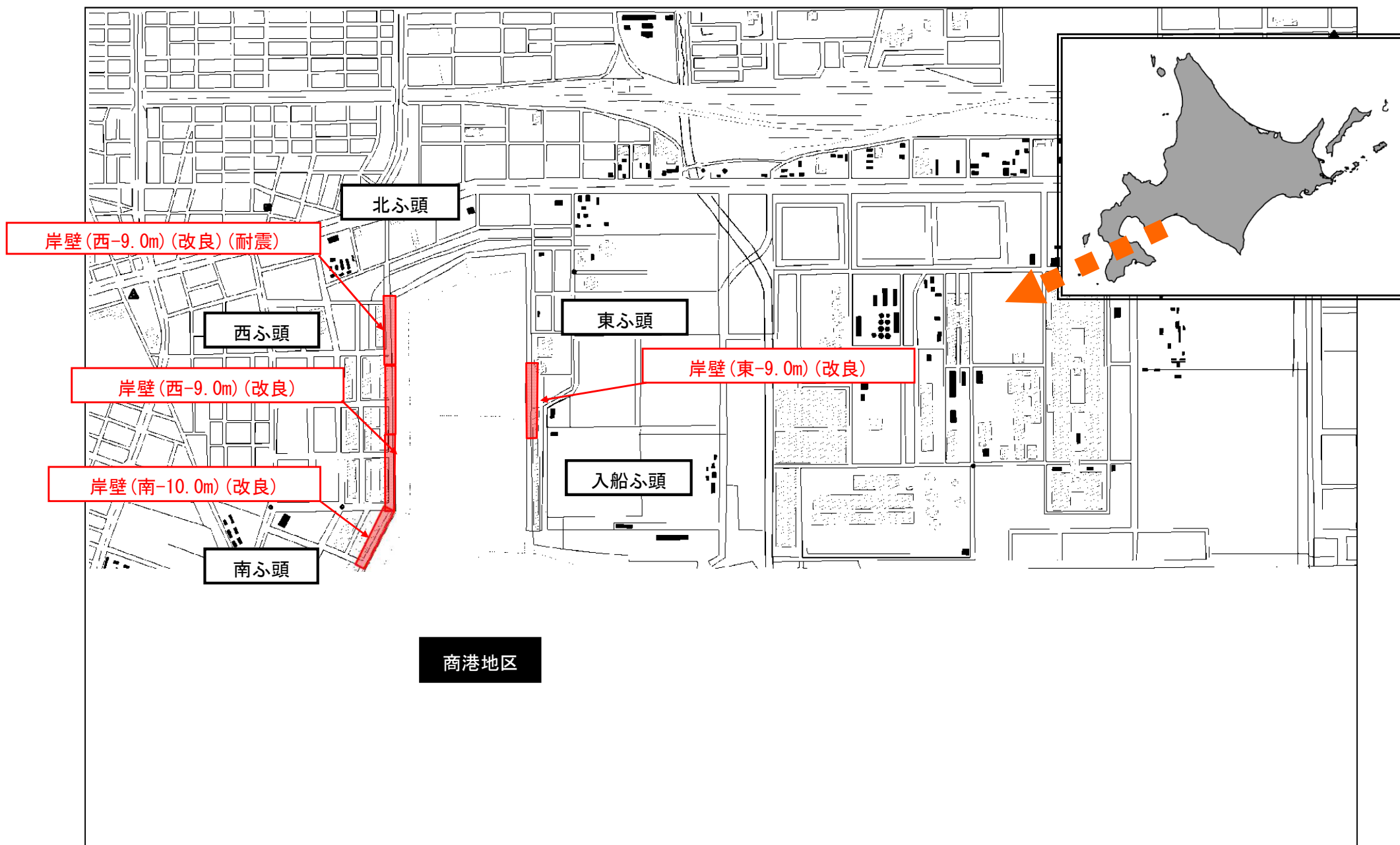


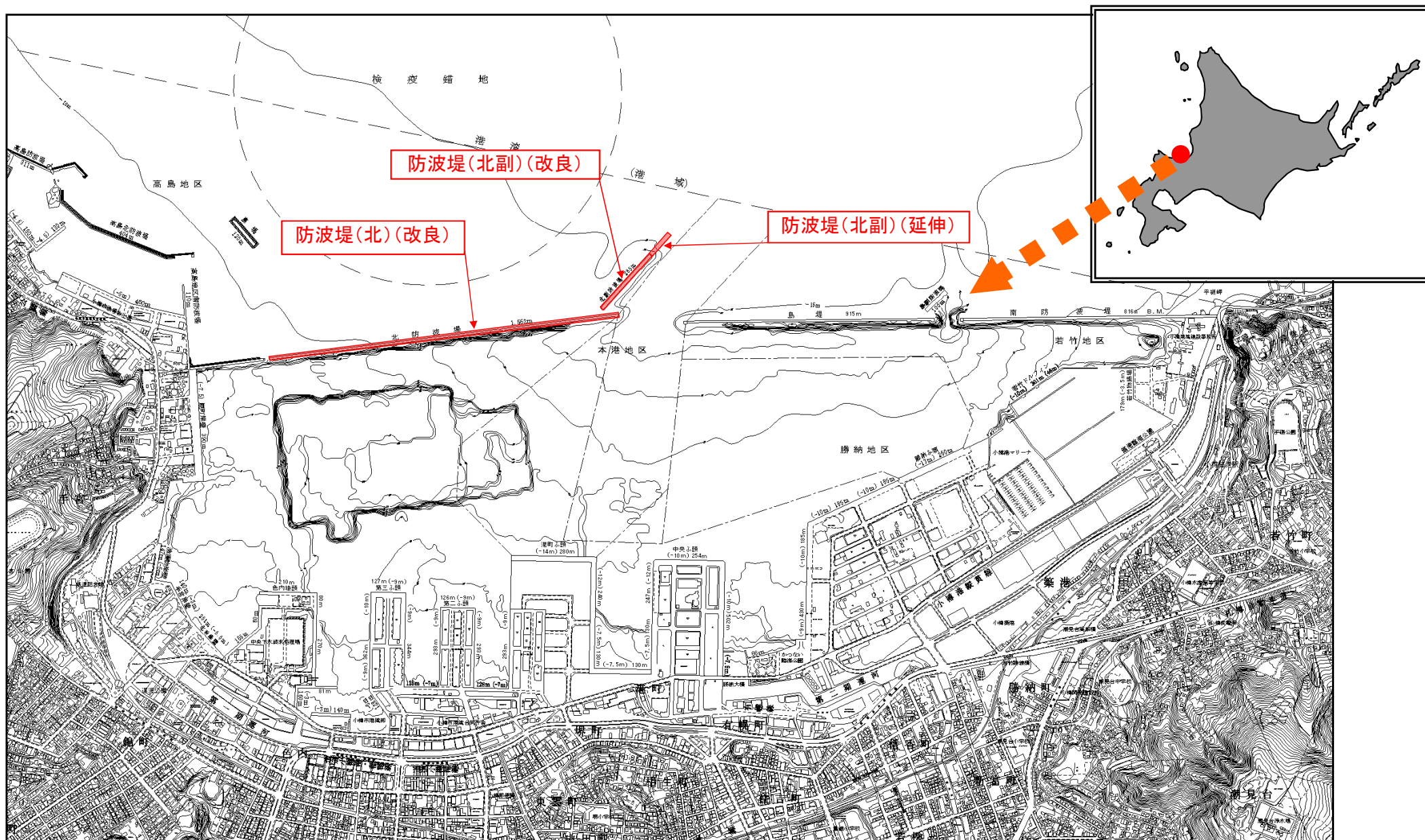
事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (苫小牧港 西港区 商港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	北海道開発局																																																																										
実施箇所	北海道苫小牧市																																																																															
該当基準	再々評価: 社会情勢の変化により再評価の実施の必要が生じた事業																																																																															
主な事業の諸元	岸壁(西-9m)(改良)(耐震)、岸壁(西-9m)(改良)、岸壁(南-10m)(改良)、岸壁(東-9.0m)(改良)																																																																															
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成31年度																																																																												
総事業費(億円)	99		残事業費(億円)		14																																																																											
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;          当該岸壁は、昭和30年代に整備されたため本体工及び上部工の劣化進行や、サイドスラスタが要因と考えられる洗掘傾向が確認されるなど、施設の陥没や不安定化が懸念されている。西ふ頭は一般貨物船の利用を目的として整備された施設であるため、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おり、非効率な荷役形態を強いられ、係留船舶の安全性向上や物流の効率化が大きな課題であった。          また、西ふ頭と同時期に建設された南ふ頭及び東ふ頭でも、岸壁前面地盤の洗掘のほか、南ふ頭の老朽化により、施設の安全性確保が大きな課題であった。          南ふ頭、東ふ頭が倒壊した場合、西ふ頭の利用にも支障が生じるとともに、船舶大型化により商港地区以外でのRORO船の受入は困難であるため、運休や便数の削減など、道外との物流に多大な影響が生じるため、西ふ頭に加えて南ふ頭及び東ふ頭をRORO船に対応した岸壁へと改良を行い、幹線貨物輸送ネットワークを維持することを求めている。          さらに、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の維持並びに我が国の産業活動等を健全に維持することを求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;          現行の西ふ頭の事業と南ふ頭及び東ふ頭の事業を一体的に進め、岸壁(-9.0m)及び岸壁(-10.0m)を改良し、内貿ユニットロード貨物の物流効率化を図るとともに、大規模地震発生時の緊急物資等の輸送機能を確保すること。</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4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標: 世界に目を向けた産業 主要施策: 地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>																																																																															
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標          ・政策目標: 国際競争力、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</p> <p>■定性的・定量的な効果          &lt;定性的な効果&gt;          ・RORO船の大型化への対応          ・RORO貨物の荷役効率化          ・係留船舶の安全性向上          ・地域の安全・安心の確保と産業活動の維持          ・サプライチェーンの維持・強化</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;          ・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</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性          ○便益の主な根拠          ・輸送コストの削減(平成32年度予測取扱貨物量: 819万トﾝ/年)          ・震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資: 3,067トﾝ/震災、一般貨物: 179万トﾝ/震災)</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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>457</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>105</td> <td>EIRR(%)</td> <td>13.3</td> <td>B-C</td> <td>353</td> <td>全体B/C</td> <td>4.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>78</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>13</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="3">事業全体のB/C</td> <td colspan="5">残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需 要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td colspan="3">( 3.9 ~ 4.8 )</td> <td colspan="5">( 5.4 ~ 6.5 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td colspan="3">( 4.3 ~ 4.5 )</td> <td colspan="5">( 5.4 ~ 6.6 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td colspan="3">( 4.2 ~ 4.5 )</td> <td colspan="5">( 5.8 ~ 6.1 )</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成29年度								B:総便益(億円)	457	C:総費用(億円)	105	EIRR(%)	13.3	B-C	353	全体B/C	4.4	B:総便益(億円)	78	C:総費用(億円)	13					継続B/C	5.9	(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C					需 要	(-10% ~ +10%)	( 3.9 ~ 4.8 )			( 5.4 ~ 6.5 )					建 設 費	(+10% ~ -10%)	( 4.3 ~ 4.5 )			( 5.4 ~ 6.6 )					建設期間	(+10% ~ -10%)	( 4.2 ~ 4.5 )			( 5.8 ~ 6.1 )				
基準年度		平成29年度																																																																														
B:総便益(億円)	457	C:総費用(億円)	105	EIRR(%)	13.3	B-C	353	全体B/C	4.4																																																																							
B:総便益(億円)	78	C:総費用(億円)	13					継続B/C	5.9																																																																							
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C																																																																											
需 要	(-10% ~ +10%)	( 3.9 ~ 4.8 )			( 5.4 ~ 6.5 )																																																																											
建 設 費	(+10% ~ -10%)	( 4.3 ~ 4.5 )			( 5.4 ~ 6.6 )																																																																											
建設期間	(+10% ~ -10%)	( 4.2 ~ 4.5 )			( 5.8 ~ 6.1 )																																																																											
社会経済情勢等の変化	幹線貨物量の増大及び、船舶の大型化による混雑解消に対応するため、施設を追加した。																																																																															
主な事業の進捗状況	平成25年度に岸壁(西-9.0m)(改良)(耐震)が供用開始。平成27年度に岸壁(西-9.0m)(改良)(西ふ頭2号岸壁)が供用開始。 総事業費99億円、既投資額85億円。平成29年度末現在 整備進捗率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31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"> <li>・地盤改良の資材として、フライアッシュを有効活用し、建設コストの削減を図っている。</li> <li>・舗装工の路盤材として、購入材ではなく再生骨材を有効活用し、建設コストの削減を図っている。</li> </ul>																																																																															
対応方針	継続																																																																															
対応方針理由	本事業の必要性・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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;          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。          &lt;港湾管理者の意見&gt;          対応方針(原案)につきましては、特段意見はありません。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>																																																																															

# 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)	防波堤整備事業 (小樽港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	北海道開発局				
実施箇所	北海道小樽市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間に経過している事業									
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	平成37年度						
総事業費(億円)	80		残事業費(億円)		53					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 小樽港の防波堤(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。防波堤(北)が破損した場合、小樽港のフェリーの航路存続が困難となる。また、本港では港内静穏度が不足しており、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> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 歴史的価値を保存しながら防波堤の機能回復と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こと。</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4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 政策目標:国際競争力、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</p> <p>■定性的・定量的な効果 &lt;定性的な効果&gt; ・フェリー運航の安定性確保 ・航行・係留船舶の安全性向上 ・背後地の浸水被害と資産被害の回避 ・歴史的建造物の財産価値存続と次世代への継承</p> <p>&lt;定量的な効果&gt; ・輸送コストの削減 ・海難の減少</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(平成38年度予測取扱貨物量:9,519千トン/年) ・海難の減少(避泊回数:2隻)</p>									
	基準年度		平成26年度							
	B:総便益(億円)	166	C:総費用(億円)	72	EIRR(%)	7.3	B-C	94	全体B/C	2.3
	B:総便益(億円)	81	C:総費用(億円)	37					継続B/C	2.2
	(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 )		( 2.0 ~ 2.4 )					
	建設費 (+10% ~ -10%)		( 2.2 ~ 2.4 )		( 2.0 ~ 2.4 )					
	建設期間 (+10% ~ -10%)		( 2.2 ~ 2.4 )		( 2.2 ~ 2.3 )					
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80億円、既投資額27億円。平成29年度末現在 整備進捗率34%									
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37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	事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

