

尾道系崎港機織地区多目的国際ターミナル

尾道系崎港の概要

尾道系崎港は瀬戸内海のほぼ中央に位置する重要港湾で、古くから広島県備後地域と四国及び周辺島嶼部とを結ぶ海上交通の要所として栄えてきた。系崎・尾道・松永の3つの港区に分かれており、各港区の概要は以下のとおり。

(系崎港区)

繊維工業、窯業、機械製造業、化学工業関係の企業が立地しており、公共として水深 - 10 m、- 8.5 m及び - 5.5 mの岸壁が各1バース、水深 - 4 mの物揚場が185m整備され、鉱産品、金属機械工業品、化学工業品を扱う外内貿ターミナルとして利用されてきた。

(尾道港区)

尾道市における海の玄関口であり、フェリー、旅客船が発着し、島嶼部への生活の足としての役割を果たしてきた。

(松永港区)

気候と地理的条件が製塩に適していることから、近世以来、塩田が発達した。その後、松永湾沿岸に木履工業が起こり、原木の取扱いが開始され、背後地に松永・府中の木材消費地を控え、外材積載船が入港していたことから、昭和39年に重要港湾として尾道系崎港へ編入され、広島県における木材港としての整備が進められてきた。

本プロジェクトの概要

昭和43年の整備方針策定以降、機織地区については、広島県における木材拠点港としての整備を進めており、貯木場、水面整理場、投下泊地(-10m)等を順次整備してきた。

その後、木材拠点港としての機能強化を図るため、船舶の大型化への対応、沖合の投下泊地から貯木場までの筏による二次輸送の廃止、漁業活動に与える木皮公害の解消を図るため、木材取扱形態の見直しが必要となった。

このため、平成5年の港湾計画改訂に際して、機織地区において3万トン級の貨物船に対応可能な多目的国際ターミナル(水深-12m)2バース及び分離堤によって囲まれた水面貯木場等を位置づけ、このうち1バース目について、平成6年より整備を進め、平成21年度末供用を目指して整備を行っているところである。

平成14年の全国輸入木材実績(日本木材輸入協会提供)によると、尾道系崎港は丸太で第3位の取扱量を誇っている。施設整備により大幅な輸送コスト削減が可能となるため、国際競争力強化のため、早期供用が求められている。

尾道系崎港機織地区多目的国際ターミナル

[港湾空港部]

所在地	広島県福山市											
事業主体	国、県	港湾管理者	広島県									
事業概要	木材船の大型化に対応し、物流の効率化を図るため、尾道系崎港機織地区において多目的国際ターミナル(水深-12m)を整備する。											
構成施設	係船杭(-12 m)1バース、泊地(-12 m)、航路(-12 m)、泊地(-2m)、泊地(分離堤)、貯木場(-1m)など											
事業期間	平成6年度～平成21年度											
総事業費	140億円	既投資額	64億円									
評価の基となる 需要予測	平成20年代前半における取扱貨物量 565千トン(原木) [平成10年～14年までの実績に基づく推計]											
再 評 価 の 視 点	事業の必要性に関する視点	<p>ア) 事業をめぐる社会経済情勢の変化 (事業の目的)</p> <p>本施設は平成5年の港湾計画において位置づけられ、平成6年度に事業採択された。採択時における尾道系崎港は、-10mの沖合投下泊地、貯木場等が整備されており、広島県における木材取扱拠点港としての機能強化が進められてきた。</p> <p>しかしながら、近年の木材船の大型化への対応、沖合投下泊地から貯木場間の筏による二次輸送に係るコスト、原木の荷役中に発生する木皮の周辺漁業活動等に与える被害等から、早急な取扱形態の見直しが必要となっている。</p> <p>そのため、外郭施設により取り囲まれた水域で全ての作業ができる投下水面等を整備し、木材取扱形態の見直しを行い、環境改善を図るとともに、木材拠点港としての更なる機能強化を図る。</p>										
		イ) 費用対効果分析										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>多目的国際ターミナルに要する費用</th> <th>多目的国際ターミナル整備による効果</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 137.3億円 維持管理費 13.5億円 総費用 = + = 150.8億円(C)</td> <td> 輸送費用 海上輸送費用削減便益 136.5億円 輸送形態の効率化 筏組み・二次輸送費削減 港内滞船費削減 港内清掃費削減 89.8億円 </td> </tr> <tr> <td colspan="2">総便益 = + = 226.3億円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析の結果 B / C = 1.5</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>	多目的国際ターミナルに要する費用	多目的国際ターミナル整備による効果	・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 137.3億円 維持管理費 13.5億円 総費用 = + = 150.8億円(C)	輸送費用 海上輸送費用削減便益 136.5億円 輸送形態の効率化 筏組み・二次輸送費削減 港内滞船費削減 港内清掃費削減 89.8億円	総便益 = + = 226.3億円		費用対効果分析の結果 B / C = 1.5		「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」	
	多目的国際ターミナルに要する費用	多目的国際ターミナル整備による効果										
	・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 137.3億円 維持管理費 13.5億円 総費用 = + = 150.8億円(C)	輸送費用 海上輸送費用削減便益 136.5億円 輸送形態の効率化 筏組み・二次輸送費削減 港内滞船費削減 港内清掃費削減 89.8億円										
	総便益 = + = 226.3億円											
	費用対効果分析の結果 B / C = 1.5											
	「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」											
		<p>ロ) 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 輸入原木の物流コスト削減に伴い、地域における企業の競争力維持・強化及び雇用の確保が期待される。 ・入出港時の安全性の確保 航路の増幅及び増深によって、入出港時の船舶の安全性が向上する。 ・排出ガスの減少 船舶の大型化に伴い、のべ運航回数が減少し、年間5,752トン-CのCO2削減が図れる。 										

