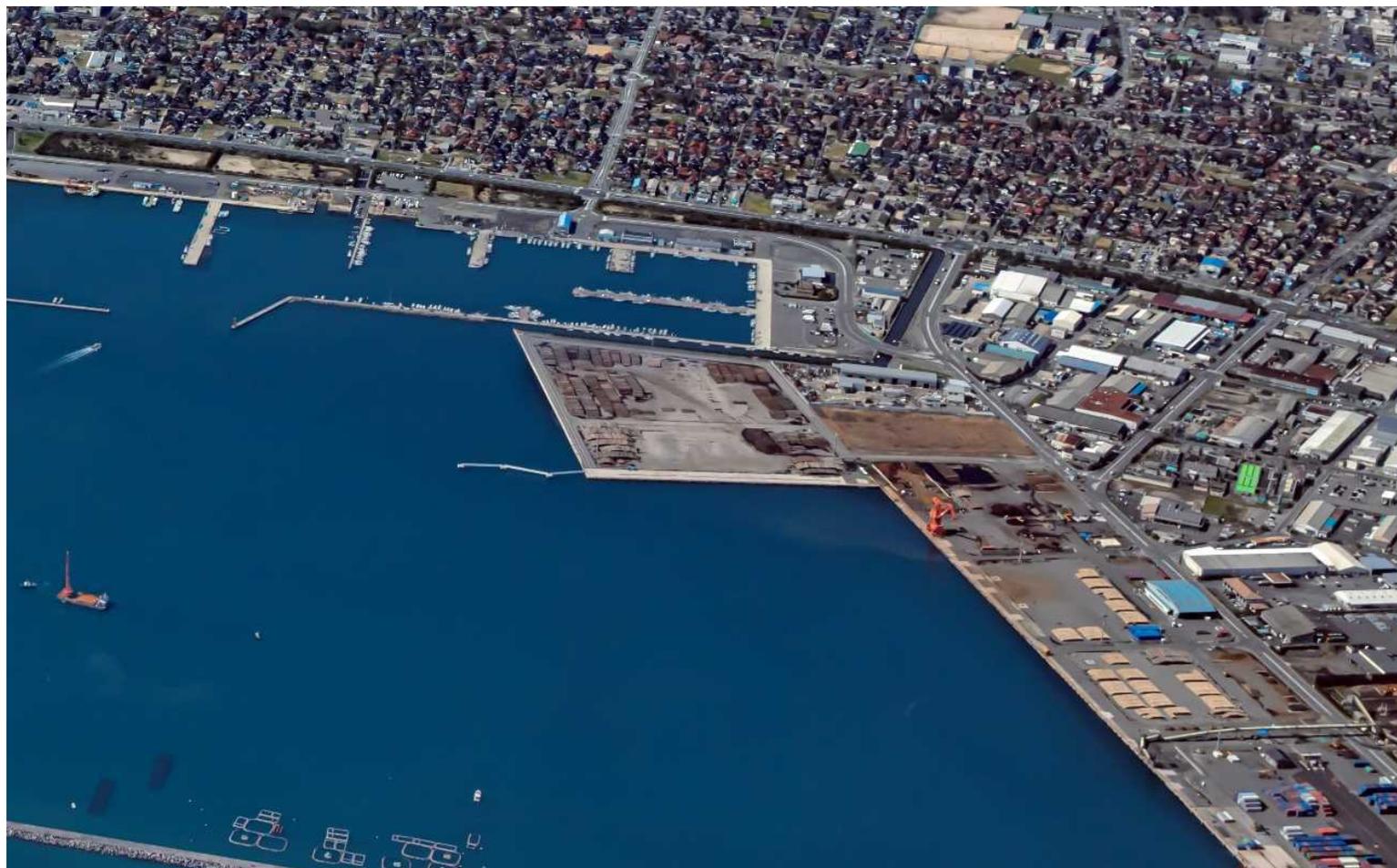


境港外港中野地区国際物流ターミナル整備事業

港湾事業の事後評価項目調書

事業名（箇所名）	国際物流ターミナル整備事業（境港外港中野地区）					
実施箇所	鳥取県境港市					
該当基準	事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業					
主な事業の諸元	岸壁（水深12m）、泊地（水深12m）、ふ頭用地					
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成28年度		
総事業費（億円）	採択時	85	完了時	72		
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・境港では入港船舶大型化の急進に伴う大型岸壁の不足が顕在化し、喫水調整、滞船の発生が頻発する非効率な輸送が恒常化。 ・喫水調整による利用は、施設延長不足から隣接岸壁にはみ出した係留となり、隣接岸壁の利用にも支障が生じている。 ・大型貨物船増加に伴い、大型岸壁を有する昭和南地区でのバルク貨物（原木等）の取扱増加により、ふ頭用地不足が顕在化し、ふ頭間での横持ち輸送などの非効率な荷役が恒常化。 ・ふ頭用地の逼迫に伴い、これまで昭和南地区で取り扱っていた紙・パルプ等の他の貨物の保管用地が他地区へ押し出されるなど、非効率な荷役を余儀なくされている貨物が増大。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・境港における大型貨物船対応の岸壁、ふ頭用地の恒常的な不足を解消し、大型貨物船の最大限の活用を可能とするとともに、併せてふ頭の再編を行うことで境港全体の貨物の効率的な利用を図る。 ・貨物輸送の効率化。 <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 					
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	事業費：新規事業評価時 85億円 ⇒ 事業完了時 72億円					
事業全体の投資効率性	基準年度	令和3年度				
	B：総便益(億円)	112	C：総費用(億円)	100	全体B/C	1.1
	B-C	12	EIRR(%)	5.0%		
事業の効果の発現状況	国際物流ターミナルの整備により、原木輸送船などの喫水調整の解消による海上輸送コスト削減や滞船コスト削減、紙・パルプなど横持ちにかかる陸上輸送コスト削減など、効率的な輸送形態が実現している。					
事業実施による環境の変化	事業実施による環境の変化はない。					
社会経済情勢の変化	社会経済情勢の変化はない。					
今後の事後評価の必要性	事業実施の効果が発現されており、環境への重大な影響も確認されておらず、また、今後も事業効果が期待できることから、改めて事後評価を実施する必要はない。					
改善措置の必要性	事業実施の効果が発現されているため、改善措置の必要性はない。					
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	特になし					
対応方針（原案）	対応なし					
対応方針理由	事業に伴う整備効果の発現が見られるため。					
その他						

