

(事後評価)

はこだてこう きたふとうちく
函館港 北ふ頭地区

複合一貫輸送ターミナル整備事業

事後評価結果準備書説明資料

令和3年度
北海道開発局

目 次

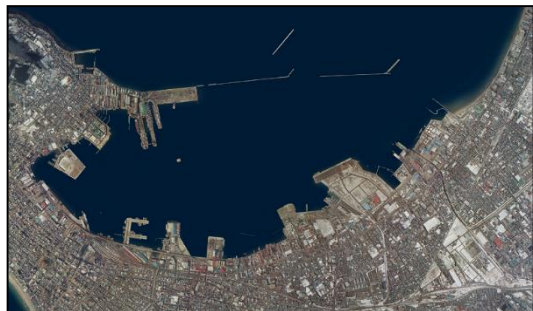
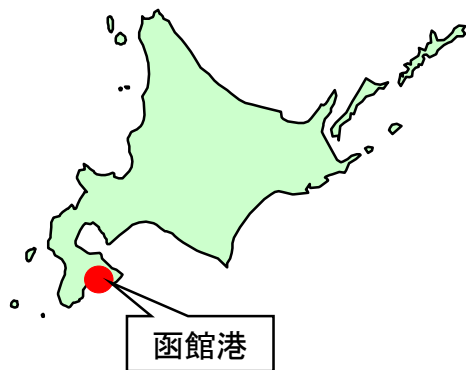
| | | |
|------------------|-------|----|
| 1. 事業の概要 | | 1 |
| 2. 社会経済情勢の変化 | | 3 |
| 3. 事業の効果の発現状況 | | 5 |
| 4. 費用対効果分析の要因の変化 | | 9 |
| 5. 今後の事業評価の必要性等 | | 10 |

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

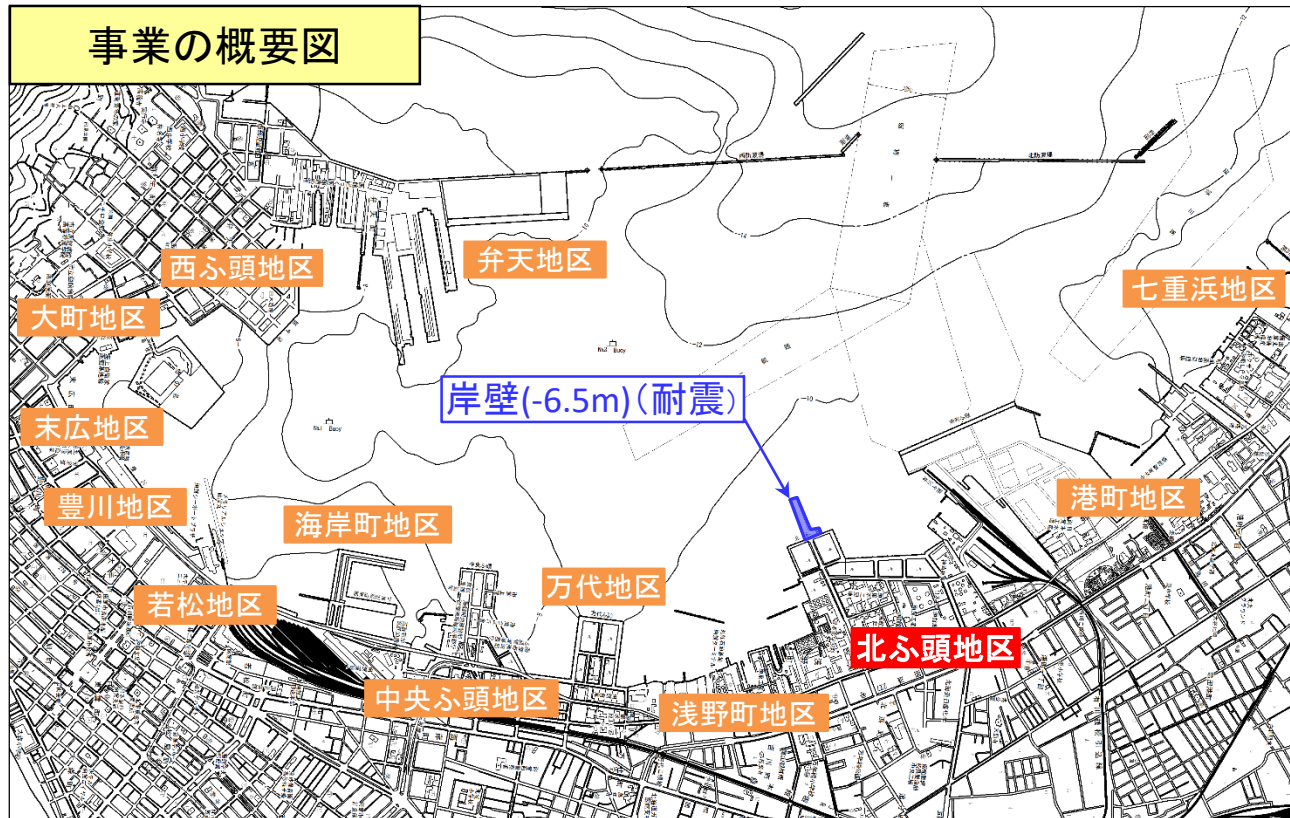
- 函館港は、北海道渡島半島の南端に位置し、函館市が管理する重要港湾。
- 本事業の目的は、岸壁の整備によるフェリー輸送の効率化、並びに大規模地震発生時における緊急物資及び幹線貨物の輸送機能確保。

