

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7年12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	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) 事業期間・事業費の変更（事業期間への影響・事業費の見直し）	P	3
2) 労務単価・船舶使用料・資機材単価の上昇（事業費の見直し）	P	4
3. 事業の投資効果		
1) 効果項目の抽出と便益計測	P	5
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	6
（2）海上輸送コスト削減便益	P	7
（3）外航クルーズ船の入港による国際観光収益増加	P	8
3) その他の効果		
（1）排出ガスの削減	P	9
（2）地域産業の発展	P	9
4. 費用対効果	P	10
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	11
6. 対応方針（原案）	P	12

1. 事業概要

1) 金沢港の概要

- 金沢港大野地区は、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
- 昭和63年に定期コンテナ航路が開設、平成20年には、大型船の入港に対応可能な大野地区国際物流ターミナルが供用を開始、平成23年には国際定期RORO航路が就航、近年はクルーズ船の寄港も著しく増加するなど、背後地域の基幹産業や経済活動を支える人流・物流拠点として重要な役割を担っている。

2) 事業の目的

- 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、小型船舶による輸送や、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（自動車運搬船による建設機械輸出状況）

1. 事業概要

3) 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防波堤(西)、
⑤泊地(防砂堤撤去)、⑥臨港道路(大浜御供田線)、⑦ふ頭用地

○事業期間:平成18年度(2006年度)～令和18年度(2036年度)

