

## 港湾整備事業

### 再評価原案準備書

- 1 函館港 弁天地区 船だまり整備事業(改良)
- 2 瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業
- 3 網走港 新港地区 防波堤改良事業
- 4 枝幸港 本港新港地区 小型船だまり整備事業

事業名 (箇所名)	船だまり整備事業(改良) (函館港 弁天地区)		担当課 担当課長名	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	北海道函館市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業									
主な事業の諸元	岸壁(-6.5m)(改良)、岸壁(-5.0m)(改良)									
事業期間	事業採択	平成18年度	完了	令和6年度						
総事業費(億円)	71		残事業費(億円)	23						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函館港では、係留施設延長が不足しているため、物資補給目的船からの係留要請に十分対応できない状況にある。</li> <li>・函館市では、弁天地区を水産・海洋研究ゾーンとして位置付け、「国際水産・海洋総合研究センター」の整備を進めているため、本施設と連携した施設利用を行う必要がある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①弁天地区の船だまり整備により、慢性的な岸壁不足に伴い発生している業務コストの削減</li> <li>②港内利用の再編により、岸壁利用の適正化や水産・海洋研究研究ゾーンの形成</li> </ol>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを活かした産業の育成(産業を支える人流・物流ネットワークの整備等)</li> </ul>									
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"> <li>・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</li> <li>・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。</li> </ul>									
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水産・海洋研究の牽引</li> <li>・船舶乗組員等の利便性向上</li> <li>・函館港に来港する官公庁船への対応強化</li> <li>・船舶係留時の安全性向上</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船コストの削減</li> </ul>									
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滞船コストの削減(令和7年度予測利用不荷役船隻数:343隻/年、令和7年度予測官公庁船隻数:6隻/年)</li> </ul>									
	基準年度		令和元年度							
	B:総便益(億円)	106	C:総費用(億円)	89	EIRR(%)	4.9	B-C	18	全体B/C	1.2
B:総便益(億円)	38	C:総費用(億円)	18					継続B/C	2.1	
(感度分析)		事業全体のB/C			残全体のB/C					
需要(-10%~+10%)		(1.1~1.3)			(1.9~2.3)					
建設費(+10%~-10%)		(1.2~1.2)			(1.9~2.3)					
建設期間(+10%~-10%)		(1.2~1.2)			(2.0~2.2)					
社会経済情勢等の変化	弁天地区が多く市民が集う交流拠点となったことに伴う、函館市による岸壁背後用地の利用見直し セメント需要増大に伴う、不荷役船の係留時間の増加 不荷役船の大型化に伴う、岸壁の利用形態の変化									
主な事業の進捗状況	総事業費71億円、既投資額49億円。令和元年度末現在 整備進捗率68%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和6年度の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	特になし									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

事業名 (箇所名)	国内物流ターミナル整備事業 (瀬棚港 本港地区)	担当課 担当課長名	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	北海道せたな町					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業					
主な事業の諸元	防波堤(島)、防波堤(東外)、泊地(-7.5m)暫定(-6.5m)、岸壁(-7.5m)、防砂堤(南)、防砂堤、道路、港湾施設用地					
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	令和7年度		
総事業費(億円)	297		残事業費(億円)	17		
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>瀬棚港では、せたな町周辺で採取される砂を道南方面の建設資材原料として移出しているが、主要貨物である砂を取り扱う物流岸壁が整備されていないため、非効率な貨物輸送を余儀なくされており、地域産業の競争力が確保されていない状況にある。</li> <li>沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足している状況にある。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①大型貨物船による物流効率化の促進、背後企業の輸出コスト削減</li> <li>②民家及び漁業対応施設への粉塵問題の解決</li> <li>③避泊水域の確保による海難の減少</li> </ol>					
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 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)</li> </ul>					
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"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul>					
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>瀬棚港を核とした地域経済への寄与</li> <li>港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上</li> <li>風力発電施設の設置による地域への貢献</li> <li>蓄養施設による水産振興の進展</li> <li>港湾施設用地の整備による交流機会への貢献</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>陸上輸送コストの削減</li> <li>海難の減少</li> <li>航路・泊地の維持浚渫費の削減</li> <li>輸送コストの削減(風力発電関連設備の運搬)</li> </ul>					
	<p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>陸上輸送コストの削減(令和8年度予測取扱貨物量:155千トン/年)</li> <li>海難の減少(令和8年度予測避泊水域:1隻、避泊回数:12.0回/年)</li> <li>航路・泊地の維持浚渫費の削減(令和8年度予測埋没低減量:5,530m<sup>3</sup>/年)</li> <li>輸送コストの削減(風力発電関連設備の運搬)(令和元年度予測取扱基数:16基)</li> </ul>					
	基準年度		令和元年度			
	B:総便益(億円)	926	C:総費用(億円)	765	EIRR(%)	5.0
B:総便益(億円)	22	C:総費用(億円)	14			
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C		
需 要 (-10% ~ +10%)		( 1.2 ~ 1.3 )		( 1.3 ~ 1.7 )		
建 設 費 (+10% ~ -10%)		( 1.2 ~ 1.2 )		( 1.4 ~ 1.7 )		
建設期間 (+10% ~ -10%)		( 1.2 ~ 1.2 )		( 1.5 ~ 1.6 )		
社会経済情勢等の変化	近年の取扱貨物需要の減少及び利用状況を勘案した整備計画の見直し					
主な事業の進捗状況	平成7年度に岸壁(-7.5m)1バースが供用開始、平成16年度に防砂堤、防砂堤防(南)が供用開始。 総事業費297億円、既投資額280億円。令和元年度末現在 事業進捗率94%					
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和7年度の完了を予定している。					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	特になし					
対応方針	継続					
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。					
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>					

