

港湾事業の再評価説明資料

金沢港 おおの 大野地区
国際物流ターミナル整備事業

令和2年9月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要	
1) 金沢港の概要	P 1
2) 事業の目的	P 2
3) 事業における整備内容及び実施状況	P 3
2. 社会経済情勢等の変化	
1) 便益の見直し	P 4
2) 事業期間・事業費の変更	P 5
3) 見直し後の概要及び進捗状況	P 6
3. 事業の投資効果	
1) 効果項目の抽出と便益計測	P 7
2) 便益として計測する効果	
(1) 輸送コスト削減便益対象貨物の推計	P 8
(2) 陸上輸送コスト削減便益	P 9
(3) 海上輸送コスト削減便益	P 10
(4) 外航クルーズ船の入港による国際観光収益増加	P 11
3) その他の効果	
(1) 排出ガスの削減	P 12
(2) クルージング機会の増加	P 12
4. 費用対効果	P 13
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P 14
6. 対応方針（原案）	P 15

1. 事業概要

1) 金沢港の概要

- 石川県金沢市に位置し、背後地域に建設機械・産業機械等を製造・輸出する企業が多数立地する重要港湾
- 韓国・中国との国際定期航路が就航
- 石油製品（ガソリン、軽油等）の供給拠点
- 近年クルーズ船の寄港が著しく増加

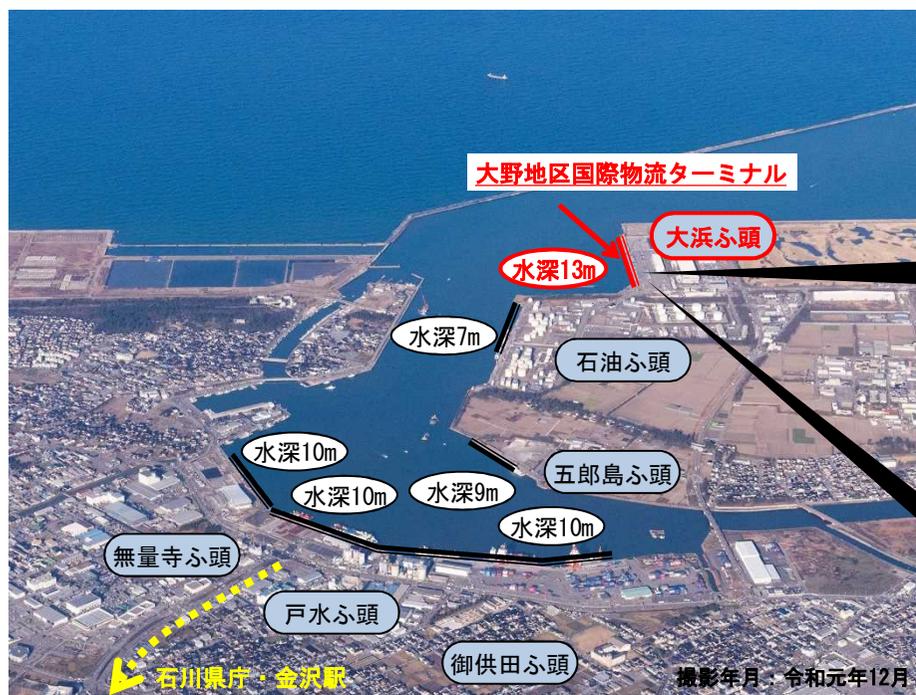


撮影年月：令和元年12月

1. 事業概要

2) 事業の目的

- 金沢港の背後及び背後圏には、建設機械・産業機械等を製造・輸出する企業が多数立地。
- 本事業以前の既存岸壁の最大水深は10mであり、産業機械等の大型機械の取扱（輸出）には水深が不足しており、大型船舶が入港可能な他の港湾まで長距離を陸送する非効率な輸送を余儀なくされていた。
- このような非効率な輸送を解消し、地域産業の国際競争力強化に資することを目的として、大水深（水深13m）の国際物流ターミナルの整備を実施している。



【金沢港全景 及び ふ頭の配置】



【大浜ふ頭（暫定水深12m）利用状況 ①】
（自動車運搬船による建設機械輸出状況）



【大浜ふ頭（暫定水深12m）利用状況 ②】
（大型クルーズ船（13万ト級）寄港状況）

2. 社会経済情勢等の変化

1) 便益の見直し

【北米・欧州向け貨物の直行便利用】

○前回事業評価(平成28年度)以降、継続的に北米・欧州向けのPCTC船(喫水13m級)^{※1}が入港するようになっており、整備効果^{※2}が前倒しで発生している状況を踏まえ、陸上輸送コスト削減便益の発生時期を見直すとともに、新たに海上輸送コスト削減便益を計上する。

【クルーズ船の寄港状況】

○前回評価以降、金沢港ではクルーズ船の寄港回数の増加が顕著となっている。
○大型クルーズ船の寄港増加による地域への経済効果の実態を踏まえ、国際観光収益を便益として計上する。

