

1 PLAN(目的・概要)

建設整備事業

政策名	物流・産業	28年度事業・施策評価結果			責任者	建設部 事業推進課長
施策名	国際・国内海上輸送機能の強化	成果	コスト			
事務事業名	東航路整備事業	延伸	維持	維持	連絡先	052-654-7921
目的	対象(誰・何を) 意図(どういう状態にしたいか)	東航路 大型化が進むコンテナ船などを安全かつ効率的に受け入れるため、拡幅及び増深します。			事業期間	平成17~29年度
概要	内容・規模:世界におけるコンテナ船の大型化に対応するため、国内最大級の水深16m岸壁を有し基幹航路が就航している飛島ふ頭南側コンテナターミナルに合わせて航路水深を15mから16mに増深します。また、海上保安庁による航路管制(航路規制)を緩和するため、航路幅を500mから580mに拡幅(平成22年度完了)します。 全体工事費:約320億円(平成26年度より300億円から変更) 事業手法:直轄事業				根拠法令等	社会資本整備重点計画 名古屋港港湾計画
事業着手時点の評価	増加する大型コンテナ船を安全に受け入れることにより、名古屋港の国際競争力が向上し、輸送の効率化により、輸送コストが削減されます。費用対効果については、飛島ふ頭南地区コンテナターミナル整備事業全体にて算出しており、費用対効果(B/C)は6.8です。 平成26年度の再評価において算出した飛島ふ頭南地区コンテナターミナル整備事業全体の費用対効果(B/C)は2.9です。				実施義務	<input type="checkbox"/> 有 <input checked="" type="checkbox"/> 無
29年度の実施予定	平成29年度の水深16mでの全面供用に向け、国が航路浚渫を行い、その内容について協議を行います。				関連シート	

2 DO(実施)

29年度に実施した内容・結果	平成29年度の水深16mでの全面供用に向け、国が航路浚渫を行い、その内容について協議を行いました。					
コスト	単位	27年度	28年度	29年度	合計(平成17年度~)	備考(費用の増減理由等)
工事費	千円	(1,530,000) 510,000	(1,959,744) 653,248	(218,916) 72,972	(31,537,908) 10,512,636	関係者調整しながら実施しているため。 工事費の()は、国費負担分を含んだ金額です。
人件費	千円	2,141	2,240	2,941	12,907	
合計	千円	512,141	655,488	75,913	10,525,543	

3 CHECK(検証)

指標名	27年度	28年度	29年度	最終目標	29	指標の説明・目標値の考え方	外部要因
事業進捗率(%) (進行管理型)	目標	91.7	100.0	100.0	100(累計)	事業進捗率は、全体工事費を100とした工事費の割合です。	
	実績	91.7	97.9	100.0			
	事業進捗状況(29年度)				順調		やや遅れ・遅れ
目標の達成度に対する評価 (外部要因等を踏まえた)	平成30年3月に拡幅及び増深が完了し、水深16mでの全面供用が開始しました。						
必要性・有効性・効率性の検証	評価	評価に関する説明					
必要性	事業着手時に比べ必要性が低下していないか?	○ コンテナ船は大型化が進み、飛島ふ頭南側コンテナターミナルはすでに水深16mで供用しており、東航路の水深16mでの全面供用の必要性は高いと考えております。					
	事業費規模や対象範囲は利用者ニーズや社会環境にあっているか?	○					
有効性	事務事業は、施策達成に貢献するか?	○ 飛島ふ頭南側コンテナターミナルを利用する大型コンテナ船が制約なく入出港できることになるため、事業の有効性は高いと考えております。					
	期待どおりの成果が得られているか?	○					
効率性	最小のコストとなっているか?	○ コストが最小となるよう精査して事業を進めています。					

4 ACTION(取組)

施策評価結果	30年度以降の方向性		判断理由
	成果	コスト	
完了			東航路の拡幅及び増深が完了し、大型化が進むコンテナ船などを安全かつ効率的に受け入れることが可能になったため。
課題	30年度以降の取組		