

港湾事業の再評価説明資料

〔七尾港 おおた 大田地区 国際物流ターミナル整備事業〕

令和2年12月
北陸地方整備局

目次

1. 事業概要	
1) 七尾港の概要	P 1
2) 事業の目的	P 1
3) 事業における整備内容及び実施状況	P 2
2. 社会経済情勢等の変化	
1) 貨物輸送需要の増加	P 3
2) 事業期間の変更	P 4
3) 見直し後の概要及び進捗状況	P 5
3. 事業の投資効果	
1) 効果項目の抽出と便益計測	P 6
2) 便益として計測する効果	
①陸上輸送コスト削減便益	P 7
②滞船コスト削減便益	P 8
③海上輸送コスト削減便益（原木）	P 9
④海上輸送コスト削減便益（陸上風力発電設備）	P 10
3) その他の効果	
①排出ガス発生の抑制	P 11
②沿道騒音等発生の抑制	P 11
③地域産業の発展	P 11
④クルーズ船寄港機会の増加	P 11
4. 費用対効果	P 12
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P 13
6. 対応方針（原案）	P 14

1. 事業概要

1) 七尾港の概要

- 石川県能登半島のほぼ中央に位置し、背後圏の主要産業である木材産業を支える重要港湾
- 出力120万kwの火力発電所や日本海側唯一のLPG国家備蓄基地が立地するエネルギー拠点

2) 事業の目的

- 七尾港の背後には能登地域の主要産業である木材加工産業が集積し、年間35万トンの木材加工を行っており、七尾港はその原材料である原木の供給拠点となっている。
- 原木の輸入にあたり、既存岸壁延長の不足による接岸待ち（滞船）や背後ヤードの不足、大型船の満載入港に必要な水深の不足による積載量調整など、非効率な輸送が発生。
- これらの課題を解消し、背後企業の競争力を強化して地域産業の発展に寄与することなどを目的として、国際物流ターミナルの整備を実施している。



