

## 港湾事業の再評価項目調書

事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業(尾道糸崎港 機織地区)					
実施箇所	広島県福山市					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業					
主な事業の諸元	係船杭(水深12m)(分離堤)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、泊地(水深10m)					
事業期間	事業採択	平成6年度		完了	平成30年度	
総事業費(億円)	198		残事業費(億円)	54		
目的・必要性	船舶の大型化による海上輸送の効率化を図ることにより物流コストを削減するとともに、周辺海域の環境改善を図る。					
便益の主な根拠	船舶の大型化等による海上輸送コストの削減 (平成31年度予測取扱貨物量:47.9万トン/年)					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成25年度				
	B:総便益(億円)	394	C:総費用(億円)	263	全体B/C	1.5
	B-C	131	EIRR(%)	6.3		
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	125	C:総費用(億円)	49	継続B/C	2.5
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需 要(-10%~+10%)			(1.3~1.6)	(2.3~2.8)	
	建設費(+10%~-10%)			(1.5~1.5)	(2.3~2.8)	
	建設期間(+10%~-10%)			(1.5~1.5)	(2.4~2.5)	
事業の効果等	当該事業を実施することにより、物流コストが削減されることで利用企業の競争力が向上し地域経済に貢献するとともに、周辺海域の環境改善に寄与する。					
社会情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年 建築基準法改正(建築確認の強化)により、新設住宅着工に遅れが発生。</li> <li>・平成19年 ロシアの原木輸出関税率が引き上げられる。</li> <li>・平成20年 世界同時不況が発生し国内の新設住宅着工が一時的に落ち込む。</li> <li>・平成20年 係船杭(水深12m)(分離堤)を暫定水深10mで供用開始。</li> <li>・平成22年 住宅エコポイント等の施策もあり、住宅リフォームが増加。</li> <li>・平成25年 円安傾向により輸出品の増加が見込まれる。</li> </ul>					
主な事業の進捗状況	総事業費198億円、既投資額144億円。平成25年度末現在 事業進捗率73%					
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・係船柱(水深12m)は平成20年5月より暫定水深10mで供用しており、平成28年度完成予定。</li> <li>・泊地(水深10m)は平成30年度完成予定。</li> </ul>					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫により発生する土砂の搬入先を他港の埋立処分場から港内の人工干潟に変更することにより、約2%(約4億円)のコスト削減が図られる。					
対応方針(原案)	継続					
対応方針理由	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	(その他の指標による効果) <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物の海上輸送の効率化により、CO2排出量の低減が図られる。</li> <li>・背後に立地する木材関連企業の主要材料である原木の輸送効率化が図られ、地域産業競争力が向上し、雇用の確保に貢献することが期待される。</li> <li>・本事業の浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟を創出することにより、水質・底質の改善に貢献するとともにアサリ等の生産量の増加が期待される。</li> </ul>					

# 尾道系崎港機織地区 国際物流ターミナル整備事業 再評価



平成25年 7月  
国土交通省 中国地方整備局

# 尾道系崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業

1. 事業位置図
2. 尾道系崎港の利用状況
3. 尾道系崎港における木材取扱の課題
4. 事業目的
5. 事業概要及び進捗状況
6. 事業効果
7. コスト縮減等の方策
8. 投資効果
9. 今後の対応方針
10. 前回評価時との比較

# 1.事業位置図

- 広島県内の港湾
- ◇  国際拠点港湾 広島港
  - ◇  重要港湾 福山港、尾道糸崎港、呉港
  - ◇ 県管理地方港湾 25港
  - ◇ 市町村管理港湾 15港



尾道糸崎港は、広島県東部に位置し、三原市、尾道市、福山市に跨る東西約18kmの港域を有する重要港湾で、古くから瀬戸内海の島嶼部や四国を結ぶ人流・物流の拠点となっている。

# 2.尾道糸崎港の利用状況①

## (1)取扱貨物

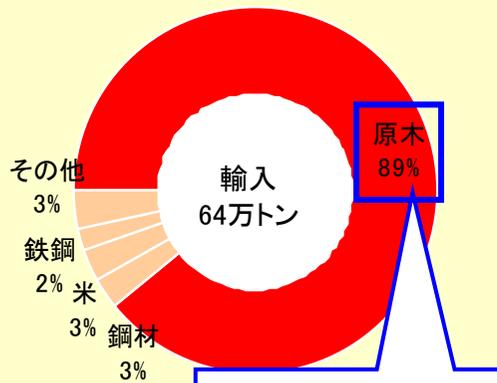
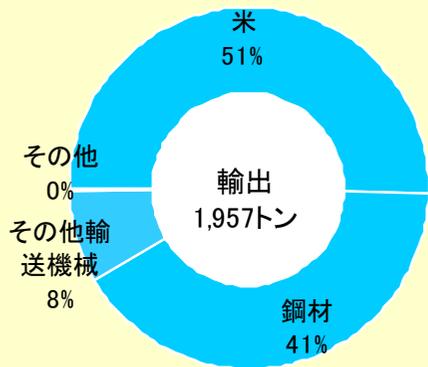
・原木の輸入量は全国第2位、原木移出量は全国第5位(H23)。原木輸入拠点として、ハブ機能を発揮している。

