

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7年10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) 本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) 令和6年能登半島地震による影響（事業期間への影響）	P	3
2) 浚渫土砂の処分方法の変更及び地盤改良の追加（事業期間への影響、事業費の見直し）	P	4
3) 労務単価・材料単価・船舶等使用料の上昇（事業費の見直し）	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
3) その他の効果		
①排出ガス発生の抑制	P	10
②沿道騒音等発生の抑制	P	10
③地域産業の発展	P	10
④クルーズ船寄港機会の増加	P	10
4. 費用対効果	P	11
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	12
6. 対応方針（原案）	P	13

1. 事業概要

1) 七尾港の概要

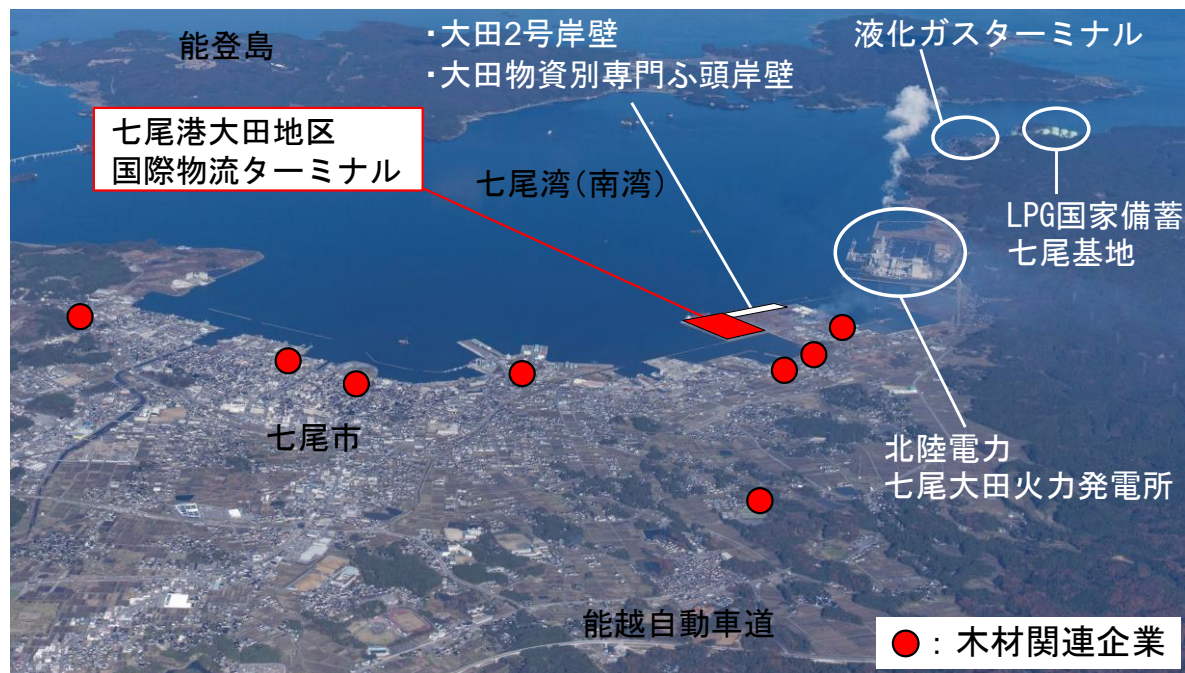
- 石川県能登半島のほぼ中央に位置し、背後圏の主要産業である木材産業を支える重要港湾
○出力120万kwの火力発電所や日本海側唯一のLPG国家備蓄基地が立地するエネルギー拠点

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、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船舶の接岸待ち（滞船）や背後ふ頭用地の不足、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している状況。
- 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や国際競争力の強化に寄与することを目的として、国際物流ターミナルの整備を実施している。