境港 外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業 事後評価

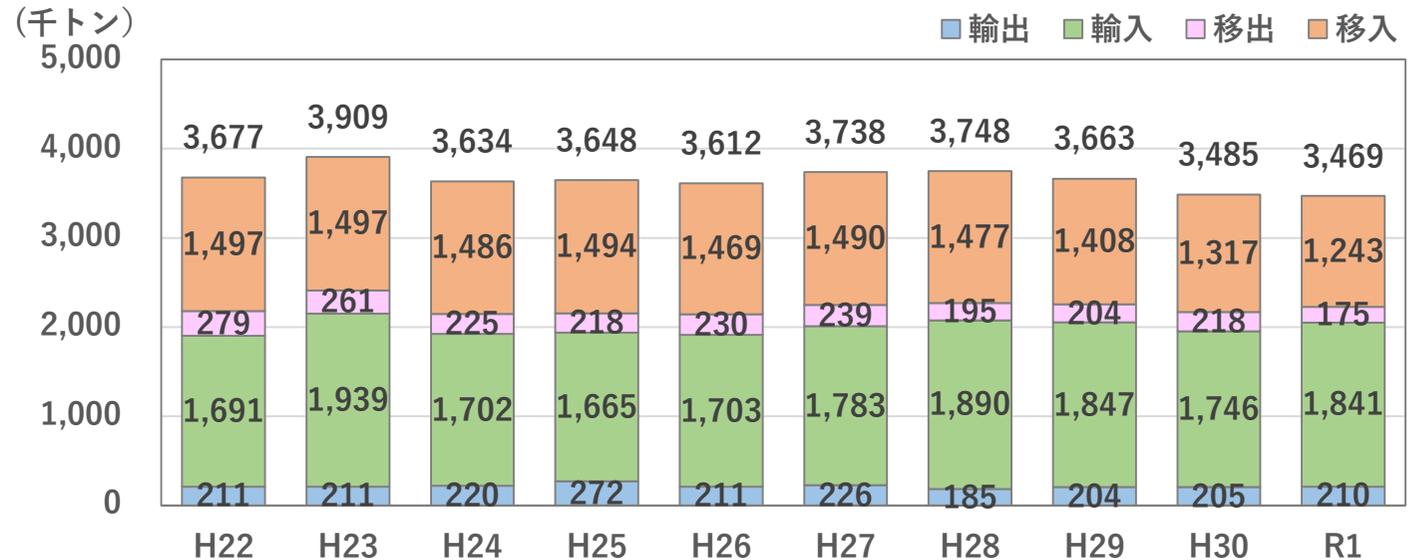


令和3年11月
国土交通省 中国地方整備局

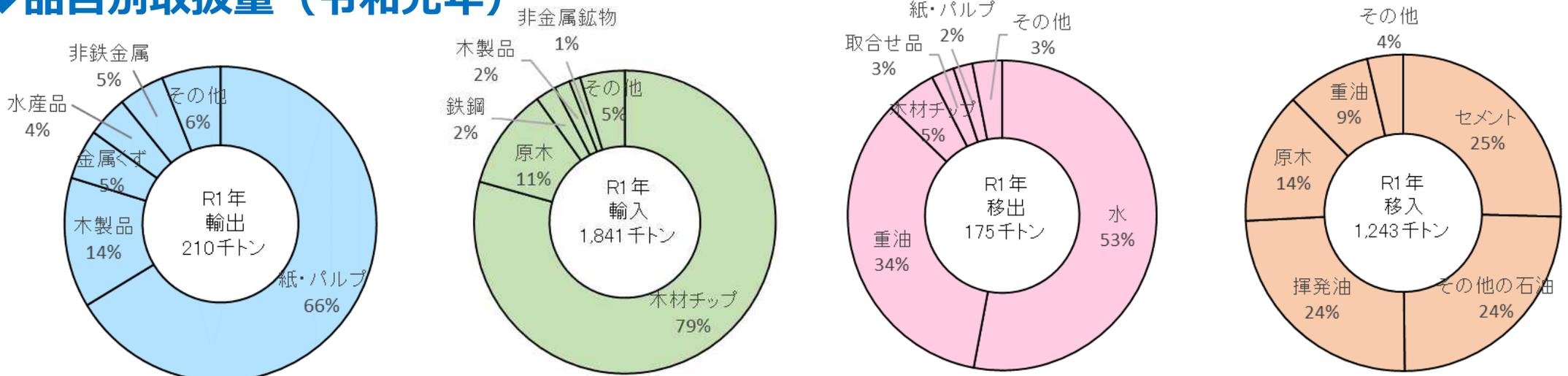
2. 境港の利用状況

- 境港の主要貨物は、木材チップや原木の輸入、紙・パルプの輸出、セメント、石油関連の移入などである。
- 境港の周辺地域は、大手製紙工場や電子部品メーカーなどの製造業が多数立地するとともに、バイオマス発電関係等の新たな企業進出や背後企業の設備投資などにより、今後も安定した取扱貨物量が見込まれる。

◆境港取扱貨物量の推移



◆品目別取扱量 (令和元年)



境港 の課題

①入港船舶の大型化、大水深岸壁の不足に伴う喫水調整や滞船の発生

