

港湾整備事業

事後評価結果準備書

- 1 室蘭港 崎守地区 道路整備事業
- 2 苫小牧港 東港区 中央水路地区
国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)
- 3 函館港 万代・中央ふ頭地区
国内物流ターミナル整備事業

令和2年度
北海道開発局

事業名 (箇所名)	道路整備事業 (室蘭港 崎守地区)		担当課 担当課長名	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 箕作 幸治	事業主体	北海道開発局																																																
実施箇所	北海道室蘭市																																																					
該当基準	事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業																																																					
主な事業の諸元	道路(改良)																																																					
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成27年度																																																		
総事業費(億円)	再評価時 平成25年度	36億円		完了時	36億円																																																	
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 崎守地区の臨港道路は、供用開始から30年以上が経過し劣化が著しいため、法面劣化による崩落が発生するなど、走行車両の安全性が低下しているほか、通行止めによる貨物流動の停滞により利便性が低下している。さらに、現行道路法線が現状の交通量に対して基準を満たしていない状況であった。</p> <p><達成すべき目標> 崎守地区臨港道路の改良整備により、走行車両の安全性を確保するとともに、港湾関連車両や一般車両の交通の円滑化を図る。</p>																																																					
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画 重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 ・北海道総合開発計画 計画の目標: 地域の強みを生かした産業の育成 主要施策: 産業を支える人流・物流ネットワークの整備等 計画の目標: 安全・安心な社会基盤の利活用 主要施策: インフラ老朽化対策の推進 																																																					
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・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> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・地域のものづくり産業を支える貨物輸送 ・国内外に供給される水産物の安全な輸送 ・臨港道路による利便性と安全性の向上 ・大型クルーズ客船の受入れによる観光振興</p> <p><定量的な効果> ・輸送・移動コストの削減 ・交通事故の減少</p>																																																					
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<table border="0"> <tr> <td></td> <td><H25再評価時></td> <td><R2事後評価時></td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td>36億円</td> <td>36億円 (変更なし)</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>H14年度~H26年度</td> <td>H14年度~H27年度 (南黄金跨線橋のPC桁コンクリート部の剥落防止対策が必要となったため)</td> <td colspan="8"></td> </tr> <tr> <td>臨港道路通過計画交通量</td> <td>6,459台/日</td> <td>7,263台/日 (R2年交通量調査にて、国道・道道から臨港道路への流出割合が高くなったため)</td> <td colspan="8"></td> </tr> </table>											<H25再評価時>	<R2事後評価時>									総事業費	36億円	36億円 (変更なし)									事業期間	H14年度~H26年度	H14年度~H27年度 (南黄金跨線橋のPC桁コンクリート部の剥落防止対策が必要となったため)									臨港道路通過計画交通量	6,459台/日	7,263台/日 (R2年交通量調査にて、国道・道道から臨港道路への流出割合が高くなったため)								
	<H25再評価時>	<R2事後評価時>																																																				
総事業費	36億円	36億円 (変更なし)																																																				
事業期間	H14年度~H26年度	H14年度~H27年度 (南黄金跨線橋のPC桁コンクリート部の剥落防止対策が必要となったため)																																																				
臨港道路通過計画交通量	6,459台/日	7,263台/日 (R2年交通量調査にて、国道・道道から臨港道路への流出割合が高くなったため)																																																				
事業全体の投資効率性	基準年度		令和2年度																																																			
B:総便益(億円)	89		C:総費用(億円)		63	全体B/C	1.4	B-C	26	EIRR(%)	5.7																																											
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	(1)木材チップヤードの廃止 ・令和元年12月にチップヤードを廃止したことに伴い、崎守ふ頭で輸入していた木材チップの取扱いが他港へシフトした。 (2)外貨コンテナ航路の毎週運航 ・崎守ふ頭の外貨コンテナ航路は、コンテナ貨物需要の高まりや、ガントリークレーンの更新による処理能力の向上により、平成30年2月、隔週運航から毎週運航が実現し、コンテナ関連車両の利用機会が増加している。																																																					
今後の事後評価の必要性	本事業の実施により、輸送・移動コストの削減や車両の安全性が確保される等の事業効果が発現し、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事業評価の必要性はない。																																																					
改善措置の必要性	本事業の実施により、輸送・移動コストの削減や車両の安全性が確保される等の事業効果が発現し、当初の目的は達成され、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	本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、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	充分な事業の投資効果があると判断されたため。																																																					
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>																																																					

