

(再評価)

くつがたこう ほんこう ち く
沓形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業

再評価原案準備書説明資料

令和7年度
北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	.....	3
2. 事業の必要性	.....	5
3. 便益	.....	8
4. 事業費・事業期間	.....	15
5. 事業の投資効果	.....	19
6. 事業進捗の見込み	.....	22
7. 地方公共団体等の意見	.....	23
8. 対応方針(案)	.....	24

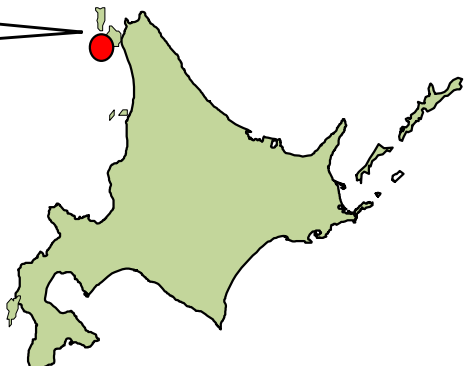
1. 事業の概要

(1) 沓形港の目的

- 沓形港は、利尻島の西側に位置する利尻町が管理する地方港湾。
- 本事業の目的は、耐震強化岸壁整備による震災時の物資輸送・物流機能確保、老朽化係留施設の整備による物流効率化、防波堤整備による港内静穏度向上及び避泊水域確保による海難の減少。

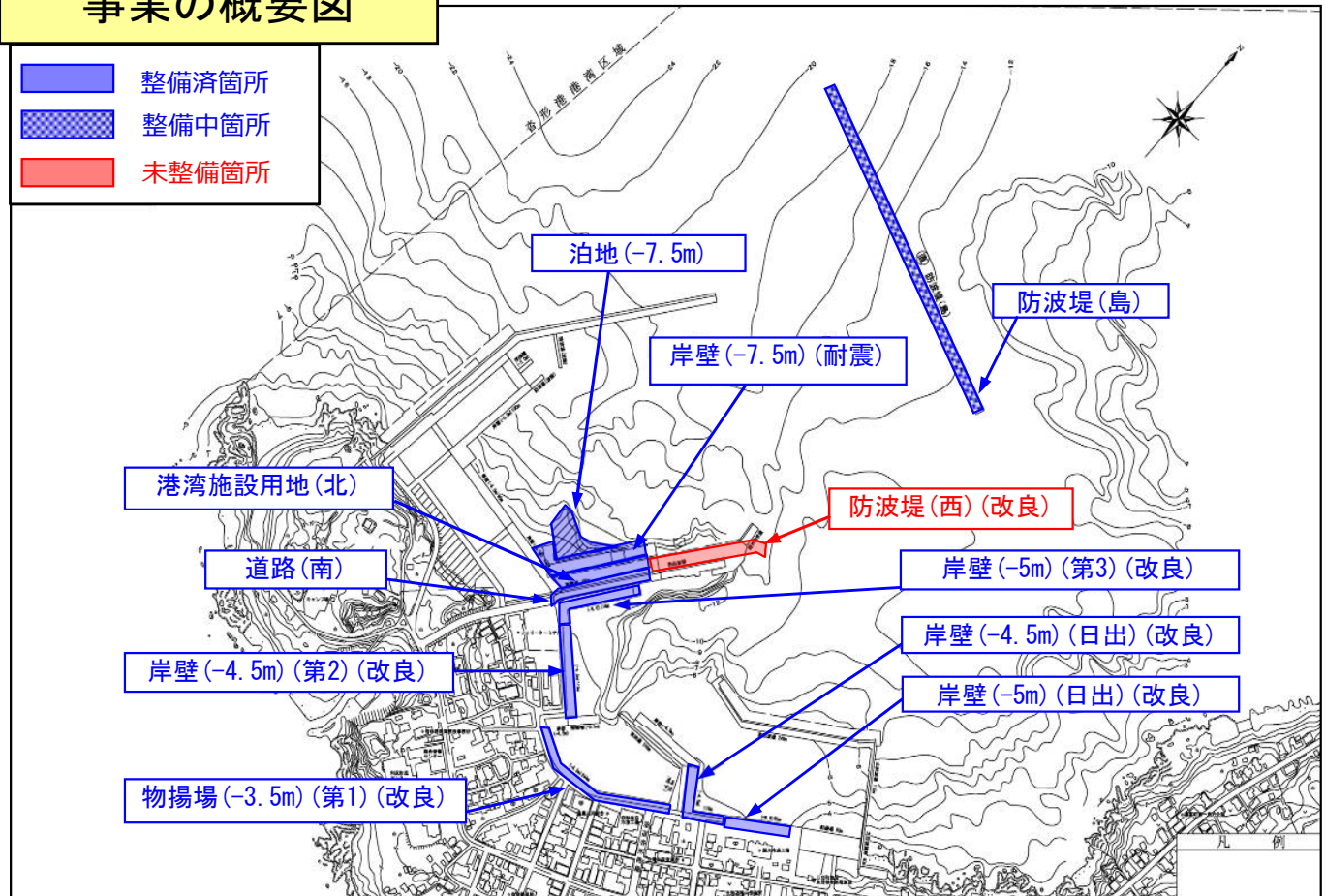
位置図・航空写真

沓形港



事業の概要図

- 整備済箇所
- 整備中箇所
- 未整備箇所



沓形港 全景

(R5.8撮影)

1. 事業の概要

(2) 計画の概要

事業主体	施設名	規模	整備期間
国	岸壁(-7.5m)(耐震)	160m	H15~R1
	港湾施設用地(北)	2,150m ²	H17~H23
	道路(南)	150m	H22~H23
	泊地(-7.5m)	4,000m ²	H17
	岸壁(-5m)(第3)(改良)	120m	H25~H30
	岸壁(-4.5m)(第2)(改良)	110m	H23~H24
	物揚場(-3.5m)(第1)(改良)	213m	H24~H27
	岸壁(-4.5m)(日出)(改良)	111m	H30~R6
	岸壁(-5m)(日出)(改良)	85m	H29~R3
	防波堤(西)(改良)	180m	H20~R12
	防波堤(島)	450m	H3~R12

○ 総事業費 153億円

○ 残事業費 12億円

○ 整備予定期間 平成3年度～令和12年度

○ 整備進捗率 92%

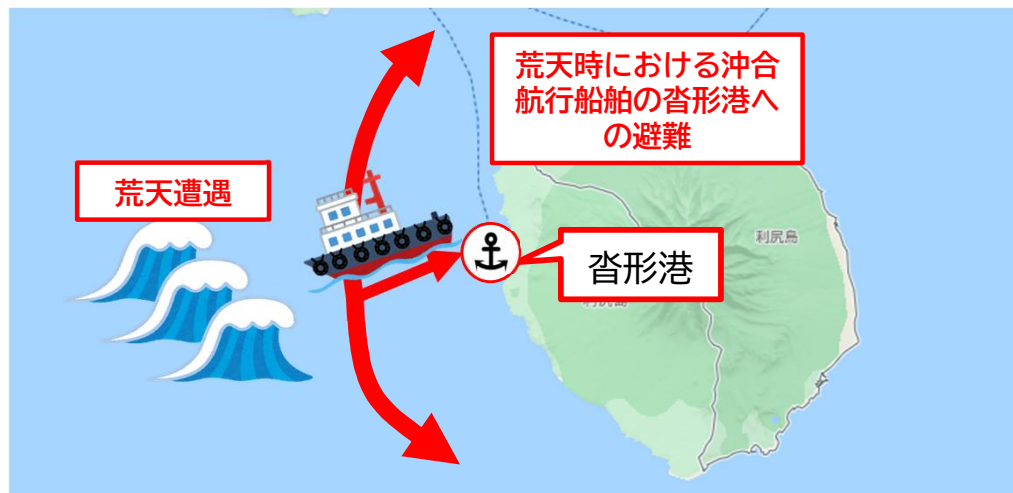
(3) 経緯

2002(平成14)年度	新規事業採択時評価
2003(平成15)年度	現地着工
2011(平成23)年度	再評価の実施
2013(平成25)年度	再評価の実施 ※防波堤整備事業一体化評価
2016(平成28)年度	再評価の実施
2020(令和2)年度	再評価の実施
2025(令和7)年度	再評価の実施
2030(令和12)年度	事業完了予定

