

(事後評価)

はこだてこうばんだい・ちゅうおうふとうちく
函館港 万代・中央ふ頭地区
国内物流ターミナル整備事業

事後評価結果準備書説明資料

令和2年度
北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	3
2. 社会経済情勢等の変化	7
3. 事業効果等の確認	10
4. 今後の事後評価及び改善措置の必要性	17

1. 事業の概要

(1) 函館港の概要

函館港は、渡島半島の南端部に位置する函館市が管理する重要港湾です。本港は、本州と結ぶフェリー(18便/日)を有し、小麦、原木、金属くず、砂利・砂等のバルク貨物の物流拠点として、道南地域の経済活動の発展に対し重要な役割を担っています。

万代・中央ふ頭地区は、これらバルク貨物を取り扱う主要なふ頭であり、多くの貨物船に利用されているほか、津軽海峡に面する函館港の地理的特性から、港内での休憩や物資補給等を目的とした様々な船舶に利用されております。



(2) 事業実施の必要性

- 万代・中央ふ頭地区は、公共岸壁10バースを有し、函館港における主要な物流ふ頭として機能しておりますが、昭和20～40年代に整備された施設が多く存在しているため、老朽化の進行により、安全な利用に支障をきたしておりました。
- 函館港では休憩や物資補給などを行う不荷役船や官公庁船の利用が多く、特に当該地区は中心市街地に近接しているため係留需要が高い状況でした。
- このため、岸壁の改良により、船舶の係留及び荷役作業の安全性向上を図り、小麦の移入や原木・金属くずの輸移出による背後立地企業の産業活動を維持するとともに、利用船舶の増加に対応し、利便性の向上を図ることが求められておりました。



(2) 事業の概要

事業名	函館港万代・中央ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業
事業目的	国内物流ターミナルの整備により、背後圏の貨物需要に対応した係留施設を確保し、物流コストや業務コスト等の削減を図る。

