

## 港湾整備事業

### 事後評価結果準備書

- 1 函館港北ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業事業
- 2 函館港本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業
- 3 十勝港外港地区地域生活基盤整備事業

事業名	函館港北ふ頭地区複合一貫輸送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	北海道函館市										
該当基準	事業完了後一定期間が経過した事業										
主な事業の諸元	岸壁(水深6.5m)(耐震)										
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	前回評価時	50		完了時	52						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北ふ頭地区では、フェリー岸壁が整備されていないため、縦付け係留による非効率な輸送を余儀なくされている。</li> <li>本港には耐震強化岸壁が整備されていないため、大規模地震災害時における緊急物資・幹線貨物の輸送に対応できていない。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北ふ頭地区において、新たに耐震強化岸壁を整備し、フェリー貨物の輸送効率化を図るとともに、大規模地震発生時の輸送機能を確保する。</li> </ul>										
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画の目標:世界に目を向けた産業 強靱で持続可能な国土の形成</li> <li>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) 激甚化・多様化する災害への対応(地震・津波災害、火山噴火等の大規模自然災害への対応)</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>重点目標1:防災・減災が主流となる社会の実現</li> <li>1-2:切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減</li> <li>1-3:災害時における交通機能の確保</li> <li>重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現</li> <li>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</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第1章新型コロナウイルス感染症の克服とポストコロナの経済社会のビジョン</li> <li>5. 防災・減災、国土強靱化、東日本大震災等からの復興 (1)防災・減災、国土強靱化</li> <li>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~</li> <li>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~ (8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</li> </ul> <p>&lt;国土強靱化基本計画 一強くて、しなやかなニッポンへー(平成30年12月14日閣議決定)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第3章国土強靱化の推進方針 2 背景分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8)交通物流</li> </ul> <p>&lt;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)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</li> <li>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</li> <li>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</li> <li>③将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</li> <li>(4)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</li> <li>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</li> <li>①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・海上輸送機能の確保</li> <li>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項</li> <li>①地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</li> </ul>										
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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー貨物輸送の効率化</li> <li>フェリーによる道南地域の観光振興</li> <li>道南地域の安全・安心の確保</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送・移動コストの削減 フェリー車両台数:89千台/年、フェリー旅客数:68千人/年</li> <li>輸送コストの削減 フェリー車両台数:11台/日</li> <li>震災時における輸送コスト削減 緊急物資量:2千トン/年、幹線貨物車両台数:418千台/年</li> </ul>										
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>○事業費:50億円(平成25年度再評価)→52億円(令和3年度事後評価)</p> <p>○事業期間:平成23年度~平成27年度(平成25年度再評価)→平成23年度~平成28年度(令和3年度事後評価)</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送・移動コストの削減:67億円(平成20年代後半予測フェリー車両台数:106千台/年)(平成25年度再評価) →54億円(令和23年予測フェリー車両台数:89千台/年)(令和3年度事後評価)</li> <li>輸送コストの削減:6億円(平成20年代後半予測フェリー車両積み残し台数:12台/日) →14億円(令和23年予測フェリー車両積み残し台数:11台/日)</li> <li>作業コストの削減:1億円(令和23年予測退避回数:69.3回/年)</li> <li>震災時における輸送コスト削減:4億円(平成20年代後半予測緊急物資量:3千トン/年、幹線貨物車両台数:58千台/年) →34億円(令和23年予測緊急物資量:2千トン/年、幹線貨物車両台数:68千台/年)</li> </ul>										
事業全体の投資効率性	基準年度	令和3年度									
	B:総便益(億円)	102	C:総費用(億円)	76	EIRR(%)	6.0	B-C	27	全体B/C	1.4	
事業実施による環境の変化	特になし										
社会経済情勢等の変化	<p>(1)大規模地震対策施設の計画変更</p> <p>函館港の港湾計画において、北ふ頭地区と若松地区に耐震強化岸壁を1バースずつ整備することとしていたが、平成30年の港湾計画の軽易な変更において、災害時における緊急物資量を見直し、若松地区の耐震強化岸壁を削除している。これにより、本港の耐震強化岸壁は北ふ頭地区の1バースのみとなり、全ての緊急物資及び幹線貨物を北ふ頭地区で扱うものとした。</p> <p>(2)背後圏の地域防災計画の見直し</p> <p>函館港の背後圏である函館市、北斗市、七飯町において地域防災計画の見直しが行われている。これを踏まえ、本評価では、最新の地域防災計画に基づき被災者数を設定している。</p>										
今後の事後評価の必要性	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。										
改善措置の必要性	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。										
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	本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。										
対応方針	対応なし										
対応方針理由	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されているため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>										