- ・大型貨物船の入港が急増したが、それに対応した岸壁の能力不足により、喫水調整、滞船が頻発していた。
- ・喫水調整による利用は、施設延長不足のため、隣接岸壁に跨ぐ係留となり、隣接岸壁の利用にも支障をきたしていた。

②ふ頭用地の不足に伴う非効率な荷役

- ・外港昭和南地区のバルク貨物(原木等)の取扱増加により、ふ頭用地の不足が顕著化し、ふ頭間における横持ち輸送が発生していた。
- ・外港昭和南地区で取り扱っていた紙・パルプ等の保管用地を他地区へ移動しなければならないなど、非効率な荷役を余儀なくされてきた。

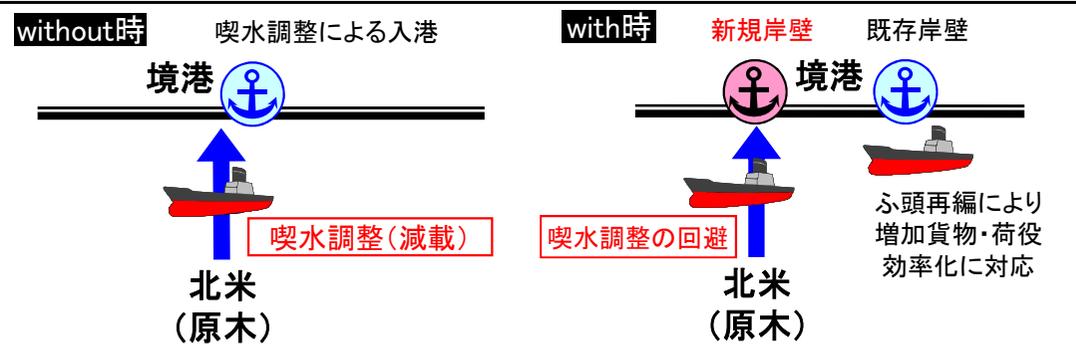
事業の 目的

- ・既存岸壁の水深および埠頭用地不足に伴う非効率・高コストな輸送形態を改善するとともに、将来増加する貨物需要に対応した境港全体の貨物取扱の効率化を図る。
- ・我が国産業の国際競争力の強化に貢献するとともに、国内供給ルートの安定的確保に向けた日本海側の物流機能の強化を図る。