事業名 (箇所名)	防波堤改良事業 (網走港 新港地区)		担当課 担当課長名	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	北海道網走市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業									
主な事業の諸元	防波堤(南)(改良)、防波堤(南)、防波堤(島)、航路・泊地(-12.0m)、泊地(-12.0m)									
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	令和11年度						
総事業費(億円)	136		残事業費(億円)	72						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・網走港では、主要貨物である石炭の輸入や小麦の移出等が行われている。</li> <li>・新港地区において港内静穏度が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。</li> <li>・防波堤の越波や港内擾乱により、護岸背後の倉庫への施設損傷や貨物の流出被害が発生している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①港内の静穏度向上による荷役の効率化</li> <li>②避泊水域の確保による海難の減少</li> <li>③越波による背後施設の被害削減</li> </ol>									
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 主要施策:地域の強みを活かした産業の育成</li> </ul>									
事業の多面的な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>■政策目標・施策目標</li> <li>・政策目標:国土の総合的な利用、整備及び保全並びに国土に関する情報の整備</li> <li>・施策目標:北海道総合開発の推進</li> </ul>									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■定性的・定量的な効果</li> <li>&lt;定性的な効果&gt;</li> <li>・網走港を核とした地域経済への寄与</li> <li>・食糧の安定供給への寄与</li> <li>・木質バイオマスの安定供給への寄与</li> <li>&lt;定量的な効果&gt;</li> <li>・陸上輸送コストの削減</li> <li>・待避コストの削減</li> <li>・係留ロープの被害削減</li> <li>・海難の減少</li> <li>・越波・浸水被害の削減</li> </ul>									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■定量的効果のうち投資効率性</li> <li>○便益の主な根拠</li> <li>陸上輸送コストの削減 (令和12年度予測取扱貨物量:465千t/年)</li> <li>待避コストの削減 (令和12年度予測総待避時間:144時間/年)</li> <li>係留ロープの被害の削減 (令和12年度予測ロープ切断本数:3本/年)</li> <li>海難の減少 (令和12年度予測避泊水域:2隻、避泊回数:5.0回/年)</li> <li>越波・浸水被害の減少 (令和12年度予測被害額:113,899千円/30年)</li> </ul>									
	基準年度		令和元年							
	B:総便益(億円)	210	C:総費用(億円)	141	EIRR (%)	5.4	B-C	69	全体B/C	1.5
B:総便益(億円)	110	C:総費用(億円)	53					継続B/C	2.1	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
需要 (-10% ~ +10%)		( 1.3 ~ 1.6 )		( 1.9 ~ 2.3 )						
建設費 (+10% ~ -10%)		( 1.4 ~ 1.6 )		( 1.9 ~ 2.3 )						
建設期間 (+10% ~ -10%)		( 1.4 ~ 1.5 )		( 2.0 ~ 2.1 )						
社会経済情勢等の変化	新港地区へのクルーズ船利用の定着化に関わる情勢を鑑みた事業期間の延伸									
主な事業の進捗状況	総事業費136億円、既投資額64億円 令和元年度末現在 事業進捗率47%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和11年度の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	本プロジェクトの整備で防波堤(南)(改良)から発生した消波ブロックを、防波堤(南)及び防波堤(島)の建設資材として活用している。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。									
その他	<p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;</p> <p>&lt;港湾管理者の意見&gt; 対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p>									