取扱貨物の品目内訳(H23)

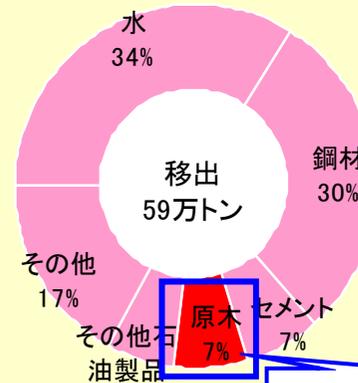
※内航フェリーを除く

外貿

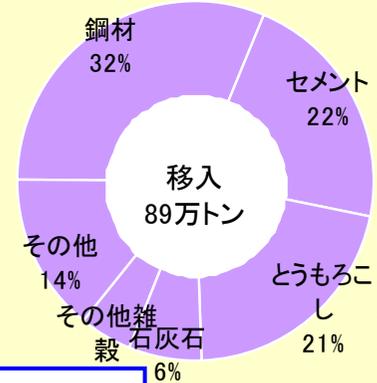
内貿



原木取扱量: 57万トン

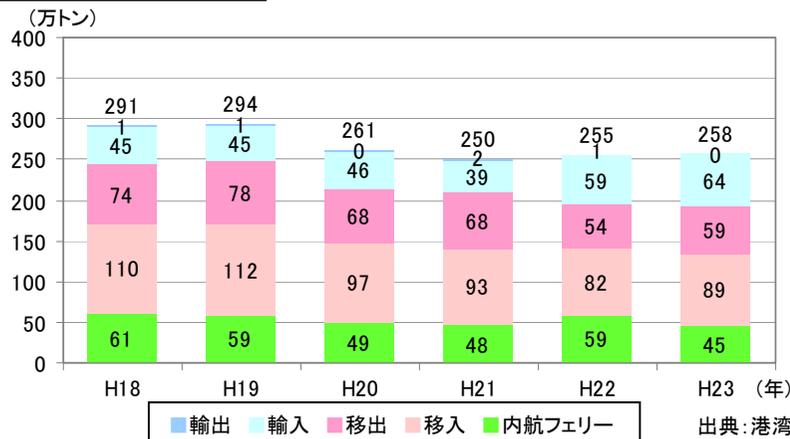


原木取扱量: 4万トン



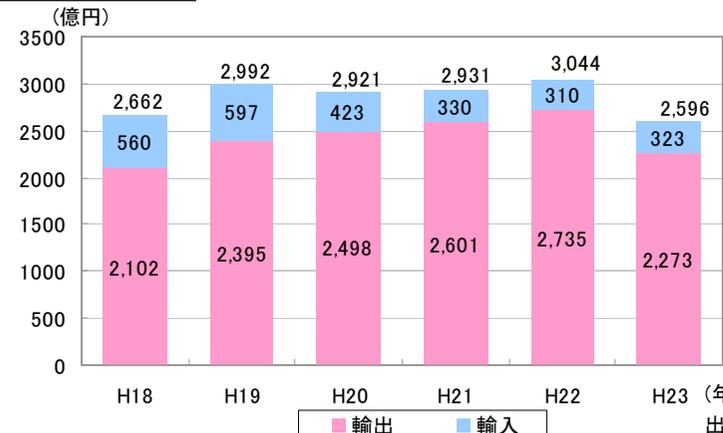
出典: 港湾統計

取扱貨物量の推移



出典: 港湾統計

貿易額の推移



出典: 貿易統計

## 2.尾道系崎港の利用状況②

尾道系崎港機織地区  
国際物流ターミナル整備事業

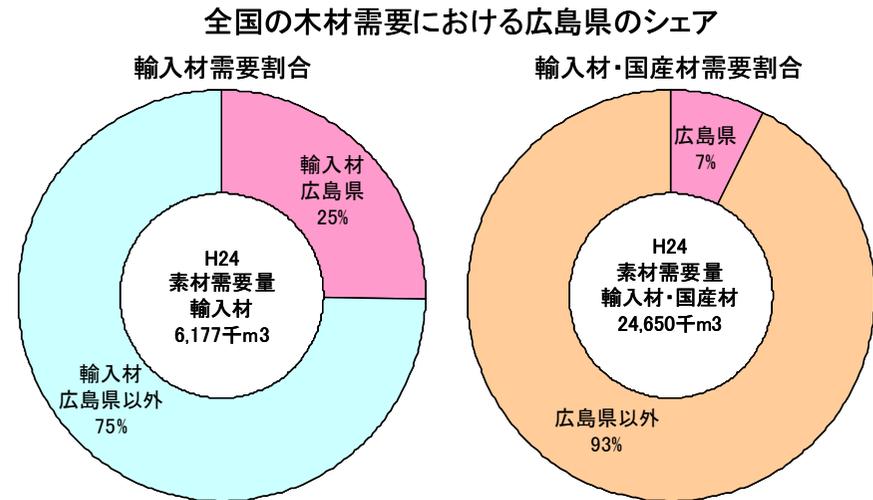