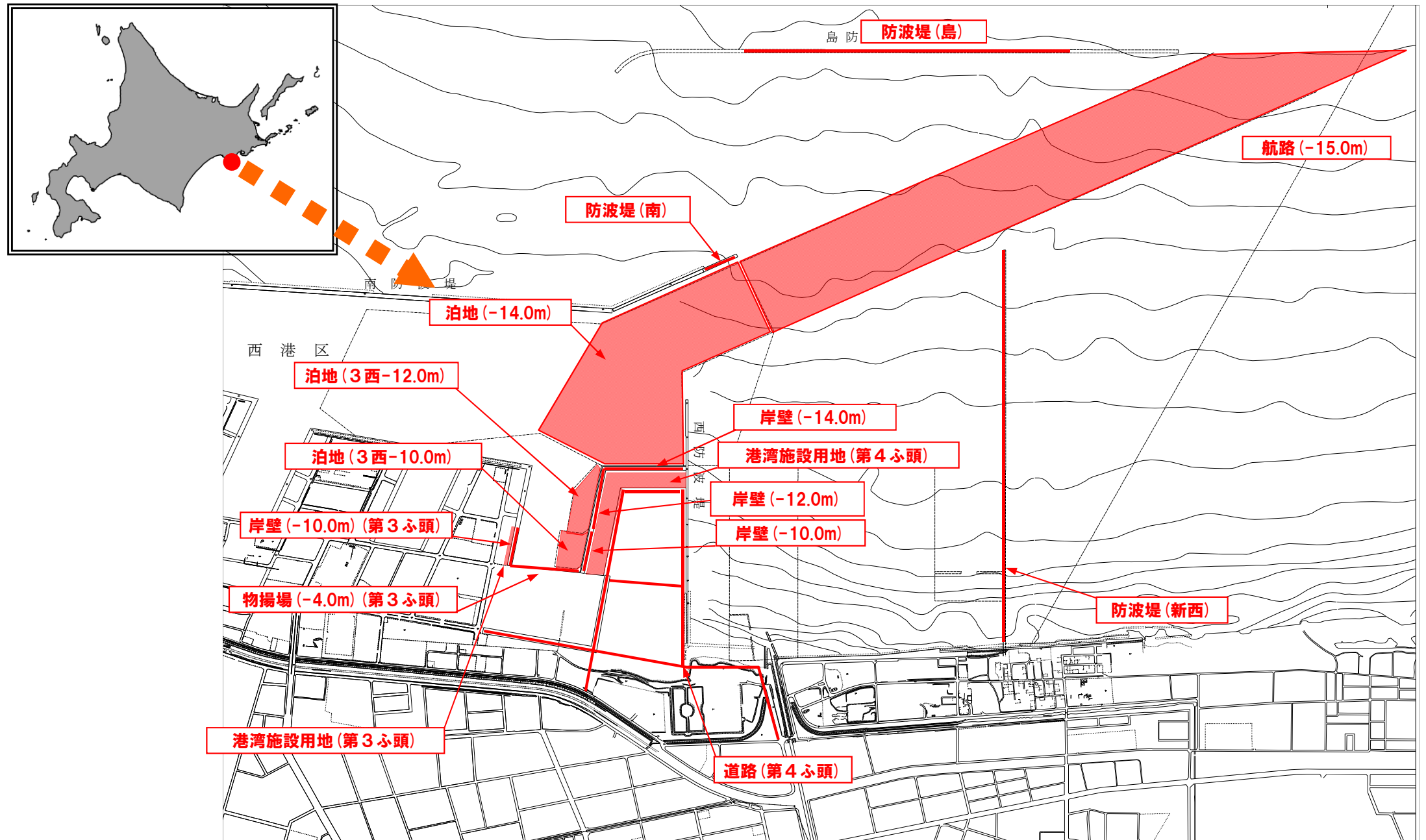
# 小樽港 本港地区 防波堤整備事業





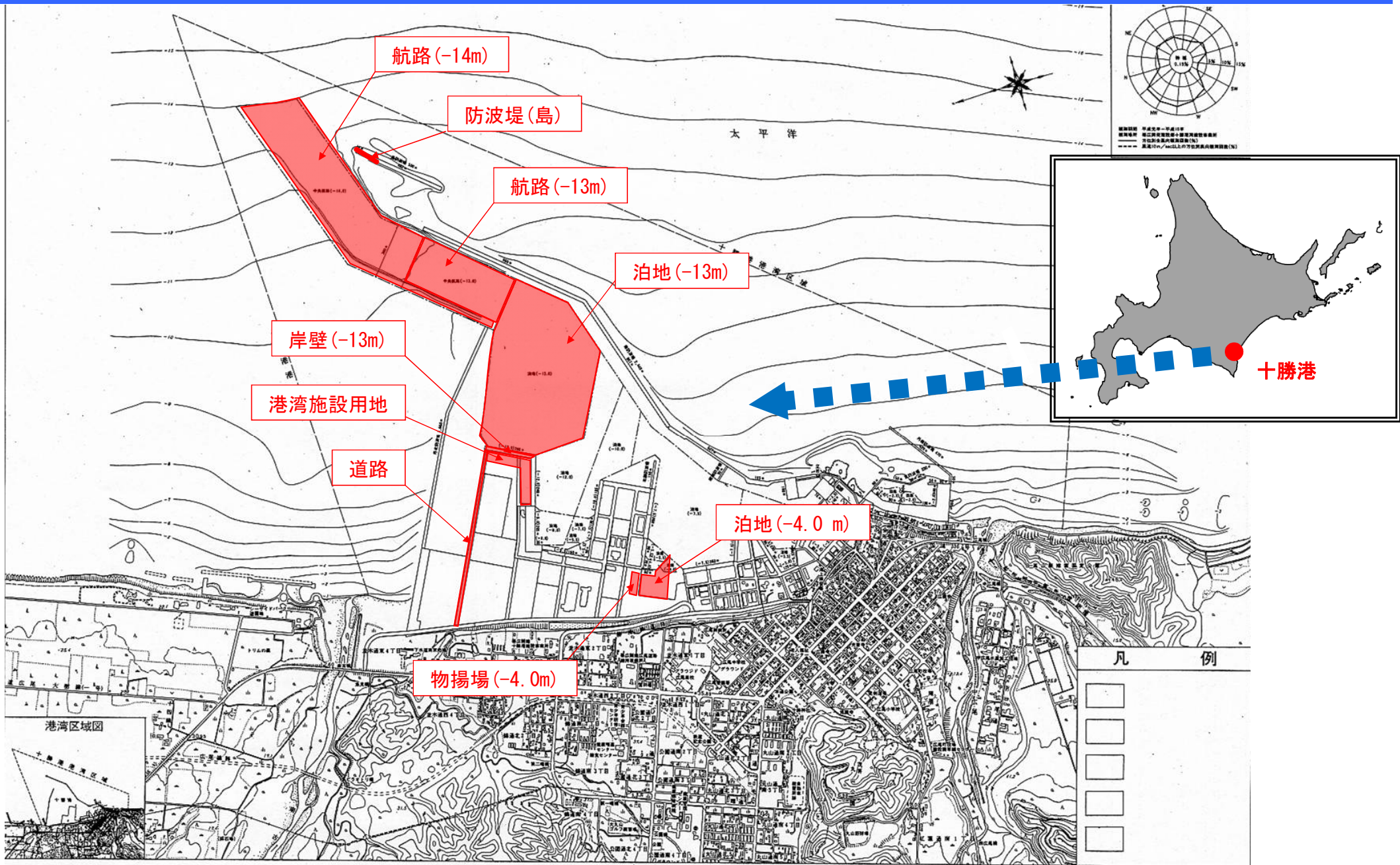
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (釧路港 西港区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	北海道開発局																																																		
実施箇所	北海道釧路市																																																								
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間に経過している事業																																																								
主な事業の諸元	防波堤(島)、防波堤(南)、防波堤(新西)、航路(-15.0m)、泊地(-14.0m)、泊地(3西-10.0m)、泊地(3西-12.0m)、岸壁(-10.0m)、岸壁(-12.0m)、岸壁(-14.0m)、岸壁(-10.0m)(第3ふ頭)、物揚場(-4.0m)(第3ふ頭)、港湾施設用地(第4ふ頭)、港湾施設用地(第3ふ頭)、道路(第4ふ頭)																																																								
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成38年度																																																					
総事業費(億円)	1,255		残事業費(億円)	143																																																					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;  釧路港では、背後圏の製紙工場で使用される石炭を取り扱っているが、大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態となっていた。また、本港の周辺では沖合を航行する貨物船の避泊に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;  大型バルク船の利用による物流コストの削減とともに、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こと。</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4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>																																																								
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな企業立地による地域経済の活性化</li> <li>・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>・道路整備に伴う輸送効率の向上</li> <li>・防波堤(島)整備に伴う生態系、自然環境の創造</li> <li>・既存産業の活性化による地域貢献</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>・滞船コストの削減</li> <li>・海難の減少</li> <li>・航路・泊地の維持浚渫費の削減</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減(平成39年度予測取扱貨物量:103万トン/年)</li> <li>・滞船コストの削減(平成39年度予測滞船緩和時間:358時間/年)</li> <li>・海難の減少(避泊回数:4隻)</li> <li>・航路・泊地の維持浚渫費の削減(平成39年度予測埋没量:0.09m/年)</li> </ul> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">平成26年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>2,510</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,827</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.5</td> <td>B-C</td> <td>683</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>171</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>118</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.4</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <tr> <td>需要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td>事業全体のB/C</td> <td>( 1.3 ~ 1.5 )</td> <td>残事業のB/C</td> <td>( 1.3 ~ 1.6 )</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>( 1.4 ~ 1.4 )</td> <td></td> <td>( 1.3 ~ 1.6 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>( 1.3 ~ 1.5 )</td> <td></td> <td>( 1.4 ~ 1.5 )</td> </tr> </table>									基準年度		平成26年度								B:総便益(億円)	2,510	C:総費用(億円)	1,827	EIRR(%)	5.5	B-C	683	全体B/C	1.4	B:総便益(億円)	171	C:総費用(億円)	118					継続B/C	1.4	需要	(-10% ~ +10%)	事業全体のB/C	( 1.3 ~ 1.5 )	残事業のB/C	( 1.3 ~ 1.6 )	建設費	(+10% ~ -10%)		( 1.4 ~ 1.4 )		( 1.3 ~ 1.6 )	建設期間	(+10% ~ -10%)		( 1.3 ~ 1.5 )		( 1.4 ~ 1.5 )
基準年度		平成26年度																																																							
B:総便益(億円)	2,510	C:総費用(億円)	1,827	EIRR(%)	5.5	B-C	683	全体B/C	1.4																																																
B:総便益(億円)	171	C:総費用(億円)	118					継続B/C	1.4																																																
需要	(-10% ~ +10%)	事業全体のB/C	( 1.3 ~ 1.5 )	残事業のB/C	( 1.3 ~ 1.6 )																																																				
建設費	(+10% ~ -10%)		( 1.4 ~ 1.4 )		( 1.3 ~ 1.6 )																																																				
建設期間	(+10% ~ -10%)		( 1.3 ~ 1.5 )		( 1.4 ~ 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	平成13年度に岸壁(-14.0m)、平成14年度に岸壁(-12.0m)、岸壁(-10.0m)が供用開始。 総事業費1,255億円、既投資額1,112億円。平成29年度未現在 整備進捗率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、平成38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	事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。																																																								
対応方針	継続																																																								
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																																								
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;  当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;  対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続並びに事業推進につきましては、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)	国際物流ターミナル整備事業 (十勝港 内港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	北海道開発局																																												
実施箇所	北海道広尾町																																																		
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間に経過している事業																																																		
主な事業の諸元	岸壁(-13m)、防波堤(島)、航路(-14m)、航路(-13m)、泊地(-13m)、港湾施設用地、物揚場(-4m)、泊地(-4m)、道路(第4ふ頭)																																																		
事業期間	事業採択	平成5年度	完了	平成39年度																																															
総事業費(億円)	199		残事業費(億円)		47																																														
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;  十勝港では、背後圏の飼料工場で使用されている飼料原料を取り扱っているが、大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態を強いられていた。また、本港の周辺では沖合を航行する貨物船の避泊に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;  大型バルク船の利用による物流コストの削減とともに、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こと。</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4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>																																																		
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備</li> <li>施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たな企業立地による地域経済の活性化</li> <li>港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上</li> </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>回避移動コストの削減</li> <li>海難の減少</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コストの削減(平成40年度予測取扱貨物量:426千トン/年)</li> <li>回避移動コストの削減(タグボート回避回数:108回/年)</li> <li>海難の減少(避泊回数:2隻)</li> </ul> <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>461</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>315</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.7</td> <td>B-C</td> <td>146</td> <td>全体B/C</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>66</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>36</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.8</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>( 1.4 ~ 1.6 )</td> <td>( 1.7 ~ 2.0 )</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>( 1.4 ~ 1.5 )</td> <td>( 1.7 ~ 2.1 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>( 1.4 ~ 1.5 )</td> <td>( 1.8 ~ 1.9 )</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		平成26年度								B:総便益(億円)	461	C:総費用(億円)	315	EIRR(%)	5.7	B-C	146	全体B/C	1.5	B:総便益(億円)	66	C:総費用(億円)	36					継続B/C	1.8		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	( 1.4 ~ 1.6 )	( 1.7 ~ 2.0 )	建設費(+10%~-10%)	( 1.4 ~ 1.5 )	( 1.7 ~ 2.1 )	建設期間(+10%~-10%)	( 1.4 ~ 1.5 )	( 1.8 ~ 1.9 )
基準年度		平成26年度																																																	
B:総便益(億円)	461	C:総費用(億円)	315	EIRR(%)	5.7	B-C	146	全体B/C	1.5																																										
B:総便益(億円)	66	C:総費用(億円)	36					継続B/C	1.8																																										
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																	
需要(-10%~+10%)	( 1.4 ~ 1.6 )	( 1.7 ~ 2.0 )																																																	
建設費(+10%~-10%)	( 1.4 ~ 1.5 )	( 1.7 ~ 2.1 )																																																	
建設期間(+10%~-10%)	( 1.4 ~ 1.5 )	( 1.8 ~ 1.9 )																																																	
社会経済情勢等の変化	特になし																																																		
主な事業の進捗状況	平成16年度に岸壁(-13.0m)が暫定供用開始。 総事業費199億円、既投資額152億円。平成29年度末現在 整備進捗率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、平成39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	事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。																																																		
対応方針	継続																																																		
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																																		
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;  当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;  対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業推進につきましては、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

