資料－４
令和５年度　第２回
北陸地方整備局
事業評価監視委員会

港湾事業の事後評価説明資料

〔伏木富山港　新湊地区　臨港道路整備事業〕

令和５年１１月

北陸地方整備局

目　次

１．事業概要
（１）伏木富山港の概要　・・　Ｐ１
（２）新湊地区の概要　・・・　Ｐ２
（３）事業の目的　・・　Ｐ４
（４）臨港道路富山新港東西線の概要　・・・　Ｐ５
（５）国際物流ターミナルの概要　・・　Ｐ６

２．事業の効果
（１）効果項目の抽出と便益の計測　・・・　Ｐ７
（２）便益として計測する効果
①輸送費用削減便益　・・　Ｐ８
②輸送時間短縮便益　・・　Ｐ８
③交通事故減少便益　・・・　Ｐ８
④滞船解消便益　・・・　Ｐ９
（３）その他の効果
①ターミナル内の作業効率化と労働環境の改善　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　Ｐ１０
②地域住民の安全・安心の向上　・・　Ｐ１０
③ランドマークとしての魅力的な景観形成　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　Ｐ１０
（４）費用便益分析結果　・・・　Ｐ１１

３．その他社会情勢等の変化　・・・　Ｐ１２

４．事後評価結果　・・・　Ｐ１３

５．対応方針（案）　・・　Ｐ１５

６．費用対効果算出資料　・・　Ｐ１６

1．事業概要

(1)伏木富山港の概要

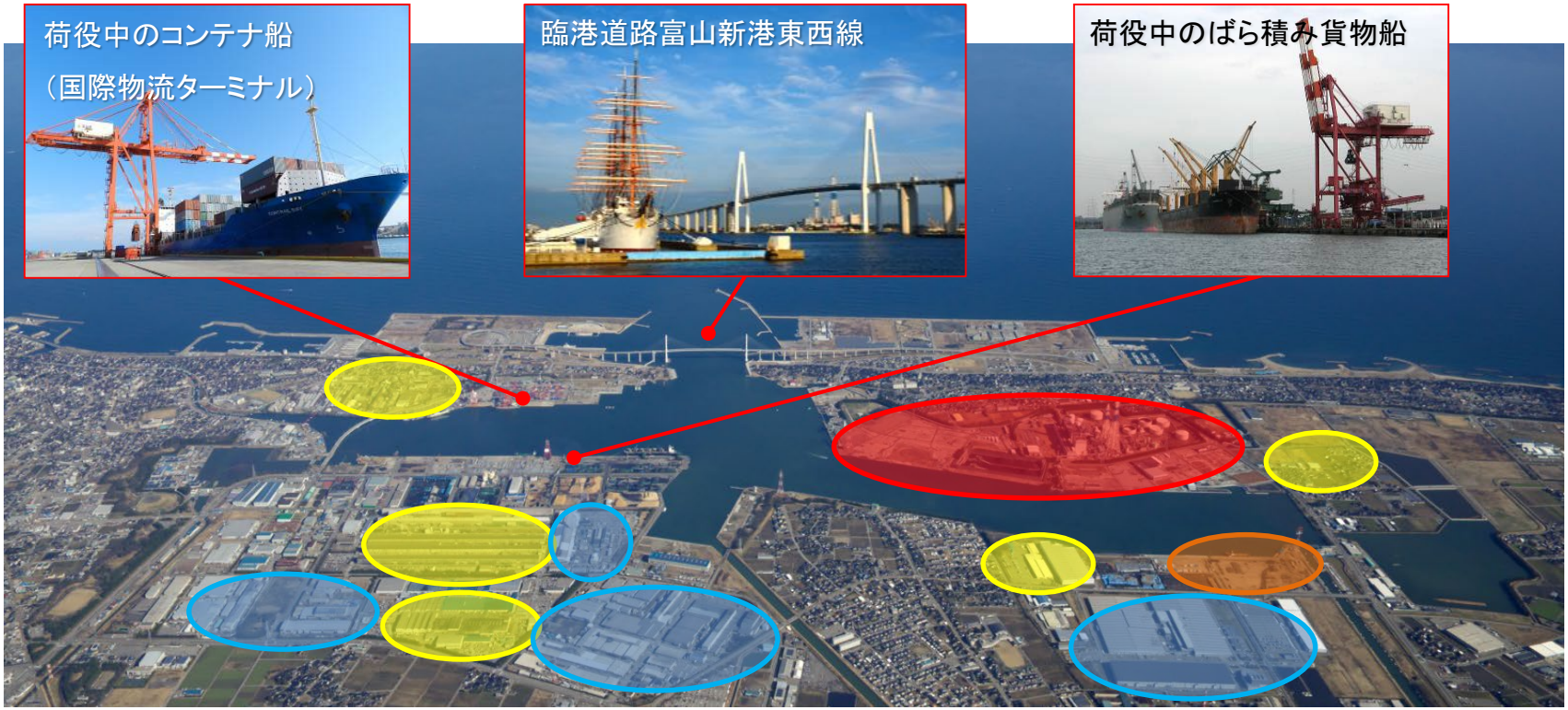
伏木富山港は
・日本海沿岸のほぼ中央に位置し、富山、高岡の広域都市圏を背後に擁する国際拠点港湾。
・伏木地区、新湊地区、富山地区の3地区で構成され、背後地には企業が多く立地している。
・背後には多くの観光地を擁し、大型クルーズ船の寄港地にもなっている。