※1 Pure Car & Truck Carrier: 自動車運搬船の中で、自動車やトラック、バス、重機などを輸送する船舶のこと。

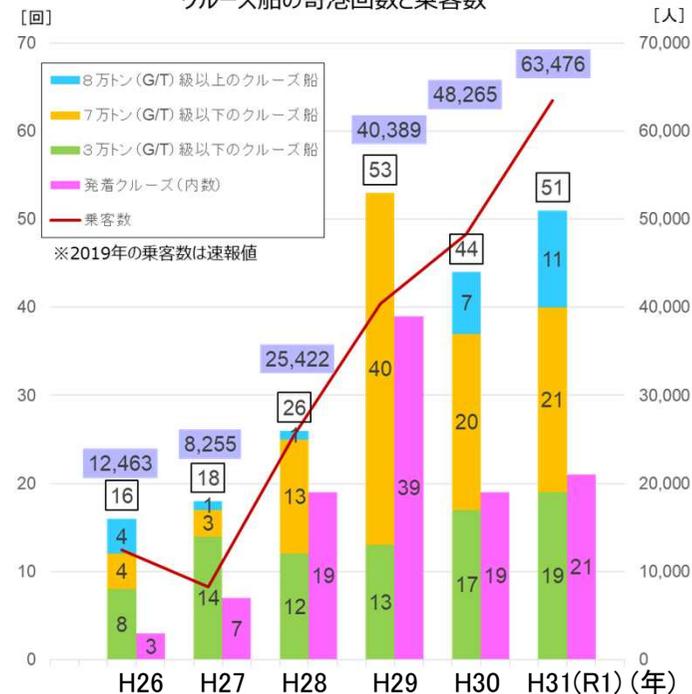
※2 長距離陸上輸送の解消、馬山トランシップ(TS)^{※3}の解消など。

※3 トランシップ: 積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積み替えされること。

金沢港に入港したPCTC船の例



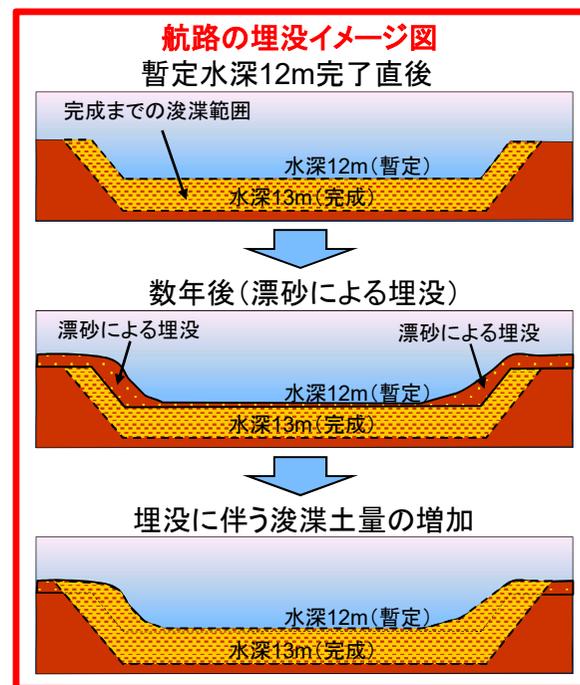
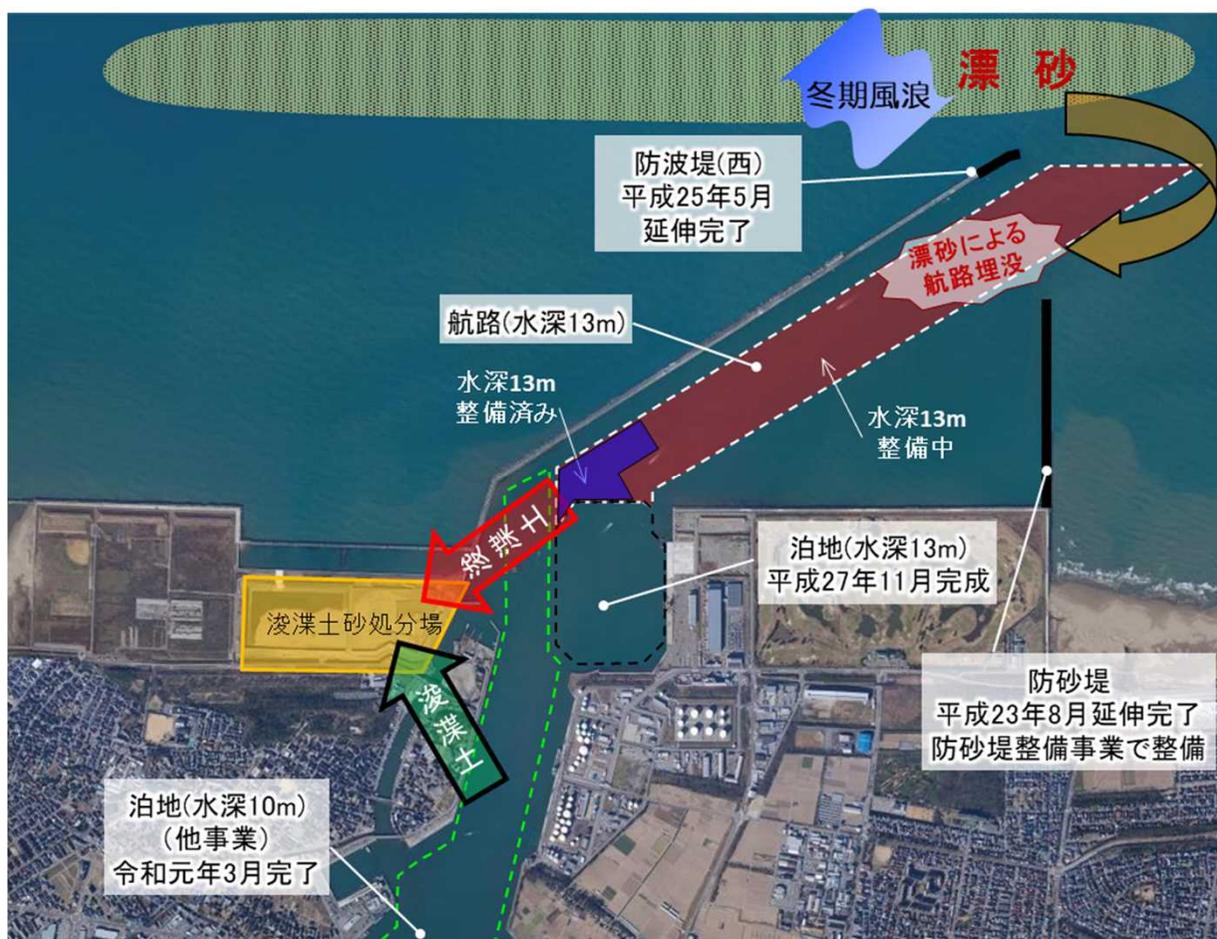
クルーズ船の寄港回数と乗客数



