

港湾整備事業

再評価原案準備書

- 1 江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業
- 2 白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業
- 3 宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業
- 4 天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業

令和3年度
北海道開発局

事業名	江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業		担当課	港湾空港部 港湾計画課		事業主体	北海道開発局		
			担当課長名	西園 勝秀					
実施箇所	北海道檜山郡江差町								
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(水深5.5m)(北)等								
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和9年度					
総事業費(億円)	90		残事業費(億円)	8					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要貨物である石材等の積出岸壁の老朽化が進んでいるため、効率的な利用や安全性に支障を来しており、物流需要に対応できない状況にある。さらに、取扱岸壁が観光・人流ゾーンに隣接して立地しており、荷役時に発生する粉塵・騒音・振動等が、快適な観光や住民生活に影響を及ぼしている。 ・南埠頭に隣接する小型船だまりは、係留施設の不足により、貨物船と漁船が輻輳し円滑な漁業活動に支障を来している。 ・本港周辺では、沖合を航行する貨物船の避難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><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流と水産機能を分離し、物流の効率化による輸送コストの削減を図るとともに、小型船の混雑解消による作業船の作業効率化を図るため、岸壁等の国内物流ターミナルを整備する。 ・本港沖合を航行する船舶の安全な避泊水域を確保するため、防波堤を整備する。 								
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) <p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 ・政策パッケージ3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備 <p><経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)></p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~</p> <p>3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~</p> <p>(8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p><港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成(Ⅱ1(1)④) ・地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2①) 								
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する 								
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光・交流拠点づくりによる地域の活性化 ・静穏度向上による航行・係留の安全性向上 ・北海道の再生可能エネルギー供給の安定性確保 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送コストの削減 ・海難の減少 ・滞船・多そう係留コストの削減 ・作業コストの削減 ・ドック期間における輸送コストの削減 								
	<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>陸上輸送コストの削減:20.1億円(令和10年予測取扱貨物量:石材等のバルク貨物約16千トン/年、風力発電関連部材約1~6千トン/年)</p> <p>海難の減少:250.3億円(令和10年予測避難船舶:1隻/年)</p> <p>滞船・多そう係留コストの削減:17.0億円(令和10年予測小型船隻数:45隻/年)</p> <p>作業コストの削減:0.5億円(令和10年予測小型船隻数:14隻/年)</p> <p>ドック期間における輸送コストの削減:1.7億円(令和10年予測フェリー貨物量(車両台数):454台/年)</p> <p>残存価値:1.6億円</p>								
基準年度		令和3年度							
B:総便益(億円)	291.2	C:総費用(億円)	232.4	EIRR(%)	4.8	B-C	59	全体B/C	1.3
B:総便益(億円)	7.5	C:総費用(億円)	6.2					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		1.1~1.3					
建設費(+10%~-10%)		1.2~1.3		1.1~1.3					
建設期間(+10%~-10%)		1.2~1.3		1.2~1.2					
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90億円、既投資額83億円 令和3年10月時点 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、令和9年度の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	特になし								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。								
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)案につきましては、特段の異議はございません。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>								

