

港湾事業

再評価原案準備書

- 1 石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業
- 2 脇形港本港地区国内物流ターミナル整備事業
- 3 苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

令和7年度
北海道開発局

事業名	石狩湾新港西地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																																																																																																																			
実施箇所	北海道小樽市、石狩市																																																																																																																								
該当基準	再々評価 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)、航路(水深14m)、泊地(水深14m)、岸壁(水深14m)、港湾施設用地、道路等																																																																																																																								
事業期間	事業採択 平成12年度 完了 令和14年度																																																																																																																								
総事業費(億円)	571	残事業費(億円)	119																																																																																																																						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物を取り扱う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。 ・漂砂による航路・泊地の埋没により維持浚渫費用が増加している。 ・港内荷役における静穏度の不足及び荒天時の避泊水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物船の大型化に対応した物流効率化 ・漂砂による埋没を予防し、維持浚渫費用を削減 ・港内静穏度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保 																																																																																																																								
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標:我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食料安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道 ・主要施策:地域の強みを活かした成長産業の形成 (再生可能エネルギーを活かした産業振興) <p><経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・第2章 貢上げを起点とした成長型経済の実現 ・2.地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応 (2)地域における社会課題への対応 <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6年4月1日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築(Ⅱ1(1)②) ・船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ1(3)②) 																																																																																																																								
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、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する <p>※国交省政策チェックアップに基づき転記</p> <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"> ・港内の静穏度向上による船舶の安全性向上 ・主要産業競争力の強化 ・北海道の再生可能エネルギー供給の安定性確保 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(陸上・海上) ・維持浚渫費用の削減 ・海難の減少 <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(陸上)(令和15年度予測取扱貨物量: 48万トン/年) 維持浚渫費用の削減(埋没量: 73千m³/年) 海難の減少(避泊隻数: 3隻、受入可能回数: 15回/年)</p> <p>基準年度 令和7年度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">基本ケース</th> <th rowspan="2">割引率</th> <th rowspan="2">4%</th> <th>B:総便益(億円)</th> <th>1,857</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>1,420</th> <th>EIRR(%)</th> <th>5.7</th> <th>B-C</th> <th>436</th> <th>全体B/C</th> <th>1.3</th> </tr> <tr> <th>B:総便益(億円)</th> <th>174</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>96</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>継続B/C</th> <th>1.8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">(感度分析)</td> <td>事業全体のB/C</td> <td></td> <td>残事業のB/C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>需 要</td> <td>(-10% ~ +10%)</td> <td></td> <td>1.3~1.4</td> <td></td> <td>1.6~2.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建 設 費</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.3~1.3</td> <td></td> <td>1.7~2.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建設期間</td> <td>(+10% ~ -10%)</td> <td></td> <td>1.3~1.3</td> <td></td> <td>1.8~1.9</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">(参考値)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>割引率 (2%)</td> <td></td> <td></td> <td>1.5</td> <td></td> <td>2.3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>割引率 (1%)</td> <td></td> <td></td> <td>1.6</td> <td></td> <td>2.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	基本ケース	割引率	4%	B:総便益(億円)	1,857	C:総費用(億円)	1,420	EIRR(%)	5.7	B-C	436	全体B/C	1.3	B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	96						継続B/C	1.8	(感度分析)			事業全体のB/C		残事業のB/C								需 要	(-10% ~ +10%)		1.3~1.4		1.6~2.0								建 設 費	(+10% ~ -10%)		1.3~1.3		1.7~2.0								建設期間	(+10% ~ -10%)		1.3~1.3		1.8~1.9								(参考値)													割引率 (2%)			1.5		2.3								割引率 (1%)			1.6		2.7												
基本ケース	割引率				4%	B:総便益(億円)	1,857	C:総費用(億円)	1,420	EIRR(%)	5.7	B-C	436	全体B/C	1.3																																																																																																										
		B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)		96						継続B/C	1.8																																																																																																												
(感度分析)			事業全体のB/C		残事業のB/C																																																																																																																				
需 要	(-10% ~ +10%)		1.3~1.4		1.6~2.0																																																																																																																				
建 設 費	(+10% ~ -10%)		1.3~1.3		1.7~2.0																																																																																																																				
建設期間	(+10% ~ -10%)		1.3~1.3		1.8~1.9																																																																																																																				
(参考値)																																																																																																																									
割引率 (2%)			1.5		2.3																																																																																																																				
割引率 (1%)			1.6		2.7																																																																																																																				
社会経済情勢等の変化	・バルク貨物である木材チップの取扱企業の生産能力削減に伴い、減少見込みとなる取扱貨物量を踏まえた需要予測の見直し																																																																																																																								
主な事業の進捗状況	総事業費571億円、既投資額452億円 令和7年度末現在 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14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	防波堤の地盤改良において、地盤状況により使用する敷砂の投入量を削減することにより、コスト縮減を図られる。																																																																																																																								
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、特段の意見はございません。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>																																																																																																																								