2. 社会経済情勢等の変化

2) 事業期間・事業費の変更

- 他事業との調整により、浚渫土砂処分場を改修する必要があり、浚渫できない期間が発生した。
- 前回評価時から現在までの漂砂による埋没状況と、今後事業期間中に埋没(流入)する土量も含めて、完成水深13mへの増深に必要な浚渫土量を精査した結果、前回評価で想定していた以上の浚渫土量の増加を確認。
- また、供用期間中の水深維持のため定期的に行う維持浚渫費用も埋没実績に合わせて見直した。
- これらのことにより、事業期間を5年延伸、事業費を約24億円増額する必要が生じた。



2. 社会経済情勢等の変化

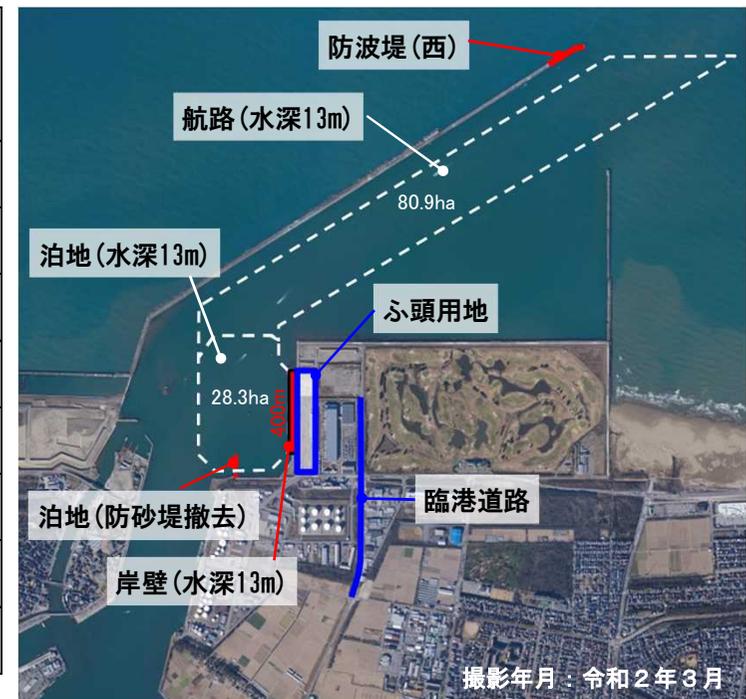
3) 見直し後の概要及び進捗状況

- 本事業の整備対象施設は、岸壁(水深13m)、泊地(水深13m)、航路(水深13m)、防波堤(西)、泊地(防砂堤撤去)、臨港道路(大浜御供田線)、ふ頭用地
 - ・事業期間：平成18年度(2006年度)～令和8年度(2026年度)【前回評価時：令和3年度(2021年度)】
 - ・全体事業費：約360億円【前回評価時：約336億円】
 - ・令和2年度末までの投資額(予定)：約269億円(進捗率 75%)
- 令和8年度完成を目指し、航路(水深13mへの増深)の整備を実施中

