

港湾整備事業

事後評価結果準備書

1 釧路港国際物流ターミナル整備事業

令和5年度
北海道開発局

事業名 (箇所名)	釧路港国際物流ターミナル整備事業		担当課		事業 主体	北海道開発局				
実施箇所	北海道釧路市									
該当基準	事業完了後一定期間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深14m)、泊地(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成30年度						
総事業費 (億円)	新規事業採択時評価 平成25年度	182	完了時	178						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型穀物船が満載では入港できないため、非効率な輸送形態となり輸送費用が高くなっている。 ・岸壁延長が不足しているため、穀物船が同時に入港した際には荷役機械のない岸壁で荷役を行っており、横持ち費用が発生している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶による穀物の大量一括輸送を可能とし、北海道・東北地方をはじめとする地域への穀物の安定的かつ安価な輸送を実現する。 ・貨物輸送の効率化 ・横持ち輸送の解消 ・滞船の解消 									
上位計画の位置づけ	<p><北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標:世界に目を向けた産業の振興 ・主要施策:地域の強みを生かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) <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> <ul style="list-style-type: none"> ・重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備 ・政策パッケージ4-3:民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化 <p><経済財政運営と改革の基本方針2023(令和5年6月16日閣議決定)></p> <ul style="list-style-type: none"> 第2章 新しい資本主義の加速 5. 地域・中小企業の活性化(物流の革新) <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5年3月30日告示)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成(Ⅱ1(1)④) ・船舶航行及び港湾活動の安全性の確保(Ⅱ1(3)②) ・地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保(Ⅱ2(1)) ・バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾(V2(1)) 									
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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域産業競争力の強化、国民への安全・安心な食料供給 ・効率的な岸壁利用の促進 ・企業間連携による大型船を活用したバルク貨物の共同輸送の促進 ・港湾機能の強化による民間投資及び雇用の誘発 ・排出ガスの減少 (CO₂:24,001トン/年 NO_x:2,281トン/年) <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上輸送コストの削減 ・陸上輸送コストの削減 ・滞船コストの削減 ・荷役機械の効率化による輸送コストの削減 									
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	<ul style="list-style-type: none"> ○事業費:182億円(H25年度新規事業採択時評価)→178億円(R5年度事後評価) ○事業期間:平成26年度～平成29年度(H25年度新規事業採択時評価)→平成26年度～平成30年度(R5年度事後評価) ○便益の主な根拠 ・海上輸送コストの削減: 38億円(平成30年予測取扱貨物量:2,033千トン/年)(H25年度新規採択時評価) →25億円(令和5年以降取扱貨物量:914千トン/年)(R5年度事後評価) ・陸上輸送コストの削減: 1.2億円(平成30年予測取扱貨物量:133千トン/年)(H25年度新規採択時評価) →0.3億円(令和5年以降取扱貨物量:97千トン/年)(R5年度事後評価) ・滞船コストの削減: 0.5億円(平成30年予測滞船解消時間:571.6時間/年)(H25年度新規採択時評価) →0.4億円(令和5年以降滞船解消時間:487.7時間/年)(R5年度事後評価) ・荷役機械の効率化による輸送コストの削減: →0.02億円(令和5年以降荷役時間の削減:61.0時間/年)(R5年度事後評価) 									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和5年度							
	B:総便益 (億円)	696	C:総費用(億円)	292	EIRR(%)	10.9	B-C	404	全体B/C	2.4
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	本事業により、背後の飼料工場施設の増設や新規飼料工場が進出している。									
今後の事後評価の必要性	事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。									
改善措置の必要性	事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。									
同種事業の計画・調査の在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・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。									
対応方針	対応なし									
対応方針理由	事業目的に見合った事業効果の発現が確認されているため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									