

# 港湾事業の再評価説明資料

敦賀港 まりやま 鞠山南地区  
国際物流ターミナル整備事業

(一括審議)

令和元年9月

北陸地方整備局

# 目 次

1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点	P	1
2. 事業の投資効果	P	2
3. 費用対効果分析実施判定票	P	4
4. 費用対効果	P	5
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	6
6. 対応方針（原案）	P	7

# 1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点

## (1) 前回事業評価から事業実施状況

年度	主な経緯
平成8年度	事業着手
平成17, 22, 24, 26, 29年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）

## (2) 事業進捗状況

施設名称	整備期間	数量	事業費（億円）税込み					進捗率
			①前回事業費	②全体事業費	増△減 (②-①)	執行済額	残額	
①岸壁（水深14m）	H8～R3	410m	181	207	26	172	35	83%
②鞠山防波堤（改良含む）	H8～30	730m	96	92	△4	92	0	100%
③臨港道路	H15～20	6.5m× 1,100m	7	7	0	7	0	100%
④ふ頭用地	H13～R3	17.5ha	119	119	0	107	12	90%
⑤締切護岸	H10～19	537m	65	65	0	65	0	100%
⑥荷役機械	H19～22	1基	10	10	0	10	0	100%
⑦上屋	H24～25	1棟	5	5	0	5	0	100%
合計			484	506	22	459	47	91%

※執行済額、残額及び進捗率は令和元年度末時点（予定）

※端数処理により、各項目の合計・進捗率が一致しない場合がある

○現在、岸壁（水深14m）、ふ頭用地を施工中

## (3) 今後の事業展開

○背後用地不足の解消、港内静穏度を改善することにより、国内物流の安定化と背後企業の国際競争力の強化を図り、地域産業の発展を図る。

## (4) 前回事業評価からの変更点

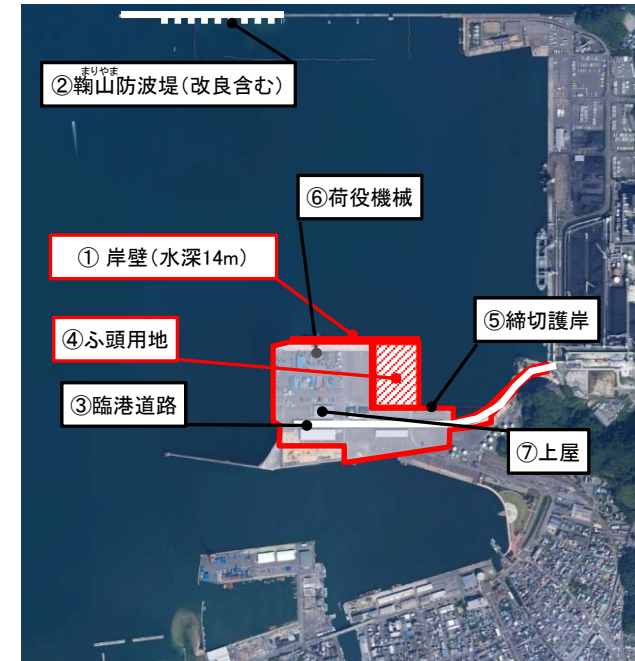
以下の理由により、全体事業費約22億円の増額変更。

①施工方法等の見直し（約26億円増額）

当該岸壁で使用する基礎捨石及び裏込石について、北陸新幹線関連工事で発生する岩塊を再利用する計画としていたが、粒径が小さく基礎や裏込の材料として適していないことが判明し、再利用から購入に見直す必要が生じた。

また、施工に伴い発生する軟弱土をふ頭用地の埋立用材として再利用するための土質改良及び岸壁の本体構造となるケーソン仮置場の造成等の追加施工が生じた。

②鞠山防波堤の整備完了に伴う事業費の精査（約4億円減額）



まりやま  
敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル

## 2. 事業の投資効果

【便益として計測する効果】 ※【便益として計測する効果】の内容は、前回評価時より変更なし。

①内貿RORO貨物の陸上・海上輸送コスト削減便益

・狭隘なヤード利用が改善し、貨物の増加が可能となり、利用港湾と貨物発生地との陸上・海上輸送距離が短縮され、陸上・海上輸送コストの削減が図られる。

②木質チップの陸上輸送コスト削減便益

・木質チップの取扱いが可能となり、利用港湾と貨物発生地との陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送コストの削減が図られる。

③外貿コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減便益

・外貿コンテナ船の寄港が可能となり、名古屋港などを利用していた貨物がシフトし、利用港湾と貨物発生地との陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送コストの削減が図られる。

④外貿RORO貨物の陸上輸送コスト削減便益

・外貿RORO船の寄港が可能となり、大阪港などを利用していた貨物がシフトし、利用港湾と貨物発生地との陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送コストの削減が図られる。