単位：億円(税込み)

施設名称	事業期間	計画数量	全体事業費		既投資額	残事業費	進捗率
			前回	今回			
岸壁 (水深13m)	平成18年度～ 平成27年度	400m	55	55	55	0	100%
泊地 (水深13m)	平成18年度～ 平成27年度	28.3ha	66	66	66	0	100%
航路 (水深13m)	平成19年度～ 令和8年度	80.9ha	150	174	84	91	48%
防波堤(西)	平成19年度～ 平成26年度	136.3m	32	32	32	0	100%
泊地 (防砂堤撤去)	平成18年度～ 平成20年度	1式	9	9	9	0	100%
臨港道路 (大浜御供田線)	平成18年度	1,224m	7	7	7	0	100%
ふ頭用地等	平成19年度～ 平成27年度	5.4ha	18	18	18	0	100%
合計		—	336	360	269	91	75%

※既投資額、残事業費、進捗率は令和2年度末予定



金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業

主要施設平面図

3. 事業の投資効果

1) 効果項目の抽出と便益計測

《便益として計測する効果》

①陸上輸送コスト削減便益

- ・本事業を実施することにより、大型船舶の寄港が可能となり、これまで神戸港・大阪港・名古屋港等を利用していただた貨物が金沢港から輸出できることから、他港への陸上輸送に伴うコストが削減される。

②海上輸送コスト削減便益

- ・本事業を実施することにより、大型船舶で直接北米・欧州への輸送が可能になることで、馬山港でのトランシップが不要になり、その分の海上輸送費用および時間費用が削減できる