○事業の経緯

平成14年度 新規採択時評価の実施

平成15年度 事業採択・現地着工、再評価の実施

平成18年度 岸壁(-10m)(改良)供用開始

平成20年度 再評価の実施

平成23年度 再評価の実施

平成26年度 再評価の実施

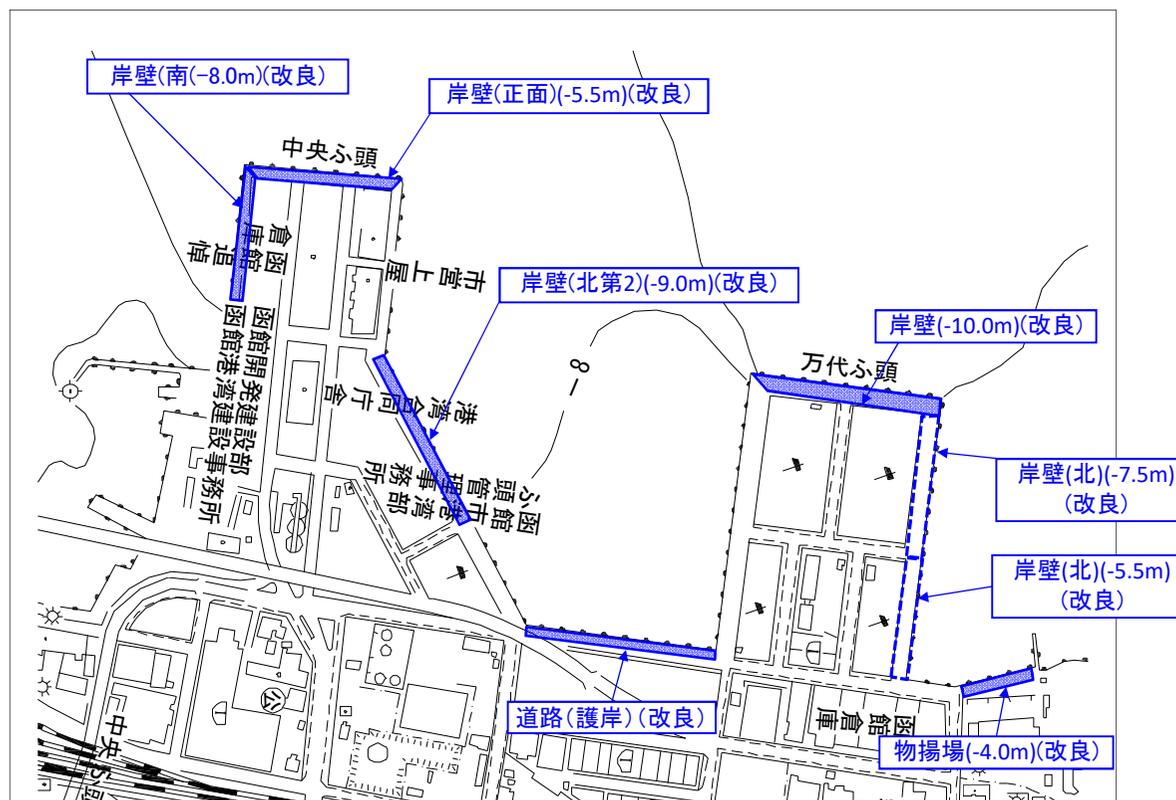
平成27年度 事業の完了

令和2年度 事後評価の実施

○総事業費 54億円

○整備期間 平成15年度～平成27年度

○位置図



事業主体	地区	施設名	前回評価	今回評価	増△減
国	万代	岸壁(-10.0m)(改良)	185m	185m	-
		岸壁(北-7.5m)(改良)	130m	9m	△121m
		岸壁(北-5.5m)(改良)	90m	-	△90m
管理者		物揚場(-4.0m)(改良)	67m	67m	-
		道路(護岸)(改良)	185m	185m	-
国	中央ふ頭	岸壁(南)(-8.0m)(改良)	133m	133m	-
		岸壁(北第2)(-9.0m)(改良)	165m	165m	-
		岸壁(正面)(-5.5m)(改良)	130m	130m	-