【七尾港位置図】



【七尾港全景】

1. 事業概要

3) 本事業における整備内容及び実施状況

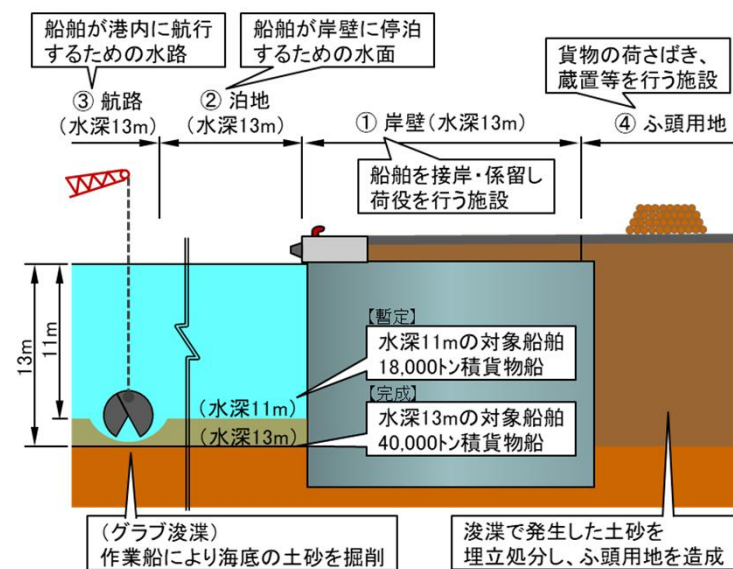
- 整備対象施設: ①岸壁(水深13m)、②泊地(水深13m)、③航路(水深13m)、④ふ頭用地
- 事業期間: 平成3年度(1991年度)～令和16年度(2034年度)
【前回評価時: ～令和8年度(2026年度)】
- 全体事業費: 約276億円 【前回評価時: 約207億円】
- 進捗率: 約73% 【前回評価時: 約82%】
- 整備経過
 - ・平成19年10月: 岸壁(水深13m)完成
(同年12月に水深10mでターミナルの暫定供用を開始)
 - ・平成25年2月: 泊地、航路を水深11mに増深
 - ・現在、水深13mの確保に向け、泊地及び航路の整備とふ頭用地の整備を実施中



整備概要

施設名称	事業期間	計画数量	備考
岸壁(水深13m)	平成3年度～平成19年度	260m	直轄
泊地(水深13m)	平成13年度～令和16年度	32.8ha	
航路(水深13m)	平成23年度～令和16年度	30.6ha	
ふ頭用地	平成3年度～令和16年度	11.1ha	起債

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



施設の概要と機能

2. 社会経済情勢等の変化（事業期間への影響）

1) 令和6年能登半島地震による影響

- ・浚渫土砂投入場所の護岸が被災したため、復旧するまでの間、浚渫工事を休止。
- ・当該護岸の復旧後においても、能登半島地震の復旧工事で使用する作業船が係留場所を優先的に占有するため、本事業の作業船が係留場所を確保できず浚渫の実施に制約がある。
- ・以上から、事業期間の4年延長が必要となった。