③外航クルーズ船の入港による国際観光収益増加

- ・本事業を実施することにより、大型外航クルーズ船の入港が可能となり、訪日外国人観光客が観光ツアーへの参加や物品購入を行うことにより国際観光収益が増加する

《その他の効果》

①排出ガスの削減 → 定量的に把握

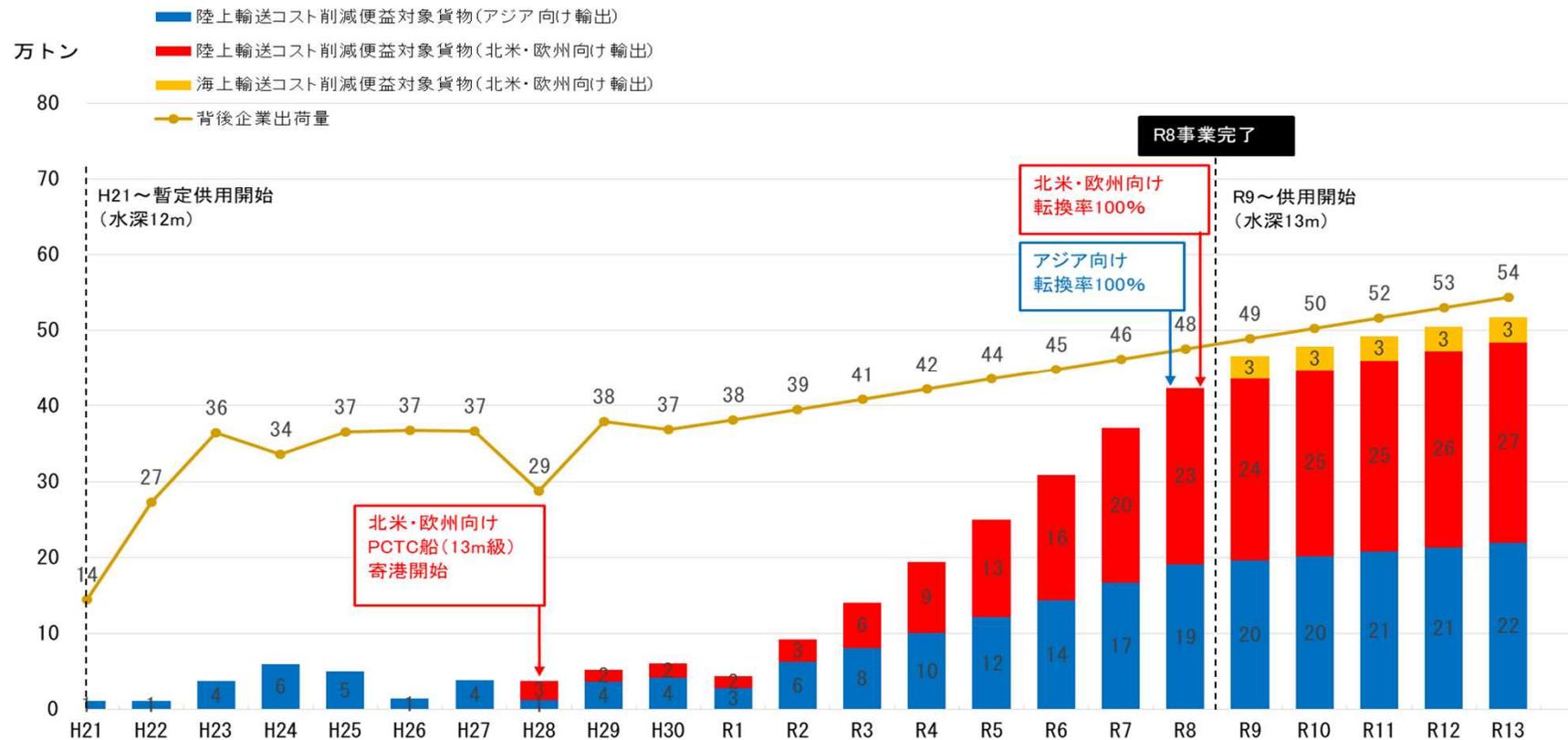
②クルージング機会の増加 → 定性的に把握

3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

(1) 輸送コスト削減便益対象貨物の推計

- 背後企業の輸出貨物のうち、他港からシフトする貨物について、陸上輸送コストの削減便益とする。
- 背後企業の輸出貨物のうち、韓国・馬山港でのトランシップ解消のために戸水岸壁からシフトする貨物について、海上輸送コストの削減便益とする。
- 平成20年11月に岸壁暫定供用(水深12m)によりアジア向けの貨物が金沢港へシフト。さらに平成28年度より北米・欧州向けの貨物が金沢港へシフト。また、令和9年度の岸壁供用開始(水深13m)により、戸水岸壁を利用している北米・欧州向けのトランシップ貨物が直行便が寄港する大浜岸壁へシフト。



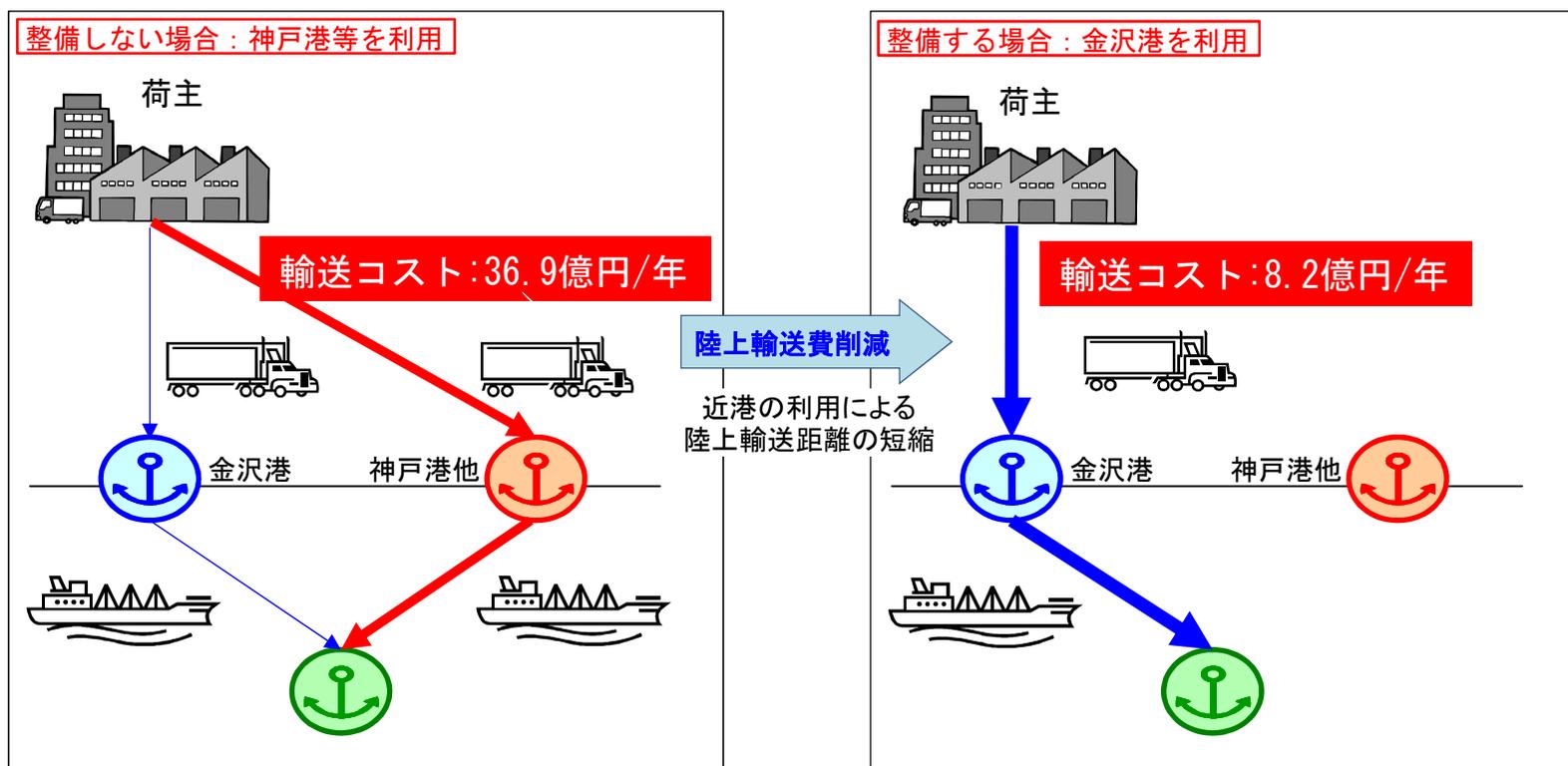
出典: 荷主企業アンケート・ヒアリング調査による(令和1年までは実績、令和2年以降は見込み)