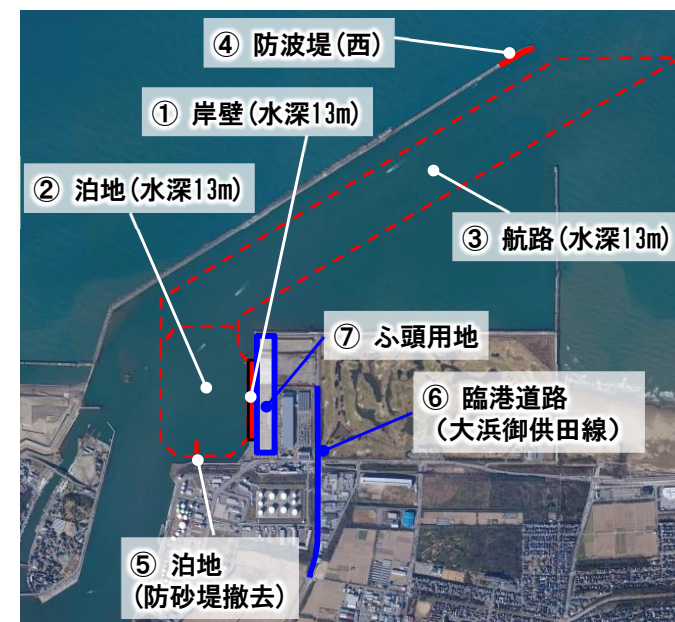
【前回評価時:令和8年度(2026年度)】

○全体事業費:約518億円 【前回評価時:約360億円】

○進捗率:進捗率 63% 【前回評価時:75%】

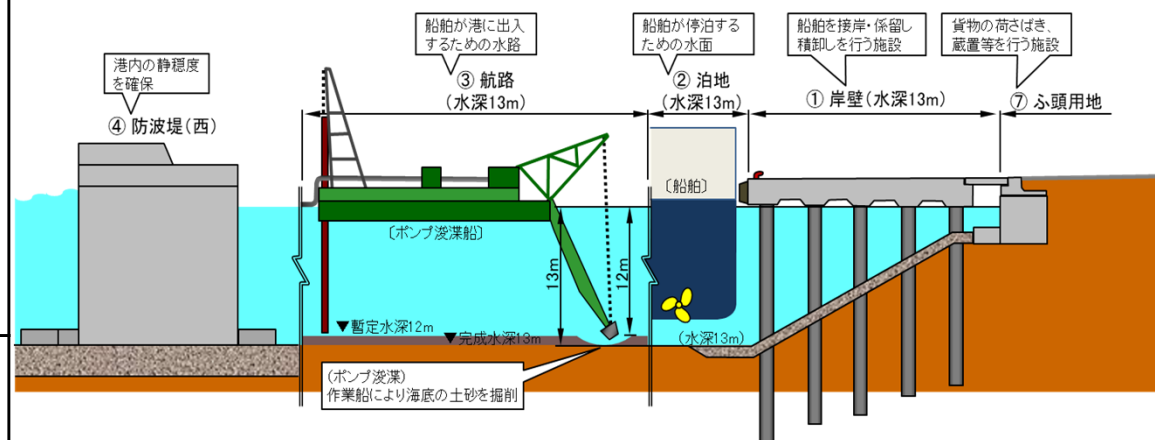
○実施状況

- ・平成18年4月に事業着手、12月に臨港道路(大浜御供田線)が完成
- ・平成20年11月より岸壁(水深13m)を延長260m・水深12mで暫定供用開始
- ・平成27年11月に泊地(水深13m)が完成
- ・現在、航路(水深13m)及びふ頭用地以外の整備を完了しており、航路の暫定水深12mから完成水深13mの確保に向けて整備(ポンプ浚渫)を実施中



施設名称	事業期間	計画数量	備考
岸壁(水深13m)	平成18年度～平成27年度	400m	直轄
泊地(水深13m)	平成18年度～平成27年度	28.3ha	
航路(水深13m)	平成19年度～令和18年度	83.7ha	
防波堤(西)	平成19年度～平成26年度	136.3m	
泊地(防砂堤撤去)	平成18年度～平成20年度	1式	補助・起債
臨港道路	平成18年度	1,224m	
ふ頭用地等	平成19年度～令和11年度	6.9ha	

