

港湾事業の再評価説明資料

敦賀港 まりやま 鞠山南地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 (重点審議)

令和８年８月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要	
1) 敦賀港の概要	P 1
2) 事業の必要性	P 1
3) 事業の目的及び効果	P 1
4) 事業計画（案）	P 2
2. 社会情勢等の変化	
1) 船舶の大型化の動向	P 3
2) 機雷等に対する安全確認（磁気探査）の追加	P 4
3) 作業工程の変更	P 5
4) 労務単価・資機材単価・船舶使用料の上昇	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項目	
（1）モーダルシフトによる輸送コスト削減	P 8
（2）被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減	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) 敦賀港の概要

- 敦賀港は、内航フェリー航路（敦賀－苫小牧）と、内航RORO航路（敦賀－苫小牧、敦賀－博多）が就航するなど、北海道・九州と、関西・中京圏との物流を支える拠点となっている。

2) 事業の必要性

- 近年のトラックドライバー不足等を背景とした船舶輸送の需要増大に対応するため、内航RORO船（敦賀－博多航路）が大型化することから、これに対応した岸壁（必要水深 9m）の整備が必要となっている。

3) 事業の目的及び効果

- 敦賀港鞠山南地区において、陸上輸送と海上輸送をシームレスに結束する複合一貫輸送ターミナルを整備し、内航RORO船（敦賀－博多航路）の大型化に対応した岸壁とし、耐震強化構造とすることでサプライチェーンの強靱化及び災害対応力の強化を図る。
また、内航RORO船の貨物の取扱いを鞠山南地区に集約し、ふ頭再編を行うことで、敦賀港で積み替える貨物の荷役効率化、維持管理コストの縮減を図る。



RORO船とは

RORO船は、トラックやトレーラー等のみを積み込み、運転手は基本的に輸送しない貨物船のこと

1. 事業概要

4) 事業計画 (案)

- 整備対象施設
 - ①岸壁(水深9m)(耐震) 220m、直轄
 - ②ふ頭用地 4.8ha、起債
- 事業期間：令和5年度(2023年度)～令和13年度(2031年度)
- 全体事業費：約240億円
- 費用便益分析(B/C)：2.7



【敦賀港を利用する航路】

□敦賀～新潟～秋田～苫小牧(週1便)

□敦賀～苫小牧(週7便)

□敦賀～苫小牧(週6便)

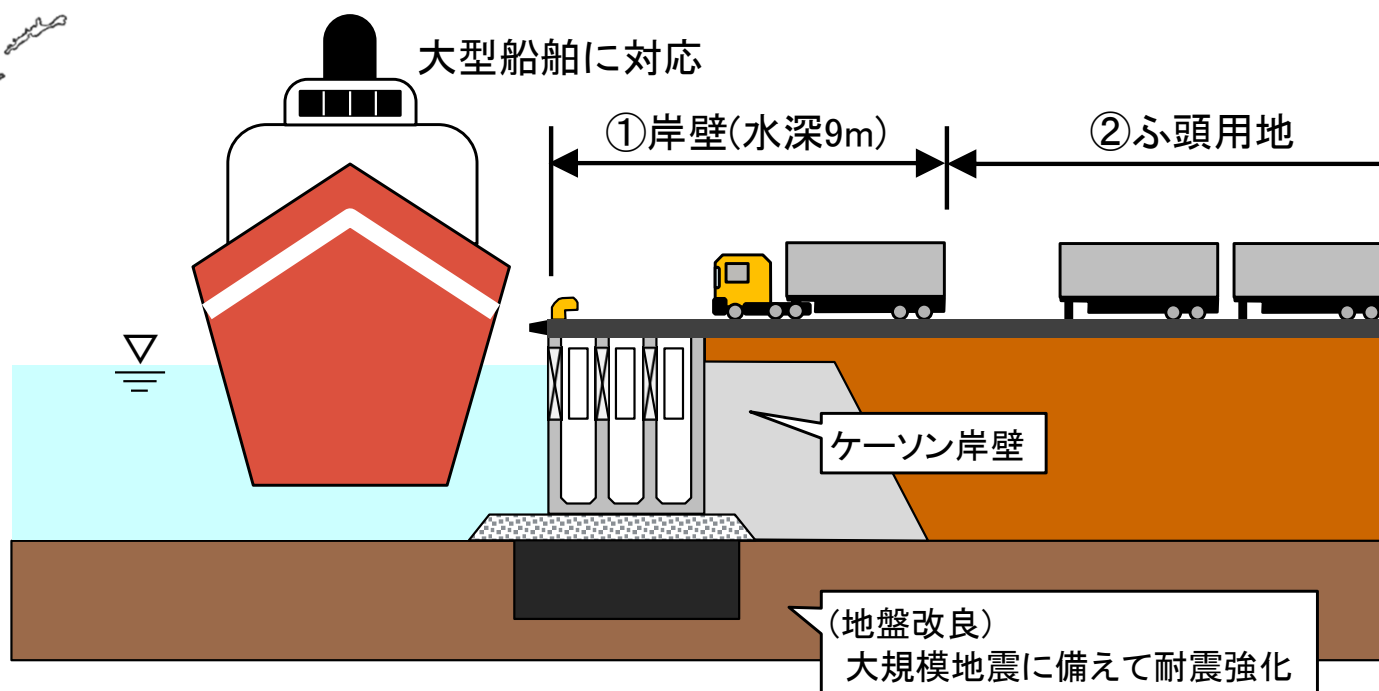
□博多～敦賀(週3便)