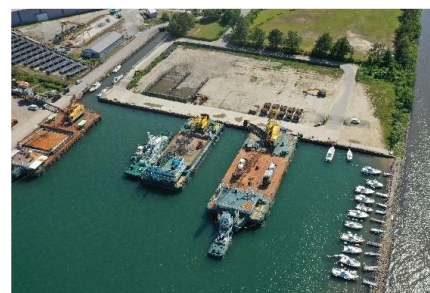
七尾港の災害復旧工事の様子



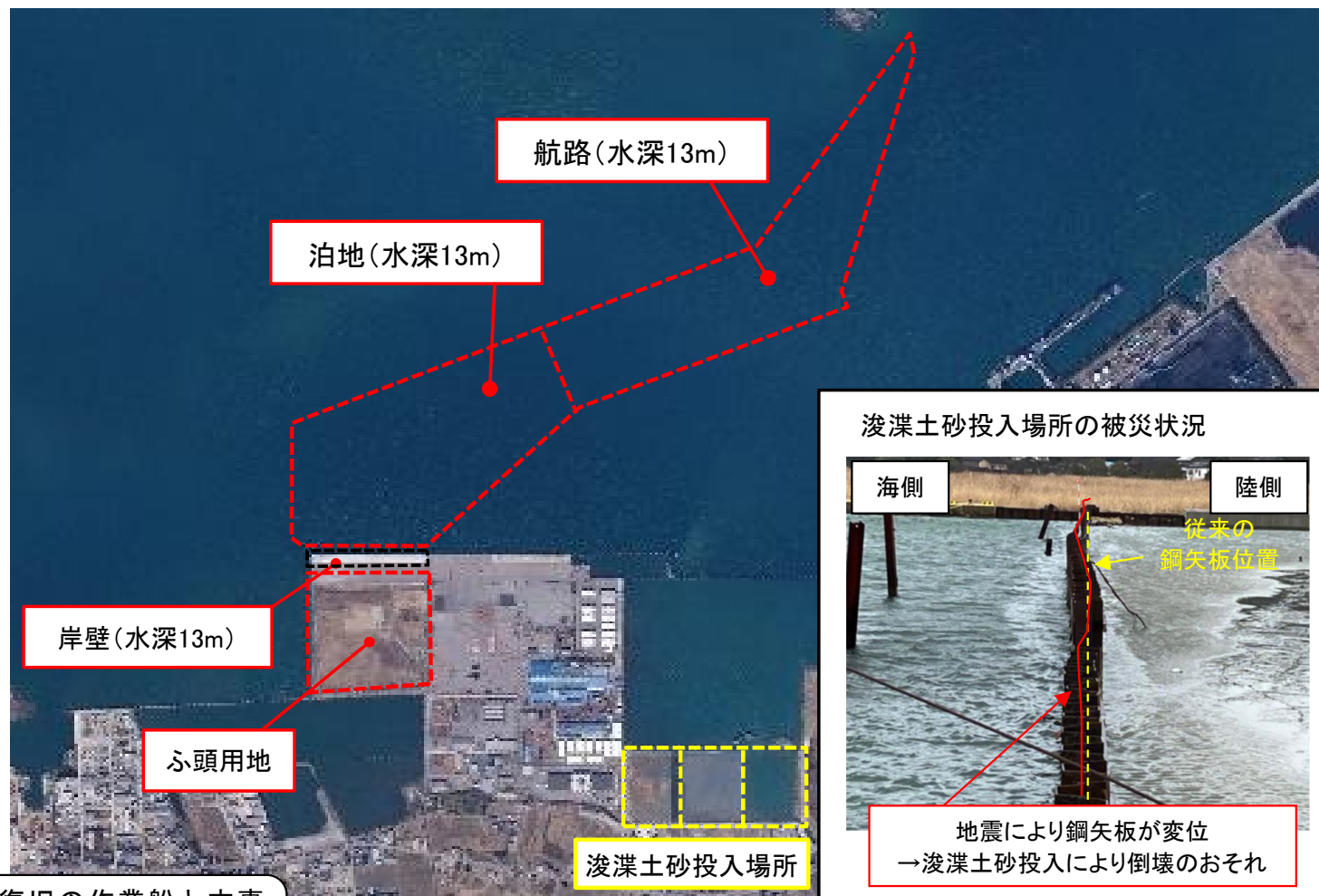
浚渫工事 作業船



作業船の混雑状況



災害復旧の作業船と本事業の作業船の係留場所の調整が必要



2. 社会経済情勢等の変化（事業期間への影響と事業費の見直し）

2) 浚渫土砂の処分方法の変更及び地盤改良の追加

- ・浚渫土砂を浚渫土砂投入場所に投入する過程で、地元配慮した処分対策（浚渫土砂の曝気、土砂改良等）の追加。
- ・ふ頭用地の圧密沈下の遅れ及び路床等の支持力確保のために地盤改良を追加。
- ・改正労働基準法の上限規制等による浚渫可能時間の制限により1日当たりの浚渫量が減少。
- ・以上から、事業期間の4年延長が必要となった。
- ・全体事業費は69億円（直轄47億円、県22億円）※増額が生じた。 ※労務単価・船舶使用料・資機材単価の上昇含む