4. 事業効果の主な発現状況

① 喫水調整解消による海上輸送コストの削減

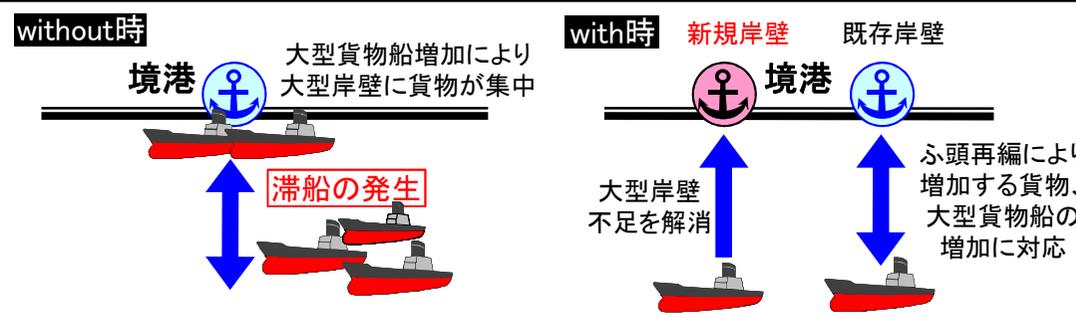
満載での大型船の入港が可能となり、喫水調整による輸送コストの増大が回避され、輸送コストが削減される。



①海上輸送コスト削減便益 0.8億円/年 (総便益20.2億円)

② 滞船コストの削減

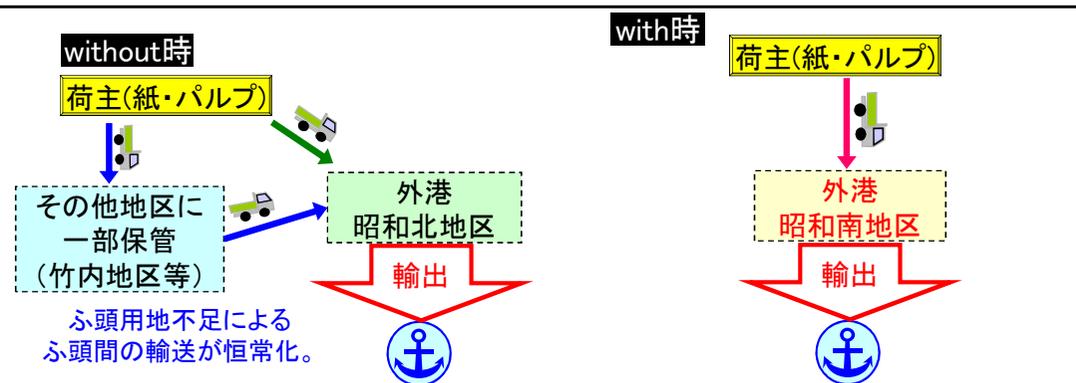
岸壁不足による滞船が解消され、輸送コストが削減される。



②滞船コスト削減便益 2.0億円/年 (総便益52.0億円)

③ ふ頭再編による陸上輸送コストの削減

新規ターミナルの整備及びふ頭の再編により、ふ頭用地不足が解消されるとともに、効率的な岸壁・ふ頭の利用が可能となるため、陸上輸送に係るコストが削減される。



③陸上輸送コスト削減便益 1.3億円/年 (総便益34.7億円)