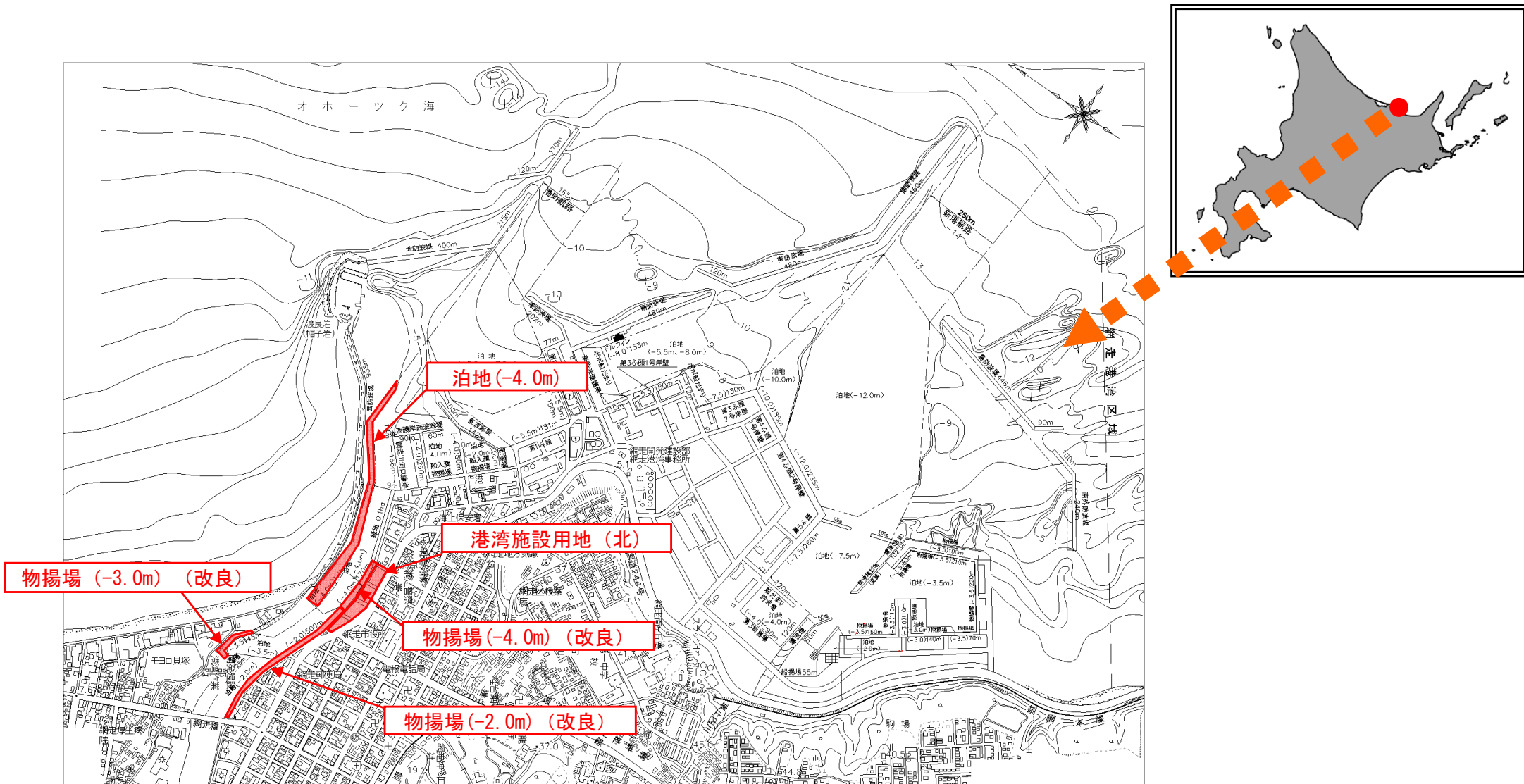




事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (網走港川筋地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	北海道網走市									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	物揚場(-4.0m)(改良)、泊地(-4.0m)、港湾施設用地(北)、物揚場(-2.0m)(改良)、物揚場(-3.0m)(改良)									
事業期間	事業採択	平成11年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	42		残事業費(億円)	4						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;  網走港には、冬季の流水等を目的に多くの観光客が訪れているが、流水観光砕氷船の発着場所が市街地から離れた貨物船岸壁であることから、利便性やアクセス等に加え静穏度も課題となっていた。また、川筋地区の物揚場は、整備後50年以上が経過し、老朽化が著しい状況となっている。そのため係留の禁止により施設が不足し、非効率な水産活動を強いられる。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;  小型船の混雑解消による水産活動の効率化とともに、冬季の流水観光に対応した観光・交流拠点の形成による地域の振興を図ること。</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4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みなと観光交流空間の形成による中心市街地の活性化</li> <li>・流水観光砕氷船の乗船ターミナル移転による乗船客の集客効果</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交流機会の増加</li> <li>・流水観光砕氷船の欠航数減少による待機コストの削減</li> <li>・流水観光砕氷船乗船客の移動コストの削減</li> <li>・滞船・多そう係留コストの削減</li> </ul>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交流機会の増加(平成33年度予測訪問者数:120千人/年)</li> <li>・流水観光砕氷船の欠航数減少による待機コストの削減、流水観光砕氷船乗船客の移動コストの削減(平成33年度予測流水観光砕氷船乗船客数:88千人/年)</li> <li>・滞船・多そう係留コストの削減(平成33年度予測小型船隻数:52隻)</li> </ul>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	94		C:総費用(億円)	64	EIRR(%)	5.4	B-C	31	全体B/C
B:総便益(億円)	9		C:総費用(億円)	4				継続B/C		2.5
(感度分析)		事業全体のB/C			残事業のB/C					
需要 (-10% ~ +10%)		( 1.3 ~ 1.6 )			( 2.2 ~ 2.7 )					
建設費 (+10% ~ -10%)		( 1.5 ~ 1.5 )			( 2.3 ~ 2.8 )					
建設期間 (+10% ~ -10%)		( 1.4 ~ 1.5 )			( 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	平成20年度に物揚場(-4.0m)(改良)が供用開始し、「みなと観光交流センター」がオープンした。総事業費42億円、既投資額38億円。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	事業が順調に進んだ場合には、平成32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	物揚場の改良工事によって発生したコンクリート塊を路盤材として流用することにより、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	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;  当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt;  対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業推進につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

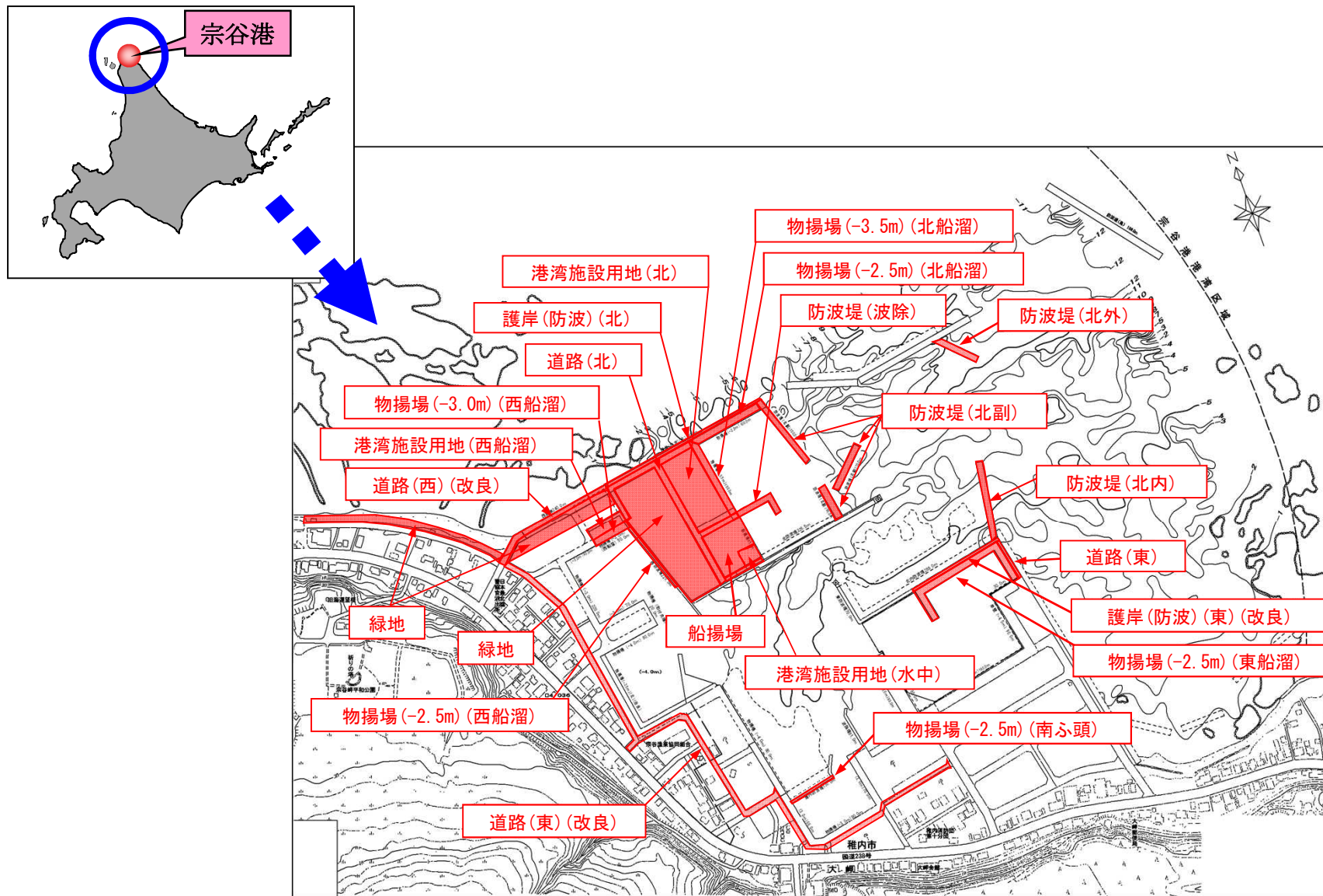


# 網走港 川筋地区 小型船だまり整備事業



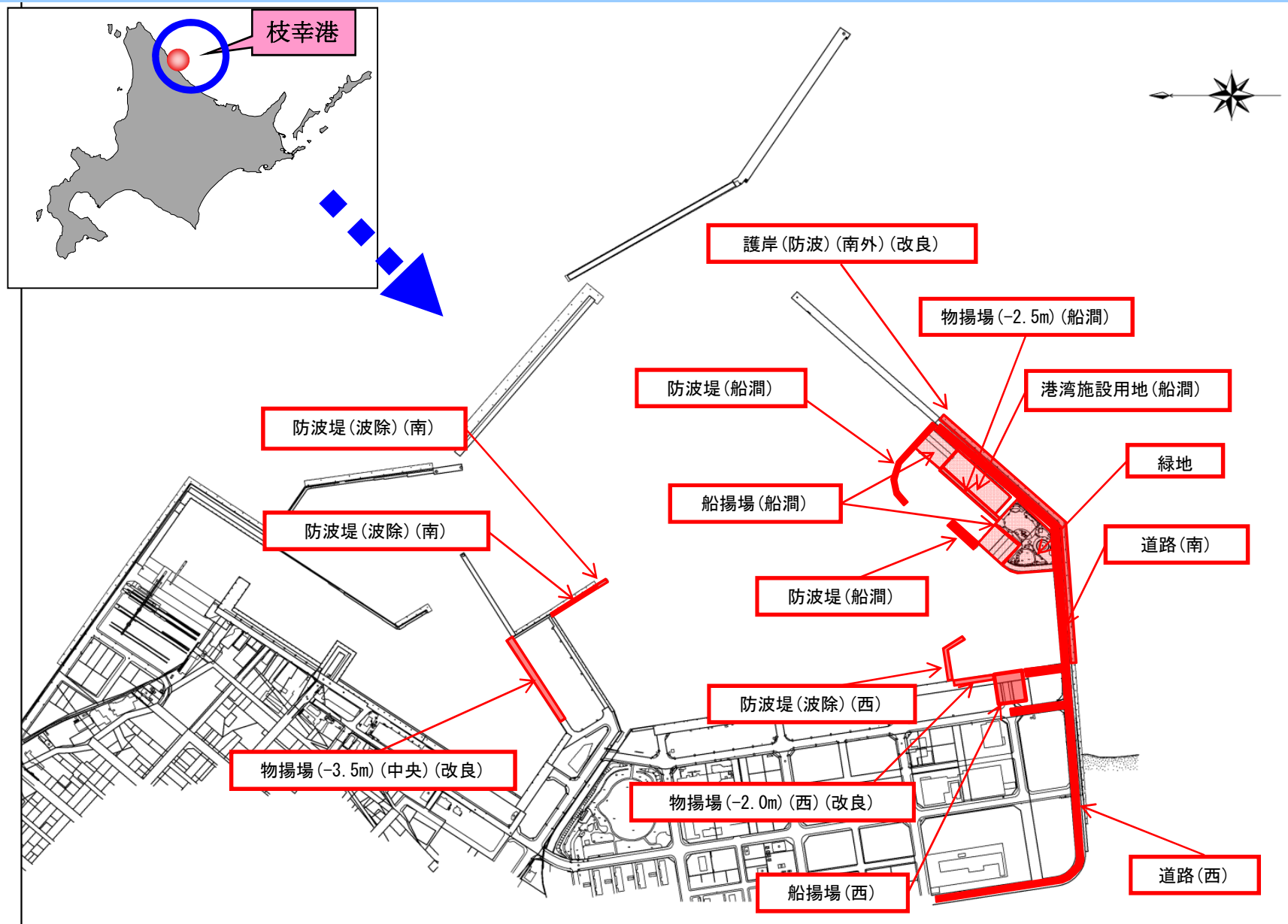
事業名 (箇所名)	地域生活基盤整備事業 (宗谷港 本港地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局																																	
			担当課長名	堀田 治																																				
実施箇所	北海道稚内市																																							
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																							
主な事業の諸元	防波堤(北外)、防波堤(北内)、護岸(防波)(北)、防波堤(北副)、防波堤(波除)、物揚場(-2.5m)(北船溜)、物揚場(-3.5m)(北船溜)、船揚場、 港湾施設用地(北)、港湾施設用地(水中)、物揚場(-3.0m)(西船溜)、港湾施設用地(西船溜)、道路(北)、道路(西)(改良)、道路(東)(改良)、 物揚場(-2.5m)(西船溜)、物揚場(-2.5m)(東船溜)、道路(東)、物揚場(-2.5m)(南ふ頭)、護岸(防波)(東)(改良)、緑地																																							
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成33年度																																				
総事業費(億円)	96		残事業費(億円)		14																																			
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 宗谷港では、係留施設の不足による非効率な水産活動が強いられる状況にある。また、本港周辺海域では近海を操業する小型船の避難に必要な水域が不足しているため、荒天時における小型船の安全な避難水域の確保が必要である。加えて、地域特性を活かした生活環境の向上や住民の交流活動の活性化に資する施設整備が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 小型船の混雑解消による水産活動の効率化とともに、小型船の避難に必要な水域の確保を図ること。</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4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>																																							
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する</li> </ul>																																							
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・賑わい交流空間の形成による地域の活性化</li> <li>・港湾施設用地(水中)整備による漁獲物の安定供給</li> <li>・作業スペースの確保による準備作業の効率化</li> <li>・水産物の安定的な出荷体制の確立による地域活性化の促進</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船コストの削減</li> <li>・作業コストの削減(静穏度確保による作業コスト、防風雪施設整備による作業コスト、港湾施設用地整備による漁船上下架作業コスト)</li> <li>・海難の減少</li> </ul>																																							
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船コストの削減(平成34年度予測利用小型船隻数:244隻)</li> <li>・作業コストの削減(平成34年度予測利用小型船隻数:144隻)</li> <li>・海難の減少(避泊回数:7隻)</li> </ul>																																							
	<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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>203</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>154</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.3</td> <td>B-C</td> <td>48</td> <td>全体B/C</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>26</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>12</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.1</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成29年度								B:総便益(億円)	203	C:総費用(億円)	154	EIRR(%)	5.3	B-C	48	全体B/C	1.3	B:総便益(億円)	26	C:総費用(億円)	12					継続B/C	2.1
	基準年度		平成29年度																																					
B:総便益(億円)	203	C:総費用(億円)	154	EIRR(%)	5.3	B-C	48	全体B/C	1.3																															
B:総便益(億円)	26	C:総費用(億円)	12					継続B/C	2.1																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">(感度分析)</th> <th colspan="2">事業全体のB/C</th> <th colspan="2">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.4 )</td> <td>( 1.9 ~ 2.3 )</td> </tr> <tr> <td>建設費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.3 ~ 1.3 )</td> <td>( 1.9 ~ 2.4 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.3 ~ 1.3 )</td> <td>( 2.1 ~ 2.2 )</td> </tr> </tbody> </table>										(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C		需 要	(-10% ~ +10%)	( 1.2 ~ 1.4 )	( 1.9 ~ 2.3 )	建設費	(+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.3 )	( 1.9 ~ 2.4 )	建設期間	(+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.3 )	( 2.1 ~ 2.2 )													
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C																																				
需 要	(-10% ~ +10%)	( 1.2 ~ 1.4 )	( 1.9 ~ 2.3 )																																					
建設費	(+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.3 )	( 1.9 ~ 2.4 )																																					
建設期間	(+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.3 )	( 2.1 ~ 2.2 )																																					
社会経済情勢等の変化	特になし																																							
主な事業の進捗状況	平成14年度に物揚場(-3.5m)(北船溜)、平成15年度に物揚場(-2.5m)(北船溜)、平成18年度に物揚場(-3.0m)(西船溜)が供用開始 総事業費96億円、既投資額82億円。平成29年度末現在 整備進捗率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33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	事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。																																							
対応方針	継続																																							
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																							
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 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。 &lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																							