■浚渫土砂 処分対策の追加

浚渫土砂の土質改良



浚渫土砂の仮置き・乾燥⇒曝気



■ふ頭用地の地盤改良の追加



舗装施工前に路床の地盤改良が必要
(設計CBRの確保)

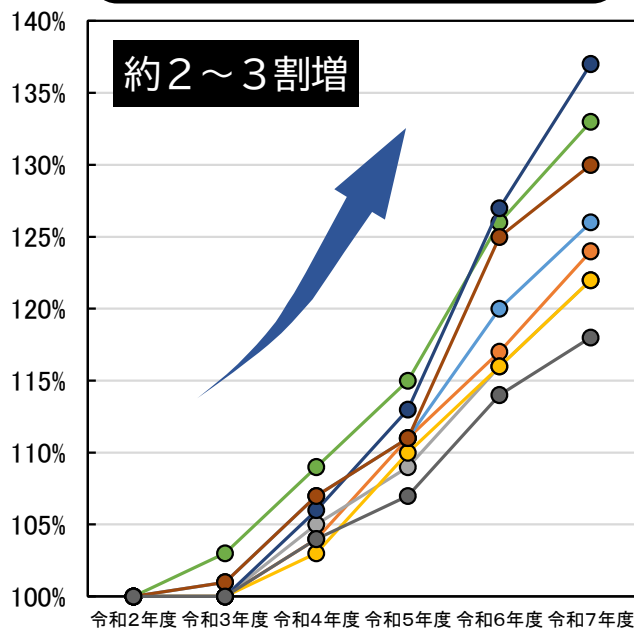


2. 社会経済情勢等の変化（事業費の見直し）

3) 労務単価・材料単価・船舶等使用料の上昇

・前回評価（令和2年度）以降の労務単価・船舶使用料・資機材単価の上昇によって、事業費約19億円の増額が生じた。

労務単価の伸び率【石川県】



前回評価

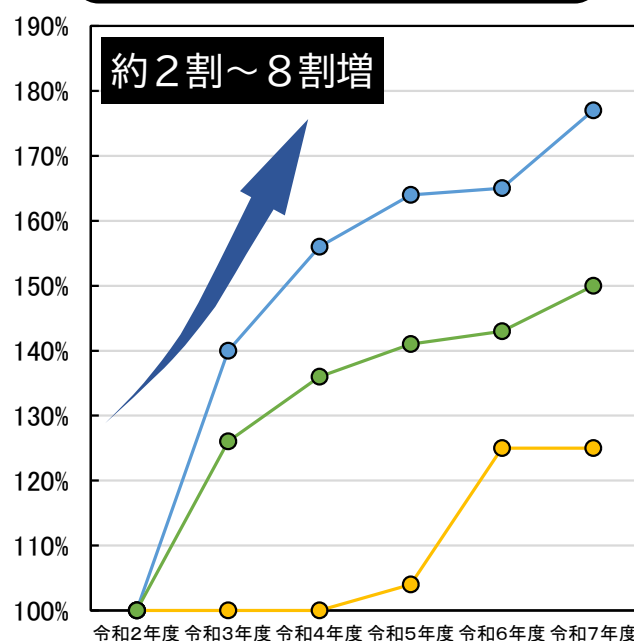
今回評価

【凡例】	特殊作業員	124%
	普通作業員	122%
	運転手(特殊)	122%
	運転手(一般)	126%
	土木一般世話役	133%
	高級船員	137%
	普通船員	130%
	潜水土	118%

約7億円

出典：令和2年3月～令和7年3月から適用する
公共工事設計労務単価について
(国土交通省)