図　伏木富山港の概要

1．事業概要

(2)新湊地区の概要

- 新湊地区の背後には多くの工場や発電所等が立地し、国際物流ターミナルは外貿コンテナを中心とする国際物流の拠点としての役割を果たしている。
- 平成24年には臨港道路富山新港東西線が開通し、東西地域の物流と人流の円滑化・効率化に寄与するとともに、ランドマークとして観光資源となっている。
- 令和元年には国際物流ターミナルが延伸し、滞船解消を実現している。



凡例：　鋼材　非鉄金属　木材　［発電所］

1．事業概要

（2） 新湊地区の概要

①コンテナ取扱貨物量の推移

・伏木富山港におけるコンテナ貨物は、近年ほぼ横ばいで推移している。

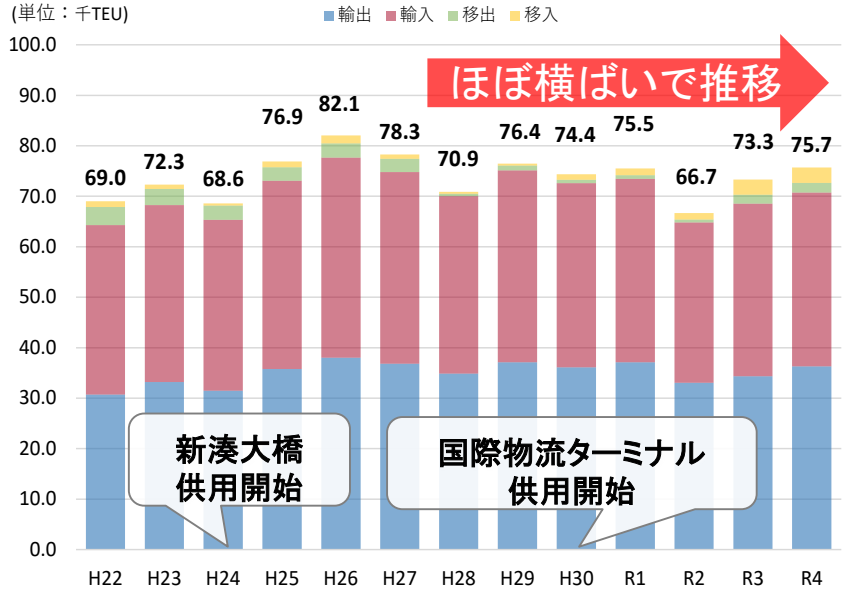


図　伏木富山港のコンテナ取扱貨物量の推移

②コンテナ船の大型化

・平成26年以降、船長が140m以上の船舶の入港割合が増加しており、岸壁延伸部が供用した令和元年には7割を超えている。

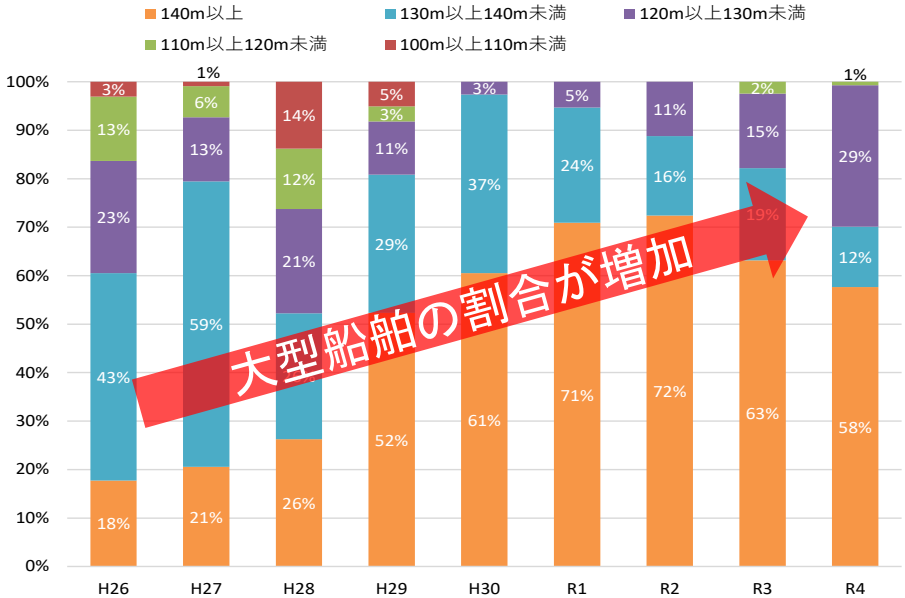
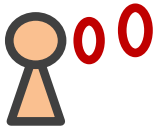


図　コンテナ船の大型化動向

〇令和5年5月に国際フィーダー航路の寄港地に伏木富山港が加わり、伏木富山港と阪神港を結ぶ、内航フィーダーサービスが開始された。「2024年問題」もあり、今後は、伏木富山港の内貿貨物取扱い増加の可能性が考えられる。



港湾物流事業者