フェリー航路

RORO航路

令和8年6月現在

【施設の概要と機能】



2. 社会情勢等の変化①

1) 船舶の大型化の動向

- 本事業は内航RORO船の大型化への対応等を目的として実施するものであり、船舶が大型化するまでには事業を完成させる必要がある。



2. 社会情勢等の変化②

2) 機雷等に対する安全確認(磁気探査)の追加

- 敦賀港は、機雷等の残存が想定されることから、事業に必要な地盤改良や浚渫等を行う前に、機雷等に対する安全確認(磁気探査)を行う必要がある。
- 本事業でも磁気探査を行ったが、一部の工事区域では軟弱層が厚く、想定よりも深く機雷等が潜り込んでいる可能性が出てきたため、磁気探査を追加で行う必要が生じた。
- そのため、事業費を約8億円増額するなど事業計画を見直す必要が生じた。



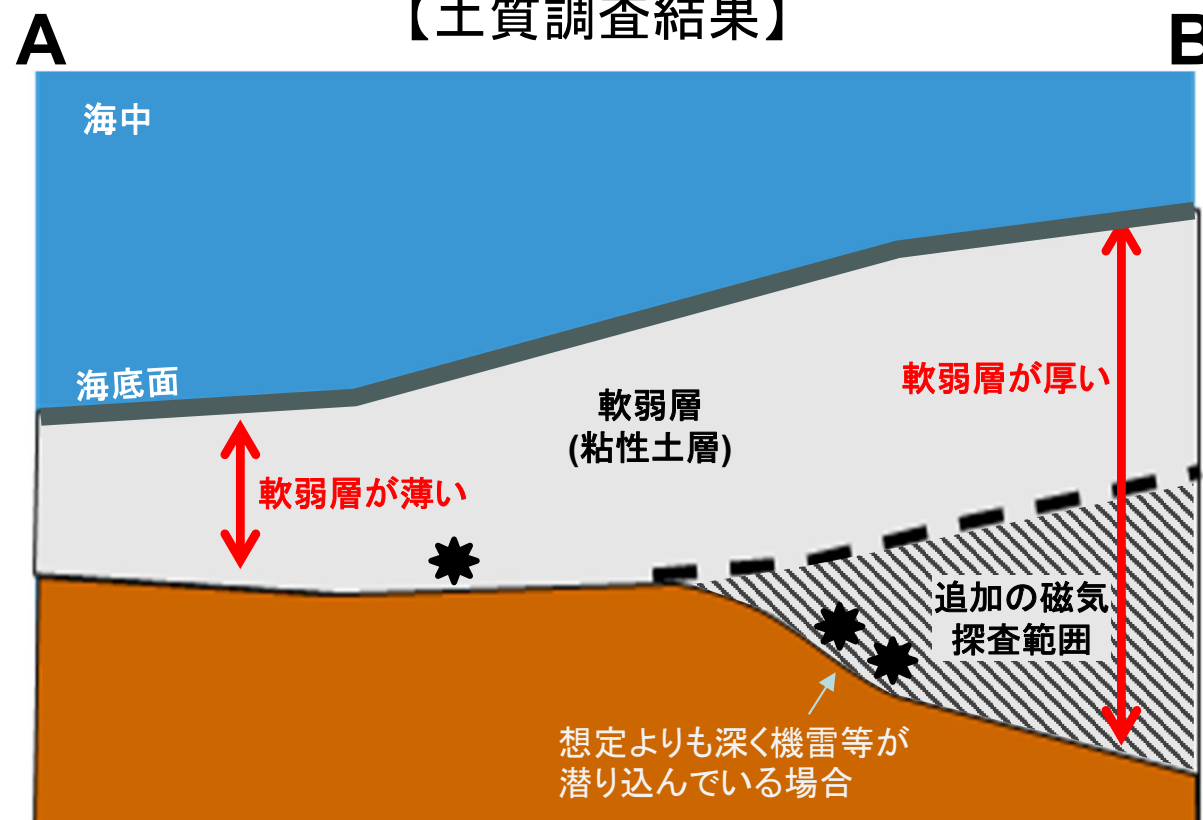
過去に敦賀港で見つかった砲弾(平成8年)