再 評 価 の 視 点	事業の必要性に関する視点	<p>り) 事業の進捗状況 事業全体の進捗率 46% (平成17年度末に暫定供用予定) 平成21年度の完成に向けて、特段の実施上の障害は無く、事業の進捗は予定通り進んでいる。なお、事業効果の早期発現のため平成17年度末に水深-10mでの暫定供用を行う。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">事業区分</th> <th style="width: 35%;">施設名</th> <th style="width: 20%;">整備予定期間</th> <th style="width: 30%;">備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">直轄事業</td> <td>係船杭(-12m)(分離堤)</td> <td>H7 ~ H12 完了</td> <td></td> </tr> <tr> <td>泊地(分離堤)</td> <td>H7 ~ H9 完了</td> <td></td> </tr> <tr> <td>泊地(-12m)</td> <td>H8 ~ H20</td> <td>H17 迄に暫定-10m で浚渫</td> </tr> <tr> <td>航路(-12m)</td> <td>H16 ~ H21</td> <td>H17 迄に暫定-10m で浚渫</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">補助事業</td> <td>泊地(分離堤)</td> <td>H6 ~ H13 完了</td> <td></td> </tr> <tr> <td>泊地(-2m)</td> <td>H7 ~ H21</td> <td></td> </tr> <tr> <td>泊地(-2m)</td> <td>H7 ~ H17</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">起債事業</td> <td>泊地(分離堤)</td> <td>H8 ~ H9 完了</td> <td></td> </tr> <tr> <td>貯木場(-2m)</td> <td>H16</td> <td></td> </tr> <tr> <td>貯木場(-1m)</td> <td>H16 ~ H17</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	事業区分	施設名	整備予定期間	備 考	直轄事業	係船杭(-12m)(分離堤)	H7 ~ H12 完了		泊地(分離堤)	H7 ~ H9 完了		泊地(-12m)	H8 ~ H20	H17 迄に暫定-10m で浚渫	航路(-12m)	H16 ~ H21	H17 迄に暫定-10m で浚渫	補助事業	泊地(分離堤)	H6 ~ H13 完了		泊地(-2m)	H7 ~ H21		泊地(-2m)	H7 ~ H17		起債事業	泊地(分離堤)	H8 ~ H9 完了		貯木場(-2m)	H16		貯木場(-1m)	H16 ~ H17	
	事業区分	施設名	整備予定期間	備 考																																			
	直轄事業	係船杭(-12m)(分離堤)	H7 ~ H12 完了																																				
		泊地(分離堤)	H7 ~ H9 完了																																				
泊地(-12m)		H8 ~ H20	H17 迄に暫定-10m で浚渫																																				
航路(-12m)		H16 ~ H21	H17 迄に暫定-10m で浚渫																																				
補助事業	泊地(分離堤)	H6 ~ H13 完了																																					
	泊地(-2m)	H7 ~ H21																																					
	泊地(-2m)	H7 ~ H17																																					
起債事業	泊地(分離堤)	H8 ~ H9 完了																																					
	貯木場(-2m)	H16																																					
	貯木場(-1m)	H16 ~ H17																																					
事業進捗の見込み	<p>平成21年度の完成に向けて、特段の実施上の障害は無く、事業の進捗は予定どおり進んでいる。 なお、事業効果の早期発現のため、平成17年度末に航路(-12m)、泊地(-12m)を暫定水深-10m で供用させる予定。</p>																																						
コスト縮減や代替案の可能性	<p>航路(-12m)及び泊地(-12m)については暫定水深-10m で供用させることにより、早期の効果発現を図る予定。 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>事業は順調に進捗しており、必要性も十分認められることから、本事業を継続することとしたい。</p>																																						