### (2)尾道系崎港周辺の産業

#### ●全国からみた広島県の木材関連産業

広島県における木材需要(素材需要、入荷)量は輸入材では全国の約25%(全国1位)のシェアを占める。

また、輸入材・国産材を併せた全国シェアは約7%である(全国人口の内、広島県人口が約2%)。

【広島県における木材・木製品等製造出荷額 約5% 全国5位】

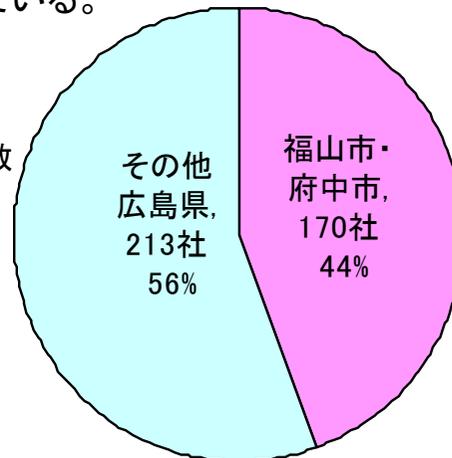


出典：農林水産省木材統計調査

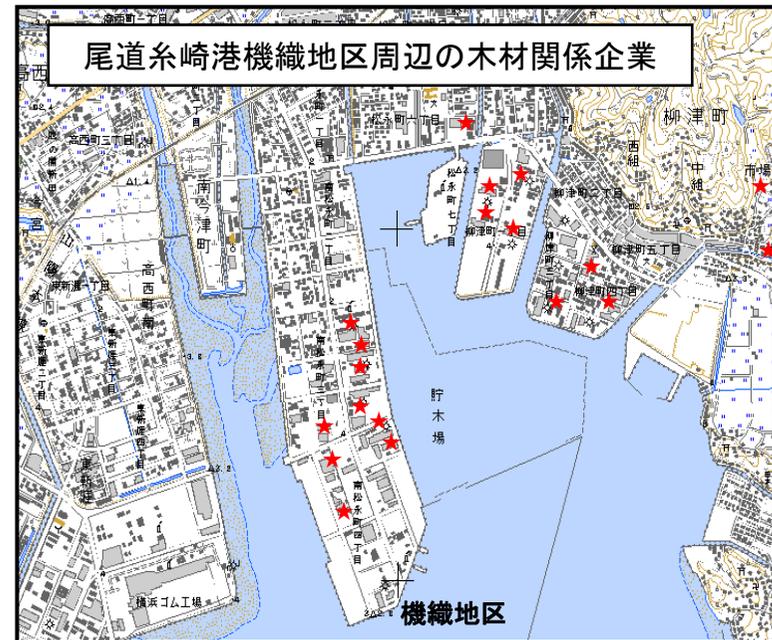
#### ●尾道系崎港周辺の木材産業

尾道系崎港の背後圏となる広島県東部の備後地方(特に機織地区のある福山市、隣接する府中市は家具や建材等の木材関係企業が集積(広島県全体の約4割)しており、地域の主要な産業の一つを形成している。

広島県における製材業、  
木製品・家具製造事業所数  
(H22)