位置図・航空写真



函館港 全景 (R2.8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(-6.5m)(耐震) | 190m(内、船尾部30m) | H23~H28 |

(3) 経緯

- 2011(平成23)年度 事業採択・現地着工
- 2013(平成25)年度 再評価の実施・事業費の増加
- 2016(平成28)年度 事業完了
- 2021(令和3)年度 事後評価の実施

○総事業費 52億円

○整備期間 平成23年度～平成28年度

2. 社会経済情勢の変化


(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 【対象港湾周辺の動向】

平成28年3月
北海道新幹線
新青森駅～新函館北斗駅間開業



写真：北斗市HP

平成30年3月
道の駅「なないろ・ななえ」開業



写真：七飯町役場HP

令和3年7月
「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界遺産登録




大船遺跡



垣ノ島遺跡

写真：函館市HP

【函館・江差自動車道】
平成15年3月
函館IC～北斗茂辺地IC開通
平成21年11月
北斗中央IC～北斗富川IC開通
平成24年3月
北斗富川IC～北斗中央IC開通



平成28年3月
道南いさりび鉄道開業

令和3年度 開通予定
函館・江差自動車道
茂辺地木古内道路

平成28年1月
道の駅「みそぎの郷 きこない」開業




【函館新外環状道路】
平成27年3月
函館IC～赤川IC 2車線開通
令和3年3月
函館IC～赤川IC 4車線開通
令和3年3月
赤川IC～函館空港IC 開通



平成30年10月
函館港若松地区旅客船岸壁暫定供用

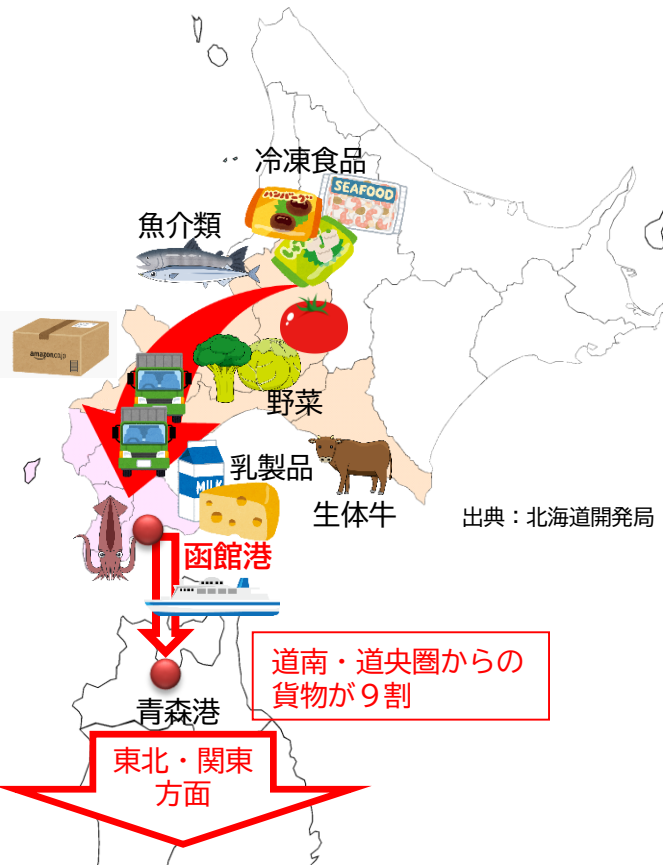


3. 事業の効果の発現状況

(1) 事業の効果の発現状況(フェリー貨物輸送の効率化)