事業名	香形港 本港地区 国内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									
実施箇所	北海道利尻郡利尻町															
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	岸壁(水深7.5m)(耐震)、泊地(水深7.5m)、防波堤(島)、港湾施設用地(北)、道路(南)、岸壁(水深4.5m)(第2)(改良)、岸壁(水深5m)(日出)(改良) 等															
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和12年度												
総事業費 (億円)	153		残事業費(億円)	12												
目的・必要性	<p>【解決すべき課題・背景】 -大規模地震時ににおける利尻島内への迅速な緊急物資輸送の確保とともに、大型クルーズ客船の着岸可能な大水深岸壁の整備が求められている。 -石等の積出岸壁、発電所用重油の移入岸壁、基幹産業である漁港区の物揚場などの施設老朽化が著しく、早急な対応が求められている。 -港内荷役における静穩度の不足及び荒天時の避泊水域が不足している。</p> <p>【達成すべき目標】 -大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流機能の確保とともに、大型クルーズ船の寄港需要に対応する。 -老朽化対策による、物流効率化を図る。 -港内静穩度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保を図る。</p>															
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(令和8年3月12日閣議決定)> -計画の目標: 我が國の豊かな暮らしを支える北海道へ食糧安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道 -北海道の価値を生み出す北海道型地域構造・生産空間の維持・発展と強勢な国土づくり -主要施策: 地方創生・隣接地域及び国境周辺地域の振興 (国境周辺地域の振興) 生産空間を守る・安全・安心に住み続けられる強靭な国土づくり (日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模災害に対する生産・社会基盤の強靭化)</p> <p><第5次社会資本整備重点計画(令和8年5月2日閣議決定)> -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> <p><経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)> 第2章 対応の柱としての成長型経済の実現 2.地方創生と重点的地域における社会課題への対応 (2)地域における社会課題への対応 4.国民の安心・安全の確保 (1)防災・減災・国土強靭化の推進</p> <p><国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)> 4. 国土強靭化政策の展開方向 (2)経済発展の基盤となる基盤・通信・エネルギーなどライフラインの強靭化 2)人員の避難・物資輸送の実現が複数経路の確保・防災拠点の整備</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6年4月1日告示)> -船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(II(3)(2)) -地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(II(2)(1))</p>															
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 -政策目標: 國際競争力、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 ※国交省政策チェックアップに基づき転記</p> <p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> -耐震強化岸壁の整備による離島地域の安全・安心確保 -クルーズ客船旅客との交流による地域活性化 -水産業の振興 -港内静穩度向上による航行・係留船舶の安全性向上 -地場産業および地域の暮らしを支える港湾機能の確保</p> <p><定量的な効果> -陸上輸送コストの削減(石材・砂利) -輸送コストの削減(重油) -震災時ににおける輸送コストの削減 -船舶コストの削減 -クルーズ客船乗客の移動コストの削減 -海難の減少</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性 【便益の主な根拠】 -陸上輸送コストの削減(石材・砂利): 23億円(令和7年度予測石材取扱量(岸壁(水深5m)(第3)(改良)取扱分): 4.7千トン、令和13年度予測石材取扱量(岸壁(水深5.5m)(第2)(取扱分): 16.6千トン、令和7年度予測砂利・砂取扱量: 50.1千トン) -輸送コストの削減(重油): 28億円(令和7年度予測重油取扱量: 6.4千トント) -震災時ににおける輸送コストの削減: 4.4億円(令和7年度予測貨物量・緊急物資量 687トン/回、一般貨物量 422千トン/回) -船舶コストの削減: 15億円(令和7年度予測利船隻数: 15隻) -クルーズ客船乗客の移動コストの削減: 8.0億円(令和7年度予測船舶貨物船避泊可能隻数: 1隻/年、乗降客数 2,570人/年) -海難の減少: 485億円(令和7年度予測船舶貨物船避泊可能隻数: 1隻/年(100~500GT)) -残存価値: 2.4億円</p>															
	基準年度		令和7年度													
基本ケース	割引率	4%	B:総便益 (億円)	566	C:総費用(億円)	480	EIRR(%)	4.5	B-C	86	全体B/C	1.2				
			B:総便益 (億円)	58	C:総費用(億円)	11					継続B/C	5.2				
(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												
建 設 費	(+10% ~ -10%)			1.2~1.2												
建 設 期 間	(+10% ~ -10%)			1.2~1.2												
(参考値)																
割引率(2%)				1.5												
割引率(1%)				1.8												
社会経済情勢等の変化	-新型コロナウイルス感染拡大による各方面への影響 -株利尻再生コンペティションの閉鎖による取扱量減少見込みを踏まえた需要予測の見直し -にっぽん丸造船と今後のクルーズ新造船導入を踏まえたクルーズ便益の見直し															
主な事業の進捗状況	総事業費153億円、既投資額141億円 令和7年度9月現在 事業進捗率92%															
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12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	岸壁(日出)(水深4.5m)(改良)の掘削土量減少構造の採用、防波堤(島)の碎石作業により発生する石粉を中詰め材採用による材料費削減やケーンソルバーアンブレードの有効活用によるコスト縮減が図られる。															
対応方針	継続															
対応方針理由	本事業の必要性や重要性に変化なく、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><港湾管理者の意見> 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、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>															

