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	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し、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	<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」で了承。										

# 宮崎港 東地区 防波堤整備事業



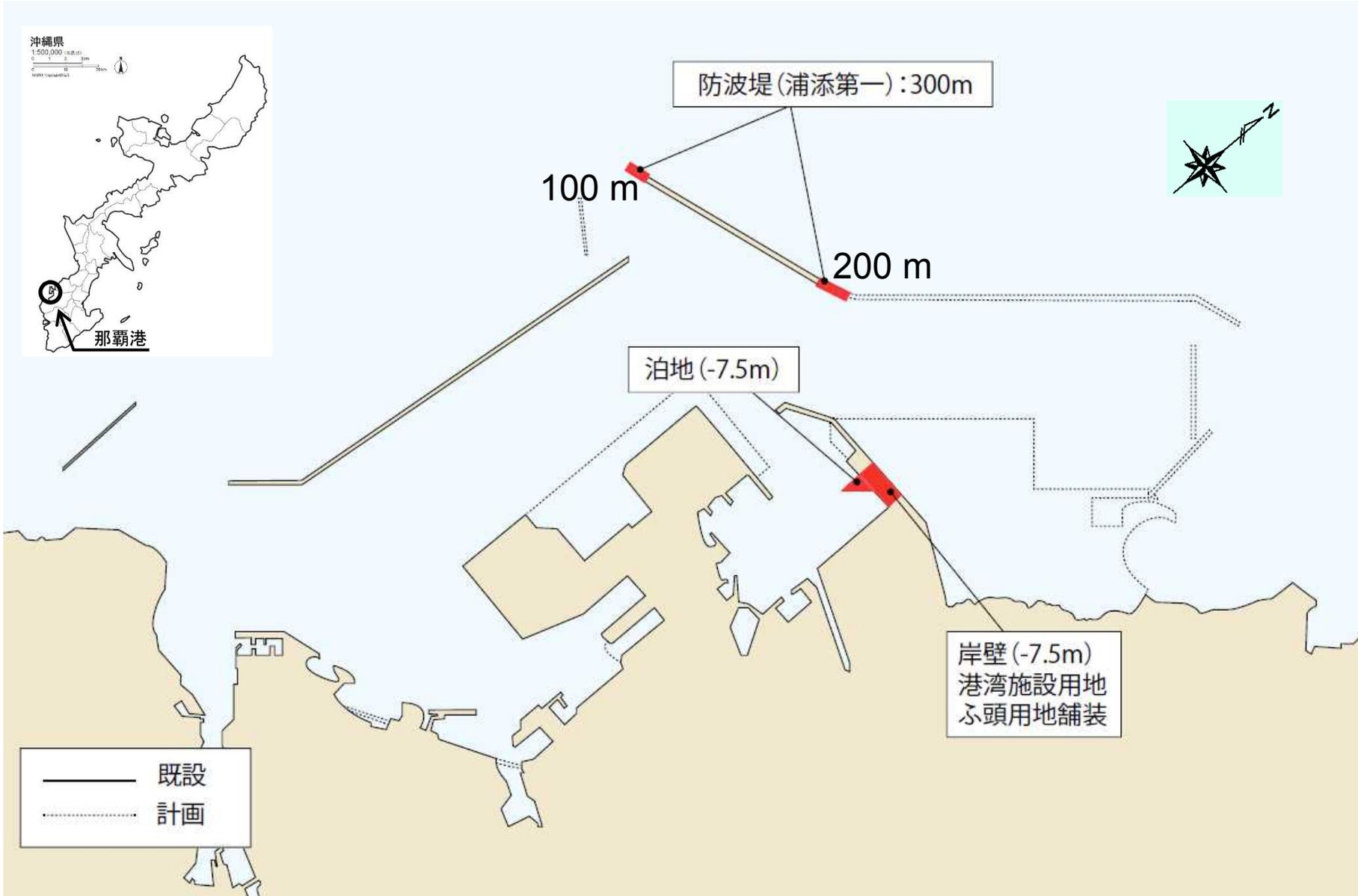
事業名 (箇所名)	離島ターミナル整備事業 (名瀬港)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	鹿児島県奄美市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の 諸元	防波堤(沖)									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	253		残事業費(億円)		2					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港内の静穏度が不足しているため、定期船の欠航による生活関連物資の不足が問題となっている他、近年の大型旅客船寄港時における船舶の安全性確保が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港内の静穏度を向上させ、定期船の定時性や寄港船舶の安全性を確保し、島民の生活不安の解消や離島の経済活動・観光産業の維持を図る。</li> <li>①旅客・貨物待ち時間解消</li> <li>②船舶の損傷事故回避</li> </ul>									
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画</li> <li>重点目標2: 住民の生活を守り、活力のある地方を維持していくための地域社会づくりを進める</li> <li>2-1 離島・半島、中山間地域等における生活圏との交通アクセスの確保、小さな拠点の形成</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>奄美大島のみならず、周辺離島も含めた広域的な経済活性化</li> <li>定期船の定時性確保、寄港時の安全性確保による島民の安全・安心の確保</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客・貨物の待ち時間解消</li> <li>船舶の損傷事故回避</li> <li>残存価値</li> </ul>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー-旅客待ち時間解消便益(平成32年予測旅客数:約18万人/年)</li> <li>フェリー-貨物待ち時間解消便益(平成32年予測取扱貨物量:約59万トン/年)</li> <li>RORO貨物(本港地区・佐大熊地区)待ち時間解消便益(平成32年予測取扱貨物量:約19万トン/年)</li> <li>船舶の損傷事故回避便益(平成32年:0.6回/年)</li> </ul>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	545	C:総費用(億円)	490	EIRR(%)	4.9	B-C	55	全体B/C	1.1
	B:総便益(億円)	4.5	C:総費用(億円)	2.2					継続B/C	2.0
	(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要 (-10% ~ +10%)		1.1~1.2		1.8~2.2					
	建設費 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		1.8~2.2					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1~1.1		2.0~2.0					
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253億円、既投資額251億円 平成29年度末現在 事業進捗率99%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	基礎マウンド撤去材の流用等、コスト縮減に取り組んでいる。									
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	<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」で了承。									