事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震) (苫小牧港東港区 中央水路地区)			担当課	北海道開発局 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	箕作 幸治					
実施箇所	北海道苫小牧市									
該当基準	事業完了後一定期間(5年以上)が経過した事業									
主な事業の諸元	岸壁(中央-14.0m)、岸壁(中央-12.0m)(改良)(耐震)、航路(中央-14.0m)、泊地(中央-14.0m)、泊地(中央-12.0m)、港湾施設用地(中央)、ふ頭用地、道路、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	再評価時 平成26年度	491億円		完了時	491億円					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 西港区を利用しての外貨コンテナの取扱貨物量の増加により、バース数の不足による滞船や背後ヤードの不足によるコンテナ横持ち輸送が発生し、増大が見込まれる外貨コンテナ貨物の対応が困難な状況となっていた。また、東港区では耐震強化岸壁が未整備であったため、大規模地震発生時における国際海上コンテナの物流機能維持に対応した耐震強化岸壁の整備が求められていた。</p> <p><達成すべき目標> 大水深岸壁の整備により、外貨コンテナ船の利用による物流コストの削減とともに、大規模地震発生時における海上からの物流機能の確保を図る。</p>									
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画 重点目標2:災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 政策パッケージ2-1:切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</p> <p>・北海道総合開発計画 計画の目標:農林水産業・食関連産業の振興 主要施策:「食」の高付加価値化と総合拠点づくり 計画の目標: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 主要施策:激甚化・多様化する災害への対応 計画の目標:地域の強みを生かした産業の育成 主要施策:産業を支える人流・物流ネットワークの整備等</p>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・政策目標:水害等災害による被害の軽減 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保、協力 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 ・施策目標:津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進する。 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> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・連続バースによる機能の強化 ・国際コンテナターミナルによる輸送コストの削減 ・内貨ユニットロードの機能の強化 ・農水産物・食品の輸出力強化に向けた取組 ・民間投資の誘発による食の新たな物流拠点の形成 ・大規模地震に対する海上交通ネットワークの維持</p> <p><定量的な効果> ・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</p>									
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p><H26再評価時> <R2事後評価時></p> <p>総事業費 491億円 → 491億円 (ふ頭用地と道路の工事費単価精査) 事業期間 H13年度~H27年度 → H13年度~H27年度 (変更なし) 取扱貨物量 2,420千トン/年(153千TEU/年) → 2,372千トン/年(154千TEU/年) (品目別の取扱動向を踏まえ需要を見直したため) 震災時(緊急物資) 445トン/回 → (大規模地震対策施設の計画変更に伴い、緊急物資輸送を見直したため) 震災時(幹線貨物) 2,606千トン/回(154千TEU/回) → 2,474千トン/回(160千TEU/回) (大規模地震対策施設の計画変更に伴い、全ての復旧期間で幹線貨物輸送を担うこととあわせて、品目別の取扱動向を踏まえ需要を見直したため)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	令和2年度								
B:総便益 (億円)	1,520	C:総費用(億円)		999	全体B/C	1.5	B-C	521	EIRR (%)	6.5
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)外貨コンテナ貨物量の増加 ・外貨コンテナ貨物は西港区勇払ふ頭で取扱っていたが、貨物量増加に対応するため、平成9年4月から西港区入船ふ頭コンテナターミナルで取扱いを開始した。その後も航路開設等により、平成16年には平成9年と比べ約2.0倍の取扱量に増加し、平成20年8月、現在の東港区中央ふ頭への国際コンテナターミナル全面移転後、堅調に取扱量が増加している。</p> <p>(2)大規模地震対策施設の計画変更 ・本事業による東港区中央水路地区の耐震強化岸壁には、緊急物資輸送と幹線貨物輸送の2つの機能を持たせているが、平成30年9月6日に発生した北海道胆振東部地震では、国際海上コンテナ物流機能は維持できていたが、一方の緊急物資は震災直後に岸壁から搬入できたものの、コンテナ船の受入再開後はコンテナ貨物を優先せざるを得ず、東港区浜厚真地区のフェリー岸壁や西港区の岸壁から搬入することとなった。この経験を踏まえ、平成31年3月に港湾計画の一部変更を行い、本事業による中央水路地区の耐震強化岸壁は国際海上コンテナ物流機能を維持するための大規模地震対策施設とし、浜厚真地区に計画する耐震強化岸壁を緊急物資等の輸送かつ国内幹線物流機能を維持するための大規模地震対策施設として位置付けた。</p>									
今後の事後評価の必要性	本事業の実施により、輸送コストの削減や大規模地震発生時に物流機能が確保される等の事業効果が発現し、当初の目的は達成され、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	本事業の実施により、輸送コストの削減や大規模地震発生時に物流機能が確保される等の事業効果が発現し、当初の目的は達成され、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	本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、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	充分な事業の投資効果があると判断されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									