軟弱層が厚く、
機雷残存の可能性

安全確認が必要な区域

【土質調査結果】

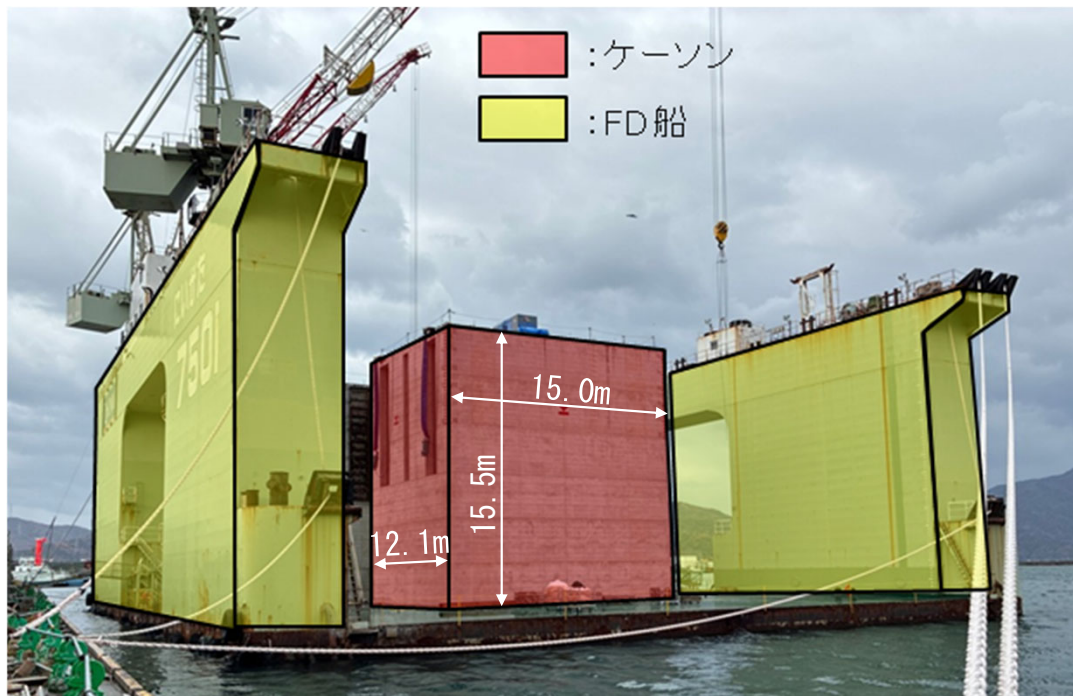


2. 社会情勢等の変化③

3) 作業工程の変更

- 岸壁の主要構造となるケーソンについては、整備現場への海上輸送が容易なフローティングドック船（FD船※）と呼ばれる作業船を用いているが、FD船の市場動向に影響を受け、事業計画を見直す必要が生じた。

※FD船＝作業船上でケーソン製作することにより、ケーソン製作後に岸壁整備箇所への輸送が効率的に行える作業船



ケーソン製作状況



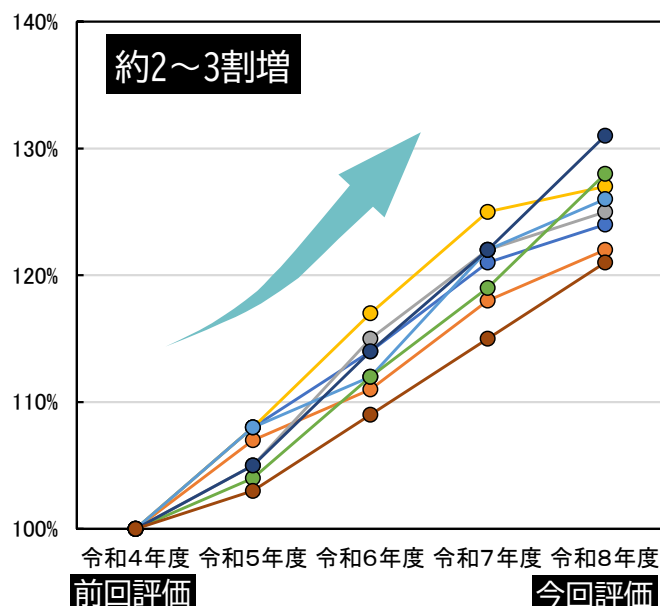
