

港湾整備事業

再評価原案準備書

- 1 苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業
- 2 十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業
- 3 釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業
- 4 小樽港本港地区防波堤整備事業
- 5 森港本港地区小型船だまり整備事業

事業名	苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業		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	早川 哲也																																							
実施箇所	北海道苫小牧市																																										
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新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	岸壁(西水深9m)(改良)(耐震)、岸壁(南水深10m)(改良)、岸壁(東水深9m)(改良)、物揚場(水深4m)(改良)、泊地(水深5m)、防波堤(波除)等																																										
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	令和9年度																																							
総事業費(億円)	146		残事業費(億円)	21																																							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・商港地区の西ふ頭、南ふ頭及び東ふ頭の岸壁は、老朽化による施設の陥没及び不安定化が懸念されている。 ・当該岸壁は、背後に上屋が存在し、エプロン幅が狭いため、トレーラーによる荷役を来しているなど、係留船舶の安全性向上及び物流の効率化等が求められている。 ・大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送の確保のほか、震災後の北海道経済及び道民生活を維持すること、並びに我が国の産業活動を健全に維持することが求められている。 ・汐見地区の小型船だまりでは、ハンガー船やタグボート、作業船等の係留施設が不足しており、係留施設ではない護岸に係留していることなどから、ボートサービス船の適切で安全な利用が可能となるよう、施設整備が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷役の安全性向上及び物流の効率化を図るため、RORO船のユニットロードを取扱う岸壁等を整備する。 ・大規模地震発生時の緊急物資及び一般貨物の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁を整備する。 ・RORO船の定期運航機能を確保するため、ボートサービス船の小型船だまり(物揚場・外郭施設等)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1:防災・減災が主流となる社会の実現 ・政策パッケージ1-2:切迫する地震、津波等の災害に対するリスクの低減 ・政策パッケージ1-3:災害時における等空機能の確保 ・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) ・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、みなどの振興、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"> ・RORO船の大型化への対応 ・RORO貨物の荷役効率化 ・ボートサービスの効率化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・震災時における輸送コストの削減 ・施設被害の回避 ・タグボートの移動コストの削減 ・多そう係留コストの削減 ・荒天時の移動コストの削減 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減:388億円(令和10年度予測取扱貨物量:723万^ト/年) ・震災時における輸送コストの削減:8.4億円(震災時の緊急物資:2,454^ト/震災、一般貨物:202万^ト/震災) ・タグボートの移動コストの削減:8.8億円(令和10年度予測出動回数628隻/年) ・多そう係留コストの削減:7.1億円(1,995隻/年) ・荒天時の移動コストの削減:0.2億円(48隻/年) <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">令和4年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>412.9</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>186.8</td> <td>EIRR(%)</td> <td>7.2</td> <td>B-C</td> <td>226</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>39.8</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>18.1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>事業全体のB/C</td> <td>残事業のB/C</td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%)</td> <td>2.0~2.4</td> <td>2.0~2.4</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.2~2.2</td> <td>2.0~2.4</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>2.1~2.3</td> <td>2.1~2.3</td> </tr> </table>							基準年度		令和4年度						B:総便益(億円)	412.9	C:総費用(億円)	186.8	EIRR(%)	7.2	B-C	226	B:総便益(億円)	39.8	C:総費用(億円)	18.1				継続B/C		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	2.0~2.4	2.0~2.4	建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.2~2.2	2.0~2.4	建設期間 (+10% ~ -10%)	2.1~2.3	2.1~2.3
基準年度		令和4年度																																									
B:総便益(億円)	412.9	C:総費用(億円)	186.8	EIRR(%)	7.2	B-C	226																																				
B:総便益(億円)	39.8	C:総費用(億円)	18.1				継続B/C																																				
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																									
需 要 (-10% ~ +10%)	2.0~2.4	2.0~2.4																																									
建 設 費 (+10% ~ -10%)	2.2~2.2	2.0~2.4																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)	2.1~2.3	2.1~2.3																																									
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146億円、既投資額124億円 令和4年10月時点 整備進捗率85%																																										
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	サンドコンパクション置換材等として再生骨材を有効活用することにより、コストの削減を図る。																																										
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)については、特段の意見はございません。事業継続につきましては、格別の御高配をいただきますようお願い申し上げます。</p>																																										