事業名	白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業	担当課 担当課長名	港湾空港部 港湾計画課 西園 勝秀	事業主体	北海道開発局																																																																		
実施箇所	北海道白老郡白老町																																																																						
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																																																						
主な事業の諸元	岸壁(水深11m)、岸壁(水深7.5m)、岸壁(水深5.5m)、防波堤(島)、防波堤(西外) 等																																																																						
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和8年度																																																																			
総事業費(億円)	438	残事業費(億円)		10																																																																			
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 本港背後には大手製紙企業や植物油脂取扱企業が立地しているが、本港内が混雑していることや背後用地が狭隘であることから、他港の利用を余儀なくされている。 本港周辺では、沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しており、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 背後企業における貨物輸送機能を強化及び物流効率化による輸送コストの削減を図るため、岸壁等の国内物流ターミナルを整備する。 本港沖合を航行する船舶の安全な避泊水域を確保するため、防波堤等を整備する。 																																																																						
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 強靱で持続可能な国土の形成 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) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成(交通安全対策の推進) <p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 政策パッケージ3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備 <p><経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)></p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~</p> <p>3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~</p> <p>(8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p><港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成(Ⅱ1(1)④) 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ1(3)②) 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2①) 																																																																						
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する 																																																																						
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 白老港を核とした地域経済の活性化 航行・船舶係留の安全性向上 食品の積み替え回避による品質管理の向上 災害時のRORO航路の代替港としての活用 クルーズ船受入による観光振興の促進 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 業務コストの削減 海難の減少 																																																																						
	<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:362.5億円(令和9年予測取扱貨物量:砂等のバルク貨物約110万トン/年)</p> <p>業務コストの削減:4.7億円(令和9年予測取扱貨物量:バルク貨物約5千トン/年)</p> <p>海難の減少:893.5億円(令和9年予測避難船舶:2隻/年)</p> <p>残存価値:11.3億円</p>																																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,272.1</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>1,034.7</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.9</td> <td>B-C</td> <td>237</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>11.3</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>8.2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(感度分析)</td> <td colspan="2">事業全体のB/C</td> <td colspan="2">残事業のB/C</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>1.2~1.3</td> <td></td> <td>1.2~1.5</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.2~1.2</td> <td></td> <td>1.3~1.5</td> <td colspan="4"></td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.2~1.2</td> <td></td> <td>1.3~1.4</td> <td colspan="4"></td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	1,272.1	C:総費用(億円)	1,034.7	EIRR(%)	4.9	B-C	237	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	11.3	C:総費用(億円)	8.2					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%)		1.2~1.3		1.2~1.5					建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.3~1.5					建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.3~1.4			
基準年度		令和3年度																																																																					
B:総便益(億円)	1,272.1	C:総費用(億円)	1,034.7	EIRR(%)	4.9	B-C	237	全体B/C	1.2																																																														
B:総便益(億円)	11.3	C:総費用(億円)	8.2					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%)		1.2~1.3		1.2~1.5																																																																			
建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.3~1.5																																																																			
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.3~1.4																																																																			
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438億円、既投資額428億円 令和3年10月時点 事業進捗率98%																																																																						
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和8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	特になし																																																																						
対応方針	継続																																																																						
対応方針理由	事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 <第三者委員会の意見・反映内容>																																																																						
その他	<港湾管理者の意見> 事業評価の内容について特段の意見はありません。完成へ向けて事業継続いただけますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。																																																																						

事業名	宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業		担当課	港湾空港部 港湾計画課		事業主体	北海道開発局			
			担当課長名	西園 勝秀						
実施箇所	北海道稚内市									
該当基準	社会情勢の急激な変化等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	防波堤(北外)護岸(防波)(北)、防波堤(北副)、物揚場(水深2.5m)(北船溜)、物揚場(水深3.5m)(北船溜)、物揚場(水深2.5m)(西船溜)、物揚場(水深2.5m)(東船溜)									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	令和8年度						
総事業費(億円)	95		残事業費(億円)	5						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 本港では、係留施設の不足による非効率な水産活動が強いられている。 本港の周辺海域では、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求められる。 地域の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望まれている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 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等を図るため、岸壁等を整備する。 									
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 政策パッケージ3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備 <p><経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)></p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~</p> <p>3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~</p> <p>(8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p><港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成(Ⅱ1(1)④) 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2①) 									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 基幹産業(水産業)の発展 低潮線保全区域の普及・啓発 にぎわい交流空間の形成による地域の活性化 港湾施設用地(水中)整備による漁獲物の安定供給 水産物の輸出拡大への貢献 港内における水産物供給能力向上に伴う地域活性化の促進 臨港交通施設整備による水産物輸送の効率化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 滞船コストの削減 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) 海難の減少 									
	<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>滞船コストの削減:164.7億円(令和9年予測利用小型船隻数:219隻/年)</p> <p>作業コストの削減:47.2億円(令和9年予測利用小型船隻数:143隻/月(最大月)、(延べ隻数1,276隻/年))</p> <p>海難の減少:28.8億円(避泊隻数:11隻、1.3回/年)</p> <p>残存価値:0.0億円</p>									
	基準年度		令和3年度							
	B:総便益(億円)	240.8	C:総費用(億円)	197.4	EIRR(%)	4.9	B-C	43	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	6.6	C:総費用(億円)	5.2					継続B/C	1.3	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需 要 (-10% ~ +10%)		1.1~1.3		1.1~1.4						
建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.4						
建 設 期 間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.3~1.3						
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95億円、既投資額90億円 令和3年10月時点 事業進捗率95%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和8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	特になし									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(原案)案については、特段の異議はございません。事業の継続について、特段のご配慮をお願い致します。</p>									