※万代地区岸壁(-7.5m)(改良)は事業費による換算延長である。

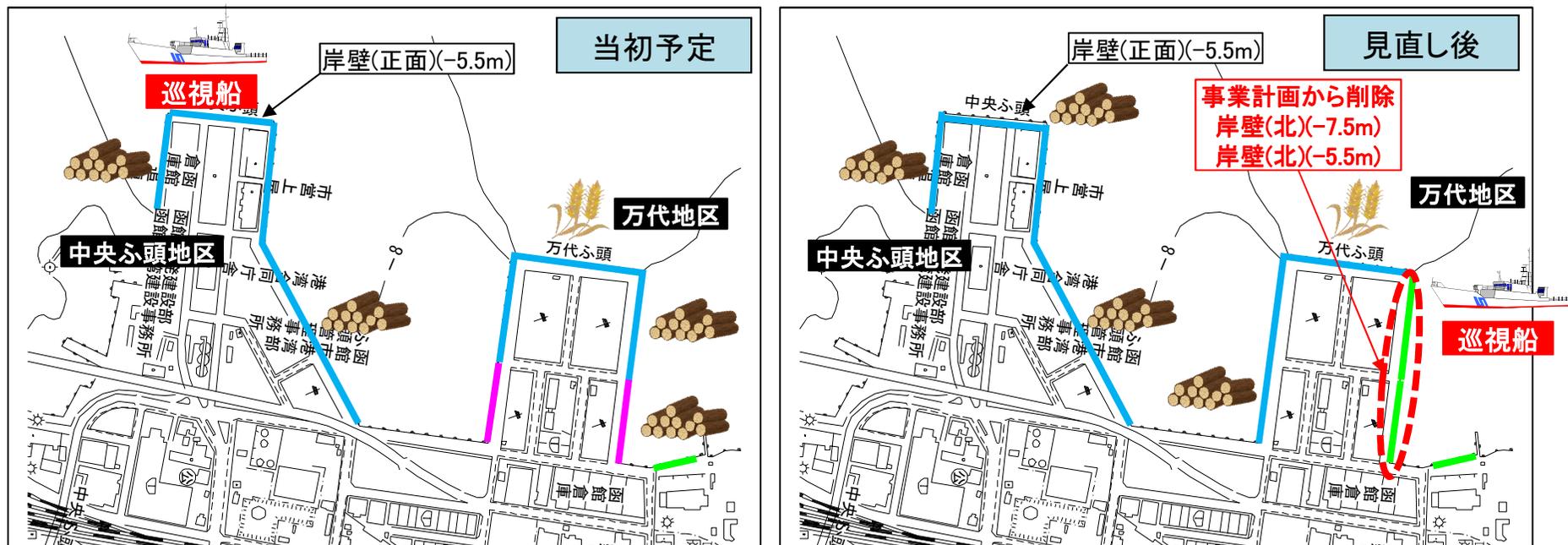
2. 社会経済情勢等の変化

(1) 岸壁利用形態の見直し

○万代地区を利用していた巡視船を中央ふ頭地区へシフトする計画だったが、シフト先の岸壁で緊急出動時の出港体制等の検証を重ねた結果、万代地区の岸壁の優位性が高いことから、現状の岸壁で継続利用

○中央ふ頭地区と万代地区において、休憩利用と併用して原木の取扱いがなされ、非効率な利用となっていたため、利用者調整のうえ岸壁利用の再編を図り全体の利用を効率化

岸壁利用形態の見直し経緯

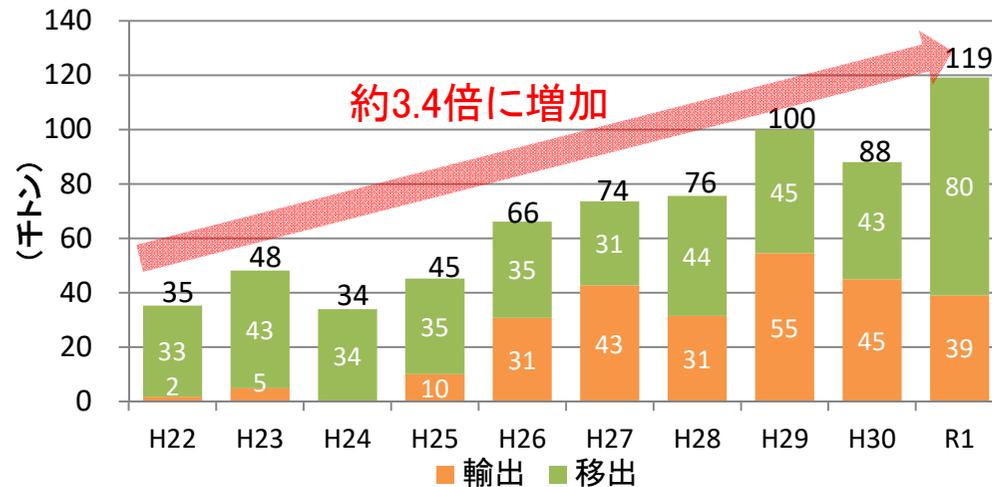


- 貨物の荷役(物資の積込等含む)
- 兼用 (貨物の荷役 又は 休憩利用)
- 休憩利用(巡視船、作業船、漁船等)

(2) 取扱貨物量及び品目の変化

【原木】

- 函館港の原木取扱量は、令和元年に過去最高の約119千トンの取扱い
- 輸出では中国・韓国向けの建築材として、移出では秋田県、宮城県及び福井県等向けの需要
- 近年10年間では取扱貨物量が約3.4倍に増加



函館港における原木取扱量の推移(コンテナ除く)



原木の荷役状況(輸出)(中央ふ頭地区)

【水産品】

- 近年の漁獲資源の減少による原料価格の高騰等により、中小水産加工場の経営状況が悪化
- 冷凍水産品のバラ貨物が在庫過多となるリスクを回避するため、他地区から小ロットで調達可能なコンテナ貨物で輸入
- 万代地区における取扱量が減少し、継続的な取扱いが見込めない状況

(3) 総事業費及び事業期間の変更要因

	前回評価(H26)	今回評価(R2)	増減
総事業費	64.5億円	54.0億円	10.5億円減
事業期間	H15～H30	H15～H27	3年短縮

- 1) 岸壁(北)(-7.5m) 事業費7.6億円減
- 2) 岸壁(北)(-5.5m) 事業費2.9億円減

万代地区の岸壁利用形態の見直しにより、整備予定であった万代地区岸壁(北)(-7.5m)及び岸壁(北)(-5.5m)は、貨物の荷役が伴わず、係留のみを目的とした船舶(巡視船・作業船)の利用となることから、現状岸壁のまま利用を継続することになりました。