出典：工業統計

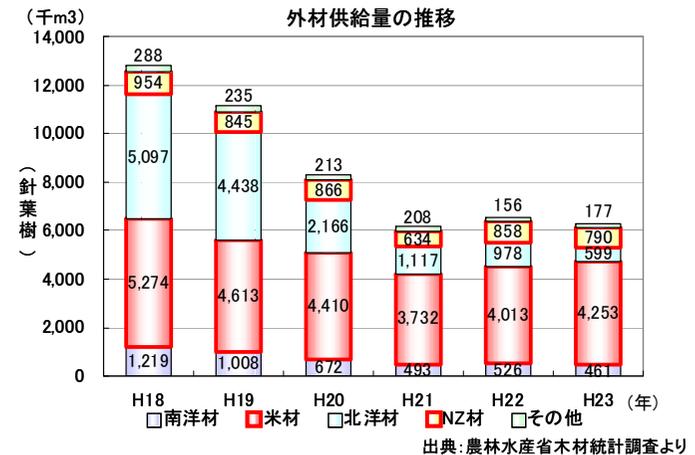
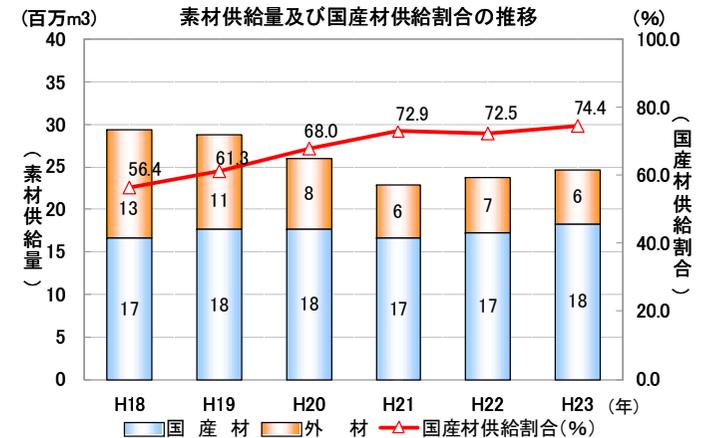
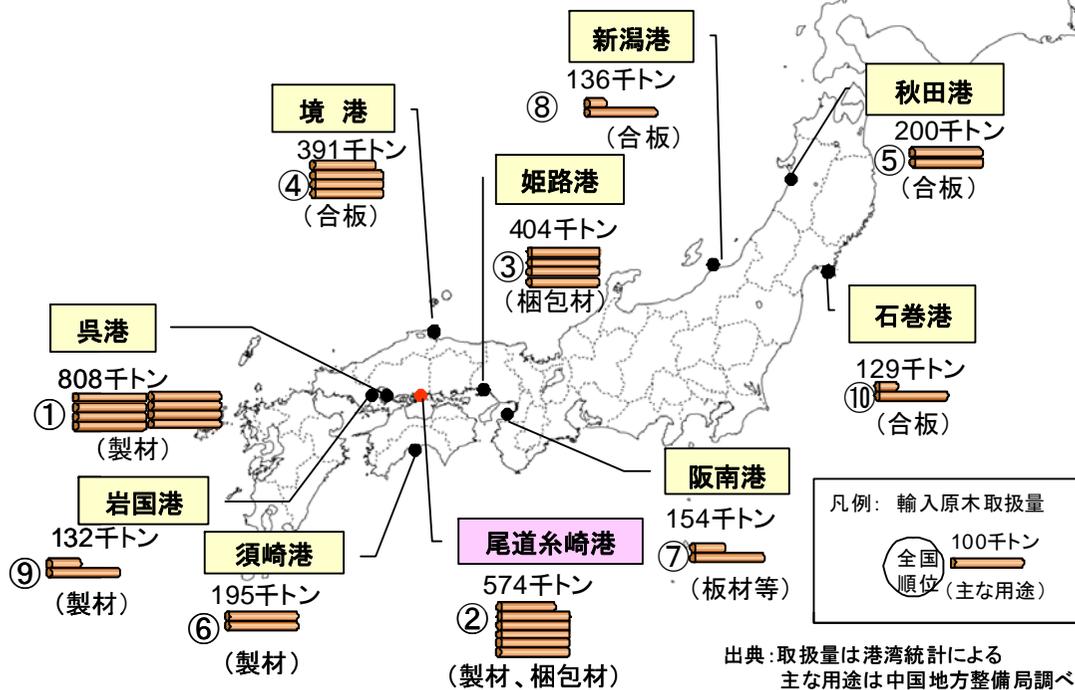


## 2.尾道系崎港の利用状況③

### (3) 木材輸入における中国地方の優位性と動向

- ・原木の輸入が可能な港湾が近いこと → 中国地方には天然の良港が数多く存在
- ・安価な工業用地を広く確保できること → 三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)では原木輸入が減少
- ・消費地が近いこと → 中国自動車道、山陽自動車道、浜田自動車道、米子自動車道、本州四国連絡道路等により、関西、四国、九州方面との道路ネットワークが強化
- ・我が国の木材利用における外材利用の動向は、国産材割合の増加等もあり減少傾向であるが、尾道系崎港の背後圏企業が使用する米材やニュージーランド材はほぼ一定量で推移。

我が国における輸入原木取扱上位10港(H23)



