

港湾事業の再評価項目調書

事業名(箇所名)	航路・泊地整備事業(宇部港 本港地区)																	
実施箇所	山口県宇部市																	
該当基準	再評価実施後、一定期間が経過している事業(経過措置)																	
主な事業の諸元	航路(-13m)、泊地(-13m)、泊地(-12m)																	
事業期間	事業採択	平成9年度	完了		平成30年度													
総事業費(億円)	228	残事業費(億円)	138															
目的・必要性	バルク貨物、コンテナ貨物を輸送する船舶の大型化に対応した航路・泊地を整備する。																	
便益の主な根拠	<p>【芝中西1号岸壁(-13m)】(バルク貨物)</p> <p>船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益(H31年予測取扱貨物量84万トン/年)</p> <p>【芝中西2号岸壁(-12m)】(コンテナ貨物)</p> <p>船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益(H31年予測取扱貨物量2,654TEU/年)</p> <p>輸送貨物の陸上輸送コスト削減便益(H31年予測取扱貨物量4,819TEU/年)</p>																	
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度																
	B:総便益(億円)	337	C:総費用(億円)	250	全体B/C	1.3												
	B-C	87	EIRR(%)	5.4														
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	195	C:総費用(億円)	123	継続B/C	1.6												
感度分析	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">事業全体のB/C</th> <th style="text-align: center;">残事業のB/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>需要(-10%~+10%)</td> <td style="text-align: center;">(1.2~1.5)</td> <td style="text-align: center;">(1.4~1.7)</td> </tr> <tr> <td>建設費(+10%~-10%)</td> <td style="text-align: center;">(1.3~1.4)</td> <td style="text-align: center;">(1.5~1.8)</td> </tr> <tr> <td>建設期間(+10%~-10%)</td> <td style="text-align: center;">(1.3~1.4)</td> <td style="text-align: center;">(1.6~1.6)</td> </tr> </tbody> </table>							事業全体のB/C	残事業のB/C	需要(-10%~+10%)	(1.2~1.5)	(1.4~1.7)	建設費(+10%~-10%)	(1.3~1.4)	(1.5~1.8)	建設期間(+10%~-10%)	(1.3~1.4)	(1.6~1.6)
	事業全体のB/C	残事業のB/C																
需要(-10%~+10%)	(1.2~1.5)	(1.4~1.7)																
建設費(+10%~-10%)	(1.3~1.4)	(1.5~1.8)																
建設期間(+10%~-10%)	(1.3~1.4)	(1.6~1.6)																
事業の効果等	原材料の輸入や製品の輸出における輸送コストが削減され、我が国産業の国際競争力の向上に寄与することができ、広範な産業の安定・発展に貢献することができる。																	
社会情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年 芝中西2号岸壁(-12m)にてコンテナ貨物取扱開始 ・平成15年 宇部港が総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定 ・平成21年4月から平成22年5月の間コンテナ航路運休、平成22年6月から再開 ・平成23年 宇部港・徳山下松港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定 																	
主な事業の進捗状況	総事業費228億円、既投資額91億円。平成23年度末時点 事業進捗率40%																	
事業の進捗の見込み	平成30年度に完成予定																	
コスト縮減や代替案立案等の可能性	事業計画の見直しで近隣の土砂処分場確保が可能となり、約15億円のコスト縮減																	
対応方針(原案)	継続																	
対応方針理由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。																	

そ の 他	<p>(その他の指標による効果)</p> <ul style="list-style-type: none">・安価な原材料の輸入や製品の輸出が可能となり、我が国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されるとともに、基礎素材を使用する広範な産業の発展に寄与する。・背後企業(化学工業関係等)の新規投資が見込まれ、専用貨物(石炭輸入560万トン)の輸送コスト削減も図れるなど、地域産業が活性化することによる税収の増加が期待される。・海上輸送及び陸上輸送効の率化により、排出ガスの低減が図られる。 <p>(その他事項)</p> <ul style="list-style-type: none">・国際バルク戦略港湾の選定を受け、官民連携の深化等を通じ、今後の更なる物流の効率化や民間企業の国内投資の誘発や雇用の創出が期待される。
-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

宇部港本港地区 航路・泊地整備事業 再評価



平成23年10月
国土交通省 中国地方整備局

1. 事業位置図

● 国際拠点港湾

● 重要港湾

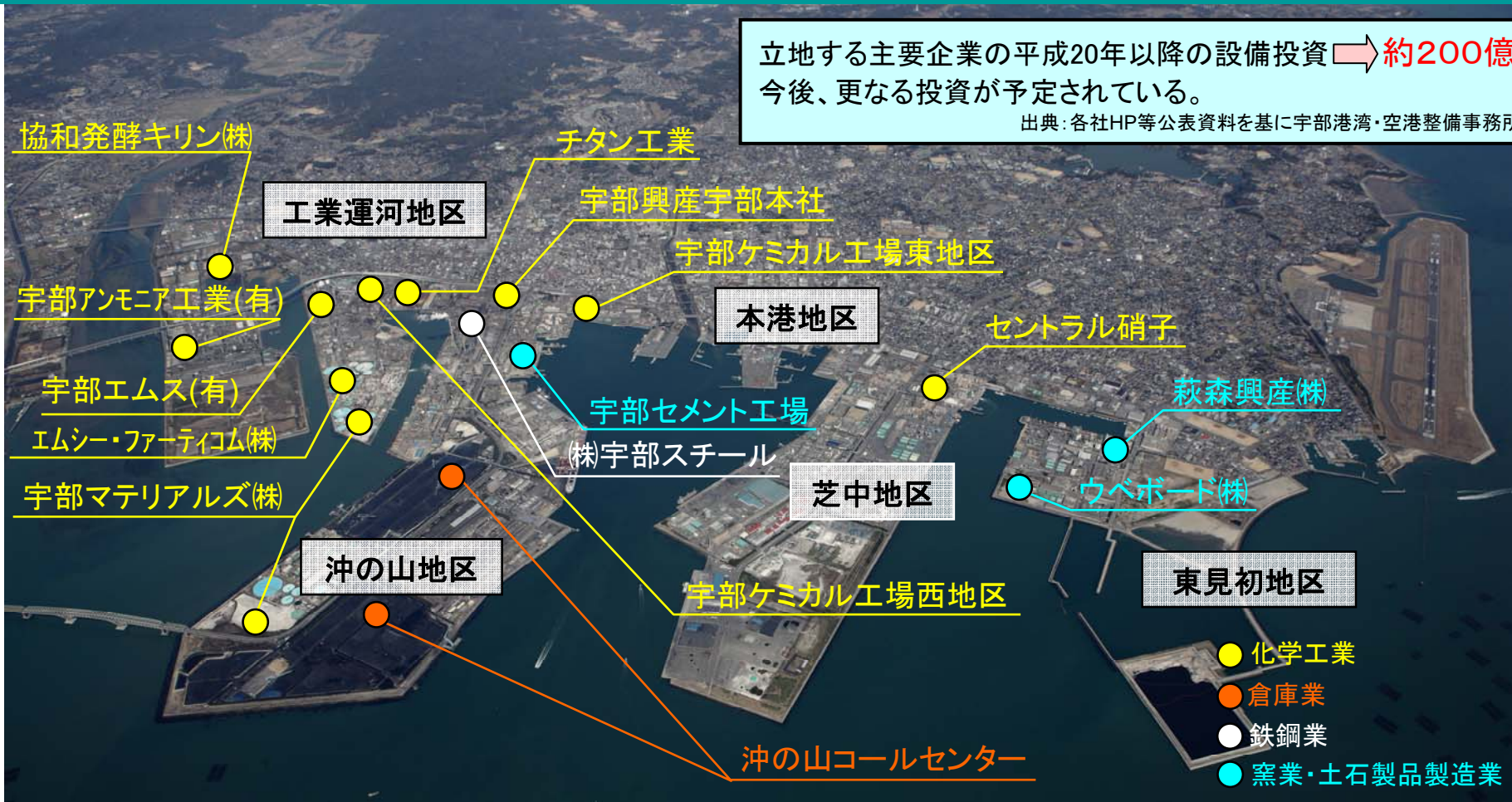


2. 宇部港概要

宇部港本港地区
航路・泊地整備事業

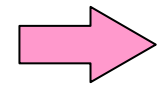
○宇部市内の主要企業

立地する主要企業の平成20年以降の設備投資 \rightarrow 約200億円
今後、更なる投資が予定されている。
出典：各社HP等公表資料を基に宇部港湾・空港整備事務所算出