事業名	十勝港内港地区国際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 早川 哲也	事業主体	北海道開発局																																									
実施箇所	北海道広尾郡広尾町																																														
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	航路(水深13m)、航路(水深14m)、防波堤(島)、岸壁(水深13m)、物揚場(水深4m) 等																																														
事業期間	事業採択	平成5年度	完了	令和13年度																																											
総事業費(億円)	199		残事業費(億円)	41																																											
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・穀物運搬船の大型化に対応した大水深岸壁が整備されておらず、効率的な利用に支障を来しており、物流需要に十分対応できない状況にある。 ・本港周辺では、荒天時において沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。 <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や本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図るため、岸壁や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1:防災・減災が主流となる社会の実現 ・政策パッケージ1-3:災害時における交通機能の確保 ・重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備 ・政策パッケージ4-3:民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化 <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～ (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) ・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、国土の総合的な開発、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"> ・新たな企業立地による地域経済の活性化 ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ・十勝ブランドの牛乳・牛肉の供給による国民生活の質の向上 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・回避移動コストの削減 ・海難の減少 ・残存価値 																																														
	<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:492.7億円(令和14年度予測取扱貨物量:とうもろこし等の穀物飼料429千トン/年)</p> <p>回避移動コストの削減:5.1億円(令和14年度予測移動回数:港内移動回数132回/年)</p> <p>海難の減少:146.4億円(令和14年予測避難船舶:2隻/年)</p> <p>残存価値:2.0億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和4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>646.2</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>479.8</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.4</td> <td>B-C</td> <td>166</td> <td>全体B/C</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>59.7</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>31.9</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>1.9</td> </tr> </tbody> </table> <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>1.3~1.4</td> <td>1.7~2.1</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3~1.4</td> <td>1.7~2.1</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3~1.4</td> <td>1.8~1.9</td> </tr> </tbody> </table>						基準年度		令和4年度								B:総便益(億円)	646.2	C:総費用(億円)	479.8	EIRR(%)	5.4	B-C	166	全体B/C	1.3	B:総便益(億円)	59.7	C:総費用(億円)	31.9					継続B/C	1.9		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.4	1.7~2.1	建設費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	1.7~2.1	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4
基準年度		令和4年度																																													
B:総便益(億円)	646.2	C:総費用(億円)	479.8	EIRR(%)	5.4	B-C	166	全体B/C	1.3																																						
B:総便益(億円)	59.7	C:総費用(億円)	31.9					継続B/C	1.9																																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																													
需 要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.4	1.7~2.1																																													
建設費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	1.7~2.1																																													
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	1.8~1.9																																													
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199億円、既投資額158億円 令和4年10月時点 事業進捗率79%																																														
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13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	既設物揚場を有効活用することにより、コスト縮減を図る。																																														
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)につきまして、特段の異議はございません。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>																																														

