

(再評価)

とまこまい こう はま あつま ち く
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

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

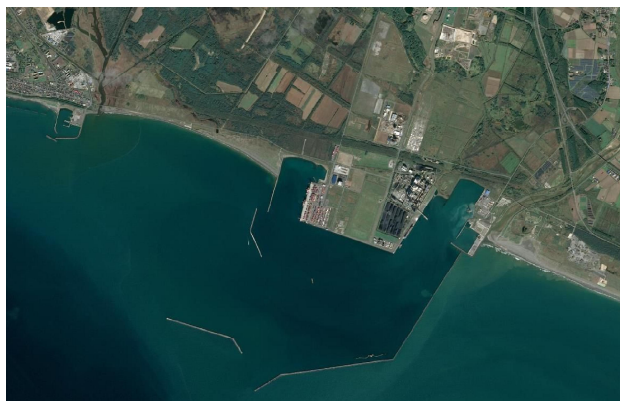
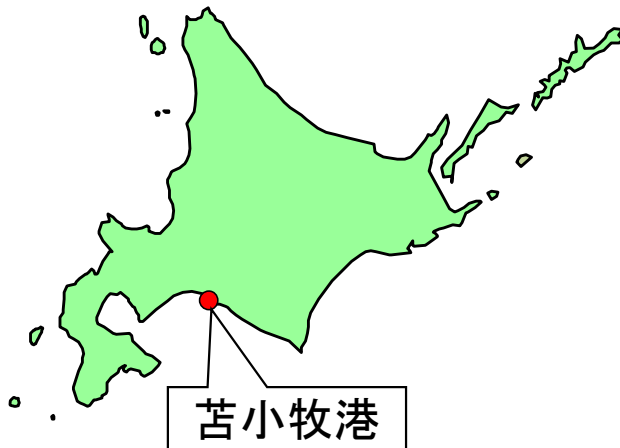
1. 事業の概要	.....	3
2. 事業の必要性	.....	5
3. 便益	.....	9
4. 事業費・事業期間	.....	14
5. 事業の投資効果	.....	18
6. 事業進捗の見込み	.....	21
7. 地方公共団体等の意見	.....	22
8. 対応方針(案)	.....	23

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

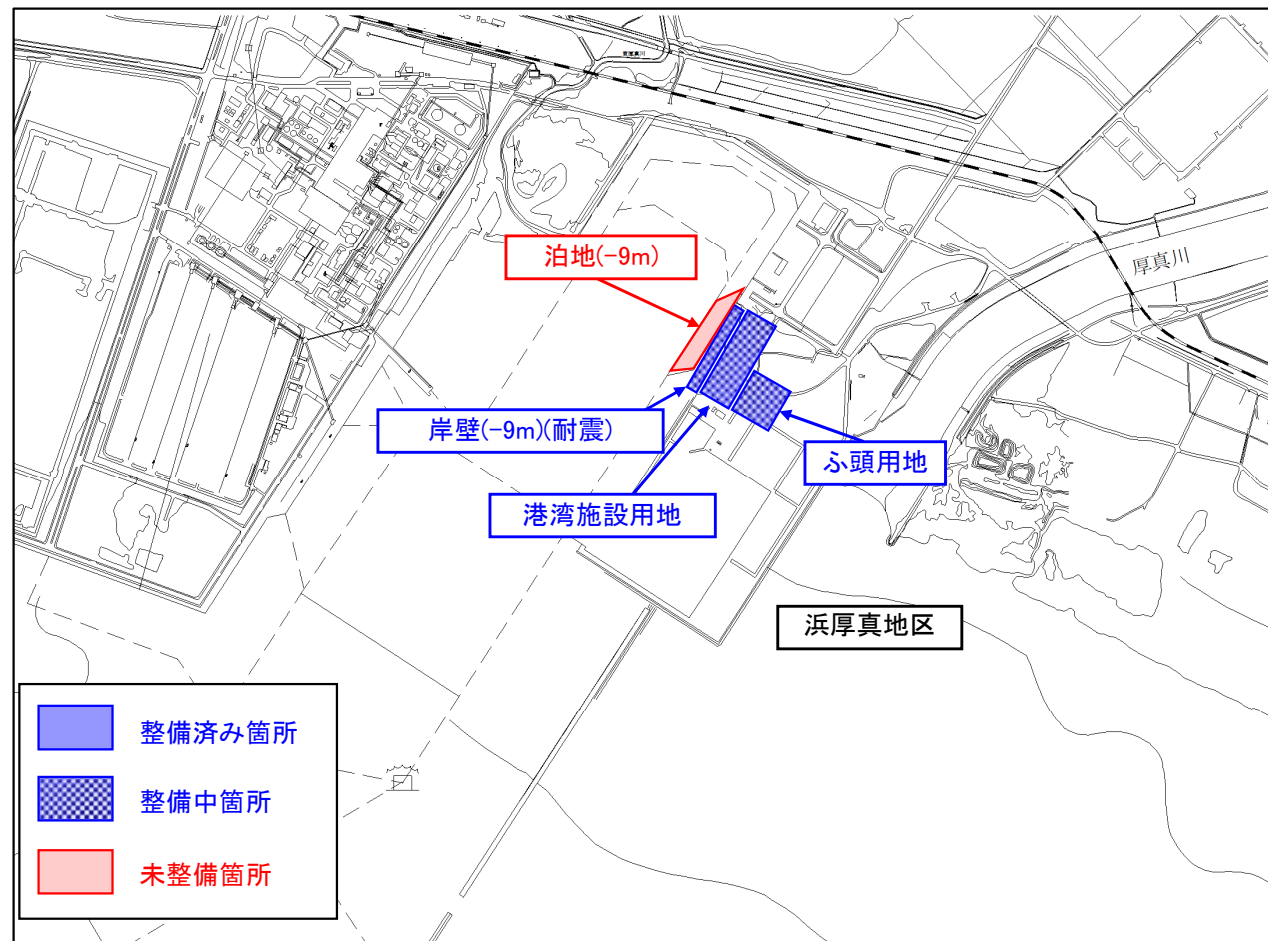
- 苫小牧港は、北海道太平洋南西岸に位置し苫小牧港管理組合が管理する国際拠点港湾。
- 本事業の目的は、耐震機能を有する複合一貫輸送ターミナルの整備による、北海道～本州間の物流効率化に伴う輸送コスト削減や大規模地震発生時における物流機能確保等。