製造品出荷額等約4,800億円※(山口県全体の約9%)

※ 出典：経済産業省工業統計調査(H21確報値)

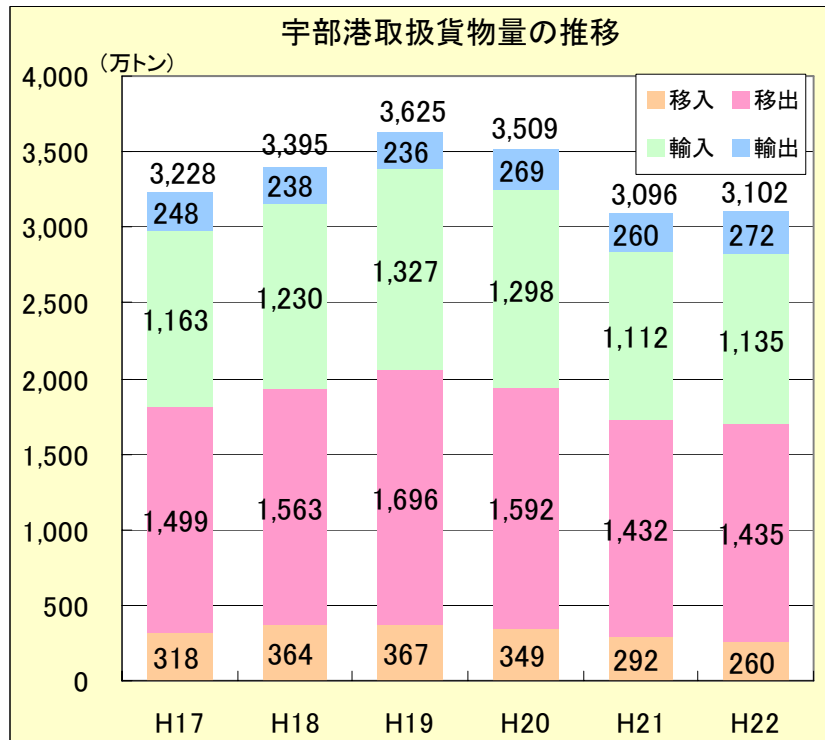


約1万人※の
雇用を創出

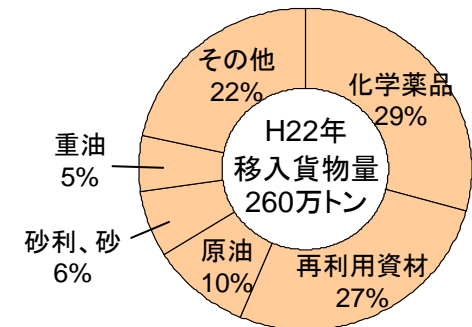
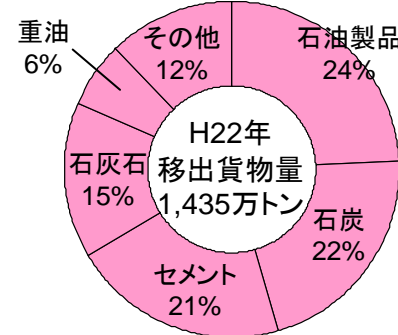
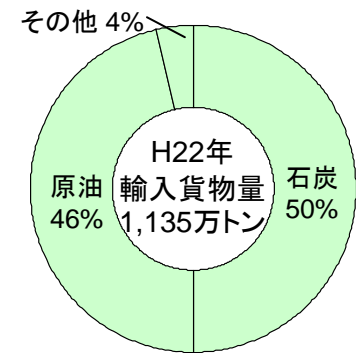
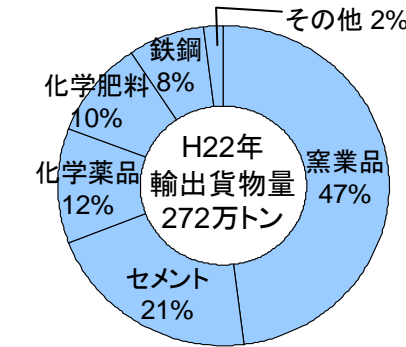
3. 宇部港の利用状況

○宇部港の取扱貨物量

宇部港取扱貨物量(平成22年(速報値))は、3,102万トンであり、その内石炭の取扱いが約900万トンと全体貨物の約29%を占めており、石炭取扱量は全国第5位である。
 また、沖の山コールセンターは一般炭の輸入中継基地として国内最大級の規模(貯炭能力250万トン)を誇り、石炭をエネルギー源とする製造業の競争力強化に寄与している。
 平成23年5月には、石炭の国際バルク戦略港湾の選定を受け、更なる港湾機能の高度化と石炭利用企業の国際競争力強化が期待されている。