FD船を沈下させることでケーソンが浮上

2. 社会情勢等の変化④

4) 労務単価・資機材単価・船舶使用料の上昇

○ 新規採択時評価(令和4年度)以降の労務単価・資機材単価・船舶使用料の上昇により、事業費約47億円が増額することから、事業計画を見直す必要が生じた。

労務単価の伸び率【福井県】



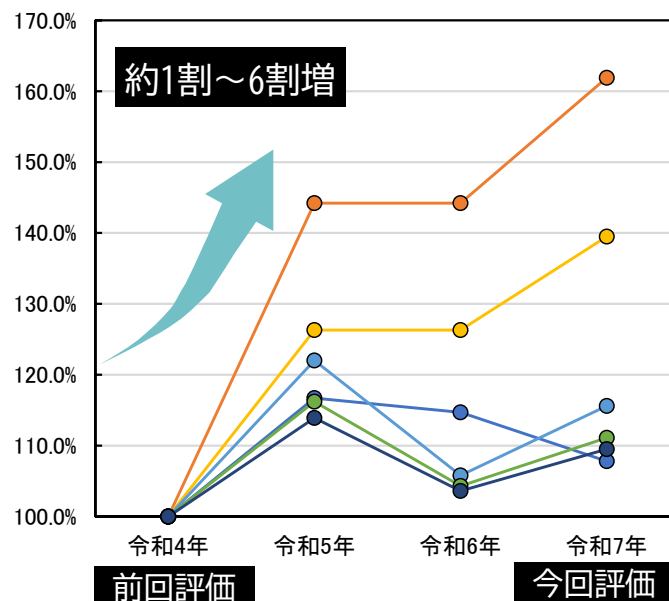
【凡例】

特殊作業員	124%
普通作業員	122%
運転手(特殊)	125%
運転手(一般)	127%
土木一般世話役	126%
高級船員	128%
普通船員	131%
潜水士	121%