## 2.尾道系崎港の利用状況④

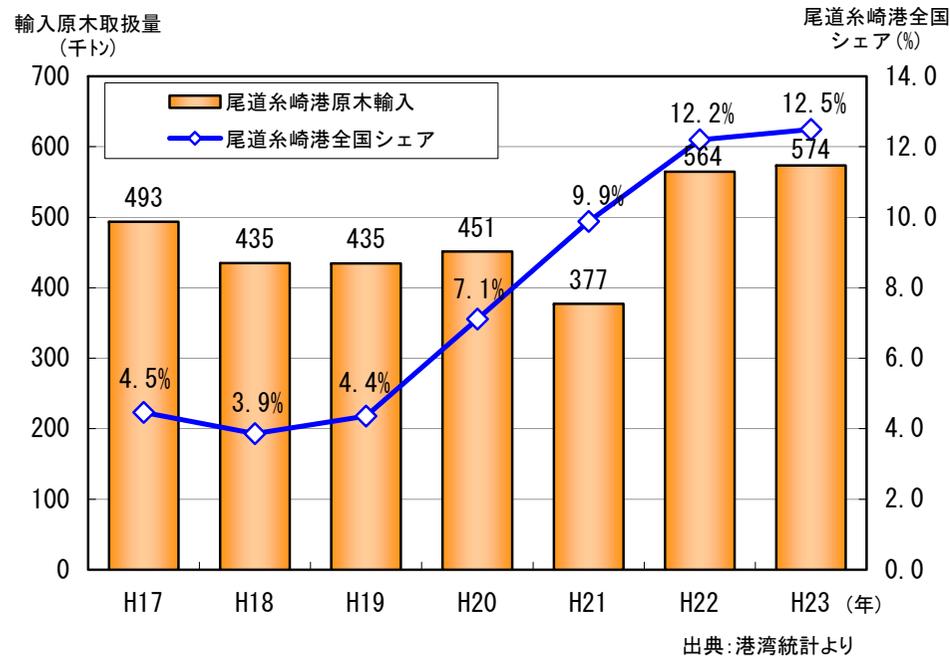
尾道系崎港機織地区  
国際物流ターミナル整備事業

### (4)木材輸入拠点としての尾道系崎港

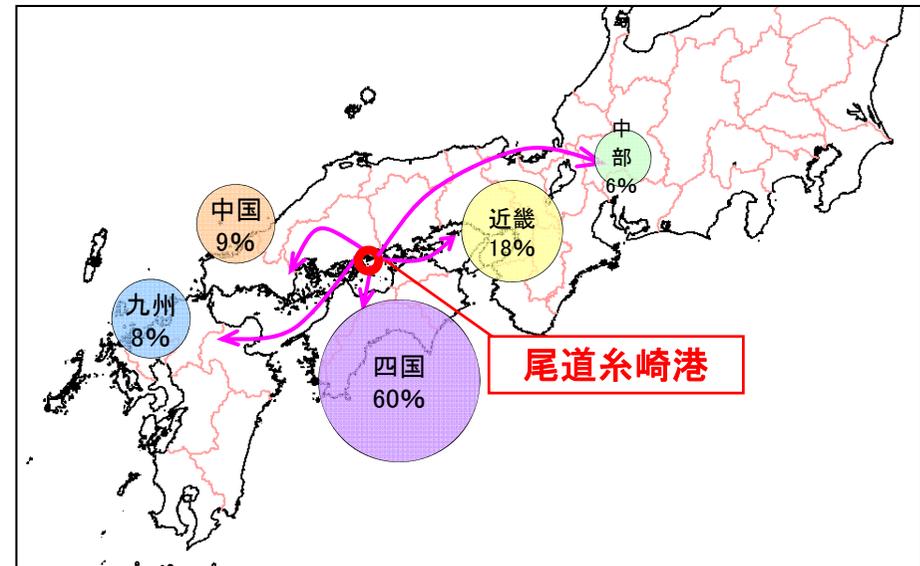
尾道系崎港は、全国の原木輸入港の中でも他港への移出を行うハブ港として利用される木材輸入拠点である。

全国的な取扱量減の中、当該港は取扱量が安定的に推移しており、その結果、原木輸入港としてのシェアが上昇している。(H23:全国第2位)

尾道系崎港の輸入原木取扱量及び全国シェア



尾道系崎港からの原木移出先割合 (H23)



移出先	取扱量(トン)	割合	主な移出港
中部	2,285	5.7%	三河港
近畿	7,016	17.6%	新宮港
中国	3,493	8.8%	岩国港
四国	23,755	59.6%	松山港
九州	3,321	8.3%	苅田港
合計	39,870	100%	

出典: H23港湾統計

# 3.尾道糸崎港における木材取扱の課題

尾道糸崎港機織地区  
国際物流ターミナル整備事業

尾道糸崎港では、岸壁や航路・泊地の水深が不足しているため木材運搬船の入港可能船型が制限されており、大型船による効果的な輸送への対応が求められている。また、比重の軽い米材は沖合の投下泊地で水面投下し、筏組みした後貯木場への曳航を行う等の非効率な輸送形態となっており、筏組み・曳航作業時に木皮が流出することから海面清掃活動を強いられている。