尾道系崎港 機織地区 多目的国際夕 - ミナル

事業再評価

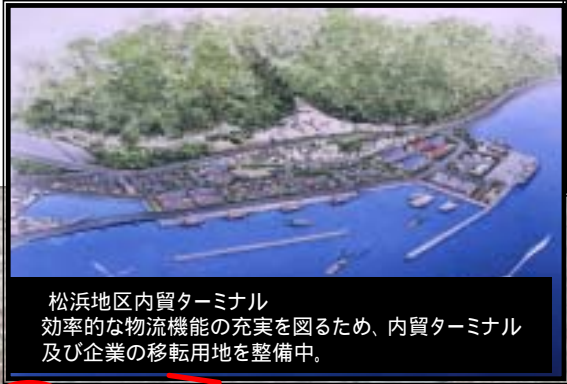
平成15年9月

国土交通省 中国地方整備局

位置図



尾道系崎港の概要



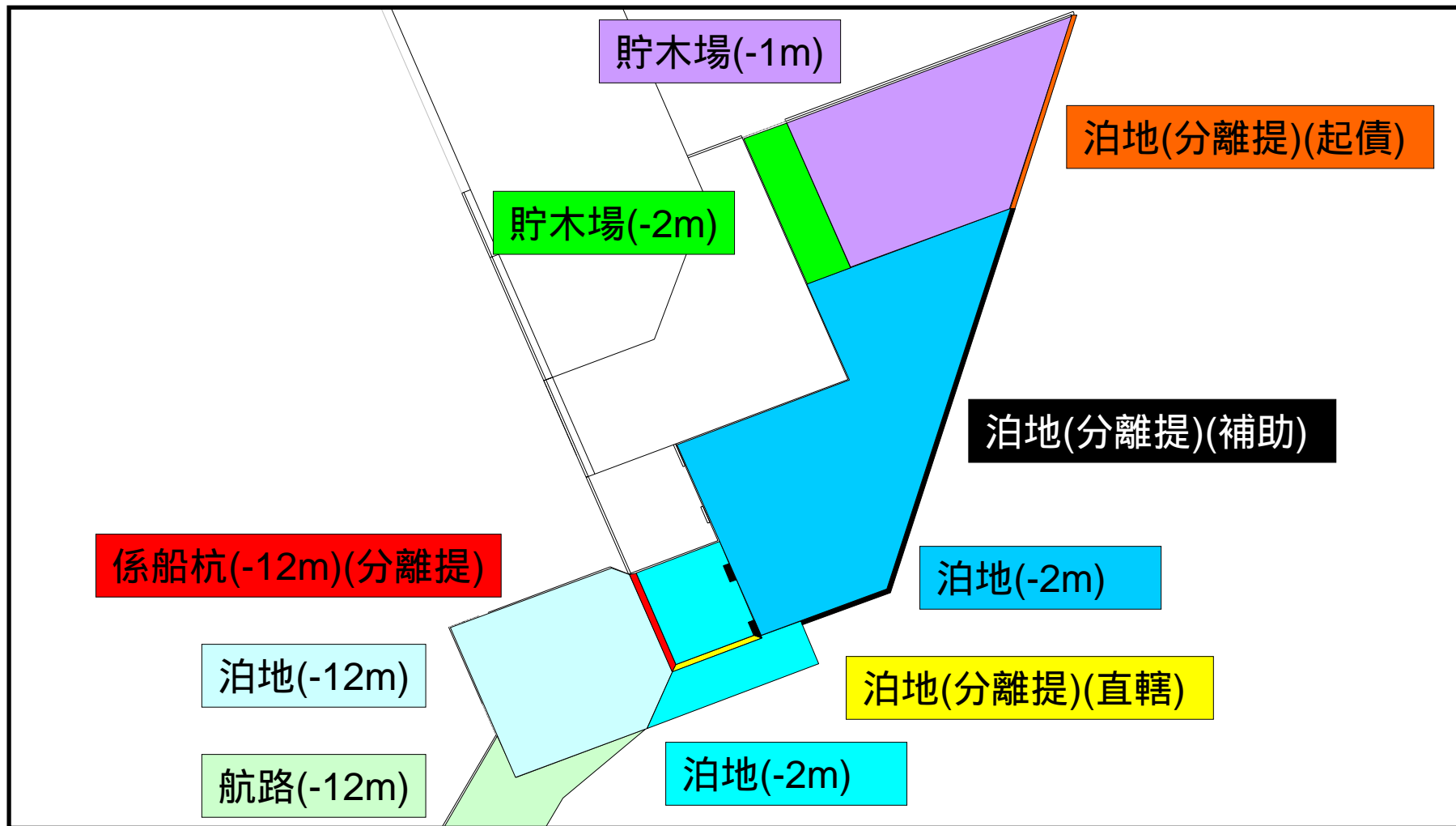
機織地区の状況・課題

- ・投下泊地から貯木場までの二次輸送によるコスト増。
- ・木皮による周辺海域への影響。
- ・木材運搬船の大型化への対応。

木皮回収



事業の概要



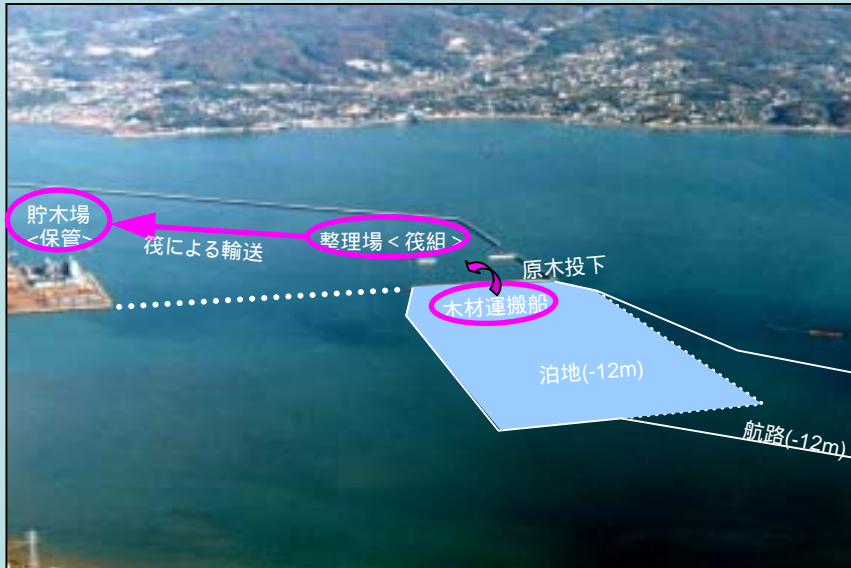
対象施設

- ・係船杭(-12m)(分離提)
- ・泊地(-12m)
- ・航路(-12m)