【七尾港全景】

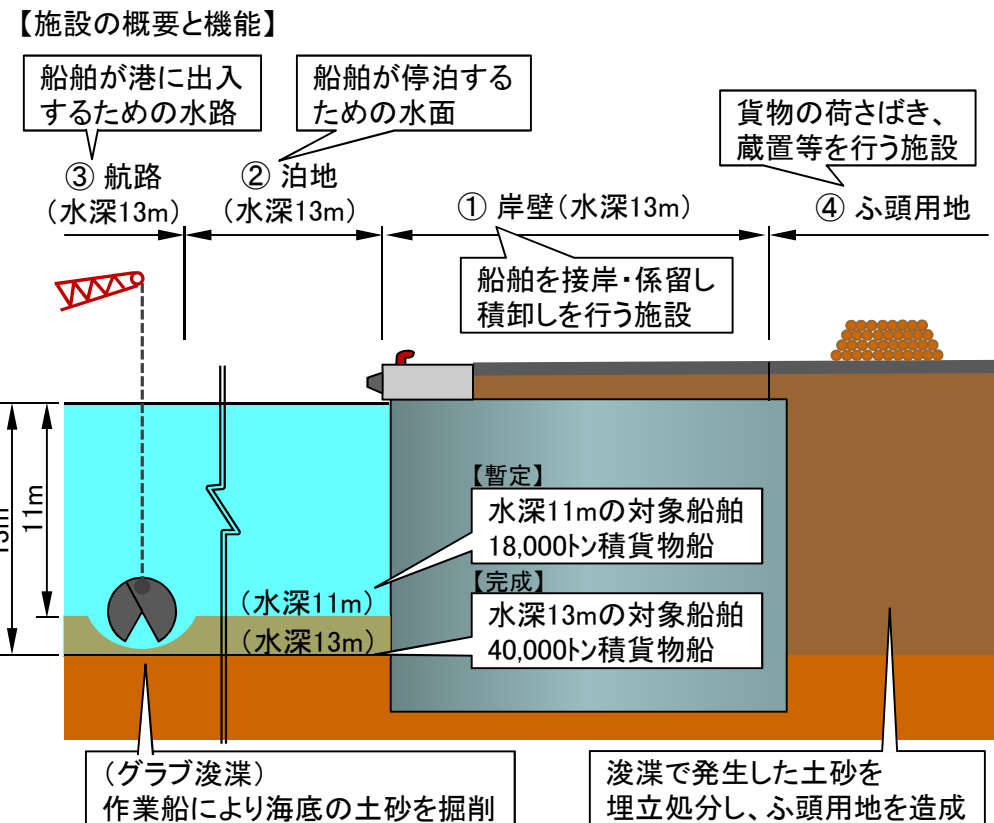


【七尾港位置図】

1. 事業概要

3) 事業における整備内容及び実施状況 (令和2年度時点)

- 本事業の整備対象施設は、①岸壁(水深13m)、②泊地(水深13m)、③航路(水深13m)及び④ふ頭用地
- 平成19年10月に岸壁(水深13m)が完成
同年12月に泊地及び航路水深10mでターミナルの暫定供用を開始
- 平成25年2月に泊地及び航路を水深11mに増深
- 現在、泊地及び航路の完成水深13mの確保に向けた整備(グラブ浚渫船による増深作業)及びふ頭用地の整備を実施中



2. 社会経済情勢等の変化

1) 貨物輸送需要の増加（陸上風力発電設備）

- ・能登半島では陸上風力発電設備の設置計画が進行(12事業が環境アセスメント手続き中(令和2年9月末時点))
- ・七尾港を活用した部材(ブレード、ナセル、タワー等)の輸入実績があり、今後の活用も計画されていることから、原取扱貨物に加え、陸上風力発電部材の貨物需要の増加が見込まれる