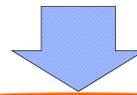
6



## 4.事業目的

### 課題

- 木材輸入拠点として背後には木材取扱企業が数多く存在し、大型船に対応した施設整備など木材港としての機能強化が強く望まれている。
- 大型岸壁がなく、水深不足のため、沖合いで原木を投下し、筏での港内二次輸送が生じ輸送コストが割高となっている。
- 二次輸送時に木皮の流出が生じ、周辺海域環境の改善が求められている。
- 航路、泊地部が水深不足のため、非効率な輸送を余儀なくされている。



尾道糸崎港機織地区

国際物流ターミナルの整備

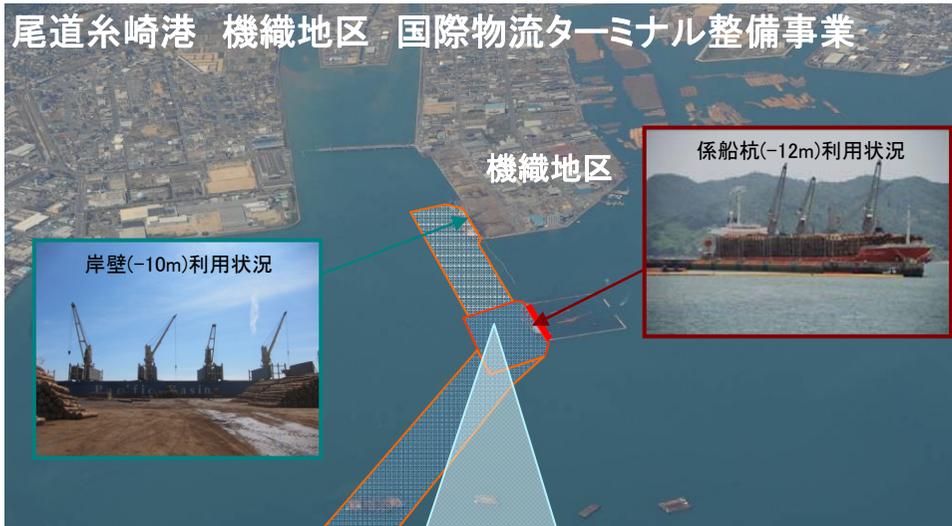
### 【効果】

物流コスト削減により利用企業の競争力が向上し、地域経済に貢献するとともに、周辺海域の環境も改善が期待される。

# 5.事業概要及び進捗状況

## (1) 本事業の概要と進捗状況

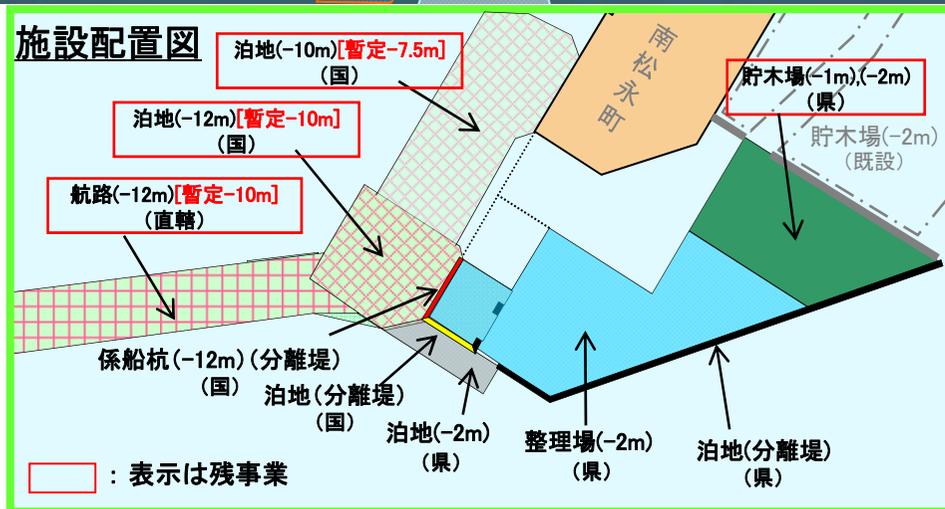
尾道系崎港は広島県東部の木材取扱拠点として整備を進めており、機織地区国際物流ターミナル整備事業は、大型の木材運搬船に対応した水深12m及び水深10mの水域施設、係留施設と効率的かつ環境負荷低減に配慮した木材の水面取扱施設等を整備するものである。



### ●事業の経緯

- 平成6年度 事業着手(分離堤)
- 平成7年度 事業着手(係船杭)
- 平成13年度 泊地(-12m)整備着手
- 平成16年度 航路(-12m)整備着手
- 平成20年度 係船杭(-12m)施設を水深10mで  
暫定供用開始