材料単価の伸び率【石川県】



前回評価

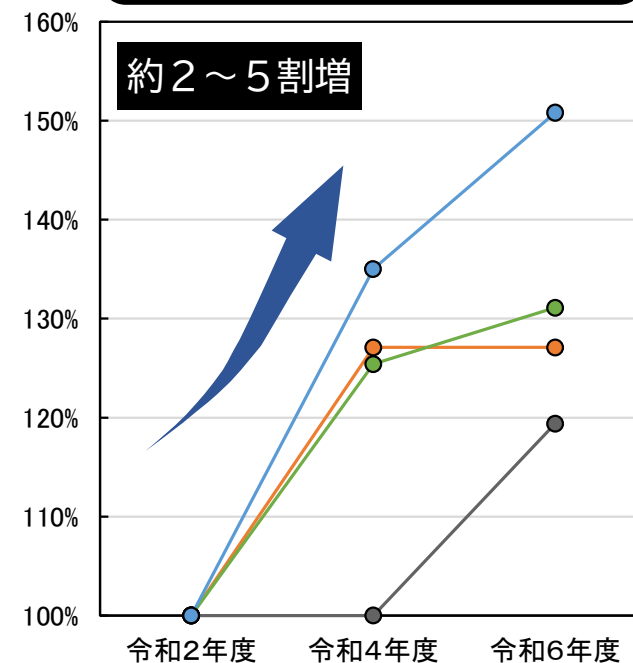
今回評価

【凡例】	汚濁水拡散防止フェンス	125%
	重油	177%
	軽油	150%

約2億円

出典：Web建設物価 石川県
(一般財団法人 建設物価調査会)

船舶等使用料※の伸び率【全国】



前回評価

今回評価

【凡例】	グラブ浚渫船	127%
	押航土運船	119%
	揚錨船	131%
	引船(鋼製)	151%

約10億円

出典：船舶および機械器具等の損料算定基準
(公益社団法人 日本港湾協会)
※供用日当り損料額
※当該資料は2年に1度の発行

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）

- ・ 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52.8億円**

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0.2億円**

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1.0億円**

《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

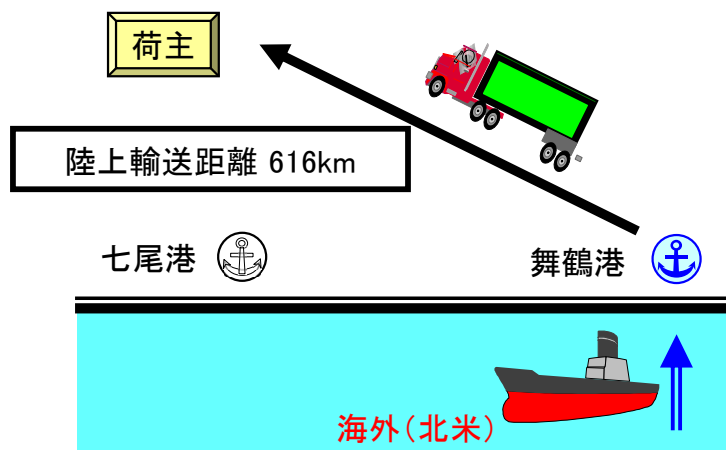
2) 便益として計測する効果

①陸上輸送コスト削減便益（原木）

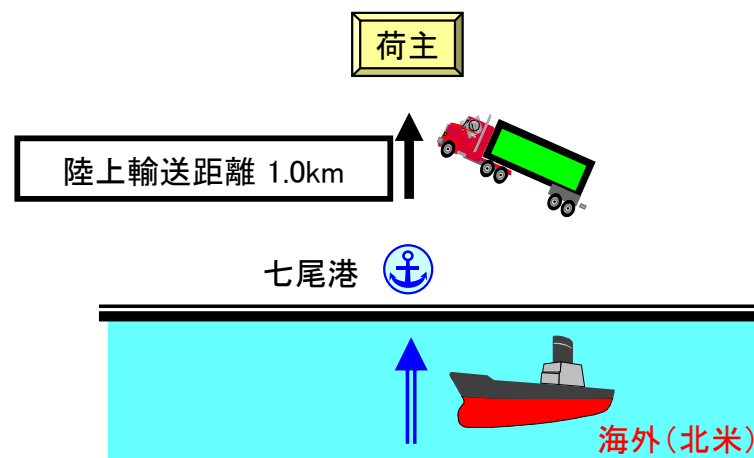
- 国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送コストが削減
- 便益は、年間52.8億円

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 52.8億円/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）