事業名	釧路港西港区国際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	早川 哲也																																																					
実施箇所	北海道釧路市																																																								
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(島)、防波堤(新西)、航路(水深15m)、航路・泊地(水深14m)、岸壁(水深14m)、港湾施設用地(第4ふ頭)等																																																								
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	令和9年度																																																					
総事業費(億円)	1,334		残事業費(億円)		89																																																				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態となっているとともに、慢性的なバース混雑により増便(船舶の大型化)等の機会が損失している。また、荒天時において沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大水深岸壁の整備により大型バルク船の利用による輸送コストの削減や本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図るため、岸壁や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1:防災・減災が主流となる社会の実現 ・政策パッケージ1-2:切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減 ・重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備 ・政策パッケージ4-3:民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化 <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) ・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、みなどの振興、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"> ・新たな企業立地による地域経済の活性化 ・港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 ・道路整備に伴う輸送効率の向上 ・防波堤(島)整備に伴う生態系、自然環境の創造 ・防波堤(島)の整備によるカーボンニュートラルレポートへの取組 ・第4埠頭整備による大型クルーズ船受入の実現と観光振興への貢献 ・既存産業の活性化による地域貢献 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・滞船コストの削減 ・海難の減少 ・航路・泊地の維持浚渫費の削減 ・残存価値 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減:2,730.8億円(令和10年度予測取扱貨物量:88万トン/年) ・滞船コストの削減:4.1億円(令和10年度予測滞船解消時間:448時間/年) ・海難の減少:698.0億円(令和10年予想避難船舶:4隻/年) ・航路・泊地の維持浚渫費の削減:271.6億円(令和10年度地形変化速度:0.07m/年) ・残存価値:109.9億円 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和4年度</th> <th colspan="2"></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>3,814.3</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>3,154.3</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.0</td> <td>B-C</td> <td>660</td> <td>全体B/C</td> <td></td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>243.5</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>186.6</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td></td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <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>1.1～1.3</td> <td>1.2～1.4</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%～-10%)</td> <td>1.2～1.2</td> <td>1.2～1.5</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%～-10%)</td> <td>1.2～1.2</td> <td>1.2～1.3</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		令和4年度										B:総便益(億円)	3,814.3	C:総費用(億円)	3,154.3	EIRR(%)	5.0	B-C	660	全体B/C		1.2		B:総便益(億円)	243.5	C:総費用(億円)	186.6					継続B/C		1.3			事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%～+10%)	1.1～1.3	1.2～1.4	建設費(+10%～-10%)	1.2～1.2	1.2～1.5	建設期間(+10%～-10%)	1.2～1.2	1.2～1.3
基準年度		令和4年度																																																							
B:総便益(億円)	3,814.3	C:総費用(億円)	3,154.3	EIRR(%)	5.0	B-C	660	全体B/C		1.2																																															
B:総便益(億円)	243.5	C:総費用(億円)	186.6					継続B/C		1.3																																															
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																							
需要(-10%～+10%)	1.1～1.3	1.2～1.4																																																							
建設費(+10%～-10%)	1.2～1.2	1.2～1.5																																																							
建設期間(+10%～-10%)	1.2～1.2	1.2～1.3																																																							
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1,334億円、既投資額1,245億円 令和4年10月末現在 事業進捗率93%																																																								
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。																																																								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・浚渫土をケーソンの中詰材として有効活用することにより、コスト縮減を図る。 ・ケーソン製作においてハイブリッドケーソンを採用することにより、コスト縮減を図る。 																																																								
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>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。</p>																																																								

事業名	小樽港本港地区防波堤整備事業		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	早川 哲也																																															
実施箇所	北海道小樽市																																																		
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(北)(改良)、防波堤(北副)(改良)、防波堤(北副)(延伸)																																																		
事業期間	事業採択	平成10年度	完了	令和11年度																																															
総事業費(億円)	82		残事業費(億円)		53																																														
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤(北)は、日本初の本格的な外洋防波堤として築造されるなど、歴史的な財産価値が高い土木構造物であるが、築造後100年以上が経過し、水中部のブロックの散乱や捨石マウンドの洗掘等により、波浪に対する脆弱性が高まっている。このため、本施設が破損した場合、小樽港の港湾取扱貨物の約9割を占めるフェリー貨物の航路存続が困難となるなど地域経済へ与える影響が懸念される。 港内の静穏度が不足しているため、フェリー運航の定時性確保や荒天時において本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の改良・延伸整備による、土木構造物としての歴史的価値の保存や防波機能の回復及び港内静穏度の向上を図り、岸壁利用の利便性・安全性の向上や本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保を図るため、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><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) 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 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"> フェリー運航の安定性確保 係留船舶の安全性向上 大型クルーズ船入港による地域経済の活性化 背後地の浸水被害と資産被害の回避 北海道におけるリダンダンシー機能の向上 歴史的財産価値の存続と次世代への継承 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 海難の減少 残存価値 <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:256.4億円(令和12年予測フェリー取扱貨物量:11,506千トン/年)</p> <p>海難の減少:23.4億円(令和12年予測避難船舶:2隻/年)</p> <p>残存価値:0.2億円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和4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>279.9</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>99.8</td> <td>EIRR(%)</td> <td>7.6</td> <td>B-C</td> <td>180</td> <td>全体B/C</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>115.8</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>41.9</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.8</td> </tr> </tbody> </table> <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>2.5～3.1</td> <td>2.5～3.0</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%～-10%)</td> <td>2.7～2.9</td> <td>2.5～3.1</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%～-10%)</td> <td>2.7～2.9</td> <td>2.6～2.8</td> </tr> </tbody> </table>									基準年度		令和4年度								B:総便益(億円)	279.9	C:総費用(億円)	99.8	EIRR(%)	7.6	B-C	180	全体B/C	2.8	B:総便益(億円)	115.8	C:総費用(億円)	41.9					継続B/C	2.8		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%～+10%)	2.5～3.1	2.5～3.0	建設費(+10%～-10%)	2.7～2.9	2.5～3.1	建設期間(+10%～-10%)	2.7～2.9	2.6～2.8
基準年度		令和4年度																																																	
B:総便益(億円)	279.9	C:総費用(億円)	99.8	EIRR(%)	7.6	B-C	180	全体B/C	2.8																																										
B:総便益(億円)	115.8	C:総費用(億円)	41.9					継続B/C	2.8																																										
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																	
需要(-10%～+10%)	2.5～3.1	2.5～3.0																																																	
建設費(+10%～-10%)	2.7～2.9	2.5～3.1																																																	
建設期間(+10%～-10%)	2.7～2.9	2.6～2.8																																																	
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82億円、既投資額29億円 令和4年10月時点 事業進捗率36%																																																		
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	既設ブロックを防波堤の改良等に流用することにより、コスト縮減を図る。																																																		
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)については、特段の意見はございません。事業の継続に特段の御配慮をお願い申し上げます。</p>																																																		