位置図・航空写真



苫小牧港東港区 全景 (R5.10 撮影)

事業の概要図



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(水深9m)(耐震)	270m	R4～R10
	泊地(水深9m)	1.4ha	R9～R10
	港湾施設用地	2.3ha	R7～R10
管理者	ふ頭用地	1.9ha	R4～R10

(3) 経緯

2021(令和 3)年度	新規事業採択時評価
2022(令和 4)年度	事業採択、現地着工
2025(令和 7)年度	再評価の実施
2028(令和10)年度	事業完了予定

- 総事業費 219億円
- 残事業費 111億円
- 整備予定期間 令和4年度～令和10年度
- 整備進捗率 49%

2. 事業の必要性 ①: 農水産品等の安定的な国内供給への貢献

- 苫小牧港東港区のフェリー貨物は、北海道産の野菜、魚介類等の農水産品や冷凍食品等の加工食品のほか、国民の日常生活に不可欠な生活必需品の輸送や宅配貨物にも対応している。
- 本事業の実施により、1バースでのフェリー2航路の共用利用を解消し、集荷時間が拡大されることにより、北海道～本州間の物流を安定的に支えるフェリー輸送網が構築されるため、日本国民の生活に不可欠な食料品や生活関連物資の安定供給に貢献する。

■ 苫小牧港東港区のフェリー貨物の内訳（移出）

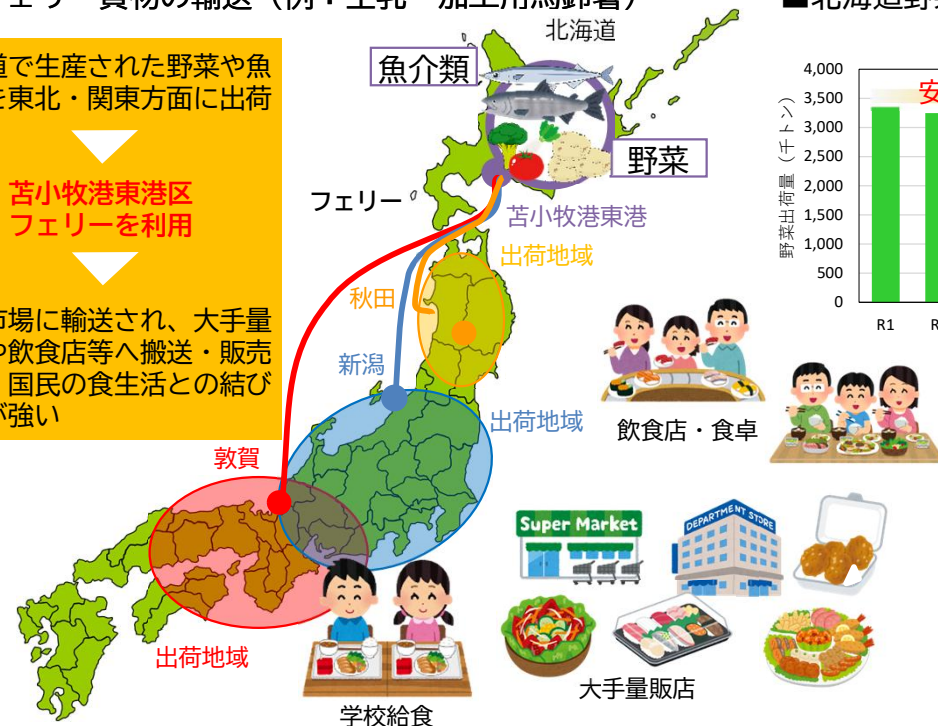


■ フェリー貨物の輸送（例：生乳・加工用馬鈴薯）

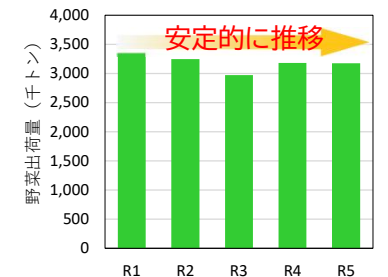
北海道で生産された野菜や魚介類を東北・関東方面に出荷

苫小牧港東港区フェリーを利用

卸売市場に輸送され、大手量販店や飲食店等へ搬送・販売され、国民の食生活との結びつきが強い



■ 北海道野菜生産量の推移



出典：農林水産省

■ 苫小牧港東港～新潟航路のフェリーダイヤ（変更イメージ）

苫小牧港東港発	10	13	16	19	22	1	4	7	10
寄港便	R10以前	貨物集荷・輸送		岸壁係留	（苫小牧港東港→新潟）フェリー20時間		出発遅延の場合は後発便にも影響		
		集荷時間拡大		岸壁係留	（苫小牧港東港→新潟）フェリー20時間				
寄港便	R11以降	貨物集荷・輸送		岸壁係留	（苫小牧港東港→新潟）フェリー20時間				
				岸壁係留					

出典：フェリー船社ホームページより加工したイメージ

■ 地域の声（R7：運送関係者）

・フェリーダイヤ変更により、北海道側の出港時間が遅くなれば、集荷時間が合わずに乗船できなかったトラックが利用可能となる可能性は高い。また、本航路利用により、ドライバーの休息期間が確保できるので、労働時間を管理する上でも使い勝手が良いことから、更に利便性が向上することを期待する。



2. 事業の必要性 ②: 製造資材の安定供給や我が国製鉄業界の競争力強化への寄与

- かんらん岩は、製鉄過程で発生する不純物を除去するために必要不可欠な副原料であり、日本国内では日高地方でのみ産出され、苫小牧港から全国の製鉄所に向けて出荷されている。
- 本事業の実施により、産地近傍からの出荷が可能となることで、日本国民の生活に不可欠な家電製品や自動車・飛行機・船舶等の製造資材の安定供給に貢献するとともに、我が国の鉄鋼業界における国際競争力の強化に寄与する。