2. 事業の必要性 ①: 静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上

○防波堤の整備により港内静穏度が向上することで、荒天時における沖合航行船舶の安全な避泊が可能となり、海難の減少に寄与する。

■沓形港への避泊イメージ



■沓形港沖の年間の航行船舶隻数(対象船舶: 100～500GT)

	R1	R2	R3	R4	R5	5カ年平均
避泊対象船舶(隻) ※100～500GT	181	186	162	201	202	186

出典：北海道開発局資料

■沓形港への年間避難隻数(対象船舶: 100～500GT)

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	6カ年平均
避泊対象船舶(隻) ※100～500GT	8	9	9	9	9	8	8.7

出典：港湾管理者統計

■沓形港における避泊水域の確保



○貨物船の港内避泊状況



写真：稚内港湾事務所

■地域の声(港湾管理者)

・防波堤(島)の整備進捗に伴って静穏度の改善が見られており、船舶が岸壁に着きやすくなっている。整備前後で、フェリーの欠航回数が大きく減少している。

■地域の声(漁業協同組合)

・防波堤(島)整備完了後、船の航行時の安全性向上が期待される。

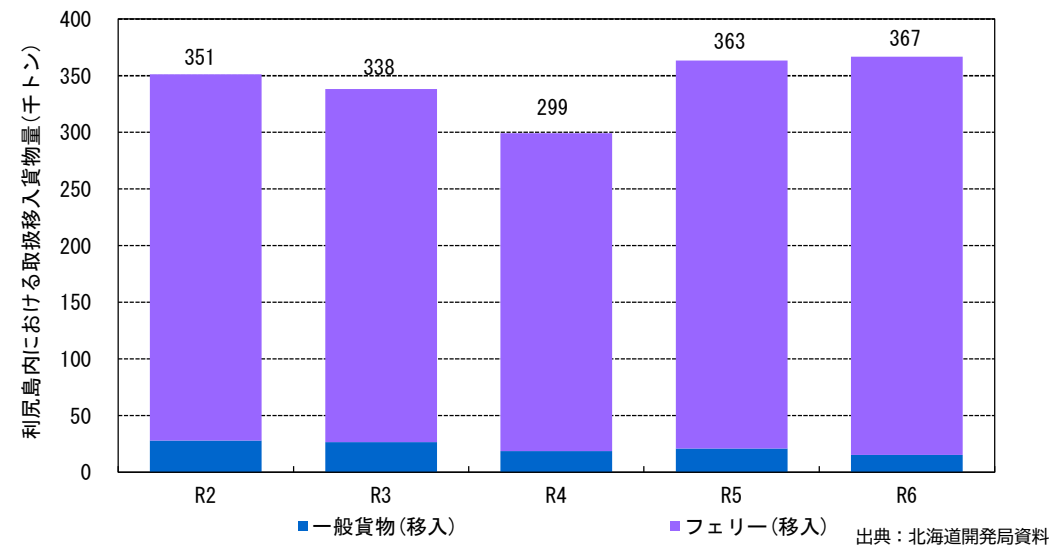
2. 事業の必要性 ②: 安心・安全の確保

○本事業の実施により、避難・代替輸送及び大規模災害発生後の復興活動拠点となる耐震強化岸壁が沓形港に整備されることで、利尻島における生活物資が確保されることにより、約4千人の離島地域住民の安全・安心が図られる。

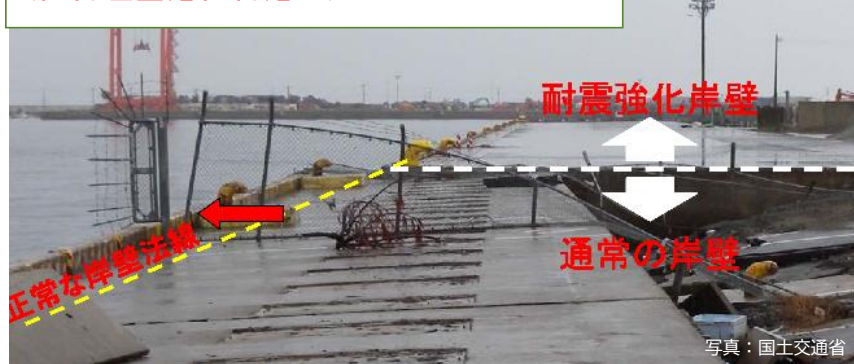
■耐震強化岸壁整備による港湾機能の確保



■利尻島内(沓形港、鴛泊港)で取扱う移入貨物量の推移(R2～R6)



事例：東日本大震災による港内の被災状況 (仙台塩釜港仙台港区)



耐震強化岸壁での防災訓練(物資積込み)(左)と自衛艦「すおう」(災害支援艦)係留状況(右)



■地域の声(港湾管理者)

・大規模災害発生後、鴛泊港が使用不可能となった場合、稚内からのフェリー貨物の荷役は沓形港の耐震岸壁で行う。

2. 事業の必要性 ③:クルーズ客船寄港による地域活性化

○利尻島の玄関口である沓形港は平成29年に「みなとオアシスりしりとう・くつがた」として登録されており、みなとオアシスを中心としたまちづくりが期待されている。

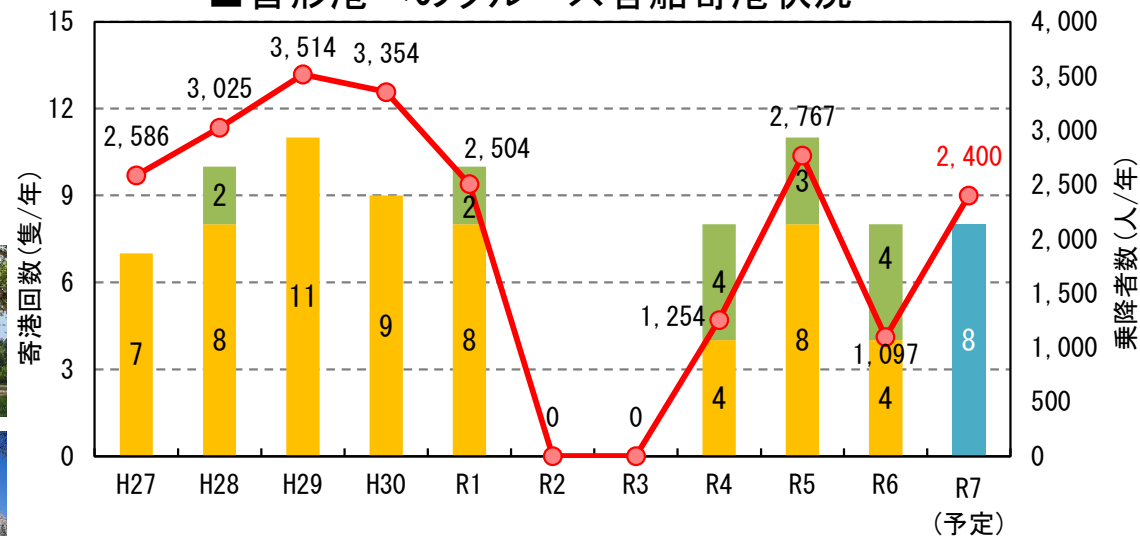
○利尻島内の観光地として「カルチャーセンター&りっぷ館」、「神居海岸パーク」、「ペシ岬」、「姫沼」、「利尻島郷土資料館」などがあり、これまでに「にっぽん丸」や「ハンセアティック・スピリット」などのクルーズ船入港実績がある。

