

函館港 北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 説明資料

国土交通省 港湾局
平成22年8月

函館港の概要

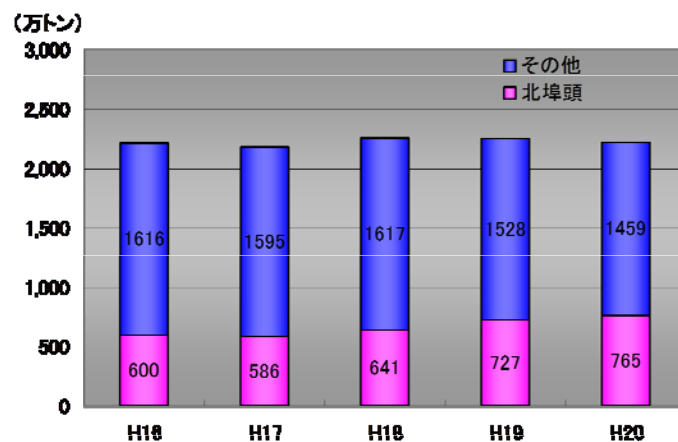
函館港は、津軽海峡に面する北海道南端部に位置する重要港湾であり、本州との物流や人流を支える大動脈となって重要な役割を担っている。

日32便ものフェリーが就航し、道内のフェリー貨物の1/4を占めており、特に品質維持が求められる北海道の農水産品や生体牛の移出に利用されている。

事業を実施する函館港北ふ頭は、函館港のフェリー貨物の約1/3を取扱う拠点となっており、近年その取扱量は増加している。



函館港の位置及び全景写真



函館港全体における北ふ頭のフェリー貨物量



フェリー航路の現況

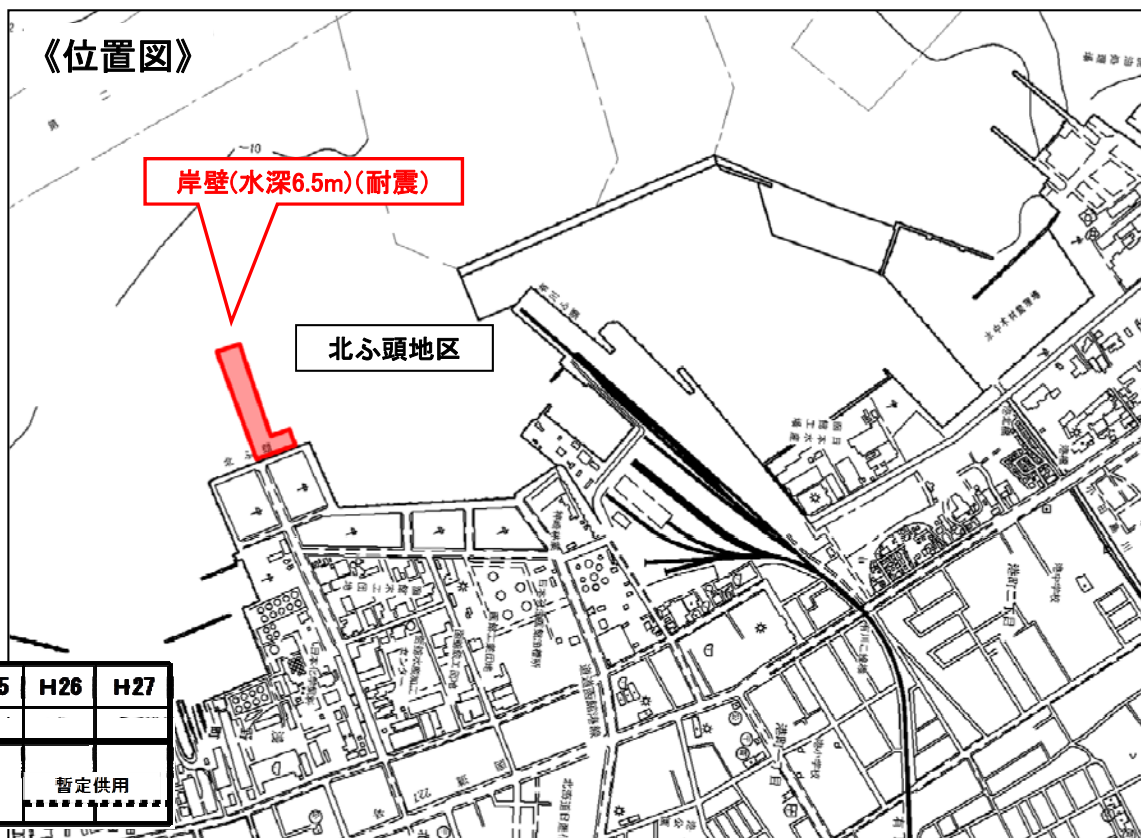
事業の概要

【事業の目的】

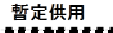
函館港北ふ頭において、フェリー岸壁を整備することにより、大型化するフェリーの安全な係留と運航の定時制を確保するとともに、岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。