かんらん岩



製鉄過程で発生する不純物を除去するために必要な副原料。日本国内では日高町と様似町でのみ産出。

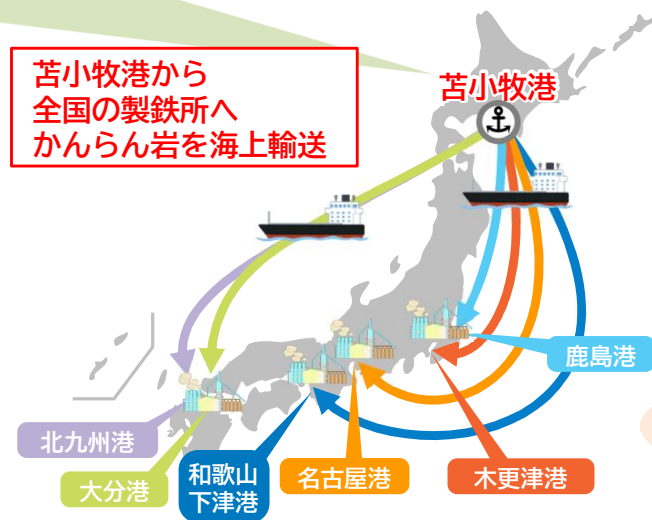
■苫小牧港 かんらん岩出荷量の推移



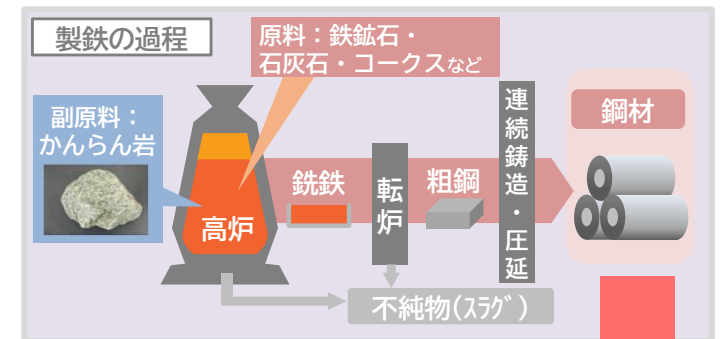
出典：港湾管理者統計

苫小牧港からの主なかんらん岩移出先 (R6時点)

苫小牧港から
全国の製鉄所へ
かんらん岩を海上輸送



出典：港湾管理者提供資料より作成



●利用者の声 (R6 かんらん岩取扱企業)

・東港区に新たな岸壁が整備され、東港区近傍で生産されているかんらん岩を効率的に出荷できるようになることにより、西港区までの運搬経費削減に加え、トラックドライバーの労働環境改善にもつながることから、企業経営の安定化への貢献が期待されます。

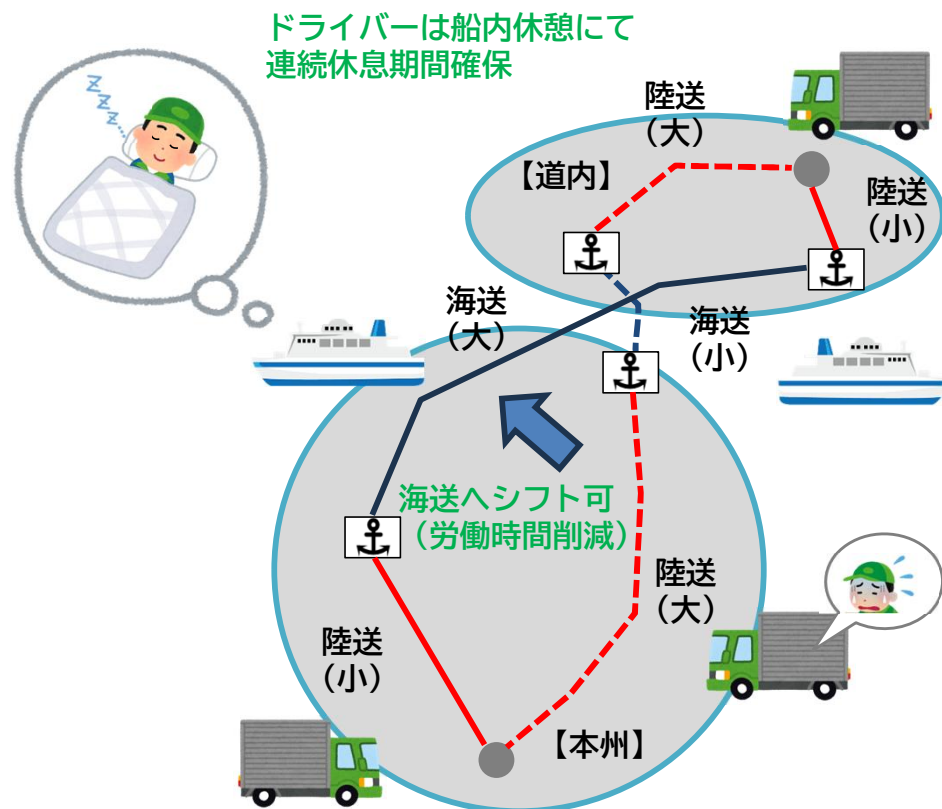


かんらん岩荷役状況 (西港区東6号岸壁)

2. 事業の必要性 ③: 2024年問題やドライバー不足に対する中長距離フェリーの重要性

- 本地区のフェリー航路は、北海道側の生産地から一大消費地である関東までのトラック輸送に必要不可欠な輸送手段として機能しており、我が国の「食」の安定的な国内供給を支えている。
- 本事業の実施により、北海道～本州間の「食」の輸送能力が強化される。また、本航路の乗船により、ドライバーの休息期間が確保でき長時間労働の改善等、労働環境改善が図られるため、ドライバー不足や高齢化など将来的な輸送力不足が懸念される中、国内物流の安定に資するフェリー輸送網構築の一翼を担う。

- フェリー乗船にて、1日の休息期間が確保可能
- ➡ドライバーの長時間労働改善、道内・道外側の配送効率向上



我が国の「食」を安定的に支える
フェリー輸送網構築へ貢献

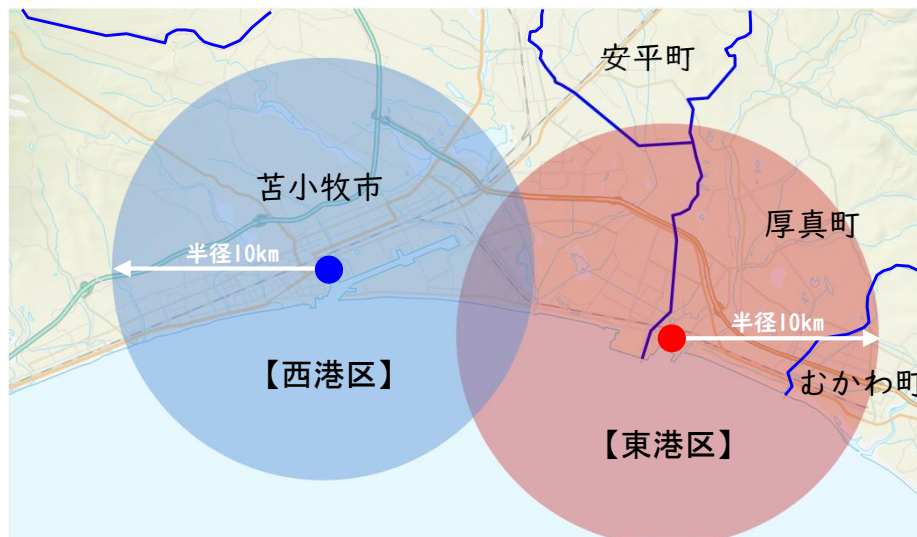
■地域の声(R7:フェリー船社)

