

港湾整備事業

再評価原案準備書

- 1 石狩湾新港 西地区 国際物流ターミナル整備事業
- 2 羽幌港 本港地区 耐震強化岸壁整備事業
- 3 沓形港 本港地区 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)	国際物流ターミナル整備事業 (石狩湾新港 西地区)		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	北海道小樽市、石狩市																																																									
該当基準	社会情勢の急激な変化等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																									
主な事業の諸元	防波堤(北)、航路(-14.0m)、泊地(-14.0m)、岸壁(-14.0m)、港湾施設用地、道路等																																																									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	令和11年度																																																						
総事業費(億円)	549		残事業費(億円)		116																																																					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物を取り扱う大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態となっている。 ・漂砂による航路・泊地の埋没により維持浚渫費用が増加している。 ・港内荷役における静穏度の不足及び荒天時の避泊水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物船の大型化に対応した物流効率化 ・漂砂による埋没を削減し、維持浚渫費用を削減 ・港内静穏度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保 																																																									
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：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(産業集積の更なる発展、産業を支える人流・物流ネットワークの整備等) 																																																									
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 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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏度向上による船舶の安全性向上 ・主要産業競争力の強化、紙製品の安定的供給 ・北海道の再生可能エネルギー供給の安定性確保 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(陸上・海上) ・維持浚渫費用の削減 ・海難の減少 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>輸送コストの削減(陸上・海上)(令和12年度予測取扱貨物量：80.4万トン/年)</p> <p>維持浚渫費用の削減(埋没量：73千m³/年)</p> <p>海難の減少(避泊隻数：3隻、受入可能回数：14.6回/年)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2年度</th> <th colspan="2"></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>1,342</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>978</td> <td>EIRR(%)</td> <td>5.8</td> <td>B-C</td> <td>364</td> <td>全体B/C</td> <td>1.4</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>156</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>88</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.8</td> <td colspan="2"></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>(1.3 ~ 1.5)</td> <td>(1.6 ~ 1.9)</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.4 ~ 1.4)</td> <td>(1.6 ~ 2.0)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.4 ~ 1.4)</td> <td>(1.7 ~ 1.8)</td> </tr> </tbody> </table>										基準年度		令和2年度										B:総便益(億円)	1,342	C:総費用(億円)	978	EIRR(%)	5.8	B-C	364	全体B/C	1.4			B:総便益(億円)	156	C:総費用(億円)	88					継続B/C	1.8				事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	(1.3 ~ 1.5)	(1.6 ~ 1.9)	建設費 (+10% ~ -10%)	(1.4 ~ 1.4)	(1.6 ~ 2.0)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.4 ~ 1.4)	(1.7 ~ 1.8)
基準年度		令和2年度																																																								
B:総便益(億円)	1,342	C:総費用(億円)	978	EIRR(%)	5.8	B-C	364	全体B/C	1.4																																																	
B:総便益(億円)	156	C:総費用(億円)	88					継続B/C	1.8																																																	
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																																								
需要 (-10% ~ +10%)	(1.3 ~ 1.5)	(1.6 ~ 1.9)																																																								
建設費 (+10% ~ -10%)	(1.4 ~ 1.4)	(1.6 ~ 2.0)																																																								
建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.4 ~ 1.4)	(1.7 ~ 1.8)																																																								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物である木材チップの取扱企業の生産能力削減に伴い、減少見込みとなる取扱貨物量を踏まえた需要予測の見直し ・石狩湾新港安全対策協議会が錨泊の基準を新たに示したことに伴う避泊水域及び対象船型の見直し 																																																									