# 宗谷港 本港地区 地域生活基盤整備事業



事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (枝幸港 本港新港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	北海道開発局																																													
実施箇所	北海道枝幸町																																																	
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業																																																	
主な事業の諸元	護岸(防波)(南外)(改良)、防波堤(船洞)、防波堤(波除)(西)、物揚場(-2.5m)(船洞)、船揚場(船洞)、物揚場(-2.0m)(西)(改良)、 港湾施設用地(船洞)、道路(南)、防波堤(波除)(南)、船揚場(西)、物揚場(-3.5m)(中央)(改良)、道路(西)、緑地																																																	
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成34年度																																														
総事業費(億円)	56		残事業費(億円)	14																																														
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 枝幸港では、係留施設の不足による非効率な水産活動を強いられている状況にある。また、港内静穏度不足から、避難船の受入れに支障を来しており、荒天時における小型船の安全な避難が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 小型船の混雑解消による水産活動の効率化を図るとともに、小型船の避難に必要な水域の確保を図ること。</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4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>																																																	
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び国土の保全、国土に関する情報の整備</li> <li>・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海洋性レクリエーション活動の増加による地域の活性化</li> <li>・付加価値の向上による水産品輸出への貢献</li> <li>・船揚場整備による防災機能の向上</li> <li>・臨港道路整備による港湾利用者の安全性の向上</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船コストの削減</li> <li>・作業コストの削減(船揚場整備による上下架作業コスト・船揚場整備による船体損傷の回避)</li> <li>・海難の減少</li> <li>・屋根付施設による漁獲物付加価値の向上</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>・滞船コストの削減(平成35年度予測利用小型船隻数:94隻)</li> <li>・作業コストの削減(平成35年度予測利用小型船隻数:31隻)</li> <li>・海難の減少(避泊回数:7隻)</li> <li>・屋根付施設による漁獲物付加価値の向上(平成35年度予測漁獲高:5,010百万円/年)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>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>113</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>92</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.8</td> <td>B-C</td> <td>21</td> <td>全体B/C</td> <td colspan="2">1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>39</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>12</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td colspan="2">3.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>( 1.1 ~ 1.3 )</td> <td>( 2.9 ~ 3.5 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.2 )</td> <td>( 2.9 ~ 3.6 )</td> </tr> <tr> <td>建 設 期 間 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.2 )</td> <td>( 3.2 ~ 3.2 )</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度	平成29年度										B:総便益(億円)	113	C:総費用(億円)	92	EIRR(%)	4.8	B-C	21	全体B/C	1.2		B:総便益(億円)	39	C:総費用(億円)	12					継続B/C	3.2			事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	( 1.1 ~ 1.3 )	( 2.9 ~ 3.5 )	建 設 費 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 2.9 ~ 3.6 )	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 3.2 ~ 3.2 )
基準年度	平成29年度																																																	
B:総便益(億円)	113	C:総費用(億円)	92	EIRR(%)	4.8	B-C	21	全体B/C	1.2																																									
B:総便益(億円)	39	C:総費用(億円)	12					継続B/C	3.2																																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																
需 要 (-10% ~ +10%)	( 1.1 ~ 1.3 )	( 2.9 ~ 3.5 )																																																
建 設 費 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 2.9 ~ 3.6 )																																																
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 3.2 ~ 3.2 )																																																
社会経済情勢等の変化	特になし																																																	
主な事業の進捗状況	平成15年度に本港新港地区小型船だまりが供用開始 総事業費56億円、既投資額42億円。平成29年度末現在 整備進捗率75%																																																	
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成34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	現場内で発生した土砂やコンクリート塊を有効活用することにより、建設コストの縮減を図っている。																																																	
対応方針	継続																																																	
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																																	
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																	

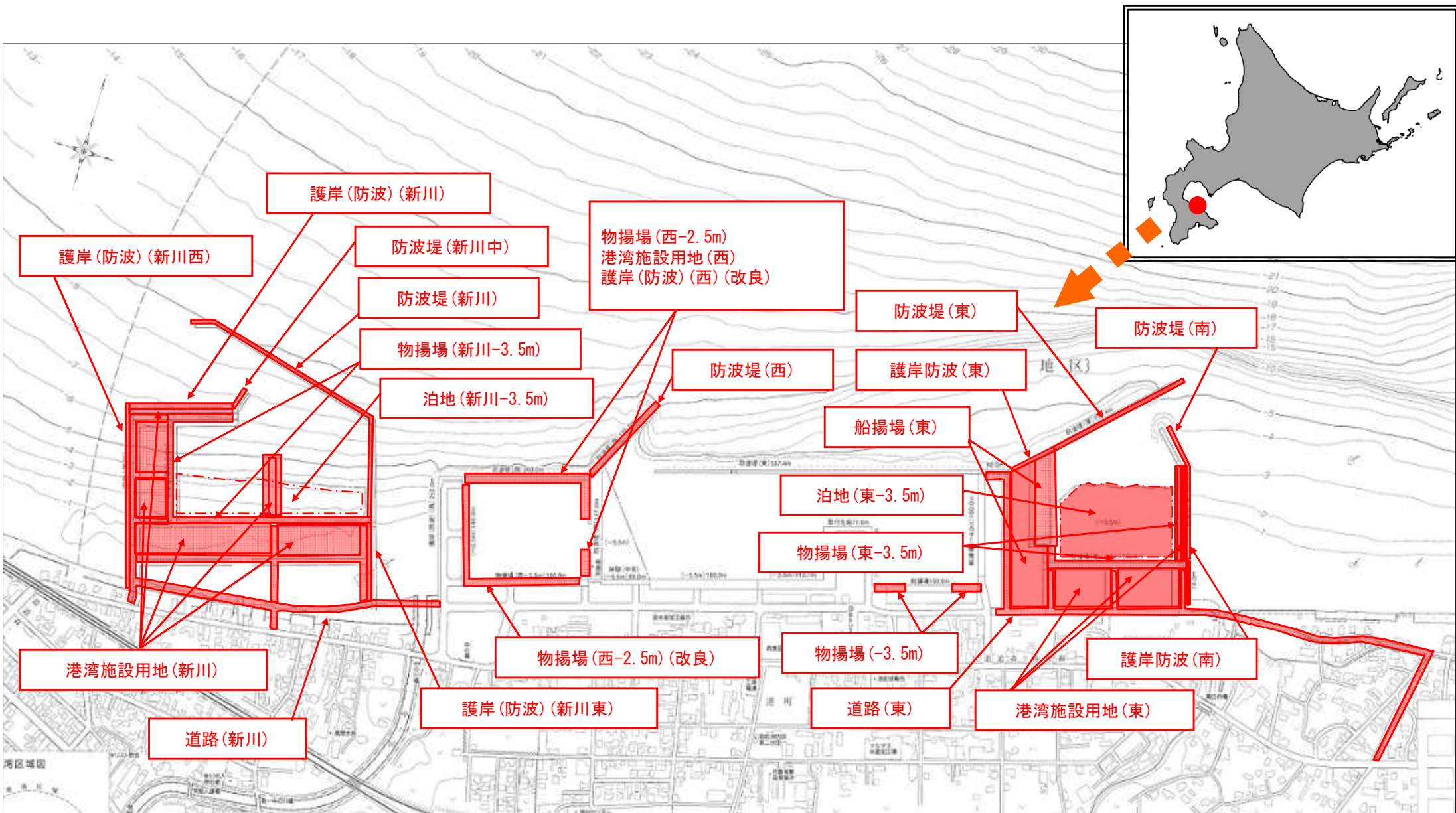
# 枝幸港 本港新港地区 小型船だまり整備事業





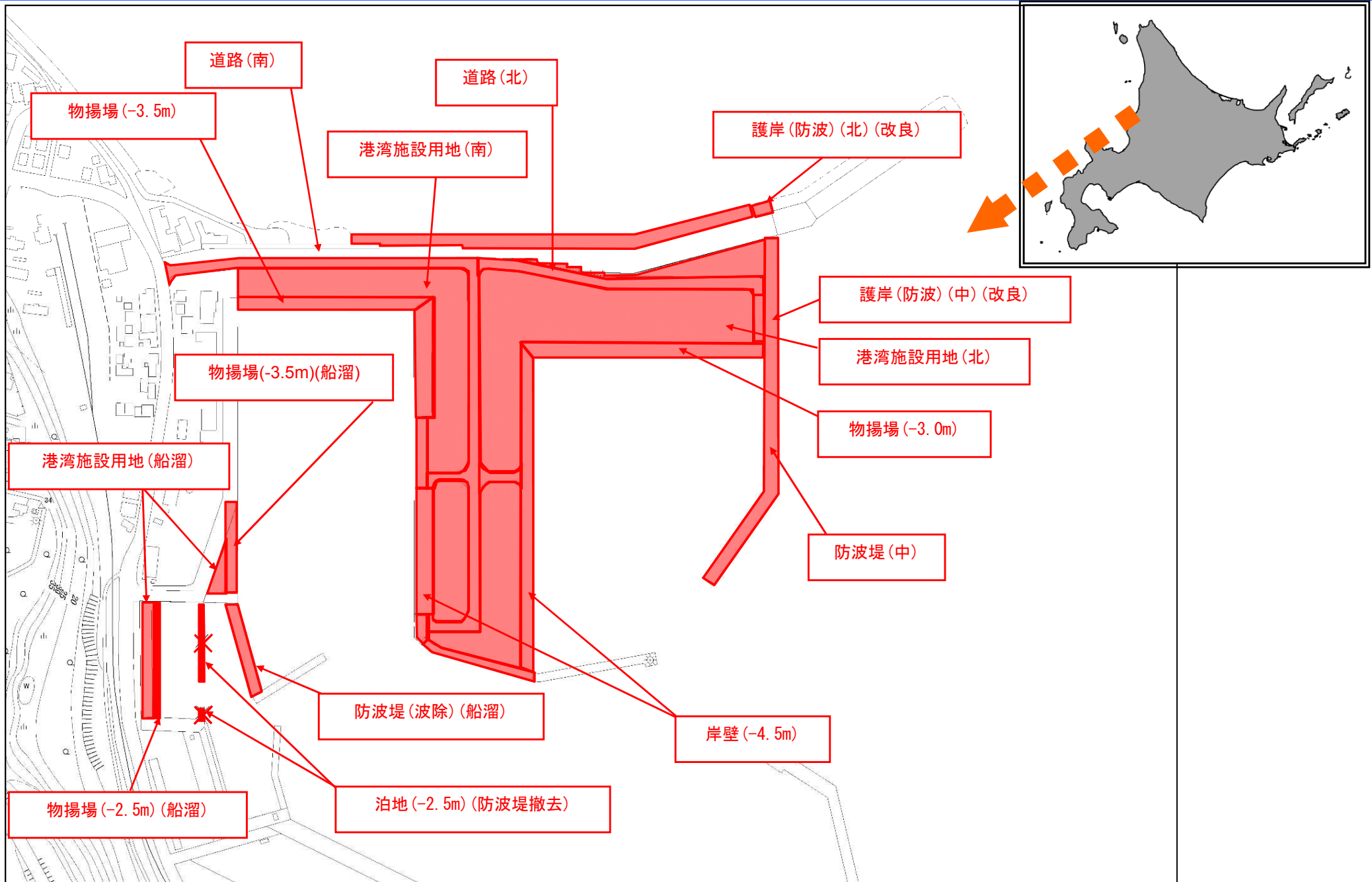
事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (森港 本港地区)	担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治	事業 主体	北海道開発局																																										
実施箇所	北海道森町																																														
該当基準	再々評価:再評価実施後3年が経過している事業																																														
主な事業の諸元	防波堤(東)、防波堤(南)、護岸(防波)(東)、護岸(防波)(南)、物揚場(東-3.5m)、船揚場(東)、泊地(東-3.5m)、港湾施設用地(東)、道路(東)、防波堤(新川)、防波堤(新川中)、護岸(防波)(新川)、護岸(防波)(新川西)、物揚場(新川-3.5m)、泊地(新川-3.5m)、港湾施設用地(新川)、道路(新川)、護岸(防波)(新川東)、防波堤(西)、防波堤(西)(改良)、物揚場(-3.5m)、物揚場(西-2.5m)、港湾施設用地(西)、護岸(防波)(西)(改良)、物揚場(西-2.5m)(改良)																																														
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)	188		残事業費(億円)	32																																											
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 森港は、ホタテの養殖漁業基地等の水産拠点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発生しており、非効率な水産活動となっていることから早期の対応が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 小型船の混雑解消と水産活動の効率化を図ること。</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4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>																																														
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・政策目標:国際競争力、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</p> <p>■定性的・定量的な効果 &lt;定性的な効果&gt; ・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</p> <p>&lt;定量的な効果&gt; ・滞船・多そう係留コストの削減 ・作業コストの削減(船揚場整備による小型船の上下架作業コスト、用地・道路整備による作業コスト)</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・滞船・多そう係留コストの削減(平成35年度予測利用小型船隻数:123隻) ・作業コストの削減(平成35年度予測利用小型船隻数:131隻)</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>360</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>282</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.9</td> <td>B-C</td> <td>78</td> <td>全体B/C</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>71</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>27</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.6</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>( 1.2 ~ 1.4 )</td> <td>( 2.4 ~ 2.9 )</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.3 ~ 1.3 )</td> <td>( 2.4 ~ 2.9 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.3 )</td> <td>( 2.6 ~ 2.7 )</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		平成26年度								B:総便益(億円)	360	C:総費用(億円)	282	EIRR(%)	4.9	B-C	78	全体B/C	1.3	B:総便益(億円)	71	C:総費用(億円)	27					継続B/C	2.6		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	( 1.2 ~ 1.4 )	( 2.4 ~ 2.9 )	建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.3 )	( 2.4 ~ 2.9 )	建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.3 )	( 2.6 ~ 2.7 )
基準年度		平成26年度																																													
B:総便益(億円)	360	C:総費用(億円)	282	EIRR(%)	4.9	B-C	78	全体B/C	1.3																																						
B:総便益(億円)	71	C:総費用(億円)	27					継続B/C	2.6																																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																													
需要 (-10% ~ +10%)	( 1.2 ~ 1.4 )	( 2.4 ~ 2.9 )																																													
建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.3 ~ 1.3 )	( 2.4 ~ 2.9 )																																													
建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.3 )	( 2.6 ~ 2.7 )																																													
社会経済情勢等の変化	特になし																																														
主な事業の進捗状況	平成20年度に東小型船だまりが供用開始。 総事業費188億円、既投資額156億円。平成29年度末現在 整備進捗率83%																																														
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34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	物揚場の改良工事によって発生したコンクリート塊を路盤材として流用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	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																														
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt; 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業推進につきましては、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)	地域生活基盤整備事業 (増毛港 本港地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業主体	北海道開発局																																											
実施箇所	北海道増毛町																																																	
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間で経過している事業																																																	
主な事業の諸元	防波堤(中)、岸壁(-4.5m)、港湾施設用地(南)、道路(南)、道路(北)、泊地(-4.5m)(防波堤撤去)、物揚場(-3.0m)、物揚場(-3.5m)、護岸(防波)(北)(改良)、護岸(防波)(中)(改良)、港湾施設用地(北)、物揚場(-3.5m)(船溜)、物揚場(-2.5m)(船溜)、防波堤(波除)(船溜)、港湾施設用地(船溜)、泊地(-2.5m)(防波堤撤去)																																																	
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成35年度																																														
総事業費(億円)	122		残事業費(億円)		10																																													
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;  増毛港では係留施設の不足により、小型船の準備・陸揚時において慢性的な滞船が発生し、休憩時には多そう係留が発生している。また、用地不足から網外しなどの水産活動は港周辺の空き地に横持ちをして作業を行うなど、非効率な作業を強いられており、水産業者から小型船だまりの整備が強く望まれている。さらに、港湾背後の住民から、石材等の荷役時の騒音・振動に対する苦情が寄せられており、新たな荷役場所の確保が求められている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;  物流コストの削減や、小型船の混雑解消による水産活動の効率化を図ること。</p>																																																	
上位計画の位置づけ	・社会資本整備重点計画 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)																																																	
事業の多面的な効果	<b>■政策目標・施策目標</b> ・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																																																	
	<b>■定性的・定量的な効果</b> <定性的な効果> ・生活地域への騒音・粉塵等の環境改善 ・防風施設設置による漁業者労働環境の改善 ・北海道のホタテ漁業を支える種苗の供給拠点としての役割強化  <定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・滞船・多そう係留コストの削減 ・作業コストの削減(ホタテ養殖作業コスト、横持ち作業コスト) ・水産商品の商品価値の増加 ・ホタテの漁獲可能資源の維持・培養 ・屋根付施設による漁獲物付加価値の向上 (海外輸出の拡大による漁獲金額の増大(ホタテ)、漁獲物付加価値の向上(サケ・ナマコ・タコ))																																																	
	<b>■定量的効果のうち投資効率性</b> ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(平成36年度予測取扱貨物量:16千トン/年) ・滞船・多そう係留コストの削減(平成36年度予測利用小型船隻数:62隻) ・作業コストの削減(平成36年度予測利用小型船隻数:32隻) ・水産商品の商品価値の増加(平成36年度予測漁獲量:5百トン/年) ・ホタテの漁獲可能資源の維持・培養(平成36年度予測利用小型船隻数:12隻) ・海外輸出の拡大による漁獲金額の増大(ホタテ)(平成36年度予測輸出量330トン/年) ・漁獲物付加価値の向上(サケ・ナマコ・タコ)(平成36年度予測漁獲高:452百万円/年)																																																	
	<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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>284</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>246</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.6</td> <td>B-C</td> <td>39</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>14</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.8</td> </tr> </tbody> </table> (感度分析) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要 (-10% ~ +10%)</td> <td>( 1.1 ~ 1.2 )</td> <td>( 1.6 ~ 1.9 )</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.2 )</td> <td>( 1.6 ~ 2.0 )</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>( 1.2 ~ 1.2 )</td> <td>( 1.7 ~ 1.8 )</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		平成29年度								B:総便益(億円)	284	C:総費用(億円)	246	EIRR(%)	4.6	B-C	39	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	14	C:総費用(億円)	8					継続B/C	1.8		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	( 1.1 ~ 1.2 )	( 1.6 ~ 1.9 )	建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 1.6 ~ 2.0 )	建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )
基準年度		平成29年度																																																
B:総便益(億円)	284	C:総費用(億円)	246	EIRR(%)	4.6	B-C	39	全体B/C	1.2																																									
B:総便益(億円)	14	C:総費用(億円)	8					継続B/C	1.8																																									
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																
需要 (-10% ~ +10%)	( 1.1 ~ 1.2 )	( 1.6 ~ 1.9 )																																																
建設費 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 1.6 ~ 2.0 )																																																
建設期間 (+10% ~ -10%)	( 1.2 ~ 1.2 )	( 1.7 ~ 1.8 )																																																
社会経済情勢等の変化	特になし																																																	
主な事業の進捗状況	平成16年度に岸壁(-4.5m)が供用開始 総事業費122億円、既投資額112億円。平成29年度末現在 整備進捗率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35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	物揚場(-2.5m)(船溜)及び港湾施設用地(船溜)において、現場内で発生した土砂やコンクリート塊を有効活用することにより、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	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																																	
その他	<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。 <港湾管理者の意見> 対応方針(案)につきましては、特段の意見はありません。事業推進につきまして特段のご配慮をお願い申し上げます。																																																	