令和元年度の入港・荷役状況

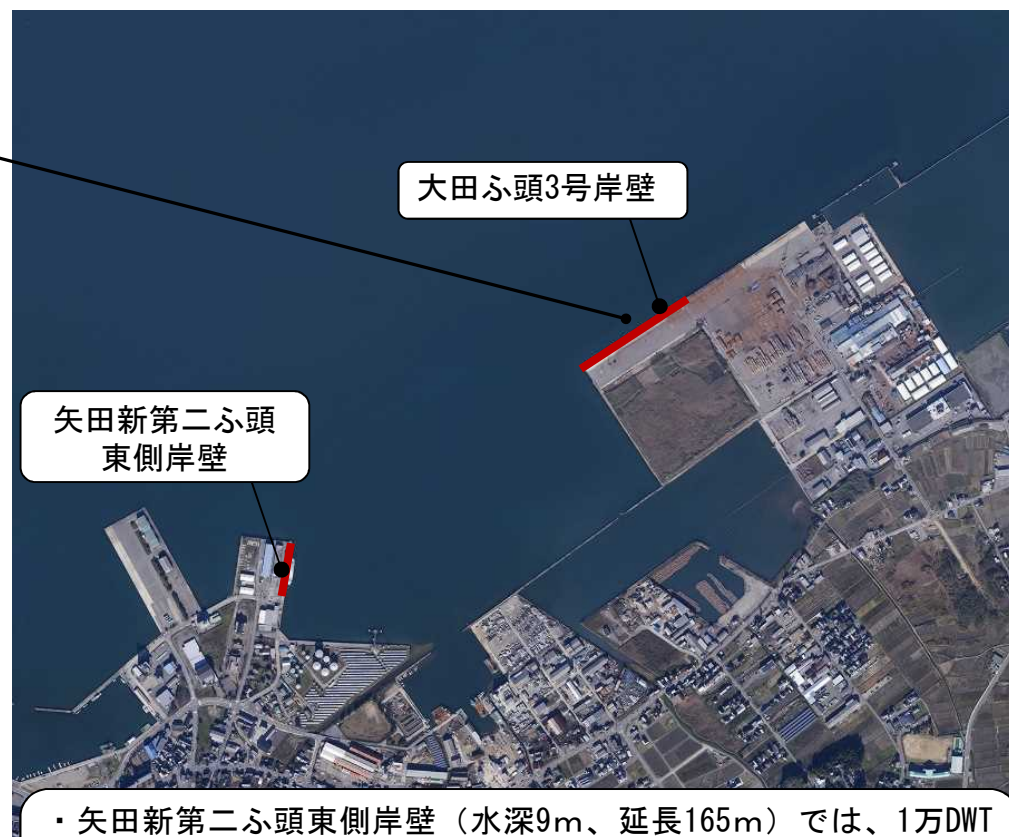
入港状況



荷役状況



資料提供：港湾運送事業者



- ・矢田新第二ふ頭東側岸壁（水深9m、延長165m）では、1万DWT程度までの船舶を受け入れていた
⇒大田ふ頭3号岸壁（水深11m、延長260m）の暫定供用により、より大型の貨物船（1.8万DWT級）での風力発電設備の受入が可能

2. 社会経済情勢等の変化

2) 事業期間の変更

- ・浚渫土砂処分先の護岸整備の進捗により、平成29年度から新たな区画に土砂を投入することが可能となった
- ・新たな区画に土砂を投入する際、浚渫時と同様に濁りの拡散等、環境に十分配慮した施工方法へ見直しを行った
- ・そのため、今後のスケジュールを検討したところ、事業期間を5年延伸する必要が生じた

土砂の投入方法

変更前



変更後



ガットバージ船が埋立処分場の中まで入り、直接投入



新たな土砂投入区画

ガットバージ船

浚渫時の濁り拡散防止の取組



汚濁防止柵を設置し、濁りが周辺に拡散することを防止

2. 社会経済情勢等の変化

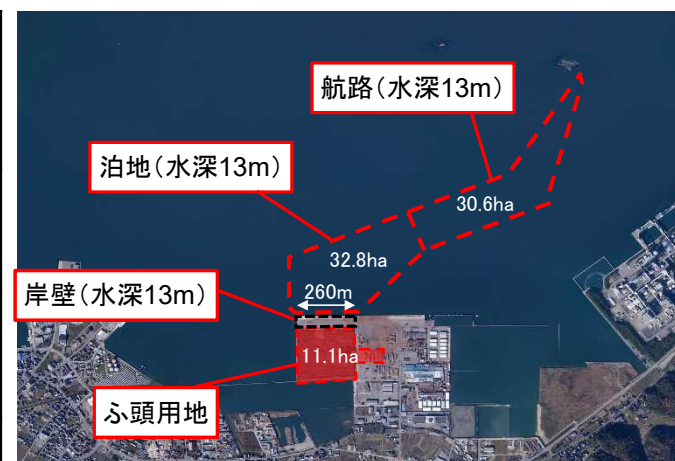
3) 見直し後の概要及び進捗状況

- 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）及びふ頭用地
- ・事業期間：平成3年度（1991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207億円【変更なし】
 - ・令和2年度末までの投資額（予定）：約170億円（進捗率82%）

○令和8年度完成を目指し、航路、泊地の整備（水深13mへの増深）及びふ頭用地の整備を実施中

施設名称	事業期間	計画数量	事業費（億円）			進捗率 (R2年度末)
			全体事業費	既設投資額	残事業費	
岸壁(水深13m)	平成3年度 ～ 平成19年度	260m	72	72	0	100%
泊地(水深13m)	平成13年度 ～ 令和8年度	32.8ha	62	45	16	73%
航路(水深13m)	平成23年度 ～ 令和8年度	30.6ha	25	8	17	33%
ふ頭用地	平成3年度 ～ 令和6年度	11.1ha	48	44	5	91%
合計			207	169	38	82%