○本事業により、港内静穏度が確保されることで、クルーズ船が安全な入港が可能となり、抜港回数が減少し、予定通りの旅客数が寄港され、利尻島の地域活性化に寄与する。

■利尻島内の主な観光地



■沓形港へのクルーズ客船寄港状況



■ 沓形港寄港回数
 ■ 抜港回数

● 杓形港乗降客数 出典：北海道クルーズ振興協議会HP

■地域の声(港湾管理者)

- ・杓形港内でもクルーズ船を対象に行う歓迎・送迎セレモニーや参加人数約400人の利尻みなとフェスが行われている。

■地域の声(船社)

・岸壁及び付帯設備である連絡橋整備により乗船客の乗降時間短縮に伴い、観光に費やす時間が増えている。



3. 便益

- 「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(R6.6)」に基づき、主に以下の便益を計上する。

定量的効果:①陸上輸送コストの削減(石材・砂利)

定量的効果:②輸送コストの削減(重油)

定量的効果:③震災時における輸送コストの削減

定量的効果:④滞船コストの削減

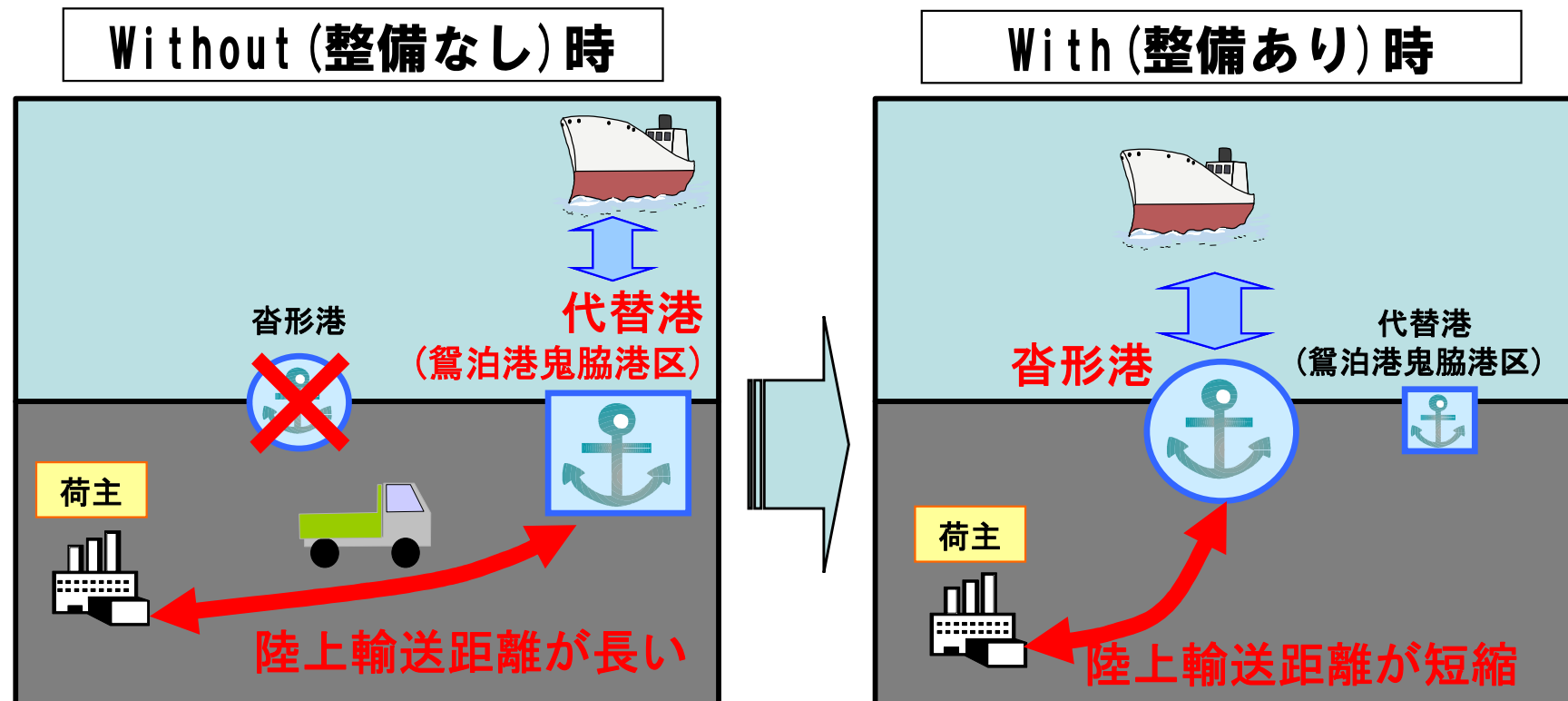
定量的効果:⑤クルーズ客船乗客の移動コストの削減

定量的効果:⑥海難の減少

3. 便益 ①: 陸上輸送コストの削減(石材・砂利)