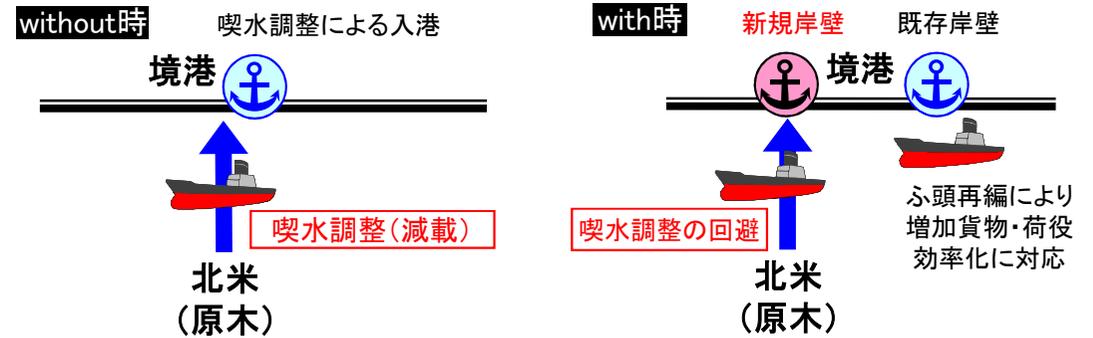
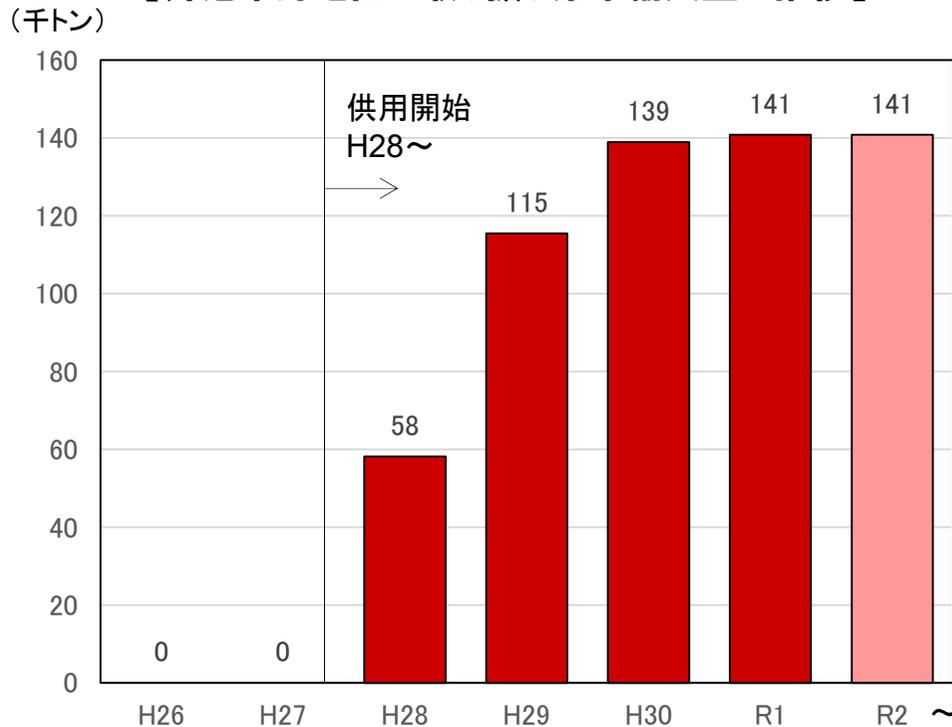
4. 事業効果の主な発現状況

① 喫水調整解消による海上輸送コストの削減

満載での大型船の入港が可能となり、喫水調整による輸送コストの増大が回避され、輸送コストが削減される。昭和南2号岸壁(水深10m)→中野1号岸壁(水深12m)