- 函館港北ふ頭地区は、全道各地で生産・製造される貨物の移出拠点として重要な役割を担っている。フェリー貨物は生活用品などの日用雑貨、野菜や魚介類などの農水産品、冷凍食品などの食料品が中心であるが、最近はEC(電子商取引)の進展による宅配貨物の増加にも対応している。
- 岸壁の整備により、フェリーの横付け係留や大型化への対応が可能となり、係留作業時間の短縮や輸送能力の増加が図られ、フェリー貨物の輸送効率が向上している。

函館港から移出されるフェリー貨物の道内背後圏



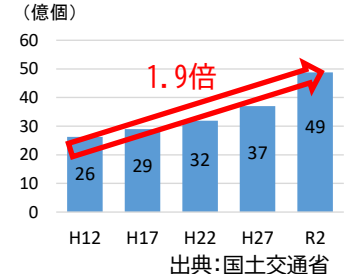
函館港のフェリー貨物の内訳



整備前後のフェリー係留状況



宅配貨物取扱個数の推移 (全国)



フェリー1隻当たりトラック台数 (12mトラック換算)



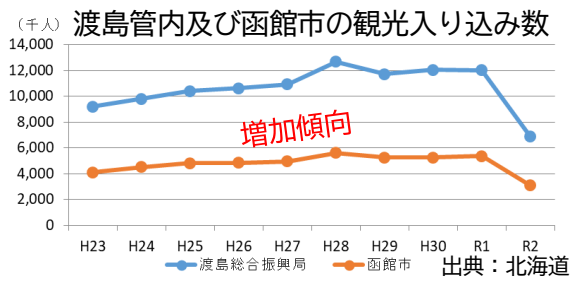
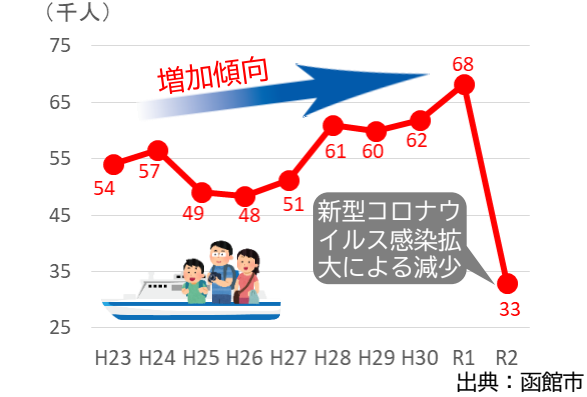
■地域の声 (R3: 運送関係者)
 ・フェリーの大型化により乗船枠の余裕ができたため、満船により乗船を断られることがなくなり、生活必需品を安定的に道内へ供給することができ、とても助かっています。

3. 事業の効果の発現状況

(2) 事業の効果の発現状況(フェリーによる道南地域の観光振興)

- 道南地域を自家用車で周遊するニーズの高まりにより、函館港を利用するフェリー旅客は増加傾向となっている。
- 岸壁の整備に加え、旅客ターミナルも新設されたことでフェリー旅客の利便性・安全性が向上し、道南観光の玄関口である函館港のイメージアップが図られている。
- 令和3年7月には「北海道・北東北の縄文遺跡群」が世界遺産に登録されており、フェリーを活用した新たな観光ルートの形成とさらなる観光客の増加が期待されている。

函館港北ふ頭地区のフェリー旅客数の推移



■地域の声(R3:函館市国際観光コンベンション協会)
 ・コロナにより落ち込んだ観光客は少しずつ戻ってきていると実感しており、縄文遺跡群を目当てにフェリーで来道する観光客がさらに増加することを期待しています。

道南地域における豊富な観光資源



フェリーを活用した縄文遺跡群周遊観光のイメージ



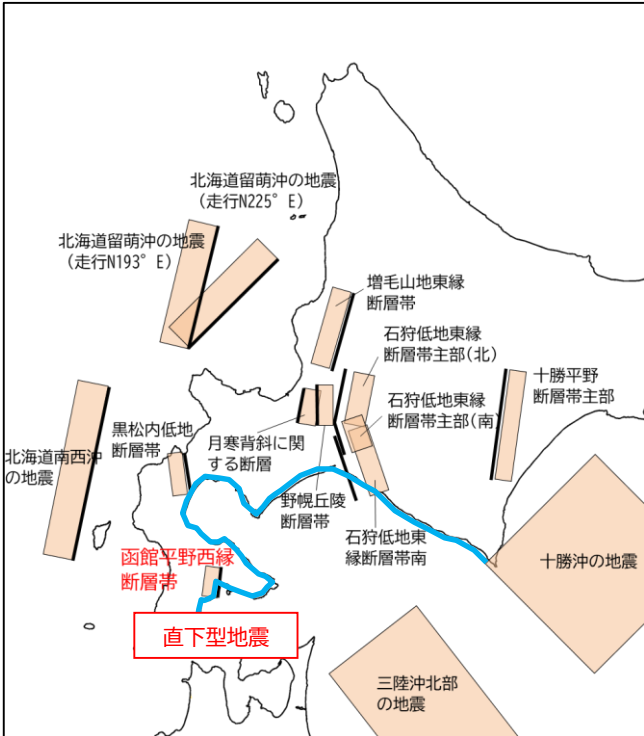
写真：函館市公式観光サイト「はこぶら」、松前町、江差町

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業の効果の発現状況(道南地域の安全・安心の確保)