新たな輸送先ができたことで、新規貨物の取り扱いが増加している。定期的な輸送を行っており、今後取扱貨物量も増やしていく予定。

1．事業概要

(3)事業の目的

・伏木富山港（新湊地区）の東西に分断されている港口部を結び、港湾貨物等の臨港交通を円滑に処理するとともに、臨港道路に接続する国際物流ターミナル機能の改善を図る。
・臨港道路と国際物流ターミナルを一体的に整備することにより、新湊地区全体の物流の効率化を図る。

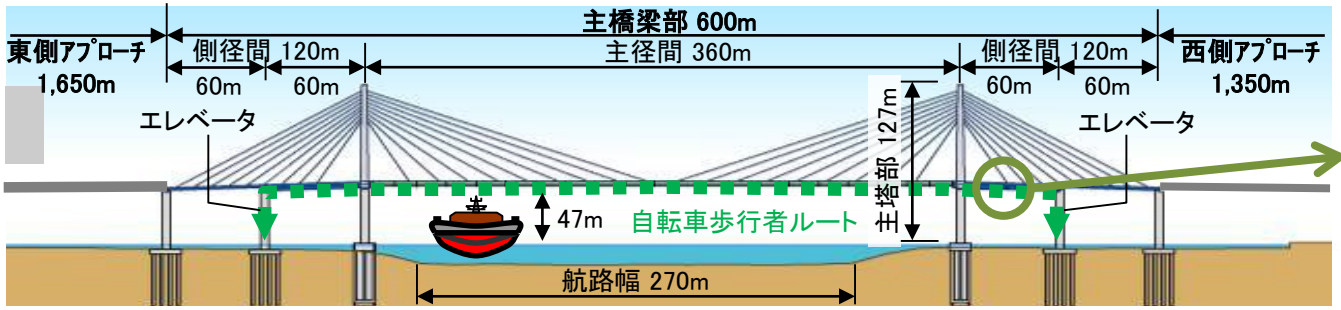
図　伏木富山港（新湊地区）

1．事業概要

(4)臨港道路富山新港東西線の概要

- 路線名　　：臨港道路富山新港東西線（新湊大橋）
- 計画延長　：3,600m
- 事業期間　：平成9年度 ～ 平成29年度
- 全体事業費：496億円
- 平成24年9月に車道部、平成25年6月には自歩道部が開通した。

臨港道路富山新港東西線（新湊大橋）　3,600m



車道部と自歩道部の2層構造

臨港道路の利用状況

1．事業概要

(5)国際物流ターミナルの概要

・事業目的　：臨港道路に接続する国際物流ターミナル機能の改善。
・整備箇所　：岸壁(水深12m) 75m（24億円）、泊地(水深12m) 1.6ha（2億円）、
　　ふ頭用地 2.7ha（8億円）
・事業期間　：平成27年度 ～ 平成30年度
・全体事業費：34億円
・平成29年にふ頭用地、平成30年に岸壁が整備完了、令和元年8月に供用開始。