事業名	森港本港地区小型船だまり整備事業		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	早川 哲也						
実施箇所	北海道茅部郡森町									
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(東)、物揚場(東水深3.5m)、道路(東)、防波堤(新川)、護岸(防波)(新川)、物揚場(水深3.5m)等									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和10年度						
総事業費(億円)	191		残事業費(億円)	30						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホタテの養殖漁業基地として重要な役割を担っているが、係留施設の不足による小型船の滞船や多そう係留が生じており、非効率な水産活動となっている。 <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を図るため、小型船だまり(物揚場・外郭施設等)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 ・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>(B)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) ・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 ・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>当該事業を実施することにより、小型船の作業効率化が図られ、陸揚・準備・休憩・上下架時における作業コストが削減される。</p>									
	<p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産物輸出促進への貢献 ・作業時間の短縮による水産振興への寄与 ・作業時間の短縮による水産物の品質向上 ・港内の混雑緩和による船舶の航行や荷役の安全性向上 ・観光クルーズ船就航に伴う観光振興 									
	<p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・滞船・多そう係留コストの削減(令和11年予測小型船隻数:102隻/年) ・船揚場整備による上下架作業コストの削減(令和11年予測小型船隻数:106隻/年) ・用地整備による作業コストの削減(令和11年予測小型船隻数:34隻/年) ・道路整備による作業コストの削減(令和11年予測小型船隻数:40隻/年) ・残存価値 									
<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・多そう係留コストの削減:534.7億円(令和11年予測小型船隻数:102隻/年)</p> <p>船揚場整備による上下架作業コストの削減:1.6億円(令和11年予測小型船隻数:106隻/年)</p> <p>用地整備による作業コストの削減:2.2億円(令和11年予測小型船隻数:34隻/年)</p> <p>道路整備による作業コストの削減:2.4億円(令和11年予測小型船隻数:40隻/年)</p> <p>残存価値:6.2億円</p>										
基準年度		令和4年度								
B:総便益(億円)	547.0		C:総費用(億円)	452.3	EIRR(%)	4.8	B-C	95	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	36.9		C:総費用(億円)	27.0					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%)		1.1~1.3		1.2~1.5						
建設費 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.2~1.5						
建設期間 (+10% ~ -10%)		1.2~1.2		1.4~1.4						
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191億円、既投資額161億円 令和4年10月時点 事業進捗率84%									
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10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	既設防波堤撤去で発生するコンクリート殻を物揚場の路盤材等に流用することにより、コスト縮減を図る。									
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>事業評価の内容について特段の意見はありません。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>									