出典: 令和4年3月～令和8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16億円増

資機材単価の伸び率【福井県】



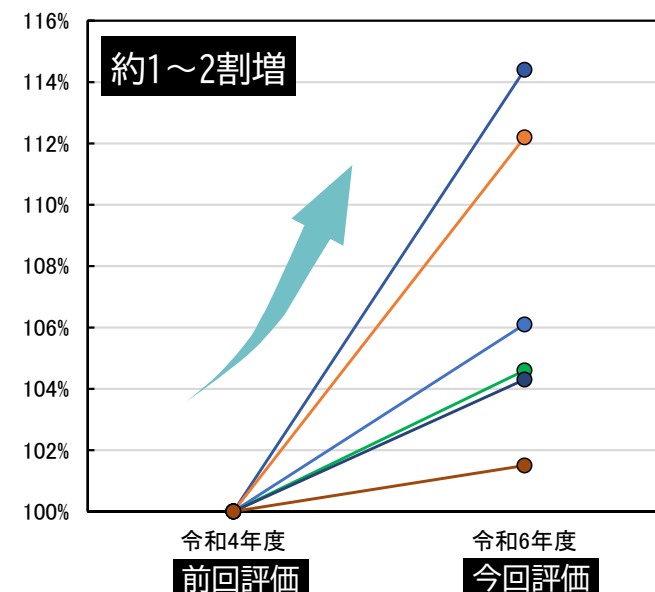
【凡例】

異形棒鋼	107.8%
セメント	161.9%
コンクリート	139.5%
重油	115.6%
軽油	111.1%
ガソリン	109.5%

出典: 積算資料(一般社団法人 経済調査会)
※福井県または敦賀市の金額を使用

約21億円増

船舶使用料の伸び率【福井県】



【凡例】

起重機船	114.4%
引船	112.2%
FD	106.1%
グラブ浚渫船	104.6%
揚錨船	104.3%
深層混合処理船	101.5%

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10億円増

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モーダルシフトによる輸送コスト削減（便益対象：博多～敦賀間の貨物量）

- ・ 内航RORO船が大型化され、敦賀港と博多港の陸上輸送が海上輸送にシフトすることで、輸送コストが削減される。
- ・ 便益は、年間31.8億円（令和14年以降）

②被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減

- ・ 耐震強化を行うことにより、被災時において緊急物資や一般貨物の取扱が可能となり、同貨物の輸送コスト増大が回避される。
- ・ 便益は、年間0.3億円（地震発生確率考慮後）（令和14年以降）

《その他の効果》

①トラックドライバー不足等への対応

敦賀港を利用したRORO航路による海上輸送が可能となることで、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境が改善される。

②効率的な日本海側物流の確保

RORO船博多航路が敦賀港を利用でき、RORO船敦賀～苫小牧航路との即日接続が可能となることで、日本海側唯一かつ北海道～九州間を最速でつなぐ海上輸送網が確保される。

③被災時における社会・経済活動の維持

被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。また、緊急物資輸送が可能となり、地域の安全・安心を確保することが期待される。