・岸壁が2バース体制となれば、フェリーの入出港時間の見直しが可能となり、荷役効率を向上させることができる。特に、本航路乗船により、ドライバーの休息期間が確保され、ドライバーの労働環境も改善するため、長距離輸送航路の需要は更に高まると期待している。

フェリー海上輸送(小) + 陸上輸送(大) = ドライバー休息時間(短)
フェリー海上輸送(大) + 陸上輸送(小) = ドライバー休息時間(長)

2. 事業の必要性 ④: 耐震強化岸壁整備による緊急物資輸送や被災者支援の確実性

- 苫小牧港東港区では、平成30年の北海道胆振東部地震の際、道内全体の社会経済への影響を踏まえた物流機能確保(コンテナ船の定時性)と緊急物資輸送(被災者支援)に必要となる支援船の岸壁の利用調整等により遅延が発生するなど、緊急物資と幹線貨物の両立に課題が生じた。
- 本事業により、新たに耐震強化岸壁が整備されることで、被災時に支援船を円滑に受け入れることが可能となり、切迫する大規模地震発生時における背後圏(胆振東部地域: 安平町、厚真町、むかわ町)住民への緊急物資輸送や被災者支援の確実性が向上する。



苫小牧港における緊急物資背後圏イメージ (10km圏)



苫小牧港東港区におけるコンテナ船・フェリー 利用状況



北海道胆振東部地震 (H30. 9. 6) における支援船での支援活動 (給油・給水・入浴・洗濯)

■ 地域の声 (R6: 港湾管理者)

・ 本事業の実施により、大規模地震発生時においても、胆振東部地域への緊急物資輸送と災害支援船の受け入れ態勢の強化に加え、幹線貨物の維持が可能となるため、国際拠点港湾として、社会経済活動の維持に大きく貢献します。

3. 便益(考え方)

- 「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:①陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減(フェリー貨物)

定量的効果:②フェリーの滞船解消による輸送コスト削減

定量的効果:③陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減(バルク貨物)

定量的効果:④震災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減

3. 便益 ①: 陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減(フェリー貨物)

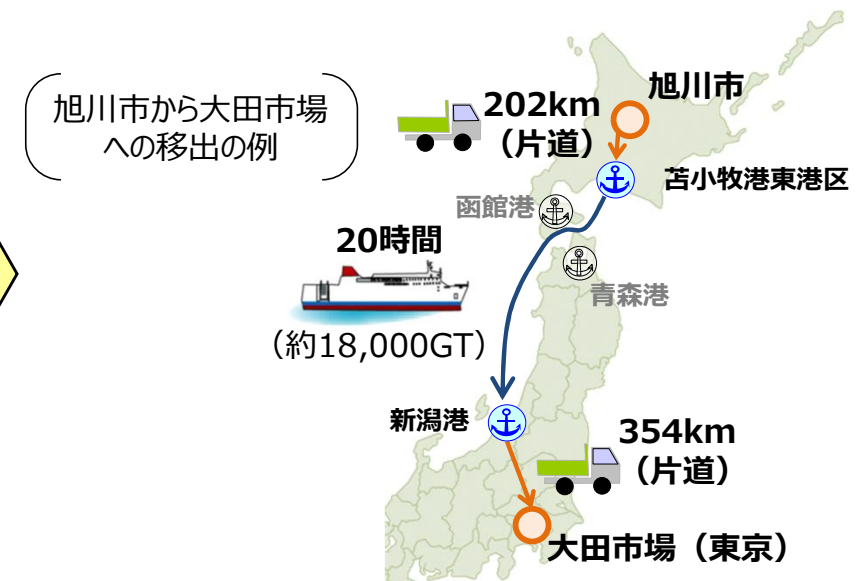
○本事業の実施により、苫小牧港東港区のフェリー航路が利用できるようにより、陸上輸送距離が短縮され、フェリー貨物の輸送コストが削減される。

【便益イメージ】

Without (整備なし) 時



With (整備あり) 時



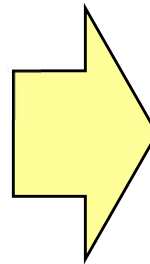
フェリー貨物の輸送コストの削減額 438百万円/年

3. 便益 ②: フェリーの滞船解消による輸送コスト削減

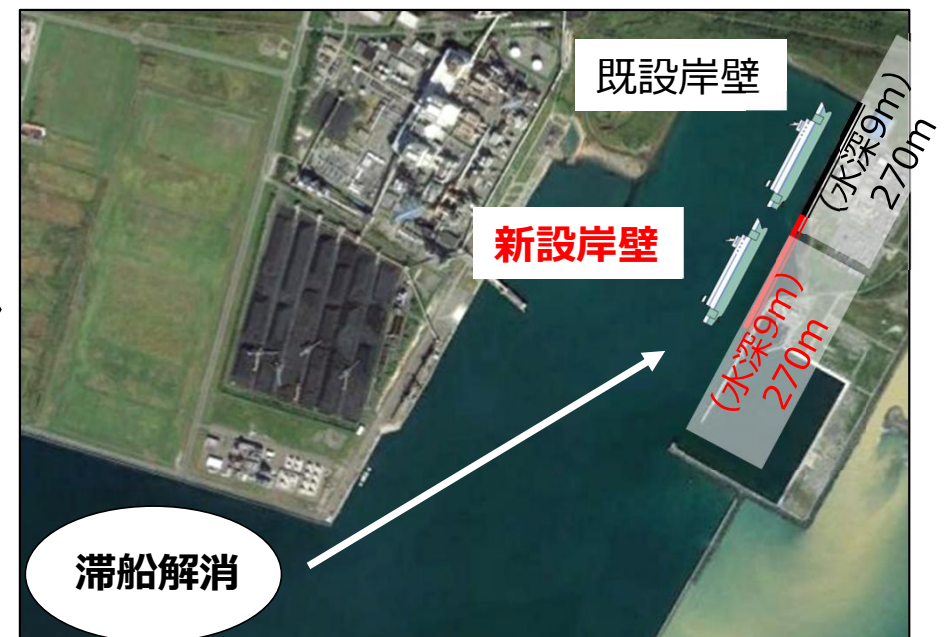
○本事業の実施により、フェリーの同時係留が可能となることにより、フェリーの滞船が解消し、輸送コストが削減される。