3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

(2) 陸上輸送コスト削減便益 (平成21年度から令和40年度まで計上)

- 国際物流ターミナルの整備により、他港（神戸港・大阪港・名古屋港等）を利用していただた貨物がシフトし、利用港湾と貨物発生地との陸上輸送距離が短縮され、輸送コストが削減
- 便益は、年間28.8億円【令和13年度以降の便益額】



【陸上輸送コストの削減効果イメージ】

陸上輸送コスト削減便益 28.8億円/年

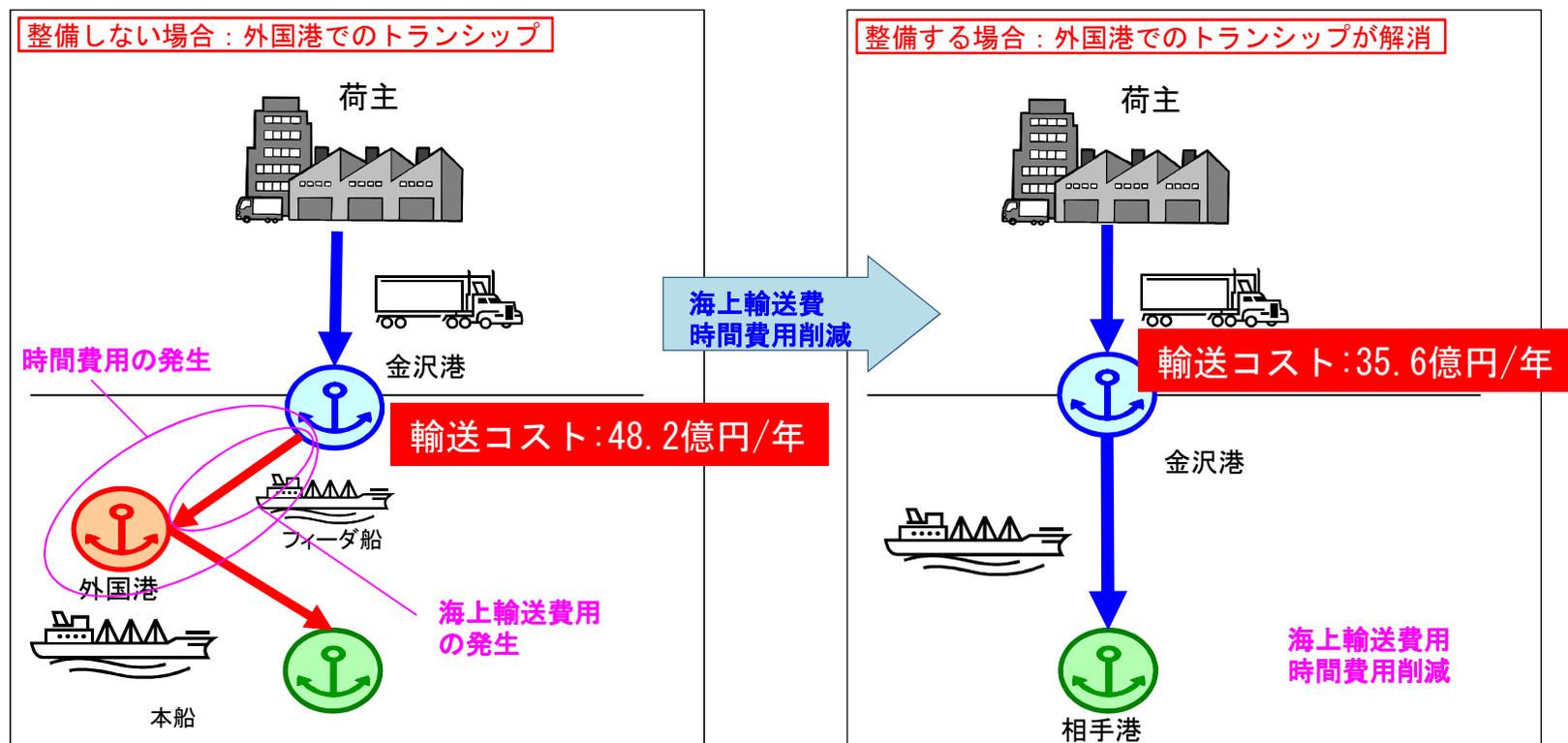
※端数処理により差分が一致しない

3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

(3) 海上輸送コスト削減便益 (令和9年度から令和40年度まで計上)