原木取扱い量は、今後も現状程度見込まれることから将来貨物量は令和元年と同程度に推移すると推計した。

【外港中野地区で取り扱う原木輸入量の推移】



①海上輸送コスト削減便益

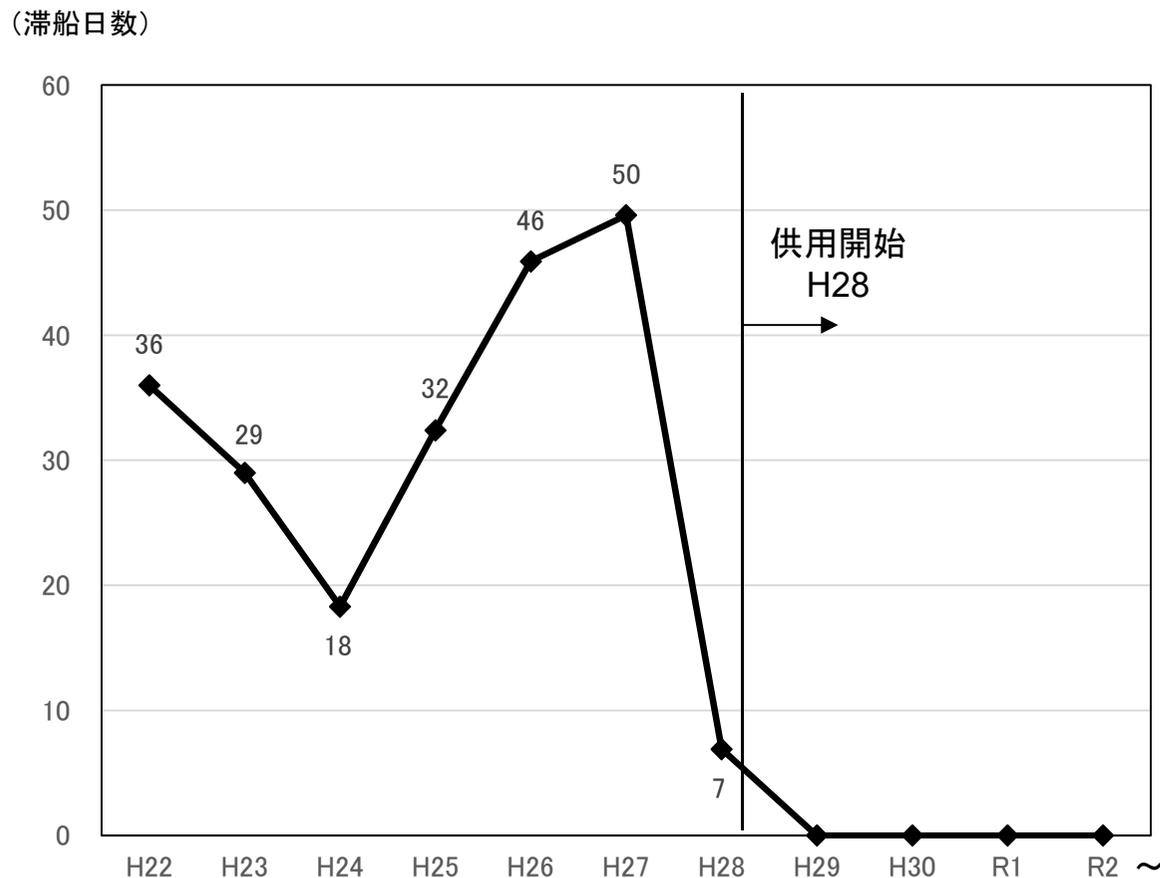
0.8億円/年 (総便益20.2億円)