２．事業の効果

（1）効果項目の抽出と便益の計測

・整備による主な効果として、
「臨港道路富山新港東西線整備による効果」「国際物流ターミナル整備による効果」があり、効果ごとに下表の①～④の便益を計測。
・その他の効果として
「ターミナル内の作業効率化と労働環境の改善」「地域住民の安全・安心の向上」「ランドマークとしての魅力的な景観形成」などを定量的・定性的に把握。

分類		項目	
利用者	輸送・移動	臨港道路富山新港東西線整備による効果	
			① 輸送費用削減便益
			② 輸送時間短縮便益
			③ 交通事故減少便益
		国際物流ターミナル整備による効果	
			④ 滞船解消便益

2．事業の効果

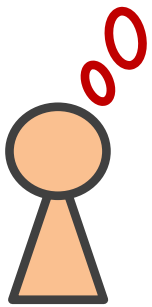
(2)便益として計測する効果

① 輸送費用削減便益　② 輸送時間短縮便益　③ 交通事故減少便益

Withoutケース ※
(整備前:東西線整備なし)

Withケース ※
(整備後:東西線整備あり)

※(富山市北部地域の企業へコンテナ輸送する場合)



港湾物流事業者

既存道路が混雑する時間帯には、新湊大橋を利用することで新湊地区の東側に位置する化学メーカーの工場から国際物流ターミナル周辺までの輸送時間が15～30分程度短縮されました。

- ●臨港道路東西線の起点～終点間の距離；　5.1km短縮
  【整備前 8.7 km→整備後 3.6 km】
- ●臨港道路東西線の起点～終点間の走行時間；　6.6分短縮
  【整備前 13.1 分→整備後 6.5 分】
- ●国道415号＋臨港道路東西線の交通事故件数；　9.1件／年削減
  【整備前 60.2 件／年→整備後 51.1 件／年】

① 輸送費用削減便益	4.1億円/年
② 輸送時間短縮便益	51.0億円/年
③ 交通事故減少便益	0.8億円/年

2．事業の効果

(2)便益として計測する効果

④滞船解消便益(滞船コストの削減、輸送時間費用の削減)

・岸壁の改良により、大型コンテナ船の2隻同時着岸が可能となり、滞船が解消され、滞船コストが削減。
・滞船が解消されることによりコンテナ貨物の輸送時間費用が削減。

岸壁延長の不足から滞船（岸壁の利用待ち）が発生する。

岸壁の整備により、2隻同時着岸が可能となり、滞船が解消される。

＜整備なし＞
・発生滞船数 59隻/年（令和4年1月～令和4年12月）
＜整備あり＞
・発生滞船数 1隻/年（令和4年1月～令和4年12月）

【滞船コストの削減】 0.65億円/年
【輸送時間費用の削減】1.32億円/年

④ 滞船解消便益 1.98億円／年

2．事業の効果

(3)その他の効果

①ターミナル内の作業効率化と労働環境の改善

・大型船の2隻同時着岸が可能になり、ターミナル内の荷役作業の効率化と作業員の労働環境が改善した。

図　2隻同時着岸の状況

②地域住民の安全・安心の向上

・新湊大橋西側の消防署から東側地域への救急搬送や消防活動の到着時間が短縮された。

新湊大橋整備前後で救急車両や消防車両の到着時間が12分から10分に短縮されました。私たちにとって、この2分の短縮は非常に大きなものです。

消防関係者

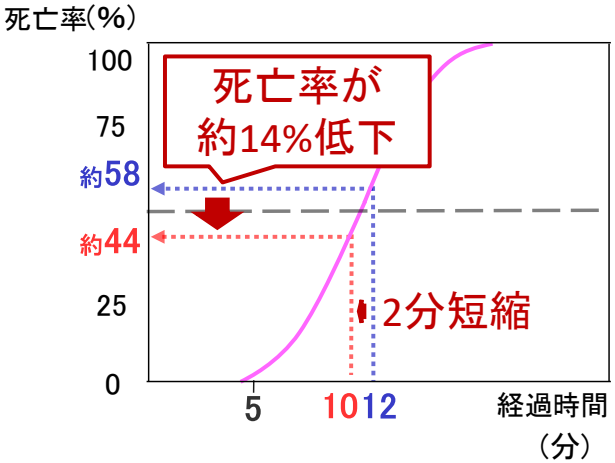


図　カーラーの救命曲線

(射水市HPをもとに作成)