出典：山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※H22は速報値

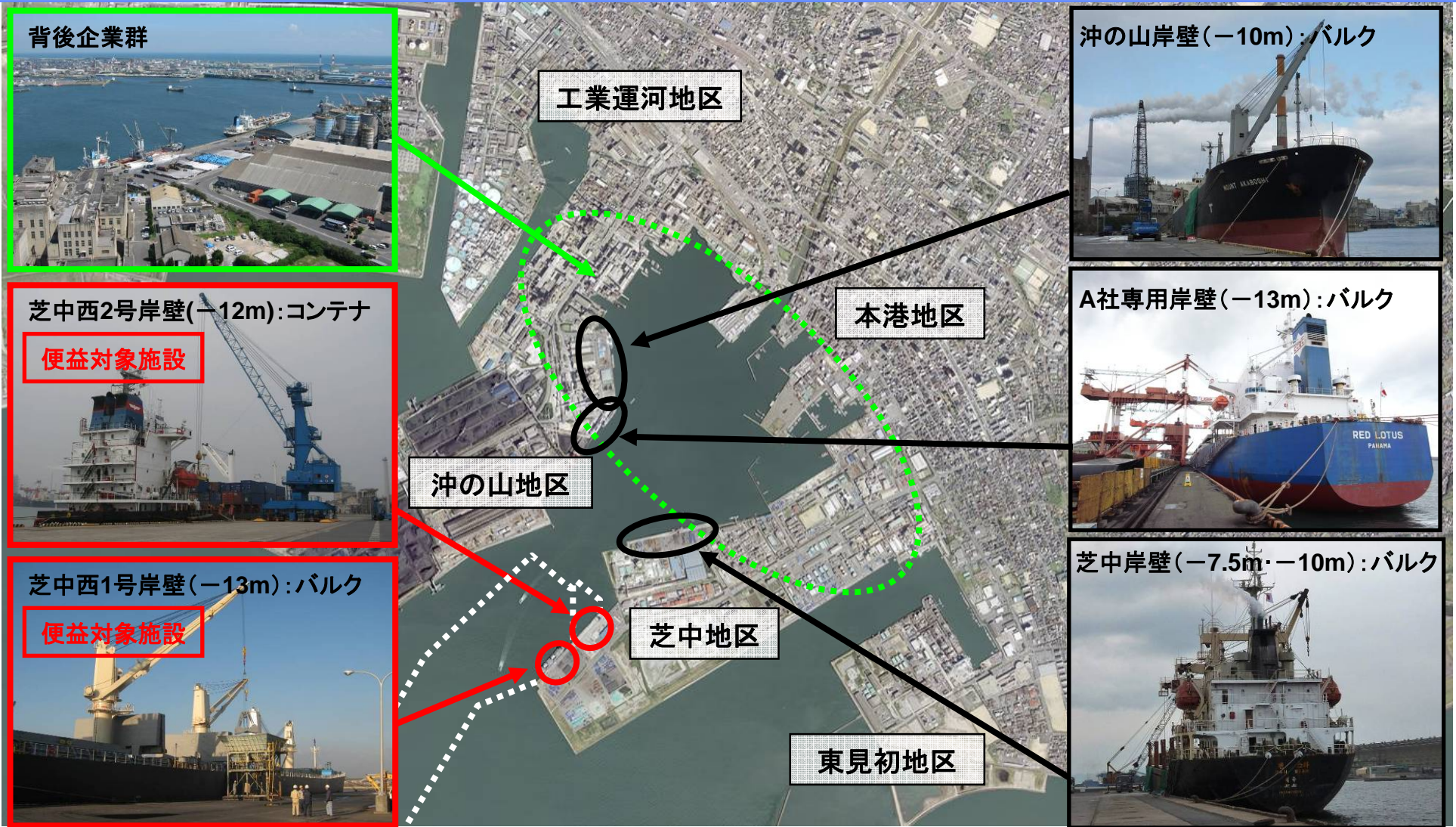


※取扱貨物量の約9割が専用埠頭で取り扱われている。

出典：山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※H22速報値

3. 宇部港の利用状況

宇部港本港地区
航路・泊地整備事業



※ 国際バルク戦略港湾の選定(H23.5)を受け、官民連携の深化等を通じ、今後の更なる物流の効率化や民間企業の国内投資の誘発や雇用の創出等が期待される。

4. 宇部港の課題

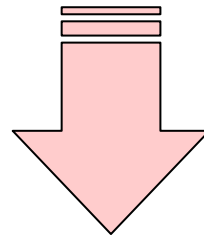
○船舶の大型化への対応(航路・泊地能力不足)

- ・事業着手時は航路水深(-9m)
→航路・泊地の水深不足により、大型船が利用できず、高い物流コストを強いられている。



5. 事業の目的

課題： 供用中の芝中地区の既存岸壁に対して、航路・泊地の水深が不足しており、大型船が利用できず、非効率な輸送を強いられている



宇部港本港地区
航路・泊地の整備

【目的】 バルク貨物、コンテナ貨物を輸送する船舶の大型化に対応した航路・泊地を整備する

6. 事業の概要と進捗状況

宇部港本港地区
航路・泊地整備事業

事業の概要と進捗状況

- ・平成9年度に事業着手
- ・平成18年に水深-11mで暫定利用開始
- ・残事業は平成30年度に完了予定
- ・平成23年度末時点の全体進捗率は40%

■事業の進捗状況(事業期間:平成9年度～平成30年度)

施設名	全体事業費	既投資額	残事業	進捗率
航路(-13m)	158億円	48億円	110億円	30%
泊地(-13m)	67億円	42億円	25億円	63%
泊地(-12m)	3億円	0億円	3億円	7%
全体	228億円	91億円	138億円	40%

※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。



□ 直轄事業

7. 事業の効果①

■ 取扱貨物の需要推計【芝中西1号岸壁(-13m)】(バルク貨物)

○芝中西1号岸壁(-13m)における取扱貨物量は、実績及び企業ヒアリング等により84万トン/年が見込まれる。

- ・従来貨物である鉱産品の輸入(石炭、原塩等)が増加(過去5カ年平均14万トン→H31年19万トン)。
- ・その他新たな貨物として、林産品の輸入(PKS:パームカーネルシェル)、鉱産品の輸入(ブリケット)、化学工業品の輸出(硫安)で65万トンの取り扱いが見込まれる。

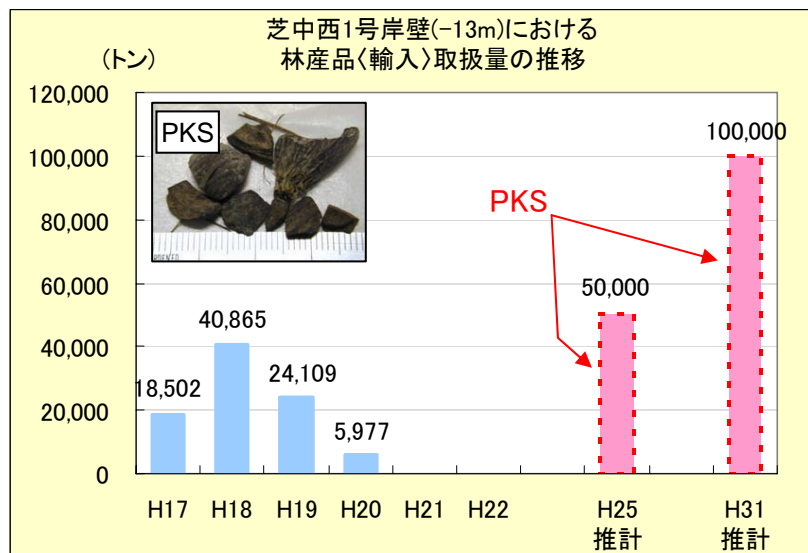
PKS※: 背後企業では、石炭の代替エネルギーとして、PKSの導入について現在実証実験中。

将来的には100万トン以上のPKS供給体制を整える予定であり、そのうちの一部を本岸壁で取り扱う。

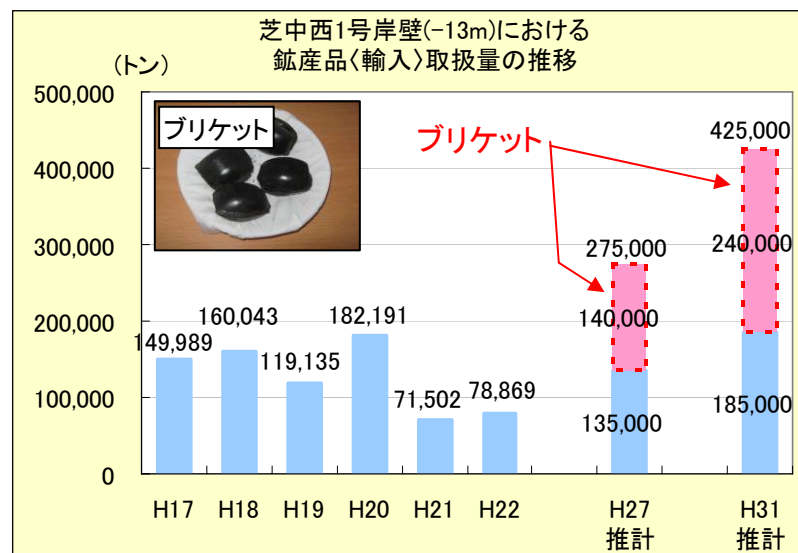
※パーム椰子の種から核油を搾取した後の殻で、一般炭の代替燃料

ブリケット※: 背後企業では、石炭の代替エネルギーとしてブリケットの導入を計画中であり、将来的に本岸壁で取り扱う。

※低品位炭改質技術により瀝青炭並に改質した一般炭の代替燃料



出典: 山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※H22は速報値
写真提供: 宇部興産株



出典: 山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※H22は速報値
写真提供: (財)石炭エネルギーセンター