- 北海道では大規模地震の発生が危惧されており、函館市を含む2市1町が、直下型地震による避難者数を計3万2千人と想定している。
- 函館港における耐震強化岸壁の整備により、本州から被災地への緊急物資の供給や災害派遣等従事車両の輸送が可能となり、早期の復旧・復興が期待されることに加え、幹線貨物(フェリー貨物)を継続して取扱うことができ、道民生活や産業・経済活動が維持される。

北海道における地震被害想定の対象地震
(太平洋沿岸(渡島・胆振・日高地域))



出典：北海道防災会議資料より作成

直下型地震による被害想定
(函館港で想定する背後圏2市1町)

| 市町 | 震度 | 避難者数 |
|-----|----|---------|
| 函館市 | 6強 | 14,323人 |
| 北斗市 | 7弱 | 13,923人 |
| 七飯町 | 7弱 | 3,772人 |

出典：北海道防災会議資料より作成



北海道南西沖地震の被害状況
函館港弁天地区 (H5.7)

函館港耐震強化岸壁を活用した緊急物資輸送イメージ



■利用者の声(R3:陸上・海上自衛隊)
・半島という地域特性を踏まえると、海上からの北海道上陸が現実的であると考えており、北ふ頭地区の耐震強化岸壁は、自衛隊の災害復旧支援活動等にとって重要な拠点であると認識しております。

3. 社会経済情勢等の変化

(4) 事業の投資効果(総事業費及び事業期間の変更)

- 1) 近隣に在場する作業船が確保できず、遠方から回航することとなったため、事業費2億円増。
- 2) フェリーが整備中の岸壁に接触し、その復旧のために本事業の整備を一時中断する必要が生じたことから、事業期間1年延長。

| | 前回評価(H25) | 今回評価(R3) | 増減 |
|------|---------------|---------------|--------|
| 総事業費 | 50.2億円 | 52.2億円 | 2.0億円増 |
| 事業期間 | 平成23年度～平成27年度 | 平成23年度～平成28年度 | 1年増 |

3. 事業の効果の発現状況

(4) 費用対効果の算定結果

○プロジェクトの投資効果

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{複合一貫輸送ターミナル整備による効果}}{\text{建設費+耐用期間(50年)の管理運営費}} \\ &= \frac{102.4 \text{ 億円}}{75.8 \text{ 億円}} = 1.4 \end{aligned}$$

4. 費用対効果分析の要因の変化

(1) 事業の投資効果(費用便益分析 前回評価との比較)

| | | 前回評価 (H25再評価) | 今回評価 (R3事後評価) | 備考 (前回評価からの主な変更点) |
|----------------|---------------|------------------|------------------|-----------------------|
| 総事業費 (億円) | | 50 | 52 | 近隣の作業船を調達できなかったことによる増 |
| 事業期間 | | 平成23年度～平成27年度 | 平成23年度～平成28年度 | 整備の一時中断による増 |
| 需要予測 | フェリー貨物量 | 734万トン／年 | 642万トン／年 | 貨物需要予測の見直しによる減 |
| | 積み残し台数 | 12台／日 | 11台／日 | 貨物需要予測の見直しによる減 |
| | 震災時 (緊急物資) | 3,033トン／年 | 2,109トン／年 | 被災人口の見直しによる減 |
| | 震災時 (幹線貨物) | 312万トン／年 | 601万トン／年 | 港湾計画変更による増 |
| 総費用(C) (億円) | | 48億円 | 76億円 | 基準年度変更による増 |
| 総便益(B) (億円) | | 77億円 | 102億円 | 基準年度変更による増 |
| B/C | | 1.6 | 1.4 | |

5. 今後の事後評価の必要性等

(1) 今後の事後評価及び改善措置の必要性

本事業の実施により、フェリー貨物の効率化や大規模地震発生時の輸送機能確保など、当初の目的が達成されており、費用対効果の投資効果も確保されていることから、本事業は適切な事業であったと考えます。

よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えますが、引き続き利用状況の把握に努めて参りたいと考えています。

(2) 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

本事業評価を踏まえ、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ものと考えます。

目的としている事業の効果が発現しており、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。