【便益イメージ】

Without (整備なし) 時



With (整備あり) 時



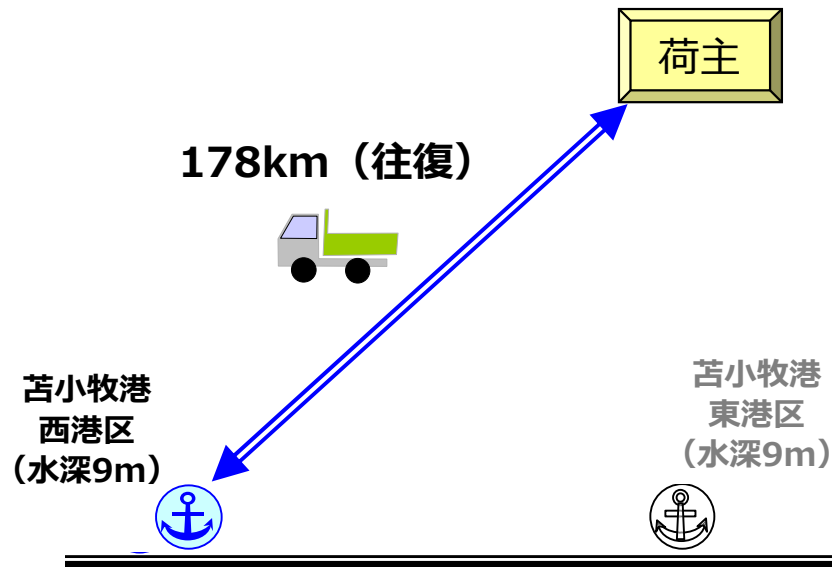
フェリーの滞船コストの削減額 106百万円/年

3. 便益 ③: 陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減(バルク貨物)

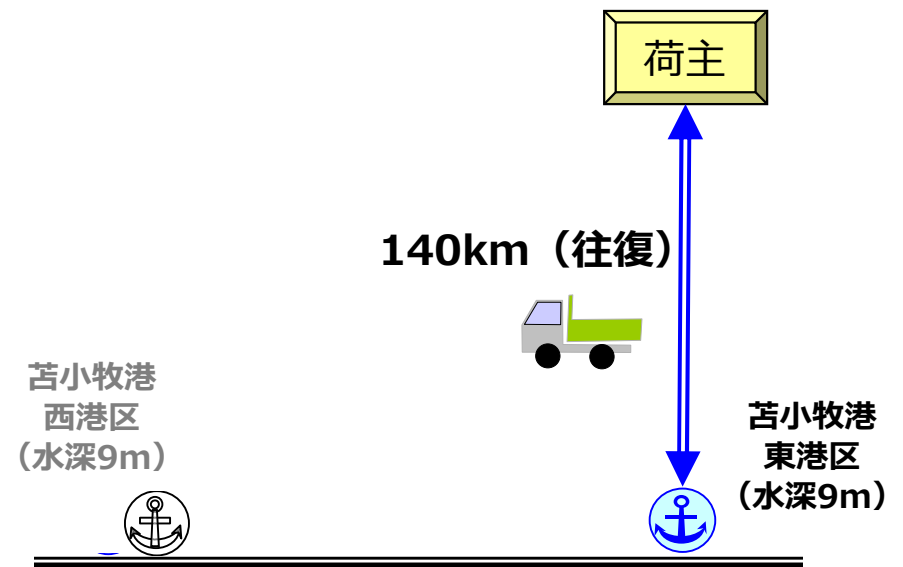
○本事業の実施により、近傍の苫小牧港東港区の岸壁が利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、バルク貨物の輸送コストが削減される。

【便益イメージ】

Without (整備なし) 時



With (整備あり) 時



バルク貨物の輸送コストの削減額 284百万円/年

3. 便益 ④: 震災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減

○本事業の実施により、被災時において耐震強化岸壁が利用できることにより、近傍の苫小牧港からの海上輸送が可能となり、輸送距離が短縮され、緊急物資、一般貨物及び幹線貨物の輸送コストの増大が回避される。

【便益イメージ】

Without (整備なし) 時

(幹線貨物輸送の例)



With (整備あり) 時

(幹線貨物輸送の例)



対象地震は、東港区周辺自治体の地域防災計画に基づき石狩低地東縁断層帯南部の地震を設定

**震災時における輸送コストの削減額
70,002 百万円/震災1回**

4. 事業費・事業期間

1)岸壁(-9m)(耐震)

- ・岸壁の施工方法の変更や地盤改良船の調達先変更等により、約52億円増加
- ・岸壁の施工方法の変更により、事業期間が1年延伸(R9→R10)

2)泊地(-9m)、港湾施設用地

- ・岸壁(-9m)(耐震)の工程が遅れることから、それに伴い事業期間が1年延伸(R9→R10)