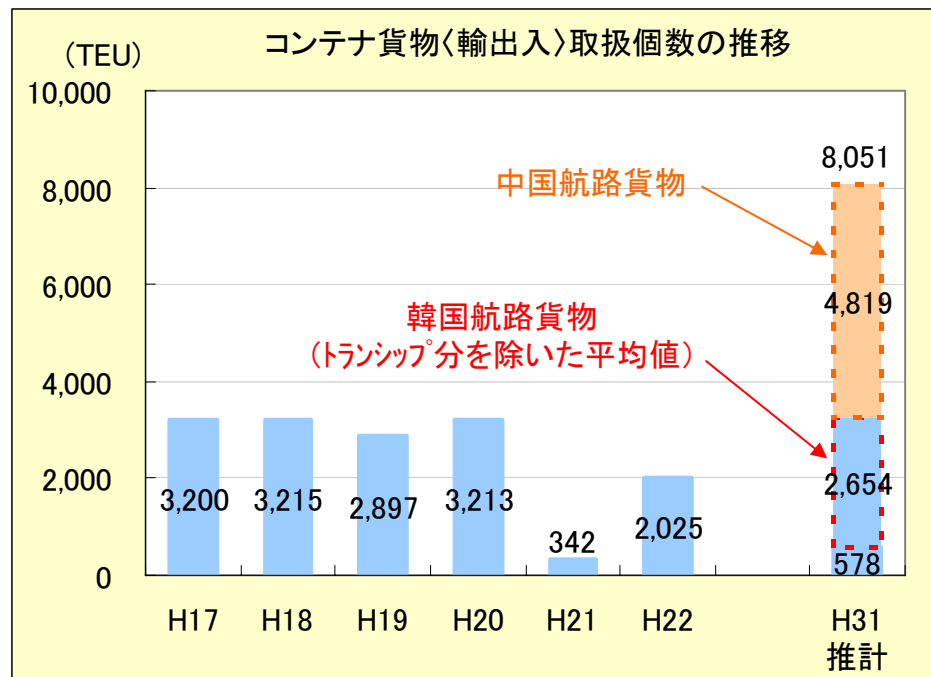
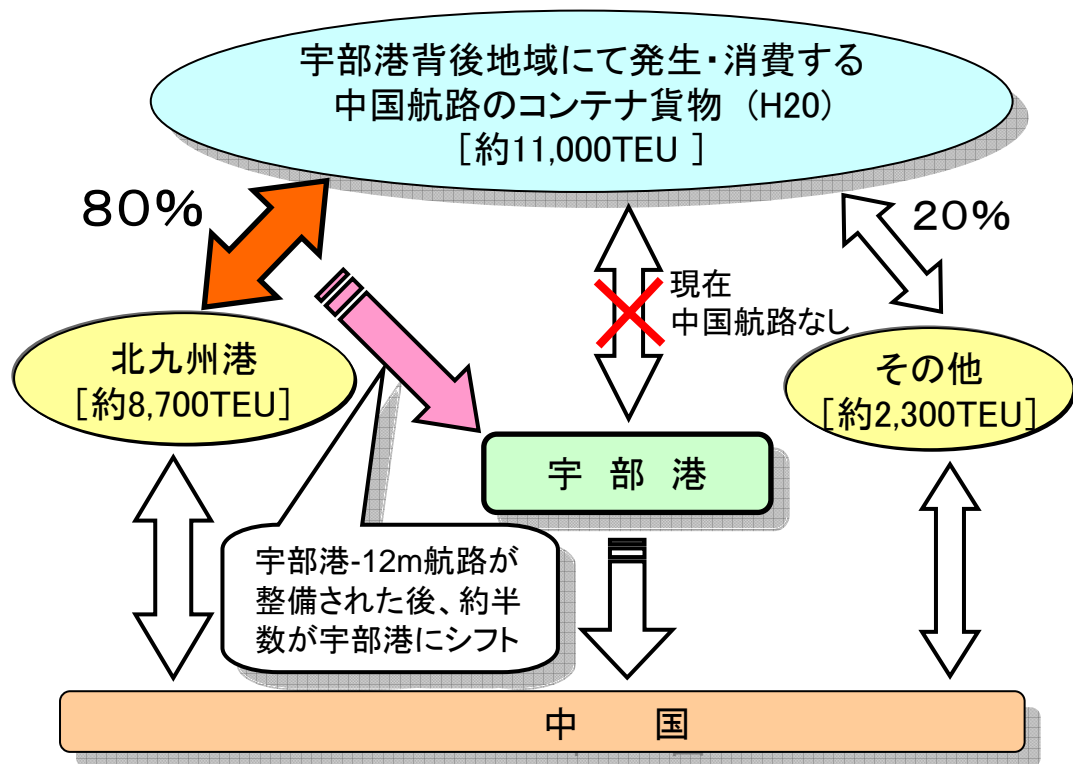
7. 事業の効果②

■ 取扱貨物の需要推計【芝中西2号岸壁(-12m)】(コンテナ貨物)

○現在、韓国航路(週1便)が就航しており、過去4年間の平均で約3,100TEUの取扱いがある。

今後も、過去平均値程度の取扱いが想定されることから、将来貨物量を約2,700TEU(平成17年～平成20年平均値:基幹航路へのトランシップ分を除く)として設定。

○現在、宇部港では行政、関係企業等が中国航路開設に向けた取り組みを進めており、航路の増深を契機に現在他港を利用しているコンテナ貨物の一部約4,800TEUの取扱いが見込まれる。



※宇部港背後地域にて発生・消費する貨物の利用港の割合は、H20コンテナ貨物流動調査より

※宇部港背後地域にて発生・消費する貨物量は、同調査結果からの年間推計値

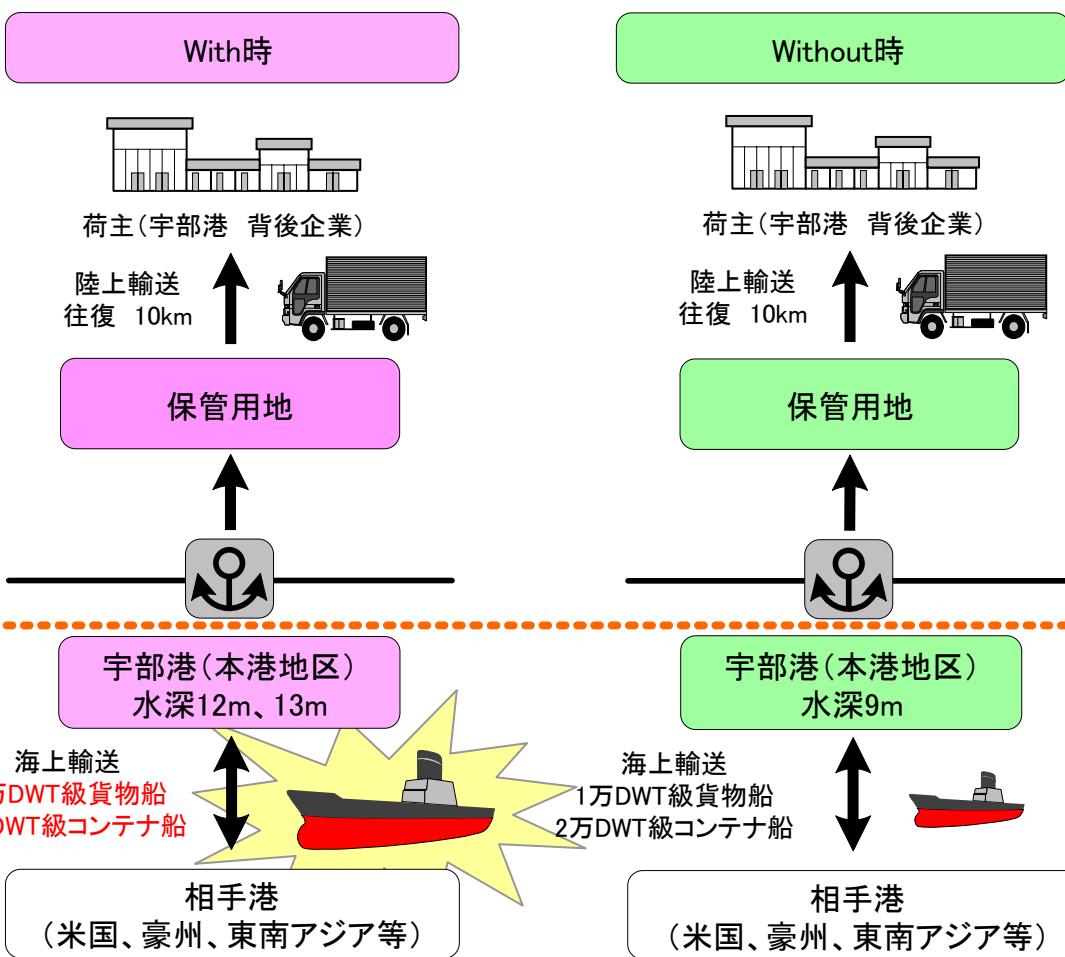
※出典: 山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※H22は速報値