【施設の概要と機能】



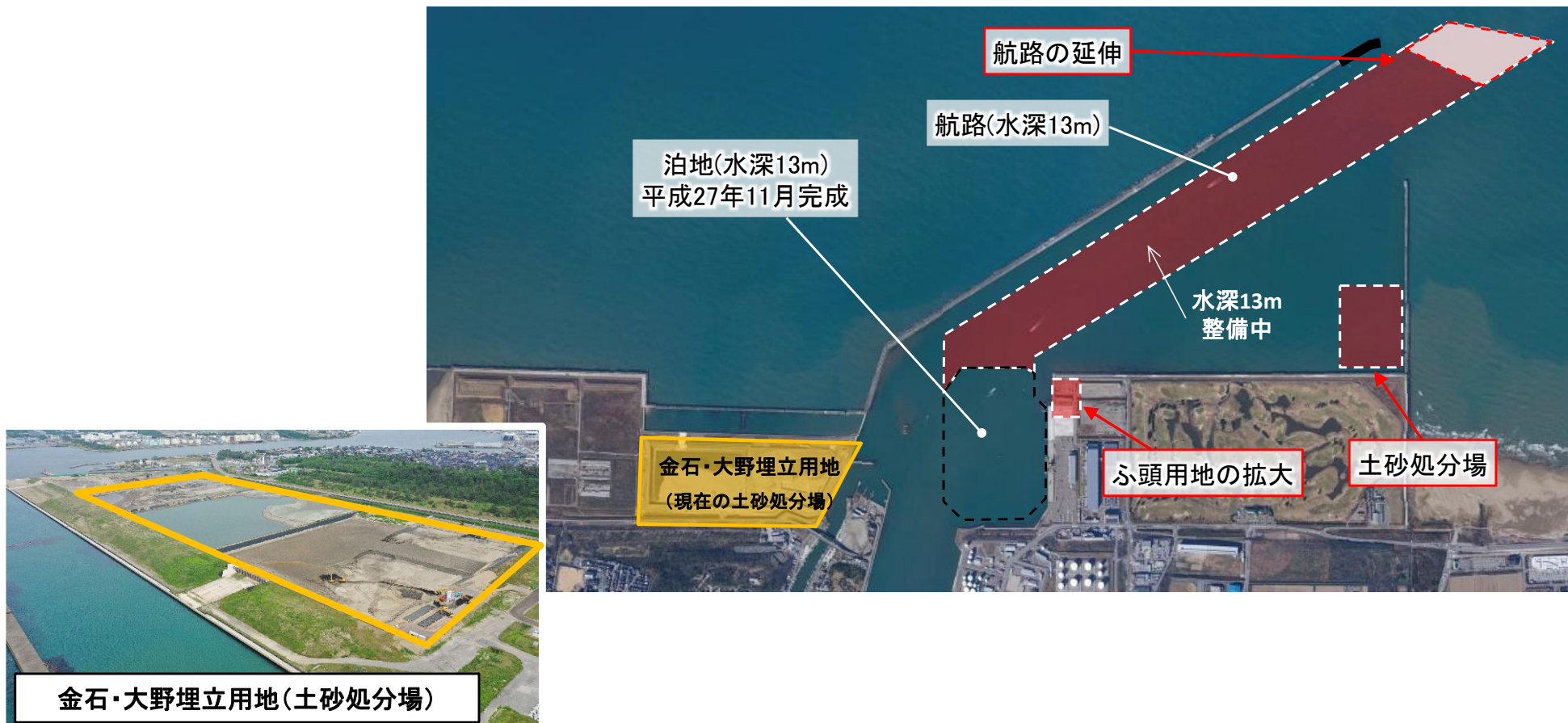
※太字: 残事業施設

2. 社会経済情勢等の変化（事業期間への影響・事業費の見直し）

1) 事業期間・事業費の変更

- 港口部に土砂の堆積が確認されたことにより、水深13mを確保する必要がある面積が増えたことから、令和7年3月に航路(-13m)を延伸する港湾計画の改訂を行い、浚渫量が増加。
- 当初計画していた土砂処分場については、上記増加分等により将来的に容量不足が起こることから、新たに土砂処分場を整備。
- 大浜ふ頭にて貨物量の増加等に伴いふ頭用地不足が生じていたため、ふ頭用地を1.5ha拡大することとした。
- 以上から、事業期間を10年延伸、事業費を158億円（直轄149億円、県9億円）※増額。