事業名 (箇所名)	小型船だまり整備事業 (枝幸港 本港新港地区)	担当課 担当課長名	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	北海道枝幸町																																														
該当基準	社会経済情勢の急激な変化等により再評価が必要となった事業																																														
主な事業の諸元	護岸(防波)(南外)(改良)、防波堤(船溜)、防波堤(波除)(西)、物揚場(-2.5m)(船溜)、船揚場(船溜)、物揚場(-2.0m)(西)(改良)、 港湾施設用地(船溜)、道路(南)、防波堤(波除)(南)、船揚場(西)、物揚場(-3.5m)(中央)(改良)、道路(西)、緑地																																														
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	令和8年度																																											
総事業費(億円)	68		残事業費(億円)	22																																											
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>枝幸港では、係留施設の不足による非効率な水産活動を強いられている状況にある。</li> <li>港内静穏度不足から、避難船の受入れに支障を来しており、荒天時における小型船の安全な避難が求められている。</li> <li>対EU輸出ホタテ貝の生産海域に指定されたのを受け、輸出先国が求める食品衛生基準等に適合する水産食品取扱認定施設が整備されているが、漁獲物の品質管理の強化を図る対策が遅れていることが重要な課題となっている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①小型船の混雑解消による水産活動の効率化</li> <li>②小型船の避難に必要な水域の確保</li> <li>③漁獲物の衛生・品質管理の強化</li> </ol>																																														
上位計画の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>北海道総合開発計画 計画の目標:世界に目を向けた産業 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)</li> </ul>																																														
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"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul> <p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水産品輸出に伴う付加価値化の向上及び販路拡大による貢献</li> <li>船揚場整備による防災機能の向上</li> <li>臨港道路整備による港湾利用者の安全性の向上</li> <li>海洋性レクリエーション活動増加による地域経済の活性化</li> <li>地域交流の活性化</li> </ul> <p>&lt;定量的な効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滞船コストの削減</li> <li>作業コストの削減(船揚場整備による上下架作業コスト・船揚場整備による船体損傷の回避)</li> <li>海難の減少</li> <li>屋根付き岸壁による漁獲物付加価値の向上</li> </ul> <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滞船コストの削減(令和9年度予測利用小型船隻数:98隻/年)</li> <li>作業コストの削減(令和9年度予測利用小型船隻数:31隻/年)</li> <li>海難の減少(令和9年度予測避泊可能隻数:7隻、避泊可能回数:1.3回/年)</li> <li>漁獲物付加価値の向上(令和9年度予測漁獲金額:151.4百万円/年)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和元年度</th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>126</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>113</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.4</td> <td>B-C</td> <td>13</td> <td>全体B/C</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>40</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>17</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>2.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>(感度分析)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業全体のB/C</th> <th>残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要(-10%~+10%)</td> <td>1.0~1.2</td> <td>2.1~2.6</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td>1.1~1.1</td> <td>2.1~2.6</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td>1.1~1.1</td> <td>2.3~2.4</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和元年度								B:総便益(億円)	126	C:総費用(億円)	113	EIRR(%)	4.4	B-C	13	全体B/C	1.1	B:総便益(億円)	40	C:総費用(億円)	17					継続B/C	2.4		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	1.0~1.2	2.1~2.6	建設費(+10%~-10%)	1.1~1.1	2.1~2.6	建設期間(+10%~-10%)	1.1~1.1	2.3~2.4
基準年度		令和元年度																																													
B:総便益(億円)	126	C:総費用(億円)	113	EIRR(%)	4.4	B-C	13	全体B/C	1.1																																						
B:総便益(億円)	40	C:総費用(億円)	17					継続B/C	2.4																																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																													
需要(-10%~+10%)	1.0~1.2	2.1~2.6																																													
建設費(+10%~-10%)	1.1~1.1	2.1~2.6																																													
建設期間(+10%~-10%)	1.1~1.1	2.3~2.4																																													
社会経済情勢等の変化	鋼材調達に関わる情勢を鑑みた事業期間の延伸及び事業費の増額																																														
主な事業の進捗状況	平成15年度に本港新港地区小型船だまりが供用開始 総事業費68億円、既投資額47億円。令和元年現在 整備進捗率71%																																														
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、令和8年度の完了を予定している。																																														
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤(波除)(南)の断面構造変更、物揚場(-3.5m)(中央)(改良)屋根施設の材料費削減や屋根幅の縮小をすることによる、整備費用の縮減																																														
対応方針	継続																																														
対応方針理由	事業の必要性や重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。 <第三者委員会の意見・反映内容>																																														
その他	<港湾管理者の意見> 対応方針(原案)につきましては、特段の意見はありません。事業継続につきましては、特段のご配慮をお願い申し上げます。																																														