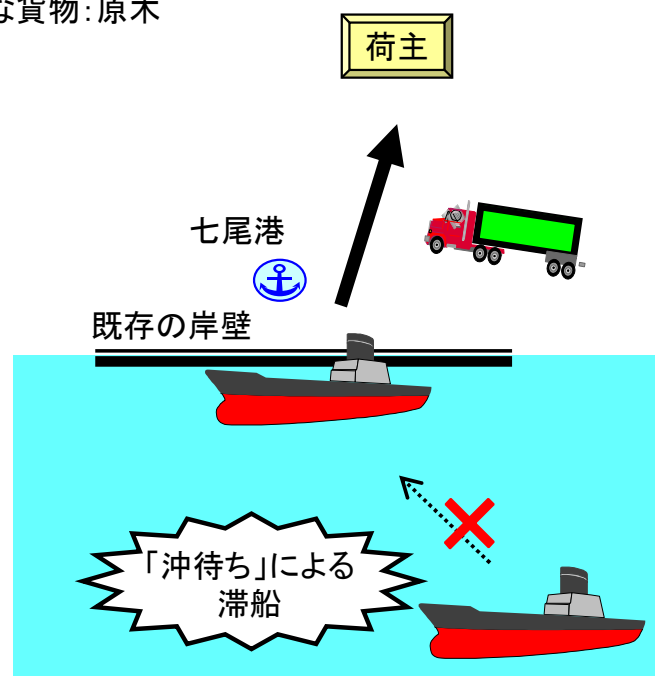
3. 事業の投資効果

②滞船コスト削減便益（原木）

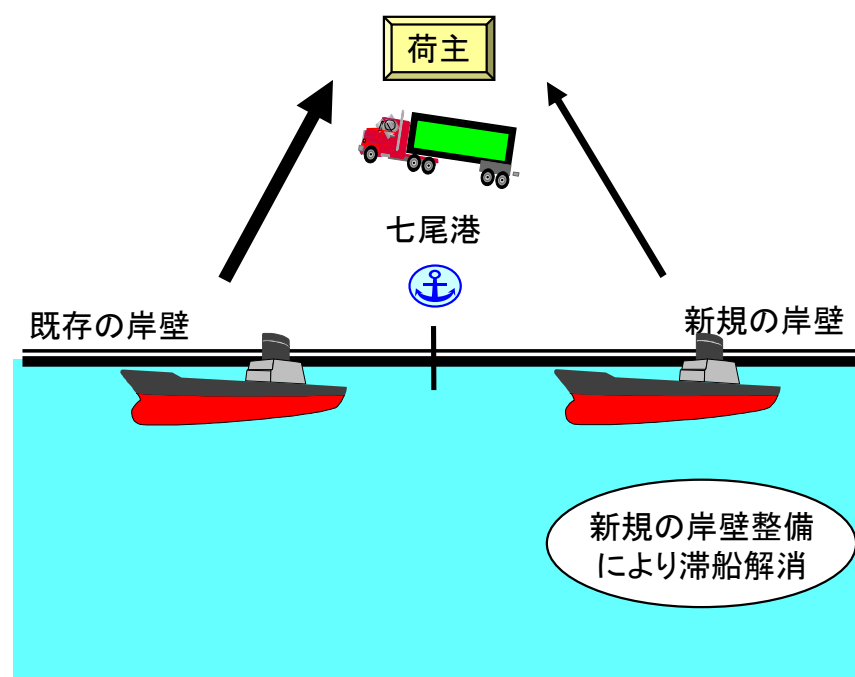
- 国際物流ターミナルの整備により、岸壁が整備され、既存の岸壁に着岸できない船舶の「沖待ち」による滞船コストが削減
- 便益は、年間0.4億円