○本事業の実施により、引き続き沓形港での貨物の取扱いが可能となることで、石材・砂利の陸上輸送コストの増加が回避される。

【便益イメージ】

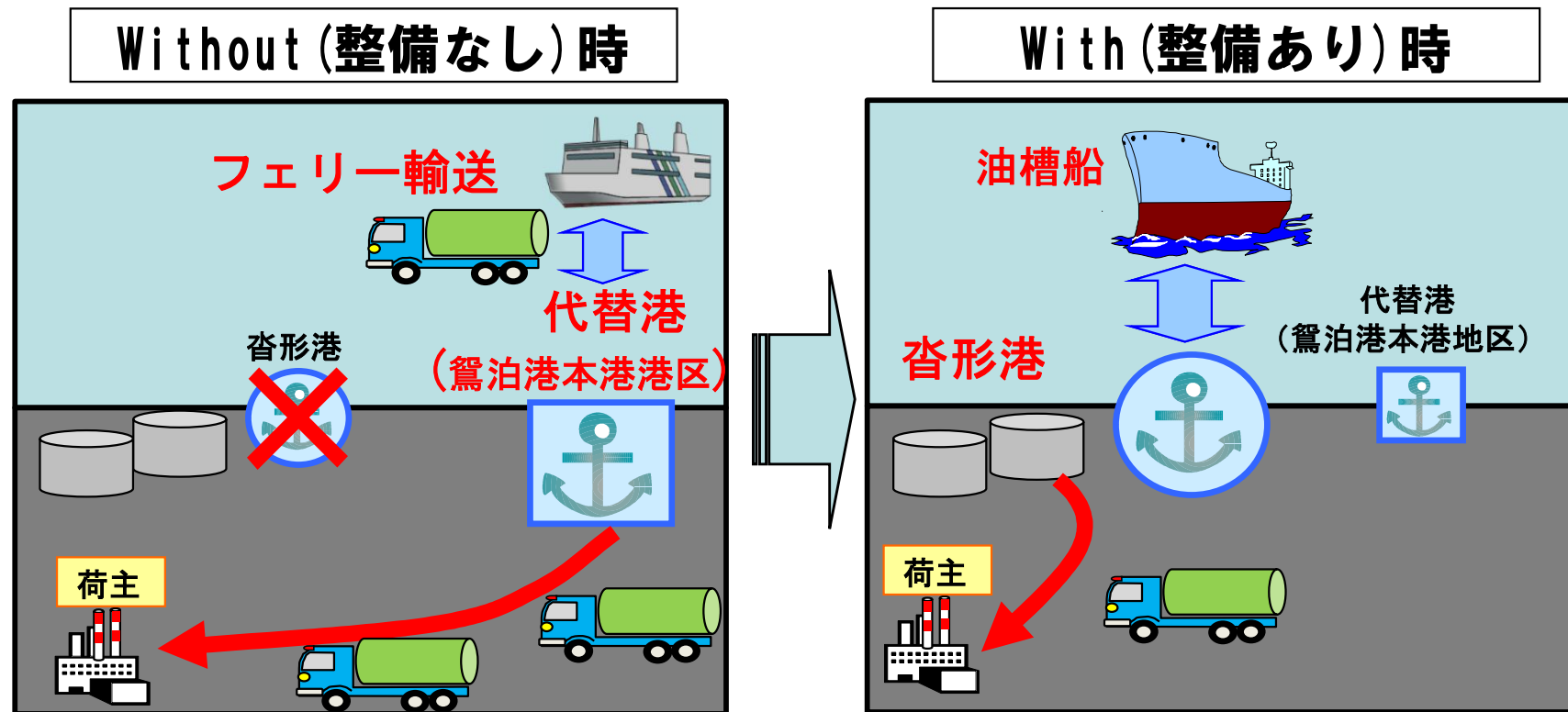


陸上輸送コストの削減額 87百万円/年

3. 便益 ②: 輸送コストの削減(重油)