11



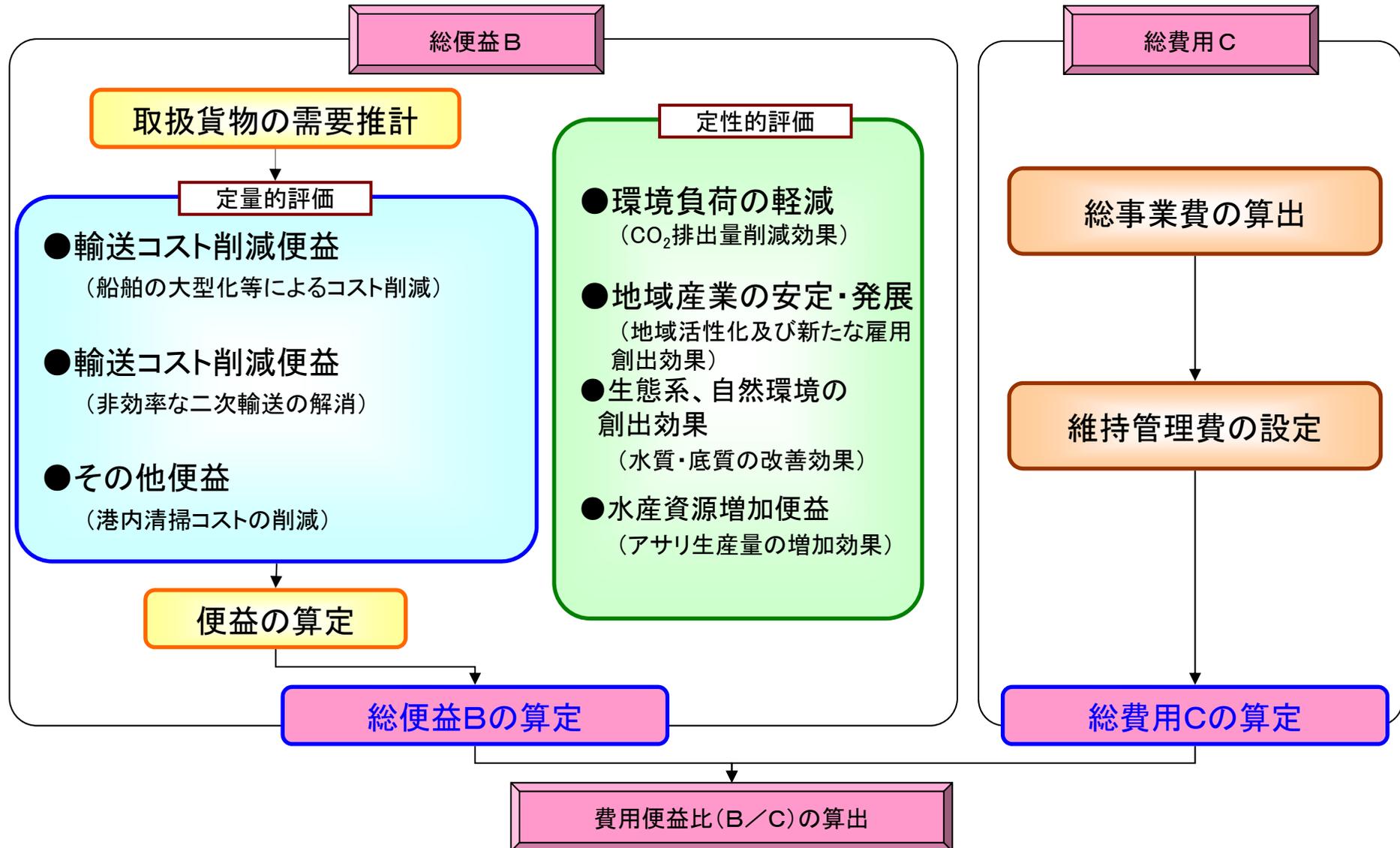
平成25年度迄事業進捗状況(事業期間:平成6年~平成30年)

区分	施設名	全体事業費	既投資額	残事業費	進捗率
国	係船杭(-12m)(分離堤)	24億円	24億円	—	完了
	泊地(分離堤)	4億円	4億円	—	完了
	泊地(-12m)	45億円	34億円	10億円	77%
	航路(-12m)	52億円	37億円	14億円	72%
	泊地(-10m)	25億円	—	25億円	未着手
県	泊地(分離堤)	24億円	24億円	—	完了
	泊地(-2m)	3億円	3億円	—	完了
	整理場(-2m)	18億円	18億円	—	完了
	貯木場(-1m),(-2m)	5億円	—	5億円	未着手
合計		198億円	144億円	54億円	73%