# 名瀬港 離島ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (那覇港 浦添ふ頭地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	沖縄総合事務局				
				担当課長名	堀田 治								
実施箇所	沖縄県浦添市												
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業												
主な事業の 諸元	岸壁(-7.5m)、泊地(-7.5m)、港湾施設用地、ふ頭用地舗装、防波堤(浦添第一)												
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成32年度									
総事業費 (億円)	200		残事業費(億円)		10								
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇港は、全取扱貨物量の7割を新港ふ頭で取り扱っており、非効率な荷役を行っている。</li> <li>・浦添ふ頭は静穏度が悪く、特に冬場の季節風の影響が激しい場合は荷役が困難な状況となっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存ターミナルの混雑化・狭隘化に対応するため、国内物流ターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、圏域の経済及び産業活動を支援する。</li> <li>・港内静穏度を確保し、荷役作業の効率性と、船舶航行の安全性を確保する。</li> </ul>												
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度～平成33年度)</li> <li>基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1)自立型経済の構築に向けた基盤の整備</li> <li>施策展開イ 人流・物流を支える港湾の整備</li> </ul>												
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の既存ターミナルの混雑緩和</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送費用削減便益[岸壁]</li> <li>・輸送時間費用削減便益[岸壁]</li> <li>・海上輸送費用削減便益[防波堤]</li> <li>・陸上輸送費用削減便益[防波堤]</li> <li>・輸送時間費用削減便益[防波堤]</li> <li>・海難の減少</li> <li>・残存価値の発現</li> <li>・輸送削減による排気ガスの削減効果</li> </ul>												
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送費用の削減</li> </ul> <p>浦添ふ頭岸壁6～7号:52万トン/年(平成30年度以降の貨物需要予測)</p> <p>浦添ふ頭岸壁1～5号:126万トン/年(平成30年度以降の貨物需要予測)</p>												
	基準年度		平成29年度										
	B:総便益 (億円)	405		C:総費用(億円)	275		EIRR (%)	5.8		B-C	130	全体B/C	1.5
	B:総便益 (億円)	13		C:総費用(億円)	9						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%)		1.3~1.6			1.2~1.5								
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.3~1.6			1.3~1.5								
社会経済情勢等の変化	特になし												
主な事業の進捗状況	総事業費200億円、既投資額190億円 平成29年度末現在 事業進捗率95%												
主な事業の進捗の見込み	平成32年度に完成予定												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性:防波堤整備において新型消波ブロック(大型無筋コンクリート)の採用など、コスト縮減に取り組んできた。今後の事業実施に際しては適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: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> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。												

