

(様式8)

公共事業終了箇所評価調書

評価確定日(平成25年10月31日)

事業コード	H25-建-終-4	区 分	○ 国庫補助 ● 県単独
事業名	秋田港国際コンテナターミナル施設整備事業	部 局 課 室 名	建設部 港湾空港課
事業種別	埠頭	班 名	港湾班 (tel)018-860-2544
路線名等	秋田港	担 当 課 長 名	三浦 良則
箇所名	外港地区	担 当 者 名	小島 拓
政策コード	1	政 策 名	産業経済基盤の再構築
施策コード	5	施 策 名	人・モノの交流促進によるビジネスの拡大
指標コード	01	施策目標(指標)名	東アジア諸国など海外との交流促進によるビジネスチャンス

1. 事業の概要

事業の背景及び目的	秋田港を活用した国際コンテナ貨物の輸送需要は近年急速に拡大し、平成18年のコンテナ貨物取扱量が空コンテナ含みで初めて5万TEUを突破した。しかし、現在コンテナ貨物を取り扱っている埠頭は狭隘なうえに分散しており非効率な荷役を余儀なくされている。こうした状況を改善し増大するコンテナ貨物に対応するため、外港地区に新たなシーアンドレール構想と一体となった国際コンテナターミナルを整備するものである。							
事業効果の要因変化及び発現状況	事業期間	前回(H20年) H20年 ~ H23年 終了 H20年 ~ H23年	総事業費	前回(H20年) 34.6億円 終了 33.7億円	国庫補助率	—		
	事業規模	前回(H20年) コンテナヤード10ha、ガントリークレーン1基、管理棟1棟、薫蒸施設1棟、バルクヤード3ha 終了 コンテナヤード11.3ha、ガントリークレーン1基、管理棟1棟、薫蒸施設1棟、バルクヤード3ha、トランスファークレーン2基						
	事業費内訳内容(千円)及び要因変化		前回評価計画①	最終②	増減②-①	理由		
		事業費	3,460,000	3,370,000	-90,000			
		経内費	工事	3,100,000	3,301,000	201,000	トランスファークレーン2基追加による	
			用補	270,000	0	-270,000	関係機関との調整による、用地費の減	
	その他	90,000	69,000	-21,000	請負差額による			
	事業内容	コンテナヤード、ガントリークレーン、管理棟ほか	コンテナヤード、ガントリークレーン、管理棟、トランスファークレーン2基ほか					
	コスト・効果対比較	費用便益変化の主な要因(前回評価→終了)						
	○最終コスト 終了C②/前回評価C①=(0.97)	【便益】 コンテナ取扱貨物量(実入りコンテナ)が目標を上回ったことから、輸送コストの削減効果が増加した。						
○費用便益 前回評価B/C=(2.6) ↓ 終了B/C=(2.9)	【費用】 関係機関との調整により、用地費が不要になった。							
目標達成率	指標名	秋田港コンテナ貨物取扱量						
	指標式	秋田港での年間コンテナ取扱貨物量(実入りコンテナ)						
	指標の種類	● 成果指標 ○ 業績指標	低減指標の有無		○有 ●無			
	目標値a	43,540TEU	データ等の出典		秋田港港湾統計年報			
	実績値b	44,804TEU						
	達成率b/a	102.9%	把握の時期		平成25年 9月			
指標を設定することができなかった場合の効果の把握方法 ○指標を設定することができなかった理由及び把握方法と成果 ※データの出典含む								
自然環境の変化	・特になし 当該工区周辺の自然環境に大きな変化はない。							
社会経済情勢の変化	H23.3 東日本大震災後、太平洋側の港の代替機能を果たした。							
事業終了後の問題点及び管理・利用状況	問題点は特になし。岸壁の利用率は上がっている。							

住民満足度等の状況 (事業終了後)	①満足度を把握した対象 ● 受益者 ○ 一般県民 (時期:平成25年 4月) ②満足度把握の方法 ○ アンケート調査 ○ 各種委員会及び審議会 ● ヒアリング ○ インターネット ○ その他の方法 (具体的に) ③満足度の状況 荷役業者と荷主から、「荷役効率が上がり、利便性が向上した」と高い満足度が得られた。
上位計画での位置付け	・総合計画における施策「環日本海交流を支える物流ネットワークの整備」を支援する事業 ・秋田港港湾計画「公共埠頭計画」 外内貿物流機能の拡充・強化を図るための事業
関連プロジェクト等	・秋田沿海州航路誘致事業 ・秋田港国際コンテナターミナル施設整備事業(2期計画)
前回評価結果等	○選定または継続 ●改善 ○見直し ○保留又は中止 ①指摘事項 施設の整備・配置等については、港湾利用者と十分調整した上で計画を策定すること。
	②指摘事項への対応 施設の設計においては、港湾利用者と十分に調整を行い決定するとともに、既存舗装の活用等によりコスト縮減を図る

2. 所管課の自己評価

観点	評価の内容(特記事項)	評価結果
有効性	①住民満足度の状況 ●A ○B ○C 荷役業者と荷主から、「荷役効率が上がり、利便性が向上した」と高い満足度が得られた。	●A
	②事業の効果 ●A 達成率100%以上 ○B 達成率80%以上100%未満 ○C 達成率80%未満 当該事業は、計画通り進捗し、秋田港での年間コンテナ取扱貨物量(実入りコンテナ)の目標に達した。	○B ○C
効率性	①事業の経済性の妥当性 ●A ○B ○C 費用便益比は前回2. 6の評価に対して、今回2. 9と効率性が上がっており本事業は経済的に妥当であったと評価できる。	●A ○B
	②コスト縮減の状況 ○A 縮減率20%以上 ○B 縮減率20%未満 ○C 縮減なし	○C
総合評価	●A (妥当性が高い) ○B (概ね妥当である) ○C (妥当性が低い) 前回評価では施設整備によってコンテナ貨物の取扱量が5%の推移で伸びる計画であったが、現在までそのとおりの結果が出ており順調に取扱量が伸びている。	

3. 評価結果の同種事業への反映状況等(対応方針)

事業開始前の予備調査や設計段階での荷役業者との調整等により、コンテナターミナル施設の整備効果が十分に発揮されるよう検討・設計を行い、更には工法の工夫等によるコスト縮減へも積極的に取り組み、効率的な事業執行を図るとともに、港湾利用者から高い満足が得られるよう努める。
--

4. 公共事業評価専門委員会意見

県の対応方針を可とします。

○総合評価の判定基準

総合評価の区分	判定基準	総合評価
A (妥当性が高い)	全ての観点の評価結果が「A」判定の場合	A
B (概ね妥当である)	「A」判定、「C」判定以外の場合	
C (妥当性が低い)	全ての観点の評価結果が「C」判定の場合	