4. 事業効果の主な発現状況

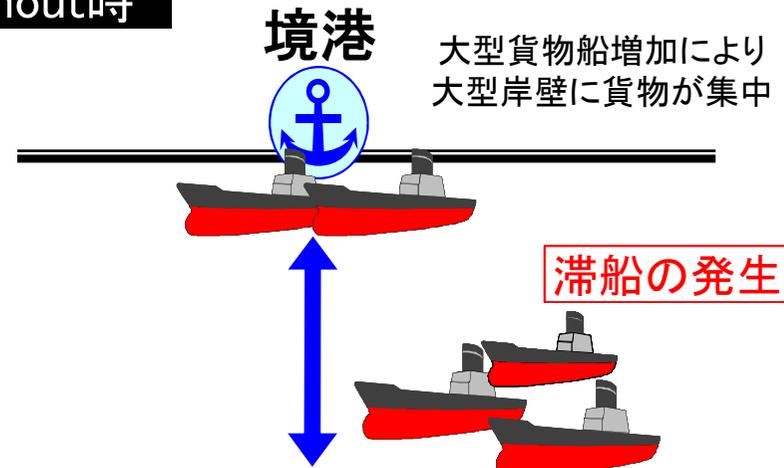
②滞船コストの削減

岸壁不足による滞船が解消され、輸送コストが削減される。

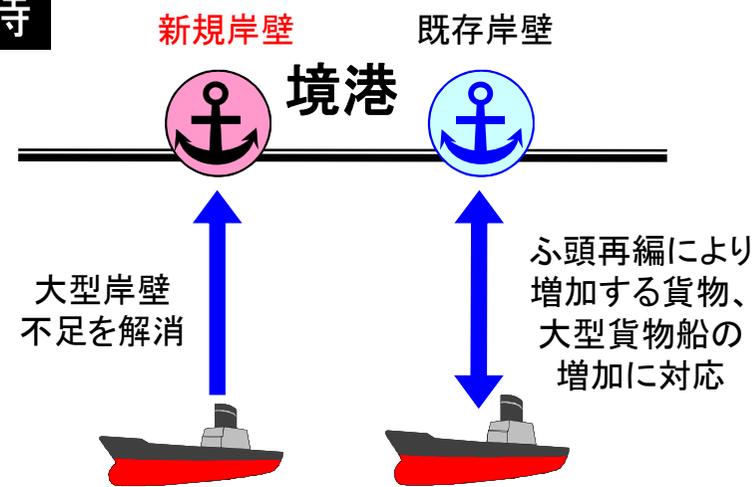
【滞船日数の推移】



without時



with時



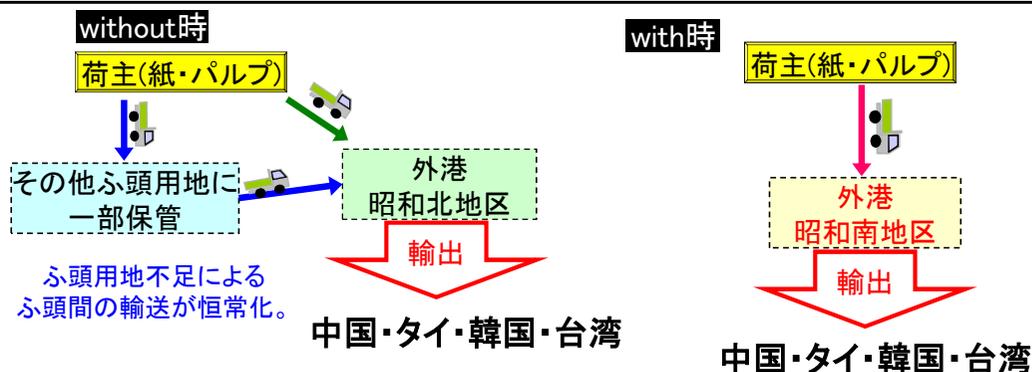
②滞船コスト削減便益

2.0億円/年 (総便益52.0億円)

4. 事業効果の主な発現状況

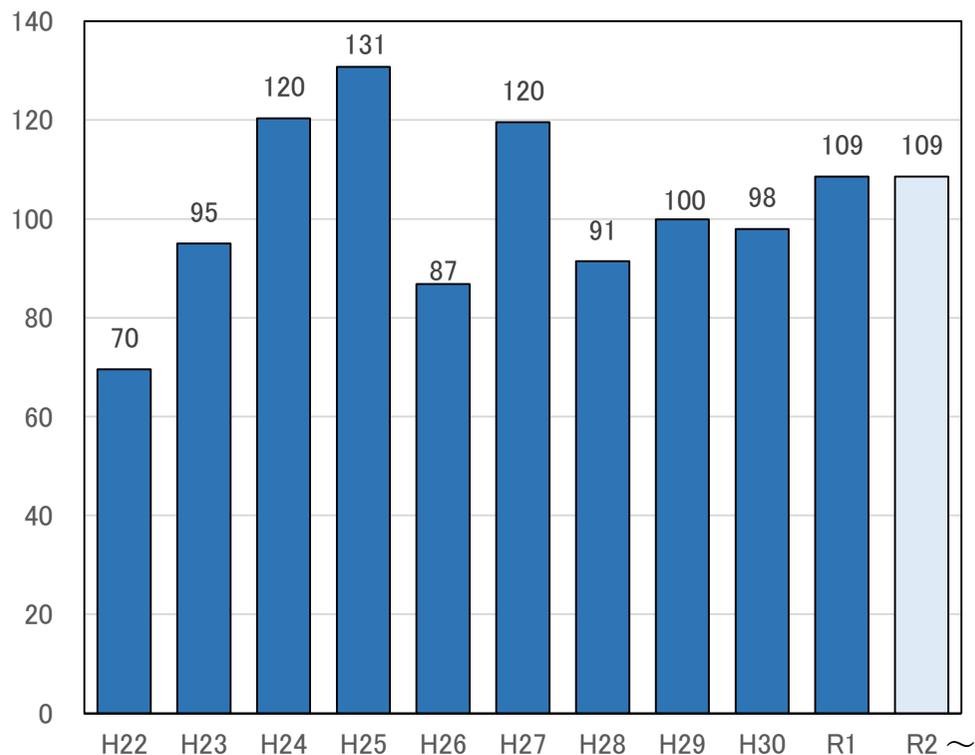
③ふ頭再編による陸上輸送コストの削減

新規ターミナルの整備及びふ頭の再編により、ふ頭用地不足が解消されるとともに、効率的な岸壁・ふ頭の利用が可能となるため、陸上輸送に係るコストが削減される。



【紙・パルプ輸出量の推移】

(千トン)