このため、未整備のまま事業計画から削除し、また、利用者との調整が整った平成27年度をもって本事業を完了しました。

3. 事業効果等の確認

(1) 事業の効果の発現状況

整備効果

① 基幹産業の競争力強化

- 背後産業活動の維持・活性化
- 道民への食糧安定供給

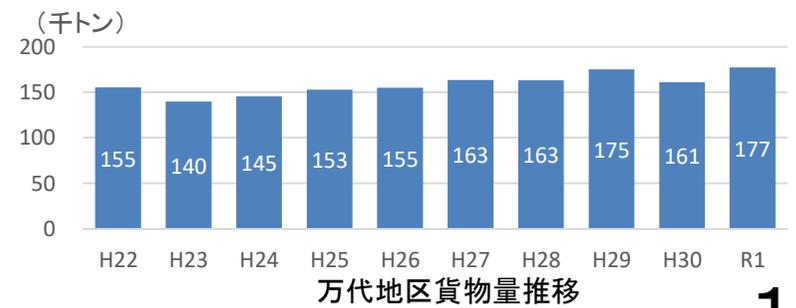
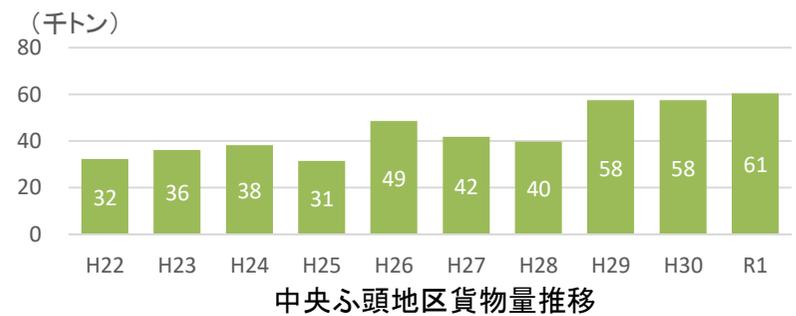
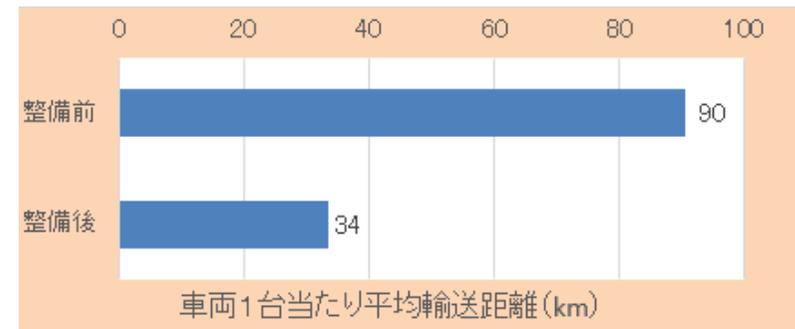
② 港内の利便性・安全性向上

- 不荷役船や船員の利便性・安全性向上
- 埠頭内交通の安全性向上

①基幹産業の競争力強化

○背後産業活動の維持・活性化

■ 事業の実施により継続的な貨物の取扱いが可能となり、背後に立地する木材関連企業や製粉業の産業競争力の強化が図られ、背後産業の維持と活性化が図られました。これにより、道南地域における第1次産業(林業)や第2次産業(製造業)への経済波及効果の拡大に寄与しております。