③ランドマークとしての魅力的な景観形成

・“日本海側最大の斜張橋”である新湊大橋が富山県内に整備されたことで「新湊大橋×海王丸×立山連峰」という絶好の景観が形成され、地域の魅力が向上した。

新湊大橋整備による景観向上効果：5.5億円/年

※海王丸パークの来場者を対象に実施したアンケートをもとに、仮想市場法(CVM)を用いて試算した値

図　新湊大橋による景観形成

④排出ガス発生の抑制

・新湊大橋の整備により、輸送の効率化が図られることからCO2：1,401t/年、Nox：9.4t/年の排出量が削減。

２．事業の効果

(4)費用便益分析結果

費用便益分析の条件
- 基準年度：令和 5年度
- 事業期間：平成 9年度～平成30年度
- 評価期間：平成25年度～令和44年度（臨港道路整備後50年間）

項目	単年度便益	基準年度における現在価値
総便益（B）	57.9億円	1,871.4億円
①輸送費用削減便益	4.1億円	133.7億円
②輸送時間短縮便益	51.0億円	1,664.3億円
③交通事故減少便益	0.8億円	25.4億円
④滞船解消便益	2.0億円	47.9億円
総費用（C）	－	1235.7億円
費用便益比（B/C）	－	1.5

(参考)

	需要予測（令和22年）	令和4年実績
臨港道路東西線 交通量	7,700台/日	7,475台/日（平均）

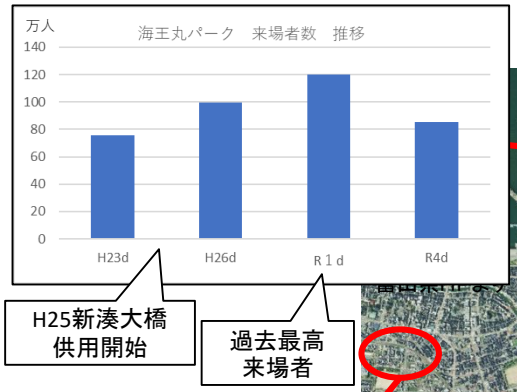
３．その他社会情勢の変化

〇新型コロナウイルス感染症の影響で各イベントの開催が中止となっていたが、令和3年には、富山マラソンが2年ぶりに開催。また、令和4年は海王丸パーク開園30周年、新湊大橋開通10周年の記念イベントや富山新港花火大会が開催された。

〇海王丸パークについて、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年度以降、来場者数が減少していたが、令和4年度来場者数は、令和元年度（過去最多の来場者数）の約7割となる、約85万人まで回復した。

〇新湊地区の東側には、令和4年にスポーツ交流拠点となるフットボールセンター（オリバースポーフィールド射水）が開業した。また、西側には、市民と観光客の交流の場として、令和2年に複合交流施設「クロスベイ新湊」が開業した。

〇新湊大橋は、輸送効率化の効果の他、地元の賑わい創出の一役を担っている施設となっている。



４．事後評価結果

事業実施による環境の変化

・臨港道路の整備により、新湊地区における東西方向の移動が円滑化された。
・国際物流ターミナルの岸壁延伸により、滞船が減少した。

社会経済情勢等の変化

・新湊地区の東西地域に新規施設が開業され、新型コロナウイルス感染症の影響で中止していた各イベントも開催されている。また、既存施設の来場者数が回復傾向にある。

今後の事後評価の必要性

・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。

改善措置の必要性

・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。

4．事後評価結果

事業名	伏木富山港新湊地区　臨港道路整備事業				
実施箇所	富山県射水市				
事業概要	・伏木富山港（新湊地区）の東西に分断されている港口部を結び、港湾貨物等の臨港交通を円滑に処理するとともに、臨港道路に接続する国際物流ターミナル機能の改善を図る。 ・臨港道路と国際物流ターミナルを一体的に整備することにより、新湊地区全体の物流の効率化を図る。				
目的・必要性	・港口部が東西に分断されており、港湾関連車両のスムーズな輸送経路が確保されていない。また、コンテナ貨物量の増加及びコンテナ船の大型化により、滞船の常態化や岸壁背後のヤード不足が生じている。				
事業期間	平成9年度～平成30年度		→	平成9年度～平成30年度	
総事業費	約520億円		→	約530億円	
費用対効果分析結果		Ｂ：総便益	Ｃ：総費用	Ｂ／Ｃ	基準年度
	事後	総便益：1,871億円	総費用：1,236億円	1.5	令和5年度