事業名	吉小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送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 櫻井 義夫	事業主体	北海道開発局																																																						
実施箇所	北海道勇払郡厚真町																																																										
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(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、ふ頭用地																																																										
事業期間	事業採択 令和4年度	完了	令和10年度																																																								
総事業費 (億円)	219	残事業費(億円)	111																																																								
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>・吉小牧港東港区では公共交通バスの不足により、フェリーと多目的バルク船の供用利用を強いられており、1バスを2隻のフェリーが利用しているため、ダイヤグラム設定に制限を受けているほか、岸壁の不足から先行して入港する便に遅延が生じた場合、後続便の接岸及び出港にも遅れが生じているなど、フェリー貨物の定時性確保に支障を来している。また、バルク貨物については、貨物の模狛発生や荷役時間が制限されるなど利用効率が低下しており、利用者からは公共交通バスの拡充が求められている。</p> <p>・さらに、平成30年に発生した「北海道胆振東部地震」では、定期コンテナ船を受入ながらの支援船等の係留が困難であったことから、切迫する大規模地震に備え、背後囲(安平町、厚真町、むかわ町)の緊急物資輸送を確保するために必要な港湾施設の整備が求められている。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>・周辺埠頭の連続2バース化により、フェリー貨物の集荷時間の拡張を図るとともに、近年のトラックドライバー不足に対応した物流網の強化を図る。</p> <p>・また、運送に伴うフェリー貨物の輸送時間コストの削減を図る。</p> <p>・多目的岸壁及びヤードの整備により、バルク貨物の荷役時間の拡大と西港区からの貨物のシフトに対応し、埠頭利用の利便性の向上と西港区の混雑緩和を図る。</p> <p>・切迫する大規模地震に対応するため、耐震強化岸壁整備による緊急物資等輸送の強靭化を推進する。</p>																																																										
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(令和6年3月12日閣議決定)></p> <p>・計画の目標: 我が国の豊かな暮らしを支える北海道へ・食糧安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道 ・北海道の価値を生み出す北海道型地域構造へ・生産空間の維持・発展と強靭な国土づくり</p> <p>・主要施策: 地域の強みを生かした成長産業の育成 (地理的・気候的な優位性を活かした産業振興) ・北海道型地域構造を支え、世界を見据えた人材・物流ネットワークの形成 (産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化) ・生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靭な国土づくり (日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模災害に対する生産・社会基盤の強靭化)</p> <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> <p>・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: 切迫する地盤・津波等の災害に対するリスクの低減</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 ・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> <p><経済財政運営と改革の基本方針2025(令和7年6月13日閣議決定)></p> <p>第2章 貢献上げを起点とした成長型経済の実現 2.地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応 (2)地域における社会課題への対応 4.国民の安心・安全の確保 (1)防災・減災・国土強靭化の推進</p> <p><国土強靭化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)></p> <p>4.国土強靭化政策の展開方向 (2)経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靭化 2)人員の避難・物資輸送の強化・複数経路の確保・防災拠点の整備</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6年4月1日告示)></p> <p>・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(Ⅱ1(1)③) ・災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築(Ⅱ1(3)①)</p>																																																										