- 国際物流ターミナルの整備により、大型船舶で直接北米・欧州への輸送が可能になることで、馬山港でのトランシップが不要になり、その分の海上輸送費用および時間費用が削減
- 便益は、年間12.6億円【令和13年度以降の便益額】



【海上輸送コストの削減効果イメージ】

海上輸送コスト削減便益 12.6億円/年

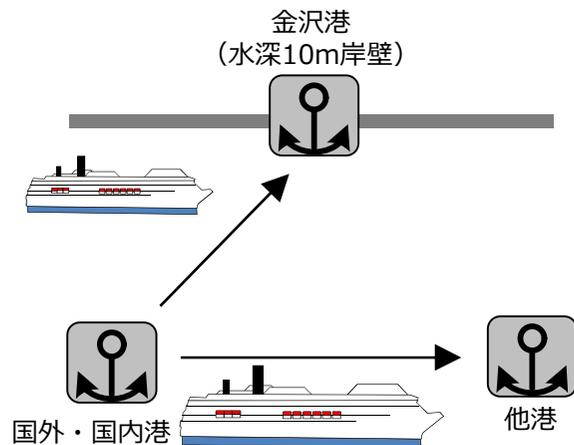
3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

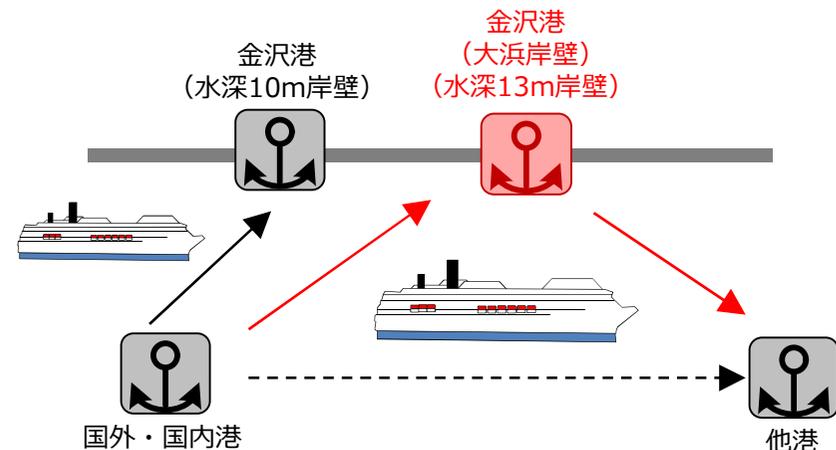
(4) 外航クルーズ船の入港による国際観光収益増加（平成26年度から令和1年度まで計上）

- 国際物流ターミナルの整備により、大型外航クルーズ船の入港が可能となり、訪日外国人観光客が観光ツアーへの参加や物品購入を行うことにより国際観光収益が増加
- 便益は、年間0.0～2.0億円【平成26年度から令和1年度の便益額】