主な事業の進捗状況	総事業費549億円、既投資額：434億円 令和2年度末現在 事業進捗率79%																																																									
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	防波堤の地盤改良において、地盤状況により使用する敷砂の投入量を削減することにより、コスト縮減を図る。																																																									
対応方針	継続																																																									
対応方針理由	本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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(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)	耐震強化岸壁整備事業 (羽幌港 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	北海道苫前郡羽幌町										
該当基準	社会情勢の急激な変化等により再評価の実施の必要が生じた事業										
主な事業の諸元	岸壁(-5.0m)(耐震)、岸壁(-5.0m)、物揚場(-4.0m)(改良)、物揚場(-3.5m)(改良)、防波堤(西)(改良)、防波堤(内港)(改良)等										
事業期間	事業採択	平成13年度	完了	令和7年度							
総事業費(億円)	75		残事業費(億円)		8						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 本港は、離島フェリー航路の基地的役割を担っているが、既存フェリー岸壁が建設後40年以上経過し、老朽化が進展している。 老朽化により今後フェリーを受け入れることができなくなるおそれが生じるため、フェリー受入れ機能の維持が求められている。 本港は、耐震強化岸壁が未整備であることから、天売島・焼尻島の生活航路を維持するため、大規模地震発生時における緊急物資輸送やフェリー一貨物輸送機能の維持に対応することが求められている。 本港では100隻近い小型船が利用されているが、陸揚・準備時において滞船が生じており、混雑解消が求められている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模地震発生時における緊急物資輸送・幹線貨物輸送機能の確保とともに、震災時及び通常時における地域住民の安全・安心を確保 小型船の混雑解消と作業の効率化 										
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 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) 計画の目標:強靱で持続可能な国土の形成 主要施策:激甚化・多様化する災害への対応(地震・津波災害・火山噴火等の大規模自然災害への対応) 										
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 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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁の整備による地域の安全・安心の確保 港内静穏度向上による航行・係留船舶の安全性向上 地域主要産業の維持・発展への貢献 観光資源との連携による地域の活性化 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(フェリー) フェリー乗船客の移動コストの削減 震災時における輸送コストの削減 震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減 滞船・多そう係留作業解消コストの削減 										
	<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"> 輸送コストの削減(フェリー)(令和8年度予測取扱貨物量:4.6万トン/年) フェリー乗船客の移動コストの削減(令和8年度予測旅客数:2.7万人/年) 震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資:144トン/震災、幹線貨物:8.8万トン/震災) 震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減(震災時の旅客数:2.2万人/震災) 滞船・多そう係留作業解消コストの削減(令和8年度予測利用小型船隻数:102隻/年) 										
	基準年度		令和2年度								
B:総便益(億円)		164		C:総費用(億円)		119		EIRR(%)		5.7	
B:総便益(億円)		18		C:総費用(億円)		7				全体B/C	
										45	
										1.4	
										継続B/C	
										2.7	
(感度分析)		事業全体のB/C		残事業のB/C							
需要(-10%~+10%)		1.3~1.5		2.4~3.0							
建設費(+10%~-10%)		1.4~1.4		2.5~3.0							
建設期間(+10%~-10%)		1.4~1.4		2.7~2.7							
社会経済情勢等の変化	漁業の変化による岸壁利用形態の変更										
主な事業の進捗状況	総事業費75億円、既投資額67億円 令和2年度末現在 事業進捗率89%										
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	老朽化した既設岸壁の上部工及び舗装工の撤去コンクリートを骨材化し、再利用を図ることにより、コスト縮減を図る。										
対応方針	継続										
対応方針理由	本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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見> 対応方針(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 (省形港 本港地区)	担当課 担当課長名	港湾空港部 港湾計画課 賀作 幸治	事業 主体	北海道開発局																																										
実施箇所	北海道利尻郡利尻町																																														
該当基準	社会情勢の急激な変化等により再評価の実施の必要が生じた事業																																														
主な事業の諸元	岸壁(-7.5m)(耐震)、泊地(-7.5m)、港湾施設用地(北)、道路(南)、岸壁(-5.0m)(第3)(改良)、岸壁(-4.5m)(第2)(改良)、物揚場(-3.5m)(第1)(改良)、岸壁(-4.5m)(日出)(改良)、岸壁(-5.0m)(日出)(改良)、防波堤(西)(改良)、防波堤(島)																																														
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	令和7年度																																											
総事業費(億円)	146		残事業費(億円)	17																																											