○本事業の実施により、引き続き油槽船による室蘭港及び稚内港から沓形港へ直接の入港が可能となることで、重油の陸上輸送及び海上輸送コストの増加が回避される。

【便益イメージ】

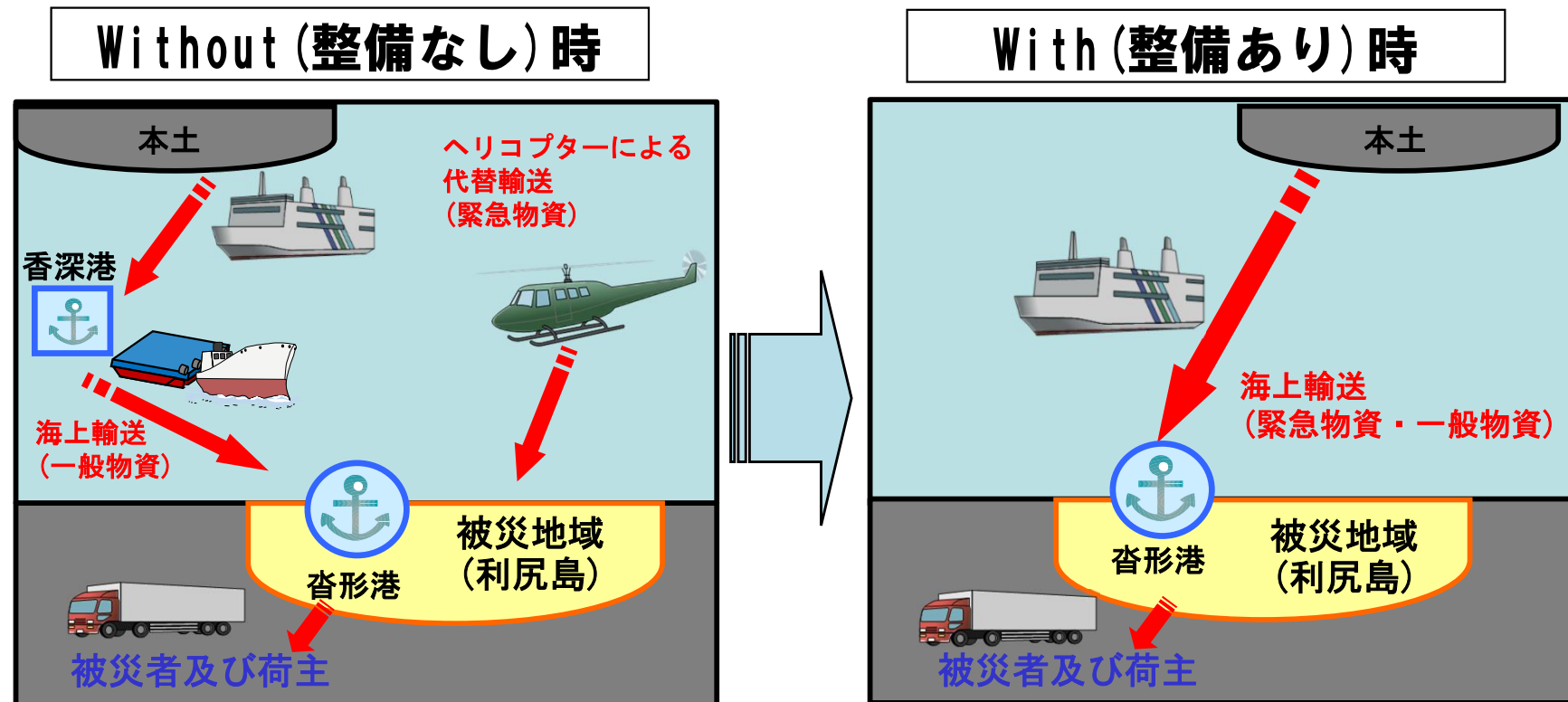


輸送コストの削減額 73 百万円/年

3. 便益 ③: 震災時における輸送コストの削減

○本事業の実施により、新たに大規模地震発生時における緊急物資や最小限の物流機能の確保が可能となることで、輸送コストの削減が図られます。

【便益イメージ】



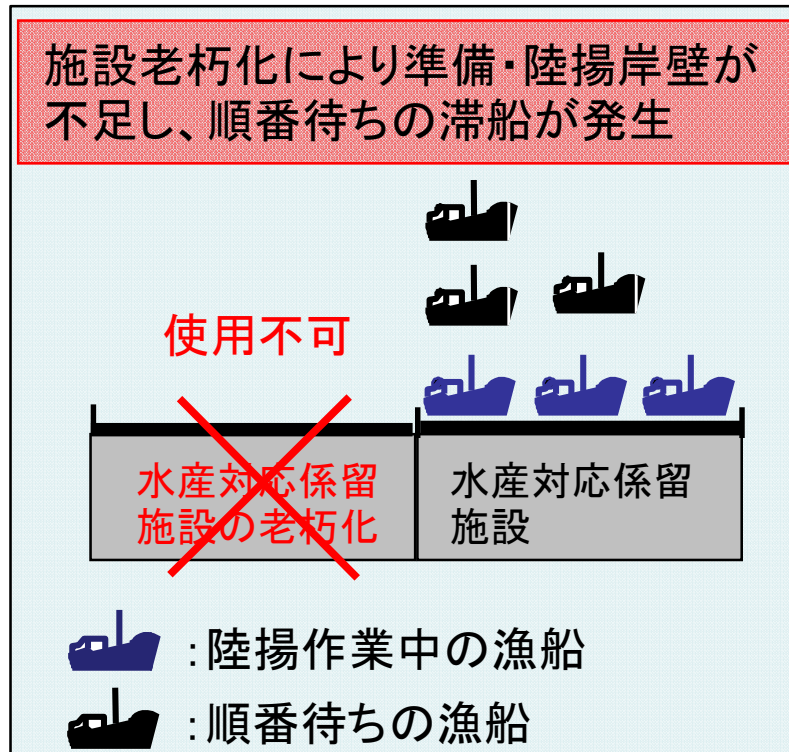
**震災における輸送コストの削減額
1, 274 百万円/震災 1 回**

3. 便益 ④: 滞船コストの削減

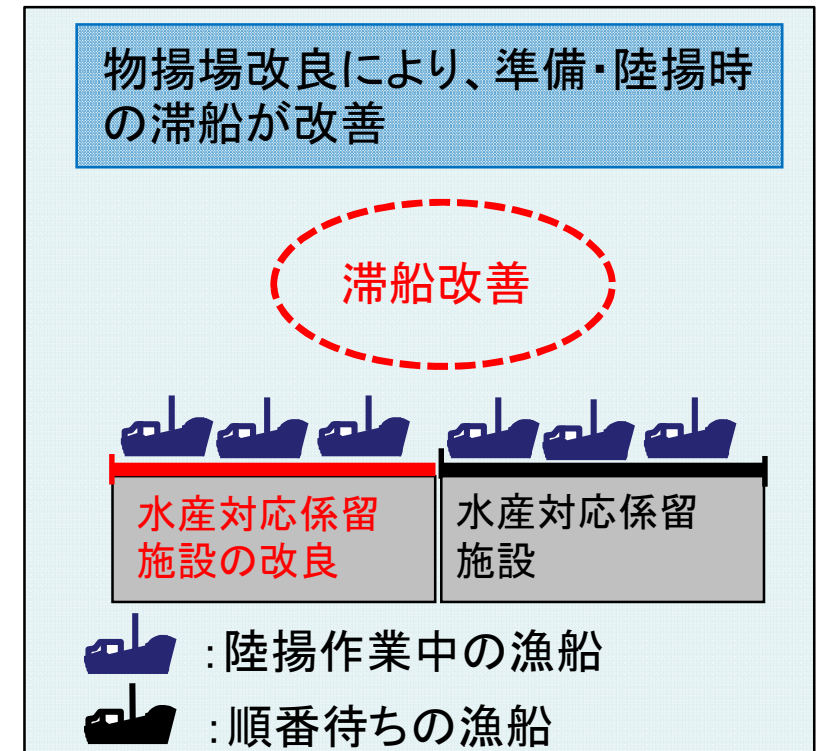
○本事業の実施により、係留施設が延命化されることで、小型船の準備・陸揚時の滞船が解消され、時間コストの削減が図られます。

【便益イメージ】

Without (整備なし) 時



With (整備あり) 時



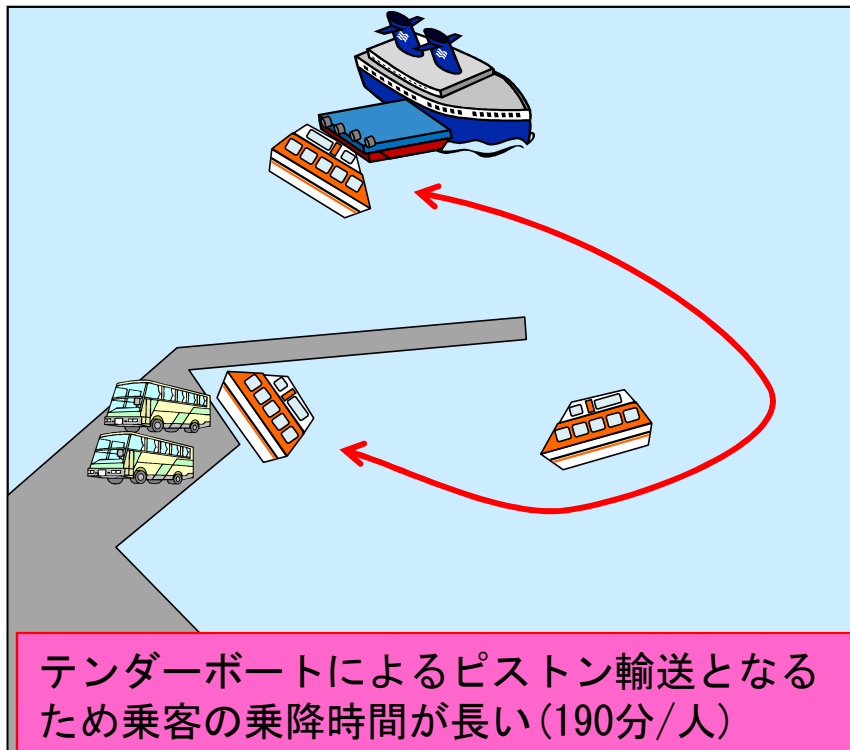
滞船コストの削減額 47百万円/年

3. 便益 ⑤:クルーズ客船乗客の移動コストの削減

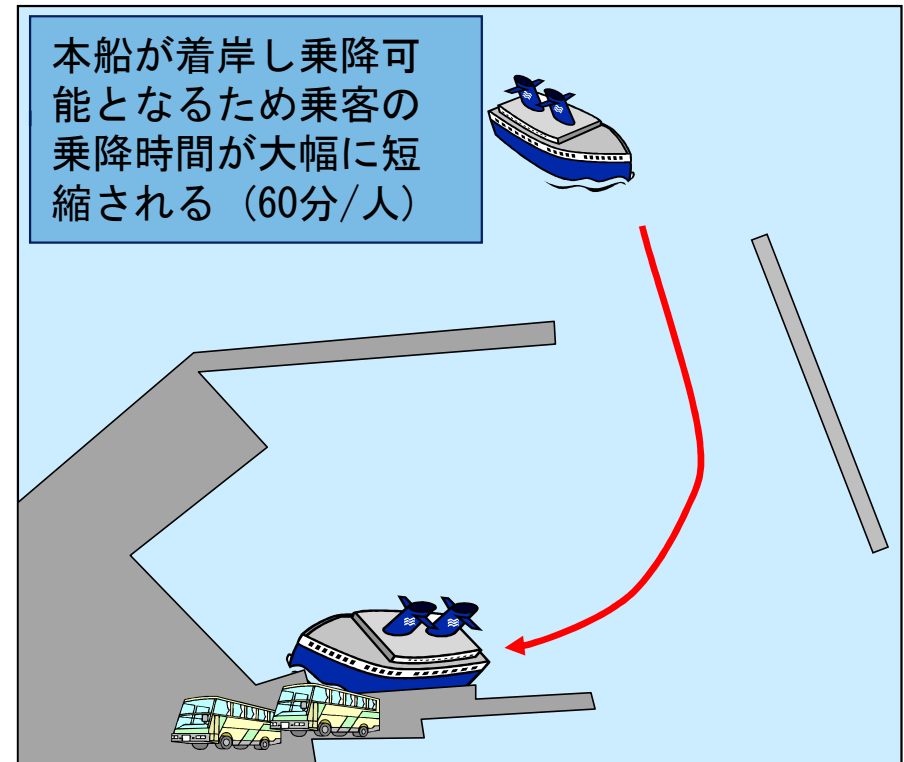
○本事業の実施により、新たにクルーズ客船対応の施設が確保され、クルーズ客船の入港・着岸が可能となることで、クルーズ客船乗客の移動時間コストの削減が図られます。