※労務単価・船舶使用料・資機材単価の上昇含む

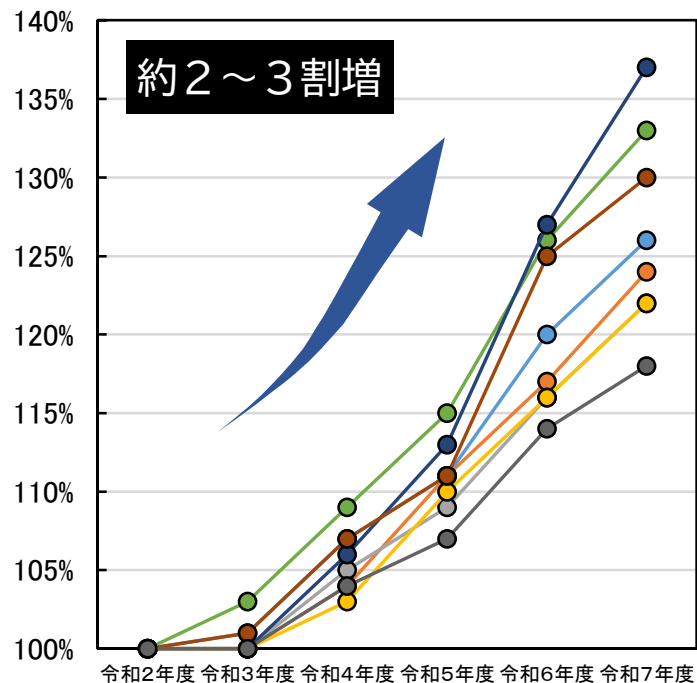


2. 社会経済情勢等の変化（事業費の見直し）

2) 労務単価・船舶使用料・資機材単価の上昇

・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40億円の増額が生じた。

労務単価の伸び率【石川県】



前回評価

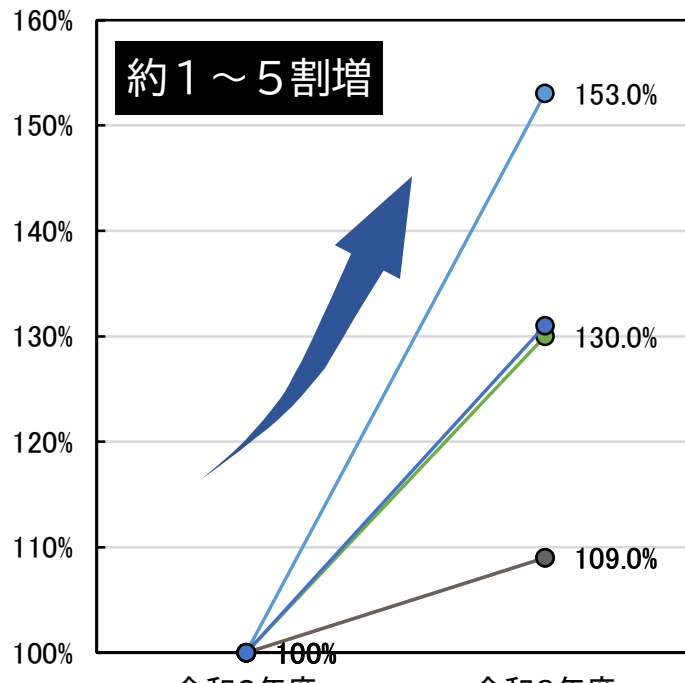
今回評価

【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%
	潜水士	118%

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)

約3.4億円増

船舶使用料※の伸び率【全国】



前回評価

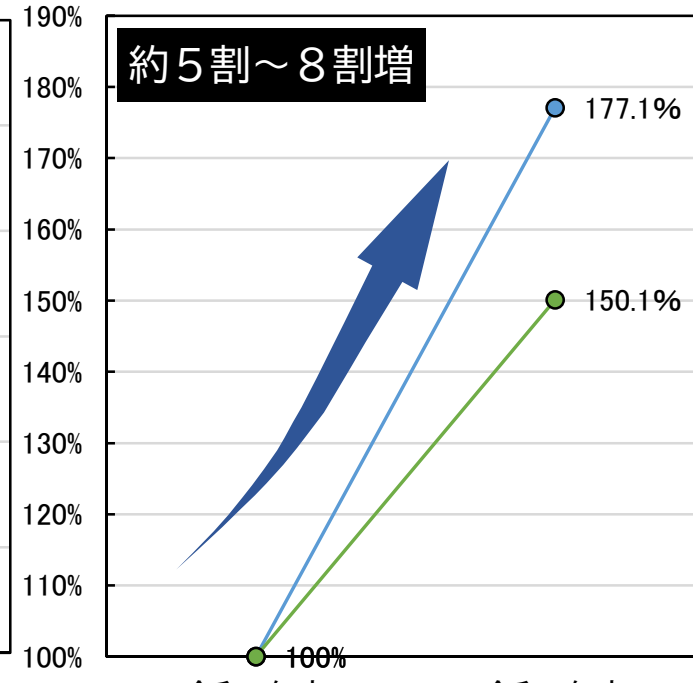
今回評価

【凡例】	ポンプ浚渫船6,000PS型	109%
	ポンプ浚渫船8,000PS型	109%
	クレーン付台船	130%
	起重機船	153%
	揚錨船	131%

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

約24.3億円増

資機材単価の伸び率【石川県】



前回評価

今回評価

【凡例】	重油	177.1%
	軽油	134.0%

出典：Web建設物価 石川県
(一般財団法人 建設物価調査会)

約12.4億円増

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。
- ・ さらに、大型建設機械を大阪工場から金沢工場へ一部の生産ラインの移管が可能となり、これまで大阪工場から神戸港へ陸上輸送をしていた貨物が金沢港から輸出できることから、陸上輸送コストが削減される。
- ・ 便益は、年間39.9億円（令和19年以降）

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、馬山港での積み替えが不要になり、その分の海上輸送費用および時間費用が削減できる。
- ・ 便益は、年間36.6億円（令和19年以降）