５．対応方針（案）

対応方針（案）：対応なし

（理由）

・　事業の目的に対する効果を発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。

6．費用対効果算出資料

全体事業

伏木富山港　新湊地区　臨港道路整備事業　【全体事業】

費用便益分析シート(割引前)

（億円）

年度	施設供用期間	建設費・再投資費	管理運営費	総費用(C)	輸送費用削減便益	輸送時間短縮便益	事故損失額削減便益	滞船解消及び時間費用削減便益	総便益(B)	純便益(B−C)
		割　引　前								
1997		0.2		0.2					0.0	−0.2
1998		0.4		0.4					0.0	−0.4
1999		0.4		0.4					0.0	−0.4
2000		1.3		1.3					0.0	−1.3
2001		2.2		2.2					0.0	−2.2
2002		16.2		16.2					0.0	−16.2
2003		54.9		54.9					0.0	−54.9
2004		90.8		90.8					0.0	−90.8
2005		91.0		91.0					0.0	−91.0
2006		49.6		49.6					0.0	−49.6
2007		38.7		38.7					0.0	−38.7
2008		51.2		51.2					0.0	−51.2
2009		61.5		61.5					0.0	−61.5
2010		65.9		65.9					0.0	−65.9
2011		47.1		47.1					0.0	−47.1
2012		30.3		30.3					0.0	−30.3
2013	1	4.4	0.4	4.8	3.5	43.1	0.66		47.3	42.4
2014	2	5.4	0.4	5.8	3.7	46.3	0.70		50.7	44.9
2015	3	4.7	0.4	5.1	4.0	50.2	0.76		55.1	50.0
2016	4	10.3	0.4	10.6	4.1	50.6	0.77		55.4	44.8
2017	5	15.1	0.3	15.4	4.1	50.7	0.77		55.6	40.2
2018	6	8.3	0.5	8.8	4.1	51.4	0.78		56.3	47.5
2019	7		0.3	0.3	3.9	48.6	0.74	0.9	54.2	53.8
2020	8		0.3	0.3	4.0	49.7	0.76	1.2	55.7	55.4
2021	9		0.3	0.3	3.9	48.7	0.74	1.7	55.1	54.8
2022	10		0.4	0.4	4.0	49.7	0.76	2.0	56.5	56.2
2023	11		0.4	0.4	4.4	55.1	0.84	2.0	62.3	61.9
2024	12		0.5	0.5	4.4	54.8	0.84	2.0	62.1	61.6
2025	13		0.3	0.3	4.3	54.6	0.84	2.0	61.8	61.5
2026	14		0.9	0.9	4.3	54.4	0.83	2.0	61.5	60.7
2027	15		1.8	1.8	4.3	54.1	0.83	2.0	61.3	59.5
2028	16		0.4	0.4	4.3	53.9	0.82	2.0	61.0	60.6
2029	17		0.3	0.3	4.3	53.6	0.82	2.0	60.8	60.5
2030	18		0.4	0.4	4.3	53.4	0.82	2.0	60.5	60.1
2031	19		0.3	0.3	4.3	53.2	0.81	2.0	60.3	60.0
2032	20		5.7	5.7	4.2	53.0	0.81	2.0	60.0	54.4
2033	21		0.3	0.3	4.2	52.8	0.80	2.0	59.8	59.5
2034	22		0.3	0.3	4.2	52.5	0.80	2.0	59.6	59.3
2035	23		0.3	0.3	4.2	52.3	0.80	2.0	59.3	59.0
2036	24		0.5	0.5	4.2	52.1	0.79	2.0	59.1	58.7
2037	25		2.0	2.0	4.2	51.9	0.79	2.0	58.9	56.8
2038	26		0.4	0.4	4.2	51.7	0.79	2.0	58.6	58.2
2039	27		0.3	0.3	4.1	51.5	0.78	2.0	58.4	58.1
2040	28		0.3	0.3	4.1	51.2	0.78	2.0	58.2	57.9
2041	29		0.8	0.8	4.1	50.9	0.77	2.0	57.8	56.9
2042	30		16.5	16.5	4.1	50.5	0.77	2.0	57.4	40.8
2043	31		0.4	0.4	4.0	50.1	0.76	2.0	57.0	56.6
2044	32		0.3	0.3	4.0	49.8	0.76	2.0	56.6	56.2
2045	33		0.3	0.3	4.0	49.4	0.75	2.0	56.2	55.8
2046	34		0.3	0.3	4.0	49.0	0.75	2.0	55.7	55.4
2047	35		0.3	0.3	3.9	48.7	0.74	2.0	55.3	55.0
2048	36		0.6	0.6	3.9	48.3	0.73	2.0	54.9	54.4
2049	37		0.3	0.3	3.9	47.9	0.73	2.0	54.5	54.2
2050	38		0.3	0.3	3.8	47.5	0.72	2.0	54.1	53.8
2051	39		0.3	0.3	3.8	47.2	0.72	2.0	53.7	53.4
2052	40		5.7	5.7	3.8	46.8	0.71	2.0	53.3	47.7
2053	41		0.4	0.4	3.8	46.4	0.71	2.0	52.9	52.5
2054	42		0.4	0.4	3.7	46.1	0.70	2.0	52.5	52.1
2055	43		0.3	0.3	3.7	45.7	0.69	2.0	52.1	51.8
2056	44		0.9	0.9	3.7	45.3	0.69	2.0	51.7	50.9
2057	45		1.8	1.8	3.6	45.0	0.68	2.0	51.3	49.5
2058	46		0.4	0.4	3.6	44.6	0.68	2.0	50.9	50.5
2059	47		0.3	0.3	3.6	44.2	0.67	2.0	50.5	50.2
2060	48		0.4	0.4	3.6	43.9	0.67	2.0	50.1	49.7
2061	49		0.3	0.3	3.5	43.5	0.66	2.0	49.7	49.4
2062	50		0.3	0.3	3.5	43.1	0.65	2.0	49.3	49.0
合　計		650.0	50.9	700.8	199.5	2,479.1	37.7	86.6	2,803.0	2,102.1