※平成21年4月～平成22年5月間は運休のため、取扱量が減少。平成22年6月より運航再開

7. 事業の効果③

○大型船舶による輸送効率化(海上輸送費用削減便益)

本港地区航路(-13m)、泊地(-13m)、泊地(-12m)の整備により、大型船舶の入港が可能となり、年間16.8億円の海上輸送費用が削減される。



	海上輸送コスト
without	32.4億円/年
with	15.6億円/年
削減額	16.8億円/年

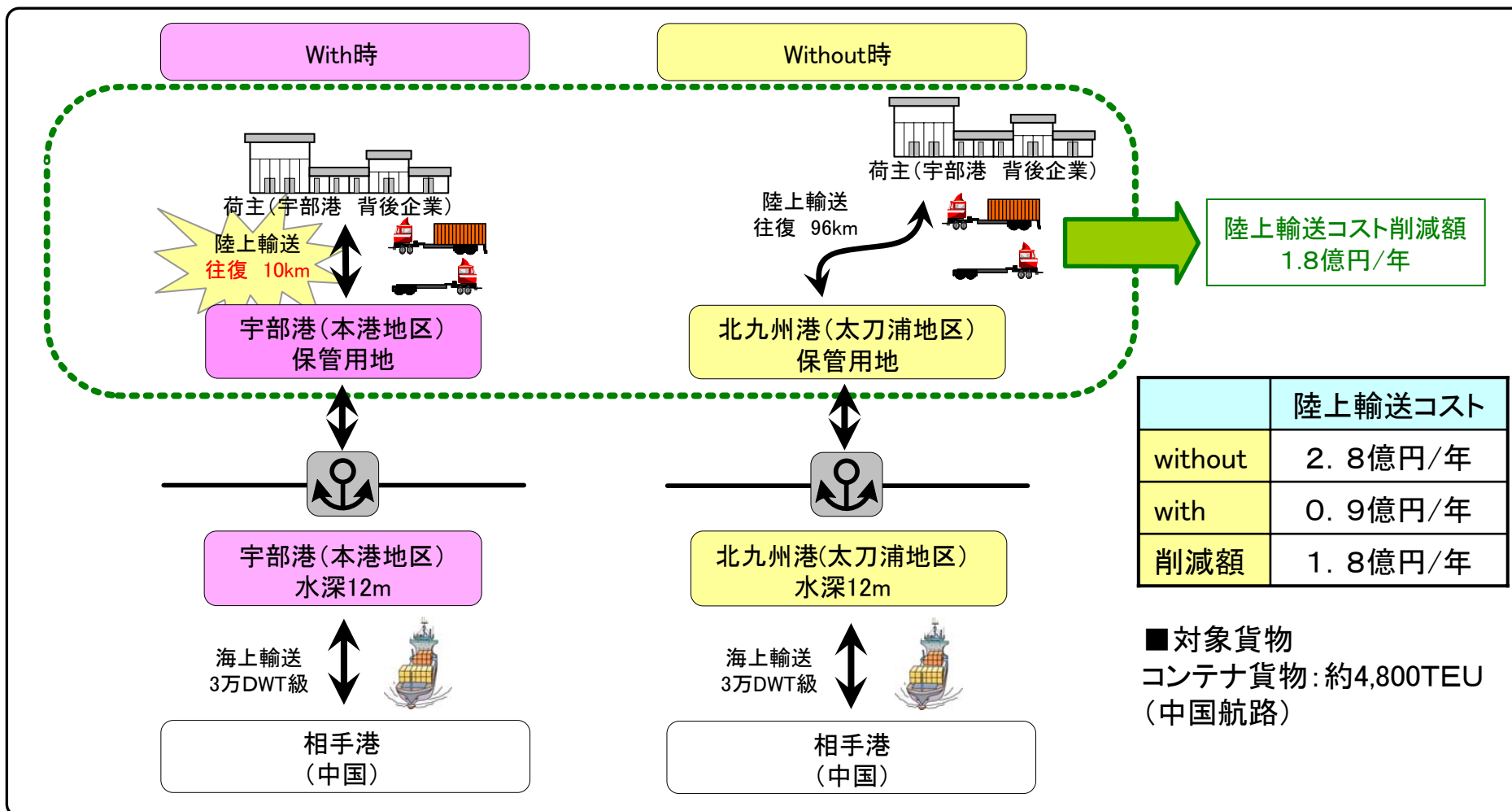
■対象貨物
 バルク貨物: 84万トン
 コンテナ貨物: 約2,700TEU
 (韓国航路)

船舶の大型化による
 海上輸送コスト削減額
 16.8億円/年

7. 事業の効果④

○中国航路コンテナ貨物の輸送効率化(陸上輸送費用削減便益)

本港地区航路(-13m)、泊地(-13m)、泊地(-12m)等の整備により、中国航路船舶の利用が可能となり、年間1.8億円の陸上輸送費用が削減される。



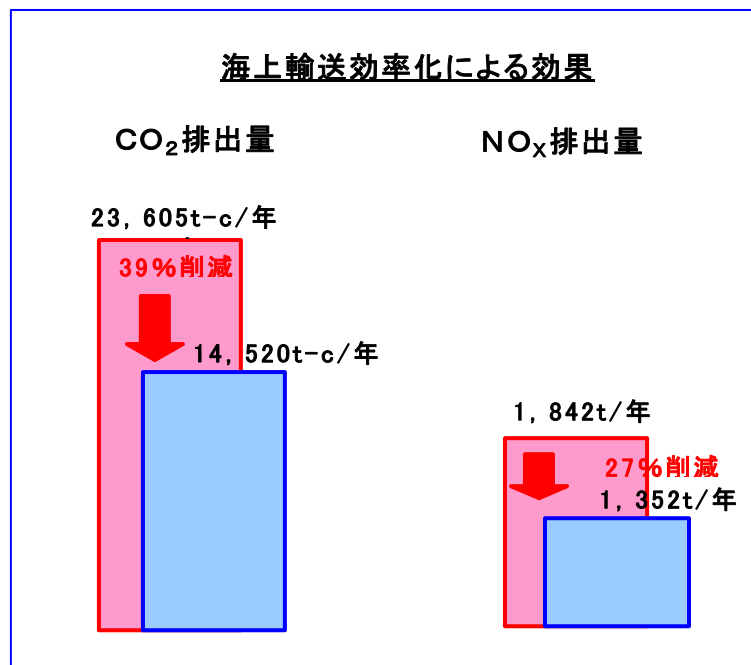
7. 事業の効果⑤

■その他の効果

○環境負荷の軽減

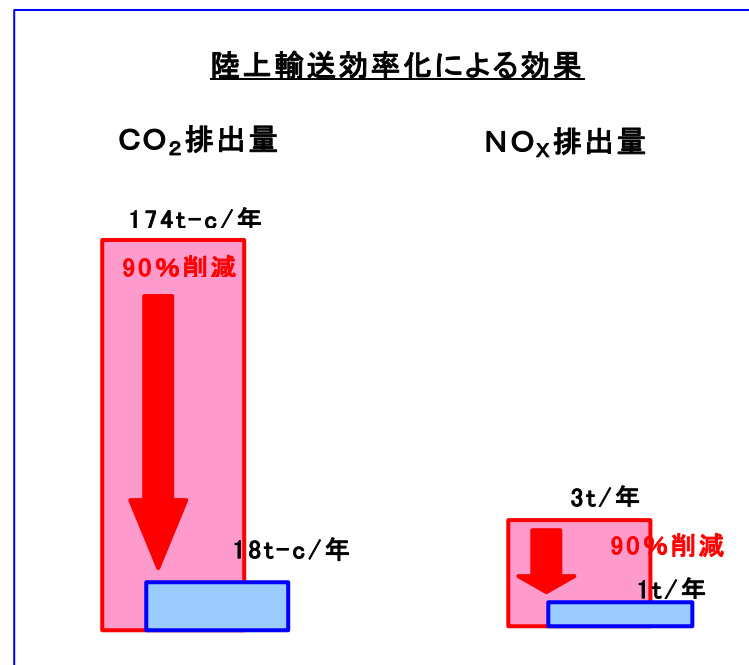
◇海上輸送

・本プロジェクトの実施により、貨物の海上輸送の効率化が図られ、CO₂が約39%、NO_xが約27%削減する。



◇陸上輸送

・本プロジェクトの実施により、コンテナ貨物の陸上輸送の効率化が図られ、CO₂が約90%、NO_xが約90%削減する。



7. 事業の効果⑥

■その他の効果

○地域産業の安定・発展に貢献

- ・安価な原材料の輸入や製品の輸出が可能となり、我が国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されるとともに、基礎素材を使用する広範な産業の発展に寄与する。
- ・背後企業（化学工業関係等）の新規投資が見込まれ、専用貨物（石炭輸入560万トン）の輸送コスト削減も図れるなど、地域産業が活性化することによる税収の増加が期待される。

