

再評価対象事業 港湾関係の調書

境港江島地区幹線臨港道路

境港の概要

境港は古来より地形に恵まれた天然の良港であり、戦前は日本海の国内航路の要衝として、また対大陸貿易港として繁栄した。しかし、終戦とともに大陸との通商関係が遮断され、海外貿易貨物の殆どを失う事となった。

昭和25年に港湾法の公布があり、昭和26年に国の重要港湾に指定された事を契機に、かつての繁栄を取り戻し、昭和41年に当港の背後地一帯が中海地区新産業都市に指定され、名実共に新産都の海の玄関口として急速な発展を遂げ、国内物資の移出入と共に西日本の外国貿易の拠点として定期航路が開設されるに至った。また離島の生活を支える隠岐航路の発着基地としても古い歴史をもっており、フェリー、高速船の内地側の玄関口として重要な役割を担っている。

平成7年には、環日本海時代における西日本の物資拠点港となるべく、日本海側で初めてFAZ計画の承認を受け、環日本海時代における西日本の拠点港としての役割はますます重要となっている。

平成16年春には日本海側最大級となる5万トン級の岸壁(-14m)が供用予定であり、またコンテナの効率的な荷役体制の確立を図るためガントリークレーンも整備することとしており、今後更なる港湾の発展に期待が高まっているところである。

本プロジェクトの概要

中浦水門管理橋の車両重量制限(14t)により大型車が通行できない事が江島地区の港湾利用並びに企業進出の障害となり地域発展の障害の一因となっていることから、早期に円滑な交通を確保することにより、ふ頭間の物流の効率化を促進させるとともに、松江～境港～米子を結ぶ広域ネットワークを形成し境港及び背後地域の活性化を図ることを目的として、境港江島地区幹線臨港道路は昭和60年に港湾計画に位置づけられ、昭和62年度より事業に着手した。

平成9年度より現地着手し、整備を進めてきたが、平成16年秋頃完成、供用の予定である。

港湾改修事業の再評価項目調書

事業名	境港江島地区幹線臨港道路	事業主体	中国地方整備局									
所在地	鳥取県境港市・島根県八束郡八束町											
事業概要	境港江島地区幹線臨港道路は、中海を挟んで向かい合う鳥取県境港市と島根県八束町江島とを結ぶ延長約2.0kmの臨港道路であり、鳥取・島根両県の各埠頭間及び各工業団地間を連結し、利便性を高め、物資の円滑な流通を確保し、輸送コスト削減を図るとともに、FAZの中核拠点となる境港と背後圏域との物流機能の強化及び広域ネットワーク構築を目的に整備するものである。											
事業期間	昭和62年度～平成16年度											
総事業費	234億円	既投資額	224億円									
再評価の必要性に関する視点	<p>ア) 事業をめぐる社会情勢等の変化</p> <p>境港は、平成7年に日本海側では初めてFAZ計画の承認を受け、取扱貨物量はFAZの計画目標量175万トン(平成17年)を平成12年から3年連続突破した。また、平成14年のコンテナ取扱量は12,687TEU(対前年比22%増)で、2年連続1万本を突破し、順調に増加している。更に、物流機能の強化を図るべく、平成16年春には、多目的国際ターミナル岸壁(-14m)が供用開始予定であり、環日本海時代の拠点港として、より一層の役割が期待される。</p> <p>平成12年8月に与党3党が中海本庄工区干拓事業の中止を勧告。鳥取・島根両県は、中止勧告を受け、平成14年12月をもって中海淡水化事業中止を正式決定。淡水化事業中止決定に伴い、既存の中浦水門の取扱いについて、農水省にて検討されているところであるが、両県より全面撤去の回答がなされた。</p>											
	<p>イ) 費用便益分析</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>幹線臨港道路事業に要する費用</th> <th>幹線臨港道路整備による効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> ・総費用 評価対象期間内 = 整備期間 + 50年 (現在価値換算) 総事業費 255.7億円 維持管理費 5.3億円 総費用 = + = 261億円 (C) </td> <td> 走行経費 輸送コスト削減便益 22.8億円 走行時間 輸送時間短縮便益 328.5億円 維持管理費 中浦水門管理費便益 144.6億円 総便益 = + + = 495.9億円 (B) </td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析の結果</td> </tr> <tr> <td colspan="2">B / C = 1.9</td> </tr> <tr> <td colspan="2">「港湾投資の評価に関するガイドライン(平成11年4月)による」</td> </tr> </tbody> </table>			幹線臨港道路事業に要する費用	幹線臨港道路整備による効果	・総費用 評価対象期間内 = 整備期間 + 50年 (現在価値換算) 総事業費 255.7億円 維持管理費 5.3億円 総費用 = + = 261億円 (C)	走行経費 輸送コスト削減便益 22.8億円 走行時間 輸送時間短縮便益 328.5億円 維持管理費 中浦水門管理費便益 144.6億円 総便益 = + + = 495.9億円 (B)	費用対効果分析の結果		B / C = 1.9		「港湾投資の評価に関するガイドライン(平成11年4月)による」
幹線臨港道路事業に要する費用	幹線臨港道路整備による効果											
・総費用 評価対象期間内 = 整備期間 + 50年 (現在価値換算) 総事業費 255.7億円 維持管理費 5.3億円 総費用 = + = 261億円 (C)	走行経費 輸送コスト削減便益 22.8億円 走行時間 輸送時間短縮便益 328.5億円 維持管理費 中浦水門管理費便益 144.6億円 総便益 = + + = 495.9億円 (B)											
費用対効果分析の結果												
B / C = 1.9												
「港湾投資の評価に関するガイドライン(平成11年4月)による」												