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	6.1%	NPV=	636 億円
B/C=	1.5		

（億円）

年度	施設供用期間	社会的割引率	建設費・再投資費	管理運営費	総費用(C)	輸送費用削減便益	輸送時間短縮便益	事故損失額削減便益	滞船解消及び時間費用削減便益	総便益(B)	純便益(B−C)
			割　引　後								
1997	0	2.77	0.7		0.7					0.0	−0.7
1998	0	2.67	1.0		1.0					0.0	−1.0
1999	0	2.56	1.0		1.0					0.0	−1.0
2000	0	2.46	3.2		3.2					0.0	−3.2
2001	0	2.37	5.2		5.2					0.0	−5.2
2002	0	2.28	36.9		36.9					0.0	−36.9
2003	0	2.19	120.4		120.4					0.0	−120.4
2004	0	2.11	191.4		191.4					0.0	−191.4
2005	0	2.03	184.4		184.4					0.0	−184.4
2006	0	1.95	96.7		96.7					0.0	−96.7
2007	0	1.87	72.5		72.5					0.0	−72.5
2008	0	1.80	92.3		92.3					0.0	−92.3
2009	0	1.73	106.6		106.6					0.0	−106.6
2010	0	1.67	109.7		109.7					0.0	−109.7
2011	0	1.60	75.4		75.4					0.0	−75.4
2012	0	1.54	46.6		46.6					0.0	−46.6
2013	1	1.48	6.6	0.6	7.2	5.1	63.9	0.97		70.0	62.8
2014	2	1.42	7.7	0.5	8.2	5.3	65.8	1.00		72.1	63.9
2015	3	1.37	6.4	0.5	6.9	5.5	68.8	1.05		75.4	68.4
2016	4	1.32	13.5	0.5	14.0	5.4	66.6	1.01		72.9	58.9
2017	5	1.27	19.1	0.4	19.5	5.2	64.2	0.98		70.4	50.8
2018	6	1.22	10.1	0.6	10.7	5.0	62.5	0.95		68.5	57.8
2019	7	1.17		0.4	0.4	4.6	56.8	0.86	1.1	63.4	63.0
2020	8	1.12		0.4	0.4	4.5	56.0	0.85	1.4	62.7	62.3
2021	9	1.08		0.4	0.4	4.2	52.7	0.80	1.8	59.6	59.2
2022	10	1.04		0.4	0.4	4.2	51.7	0.79	2.1	58.8	58.4
2023	11	1.00		0.4	0.4	4.4	55.1	0.84	2.0	62.3	61.9
2024	12	0.96		0.4	0.4	4.2	52.7	0.81	1.9	59.7	59.2
2025	13	0.92		0.3	0.3	4.0	50.5	0.77	1.9	57.1	56.8
2026	14	0.89		0.8	0.8	3.8	48.3	0.74	1.8	54.7	53.9
2027	15	0.85		1.5	1.5	3.7	46.3	0.71	1.7	52.4	50.8
2028	16	0.82		0.4	0.4	3.5	44.3	0.68	1.7	50.2	49.8
2029	17	0.79		0.2	0.2	3.4	42.4	0.65	1.6	48.0	47.8
2030	18	0.76		0.3	0.3	3.2	40.6	0.62	1.5	46.0	45.6