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。
- ・ 便益は、年間1.2億円（令和6年以降）

《その他の効果》

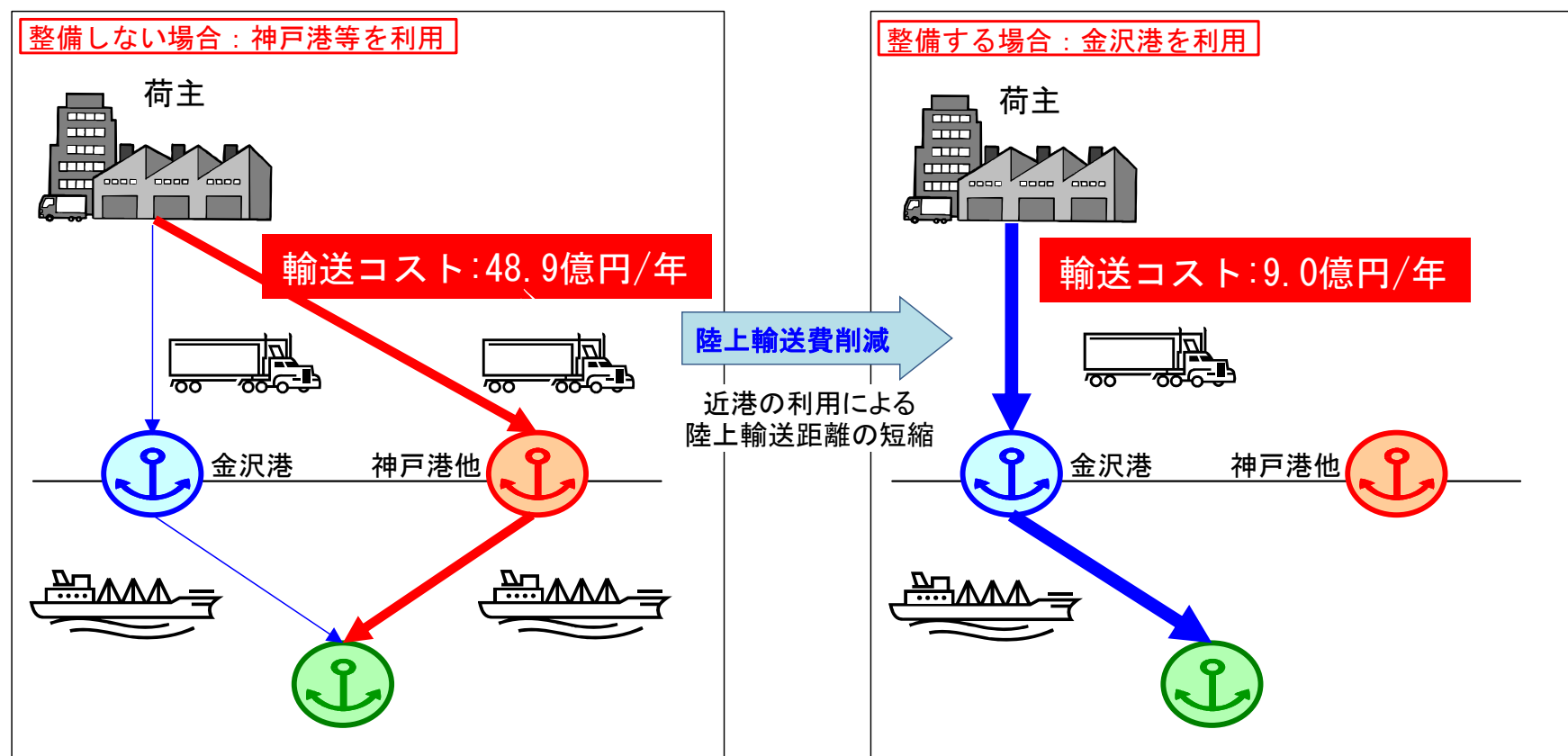
- ①排出ガスの削減 → 定量的に把握
- ②地域産業の発展 → 定性的に評価

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

- 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
- さらに、大型建設機械の一部の生産ラインを大阪工場から金沢工場へ移管でき、これまで大阪工場から神戸港へ陸上輸送をしていた貨物が金沢港から輸出できることから、陸上輸送コストが削減
- 便益は、年間39.9億円（令和19年以降）