整備しない場合：大型外航クルーズ船が入港困難

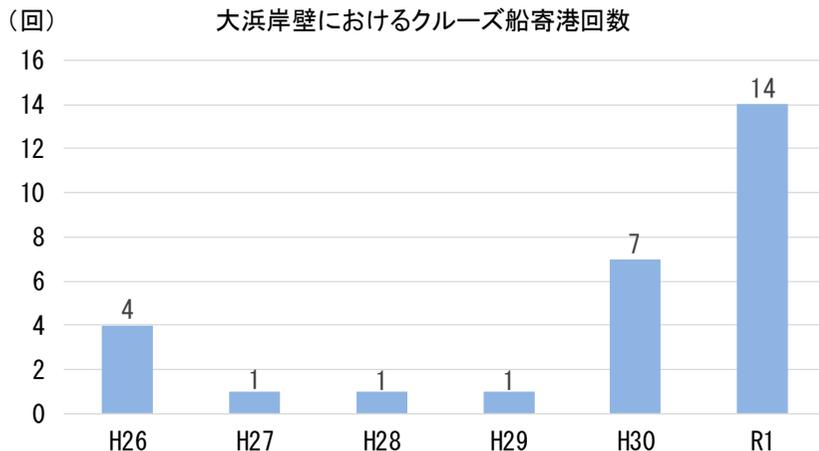


整備する場合：大型外航クルーズ船が入港可能



国際観光収益 0.0～2.0億円/年

【国際観光収益効果イメージ】



免税店の出店



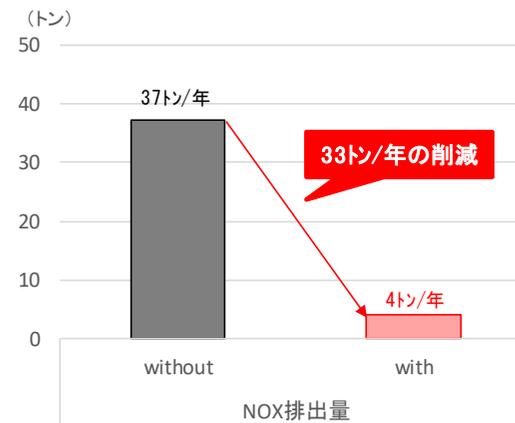
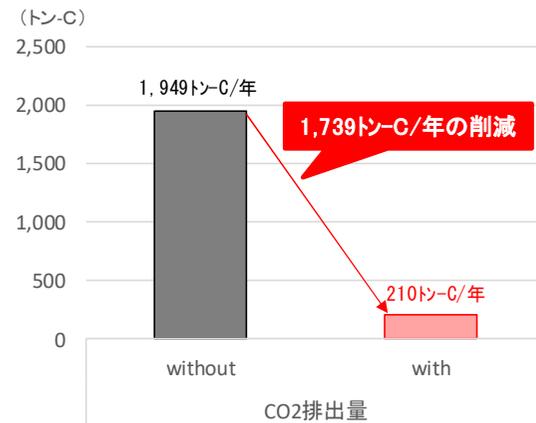
金沢港おもてなしクラブによるお見送り

3. 事業の投資効果

3) その他の効果

(1) 排出ガスの削減【定量的に把握】

○国際物流ターミナルの整備により、陸上輸送距離の短縮が図られ、CO₂排出量が約1,739t-C/年、NOx排出量が約33t/年の削減が可能。



(2) クルージング機会の増加【定性的に把握】

○国際物流ターミナルの整備により、近年、大型化するクルーズ船の寄港が可能となり、地域住民にとって、また、旅客船乗船者の当該港での一時上陸者にとって、クルージングの魅力が向上し、その結果クルージング機会が増加する。



大型クルーズ船（13万ト級）寄航状況

令和1年 大型クルーズ船(10万トン以上)入港実績

入港日	船名	総トン数
R1.5.10	MSCスプレディダ	137,936
R1.5.19	MSCスプレディダ	137,936
R1.5.28	MSCスプレディダ	137,936
R1.6.24	ダイヤモンド・プリンセス	115,875
R1.8.29	ダイヤモンド・プリンセス	115,875
R1.9.17	MSCスプレディダ	137,936
R1.9.25	MSCスプレディダ	137,936
R1.9.29	ダイヤモンド・プリンセス	115,875

4. 費用対効果

○計算条件

基準年度：令和2年度
 事業期間：平成18年度（2006年）～令和8年度（2026年）
 評価期間：平成21年度（2009年）～令和40年度（2058年）（供用開始後50年）
 管理運営費：施設の点検費や簡易な修繕費用、維持浚渫費用

○費用便益分析結果

項目		事業全体	残事業
便益 (B)	輸送コストの削減	699.9億円	222.1億円
	陸上輸送コストの削減	523.7億円	45.9億円
	海上輸送コストの削減	176.2億円	176.2億円
	外航クルーズ船入港による国際観光収益増加	6.5億円	
	残存価値	1.4億円	
	合計	707.9億円	222.1億円
費用 (C)	初期投資・更新投資	511.1億円	72.1億円
	管理運営費	63.8億円	-6.8億円
	合計	574.8億円	65.3億円
費用便益分析(B/C)		1.2	3.4

※端数処理により、各項目の和は、必ずしも合計値とはならない

【感度分析結果】

(事業全体)

需要量 (-10%~+10%) B/C= 1.1 ~ 1.3
 事業費 (+10%~-10%) B/C= 1.2 ~ 1.3
 事業期間 (+10%~-10%) B/C= 1.2 ~ 1.3

(残事業)

需要量 (-10%~+10%) B/C= 3.1 ~ 3.7
 事業費 (+10%~-10%) B/C= 3.1 ~ 3.8
 事業期間 (+10%~-10%) B/C= 3.3 ~ 3.5

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

- ・ 金沢港背後に立地する企業の製品輸出において、遠方の他港を利用する非効率な輸送の解消が課題であり、この課題を解消するために大水深の国際物流ターミナル整備事業が必要である。
- ・ 本事業は、地域産業の国際競争力強化、地域経済の活性化及び観光振興等に寄与するものである。
- ・ 地元からの早期完成への大きな期待と強い要請がある。

事業の進捗の見込みの視点

- ・ 事業の進捗率は令和2年度末で75%となる予定であり、航路以外の整備を全て完了している。
- ・ 現在、大型船舶の入港が可能となる航路水深13mの確保に向けて整備を実施中。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 航路浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト縮減に努める。

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 国際物流ターミナル整備事業は、大型船舶による大量輸送を可能とし、物流コスト縮減により地元企業の競争力を高め、地域経済の活性化を支援するため、必要不可欠な事業である。
- ・ このため、引き続き事業を継続するとともに、さらなるコスト縮減に努めつつ、着実に整備を進め、早期完成を図られるようお願いしたい。

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。