事業名	天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業		担当課	港湾空港部 港湾計画課		事業主体	北海道開発局																																
			担当課長名	西園 勝秀																																			
実施箇所	北海道天塩郡天塩町																																						
該当基準	再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業																																						
主な事業の諸元	防波堤(西外)、防波堤(南)、防砂堤、防砂堤(西)、岸壁(水深6m)、岸壁(水深5.5m)、岸壁(水深5m)、泊地(水深6m)、泊地(水深5.5m)																																						
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	令和11年度																																			
総事業費(億円)	224		残事業費(億円)		42																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 大型砂運搬船の入港及び荷役に対応するため、新たな物流岸壁の整備が求められている。 漂砂による航路・泊地の埋没が発生し、航行船舶の安全が損なわれている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流効率化を図るため、岸壁を整備する。 航路・泊地埋没量を低減させ、航行船舶の安全確保及び浚渫費用削減を図るため、漂砂対策施設を整備する。 																																						
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 強靱で持続可能な国土の形成 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) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成(交通安全対策の推進) <p><第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 政策パッケージ3-2:新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備 <p><経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)></p> <p>第2章次なる時代をリードする新たな成長の源泉~4つの原動力と基盤づくり~</p> <p>3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り~新たな地方創生の展開と分散型国づくり~</p> <p>(8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p><港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成(Ⅱ1(1)④) 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ1(3)②) 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2①) 																																						
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 北海道総合開発を推進する 																																						
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 基幹産業(砂生産業、水産業)の支援 利礼航路のリダンダンシー確保 岸壁や作業ヤード確保による荷役効率化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上輸送コストの削減 航路・泊地の維持浚渫費の削減 																																						
	<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>陸上輸送コストの削減:1,101.4億円(令和12年予測取扱貨物量:576千トン/年)</p> <p>航路・泊地の維持浚渫費の削減:19.4億円(埋没低減量:0.35m/年)</p> <p>残存価値:50.5億円</p>																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和3年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>1,171.3</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>649.9</td> <td>EIRR(%)</td> <td>13.3</td> <td>B-C</td> <td>521</td> <td>全体B/C</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>73.6</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>33.3</td> <td>EIRR(%)</td> <td>35.5</td> <td>B-C</td> <td>40</td> <td>継続B/C</td> <td>2.2</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		令和3年度								B:総便益(億円)	1,171.3	C:総費用(億円)	649.9	EIRR(%)	13.3	B-C	521	全体B/C	1.8	B:総便益(億円)	73.6	C:総費用(億円)	33.3	EIRR(%)	35.5	B-C	40	継続B/C	2.2
	基準年度		令和3年度																																				
B:総便益(億円)	1,171.3	C:総費用(億円)	649.9	EIRR(%)	13.3	B-C	521	全体B/C	1.8																														
B:総便益(億円)	73.6	C:総費用(億円)	33.3	EIRR(%)	35.5	B-C	40	継続B/C	2.2																														
<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 ~ 1.8)</td> <td>(2.0 ~ 2.4)</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.8 ~ 1.8)</td> <td>(2.0 ~ 2.5)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.7 ~ 1.9)</td> <td>(2.2 ~ 2.3)</td> </tr> </tbody> </table>										事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	(1.8 ~ 1.8)	(2.0 ~ 2.4)	建 設 費 (+10% ~ -10%)	(1.8 ~ 1.8)	(2.0 ~ 2.5)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.7 ~ 1.9)	(2.2 ~ 2.3)																			
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																					
需 要 (-10% ~ +10%)	(1.8 ~ 1.8)	(2.0 ~ 2.4)																																					
建 設 費 (+10% ~ -10%)	(1.8 ~ 1.8)	(2.0 ~ 2.5)																																					
建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.7 ~ 1.9)	(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224億円、既投資額182億円 令和3年10月時点 事業進捗率81%																																						
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和11年度の完了を予定している。																																						
コスト縮減や代替案立案等の可能性	特になし																																						
対応方針	継続																																						
対応方針理由	事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。																																						
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針につきましては、特段の異議はありません。当該整備事業の継続につきまして、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																						