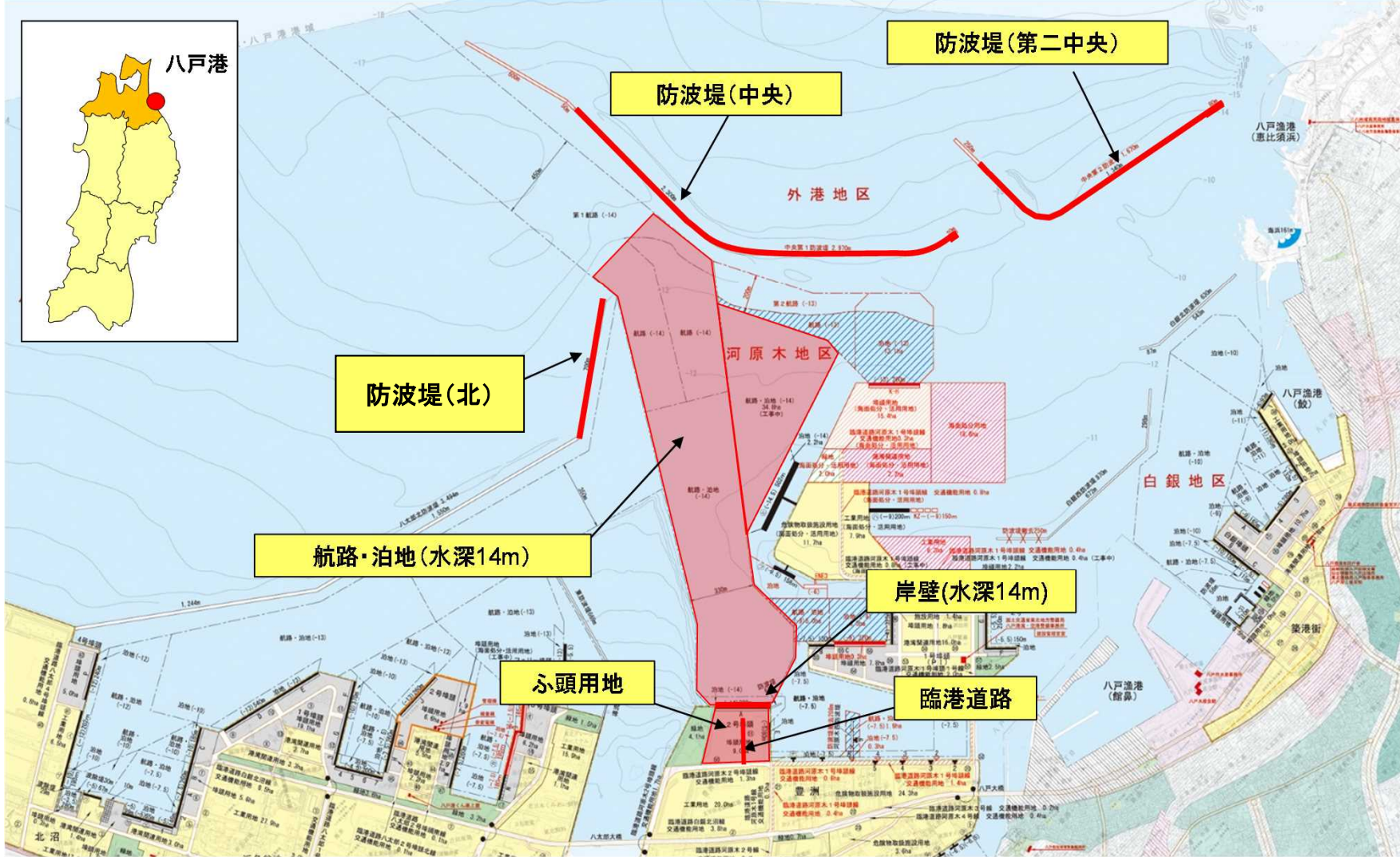
# 増毛港 本港地区 地域生活基盤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (八戸港 八太郎・外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	東北地方整備局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	青森県八戸市									
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(北)、防波堤(中央)、防波堤(第二中央)、岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	昭和51年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	1,164		残事業費(億円)		41					
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>既存岸壁の静穏度不足、水深不足により、非効率な輸送となっている。</li> <li>沖合航行船舶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> <ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤を整備することにより、利用企業の物流効率化に寄与するとともに、荒天時における沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</li> <li>①物流の効率化</li> <li>②避泊水域の確保</li> </ul>									
上位計画の位置づけ	社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <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;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤の整備により静穏度が向上し、輸送の効率化が図られることで輸送コストの削減が図られる。</li> <li>港内避泊水域が確保されることから、荒天時における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>排出ガスの減少</li> <li>係留の安全性の向上</li> <li>津波による浸水被害の軽減</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          輸送コストの削減 平成31年予測取扱貨物量: (コンテナ) 34,200TEU/年のうち便益対象15,400TEU          (バルク) 300万トン/年          海難による損失の回避: 7隻</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	6,580		C:総費用(億円)	3,316	EIRR(%)	6.4	B-C	3,264	全体B/C
B:総便益(億円)	305		C:総費用(億円)	37					継続B/C	8.2
需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.8~2.2		7.4~9.0						
建設期間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0		7.5~9.1						
		2.0~2.0		8.0~8.5						
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1,164億円、既投資額1,123億円 平成29年度末現在 事業進捗率96%									
主な事業の進捗の見込み	防波堤(中央)、防波堤(第二中央)は、平成30年度完成予定 航路・泊地(水深14m)は、平成32年度完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	産業活動による発生材の活用 通常の中詰砂にかえて、単位体積重量が大きい亜鉛の製錬過程で発生する残渣(亜鉛鉛滓)を使用することにより防波堤断面幅を縮小し、コスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	港湾利用企業の物流効率化に寄与すること、及び避泊水域の確保により沖合航行船舶の海難事故が減少することによる投資効果が認められる。また、輸送効率の向上等により、地域産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。									
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「継続」が妥当									

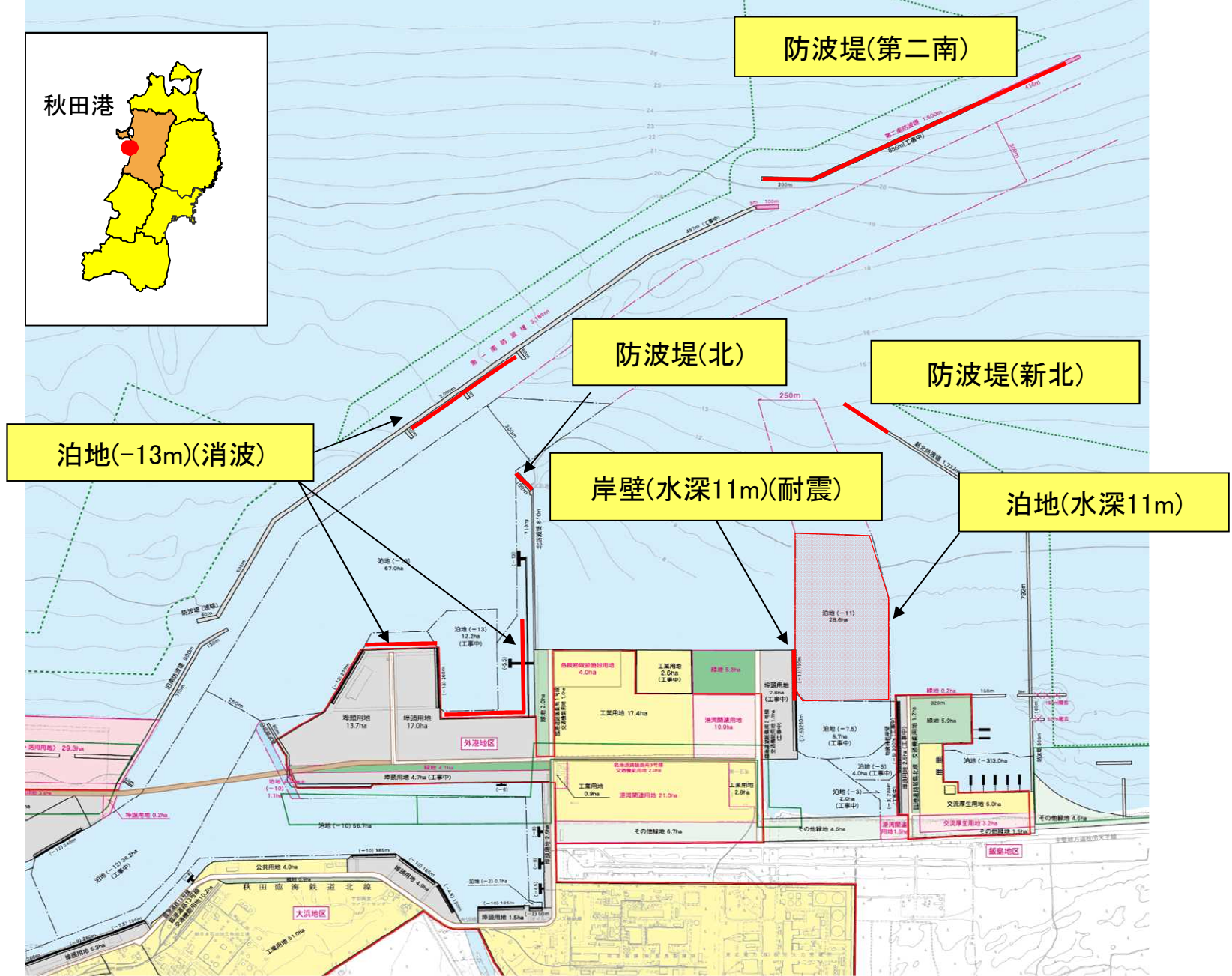
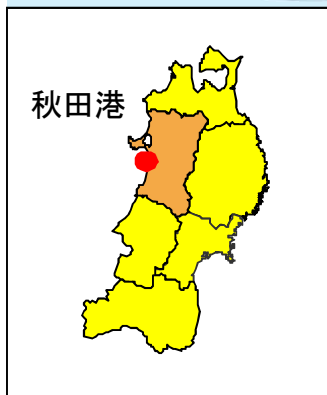


# 八戸港 八太郎・外港地区防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (秋田港 外港地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	東北地方整備局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	秋田県秋田市									
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	防波堤(第二南)、防波堤(北)、防波堤(新北)、泊地(水深13m)(消波)、岸壁(水深11m)(耐震)、泊地(水深11m)、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成33年度	完了	平成35年度						
総事業費(億円)	505		残事業費(億円)		64					
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>港内の静穏度不足により、船舶接岸や荷役に障害が発生し、非効率な輸送となっている。</li> <li>完成自動車や建設機械を取り扱うための係留施設や背後用地が確保されておらず、多大な陸上輸送コストを要している。</li> <li>大規模地震時に緊急物資輸送や物流機能を維持するための耐震強化岸壁が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤を整備することにより、利用企業の物流効率化に寄与する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①物流の効率化</li> <li>②滞船の解消</li> </ul> </li> <li>複合一貫輸送ターミナル整備により、完成自動車、中古建設機械の輸送コストを削減する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>また、耐震強化岸壁の整備より、大規模地震時の緊急物資輸送やフェリー貨物の定期基幹航路を維持する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①輸送コストの削減(完成自動車・中古建設機械)</li> <li>②大規模地震への対応</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>									
上位計画の位置づけ	社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進									
事業の多面的な効果	<b>■政策目標・施策目標</b> 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									
	<b>■定性的・定量的な効果</b> <定量的な効果> ・防波堤の整備により港内静穏度が向上し、物流機能の効率化が図られる。 ・耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時においても緊急物資輸送等の物流基地としての機能確保が図られる。 <定性的な効果> ・排出ガスの減少 ・係留の安全性の向上 ・津波による浸水被害の軽減 ・災害時のリダンダンシーの確保									
	<b>■定量的効果のうち投資効率性</b> 便益の主な根拠 ①輸送コストの削減 (平成32年予測取扱貨物量：(コンテナ) 52,200TEU/年のうち31,900TEU/年) ②輸送コスト削減 (平成29年度取扱取扱貨物量：便益対象 完成自動車1.7万台/年、中古建設機械2.4万トン/年) ③滞船コストの削減 : 滞船時間：372時間→0時間 ④耐震便益 (平成29年度取扱貨物量：便益対象 フェリー貨物37.9万トン/年、緊急輸送物資3千トン)									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	1,511	C:総費用(億円)	767	EIRR(%)	7.4	B-C	744	全体B/C	2.0
B:総便益(億円)	163	C:総費用(億円)	57					継続B/C	2.9	
		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		1.8~2.1		2.6~3.1						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0		2.6~3.2						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0		2.8~2.9						
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505億円、既投資額441億円 平成29年度末現在 事業進捗率87%									
主な事業の進捗の見込み	防波堤(第二南)は、平成35年度完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	ケーソン中詰材の変更 自港で発生する浚渫土砂にかえて、単位体積重量が大きい砕石を使用することにより防波堤断面幅を縮小し、コスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	港湾利用企業の物流効率化に寄与することによる投資効果が認められる。 また、輸送効率の向上等により、地域産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。									
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「継続」が妥当									