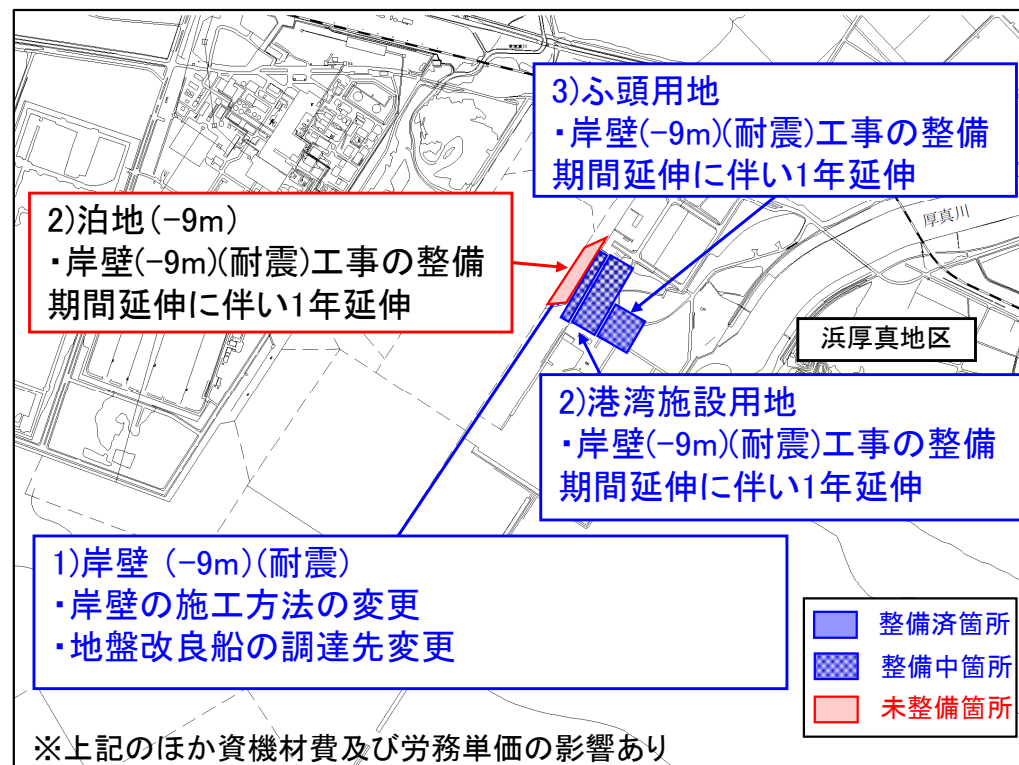
3)ふ頭用地

- ・ふ頭用地の施工方法の変更により、約12億円増加
- ・岸壁(-9m)(耐震)の工程が遅れることから、それに伴い事業期間が1年延伸(R9→R10)

上記の他、資機材費及び労務単価の上昇により、約10億円増加

➤ 事業スケジュール(＝:変更前、－:変更後)

施設名	事業主体	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
1)岸壁(-9m)(耐震)	国	＝	＝	＝	＝	＝	＝	＝
2)泊地(-9m)		＝	＝	＝	＝	＝	＝	＝
3)港湾施設用地		＝	＝	＝	＝	＝	＝	＝
4)ふ頭用地	管理者	＝	＝	＝	＝	＝	＝	＝

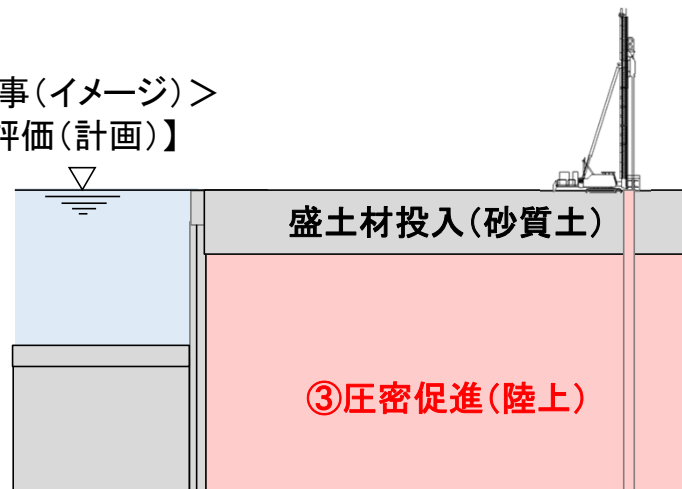


4. 事業費・事業期間

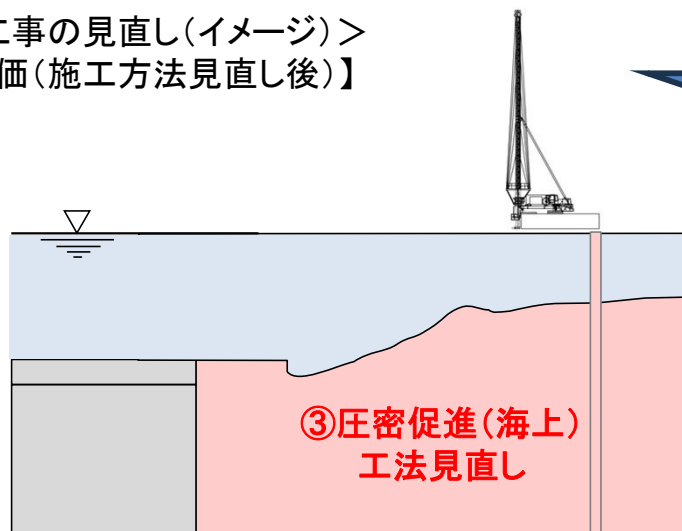
①: 岸壁の施工方法の変更等による費用増加(約52億円)

- 当初予定していた地盤改良船の調達不可により、当初より大型の地盤改良船を遠方から調達せざるを得ず、回航費・施工費が増加したことなどにより約13億円増加。
- 埋立土砂性状が当初想定と異なることから圧密促進のための工事を陸上から海上施工に変更したことで約24億円増加。
- さらに、上記以外の工事実施の際の基準変更に伴う費用増加などから計52億円増加。

＜岸壁工事(イメージ)＞
【前回評価(計画)】

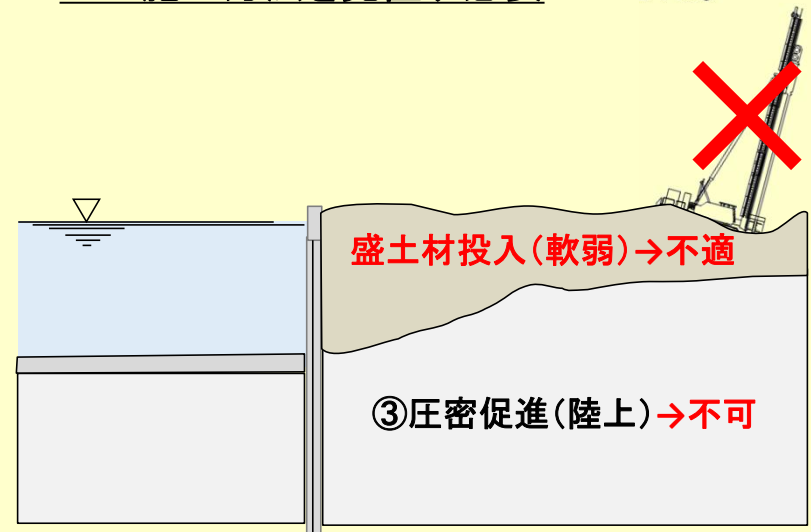


＜岸壁工事の見直し(イメージ)＞
【今回評価(施工方法見直し後)】



＜前回評価以降の情勢変化＞

- 液状化対策用盛土材(本工事での発生土を利用する想定)が当初想定より軟弱であることが確認されたため、陸上機械による施工が不可となり、圧密促進を陸上施工から海上施工に施工方法を見直す必要が生じた。