【便益イメージ】

Without (整備なし) 時



With (整備あり) 時



移動コストの削減額 16百万円/年

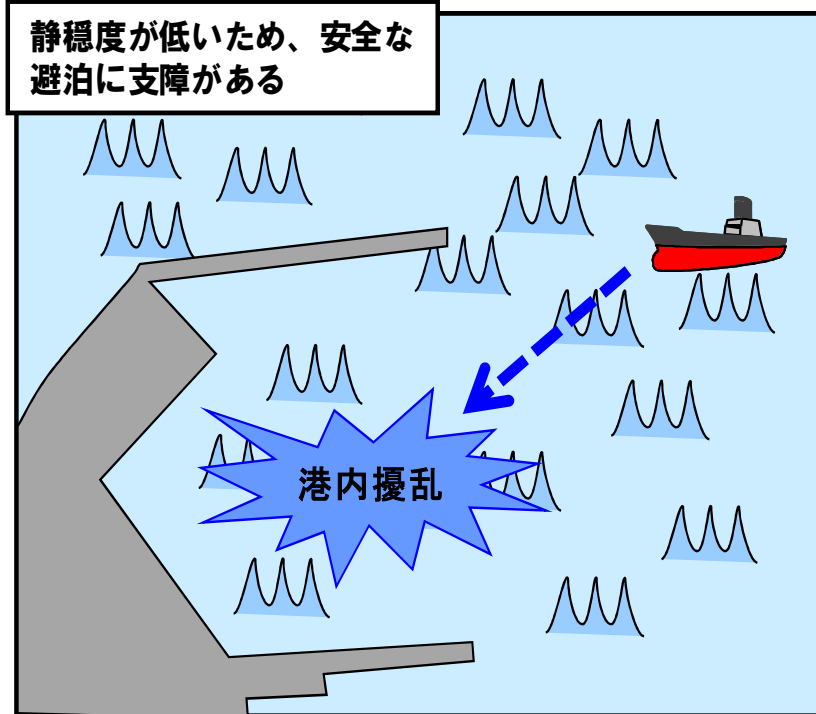
3. 便益 ⑥: 海難の減少

○本事業の実施により、港内の静穏度が向上し、安全な航行や荷役に加えて、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となることで、海難事故による損失回避が図られます。

【便益イメージ】

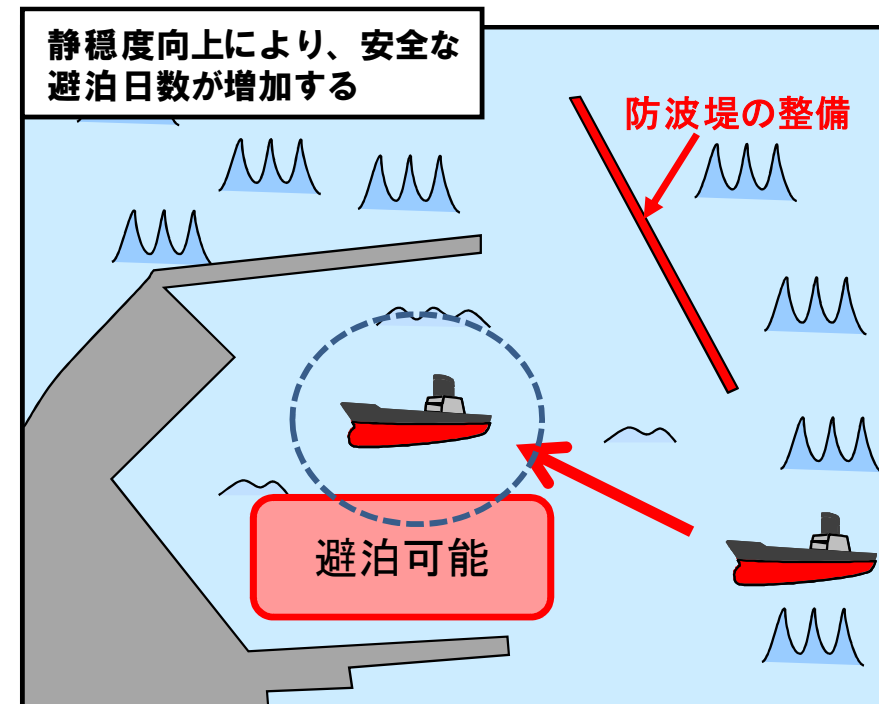
Without (整備なし) 時

静穏度が低いため、安全な
避泊に支障がある



With (整備あり) 時

静穏度向上により、安全な
避泊日数が増加する



海難事故損失回避額 1, 824 百万円/年

4. 事業費・事業期間

1)岸壁(-4.5m)(日出)(改良)

- ・海底面に点在する風化岩の撤去、掘削により岩盤ラインが変更されたことにより、本土工数量、裏込石数量が増加したため、約1億円増加
- ・上記理由により、事業期間が2年延伸(R4→R6)

2)防波堤(島)

- ・他工事との調整のため、使用可能な作業ヤードが減少したことにより、事業期間を5年延伸(R7→R12)

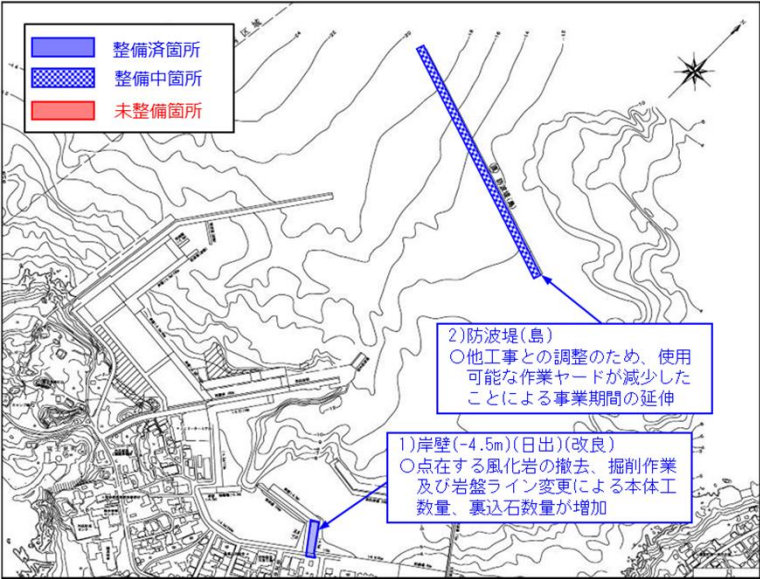
3)防波堤(西)(改良)

- ・防波堤(島)の整備完了後に整備するため、事業期間を5年延伸(R7→R12)

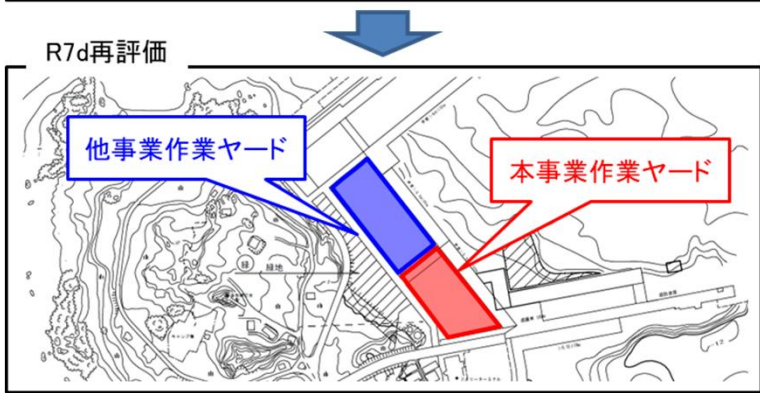
上記の他、資機材費及び労務単価の上昇により、約6億円増加

➤ 事業スケジュール
(─ :R2d再評価、 ─ :R7d再評価)