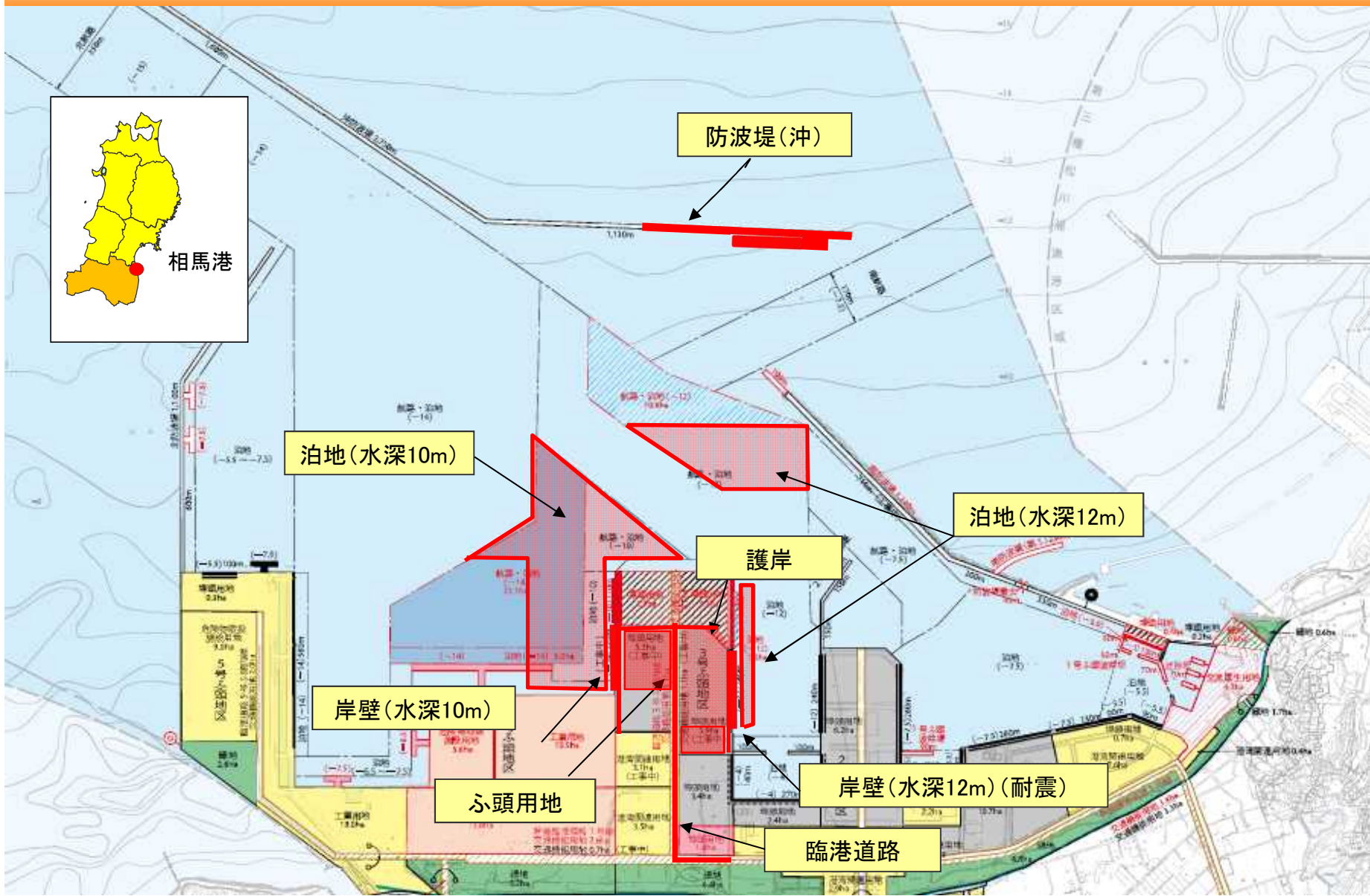
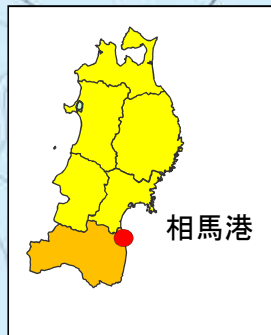
# 秋田港 外港地区防波堤整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル(耐震)整備事業 (相馬港 3号ふ頭地区)		担当課	港湾局計画課		事業主体	東北地方整備局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	福島県相馬市、新地町									
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	岸壁(水深12m)(耐震)、泊地(水深12m)、岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、防波堤(沖)、臨港道路、護岸、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	昭和61年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	310		残事業費(億円)		23					
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>多様な貨物が混在するなか、新たな貨物の需要に対応しなければならず、非効率な輸送となる可能性がある。</li> <li>大規模地震時に緊急物資輸送や物流機能を維持するための耐震強化岸壁が不足している。</li> <li>沖合航行船舶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> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際物流ターミナル(耐震)を整備することにより、利用企業の物流効率化及び大規模地震時の緊急物資輸送等の物流拠点として寄与する。</li> <li>また、荒天時における沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</li> <li>①物流の効率化</li> <li>②大規模地震への対応</li> <li>③避泊水域の確保</li> </ul>									
上位計画の位置づけ	社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <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;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貨物の混在解消による物流機能の効率化が図られる。</li> <li>震災時に緊急物資等の物流拠点となり、背後地域の迅速な復旧に寄与する。</li> <li>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>排出ガスの減少</li> <li>係留の安全性の向上</li> <li>津波による浸水被害の軽減</li> </ul>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量): 便益対象43.0万トン/年          震災時における輸送コストの削減 : 974万トン/地震発生後~24カ月          海難による損失の回避 : 3隻</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	1,142	C:総費用(億円)	582	EIRR(%)	6.2	B-C	560	全体B/C	2.0
B:総便益(億円)	154	C:総費用(億円)	22					継続B/C	6.9	
		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需要 (-10% ~ +10%)		1.8~2.2		6.2~7.6						
建設費 (+10% ~ -10%)		2.0~2.0		6.4~7.6						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.9~2.0		6.6~7.2						
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費310億円、既投資額287億円 平成29年度末現在 事業進捗率93%									
主な事業の進捗の見込み	防波堤(沖)は、平成32年度完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	産業活動による発生材の活用 通常の中詰砂にかえて、単位体積重量が大きい銅の製錬過程で発生する残渣(銅スラグ)を使用することにより防波堤断面幅を縮小し、コスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	港湾利用企業の物流効率化に寄与すること、及び避泊水域の確保により沖合航行船舶の海難事故が減少することによる投資効果が認められる。また、輸送効率の向上等により、地域産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当</li> </ul>									



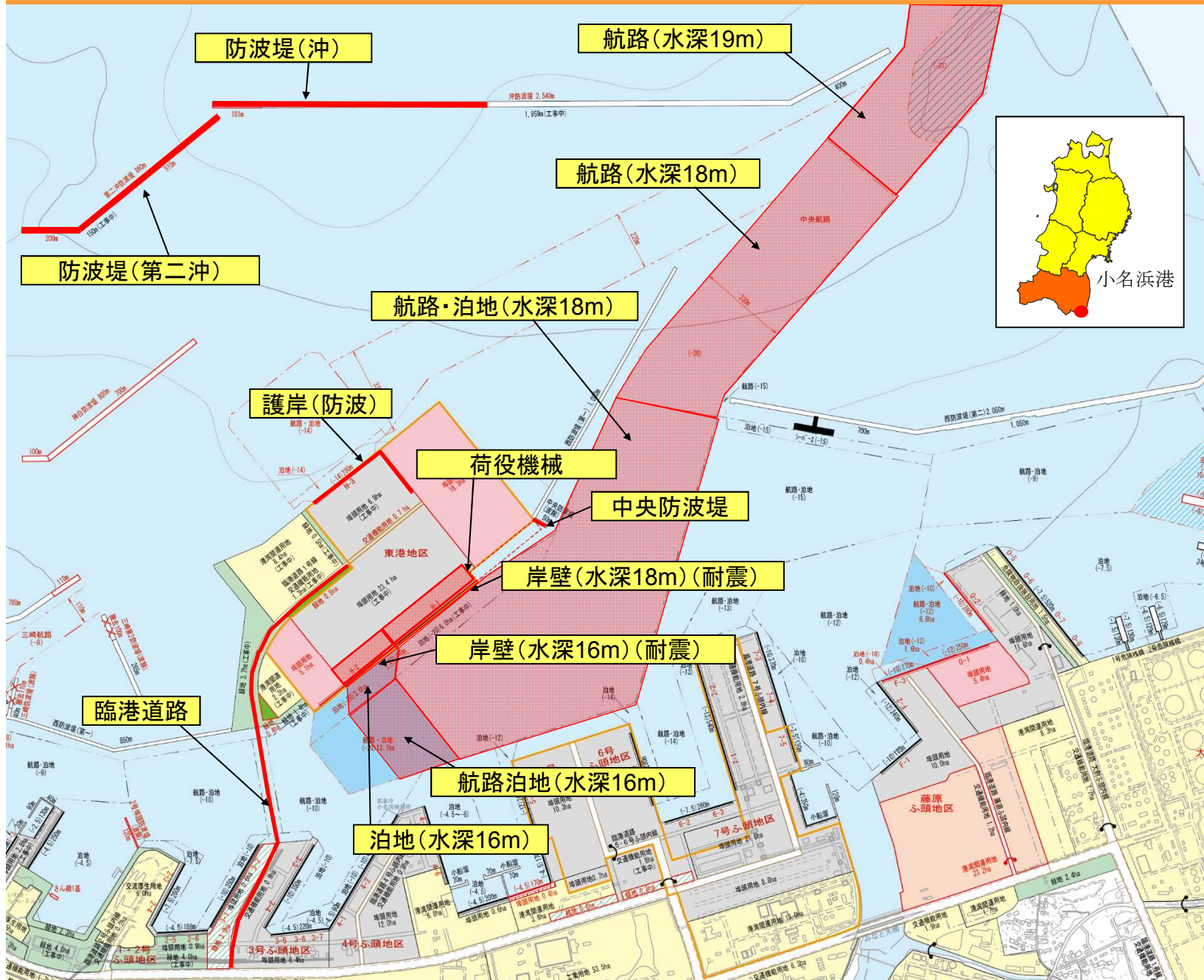
# 相馬港 3号ふ頭地区国際物流ターミナル(耐震)整備事業





事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (小名浜港)		担当課	港湾局計画課			事業主体	東北地方整備局			
			担当課長名	堀田 治							
実施箇所	福島県いわき市										
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18m)(耐震)、航路・泊地(水深18m)、航路(水深18m)、航路(水深19m)、岸壁(水深16m)(耐震)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、護岸(防波)、臨港道路、荷役機械、防波堤(第二沖)、防波堤(沖)、中央防波堤										
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	平成40年度							
総事業費(億円)	1,693		残事業費(億円)			535					
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>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・沖合航行船舶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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>①物流の効率化</li> <li>②滞船の解消</li> <li>③大規模地震への対応</li> <li>・荒天時における沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</li> <li>①避泊水域の確保</li> </ul>										
上位計画の位置づけ	社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進										
事業の多面的な効果	<b>■政策目標・施策目標</b> 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										
	<b>■定性的・定量的な効果</b> <定量的な効果> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ケーブサイズ級の大型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により、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。</li> <li>・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、海難事故の減少が図られる。</li> <li>①防波堤の整備により静穏度が向上し、輸送の効率化が図られることで輸送コストの削減が図られる。</li> <li>②港内避泊水域が確保されることから、荒天時における海難事故による損失回避が図られる。</li> </ul>										
	<定性的な効果> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・係留の安全性の向上</li> <li>・津波による浸水被害の軽減</li> </ul>										
	<b>■定量的効果のうち投資効率性</b> 便益の主な根拠 <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化による輸送効率化(石炭) : 857万トン/年</li> <li>・滞船の解消 : 591日/年</li> <li>・耐震強化岸壁で震災時に取扱う貨物量 : 1,934万トン/地震発生後～24ヶ月</li> <li>・海難による損失の回避 : 10隻</li> </ul>										
	基準年度		平成29年度								
	B:総便益(億円)	4,245	C:総費用(億円)		2,506	EIRR(%)	5.7	B-C	1,739	全体B/C	1.7
B:総便益(億円)	3,329	C:総費用(億円)		509				継続B/C	6.5		
		事業全体のB/C			残事業のB/C						
・需要 (-10% ~ +10%)		1.5~1.9			5.9~7.2						
・建設費 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7			6.1~7.1						
・建設期間 (+10% ~ -10%)		1.7~1.7			6.4~6.7						
社会経済情勢等の変化	新たな火力発電所の建設により、石炭取扱量の増加が見込まれる。										
主な事業の進捗状況	総事業費1,693億円、既投資額1,158億円 平成29年度末現在 事業進捗率68%										
主な事業の進捗の見込み	岸壁等は平成32年度完成予定 防波堤(沖)及び防波堤(第二沖)は平成40年度完成予定										
コスト削減や代替案立案等の可能性	産業活動による発生材の活用 通常の中詰砂にかえて、単体体積重量が大きい鋼の製錬過程で発生する残渣(鋼スラグ)を使用することにより防波堤断面幅を縮小し、コスト削減を図っている。										
対応方針	継続										
対応方針理由	港湾利用企業の物流効率化に寄与すること、及び避泊水域の確保により沖合航行船舶の海難事故が減少することによる投資効果が認められる。また、輸送効率の向上等により、地域産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対応方針(原案)どおり「継続」が妥当</li> <li>・小名浜港に関しては、計画対象貨物が計画どおり推移しない場合であっても、次回の再評価においては、対象施設が有効に活用されるよう検討すること。</li> </ul>										

# 小名浜港 国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル等整備事業 (茨城港常陸那珂港区 外港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	関東地方整備局			
			担当課長名	堀田 治						
実施箇所	茨城県ひたちなか市									
該当基準	再評価実施後3年間が経過している事業									
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	平成38年度						
総事業費(億円)	1,079		残事業費(億円)	90						
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>船舶の大型化による既存施設の能力不足への対応。</li> <li>外貨貨物の需要増大への対応。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画(第4次)</li> <li>重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する</li> <li>4-2 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> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送の信頼性の向上</li> <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> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コスト削減額</li> <li>海難減少に伴う損失の回避額</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 (年間取扱貨物量:コンテナ:40千TEU/年、外貨RORO貨物(建設機械):849千トン/年、外貨RORO貨物(完成自動車):150千トン/年、その他一般貨物:109千トン/年)</li> <li>海難事故等による損失の回避</li> </ul>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	2,511	C:総費用(億円)	2,084	EIRR (%)	4.8%	B-C	427	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	679	C:総費用(億円)	74					継続B/C	9.2	
(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		8.3 ~ 10.1						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		8.4 ~ 10.2						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2 ~ 1.2		9.1 ~ 9.3						
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1,079億円、既投資額989億円 平成29年度末 事業進捗率91.7%									
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38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>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>対応方針(原案)のとおり了承。</p>									