4. 事業費・事業期間

②: 岸壁の施工方法の変更等による事業期間延伸(1年)

<事業期間の見直し(前回評価と今回評価の比較)>

施設名	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
1)岸壁(-9m)(耐震)							←1年延伸
<当初工程(前回評価)>							
→①地盤改良(海上)				①			
→②本体工打設(海上)				②			
→③圧密促進(陸上)・液状化対策(陸上)					③		
→④その他(上部・付属・舗装等)						④	
<今回評価(施工方法見直し)>							
→①地盤改良(海上)船舶調達先変更				①			
→追加①仮設工(海上)		浚渫土に 粘性確認	施工検討 実施	①			
→③圧密促進(海上)・液状化対策(陸上)						③	
→変更②本体工打設(陸上)		陸上作業 不可と判断	以降施工 手順変更		②		
→④その他(上部・付属・舗装等)							④

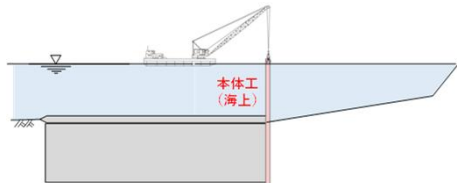
当初工程では、R7に本
工が完成し、R9に全体事
業が完成する予定であつた
が、地盤改良や圧密促進等
の施工方法の変更に伴い、
本体工の完成(R8)が1年
遅れたことにより、全体事
業の完成についてもR10と
1年延伸が必要となった。

— 前回評価
— 今回評価

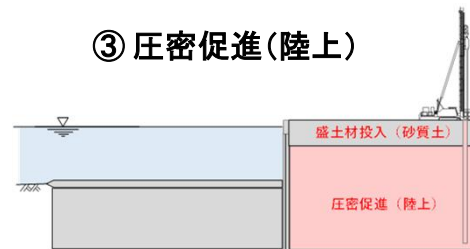
<施工ステップイメージ図(前回評価と今回評価比較)>

当初工程(前回評価(計画))

② 本体工打設(海上)

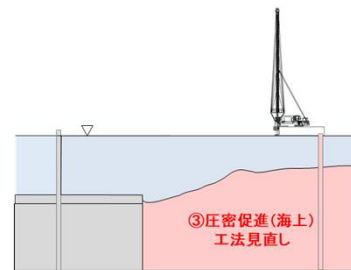


③ 圧密促進(陸上)

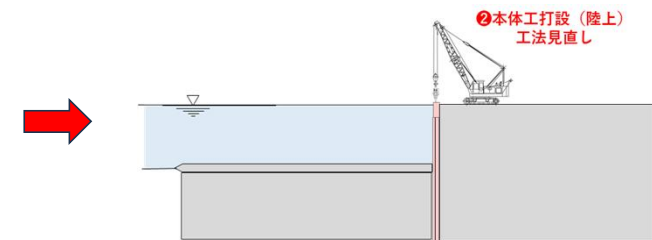


今回評価(施工方法見直し)

③ 圧密促進(海上)



② 本体工打設(陸上)



4. 事業費・事業期間

③: 資機材費・労務単価の変動による増額(約10億円増)