# 那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (平良港 本港地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	沖縄総合事務局	
				担当課長名	堀田 治					
実施箇所	沖縄県宮古島市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤、避難泊地(-10m)、航路(-11m)									
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	平成35年度						
総事業費(億円)	729			残事業費(億円)	74					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度～平成33年度)</li> <li>基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1)自立型経済の構築に向けた基盤の整備</li> <li>施策展開イ 人流・物流を支える港湾の整備</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>地域住民の生活の安全・安心</li> <li>既存の係留施設の荷役および避泊時の安全性向上</li> <li>航路を航行する船舶の安全性向上</li> </ol> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>海難の減少に伴う損失回避</li> <li>残存価値の発現</li> </ol>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海難の減少に伴う損失回避 (平成36年度避泊可能隻数:30.4隻/年)</li> </ul>									
	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	1,599	C:総費用(億円)	1,392	EIRR (%)	4.4	B-C	207	全体B/C	1.1
	B:総便益(億円)	460	C:総費用(億円)	61					継続B/C	7.6
		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		1.0 ~ 1.3		6.8 ~ 8.3						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		6.9 ~ 8.4						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.1 ~ 1.2		7.3 ~ 7.9						
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729億円、既投資額656億円 平成29年度末現在 事業進捗率90%									
主な事業の進捗の見込み	平成35年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性:今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: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> 対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。									

# 平良港本港地区防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	旅客船ターミナル整備事業 (石垣港 新港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	沖縄総合事務局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	沖縄県石垣市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-10m)、泊地(-10m)、防波堤、道路 等									
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	227		残事業費(億円)		84					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>現在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。</li> <li>現在は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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>大型旅客船と貨物船の利用を区別し、荷役作業の効率化及び旅客の安全性の確保を図る。</li> </ul>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>沖縄21世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画 平成24年度～平成33年度) 基本施策3 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して (1) 自立型経済の構築に向けた基盤の整備 施策展開イ 人流・物流を支える港湾の整備</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標: 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標: 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>雇用の創出、地域活力の向上、国際交流の促進。</li> <li>港を通じた地域の振興、地域住民の生活環境の向上。</li> <li>観光地としての魅力の向上。</li> <li>荷役作業の効率化と旅客の安全性確保が期待される。</li> </ol> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>国際観光純収入の増加</li> <li>残存価値の発現</li> </ol>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際観光純収入の増加効果 (大型旅客船の寄港回数の増加)</li> </ul>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	1,662	C:総費用(億円)	246	EIRR (%)	15.3	B-C	1,415	全体B/C	6.7
	B:総便益(億円)	1,661	C:総費用(億円)	72					継続B/C	23.1
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		6.1~7.4		20.8~25.3						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		6.1~7.5		21.0~25.6						
社会経済情勢等の変化	クルーズ需要の増加およびクルーズ船の大型化進展									
主な事業の進捗状況	総事業費227億円、既投資額143億円 平成29年度末現在 事業進捗率63%									
主な事業の進捗の見込み	平成32年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性: コスト縮減については撤去された方塊ブロックを流用材として護岸工へ有効活用し、ブロック製作費を削減した。今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 代替案等の可能性: 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及び進捗の目的が確認されたため									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。</p>									