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 堀田 治	事業 主体	関東地方整備局				
実施箇所	東京都江東区他									
該当基準	再評価実施後3年間が経過している事業									
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	平成36年度						
総事業費(億円)	2,944		残事業費(億円)		1,574					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナターミナルの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。</li> <li>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。</li> <li>現状の交通渋滞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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</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で、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。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>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-1大都市圏の国際競争力の強化</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>ターミナル利用による生産拡大、雇用創出</li> <li>臨海部の渋滞解消</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2、NOx等の排出量削減</li> </ul>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成37年予測取扱貨物量:91万TEU/年) 輸送時間等の削減(平成42年予測発生集中交通量:24.7万台/日)</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	12,108	C:総費用(億円)		3,004	EIRR (%)	12.6	B-C	9,104	全体B/C
B:総便益(億円)	12,108	C:総費用(億円)		1,534				継続B/C	7.9	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需要(-10%~+10%)		3.6~4.4		7.1~8.7						
建設費(+10%~-10%)		3.8~4.2		7.2~8.8						
建設期間(+10%~-10%)		3.9~4.1		7.8~7.9						
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2,944億円、既投資額1,370億円 平成29年度末 事業進捗率47%									
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	対外調整の結果によるトンネル延長の短縮、設計や施工の工夫によるトレンチ浚渫土量及び埋戻土量の削減、工事箇所から発生する土壌汚染対策法における基準超過土の本事業での有効活用により、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)のとおり了承									

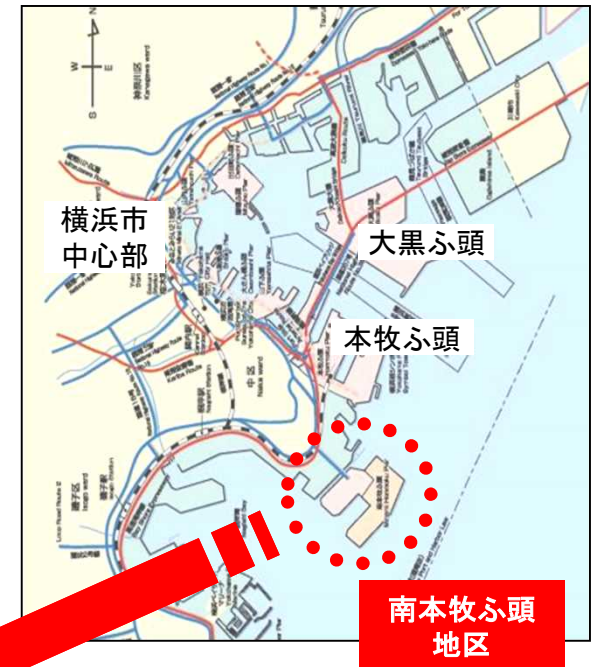


# 東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(南本牧ふ頭地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	関東地方整備局	
				担当課長名	堀田 治					
実施箇所	横浜市中区									
該当基準	再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深18m)(耐震)、航路・泊地(-18m)、泊地(-18m)、護岸(防波)、荷捌き地、荷役機械、上屋									
事業期間	事業採択	平成19年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	1,536		残事業費(億円)	531						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物の増加への対応。</li> <li>・コンテナ船の大型化による既存施設の水深不足への対応。</li> <li>・大規模地震時の背後圏地域への幹線貨物輸送への対応。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>横浜港において、海外トランシップの回避およびコンテナ需要の増大に対応するため、大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における物流機能を確保し、経済活動の維持を図る。</p> <p>①物流機能の高度化、効率化 ②岸壁の大水深化 ③大規模地震時における、幹線貨物輸送の確保</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画(第4次) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-1大都市圏の国際競争力の強化</li> </ul>									
事業の多面的 効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。</li> <li>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化</li> <li>・ターミナル利用による生産拡大、雇用創出</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2、NOx等の排出量削減</li> </ul>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(平成37年予測取扱貨物量:93万TEU/年)</p>									
	基準年度		平成29年度							
	B:総便益(億円)	5,846		C:総費用(億円)	1,786	EIRR(%)	10.7	B-C	4,060	全体B/C
B:総便益(億円)	4,636		C:総費用(億円)	575				継続B/C	8.1	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		2.9 ~ 3.6		7.3 ~ 8.9						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		3.0 ~ 3.6		7.3 ~ 9.0						
建設期間 (+10% ~ -10%)		3.2 ~ 3.3		8.0 ~ 8.1						
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1,536億円、既投資額1,005億円 平成29年度末 事業進捗率62%									
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	岸壁背後の地盤改良材として軽量混合処理土を使用する計画であるが、その混合処理土の材料として航路・泊地の浚渫土砂の活用を検討し、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	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(原案)のとおり了承									

# 横浜港南本牧ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (新潟港 西港地区)			担当課	港湾局計画課	事業 主体	北陸地方整備局																												
				担当課長名	堀田 治																														
実施箇所	新潟県新潟市																																		
該当基準	再評価実施後3年間の経過している事業																																		
主な事業の諸元	防波堤																																		
事業期間	事業採択	昭和46年度	完了	平成35年度																															
総事業費(億円)	410		残事業費(億円)		17																														
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟港西港区は、河口港であるため、波浪と信濃川の流れの影響を受ける上、港口部航路幅が150mと極めて狭く入港時の操船が非常に難しい。</li> <li>・西港区の定期航路である北海道航路及び佐渡航路は物資の輸送や観光客の移動等に利用され、安全な運航と定時的な運航が重要であることから、航路及び港内の静穏度は必要不可欠である。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟港西港区では安全性と定時性の確保が必要である。</li> </ul>																																		
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> </ul>																																		
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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> <p>防波堤の整備により、入港船舶の安全性・定時性が確保され、安全かつ効率的な運航が行われ、貨物輸送コストの削減及び旅客移動コストの削減を図ることができる。</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船寄港による観光への効果</li> <li>・海難の減少(出入港船舶の安全性向上)</li> <li>・接岸時の安全性向上</li> <li>・防波堤背後地への効果</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>・貨物輸送コストの削減:平成31年予測取扱貨物量(新日本海フェリー):8,075千t/年</li> <li>・旅客移動コストの削減:平成31年予測乗降人員(新日本海フェリー):104千人/年</li> <li>・旅客待機時間コストの削減:平成31年予測欠航便数(佐渡汽船(カーフェリー)):0.86%(ジェットフォイル):2.45%</li> </ul>																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">平成26年度</th> <th colspan="4"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>2,375</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,457</td> <td>EIRR (%)</td> <td>11.2</td> <td>B-C</td> <td>918</td> <td>全体B/C</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>8</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>4</td> <td colspan="2"></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.9</td> </tr> </tbody> </table>							基準年度		平成26年度						B:総便益(億円)	2,375	C:総費用(億円)	1,457	EIRR (%)	11.2	B-C	918	全体B/C	1.6	B:総便益(億円)	8	C:総費用(億円)	4					継続B/C	1.9
	基準年度		平成26年度																																
B:総便益(億円)	2,375	C:総費用(億円)	1,457	EIRR (%)	11.2	B-C	918	全体B/C	1.6																										
B:総便益(億円)	8	C:総費用(億円)	4					継続B/C	1.9																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>(感度分析)</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>1.6~1.7</td> <td>1.7~2.1</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.6~1.6</td> <td>1.7~2.1</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.6~1.6</td> <td>1.9~1.9</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%)	1.6~1.7	1.7~2.1	建設費 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	1.7~2.1	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	1.9~1.9																	
(感度分析)	事業全体のB/C	残事業のB/C																																	
需要 (-10% ~ +10%)	1.6~1.7	1.7~2.1																																	
建設費 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	1.7~2.1																																	
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.6~1.6	1.9~1.9																																	
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410億円、既投資額393億円 平成29年度末現在 事業進捗率96%																																		
主な事業の進捗の見込み	・高波浪に対応するための上部工嵩上げ及び消波ブロック据付を引き続き進める。 ・次音や利用者から入港時の安全性向上への期待と整備要請が引き続きあることから、今後も計画的に事業を進捗する予定である。																																		
コスト縮減や代替案立案等の可能性	事業実施にあたり、対事業と使用船舶を共有し運搬費の削減によるコスト縮減を図っていく。																																		
対応方針	継続																																		
対応方針理由	当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。																																		
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。																																		



# 新潟港 西港地区 防波堤整備事業



第二西港防波堤 (第二西) 1,700m

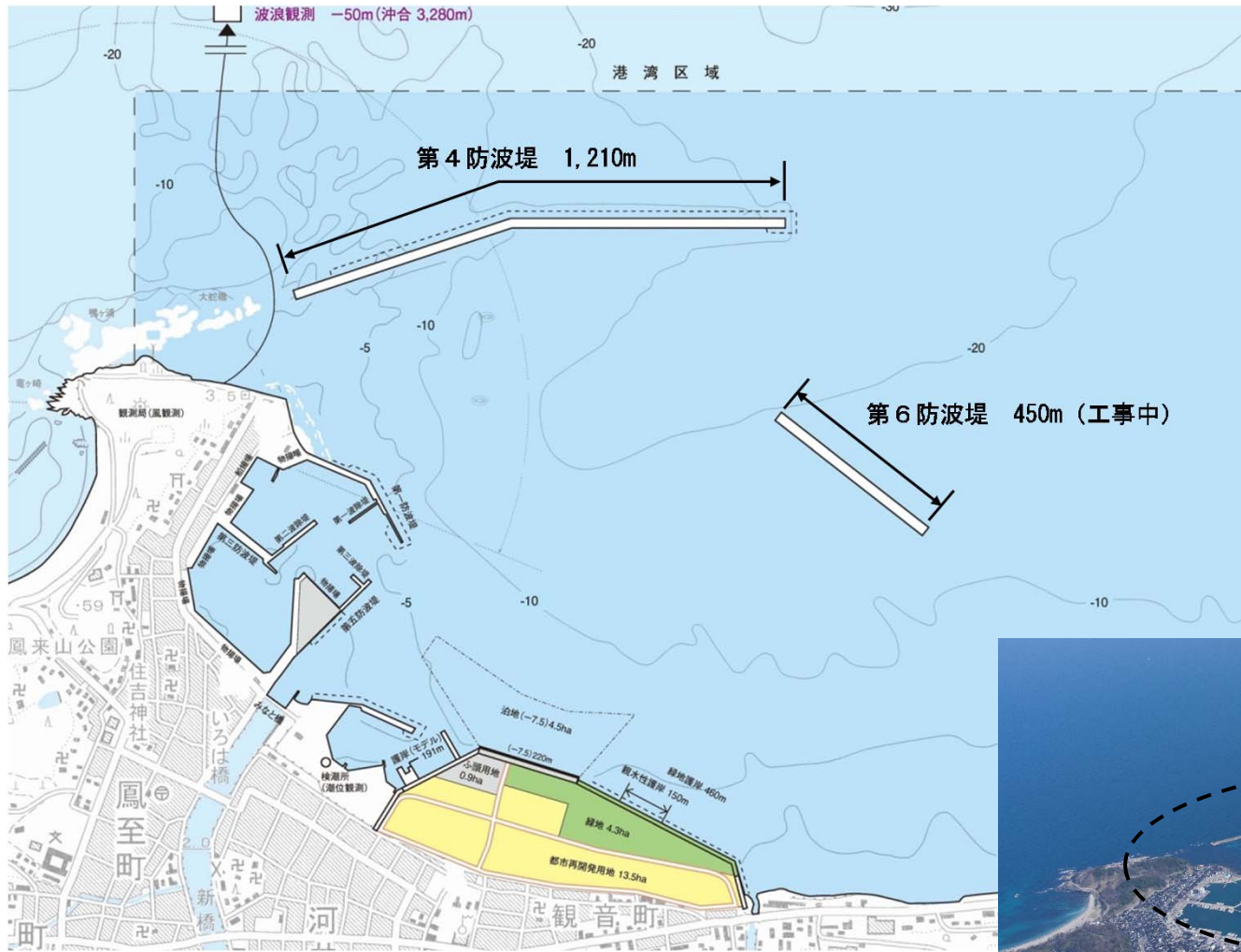
● : 北海道航路施設

● : 離島航路施設



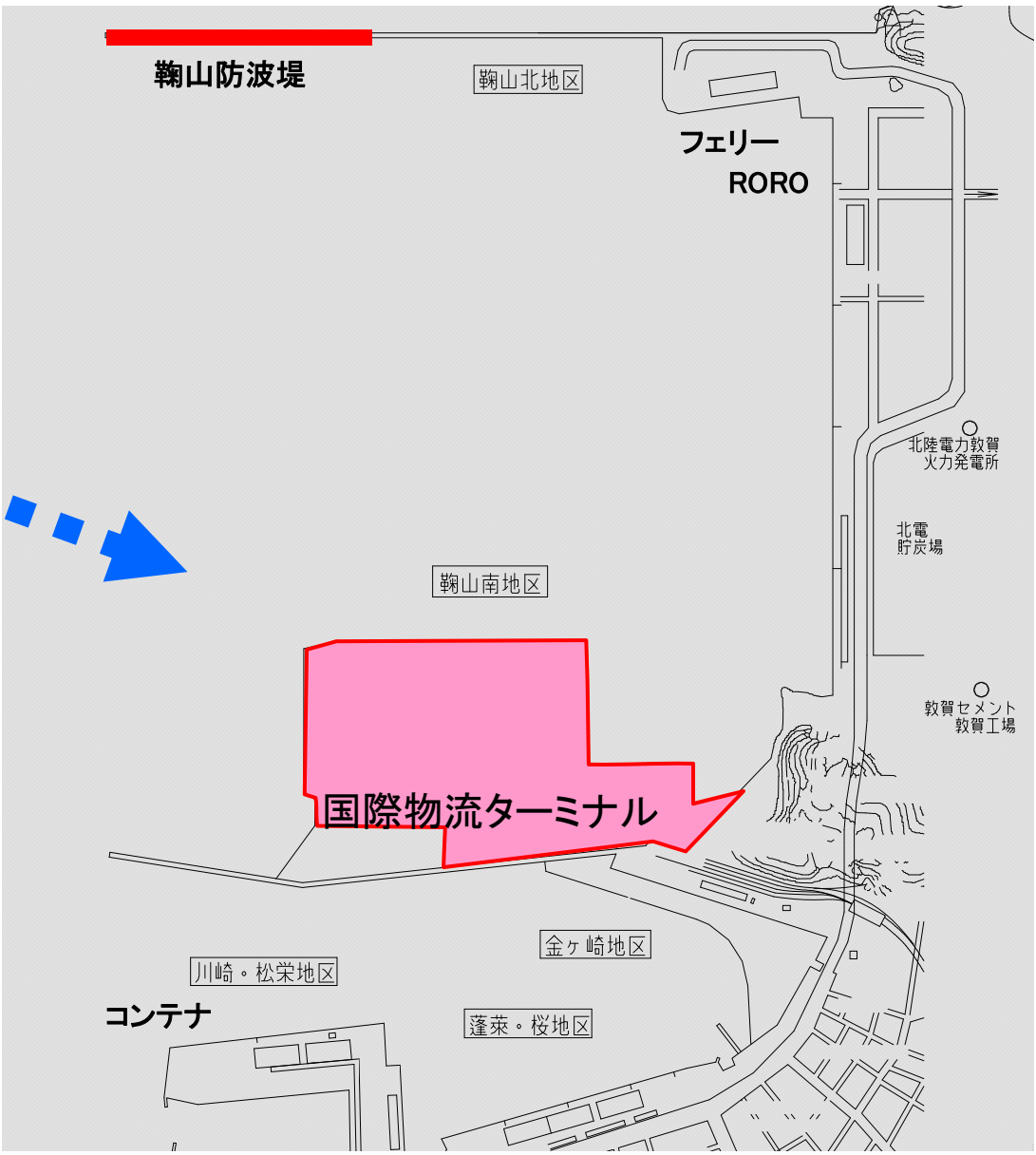
事業名 (箇所名)	避難港整備事業 (輪島港輪島崎地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	北陸地方整備局																																							
			担当課長名	堀田 治																																										
実施箇所	石川県輪島市																																													
該当基準	再評価実施後3年間が経過している事業																																													
主な事業の諸元	第4防波堤、第6防波堤																																													
事業期間	事業採択	昭和53年度	完了	平成33年度																																										
総事業費(億円)	382		残事業費(億円)		37																																									
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒天時における輪島港沖を航行する船舶の避難に必要な水域が不足している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤を整備することにより、避泊水域を確保する。</li> </ul>																																													
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</li> </ul>																																													
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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>輪島港内に避泊水域が確保され、荒天時に7隻の避泊が可能となり、海難による船舶等の損失が減少する。</li> </ul> <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</li> <li>・漁船等の航行安全・安全係留の向上</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額 (平成34年避泊隻数7隻)</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>4,995</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td></td> <td>1,013</td> <td>EIRR (%)</td> <td>8.5</td> <td>B-C</td> <td>3,981</td> <td>全体B/C</td> <td>4.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,827</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td></td> <td>31</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>59.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成29年度										B:総便益(億円)	4,995	C:総費用(億円)		1,013	EIRR (%)	8.5	B-C	3,981	全体B/C	4.9		B:総便益(億円)	1,827	C:総費用(億円)		31					継続B/C	59.8	
	基準年度		平成29年度																																											
B:総便益(億円)	4,995	C:総費用(億円)		1,013	EIRR (%)	8.5	B-C	3,981	全体B/C	4.9																																				
B:総便益(億円)	1,827	C:総費用(億円)		31					継続B/C	59.8																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></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>4.5~5.3</td> <td></td> <td>53.8~65.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>4.9~4.9</td> <td></td> <td>54.4~66.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>4.9~4.9</td> <td></td> <td>59.8~59.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												事業全体のB/C		残事業のB/C		需要 (-10% ~ +10%)		4.5~5.3		53.8~65.8		建設費 (+10% ~ -10%)		4.9~4.9		54.4~66.5		建設期間 (+10% ~ -10%)		4.9~4.9		59.8~59.8														
		事業全体のB/C		残事業のB/C																																										
需要 (-10% ~ +10%)		4.5~5.3		53.8~65.8																																										
建設費 (+10% ~ -10%)		4.9~4.9		54.4~66.5																																										
建設期間 (+10% ~ -10%)		4.9~4.9		59.8~59.8																																										
社会経済情勢等の変化	平成27年輪島マリンタウンが完成																																													
主な事業の進捗状況	総事業費382億円、既投資額345億円 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	避難港としての海難の減少に伴う損失の回避効果に加えて、地域振興など多くの効果が見込まれ、事業進捗に対する地域からの要請が大きい。																																													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤の配置及び構造は、所要の機能を満たす経済的なものとしている。施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っている。																																													
対応方針	継続																																													
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業のうち、第1段階までの整備は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えられる。</li> <li>・第1段階完了後の最終形までの整備は、その時点における状況や必要性を踏まえ、事業の継続を審議する。</li> </ul>																																													
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。																																													