⑤内航フェリー貨物・旅客の滞船・待機時間コスト削減便益

・鞠山防波堤の整備により、港内の静穏度が向上し、フェリーの滞船時間が改善し、貨物・旅客の滞船時間コストの削減が図られる。

⑥内貿コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減便益

・本事業の実施により内貿コンテナ船の寄港が可能となり、陸上輸送コストの削減が図られる。

## 2. 事業の投資効果

【その他の効果】 ※【その他の効果】の内容は、前回評価時より変更なし。

### ①防波堤の被害の回避効果

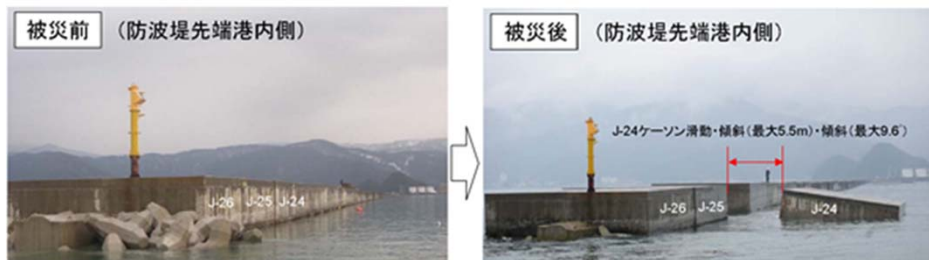
- ・平成24年4月の爆弾低気圧により防波堤先端部が被災（左下図）。ケーソン1函が港内側に約15m滑動し、約1億円の復旧費用が発生。
- ・防波堤の補強改良により、高波浪に対する防波堤の安定性が向上し、被災遭遇確率が減少。
- ・風浪災害等による港湾物流機能の停滞を回避する。

### ②既存ターミナルの混雑緩和及び安全性の向上

- ・国際物流ターミナルの整備により、内貿RORO貨物がシフトされ、<sup>まりやま</sup> 鞍山北地区の貨物取扱ヤードが現状より広くなることで、混雑の緩和による荷役効率及び作業の安全性の向上にもつながる。

### ③排出ガス発生の抑制

- ・国際物流ターミナルの整備により、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離や海上輸送距離が短縮された場合、排出ガスの発生を抑制（CO<sub>2</sub>が3,859トン/年、NO<sub>x</sub>が30トン/年が削減される）



平成24年4月 防波堤被災状況



既存ターミナルでの混雑状況(鞍山北地区)



## 4. 費用対効果

事業名	国際物流ターミナル整備事業（敦賀港 鞠山南地区）				
実施個所	福井県敦賀市				
事業諸元	岸壁（水深14m）、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、締切護岸、荷役機械、上屋				
事業期間	平成8年度（1996年度）～令和3年度（2021年度）				
総事業費	約506億円	執行済額 （令和元年度末予定）	約459億円	残事業費	約47億円
事業概要	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>川崎・松栄地区（外貿コンテナ航路）、鞠山北地区（内航定期航路）における背後用地の不足による非効率な荷役、高波浪時における港内静穏度の不足による荷役障害が発生している。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>背後用地不足の解消、港内静穏度を改善することにより、国内物流の安定化と背後企業の国際競争力の強化を図り、地域産業の発展を図る。</li> </ul>				
便益の主な根拠	内貿RORO貨物の陸上・海上輸送コスト削減便益	約113.4億円	基準年度 平成29年度		
	木質チップの陸上輸送コスト削減便益	約128.1億円			
	外貿コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減便益	約295.9億円			
	外貿RORO貨物の陸上輸送コスト削減便益	約301.5億円			
	内航フェリー貨物・旅客の滞船・待機時間コスト削減便益	約12.0億円			
	内貿コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減便益	約23.8億円			
	残存価値（ふ頭用地）	約7.5億円			
事業全体の投資効率性	総便益(B)：882億円	総費用(C)：745億円	B/C：1.2		
残事業の投資効率性	総便益(B)：114億円	総費用(C)：58億円	B/C：2.0		
感度分析	全体事業(B/C)		残事業(B/C)		
	需要(-10%~+10%)	1.1~1.3	需要(-10%~+10%)	1.8~2.2	
	建設費(+10%~-10%)	1.2~1.2	建設費(+10%~-10%)	1.8~2.2	
	建設期間(+10%~-10%)	1.2~1.2	建設期間(+10%~-10%)	1.9~2.0	

## 5. 事業の必要性、進捗の見込み等

### 事業の必要性等に関する視点

#### 事業を巡る社会情勢等

- ・川崎・松栄地区（外貿コンテナ航路）、<sup>まりやま</sup> 鞠山北地区（内航定期航路）における背後用地の不足により非効率な荷役、高波浪時における港内静穏度の不足による荷役障害が発生。
- ・新たな需要である発電用の燃料の輸入にあたっては、内航フェリーや内貿RORO船、バルク（ばら積み）貨物等の利用者との調整が行われ、<sup>まりやま</sup> 鞠山北地区の用地の一部を木質チップヤードとして利用。木質チップヤードの利用に伴い、隣接する内貿RORO船を利用するシャーシヤードがさらに不足。

#### 事業の投資効果

- ・国際物流ターミナル整備により、港湾機能の効率化、荷役作業の安全性の確保が図られ、国際競争力の強化及び地域の活性化につながる。
- ・費用便益比は、事業全体で1.2であり、残事業で2.0である。

#### 事業の進捗状況

- ・平成22年度に岸壁（水深14m）280mが完成し、国際物流ターミナルの供用を開始し、平成28年度には防波堤の改良が完了している。
- ・平成29年度より岸壁（水深14m）の延伸に着手し、現時点でケーソン4函が製作済み。
- ・令和元年度末までの執行済額（予定）は約459億円 進捗率91%。

### 事業の進捗の見込みの視点

- ・港湾利用者からの<sup>まりやま</sup> 鞠山北地区混雑の早期改善に向けて大きな期待と強い整備要請があり、引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。

### コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・地盤改良時に用いる敷砂において、福井港浚渫工事の発生土砂を利用することでコスト縮減を図る。
- ・埋立材において、近隣の新幹線トンネル工事などにより発生する、比較的安価な「ずり石」を採用する等、コスト縮減に努める。

### 関係する地方公共団体等の意見

- ・敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業の対応方針（原案）「継続」について異存ありません。



## 6. 対応方針（原案）

### 事業継続

（理由）

- ・ 当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。