【陸上輸送コストの削減効果イメージ】

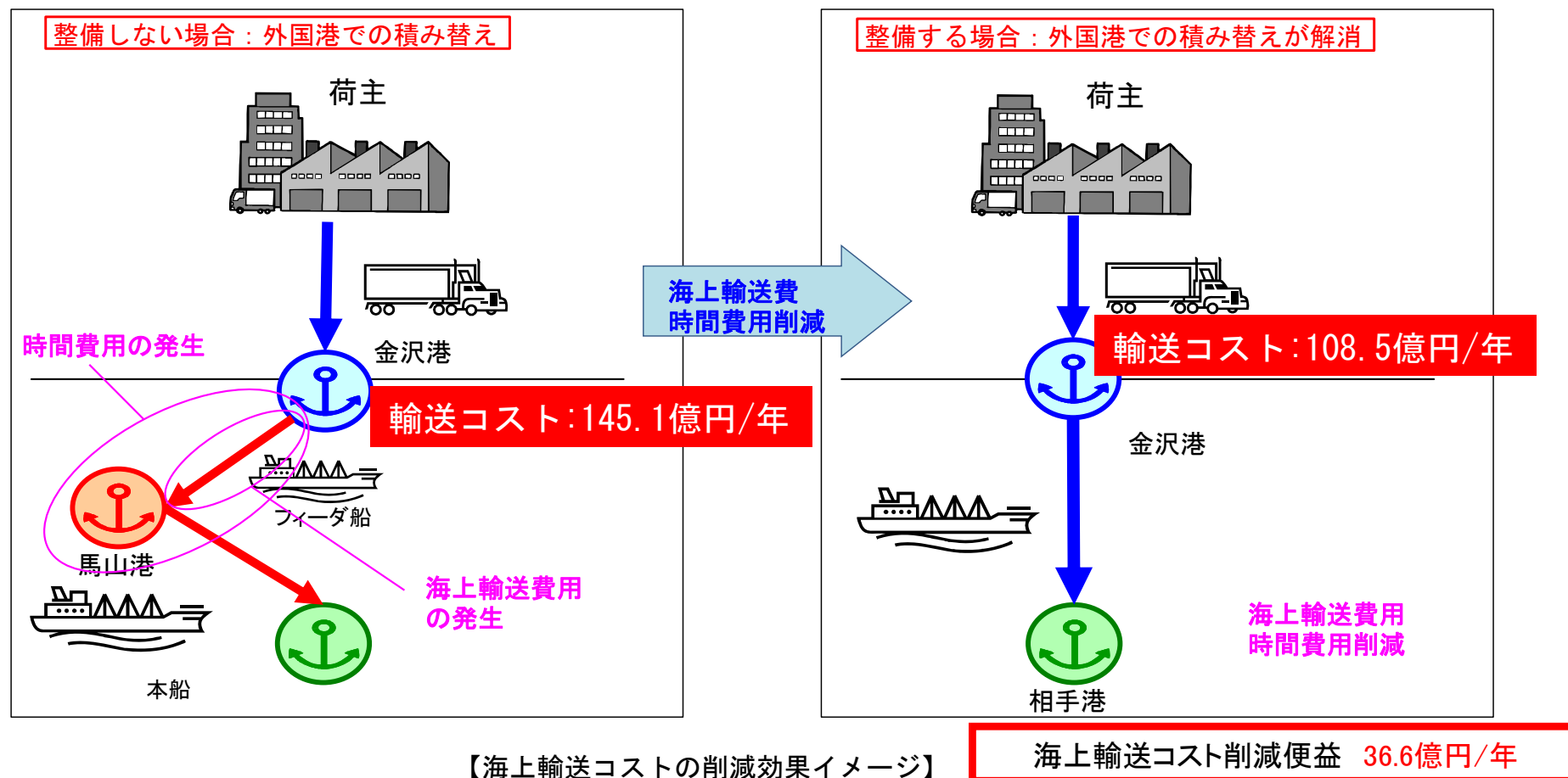
陸上輸送コスト削減便益 39.9億円/年

3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

(2) 海上輸送コスト削減便益

- 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、馬山港での積み替えが不要になり、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36.6億円（令和19年以降）



※端数処理により差分が一致しない

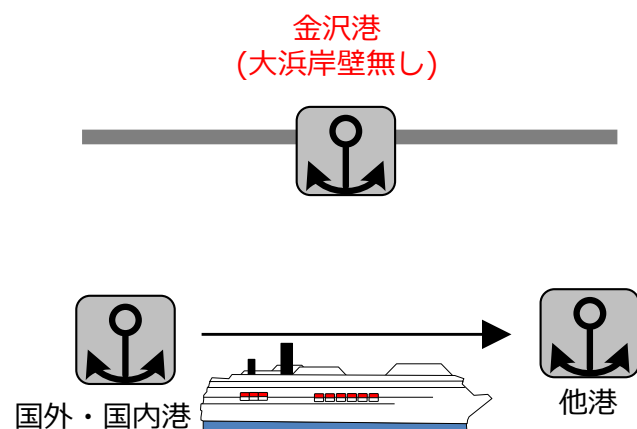
3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