④排出ガスの削減

陸上輸送距離の短縮が図られ、CO₂排出量が1,646t-C/年の削減される。

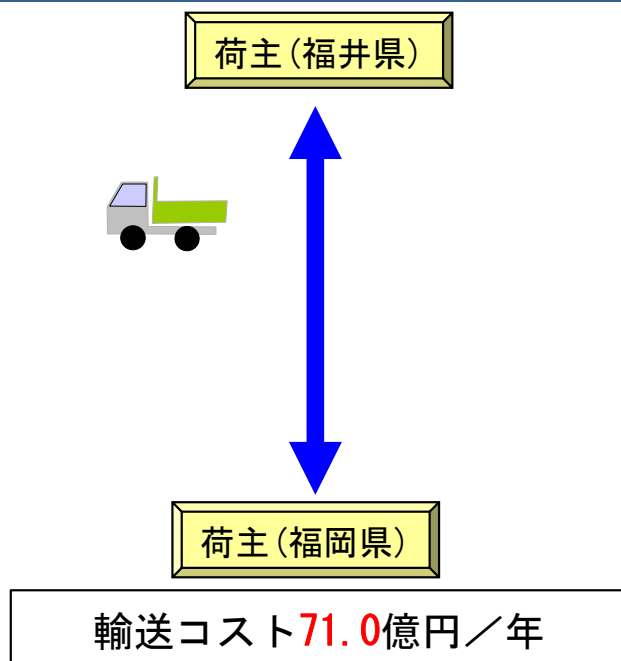
3. 事業の投資効果

2) 便益として計測する効果

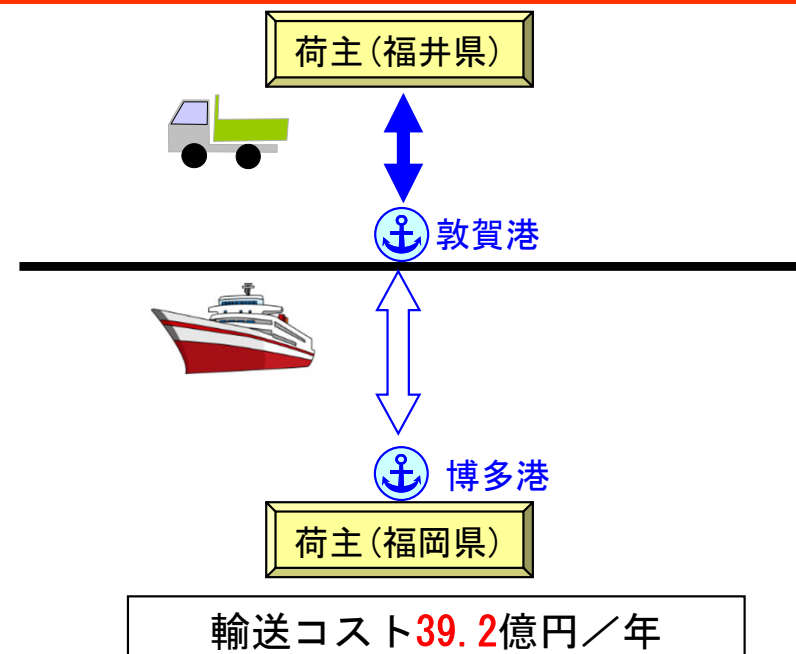
(1) モーダルシフトによる輸送コスト削減（便益対象：博多～敦賀間の貨物量）

- RORO船が大型化され、敦賀港と博多港の陸上輸送が海上輸送にシフトすることで、輸送コストが削減される。

without（整備なし）時：
陸上輸送



with（整備あり）時：
敦賀港鞠山南地区の内航RORO航路(敦賀～博多)を利用



単年度便益
31.8億円／年

3. 事業の投資効果

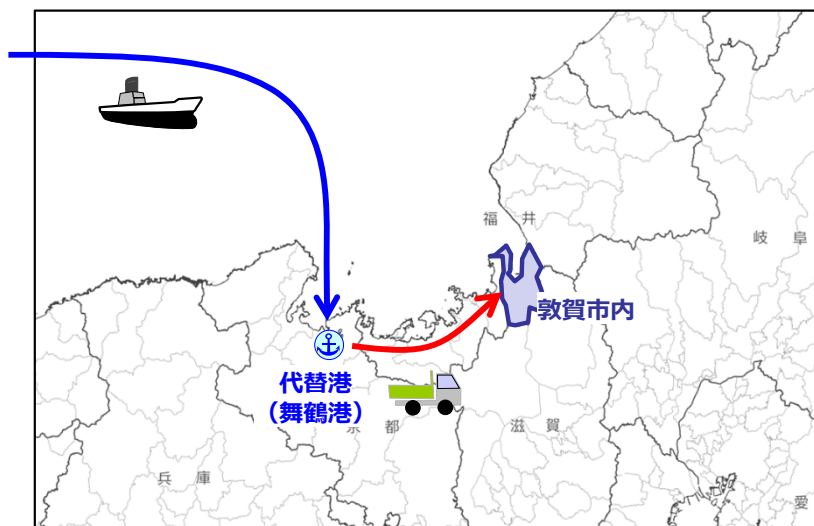
2) 便益として計測する効果

(2) 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減

- 耐震強化を行うことにより、被災時において緊急物資や一般貨物の取扱が可能となり、同貨物の輸送コスト増大が回避される。

without（整備なし）時：
舞鶴港等を利用

（緊急物資輸送の例）



※地図：国土地理院HPより

輸送コスト**22.4**億円／回

with（整備あり）時：
敦賀港鞠山南地区岸壁（水深9m）を利用

（緊急物資輸送の例）



輸送コスト**0.0**億円／回

地震時の輸送コスト削減

10.2億円（地震発生確率考慮後：全供用期間）

22.4億円／回（地震発生確率考慮前）

4. 費用対効果

○ 計算条件

基準年度：令和8年度
 事業期間：令和5年度（2023年）～令和13年度（2031年）
 評価期間：令和14年（2032年）～令和63年度（2081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

○費用便益分析結果

項目		事業全体	残事業
便益 (B)	モーダルシフトによる輸送コスト削減(博多)	561.6億円	561.6億円
	地震時の輸送コスト削減	4.0億円	4.0億円
	残存価値	1.2億円	1.2億円
	合計	566.8億円	566.8億円
費用 (C)	初期投資	208.7億円	130.7億円
	管理運営費	0.1億円	0.1億円
	既存施設の利用転換による維持管理コスト削減	-0.6億円	-0.6億円
	合計	208.2億円	130.2億円
費用便益分析(B/C)		2.7	4.4