施設名	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
岸壁(-4.5m)(日出)(改良)													
防波堤(西)(改良)													
防波堤(島)													



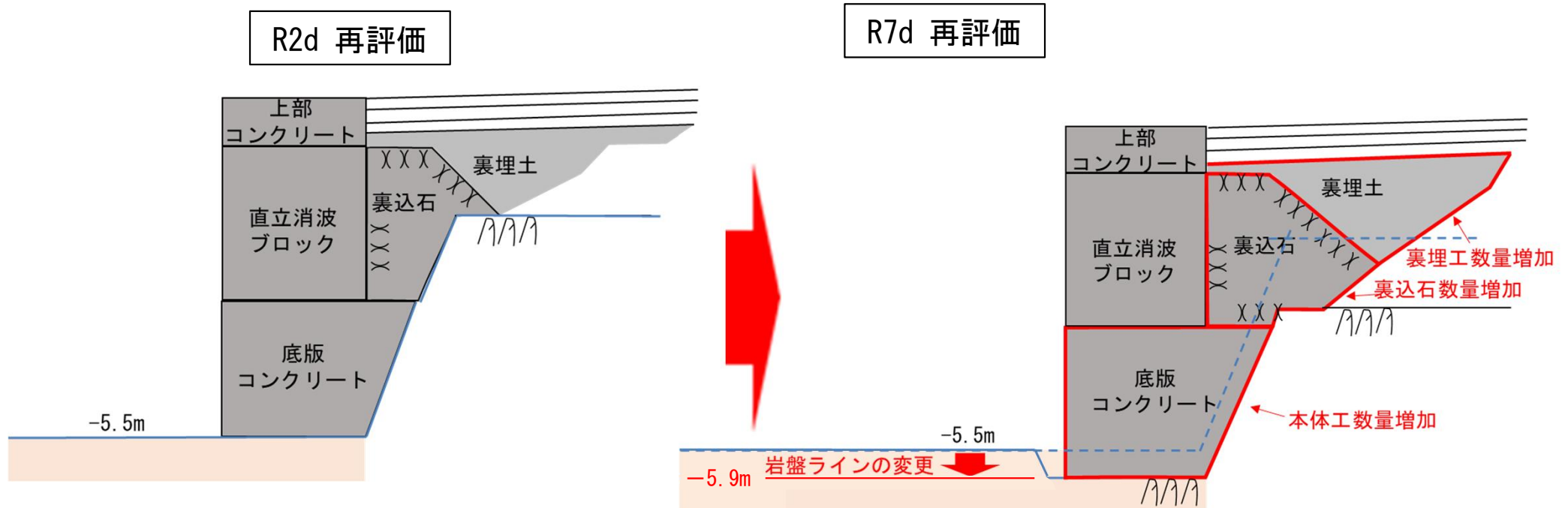
※上記のほか資機材費及び労務単価の影響あり



4. 事業費・事業期間 ①: 岩盤掘削及び岩盤ライン変更による増額(約1億円増)

○施工範囲内の岩盤を調査したところ、風化岩の点在が確認され、岩盤面を露出させる必要が生じたため、撤去及び岩盤の掘削が必要となった。撤去及び掘削の追加費用により、0.2億円増額した。

○上記の撤去、掘削により、岩盤ラインが変更とされたことに伴い、本体工数量、裏込石数量が増加したため、0.7億円増額した。



岸壁(-4.5m)(日出)(改良)における岩盤掘削前後の面図

4. 事業費・事業期間 ②: 資機材費・労務単価の変動による増額(約6億円増)

○前回評価(令和2年度)以降、建設資機材や労務単価の変動に伴い、事業費が増加。

＜資機材(稚内管内)＞

1)岸壁(-4.5m)(日出)(改良)

①本体工・上部工の施工に必要なコンクリート単価は、令和7年度/令和2年度で約4割上昇

②舗装工の施工に必要な再生骨材、鋼材(係船柱)単価は、同年度比で再生骨材が約3割、鋼材(係船柱)が約6割上昇

2)防波堤(島)

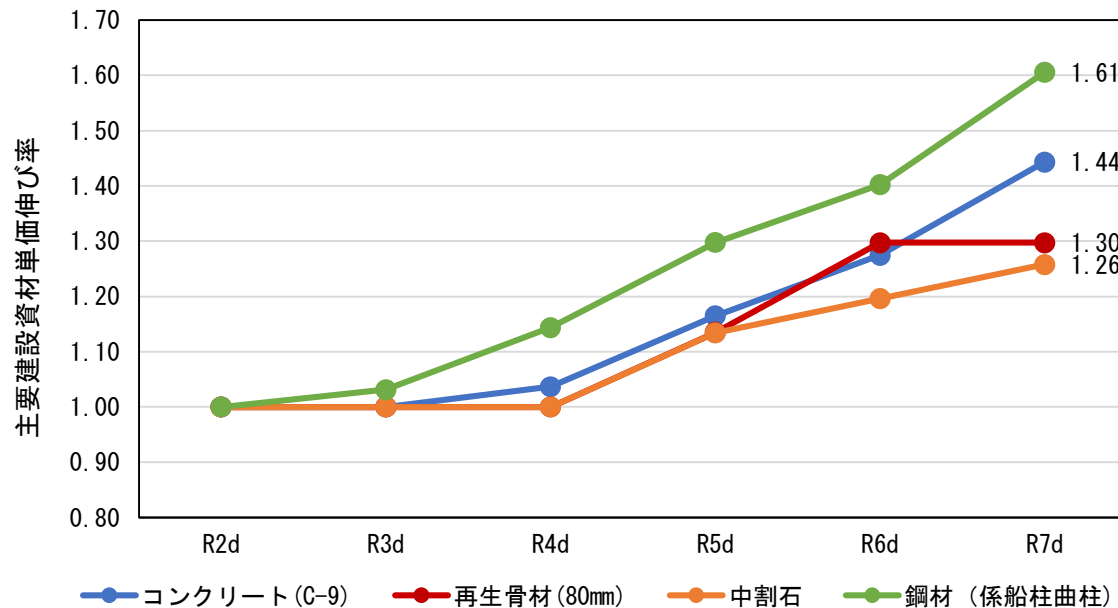
①本体工、消波工、被覆根固工の施工に必要なコンクリート単価が、同年度比で約4割上昇