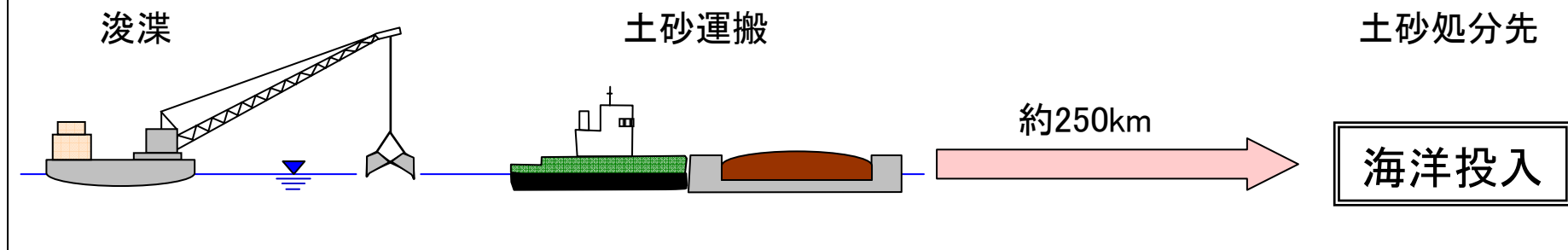
8. コスト縮減等の方策

■ 事業コストの削減

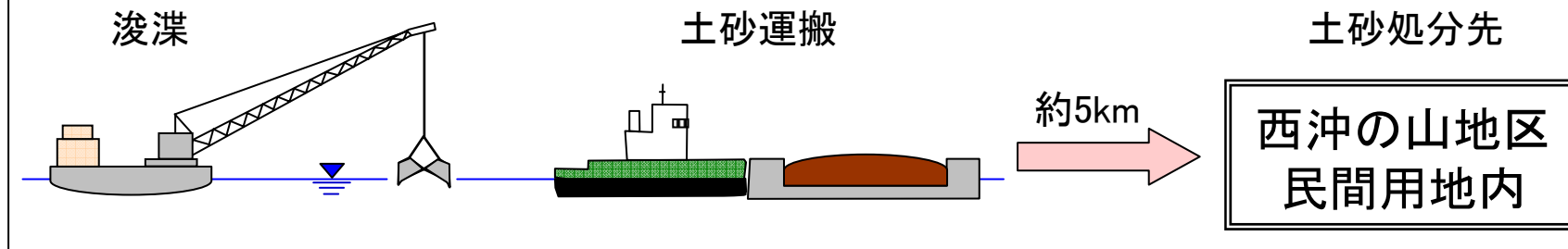
・土砂処分地を確保できていない一部の浚渫土砂は、民間企業と協議・調整した結果、民間用地内に処分することが可能となった。

・これにより、約15億円(全体事業費の約8%)のコスト縮減が可能となる。

調整前(土砂処分先:海洋投入)



調整後(土砂処分先:西沖の山地区民間用地内)



9. 投資効果

■ 費用便益分析結果

項目	事業全体	残事業
費用 (C)	250億円	123億円
事業費	242億円	115億円
管理運営費	8億円	8億円
便益 (B)	337億円	195億円
海上輸送コスト削減便益	300億円	158億円
陸上輸送コスト削減便益	37億円	37億円
純現在価値 (B-C)	87億円	72億円
費用便益比 (B/C)	1.3	1.6

※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。
※本表中の額は、平成23年度を基準年として現在価値化した後のものである。

■ 感度分析結果 (B/Cによる分析)

要因	事業全体		残事業	
	+10%	-10%	+10%	-10%
需要量	1.5	1.2	1.7	1.4
事業費	1.3	1.4	1.5	1.8
事業期間	1.3	1.4	1.6	1.6

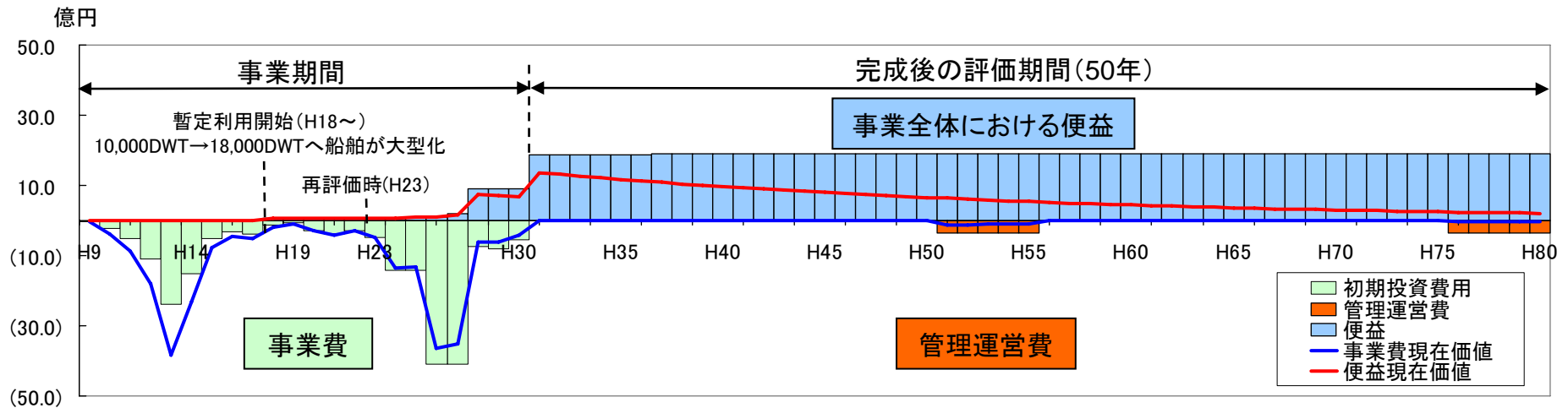
費用便益分析の結果

○純現在価値(B-C)=87億円

○費用便益比(B/C)=1.3

となり、十分な投資効果があることが確認された。

18



10. 今後の対応方針(原案)

(1) 再評価の視点

① 事業の必要性等の視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ◇平成15年 芝中西2号岸壁(-12m)にてコンテナ貨物取扱開始
- ◇平成15年 宇部港が総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定
- ◇平成21年4月から平成22年5月の間、韓国航路運休、平成22年6月から再開
- ◇平成23年 宇部港・徳山下松港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定

2) 事業の投資効果

- ◇費用便益比(B/C) = 1.3(事業全体) 1.6(残事業)

3) 事業の進捗状況

- ◇総事業費: 228億円(既投資額: 91億円)
- ◇残事業費: 138億円
- ◇事業進捗率: 40%(平成23年度末時点)

② 事業の進捗の見込み

- ◇平成30年度完了予定

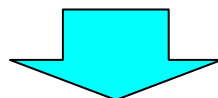
③ コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇事業計画の見直しで、近隣の土砂処分場確保が可能となり、約15億円のコスト縮減。

(2) 港湾管理者への意見照会結果

- ◇対応方針(原案)については異存なし。引き続き、早期完成に向けて、コストの縮減等を考慮の上、事業を進めていただきたい。

【今後の対応方針(原案)】



上記①、②の各視点により、効果が十分に見込まれると判断でき、港湾利用者からも早期完成が強く要望されていることから**継続が妥当**

<参考資料>

■前回評価時との比較(全体事業)