2031	19	0.73		0.2	0.2	3.1	38.9	0.59	1.5	44.0	43.8
2032	20	0.70		4.0	4.0	3.0	37.2	0.57	1.4	42.2	38.2
2033	21	0.68		0.2	0.2	2.9	35.6	0.54	1.4	40.4	40.2
2034	22	0.65		0.2	0.2	2.7	34.1	0.52	1.3	38.7	38.5
2035	23	0.62		0.2	0.2	2.6	32.7	0.50	1.3	37.1	36.9
2036	24	0.60		0.3	0.3	2.5	31.3	0.48	1.2	35.5	35.2
2037	25	0.58		1.2	1.2	2.4	30.0	0.46	1.2	34.0	32.8
2038	26	0.56		0.2	0.2	2.3	28.7	0.44	1.1	32.6	32.3
2039	27	0.53		0.2	0.2	2.2	27.5	0.42	1.1	31.2	31.0
2040	28	0.51		0.2	0.2	2.1	26.3	0.40	1.0	29.9	29.7
2041	29	0.49		0.4	0.4	2.0	25.1	0.38	1.0	28.5	28.1
2042	30	0.47		7.8	7.8	1.9	24.0	0.36	1.0	27.2	19.4
2043	31	0.46		0.2	0.2	1.8	22.9	0.35	0.9	26.0	25.8
2044	32	0.44		0.1	0.1	1.8	21.8	0.33	0.9	24.8	24.7
2045	33	0.42		0.1	0.1	1.7	20.8	0.32	0.9	23.7	23.6
2046	34	0.41		0.1	0.1	1.6	19.9	0.30	0.8	22.6	22.5
2047	35	0.39		0.1	0.1	1.5	19.0	0.29	0.8	21.6	21.5
2048	36	0.38		0.2	0.2	1.5	18.1	0.28	0.8	20.6	20.4
2049	37	0.36		0.1	0.1	1.4	17.3	0.26	0.7	19.7	19.6
2050	38	0.35		0.1	0.1	1.3	16.5	0.25	0.7	18.8	18.7
2051	39	0.33		0.1	0.1	1.3	15.7	0.24	0.7	17.9	17.8
2052	40	0.32		1.8	1.8	1.2	15.0	0.23	0.6	17.1	15.3
2053	41	0.31		0.1	0.1	1.2	14.3	0.22	0.6	16.3	16.2
2054	42	0.30		0.1	0.1	1.1	13.7	0.21	0.6	15.6	15.4
2055	43	0.29		0.1	0.1	1.1	13.0	0.20	0.6	14.9	14.8
2056	44	0.27		0.2	0.2	1.0	12.4	0.19	0.6	14.2	13.9
2057	45	0.26		0.5	0.5	1.0	11.8	0.18	0.5	13.5	13.0
2058	46	0.25		0.1	0.1	0.9	11.3	0.17	0.5	12.9	12.8
2059	47	0.24		0.1	0.1	0.9	10.8	0.16	0.5	12.3	12.2
2060	48	0.23		0.1	0.1	0.8	10.3	0.16	0.5	11.7	11.6
2061	49	0.23		0.1	0.1	0.8	9.8	0.15	0.5	11.2	11.1
2062	50	0.22		0.1	0.1	0.8	9.3	0.14	0.4	10.7	10.6
合　計			1,207.1	28.6	1,235.7	133.7	1,664.3	25.4	47.9	1,871.4	635.7