【対象事業】

整備施設 : 岸壁(水深6.5m)(耐震) 190m×1バース
 事業費 : 約40億円



《事業スケジュール》

事業区分	地区名	施設名	H23	H24	H25	H26	H27
直轄事業	北ふ頭	岸壁(水深6.5m) (耐震)					暫定供用 

事業の必要性

【①フェリー貨物輸送の効率化】

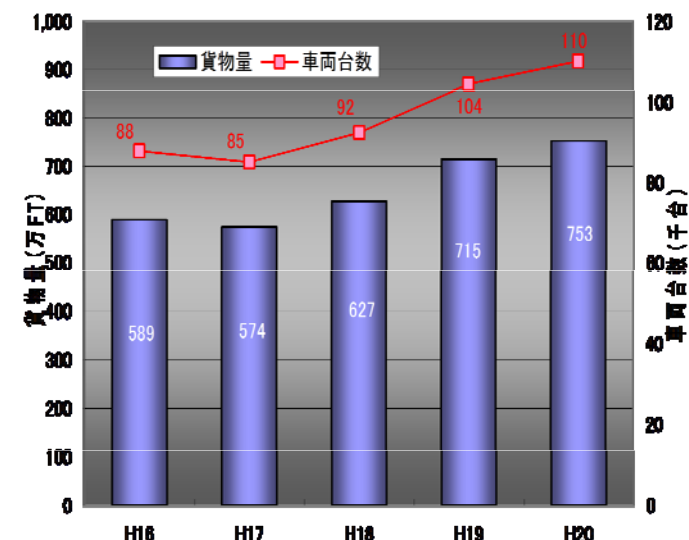
- ・ 既存の北ふ頭地区のフェリーの荷役については、不安定な縦付け係留を余儀なくされており、また船体動揺を抑えるためのアンカーチェーンの出し入れ作業に時間を要している。
- ・ このため、横付け係留が可能なフェリー岸壁の整備により、縦付け係留を解消し、荷役の効率化を図る。



現状の岸壁利用状況

【②フェリーの大型化への対応】

- ・ 既存の北ふ頭地区では、貨物の増加によってフェリーが満載となり、積み残しが発生している状況である。
- ・ このため、船社では老朽化したフェリーの大型化(2,000GT級→3,000GT級)を計画している。(平成25年度末就航予定)
- ・ 現在利用している岸壁は水深5.5mであるが、フェリーの大型化により、水深6.5mの岸壁が必要となる。



北ふ頭のフェリー貨物量・車両台数 3
(トラック・トレーラーのみ)

