

再評価・事後評価
対象港湾事業概要

平成19年12月25日

港湾空港部

目 次

1 . 位置図	1
2 . 再評価・事後評価対象港湾事業一覧表	2
3 . 再評価・事後評価対象事業の評価書	3

中部地方整備局管内

港湾空港部直轄実施港湾



再評価対象港湾整備事業一覧表

事業名	事業進捗状況	社会経済情勢	費用対効果 (B/C)	再評価理由 (事業採択年)	対応方針 (事務局案)
下田港 防波堤整備事業	事業進捗率 64% 現在の主要整備内容 ・防波堤	・荒天時の船舶の避泊水域の確保、及び東海地震の津波被害を軽減するため、早期整備を望まれている。	全体事業 2.3 残事業 3.2	再評価後、一定期間(5年)が経過している事業	継続

事後評価対象港湾整備事業一覧表

事業名	事業評価理由	対応方針(案)		
		今後の事業評価実施の必要性	改善措置の必要性	同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
名古屋港 弥富ふ頭地区 多目的国際ターミナル整備事業	事業完了後一定期間(5年)が経過している事業	なし	なし	なし

平成19年度 継続箇所 港湾事業の評価書(原案)

事業名	下田港 防波堤整備事業		
港湾名	下田港	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
市町村名	静岡県下田市		
事業採択年度	昭和55年度	工事着手年度	昭和55年度
再評価実施理由	再評価後5年間を経過した時点で継続中の事業		
中心的施設	防波堤		
関連施設	無し		
全体事業費	約 526億円		
事業の目的	本事業は、荒天時における船舶の避泊水域の確保と、東海地震による津波被害を軽減するための防波堤整備を図るものである。		

再評価の概要	<p>1. 事業の必要性</p> <p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荒天時の船舶の避泊水域の確保、及び東海地震による津波被害を軽減するため、早期整備を望まれている。 <p>(2) 事業の投資効果</p> $B/C \text{〔全体事業〕} = (\text{防波堤整備効果} + \text{残存価値}) / (\text{建設費} + \text{管理運営費})$ $= 1,672 \text{億円} / 736 \text{億円} = 2.3$ $B/C \text{〔残事業〕} = (\text{防波堤整備効果} + \text{残存価値}) / (\text{建設費} + \text{管理運営費})$ $= 480 \text{億円} / 151 \text{億円} = 3.2$ <p>(3) 事業の進捗率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率は64% (事業費換算) <p>2. 事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業を進めるに当たっての制約はなく、今後の進捗に問題はない。 <p>3. コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <p>防波堤 : 経済的な設計及び施工の実施によるコスト縮減を図る。</p> <p>対応方針(案)</p> <p>本事業を継続する。</p>
--------	--

平成19年度 港湾事業の事後評価書(原案)

事業名	名古屋港 弥富ふ頭地区 多目的国際ターミナル整備事業		
港湾名	名古屋港	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
市町村名	愛知県弥富市		
事業採択年度	平成6年度	工事着手年度	平成7年度
事後評価実施理由	事業完了後、一定期間(5年)が経過している事業		
中心的施設	岸壁(-12m)		
関連施設	泊地、ふ頭用地		
全体事業費	約 46億円		
事業の目的	本事業は、名古屋港において完成自動車をはじめとする取扱貨物量の増加、及び原木輸入から製材・木製品輸入への荷役形態の変化に対応し、物流の効率化を図り、国際競争力の向上を目指すために実施されたものである。		

再評価の概要	<p>1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <p style="margin-left: 20px;">事業費：着手時点 約46億円 完成時点 約46億円</p> <p style="margin-left: 20px;">事業期間：着手時点 7年 完成時点 9年</p> <p style="margin-left: 20px;">便益：着手時点 - 完成時点 10.5億円</p> <p style="margin-left: 20px;">費用便益比：着手時点 - 完成時点 1.6</p> <p>2. 事業効果の発現状況</p> <p style="margin-left: 20px;">・陸上輸送距離が短縮し、陸上輸送コストが削減された。</p> <p>3. 事業実施による環境の変化</p> <p style="margin-left: 20px;">・多目的国際ターミナルの整備により、施設建設のための資材建造、建設工事及び施設供用に伴う貨物の誘発等による環境負荷の増大が考えられるが、一方で陸上輸送距離の短縮に伴って、CO2及びNOX等の排出量の低減も見込まれる。</p> <p>4. 社会経済情勢の変化</p> <p style="margin-left: 20px;">・弥富ふ頭における取扱貨物量は、港湾計画の推計値を超えており、また、将来的にも増加が見込まれる。</p> <p>5. 対応方針(案)</p> <p style="margin-left: 20px;">今後の事業評価実施の必要性</p> <p style="margin-left: 40px;">費用を上回る便益が発生しており、今後も継続的に需要が見込まれることから、再度の事後評価の必要性はない。</p> <p style="margin-left: 20px;">改善措置の必要性</p> <p style="margin-left: 40px;">十分な事業効果が発揮されており、今後も継続的に需要が見込まれることから、改善措置の必要性はない。</p> <p>6. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p style="margin-left: 20px;">・特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>
--------	---