※既投資額、残事業費、進捗率は令和2年度末予定



七尾港大田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（原木）

- ・ 本事業を実施することにより大型船の寄港が可能となり、代替港への寄港に伴う陸上輸送コストが削減
- ・ 便益は、年間27.21億円

②滞船コスト削減便益（原木）

- ・ 本事業を実施することにより「沖待ち」が解消され、滞船コストが削減
- ・ 便益は、年間0.24億円

③海上輸送コスト削減便益（原木）

- ・ 本事業を実施することにより大型船の寄港が可能となり、海上輸送コストが削減
- ・ 便益は、年間0.89億円

④海上輸送コスト削減便益（陸上風力発電設備）

- ・ 本事業を実施することにより大型船の寄港が可能となり、海上輸送コストが削減
- ・ 便益は、年間10.78億円

《その他の効果》

- | | | |
|---------------|---|--------|
| ①排出ガス発生の抑制 | → | 定量的に把握 |
| ②沿道騒音等発生の抑制 | → | 定性的に把握 |
| ③地域産業の発展 | → | 定性的に把握 |
| ④クルーズ船寄港機会の増加 | → | 定性的に把握 |

<整備効果>

大型船（40,000トン級）の寄港が可能となり、大量輸送による物流の効率化が図られ、木材加工を主要産業とする背後地域の経済が活性化