事業の必要性

【③震災時における緊急物資輸送の確保】

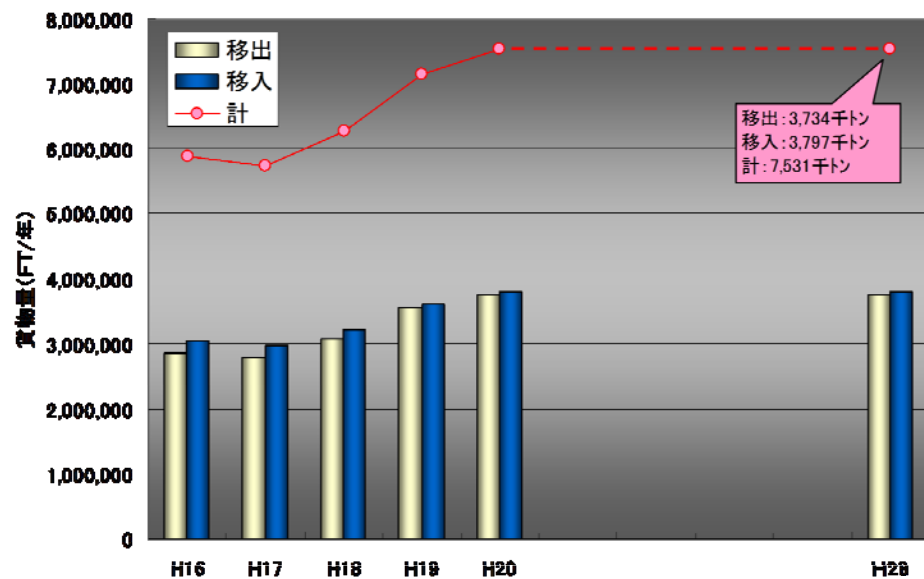
- ・函館港では耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震時において、海上からの緊急物資輸送が確保されていない状況にある。
- ・青函航路フェリーは、北海道で生産される農水産品を全国へ供給する重要な航路であり、大規模地震が発生した場合、我が国の食料供給にも影響が生じることから、耐震強化岸壁を早急に整備する。



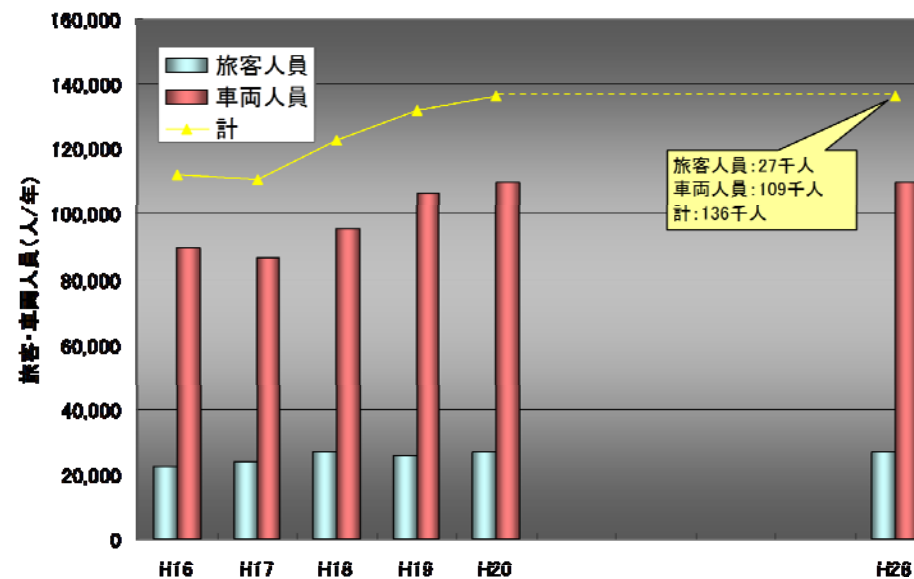
耐震強化岸壁から各主要施設への緊急物資輸送経路

需要の推計

- ・ フェリー貨物量、フェリー旅客数は、概ね順調に増加。
- ・ 船社へのヒアリングにおいて、現況推移との見通し。
- ・ このため、H20の実績値のまま一定と将来推計値を設定。



フェリー貨物量の推計



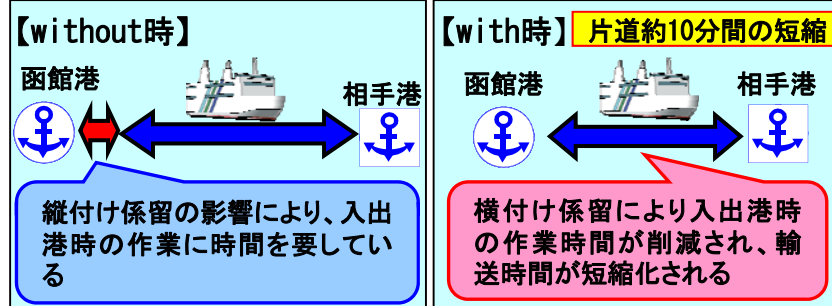
フェリー旅客数の推計

費用便益分析

【便益計算】 便益 (B) = ① + ② + ③ + ④ = 68億円 (現在価値化後)