③陸上輸送コスト削減便益

1. 3億円/年 (総便益34.7億円)

4. 事業効果の発現状況(その他の効果)

企業の設備投資による港湾利用の拡大

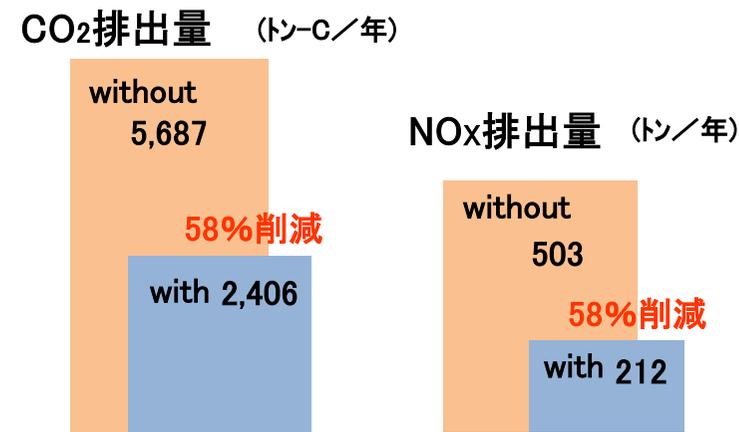
国際物流ターミナルを整備し、バルク貨物の取扱機能が強化されたことに伴い、木質ペレット等を燃料とするバイオマス発電所の新規誘致に繋がった。本誘致により、建設工事による雇用・所得の増大、地域産業の雇用・所得の増大等の効果が発現した。

地域産業の安定・発展

国際物流に係る輸送コストの低減により、地域産業の競争力強化と地域産業の発展が図られる。

環境への負荷軽減

港湾貨物の輸送効率化により、CO₂、NO_xの排出量が低減される。



リダンダンシーの確保

日本海側の物流機能を強化することで、大規模地震等の被災リスクの高い瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保、粘り強い国土軸の形成に寄与することが期待される。

5. 投資効果

◆費用対効果分析結果

項目		金額(億円)
便益	喫水調整解消による海上輸送コスト削減便益	20.2
	滞船コストの削減効果	52.0
	横持ちにかかる陸上輸送コスト削減便益	34.7
	外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の効果	4.1
	残存価値	1.0
	合計(総便益)・・・①	112.0
費用	建設費	99.2
	管理運営費	1.2
	合計(総費用)・・・②	100.4
費用便益比(①/②)		1.1

※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、2021年度(令和3年度)を基準年として現在価値化した後のものである。

6. 新規事業採択時評価との比較

事項	前回評価	今回評価	備考
	(平成23年度 新規事業採択時評価)	(令和3年度事後評価)	(要因等)
事業諸元	岸壁(水深12m)、 泊地(水深12m)、 臨港道路、ふ頭用地	岸壁(水深12m)、 泊地(水深12m)、 ふ頭用地	臨港道路は港湾計画(軽変) で緑地に変更
事業期間	平成24年度～平成28年度	平成24年度～平成28年度	
総事業費	84.9億円	71.7億円	
総費用(C)	73.1億円	100.4億円	・評価基準年度の変更 (平成23年度→令和3年度)
総便益(B)	172.1億円	112.0億円	・取扱貨物量の変化 ・評価基準年度の変更 (平成23年度→令和3年度)
費用便益比(B/C)	2.4	1.1	

7. 今後の対応方針(案)

① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◇事業費：新規事業評価時 85億円 ⇒ 事業完了時 72億円
(うち、港湾整備事業費:60億円) (うち、港湾整備事業費:45億円)

② 事業の効果の発現状況

◇国際物流ターミナルの整備により、原木輸送船などの喫水調整の解消による海上輸送コスト削減や滞船コスト削減、紙・パルプなど横持ちにかかる陸上輸送コスト削減など、効率的な輸送形態が実現している。

③ 事業実施による環境の変化

◇事業実施による環境の変化はない。

④ 社会経済情勢の変化

◇特になし。

【対応方針(案)】

- ・上記、①～④の視点から、本事業は一定の事業効果を発現しており、今後もさらなる事業効果が期待できることから、改めて事後評価を実施する必要はない。
- ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の改善措置の必要性はない。
- ・現行の事業評価手法は本事業を適切に評価していると考えており、現時点での見直しの必要性はない。