- ・泊地(分離提)
- ・泊地(-2m)
- ・貯木場(-2m)(-1m)

整備効果

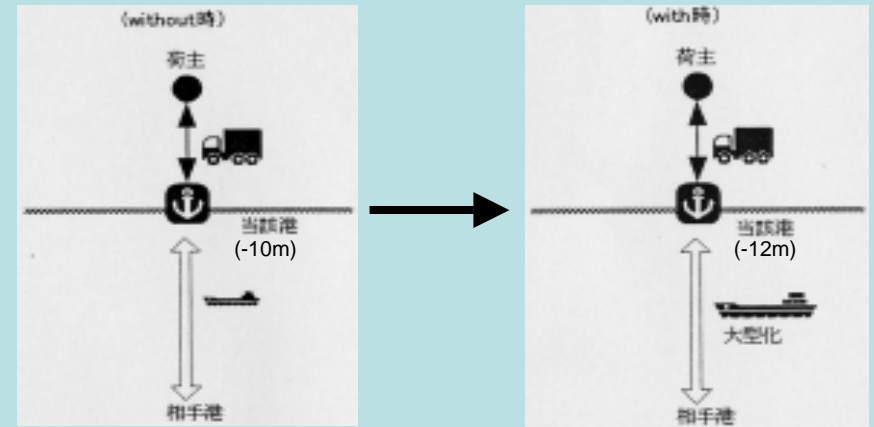
・物流コスト削減による産業競争力の強化が図られる。

投下バースから係船杭に荷下ろし形態を変更することによる荷役の効率化



- ・筏による二次輸送費の削減 年間3.6億円
- ・港内滞船費の削減 年間0.6億円
- ・港内清掃費の削減 年間0.2億円

航路増深により、大型船が満載で入港できるようになる



船舶の大型化により、貨物1トン当りの海上輸送コストと船舶ののべ運航回数が削減される。

- ・船舶の大型化による海上輸送費用の削減 年間8.0億円

整備効果 年間12.5億円