②基礎工の施工に必要な中割石単価が同年度比で約3割上昇

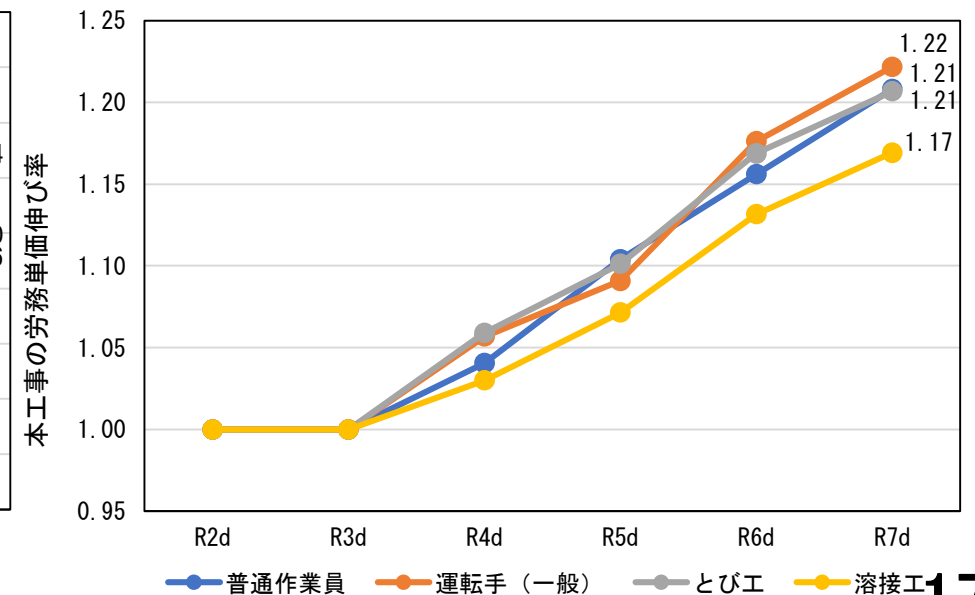
＜労務単価(稚内管内)＞

○本工事の労務単価(普通作業員、運転手(一般)、とび工、溶接工)は同年度比で約2割上昇

■ 稚内管内における主要資機材単価推移(R2d～R7d)



■ 本工事の労務単価推移(R2d～R7d)



5. 事業の投資効果（費用便益分析 ～事業全体～）

●条件 基準年:令和7年度 供用期間:50年

●総費用（現在価値化後） (億円)

費用内容	総費用
○建設費	476.4
○運営・維持費	4.0
合 計	480.3

●総便益（現在価値化後） (億円)

費用内容	便益費
○陸上輸送コストの削減(石材・砂利)	22.5
○輸送コストの削減(重油)	28.0
○震災時における輸送コストの削減	4.4
○滞船コストの削減	15.2
○クルーズ客船乗客の移動コストの削減	8.0
○海難の減少	485.4
○残存価値	2.4
合 計	565.9

※端数処理のため各項目の金額の和は合計欄に記入している数字と一致するとは限らない。

●算定結果

費用便益比 (CBR)	$B/C = \frac{\text{便益の現在価値(B)}}{\text{費用の現在価値(C)}} = \frac{565.9}{480.3} = 1.2$
----------------	---

●感度分析

変動要因	基本ケース	変動ケース	費用便益比
需要	1.2	±10%	1.1～1.3
事業費	1.2	±10%	1.2～1.2
事業期間	1.2	±10%	1.2～1.2

5. 事業の投資効果（費用便益分析 ～残事業～）

●条件 基準年:令和7年度 供用期間:50年

●総費用(現在価値化後) (億円)

費用内容	総費用
○建設費	9.6
○運営・維持費	1.5
合 計	11.1

●総便益(現在価値化後) (億円)

費用内容	便益費
○陸上輸送コストの削減(石材・砂利)	17.1
○海難の減少	40.4
合 計	57.6

※端数処理のため、各項目の金額の和は、合計欄に記入している数字と必ずしも一致するとは限らない。

●算定結果

費用便益比 (CBR)	$B/C = \frac{\text{便益の現在価値(B)}}{\text{費用の現在価値(C)}} = \frac{57.6}{11.1} = 5.2$
----------------	---

●感度分析

変動要因	基本ケース	変動ケース	費用便益比
需要	5.2	±10%	4.7～5.7
事業費	5.2	±10%	4.7～5.8
事業期間	5.2	±10%	5.1～5.3

5. 事業の投資効果（前回評価との比較）

		前回評価 (R2再評価)	今回評価 (R7再評価)	備 考
事業費 (億円)		146	153	資機材、労務単価の上昇、海底面に点在する風化岩の撤去及び掘削等による増加
整備予定期間		平成3年度～令和7年度	平成3年度～令和12年度	作業ヤード調整に伴う工程の見直し
需要予測	便益対象貨物	7.4万トン／年 (令和8年度)	7.8万トン／年 (令和13年度)	実績を踏まえ、需要予測の見直し
	震災時 (緊急物資)	576トン／回	687トン／回	
	震災時 (一般貨物)	45万トン／回	42万トン／回	
	利用小型船隻数	16隻／年 (令和8年度)	15隻／年 (令和13年度)	
	クルーズ客船隻数	8隻／年 (令和8年度)	7隻／年 (令和13年度)	
	避泊隻数 (受入可能回数)	1隻 (8.4回／年)	1隻 (8.4回／年)	
便益(現在価値化後) (億円)		413	566	
B/C		1.2	1.2	

6. 事業進捗の見込み

○平成3年度から令和7年度までの整備状況

(事業費:億円、数量:m、m²(泊地・用地のみ))

施設名		全体事業	実施済事業	残事業	進捗率
岸壁(-7.5m)(耐震)	事業費	21	21	—	100.0%
	数量	160	160	—	
港湾施設用地(北)	事業費	1	1	—	100.0%
	数量	2,150	2,150	—	
道路(南)	事業費	0.4	0.4	—	100.0%
	数量	150	150	—	
泊地(-7.5m)	事業費	1	1	—	100.0%
	数量	4,000	4,000	—	
岸壁(-5m)(第3)(改良)	事業費	5	5	—	100.0%
	数量	120	120	—	
岸壁(-4.5m)(第2)(改良)	事業費	4	4	—	100.0%
	数量	110	110	—	
物揚場(-3.5m)(第1)(改良)	事業費	6	6	—	100.0%
	数量	213	213	—	
岸壁(-4.5m)(日出)(改良)	事業費	7	7	—	100.0%
	数量	111	111	—	
岸壁(-5m)(日出)(改良)	事業費	4	4	—	100.0%
	数量	85	85	—	
防波堤(西)(改良)	事業費	0.4	0.1	0.3	33.2%
	数量	180	61	119	
防波堤(島)	事業費	102	91	11	88.6%
	数量	450	394	56	

※「数量」は、現地着工した整備施設の事業費による換算数量とし参考値とする。

○事業の進捗の見込み

本事業にかかる関係機関との調整は整っています。

事業進捗率は92%となっており、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ます。

7. 地方公共団体等の意見

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
宗谷地域 総合開発期成会	稚内市長	稚内市、猿払村、浜頓別町、中頓別町、枝幸町、豊富町、礼文町、利尻町、利尻富士町の首長	沓形港における耐震強化岸壁整備による震災時の物資輸送・物流機能確保、老朽化係留施設の整備による物流効率化、防波堤整備による港内静穏度向上及び避泊水域確保による海難の減少

○港湾管理者(利尻町)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。

沓形港は漁業基地港、砂利・石材等の物流拠点、利尻島内唯一の耐震強化岸壁が整備されている防災拠点、大型クルーズ船の寄港による離島観光拠点として、重要な役割を担っております。

これまでの係留施設改良による安全で効率的な荷役の確保や耐震強化岸壁の整備による島民の安全安心の確保、またクルーズ船も着岸できるようになったことにより地域活性化が図られております。しかし、荒天時における船舶の安全な避泊・係船するための静穏度確保など、引き続き整備が必要な課題もあります。

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。

8. 対応方針(案)

- ・沓形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業は、沓形港沖合を航行する船舶の安全性確保や災害時における島民の生活物資確保の他、沓形港を中心とした地域活性化にも寄与する事業です。
- ・事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果の投資効果も確保されていることから、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努めていきます。