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 0.4億円/年

【滞船コストの削減効果イメージ】

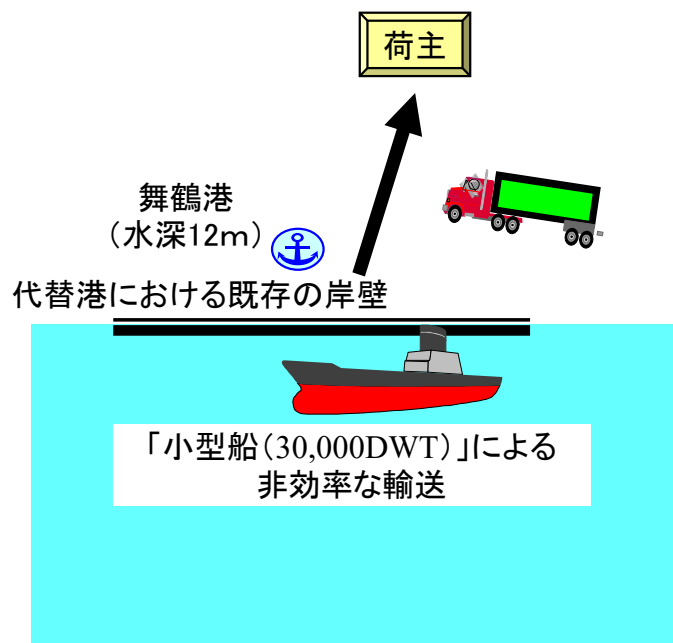
3. 事業の投資効果

③海上輸送コスト削減便益（原木）

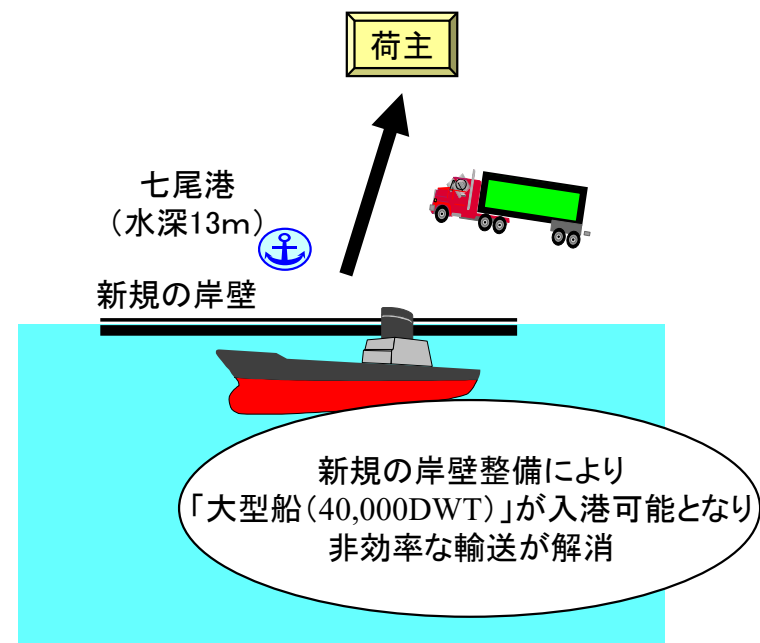
- 国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、海上輸送コストが削減
- 便益は、年間1.0億円

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 1.0億円/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2,329トン/年、NO_xが20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



飛鳥Ⅲ寄港時
(令和7年9月)

4. 費用対効果

1) 計算条件

基準年度：令和7年度
 事業期間：平成3年度（1991年度）～令和16年度（2034年度）
 評価期間：平成20年度（2008年度）～令和39年度（2057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(原木)	795.5億円	439.9億円
	滞船コストの削減(原木)	2.4億円	—
	海上輸送コストの削減(原木)	10.3億円	10.3億円
	残存価値	2.7億円	—
	合計	810.8億円	450.2億円
費用 (C)	事業費	691.9億円	57.5億円
	維持管理費	1.8億円	0.3億円
	合計	693.7億円	57.8億円
費用便益分析(B/C)		1.2	7.8

※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】

項目	需要		費用		期間	
	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
全体事業B/C	1.3	1.1	1.2	1.2	1.1	1.2
残事業B/C	8.6	7.0	7.1	8.6	7.4	8.3

【参考値】社会的割引率を 変化した場合のB/C

割引率	事業全体	残事業
2.0%	1.6	10.5
1.0%	1.9	12.2

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、大型船入港時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7年度末で73%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。

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する。