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模地震時における利尻島内への迅速な緊急物資輸送の確保とともに、大型クルーズ客船の着岸可能な大水深岸壁の整備が求められている。 石材等の積出岸壁、発電所用重油の移入岸壁、基幹産業である漁港区の物揚場などの施設老朽化が著しく、早急な対応が求められている。 港内荷役における静穏度の不足及び荒天時の避泊水域が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流機能の確保とともに、大型クルーズ船の寄港需要に対応 老朽化対策による、物流効率化 港内静穏度の向上及び沖合を航行する貨物船の荒天時の避泊水域の確保 																																														
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 <ul style="list-style-type: none"> 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 北海道総合開発計画 <ul style="list-style-type: none"> 計画の目標: 人が輝く地域社会の形成 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進(国境周辺地域の振興) 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) 計画の目標: 強靱で持続可能な国土の形成 主要施策: 激甚化・多様化する災害への対応(地震・津波災害・火山噴火等の大規模自然災害への対応) 																																														
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 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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁の整備による離島地域の安全・安心の確保 大型クルーズ客船乗船客との交流による地域の活性化 水産業の振興 港内静穏度向上による船舶の安全性向上 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上輸送コストの削減(石材・砂利) 輸送コストの削減(重油) 震災時における輸送コストの削減 滞船コストの削減 クルーズ客船乗客の移動コストの削減 海難の減少 <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"> 陸上輸送コストの削減(石材・砂利)(令和8年度予測取扱貨物量: 6.8万トン/年) 輸送コストの削減(重油)(令和8年度予測取扱貨物量: 0.6万トン/年) 震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急貨物量: 576トン/震災、震災後の一般貨物量: 45万トン/震災) 滞船コストの削減(令和8年度予測利用小型船隻数: 16隻) クルーズ客船乗客の移動コストの削減(令和8年度予測利用クルーズ船: 8隻、予測旅客数: 3千人/年) 海難の減少(避泊隻数: 1隻、受入可能回数: 8.4回/年) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">基準年度</th> <th colspan="2">令和2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>413</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>338</td> <td>EIRR(%)</td> <td>4.2</td> <td>B-C</td> <td>75</td> <td>全体B/C</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>42</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>14</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>継続B/C</td> <td>3.0</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>(1.1 ~ 1.3)</td> <td>(2.5 ~ 3.1)</td> </tr> <tr> <td>建設費 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.2 ~ 1.2)</td> <td>(2.7 ~ 3.3)</td> </tr> <tr> <td>建設期間 (+10% ~ -10%)</td> <td>(1.2 ~ 1.2)</td> <td>(2.9 ~ 3.0)</td> </tr> </tbody> </table>					基準年度		令和2年度								B:総便益(億円)	413	C:総費用(億円)	338	EIRR(%)	4.2	B-C	75	全体B/C	1.2	B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	14					継続B/C	3.0		事業全体のB/C	残事業のB/C	需要 (-10% ~ +10%)	(1.1 ~ 1.3)	(2.5 ~ 3.1)	建設費 (+10% ~ -10%)	(1.2 ~ 1.2)	(2.7 ~ 3.3)	建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.2 ~ 1.2)	(2.9 ~ 3.0)
基準年度		令和2年度																																													
B:総便益(億円)	413	C:総費用(億円)	338	EIRR(%)	4.2	B-C	75	全体B/C	1.2																																						
B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	14					継続B/C	3.0																																						
	事業全体のB/C	残事業のB/C																																													
需要 (-10% ~ +10%)	(1.1 ~ 1.3)	(2.5 ~ 3.1)																																													
建設費 (+10% ~ -10%)	(1.2 ~ 1.2)	(2.7 ~ 3.3)																																													
建設期間 (+10% ~ -10%)	(1.2 ~ 1.2)	(2.9 ~ 3.0)																																													
社会経済情勢等の変化	整備予定施設の施工量増により、他施設の施工において重複した作業ヤードの使用が困難であるため、他施設の施工を先送りし事業期間を延伸																																														
主な事業の進捗状況	総事業費146億円、既投資額128億円 令和2年度未現在 事業進捗率88%																																														
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	岸壁の改良工事において、岩盤の撤去を最小限とした構造形式を採用することにより、コスト縮減を図る。																																														
対応方針	継続																																														
対応方針理由	本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><第三者委員会の意見・反映内容></p> <p><港湾管理者の意見></p> <p>対応方針(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>																																														