

事業名 (箇所名)	複合一貫輸送ターミナル改良事業 (苫小牧港 西港区 商港地区)		担当課	港湾空港部 港湾計画課	事業主体	北海道開発局																																
実施箇所	北海道苫小牧市																																					
該当基準	再々評価:社会経済情勢の変化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(西-9m)(改良)(耐震)、岸壁(西-9m)(改良)、岸壁(南-10m)(改良)、岸壁(東-9.0m)(改良)、岸壁(-5m)(改良)、物揚場(-4m)(改良)、物揚場(-3m)、泊地(-5m)、泊地(-4m)、泊地(-3m)、防波堤(波除)																																					
事業期間	事業採択	平成23年度	完了	平成34年度																																		
総事業費(億円)	128		残事業費(億円)	31																																		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 商港地区の西ふ頭、南ふ頭、東ふ頭の岸壁は、老朽化により施設の陥没や不安定化が懸念されている。また、当該岸壁は背後に上屋が存在し、エプロン幅が狭いためトレーラーによる荷役に支障を来しているなど、係留船舶の安全性向上や物流の効率化が求められている。 さらに、大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送の確保のほか、震災後の北海道経済及び道民生活の維持並びに我が国の産業活動等を健全に維持することが求められている。 汐見地区の小型船だまりでは、パンカー船やタグボート、作業船等の係留施設が慢性的に不足しており、本来、貨物船や漁船の利用岸壁を利用するなど、貨物船等の利用に支障を来しているほか、係留施設ではない護岸に係留していることから、ポートサービス船の適切で安全な利用が求められている。</p> <p><達成すべき目標> 現行の老朽化した岸壁をRORO船の荷役に対応した岸壁へと改良し、内貿ユニットロード貨物の物流効率化を図るとともに、大規模地震発生時の緊急物資や一般貨物の輸送機能を確保すること。 また、ポートサービス船の係留施設を確保するため小型船だまりを整備し、RORO船の定期運航機能を確保すること。</p>																																					
上位計画の位置づけ	・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																																					
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・政策目標: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:北海道総合開発を推進する。</p> <p>■定性的・定量的な効果 <定性的な効果> ・RORO船の大型化への対応 ・RORO貨物の荷役効率化 ・ポートサービスの効率化</p> <p><定量的な効果> ・陸上、海上輸送距離及び時間の短縮による輸送コストの削減 ・震災時における緊急物資や最小限の物流機能の確保による輸送コストの削減 ・施設被害の回避による復旧のための追加支出コストの削減 ・タグボートの移動コストの削減 ・多そう係留コストの削減 ・荒天時の移動コストの削減</p> <p>■定量的効果のうち投資効率性 ○便益の主な根拠 ・輸送コストの削減(平成35年度予測取扱貨物量:826万トン/年) ・震災時における輸送コストの削減(震災時の緊急物資:3,077トン/震災、一般貨物:169万トン/震災) ・タグボートの移動コストの削減(平成35年度予測出動回数638隻/年) ・多そう係留コストの削減(2,320隻/年) ・荒天時の移動コストの削減(84隻/年)</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">平成30年度</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>444</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>135</td> <td>EIRR(%)</td> <td>10.3</td> <td>B-C</td> <td>309</td> <td>全体B/C</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>B:総便益(億円)</td> <td>49</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>27</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>継続B/C</td> <td>1.9</td> </tr> </table> <p>(感度分析) 事業全体のB/C 需要 (-10% ~ +10%) (3.0 ~ 3.6) 建設費 (+10% ~ -10%) (3.2 ~ 3.4) 建設期間 (+10% ~ -10%) (3.2 ~ 3.4)</p>								基準年度		平成30年度								B:総便益(億円)	444	C:総費用(億円)	135	EIRR(%)	10.3	B-C	309	全体B/C	3.3	B:総便益(億円)	49	C:総費用(億円)	27					継続B/C	1.9
基準年度		平成30年度																																				
B:総便益(億円)	444	C:総費用(億円)	135	EIRR(%)	10.3	B-C	309	全体B/C	3.3																													
B:総便益(億円)	49	C:総費用(億円)	27					継続B/C	1.9																													
社会経済情勢等の変化	・汐見地区における係留施設不足の顕在化 ・商港地区における現地土質及び水深状況の変化																																					
主な事業の進捗状況	平成25年度に岸壁(西-9.0m)(改良)(耐震)が供用開始。平成27年度に岸壁(西-9.0m)(改良)(西ふ頭2号岸壁)、平成30年度に岸壁(西-9.0m)(改良)(西ふ頭1号岸壁)が供用開始。 総事業費128億円、既投資額97億円。平成30年度末現在 整備進捗率76%																																					
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成34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	・地盤改良資材として、フライアッシュを有効活用している。 ・舗装工の路盤材として、再生骨材を有効活用している。																																					
対応方針	継続																																					
対応方針理由	本事業において新たな必要性や要請が発生し、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>																																					

苫小牧港 西港区 商港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業