事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (函館港 万代・中央ふ頭地区)		担当課 担当課長名	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 箕作 孝治	事業 主体	北海道開発局				
実施箇所	北海道函館市									
該当基準	事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業									
主な事業の諸元	岸壁(-10.0m)(改良)、岸壁(北)(-7.5m)(改良)、物揚場(-4.0m)(改良)、道路(護岸)(改良)、岸壁(南)(-8.0m)(改良)、岸壁(北第2)(-9.0m)(改良)、岸壁(正 面)(-5.5m)(改良)									
事業期間	事業採択	平成15年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	再評価時 平成26年度	65億円		完了時	54億円					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 万代・中央ふ頭地区は、小麦や原木等のバラ貨物を取り扱い、地域産業の競争力を支えているが、岸壁の老朽化が進行しているため、早急な対応が必要となっている。また、貨物船の荷役のほか休憩や物資補給を目的とした不荷役船にも利用されており、安全な係留が求められている。</p> <p><達成すべき目標> 国内物流ターミナルの整備により、背後圏の貨物需要に対応した係留施設を確保し、物流コストや業務コスト等の削減を図る。</p>									
上位計画の位置づけ	<p>・社会資本整備重点計画 重点目標4:民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-2:地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進</p> <p>・北海道総合開発計画 計画の目標:地域の強みを生かした産業の育成 主要施策:産業を支える人流・物流ネットワークの整備等 計画の目標:安全・安心な社会基盤の利活用 主要施策:インフラ老朽化対策の推進</p>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・協力 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 ・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> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果> ・背後産業活動の維持・活性化 ・道民への食料安定供給 ・不荷役船や船員の利便性・安全性向上</p> <p><定量的な効果> ・輸送コストの削減 ・輸送コスト・輸送時間コストの削減 ・業務コストの削減 ・資産価値の喪失回避</p>									
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<p><H26再評価時> <R2事後評価時></p> <p>総事業費 65億円 → 54億円 (事業計画の見直しに伴う施設削除のため)</p> <p>事業期間 H15年度～H30年度 → H15年度～H27年度 (同上)</p> <p>取扱貨物量 95千トン/年 → 103千トン/年 (原木の取扱量増加及び水産品の取扱量減少のため)</p> <p>計画交通量 450台/日 → 527台/日 (貨物量の増加に伴う将来交通量の見直しのため)</p> <p>官公庁船隻数 1隻/年 → — (事業計画の見直しに伴う施設削除のため)</p> <p>滞船隻数 179隻/年 → 160隻/年 (近年の不荷役船の利用状況を踏まえた需要見直しのため)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	令和2年度								
	B:総便益 (億円)	165	C:総費用(億円)	105	全体B/C	1.6	B-C	60	EIRR (%)	6.4
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)岸壁利用形態の見直し ・万代地区を利用していただ巡視船を中央ふ頭地区へシフトする計画だったが、シフト先の岸壁で緊急出動時の出港体制等の検証を重ねた結果、万代地区の岸壁の優位性が高いことから、現状の岸壁で継続利用することとなった。 ・中央ふ頭地区と万代地区において、休憩利用と併用して原木の取扱いがなされ、非効率な利用となっていたため、利用者調整のうえ岸壁利用の再編を図り全体の利用を効率化した。</p> <p>(2)取扱貨物量及び品目の変化 ・函館港の原木取扱量は、令和元年に過去最高の約119千トンとなった。近年10年間では取扱貨物量が約3.4倍に増加している。 ・中小水産加工場の経営状況の悪化による、冷凍水産品のバラ貨物が在庫過多となるリスクを回避するため、他地区から小ロットで調達可能なコンテナ貨物で輸入していることから、万代地区における水産品の取扱量が減少した。</p>									
今後の事後評価の必要性	本事業の実施により、輸送コストの削減や滞船の増大が回避される等の事業効果が発現し、当初の目的は達成され、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	本事業の実施により、輸送コストの削減や滞船の増大が回避される等の事業効果が発現し、当初の目的は達成され、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	本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、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	十分な事業の投資効果があると判断されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									