事 項	前回評価	今回評価	変化要因
	(H18再評価)	(H23再評価)	
事業施設	航路 (-13m) 泊地 (-13m) 泊地 (-12m)	航路 (-13m) 泊地 (-13m) 泊地 (-12m)	変更なし
事業期間	平成9年度 ～平成29年度	平成9年度 ～平成30年度	事業計画見直しのため
総事業費 (現在価値化前)	185億円	228億円	数量精査及び土砂処分手法の見直しのため
総費用(C)	198億円	250億円	総事業費の見直し、現在価値化の基準年変更 (H18→H23)のため
総便益(B)	336億円	337億円	取扱貨物需要の見直し 現在価値化の基準年変更(H18→H23) 解説書原単位の変更のため
費用対効果 (B/C)	1.7	1.3	

宇部港本港地区航路・泊地整備事業
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

港湾（港湾整備事業） 事業評価カルテ（再評価）

平成 23 年度						
事業名(箇所名)	航路・泊地整備事業 (宇部港 本港地区)	担当課	本省港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局	
		担当課長名	松原 裕			
実施箇所	カルテ表示項目 山口県宇部市 検索対象都道府県指定(複数可) 山口県					
該当基準	再評価実施後、一定期間が経過している事業(経過措置)					
主な事業の諸元	航路(-13m)、泊地(-13m)、泊地(-12m)					
事業期間	事業採択	平成 9 年度	完了	平成 30 年度		
総事業費(億円)	228		残事業費(億円)	138		
目的・必要性	バルク貨物、コンテナ貨物を輸送する船舶の大型化に対応した航路・泊地を整備する。					
便益の主な根拠	【芝中西1号岸壁(-13m)】(バルク貨物) 船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益(H31年予測取扱貨物量84万トン/年) 【芝中西2号岸壁(-12m)】(コンテナ貨物) 船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益(H31年予測取扱貨物量2,654TEU/年) 輸送貨物の陸上輸送コスト削減便益(H31年予測取扱貨物量4,819TEU/年)					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度				
	B:総便益(億円)	337	C:総費用(億円)	250	全体B/C 1.3	
					B-C 87 EIRR (%) 5.4	
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	195	C:総費用(億円)	123	継続B/C 1.6	
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C	
	需 要 (-10%~+10%)	(1.2 ~ 1.5)		(1.4 ~ 1.7)		
	建 設 費 (+10%~-10%)	(1.3 ~ 1.4)		(1.5 ~ 1.8)		
	建 設 期 間 (+10%~-10%)	(1.3 ~ 1.4)		(1.6 ~ 1.6)		
事業の効果等	原材料の輸入や製品の輸出における輸送コストが削減され、我が国産業の国際競争力の向上に寄与することができ、広範な産業の安定・発展に貢献することができる。					
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成15年 芝中西2号岸壁(-12m)にてコンテナ貨物取扱開始 平成15年 宇部港が総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定 平成21年4月から平成22年5月の間コンテナ航路運休、平成22年6月から再開 平成23年 宇部港・徳山下松港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定 					
主な事業の進捗状況	総事業費228億円、既投資額91億円 平成23年度末時点 事業進捗率40%					
主な事業の進捗の見込み	平成30年度に完成予定。					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	事業計画の見直しで近隣の土砂処分場確保が可能となり、約15億円のコスト縮減					
対応方針	継続					
対応方針理由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。					
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点	貨幣換算が困難な効果				
	国際競争力強化・物流効率化	<ul style="list-style-type: none"> 安価な原材料の輸入や製品の輸出が可能となり、我が国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されるとともに、基礎素材を使用する広範な産業の発展に寄与する。 背後企業(化学工業関係等)の新規投資が見込まれ、専用貨物(石炭輸入560万トン)の輸送コスト削減も図れるなど、地域産業が活性化することによる税収の増加が期待さ 				
	環境	海上輸送及び陸上輸送の効率化により、排出ガスの低減が図られる。				

宇部港本港地区航路・泊地整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益(芝中西1号岸壁)	2,009	円/トン・年	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減	16.8	億円/年
利用者便益	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益(芝中西2号岸壁)	132	円/トン・年	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減	0.1	億円/年
利用者便益	輸送貨物の陸上輸送コスト削減便益(芝中西2号岸壁)	2,070	円/トン・年	輸送貨物の陸上輸送コスト削減便益	1.8	億円/年

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	航路(-13m)、泊地(-13m)、泊地(-12m)

〔船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益〕

航路・泊地を整備することにより、標準船型船舶の入港が可能となるため、大型船舶を利用することによる海上輸送コストの削減ができる。
なお、対象施設は芝中西1号岸壁(-13m)、芝中西2号岸壁(-12m)とする。
需要予測は、対象施設を使用している(する予定の)企業からヒアリングから行っている。

○芝中西1号岸壁(-13m)

【WITHOUT時】

・利用船舶:10,000DWT

【WITH時(-13m)】

・利用船舶:40,000DWT

○芝中西2号岸壁(-12m)

【WITHOUT時】

・利用船舶:20,000DWT

【WITH時(-12m)】

・利用船舶:30,000DWT

以上、プロジェクトの実施により、輸送費用が16.84億円/年削減可能となる。

《芝中西1号岸壁(-13m)》

■鉱産品(石炭)

	without時	with時	備考
年間貨物量(トン/年)	① 78,000		企業ヒアリングより
利用船舶(DWT)	② 10,000	40,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
1隻当たり積載量(トン)	③ 10,000	40,000	
年間寄港回数(回/年)	④ 8	2	①/③
航行距離(海里)	⑤ 2,091		ベトナム(ホーチミン港)
日本までの航海日数	⑥ 14		企業ヒアリングより(往復)
一日当たりの海上輸送費用原単位(千円/日・隻)	⑦ 1,629	2,954	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(4.0万DWT) 出典: 港湾投資の評価に関する解説書2011
海上輸送費用(百万円/年)	⑧ 182.4	82.7	④*⑥*⑦/1,000
海上輸送による輸送費用削減便益(百万円/年)	⑩ 99.7		△: 単年度計算

■鉱産品(ブリケット)

	without時	with時	備考
年間貨物量(トン/年)	① 240,000		企業ヒアリングより
利用船舶(DWT)	② 10,000	40,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
1隻当たり積載量(トン)	③ 10,000	40,000	
年間寄港回数(回/年)	④ 24	6	①/③
航行距離(海里)	⑤ 2,924		インドネシア(ジャカルタ港)
日本までの航海日数	⑥ 18		企業ヒアリングより(往復)
一日当たりの海上輸送費用原単位(千円/日・隻)	⑦ 1,629	2,954	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(4.0万DWT) 出典: 港湾投資の評価に関する解説書2011
海上輸送費用(百万円/年)	⑧ 703.7	319.0	④*⑥*⑦/1,000
海上輸送による輸送費用削減便益(百万円/年)	⑩ 384.7		△: 単年度計算

■林産品(PKS)

	without時	with時	備考
年間貨物量(トン/年)	① 100,000		企業ヒアリングより
利用船舶(DWT)	② 10,000	40,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
1隻当たり積載量(トン)	③ 10,000	40,000	
年間寄港回数(回/年)	④ 10	3	①/③
航行距離(海里)	⑤ 2,924		インドネシア(ジャカルタ港)
日本までの航海日数	⑥ 18		企業ヒアリングより(往復)
一日当たりの海上輸送費用原単位(千円/日・隻)	⑦ 1,629	2,954	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(4.0万DWT) 出典: 港湾投資の評価に関する解説書2011
海上輸送費用(百万円/年)	⑧ 293.2	159.5	④*⑥*⑦/1,000
海上輸送による輸送費用削減便益(百万円/年)	⑩ 133.7		△: 単年度計算