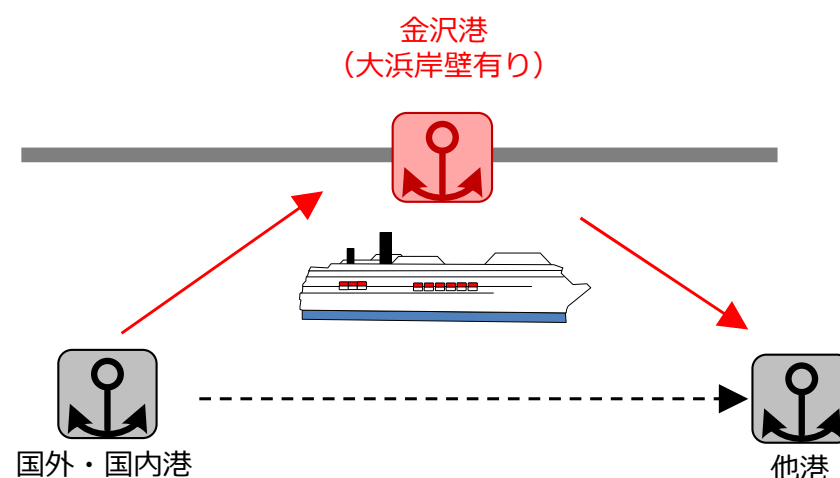
(3) 外航クルーズ船の入港による国際観光収益増加

- 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1.2億円（令和6年以降）

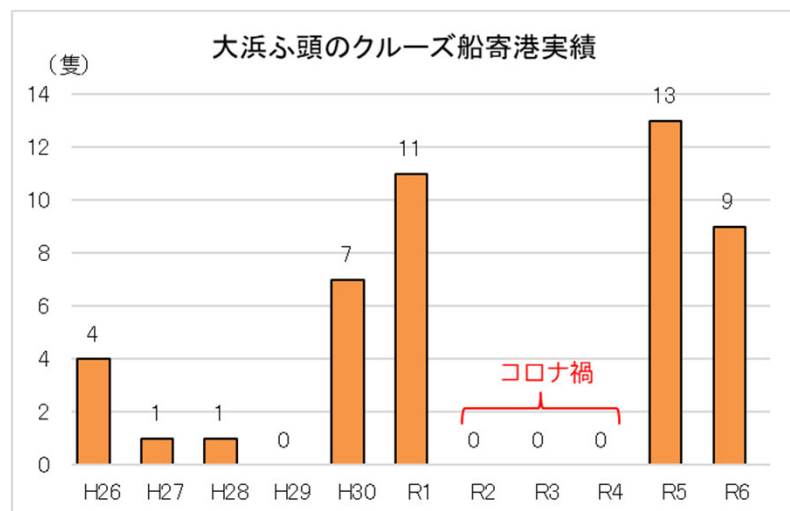
整備しない場合：大型外航クルーズ船が入港できない



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 1.2億円/年



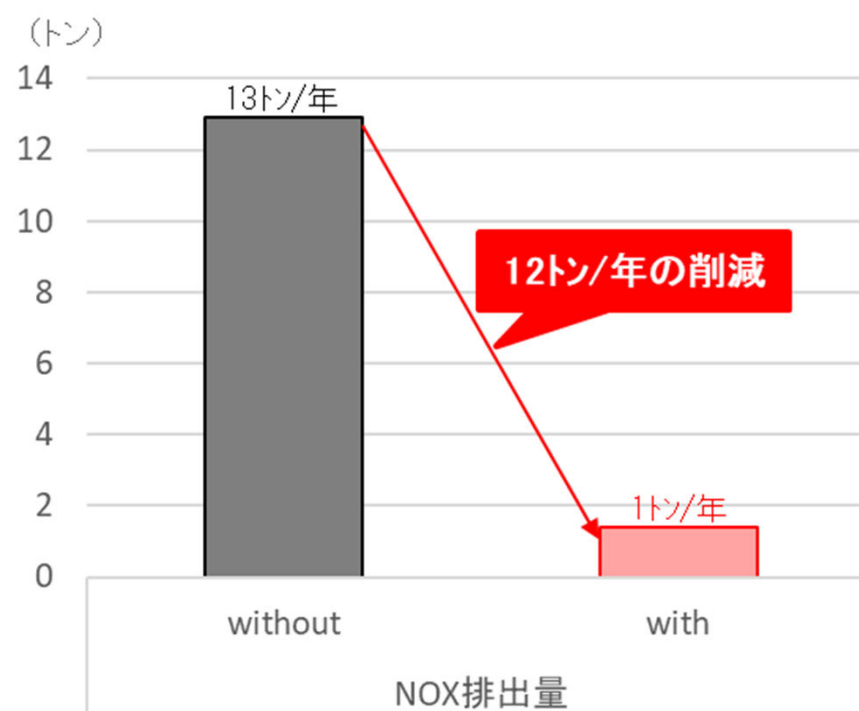
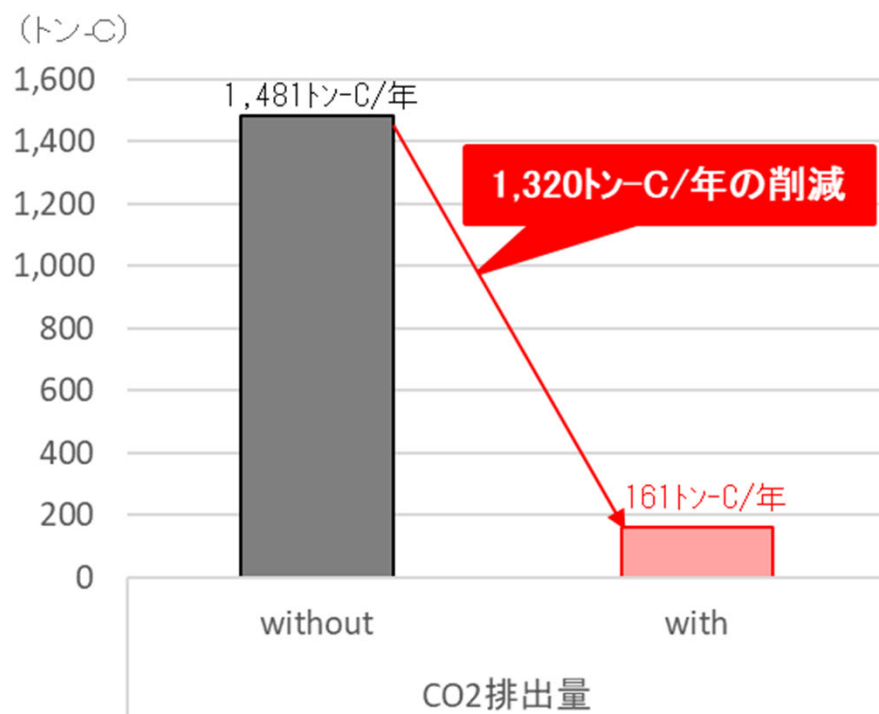
大型クルーズ船（13万ト級）寄航状況

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1,320t-C/年、Nox排出量が約12t/年の削減が可能。



(2) 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、輸出する際の輸送コストが削減されることで、企業の競争力の強化に寄与

4. 費用対効果

○計算条件

基準年度：令和7年度
 事業期間：平成18年度（2006年）～令和18年度（2036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	966.6億円	881.0億円
	陸上輸送コストの削減	595.1億円	509.5億円
	海上輸送コストの削減	371.5億円	371.5億円
	外航クルーズ船入港による国際観光収益増加	37.2億円	24.1億円
	残存価値	3.0億円	1.1億円
	合計	1,006.8億円	906.2億円
費用 (C)	初期投資・更新投資	828.2億円	142.6億円
	管理運営費	61.2億円	39.4億円
	合計	889.4億円	182.0億円
費用便益分析(B/C)		1.1	5.0

※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%
事業全体B/C	1.2	1.0	1.1	1.2	1.1	1.1
残事業B/C	5.5	4.5	4.5	5.5	4.7	4.6

【参考値】社会的割引率を 変化させた場合のB/C

割引率	事業全体	残事業
2.0%	1.5	6.2
1.0%	1.8	6.8

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7年度末で63%となる予定であり、航路及びふ頭用地以外の継続施設の整備を完了している。
- ・ 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る。