3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

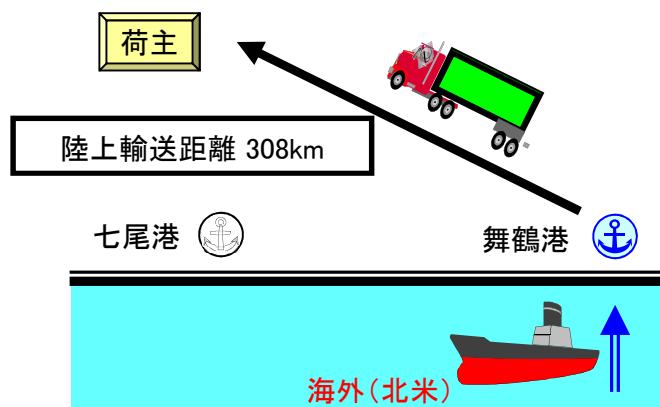
①陸上輸送コスト削減便益（平成25年度から令和39年度まで計上）

○国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送コストが削減

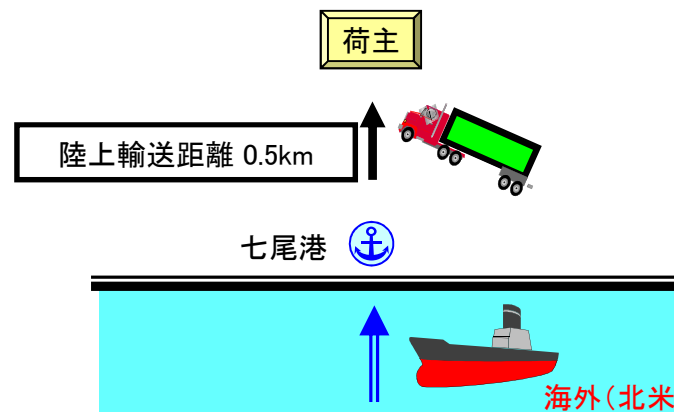
○便益は、年間27.21億円

整備しない場合：舞鶴港を利用

主な貨物：原木



整備する場合：七尾港を利用



陸上輸送コスト削減便益 27.21億円/年

【陸上輸送コストの削減効果イメージ】

■代替港の設定

・水深12m以上の岸壁及び大型貨物船に対応した貨物の保管スペースを有し、原木の取り扱いが可能な港湾を条件として、代替港を「舞鶴港」として設定

（日本海側港湾で、上記の条件を満足する水深13m以上の岸壁がないため、取扱実績のある水深12m以上の岸壁を代替港の条件とした）

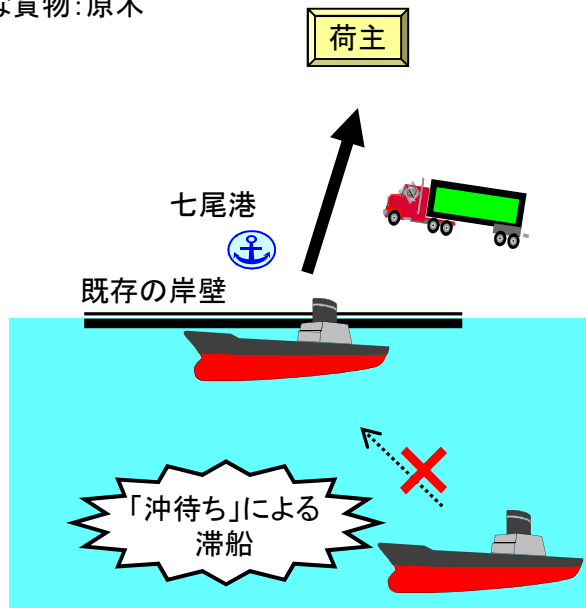
3. 事業の投資効果

②滞船コスト削減便益（平成20年度から平成24年度まで計上）

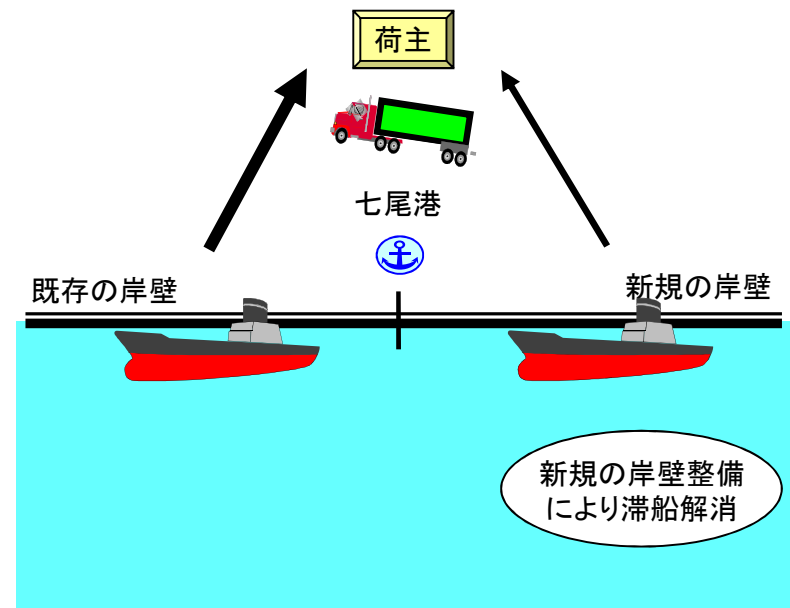
- 国際物流ターミナルの整備により、岸壁が整備され、既存の岸壁に着岸できない船舶の「沖待ち」による滞船コストが削減
- 便益は、年間0.24億円