■鉱産品(原塩)

	without時	with時	備考	
年間貨物量(トン/年)	①	107,000	企業ヒアリングより	
利用船舶(DWT)	②	10,000	40,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
1隻当たり積載量(トン)	③	10,000	40,000	
年間寄港回数(回/年)	④	11	3	①/③
航行距離(海里)	⑤	3,502		オーストラリア(ダンピア港)
日本までの航海日数	⑥	22		企業ヒアリングより(往復)
一日当たりの海上輸送費用原単位(千円/日・隻)	⑦	1,629	2,954	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(4.0万DWT) 出典: 港湾投資の評価に関する解説書2011
海上輸送費用(百万円/年)	⑧	394.2	195.0	④*⑥*⑦/1,000
海上輸送による輸送費用削減便益(百万円/年)	⑩	199.3		△: 単年度計算

■化学工業品(硫酸)

	without時	with時	備考	
年間貨物量(トン/年)	①	310,000	企業ヒアリングより	
利用船舶(DWT)	②	10,000	40,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
1隻当たり積載量(トン)	③	10,000	40,000	
年間寄港回数(回/年)	④	31	8	①/③
航行距離(海里)	⑤	5,302		アメリカ(ロサンゼルス港)
日本までの航海日数	⑥	32		企業ヒアリングより(往復)
一日当たりの海上輸送費用原単位(千円/日・隻)	⑦	1,629	2,954	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(4.0万DWT) 出典: 港湾投資の評価に関する解説書2011
海上輸送費用(百万円/年)	⑧	1616.0	756.2	④*⑥*⑦/1,000
海上輸送による輸送費用削減便益(百万円/年)	⑩	859.7		△: 単年度計算

《芝中西2号岸壁(-12m)》

■コンテナ(韓国航路・輸出)

	without時	with時	備考	
年間貨物量(トン/年)	①	32,577	企業ヒアリングより	
利用船舶(DWT)	②	20,000	30,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
輸送距離(海里)	③	139	139	
速力(ノット/時)	④	18.2	19.4	
積載コンテナ個数(個/隻)	⑤	924	1,422	
1航海当たりの片道輸送日数(日)	⑥	1	1	
年間コンテナ個数(TEU/年)	⑦	1,781	1,781	①/(18.3 ^{トン} /TEU)
コンテナ1個当たりの海上輸送費用(円/TEU)	⑧	17,075	14,655	
年間海上輸送費用(千円/年)	⑧	30,411	26,101	⑦×⑧/1,000
船舶大型化による輸送費用削減便益(千円/年)		4,310		△: 単年度計算

■コンテナ(韓国航路・輸入)

	without時	with時	備考	
年間貨物量(トン/年)	①	15,994	企業ヒアリングより	
利用船舶(DWT)	②	20,000	30,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
輸送距離(海里)	③	139	139	
速力(ノット/時)	④	18.2	19.4	
積載コンテナ個数(個/隻)	⑤	924	1,422	
1航海当たりの片道輸送日数(日)	⑥	1	1	
年間コンテナ個数(TEU/年)	⑦	874	874	①/(18.3 ^{トン} /TEU)
コンテナ1個当たりの海上輸送費用(円/TEU)	⑧	17,075	14,655	
年間海上輸送費用(千円/年)	⑧	14,924	12,808	⑦×⑧/1,000
船舶大型化による輸送費用削減便益(千円/年)		2,115		△: 単年度計算

〔中国航路輸送貨物の陸上輸送コスト削減便益〕

中国航路開設に向けた取組みを進めており、航路・泊地の増深を期に、現在他港を利用しているコンテナの陸上輸送費用が削減される。

【WITHOUT時】

・宇部港から北九州港まで陸上輸送

【WITH時】

・宇部港内で陸上輸送

以上、プロジェクトの実施により、輸送費用が1.83億円/年削減可能となる。

芝中西2号岸壁(-12m)

■コンテナ北九州港貨物(帰り荷無・輸出)

		without時	with時	備考
年間貨物量(トン/年)	①	61,889		企業ヒアリングより
利用船舶(DWT)	②	北九州港	宇部港	
陸上輸送距離(km)	③	96	10	往復距離
速力(km/時)	④	34.5	34.5	
年間コンテナ個数(TEU/年)	⑤	3,382	3,382	①/(18.3 ^{トン} /TEU)
コンテナ1個当たりの陸上輸送費用(円/TEU)	⑥	64,410	20,140	
年間陸上輸送費用(千円/年)	⑦	217,835	68,113	⑤×⑥/1000
陸上輸送による輸送費用削減便益(千円/年)		149,721		△:単年度計算

■コンテナ北九州港貨物(帰り荷有・輸出)

		without時	with時	備考
年間貨物量(トン/年)	①	13,145		企業ヒアリングより
利用船舶(DWT)	②	北九州港	宇部港	
陸上輸送距離(km)	③	48	5	片道距離
速力(km/時)	④	34.5	34.5	
年間コンテナ個数(TEU/年)	⑤	719	719	①/(18.3 ^{トン} /TEU)
コンテナ1個当たりの陸上輸送費用(円/TEU)	⑥	39,800	16,990	
年間陸上輸送費用(千円/年)	⑦	28,616	12,216	⑤×⑥/1000
陸上輸送による輸送費用削減便益(千円/年)		16,400		△:単年度計算

■コンテナ北九州港貨物(帰り荷有・輸入)

		without時	with時	備考
年間貨物量(トン/年)	①	13,145		企業ヒアリングより
利用船舶(DWT)	②	北九州港	宇部港	
陸上輸送距離(km)	③	48	5	片道距離
速力(km/時)	④	34.5	34.5	
年間コンテナ個数(TEU/年)	⑤	719	719	①/(18.3 ^{トン} /TEU)
コンテナ1個当たりの陸上輸送費用(円/TEU)	⑥	39,800	16,990	
年間陸上輸送費用(千円/年)	⑦	28,616	12,216	⑤×⑥/1000
陸上輸送による輸送費用削減便益(千円/年)		16,400		△:単年度計算

宇部港本港地区航路・泊地整備事業

【再評価】

(1) 事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)	残事業費 (億円)
工事費		205.4	126.9
泊地 (-12m)		2.9	2.9
浚渫工	55,000 m3	2.9	2.9
泊地 (-13m)		60.5	23.3
浚渫工	1,462,000 m3	60.5	23.3
航路 (-13m)		141.9	100.7
浚渫工	4,230,000 m3	141.9	100.7
用地費及補償費		5.0	3.0
用地費	1 式		
補償費	1 式	5.0	3.0
間接経費		18.0	8.0
合計		228.4	137.9

※港湾請負工事積算基準及び類似事業箇所の実績より算出している。

(2) 管理運営費

項目	数量	金額 (億円)
管理運営費	1 式	36.4

※供用後、50年間で2回の維持浚渫費用を計上

宇部港本港地区航路・泊地整備事業

〔山口県への意見照会と回答〕

国中整企画第57号
国中整港計第29号
平成23年9月27日

山口県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成23年10月20日（木）に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成23年10月11日（火）までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 浜崎

教習係長 木本

電話：082-221-9231

FAX：082-227-2651

(別紙)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
小瀬川総合水系環境整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針(原案)を作成するためのものです。

【港湾事業】

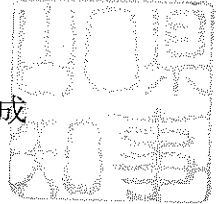
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
宇部港本港地区航路・泊地 整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針(原案)を作成するためのものです。

平23技術管理 第 402 号
平成23年(2011年)10月13日

中国地方整備局長 様

山口県知事 二井 関成

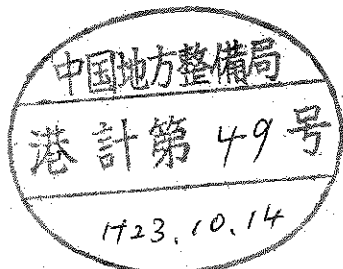


中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る
意見照会について(回答)

平成23年9月27日付け国中整企画第57号で意見照会がありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

事業名	「対応方針(原案)」案	左に対する意見
小瀬川総合水系環境整備事業	継続	異存なし
宇部港本港地区 航路・泊地整備事業	継続	異存なし
【意見】 引き続き、早期完成に向けて、コストの縮減等を考慮の上、事業を進めていただきたい。		



担当
土木建築部技術管理課
企画班 田中 英樹
TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669