○前回評価(令和3年度)以降、資機材費や労務単価の変動に伴い、事業費が増加。

＜主要資機材費の増加割合(室蘭管内)＞

○本体工の施工に必要なコンクリート単価は令和7年度/令和3年度で約4割

○洗堀防止工の施工に必要な石材(中割石)単価は、同年度比で約2割上昇

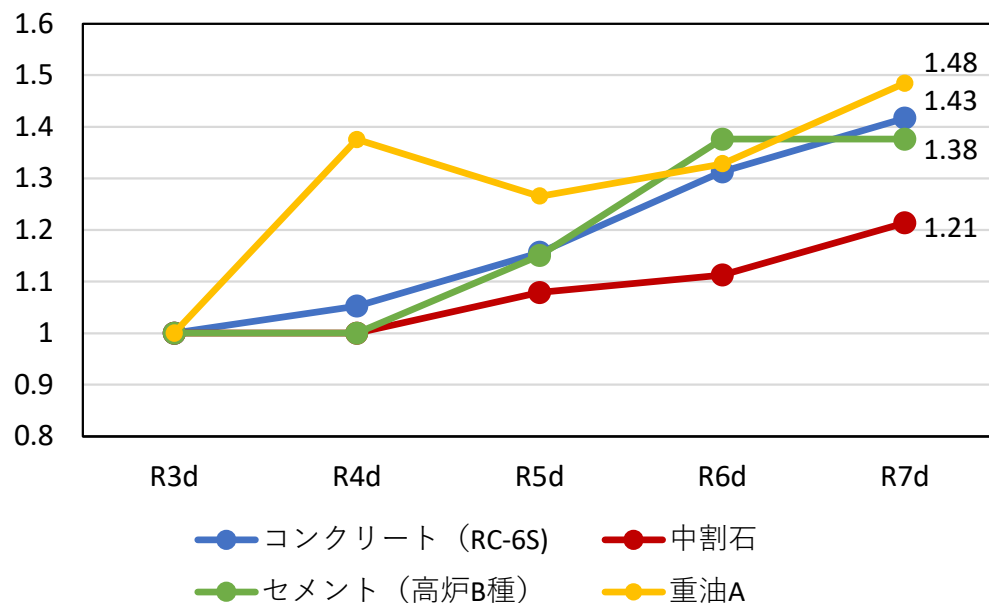
○地盤改良の施工に必要なセメント(高炉B種)単価は、同年度比で約4割上昇

○作業船燃料である重油Aの単価は、同年度比で約5割上昇

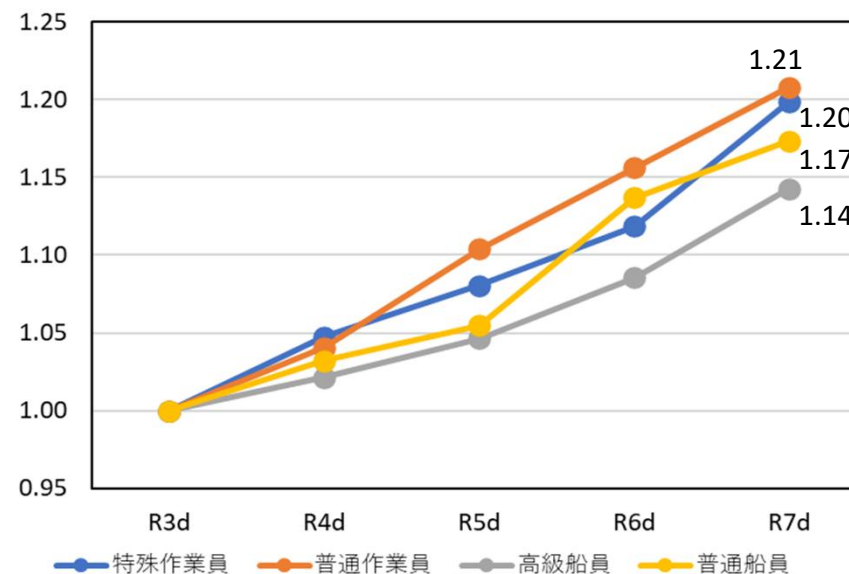
＜労務単価の増加割合(北海道)＞

○本工事の労務単価は令和7年度/令和3年度で約2割上昇

■ 室蘭管内における主要資機材単価推移(R3d～R7d)



■ 北海道における主要労務単価推移(R3d～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	200.5
○管理運営費	1.0
合計	201.4

●総便益(現在価値化後) (億円)

便益内容	便益費
○陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減(フェリー貨物)	83.6
○フェリーの滞船解消による輸送コストの削減	20.2
○陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減(バルク貨物)	54.3
○震災時における輸送コストの削減	122.7
○残存価値	0.3
合計	281.0

※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)	$B/C = \frac{\text{便益の現在価値(B)}}{\text{費用の現在価値(C)}} = \frac{281.0}{201.4} = 1.4$
----------------	---

●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	1.4	±10%	1.3～1.5
事業費	1.4	±10%	1.3～1.5
事業期間	1.4	±10%	1.3～1.4

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	94.3
○管理運営費	0.7
合計	94.9

●総便益(現在価値化後) (億円)

便益内容	便益費
○陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減(フェリー貨物)	83.6
○フェリーの滞船解消による輸送コストの削減	20.2
○陸上輸送距離の短縮による輸送コストの削減(バルク貨物)	54.3
○震災時における輸送コストの削減	122.7
○残存価値	0.3
合計	281.0

※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)	$B/C = \frac{\text{便益の現在価値(B)}}{\text{費用の現在価値(C)}} = \frac{281.0}{94.9} = 3.0$
----------------	--

●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	3.0	±10%	2.7～3.3
事業費	3.0	±10%	2.7～3.3
事業期間	3.0	±10%	2.9～3.1

5. 事業の投資効果（前回評価との比較）

		R3新規事業採択時 評価時点	R7再評価時点	備 考
事業費(億円)		145	219	岸壁(-9m)(耐震)の事業費増、資材単価の上昇及び改正労働基準法に基づく建設業の時間外労働規制等による事業費増
整備予定期間		令和4年度～ 令和9年度	令和4年度～ 令和10年度	岸壁(-9m)(耐震)の施工方法の変更に伴う、本体工の遅延による事業期間延伸
便益 の対 象と なる 需要 予測	将来貨物需要 (フェリー貨物) (フレートン)	496千フレートン (令和10年度)	353千フレートン (令和11年度)	実績を踏まえた需要予測の見直し
	将来貨物需要 (バルク貨物) (トン)	291千トン (令和10年度)	243千トン (令和11年度)	実績を踏まえた需要予測の見直し
	将来貨物需要 (震災時) (フェリー貨物) (フレートン)	15百万フレートン (令和10年度)	15百万フレートン (令和11年度)	
	将来貨物需要 (震災時) (バルク貨物) (トン)	150千トン (令和10年度)	171千トン (令和11年度)	実績を踏まえた需要予測の見直し
便益(現在価値化後) (億円)		169	281	陸上輸送コスト原単位の見直し及びGDPデフレータの更新による増
B/C		1.5	1.4	

6. 事業進捗の見込み

○令和4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))

事業主体	施設名		全体事業	実施済	残事業	進捗率 (%)
国	岸壁(-9m)(耐震)	事業費	183	104	79	56.9
		数量	270	154	116	
	泊地(-9m)	事業費	1.6	0	1.6	0.0
		数量	14,000	0	14,000	
	港湾施設用地	事業費	3.6	1.2	2.4	32.8
		数量	23,000	7,544	15,456	
管理者	ふ頭用地	事業費	31	3	28	8.6
		数量	19,000	1,634	17,366	

※「数量」は、現場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49%となっており、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
苫小牧地方総合開発期成会	苫小牧市長	苫小牧市、白老町、厚真町、安平町、むかわ町	物流拠点の機能強化のため、苫小牧港東港区浜厚真地区周文ふ頭の連続バース化による利便性の向上と、大規模地震災害に備えた耐震・防災機能強化のための岸壁整備の促進

○港湾管理者(苫小牧港管理組合)からの意見

対応方針(原案)については、特段の意見はございません。

苫小牧港東港区浜厚真地区周文ふ頭では、フェリー貨物のダイヤ制約や滞船、長距離トラック輸送の増大、バルク貨物の非効率な輸送といった課題があり、トラックドライバーの労働環境改善や大規模地震に備えた緊急物資等輸送を確保するために必要な港湾施設の整備が引き続き求められております。

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)

- ・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は、道央圏を中心とした地域経済の活性化のみならず、国民の暮らしに欠かせない物資輸送を担う役割を有しているほか、大規模災害時の緊急物資輸送や幹線貨物輸送網の確保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。