○道民への食糧安定供給

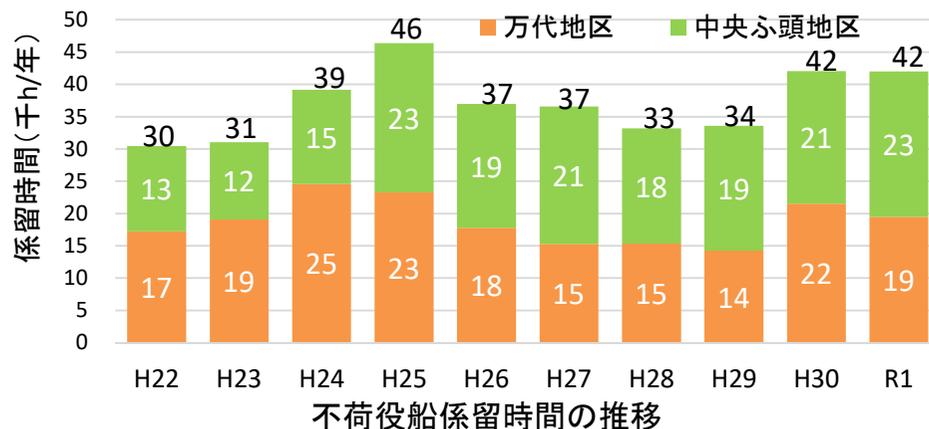
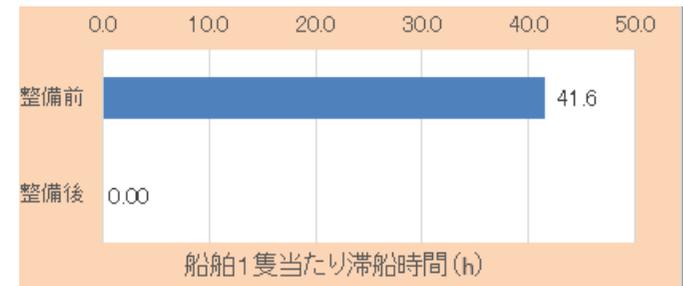
- 中央ふ頭地区背後に位置する製粉企業では、外国から小麦を仕入れ、道民生活に欠くことのできないパンや麺類の原材料となる小麦粉を生産しております。本事業の実施により、老朽化した港湾施設の更新が図られたことで、小麦の継続的な取扱いが可能となり、道民への安全・安心、かつ安定的な食料の供給に寄与しています。



②港内の利便性・安全性向上

○不荷役船や船員の利便性・安全性向上

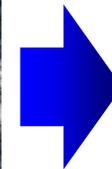
- 函館港は海上交通の要衝に位置しており、港内で船員の休憩や物資補給を行う船舶が多い特徴があります。事業の実施により休憩や物資補給を目的とした不荷役船の係留が可能となるため、代替岸壁利用時に発生する滞船費用の増大が回避され、業務コストの削減が図られました。
- 荒天時における一時避難場所となるほか、漁船や作業船など様々な船舶の係留場所も確保され、港内の混雑緩和や安全性の向上に寄与しております。また、当該地区は函館市の中心市街地や繁華街のほか、食料等の物資補給を行うための大型スーパーに近接しているため、船員の利便性向上も図られました。
- 岸壁の延命化が図られ、岸壁背後に存在する埠頭倉庫の安全性も向上しています。



背後施設との位置関係

○埠頭内交通の安全性向上

- 中央ふ頭地区及び万代地区の間に位置する道路(護岸)は、老朽化や越波により走行が危険な状況でした。本事業の実施により、車両の安全な走行が可能となるとともに、迂回路の走行に伴う輸送コスト・輸送時間コストの削減が図られました。



(2)費用対効果の算定結果

○プロジェクトの投資効果

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{耐用期間(50年)のターミナル整備効果}}{\text{建設費＋耐用期間(50年)の管理運営費}} \\ &= \frac{164.8 \text{ 億円}}{105.0 \text{ 億円}} = 1.6 \end{aligned}$$

※費用、総便益については、デフレーターや社会的割引率を考慮(現在価値化)して、算定している。

(3) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

	前回評価 (H26再評価)	今回評価 (R2事後評価)	備考 (要因等)	
総事業費 (現在価値化前)	65億円	54億円	事業計画の見直しに伴う施設削除のため	
事業期間	H15年度～H30年度	H15年度～H27年度	同上	
計測項目	取扱貨物量	95千トン/年	103千トン/年	原木の取扱量増加及び水産品の取扱量減少のため
	計画交通量	450台/日	527台/日	貨物量の増加に伴う将来交通量の見直しのため
	官公庁船隻数	1隻/年	—	事業計画の見直しに伴う施設削除のため
	滞船隻数	179隻/年	160隻/年	近年の不荷役船の利用状況を踏まえた需要の見直しのため
総費用(C)	83億円	105億円		
総便益(B)	107億円	165億円		
費用便益比(B/C)	1.3	1.6	事業費の減少及び便益対象貨物を見直したため	

※総費用、総便益については、デフレーターや社会的割引率を考慮(現在価値化)して、算定している。

4. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

本事業の実施により、輸送コストの削減や滞船の増大が回避される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、本事業は適切な事業であったと考えます。

このため、今後の事後評価及び改善措置をさらに講ずることは不要と考えます。