※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】

項目	需要		費用		期間	
	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
事業全体B/C	3.0	2.4	2.6	2.9	2.6	2.7
残事業B/C	4.8	3.9	4.0	4.8	4.0	4.1

【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%	4.3	6.7
1.0%	5.6	8.6

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

- 近年のトラックドライバー不足等を背景とした船舶輸送の需要増大に対応するため、内航RORO船（敦賀－博多航路）が大型化することから、これに対応した岸壁（必要水深 9m）の整備が必要である。

事業の進捗の見込みの視点

- 令和 5 年度に事業に着手し、現在は大型化する内航RORO船が利用可能となる岸壁（必要水深9m）の確保に向けて整備を実施中である。

主たる施設の構造等に関する事業手法や事業計画、コスト縮減、代替案立案等の可能性の視点

- 耐震強化のために行う地盤改良の過程で発生する土砂の有効活用を図るなど、コスト縮減に努める。

関係する地方公共団体等の意見

鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の対応方針（原案）案「事業継続」については、異存はない。本事業は、北海道RORO船と九州RORO船が同じ岸壁に接岸することで、荷役の効率化が図られるため、荷主や港湾利用者からも早期完成が期待されており、完成時期が令和 1 3 年度と 4 年遅れることは極めて遺憾である。延期の理由については、機雷等に対する安全確認の追加やケーソン製作の作業工程の変更など、早い段階で対処できれば工期遅延を最低限にとどめることが可能だったのではないかと推察される。敦賀港は特定利用港湾にも指定されていることもあり、ケーソン製作などの残工事の実施にあたり工事の進捗を早めるための具体策を検討することで、1 日も早い完成を実現していただきたい。

また、事業費の増加は県の財政運営に与える影響が大きいことから、事業期間を短縮することで物価上昇等の影響を極力排除するとともに、事業費等の監理を徹底していただきたい。加えて、さらなるコスト縮減や、交付税措置率の高い「国土強靱化予算」を活用するなど、地方負担の最大限の軽減をお願いしたい。

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。