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <p>・政策目標: 國際競争力・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、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p> <p>■定量的な効果</p> <p><定量的な効果></p> <p>・北海道における農水産業の振興及び農水産品の安定的な国内供給 ・トラックドライバー不足への対応 ・地域産業の振興等 ・被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保 ・排出ガスの削減 <定量的な効果></p> <p>・輸送コストの削減効果(フェリー)(令和11年度予測フェリー貨物量: 353千フレートン/年) ・輸送コストの削減効果(バルク)(令和11年度予測フェリー貨物量: 243千トン/年)</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 輸送コストの削減(フェリー): 84億円(令和11年度予測取扱貨物量: 35万トン/年) 港湾コストの削減: 20億円 輸送コストの削減(バルク): 54億円(令和11年度予測取扱貨物量: 24万トン/年) 被災時における輸送コストの削減: 123億円(令和11年度予測取扱貨物量(フェリー貨物): 1500万トン/回、令和11年度予測取扱貨物量(バルク貨物): 17万トン/回) 残存価値: 0.27億円</p>																																																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="3">令和7年度</th> <th colspan="4"></th> <th colspan="2"></th> </tr> <tr> <th rowspan="2">基本ケース</th> <th rowspan="2">割引率</th> <th rowspan="2">4%</th> <th>B:総便益 (億円)</th> <th>281</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>201</th> <th>EIRR(%)</th> <th>5.9</th> <th>B-C</th> <th>80</th> <th>全体B/C</th> <th>1.4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>B:総便益 (億円)</th> <th>281</th> <th>C:総費用(億円)</th> <th>95</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>継続B/C</th> <th></th> <th>3.0</th> </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>1.3~1.5</td> <td>2.7~3.3</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3~1.5</td> <td>2.7~3.3</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>1.3~1.4</td> <td>2.9~3.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考値)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>割引率 (%)</th> <th>2.1</th> <th>4.3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>割引率 (%)</td> <td>2.6</td> <td>5.4</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和7年度									基本ケース	割引率	4%	B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	201	EIRR(%)	5.9	B-C	80	全体B/C	1.4	B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	95						継続B/C		3.0		事業全体のB/C	残事業のB/C	需 要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.5	2.7~3.3	建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.5	2.7~3.3	建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	2.9~3.1	割引率 (%)	2.1	4.3	割引率 (%)	2.6	5.4
基準年度		令和7年度																																																									
基本ケース	割引率	4%	B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	201	EIRR(%)	5.9	B-C	80	全体B/C	1.4																																															
			B:総便益 (億円)	281	C:総費用(億円)	95						継続B/C		3.0																																													
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																									
需 要 (-10% ~ +10%)	1.3~1.5	2.7~3.3																																																									
建 設 費 (+10% ~ -10%)	1.3~1.5	2.7~3.3																																																									
建設期間 (+10% ~ -10%)	1.3~1.4	2.9~3.1																																																									
割引率 (%)	2.1	4.3																																																									
割引率 (%)	2.6	5.4																																																									
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219億円、既投資額108億円 令和7年12月現在 事業進捗率49%																																																										
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	施工方法の変更により、本体工の鋼管矢板打設費用の低減を図られる。																																																										
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、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>																																																										