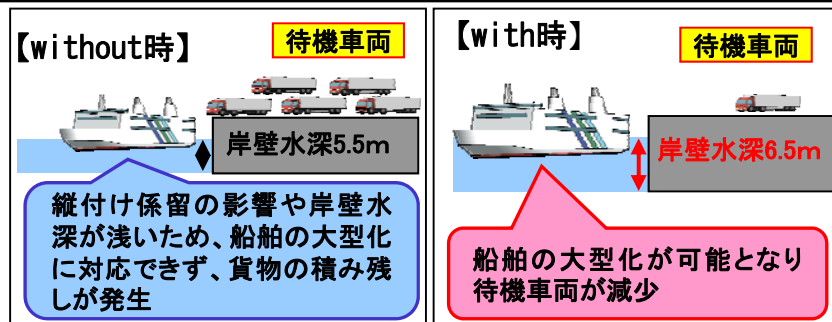
① 輸送・移動コストの削減 43.1億円 (現在価値化後)

岸壁の整備により、フェリーの横付け係留が可能となることで効率的な運航が図られるため、運航時間短縮によるフェリー貨物の輸送コスト及び旅客の移動コスト削減分を便益として計上する。



② 輸送コストの削減 12.8億円 (現在価値化後)

岸壁の整備により、フェリーの大型化が可能となることで貨物の積み残しが緩和されるため、車両の待機時間解消による輸送コスト削減分を便益として計上する。



③ 震災時における輸送コストの削減 8.4億円 (現在価値化後)

岸壁の耐震強化により、大規模地震発生時における物資の輸送コスト増大が回避されるため、輸送コストの削減分を便益として計上する。

④ 施設被害の回避 4.1億円 (現在価値化後)

岸壁の耐震強化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避することができる。この追加的な復旧費を施設被害の回避便益として計上する。

【費用計算】 費用 (C) = 事業費 + 管理運営費 = 34億円 (現在価値化後)

【費用便益分析結果】 費用便益比 (B/C) = 68 / 34 = 2.0

貨幣換算が困難な効果

【①フェリー運航の安定性確保】

一般貨物船との共同利用に伴うアンカートラブルによる出港時間の遅れや欠航の解消が図られる。また、アンカーの交換やアンカー関連機器の損傷が解消される。

【②港内の安全性向上】

一般貨物船との輻輳が解消されるほか、荷役時の横風による船体動揺が解消され、旅客や車両の乗降時の安全性が向上する。

【③フェリー利用者の環境改善】

フェリー岸壁の整備により、一般貨物との混在利用が解消されるとともに、現利用岸壁での石材荷役時における粉じんの影響もなくなり、利用者に対する環境改善が図られる。

【④地域の安全・安心確保と産業活動の維持】

岸壁の耐震強化により、震災時における背後住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、港湾背後企業の産業活動、本州への食糧供給が維持される。

港湾管理者からの意見

【函館港港湾管理者（函館市）からの意見】

平成22年8月10日付け国港計第26号にてご照会のありました「函館港北埠頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」の予算化につきましては、特段の意見はありません。

なお、函館港のフェリー航路は、北海道における農水産品の本州への移出等、重要な役割を担っており、昨年からの高速道路の割引に伴い、青函フェリー航路を利用する車両は増加傾向にあります。この状況のなか、フェリー事業者は船舶を順次大型化することを計画しておりますが、既存岸壁では大型船が係留できない状況にあるとともに、本港には耐震強化岸壁が未整備であり、大規模地震時における緊急物資輸送の確保が課題となっております。

このことから、当該事業は、今後導入が検討されている国の高速道路政策とも相まって、効率的なフェリー輸送の確保による物流コスト削減が図られるほか、耐震強化岸壁としての整備による震災時の対応など、極めて重要であると存じておりますので、平成23年度の新規港湾整備事業として採択いただけますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。