事業名	境港江島地区幹線臨港道路	事業主体	中国地方整備局																
再評価の必要性に関する視点	<p>ウ) 貨幣換算しなかったが定性的に評価できる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域経済への貢献 境港の港湾関連交通の物流コスト削減に伴い、地域における企業の競争力の維持・強化及び雇用の確保が期待される。 ・ 排出ガスの減少 道路交通容量の拡大に伴い自動車排出ガスが減少する。 (Nox 10.8 トン/年、CO2 450.2 トン-C /年) <p>エ) 事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <table border="0"> <tr> <td>昭和60年 4月</td> <td>港湾計画改訂</td> </tr> <tr> <td>昭和62年 4月</td> <td>事業着手</td> </tr> <tr> <td>昭和63年 9月</td> <td>港湾計画の軽易な変更によりルート変更</td> </tr> <tr> <td>平成8年12月</td> <td>関係漁協と漁業補償正式調印を行う</td> </tr> <tr> <td>平成9年 9月</td> <td>建設省(現国土交通省)との河川協議が整う(工事中の河積阻害率10%以下) 現地工事に着手</td> </tr> <tr> <td>平成12年10月</td> <td>鳥取県西部地震発生</td> </tr> <tr> <td>平成13年10月</td> <td>河川協議変更(濁水期の河積阻害率15%以下)</td> </tr> <tr> <td>平成14年 5月</td> <td>港湾計画の軽易な変更によりルート(終点)変更</td> </tr> </table> <p>2. 事業の進捗状況</p> <p>工事の進捗状況</p> <p>平成16年秋迄に完成、供用の予定</p>			昭和60年 4月	港湾計画改訂	昭和62年 4月	事業着手	昭和63年 9月	港湾計画の軽易な変更によりルート変更	平成8年12月	関係漁協と漁業補償正式調印を行う	平成9年 9月	建設省(現国土交通省)との河川協議が整う(工事中の河積阻害率10%以下) 現地工事に着手	平成12年10月	鳥取県西部地震発生	平成13年10月	河川協議変更(濁水期の河積阻害率15%以下)	平成14年 5月	港湾計画の軽易な変更によりルート(終点)変更
昭和60年 4月	港湾計画改訂																		
昭和62年 4月	事業着手																		
昭和63年 9月	港湾計画の軽易な変更によりルート変更																		
平成8年12月	関係漁協と漁業補償正式調印を行う																		
平成9年 9月	建設省(現国土交通省)との河川協議が整う(工事中の河積阻害率10%以下) 現地工事に着手																		
平成12年10月	鳥取県西部地震発生																		
平成13年10月	河川協議変更(濁水期の河積阻害率15%以下)																		
平成14年 5月	港湾計画の軽易な変更によりルート(終点)変更																		
事業進捗の見込み	<p>・ 工事の進捗見込み</p> <p>現在、主橋梁部の上部工事を実施しており、今後、舗装含む橋面工事を実施し、平成16年秋頃には供用開始を行う予定である。</p>																		
コスト縮減や代替案の可能性	<p>・ 主橋脚下部工工事に於いて大組鉄骨鉄筋による現地一括据付工法の採用により支保工の切梁段数を減らす等、各種コスト縮減を図った。</p> <p>の視点による再評価から継続が妥当であり、再評価により事業の見直しを図る必要はないと考えている。</p>																		
今後の対応方針	<p>・ 本事業の必要性は十分に認められ、事業進捗的には平成16年度の撤去工を残すのみであることから判断し、本事業を継続することとしたい。</p>																		

境港江島地区幹線臨港道路 事業再評価

平成15年9月

国土交通省中国地方整備局

事業概要

鳥取・島根を結ぶ広域ネットワークの形成

～ 境港江島地区幹線臨港道路 ～

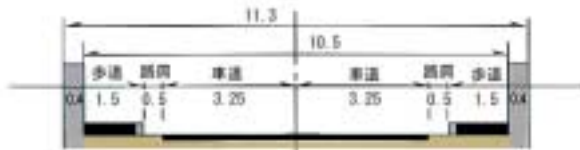
(鳥取県境港市渡町～島根県八束町江島)