整備しない場合

主な貨物:原木



整備する場合



滞船コスト削減便益 0.24億円/年

【滞船コストの削減効果イメージ】

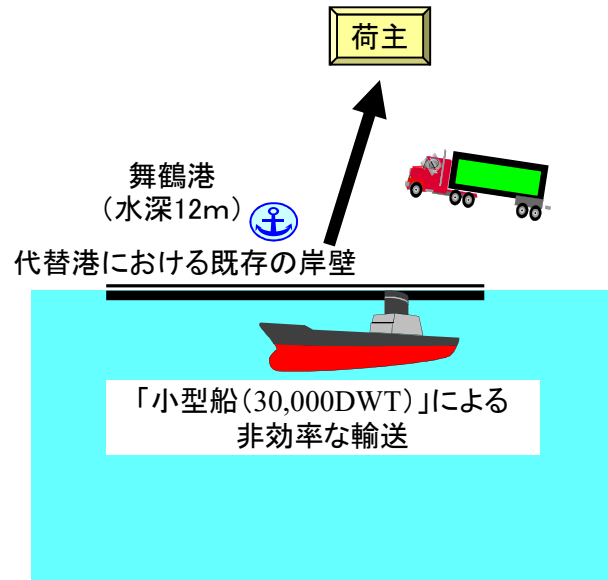
3. 事業の投資効果

③海上輸送コスト削減便益（原木）（令和9年度から令和39年度まで計上）

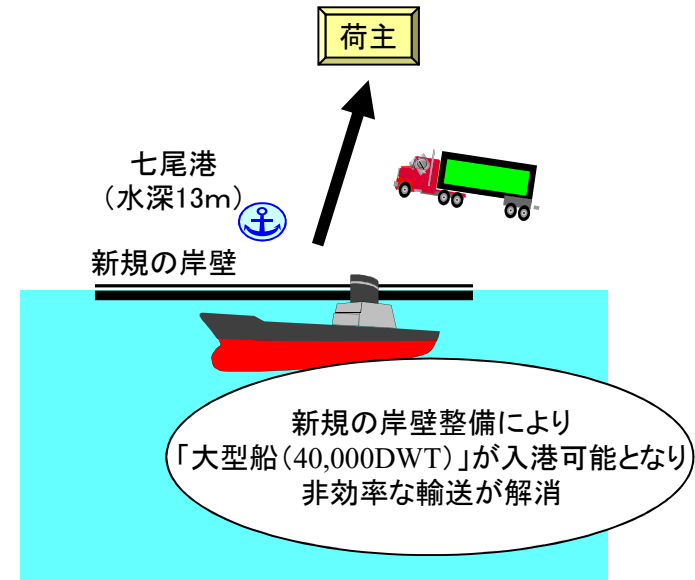
- 国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、海上輸送コストが削減
- 便益は、年間0.89億円