# 輪島港（輪島崎地区）避難港整備事業



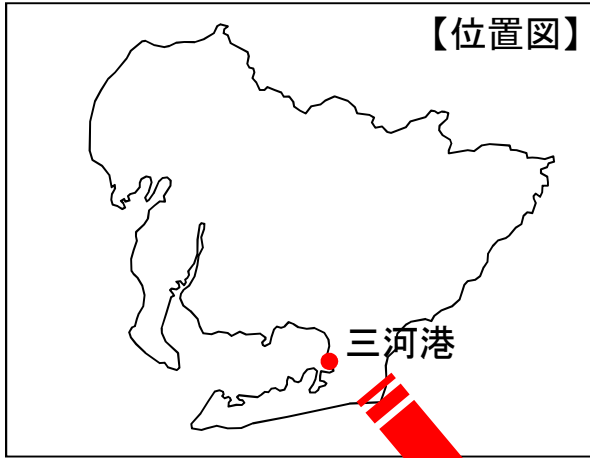
事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (敦賀港 鞠山北地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	堀田 治					
実施箇所	福井県敦賀市								
該当基準	再評価実施後3年間に経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、締切護岸、荷役機械、上屋								
事業期間	事業採択	平成8年度	完了	平成33年度					
総事業費(億円)	484		残事業費(億円)	66					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>川崎・松栄地区(外貨コンテナ航路)、鞠山北地区(内航定期航路)における背後用地の不足による非効率な荷役、高波浪時における港内静穏度の不足による荷役障害が発生している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>背後用地不足の解消、港内静穏度を改善することにより、国内物流の安定化と背後企業の国際競争力の強化を図り、地域産業の発展を図る。</li> </ul>								
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定)</li> <li>重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する</li> <li>4-2 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>陸上・海上輸送コストの削減が図られる</li> <li>滞船・待機コストの削減が図られる</li> <li>排出ガス発生抑制</li> </ul> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤の被害の回避効果</li> <li>既存ターミナルの混雑緩和及び安全性の向上</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>外貨コンテナ貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:49.6万トン)</li> <li>外貨RORO船貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:23万トン)</li> <li>内貨RORO船貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:9.2万トン)</li> <li>木質チップの輸送コスト削減便益(年間取扱貨物量:28万トン)</li> <li>内貨コンテナ貨物の輸送コスト削減(年間取扱貨物量:5.7万トン)</li> <li>内航フェリー・貨物・旅客の滞船・待機時間コスト削減</li> </ul>								
	基準年度		平成29年度						
	B:総便益(億円)	882	C:総費用(億円)	745	EIRR(%)	4.7	B-C	137	全体B/C
B:総便益(億円)	114	C:総費用(億円)	58					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%)		1.1~1.3	1.8 ~ 2.2						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	1.8 ~ 2.2						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2	1.9 ~ 2.0						
社会経済情勢等の変化	平成29年3月より鞠山北地区において新たな貨物(木質チップ等)の取扱いが開始								
主な事業の進捗状況	総事業費484億円、既投資額417億円 平成29年度末 事業進捗率86%								
主な事業の進捗の見込み	港湾利用者からの鞠山北地区混雑の早期改善に向けて大きな期待と強い整備要請があり、引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	構造物の基礎等において、近隣の新幹線トンネル工事などにより発生する、比較的安価な「ずり石」を採用する等、コスト縮減に努める。								
対応方針	継続								
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾利用者からの鞠山北地区混雑の早期改善に向けて大きな期待と強い整備要請がある。</li> <li>また、国際物流ターミナルの整備は、港湾機能の効率化、荷役作業の安全性の確保が図られ、国際競争力の強化及び地域の活性化につながる重要な事業であり、事業の費用対効果も十分に見込める。</li> </ul>								
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>								

# 敦賀港(鞠山南地区) 国際物流ターミナル整備事業

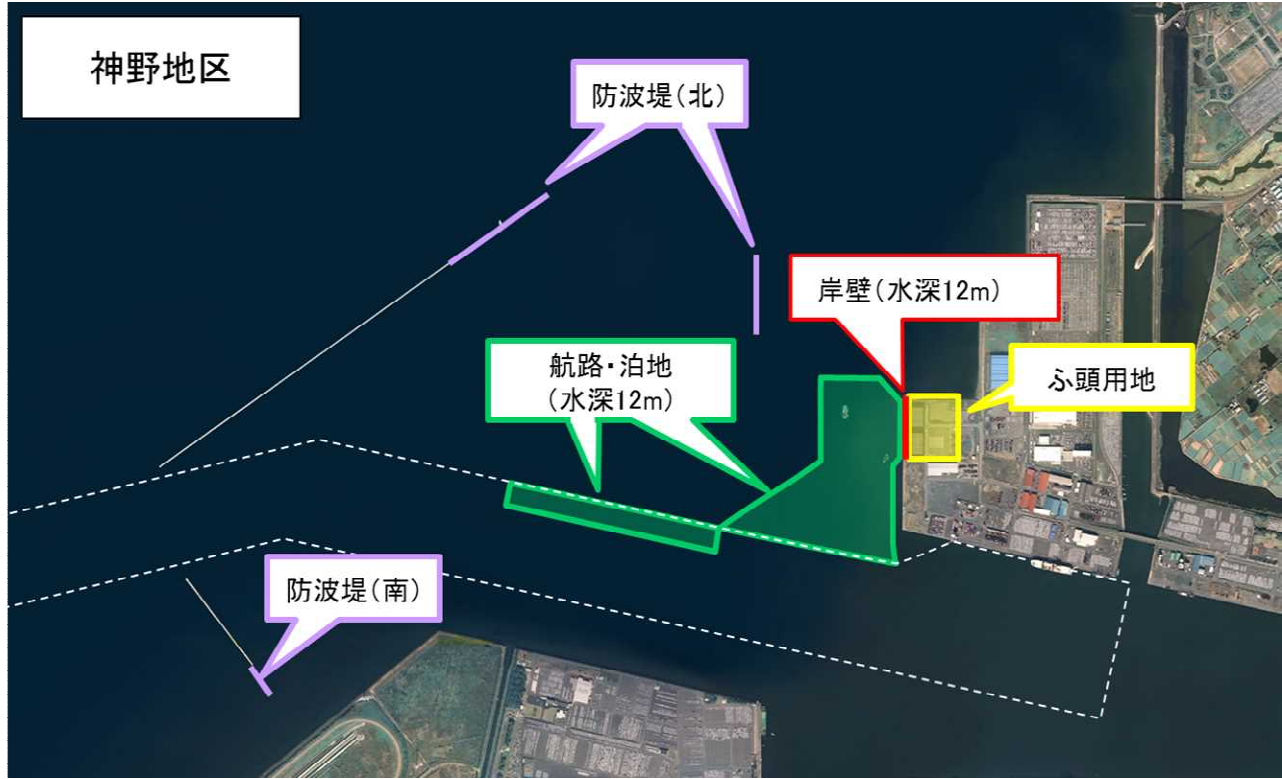


事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(三河港神野地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 堀田 治		事業 主体	中部地方整備局																																	
実施箇所	愛知県豊橋市																																							
該当基準	再評価実施後3年間が経過している事業																																							
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、航路泊地(水深12m)、防波堤、荷役機械、ふ頭用地																																							
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成33年度																																				
総事業費(億円)	236		残事業費(億円)		17																																			
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 三河港は、我が国の自動車輸送拠点港湾であり、コンテナ港湾としても背後圏自動車メーカーの自動車部品輸送に利用されるなど重要な役割を担っている。 この神野地区において、国際物流ターミナルを整備することにより、コンテナの取り扱い機能を集約し、背後圏産業のコンテナ貨物の需要の増加に対応する。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; 新たに国際物流ターミナルを整備することで物流効率化を図る。</p>																																							
上位計画の 位置づけ	<p>・国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定) 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第1節-(3)-③-(国際競争力を有する物流網の構築)</p> <p>・第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 4-2地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</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、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進</p>																																							
	<p>■定性的・定量的な効果 &lt;定性的な効果&gt; ・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・CO2、NOx等の排出量削減 &lt;定量的な効果&gt; ・ターミナル整備による貨物輸送コスト削減</p>																																							
	<p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 輸送コストの削減(平成34年予測取扱貨物量:7.4万TEU/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> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>525</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>452</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.9%</td> <td>B-C</td> <td>74</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>147</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>23</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>6.5</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		平成29年度								B:総便益(億円)	525	C:総費用(億円)	452	EIRR(%)	4.9%	B-C	74	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	147	C:総費用(億円)	23					継続B/C	6.5
	基準年度		平成29年度																																					
B:総便益(億円)	525	C:総費用(億円)	452	EIRR(%)	4.9%	B-C	74	全体B/C	1.2																															
B:総便益(億円)	147	C:総費用(億円)	23					継続B/C	6.5																															
<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) 需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>1.1 ~ 1.3</td> <td>5.9 ~ 7.2</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2 ~ 1.2</td> <td>5.9 ~ 7.2</td> </tr> <tr> <td>建 設 期 間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.2 ~ 1.2</td> <td>6.5 ~ 6.5</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	5.9 ~ 7.2	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	5.9 ~ 7.2	建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	6.5 ~ 6.5																			
	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	5.9 ~ 7.2																																						
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	5.9 ~ 7.2																																						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)	1.2 ~ 1.2	6.5 ~ 6.5																																						
社会経済情 勢等の変化	三河港における外貨の定期コンテナ航路は平成25年-27年のロシア航路の就航・休止があったものの、従前からの中国航路、韓国航路に加え、平成28年からは上海マニラ航路が就航している。																																							
主な事業の 進捗状況	総事業費236億円、既投資額219億円 平成29年度末 事業進捗率93%																																							
主な事業の 進捗の見込 み	当該プロジェクトの進捗率は9割を超えており、引き続き事業の進捗を図る。																																							
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	引き続きコスト縮減を念頭におき、効率的な施工方法の採用や、使用材料等の選定についてもライフサイクルコスト(LCC)低減となるよう努める。 当該施設への波の影響を低減し、岸壁の利用向上を図るためには、防波堤の整備以外に代替案はない。																																							
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> 再評価対応方針(原案)である継続について、了承。																																							





# 三河港 神野地区国際物流ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備 (舞鶴港 和田地区)		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	京都府舞鶴市										
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)、泊地(水深14m)、臨港道路等										
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成35年度							
総事業費(億円)	519		残事業費(億円)		89						
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>・近畿圏北部を発着するコンテナ貨物の輸送効率化。</li> <li>・外航船舶の大型化に伴い、喫水調整等の非効率な物流の解消。</li> <li>・バルク貨物(けい砂、バイオマス発電燃料)、完成自動車(中古自動車)、風力発電機の輸送効率化。</li> <li>・大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保。</li> <li>・埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上を図ることによる利便性・安全性の向上。</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る、近畿圏北部を発着するコンテナ貨物の輸送コストの低減。</li> <li>・バルク貨物(けい砂、バイオマス発電燃料)、完成自動車(中古自動車)の効率化による輸送コストの低減。</li> <li>①近畿圏北部地域の産業競争力に資する物流拠点の形成</li> <li>②船舶大型化へ対応</li> <li>③背後企業の貨物輸送の効率化</li> <li>・臨港道路整備による従来交通への影響の回避。</li> </ul>										
上位計画の 位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画(第4次)</p> <p>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</p> <p>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</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;定量的な効果&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①近畿北部地域を発着するコンテナ貨物の輸送コストが削減される。</li> <li>②大型バルク船への対応が可能となりバルク貨物(けい砂、バイオマス発電燃料)の輸送コストが削減される。</li> <li>③完成自動車(中古自動車)の輸送効率化により輸送コストが削減される。</li> <li>④大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーが確保される。</li> <li>⑤臨港道路の整備により、埠頭間連絡と幹線道路へのアクセスが向上し利便性・安全性が向上する。</li> </ol> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化・高度化、地域産業の国際競争力強化</li> <li>・企業の進出等による生産拡大、雇用創出</li> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・従来交通の円滑化、安全性の向上</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>輸送コスト削減 (平成34年度予想取扱貨物量: 2.5万TEU/年[コンテナ貨物]、10.9万トン/年[けい砂]、26.4万トン/年[完成自動車]、2.0万トン/年[風力発電機])</p>										
	基準年度		平成26年度								
	B:総便益 (億円)	875		C:総費用(億円)	751		EIRR (%)	4.7		B-C	124 全体B/C 1.2
B:総便益 (億円)	168		C:総費用(億円)	78						継続B/C 2.2	
(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		1.9~2.4							
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		2.0~2.4							
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		2.3~2.4							
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519億円、既投資額432億円 平成29年度末現在 事業進捗率83%										
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35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	ケーソンの中詰材に砂より安価で比重の重いニッケルスラグを採用することにより、ケーソン幅が10cm縮小した。 また、岸壁の床掘土砂及び泊地の浚渫土砂を岸壁背後の裏埋土に活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										

# 舞鶴港 和田地区国際物流ターミナル整備事業