全 長 : 1988m (橋長1446m)

中央径間: 250m (東洋一のPCラーメン橋)

整備期間: S62～H16 (H9工事着手)

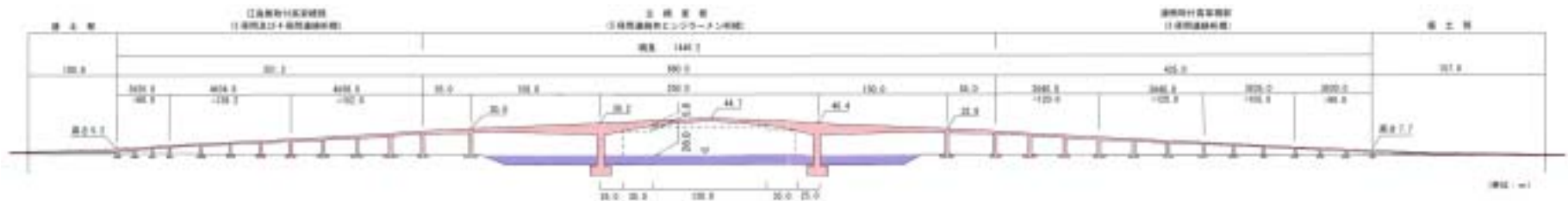
橋梁ルート



道路構造図



完成パース



臨港道路ルート図

- 橋梁区間 1704m
- 幹線道路 284m



鳥取県境港市渡町



事業の目的

- 島根県東部地域の円滑な交通を確保するとともに、埠頭間の利便性を高め、輸送コストの削減を図る
- F A Z拠点地域と背後圏の物流機能の強化



現状

～ 中浦水門管理橋 ～ (境港市と八束郡江島を結ぶ唯一の交通路)

- 通行時間制限 (船舶航行時の道路交通遮断)
 - 船舶航行による不定期な交通遮断 (渋滞の発生)
- 通行車両制限 (総重量14t未満)
 - 総重量14t以上の大型車は通行できないため、小型貨物車で分割運搬せざるを得ず、輸送コストが高くなる
 - 大型車で運搬する場合は迂回せざるを得ず、輸送コストが高くなる



船舶航行時の
交通遮断状況



通行車両制限状況 (観光バス通行時乗客一時下車歩行状況)



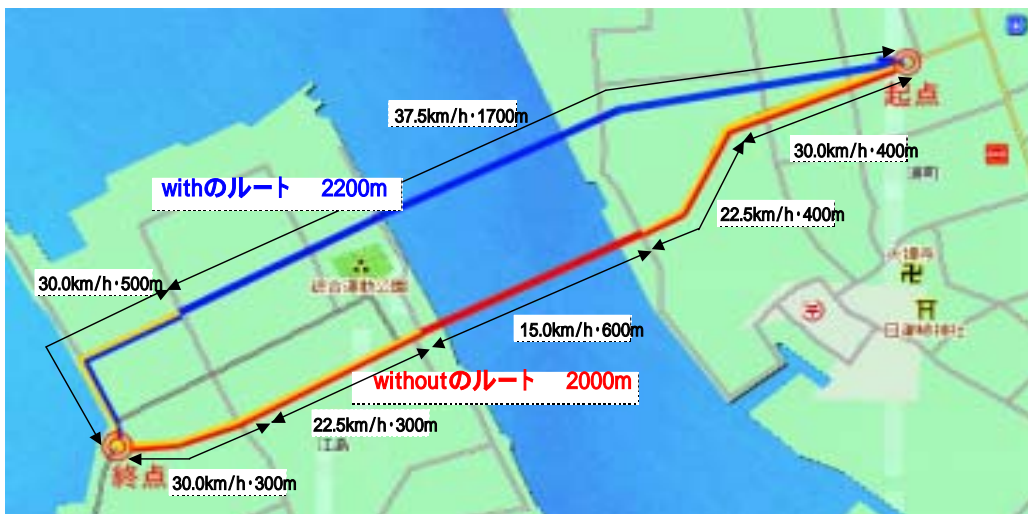
整備効果

輸送コスト削減・輸送時間短縮
旅行時間短縮

■ 渋滞緩和と連絡時間の短縮

– 現況中浦水門通行車両 ~ 橋梁への転換

- 現況中浦水門通行車両約14,000台 / 日が約2分間の時間短縮 (平均旅行速度21.2km / 時 35.4km / 時)
- 水門開閉による不定期な交通渋滞の解消
(約1,200台 / 日が平均10分間 / 回の影響を受ける)



整備効果

輸送コスト削減・輸送時間短縮

■ 通行車両制限解消による効果

– 効率よい輸送形態の実現

(港湾貨物関連車両約2,100台 / 日)

総重量が14t以上の大型貨物車は中浦水門橋を通行できないため、現在は迂回しているが、江島大橋の整備により、迂回による輸送コストを削減する。