事業名	函館港本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)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	北海道函館市										
該当基準	事業完了後一定期間が経過した事業										
主な事業の諸元	道路										
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成28年度							
総事業費(億円)	前回評価時	141		完了時	149						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふ頭間を結ぶ臨港道路がJRの線路により分断されているため、港湾関連車両は中心街を通る国道227号線等の道路へ迂回せざるを得ない状況であり、非効率な輸送を強いられている。</li> <li>・国道227号線は、港湾関連車両の迂回に加え、日常生活や経済活動による交通、観光交通などの輻輳により、慢性的な交通渋滞を招いており、円滑な交通体系に支障を来している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨港道路の整備により、国道227号線等の交通渋滞を緩和し、港湾貨物の物流輸送の効率化・円滑化、及び本港周辺の観光施設へのアクセス向上を図る。</li> </ul>										
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)&gt;</p> <p>計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 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> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 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> <p>&lt;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)&gt;</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~ 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~ (8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4)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</p>										
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>										
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾貨物の輸送円滑化</li> <li>・道路交通の利便性及び安全性向上</li> <li>・旅客のアクセス性向上と観光振興</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送コストの削減、交通事故損失額の削減 計画交通量:13,115台/日</li> </ul>										
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>○事業費:141億円(平成26年度再評価)→149億円(令和3年度事後評価)</p> <p>○事業期間:平成9年度~平成28年度(平成26年度再評価)→平成9年度~平成28年度(令和3年度事後評価)</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陸上輸送コストの削減、交通事故損失額の削減:222億円(平成29年予測計画交通量:5,372台/年)(平成26年度再評価)→304億円(令和23年予測計画交通量:13,115台/年)(令和3年度事後評価)</li> </ul>										
事業全体の投資効率性	基準年度			令和3年度							
	B:総便益(億円)	304		C:総費用(億円)	274	EIRR(%)	4.4	B-C	30	全体B/C	1.1
事業実施による環境の変化	特になし										
社会経済情勢等の変化	特になし										
今後の事後評価の必要性	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。										
改善措置の必要性	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。										
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	本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。										
対応方針	対応なし										
対応方針理由	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されているため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>										

事業名	十勝港外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	北海道広尾郡広尾町									
該当基準	事業完了後一定期間が経過した事業									
主な事業の諸元	物揚場(南)(水深2m)、防波堤(外南)、防波堤(東)、防波堤(波除)等									
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成28年度						
総事業費(億円)	前回評価時		96		完了時		96			
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本港では、係留施設や船揚場の不足により、滞船や多そう係留が生じており、非効率な水産活動を余儀なくされている。</li> <li>漂砂により泊地が埋没するため、船舶の出入港時の安全確保が求められている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物揚場や船揚場の整備により、滞船、多そう係留を解消し、水産活動の効率化を図る。</li> <li>防波堤の整備により、漂砂による泊地埋没を抑制し、船舶の出入港時の安全性向上を図る。</li> </ul>									
上位計画の位置づけ	<p>&lt;北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)&gt;</p> <p>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</p> <p>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> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 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> <p>&lt;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)&gt;</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~ 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~ (8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p> <p>&lt;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)&gt;</p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</p> <p>(4)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</p> <p>(3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</p> <p>(2)船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1)地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p>									
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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹産業(水産業)の支援</li> <li>食を通じた地域振興及び食料安定供給</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滞船・多そう係留コストの削減 小型船隻数:139隻/年</li> <li>港内再配置による漁場への移動時間コスト削減 小型船隻数:42隻</li> <li>小型船の荷役に伴う道路混雑の解消 区間交通量:392台/日</li> <li>前浜利用漁船の損傷回避 船体損傷:4隻/年、機関損傷:50隻/年</li> <li>前浜利用漁船の荷役効率化 小型船隻数:15隻</li> <li>海難の減少 避難船舶隻数:1隻/年</li> <li>泊地浚渫費の削減 埋没低減量:1.14m/年</li> </ul>									
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p>○事業費:96億円(平成26年度再評価) → 96億円(令和3年度事後評価)</p> <p>○事業期間:平成9年度~平成28年度(平成26年度再評価) → 平成9年度~平成28年度(令和3年度事後評価)</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滞船・多そう係留コストの削減:110億円(平成28年予測小型船隻数:233隻/年)(平成26年度再評価) → 117億円(令和13年予測小型船隻数:139隻/年)(令和3年度事後評価)</li> <li>港内再配置による漁場への移動時間コスト削減:4億円(平成28年予測小型船隻数:63隻/年)(平成26年度再評価) → 8億円(令和13年予測小型船隻数:42隻/年)(令和3年度事後評価)</li> <li>小型船の荷役に伴う道路混雑の解消:4億円(平成28年予測区間交通量:390台/日)(平成26年度再評価) → 12億円(令和13年予測区間交通量:392台/日)(令和3年度事後評価)</li> <li>前浜利用漁船の損傷回避:7億円(平成28年予測船体損傷:4隻/年、予測機関損傷:50隻/年)(平成26年度再評価) → 26億円(令和13年予測船体損傷:4隻/年、予測機関損傷:50隻/年)(令和3年度事後評価)</li> <li>前浜利用漁船の荷役効率化:7億円(平成28年予測小型船隻数:15隻/年)(平成26年度再評価) → 19億円(令和13年予測小型船隻数:15隻/年)(令和3年度事後評価)</li> <li>海難の減少:52億円(令和13年予測避難船舶隻数:1隻/年)(令和3年度事後評価)</li> <li>泊地浚渫費の削減:13億円(平成28年予測埋没低減量:1.19m/年)(平成26年度再評価) → 8億円(令和13年予測埋没低減量:1.14m/年)(令和3年度事後評価)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和3年度							
	B:総便益(億円)	244	C:総費用(億円)	214	EIRR(%)	4.6	B-C	29	全体B/C	1.1
事業実施による環境の変化	特になし									
社会経済情勢等の変化	特になし									
今後の事後評価の必要性	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。									
改善措置の必要性	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。									
同種事業の計画・調査の在り方や事業評価手法の見直しの必要性	本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。									
対応方針	対応なし									
対応方針理由	事業実施の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されているため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									