整備しない場合

主な貨物:原木



整備する場合



海上輸送コスト削減便益 0.89億円/年

【海上輸送コストの削減効果イメージ】

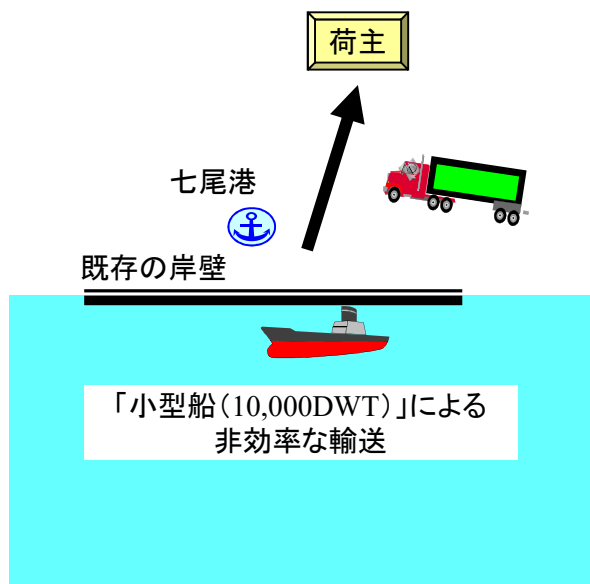
3. 事業の投資効果

④海上輸送コスト削減便益（陸上風力発電設備）（令和4年度から令和9年度まで計上）

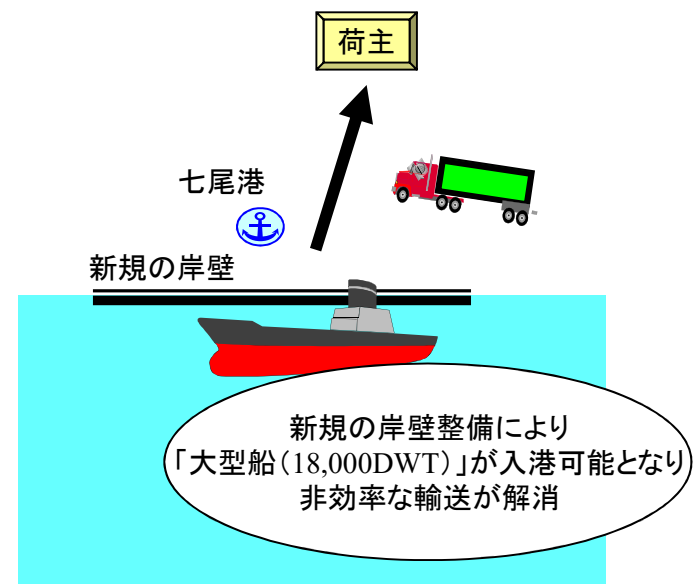
- 国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、海上輸送コストが削減
- 便益は、年間10.78億円

整備しない場合

主な貨物：風力発電設備



整備する場合



海上輸送コスト削減便益 10.78億円/年

【海上輸送コストの削減効果イメージ】

3. 事業の投資効果

3) その他の効果

①排出ガス発生の抑制【定量的に把握】

○大型船の寄港が可能となり、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮された場合、自動車排出ガスの発生を抑制
(CO₂が2,214トン/年、NO_xが42トン/年が削減される)

②沿道騒音等発生の抑制【定性的に把握】

○大型船の寄港が可能となり、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮された場合、沿道における騒音や振動等の発生を抑制

③地域産業の発展【定性的に把握】

○大型船の寄港が可能となり、原木輸入の物流が効率化され調達コストが低減し、木材加工を主要産業とする背後地域の発展と経済の活性化に寄与

④クルーズ船寄港機会の増加【定性的に把握】

○七尾港は、能登食祭市場や七尾マリンパークのにぎわい空間を有し、背後に和倉温泉、能登島等の観光地を有しており、クルーズ船寄港地として交流人口増加に寄与
○大型旅客船の寄港が可能となり、クルーズ船寄港回数が増加するとともに、港のにぎわいを創出



出港セレモニー（にっぽん丸）
令和元年6月 寄港時

4. 費用対効果

1) 計算条件

基準年度：令和2年度
 事業期間：平成3年度（1991年度）～令和8年度（2026年度）
 評価期間：平成20年度～令和39年度（供用開始後50年）
 社会的割引率：4.0%
 維持管理費：施設の点検費や簡易な修繕費用

2) 費用便益分析結果

項目		事業全体	残事業
便益 (B)	陸上輸送コストの削減	396.6億円	224.2億円
	滞船コストの削減	1.8億円	—
	海上輸送コストの削減	103.5億円	31.9億円
	残存価値	2.5億円	—
	合計	504.4億円	256.1億円
費用 (C)	事業費	440.8億円	30.4億円
	維持管理費	1.4億円	—
	合計	442.2億円	30.4億円
費用便益分析(B/C)		1.1	8.4

【感度分析結果】

※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

項目	基本ケース	需要		費用		期間	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
全体事業B/C	1.1	1.2	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
残事業B/C	8.4	9.3	7.6	7.7	9.4	8.6	8.4

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

- ・七尾港での原木輸入は、大型船入港に積載量調整を要するなど、非効率な輸送が生じていることが課題。
- ・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が必要である。
- ・本事業は、地域産業の競争力強化、地域経済の活性化、クルーズ船による観光振興に寄与する。
- ・地元からは主要産業の命運を握る当該事業の早期完成に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

- ・岸壁は整備済みであり、事業の進捗率は令和2年度末で82%である。
- ・現在、岸壁への導線となる航路及び泊地の水深13m確保に向けた整備を実施中。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・当該国際物流ターミナルは、七尾港唯一の大水深岸壁であり、背後企業の利便性が確保され、最も効果が発現される最適な計画であると判断している。
- ・航路及び泊地の浚渫では、ICT施工による生産性向上、新技術の活用など検討を行い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。

5. 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。