※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。

# 6.事業効果

## 費用便益比(B/C)算出の流れ



※ 「港湾投資の評価に関する解説書 2011」に準じて評価を行う。

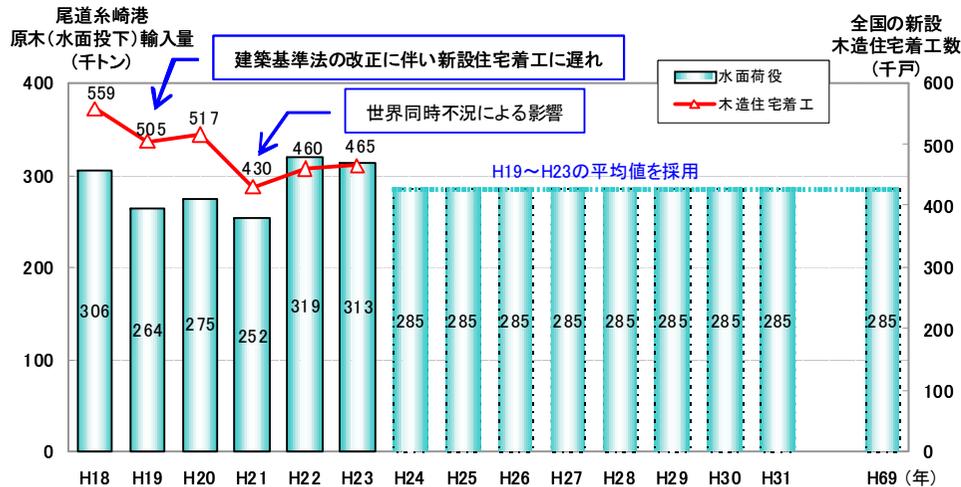
# 6.事業効果①

## (1) 取扱貨物の需要推計

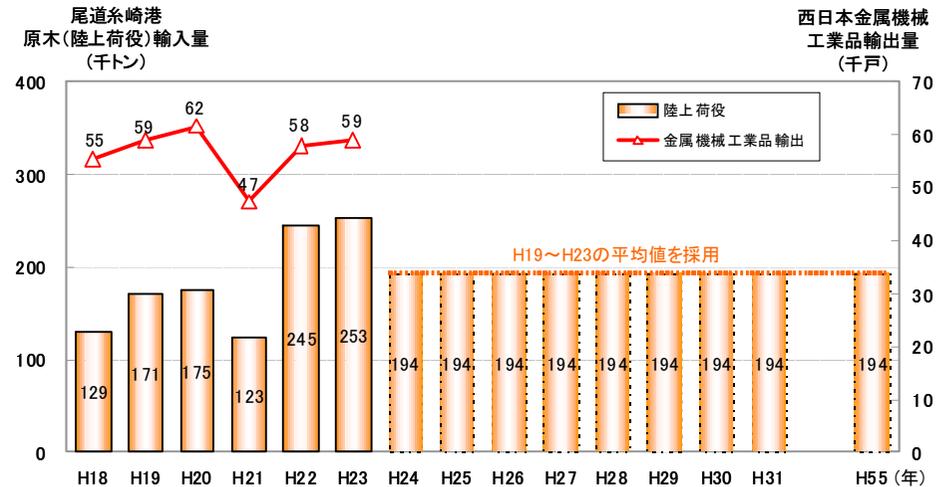
- ・尾道糸崎港で取り扱う輸入原木のうち、主に水面荷役されている米材は木造建築用の梁など構造材、陸上荷役されているニュージール材は金属機械工業品の梱包材等に使用されている。
- ・全国の輸入原木取扱いに占める尾道糸崎港のシェアが近年増加してきている。(H19 4.4%→H23 12.5%)
- ・尾道糸崎港における原木輸入量は、平成18年からほぼ横ばい傾向であったが、平成22年以降は世界同時不況からの回復の兆しもあり、取扱貨物量はやや増加している。
- ・最近の全国における木造住宅着工戸数の推移をみると、平成18年に比べると減少しているが、平成21年を底に回復の兆しがある。なお、民間研究機関が公表している将来の新設住宅着工戸数は、現状(平成23年実績)程度で予測されている。
- ・梱包材を利用して海外等に出荷している金属機械工業品についても、平成21年の世界同時不況に一時、輸出量が落ち込んだものの平成22年からは以前と同程度まで回復している。
- ・尾道糸崎港における原木の取扱量については、住宅着工件数の大幅な増加は見込まれないがリフォーム需要も考慮すると、少なくとも現状程度の取扱いが将来も継続する見込みである。(利用企業へのヒアリング)
- ・よって、本施設で取り扱う貨物需要については、上記結果及びヒアリング等を踏まえ、過大な推計とならないように過去5年間(平成19年～平成23年)の平均値を採用した。

13

原木輸入量(水面荷役)と木造住宅着工数の関係



原木輸入量(陸上荷役)と西日本金属機械工業品出荷量の関係

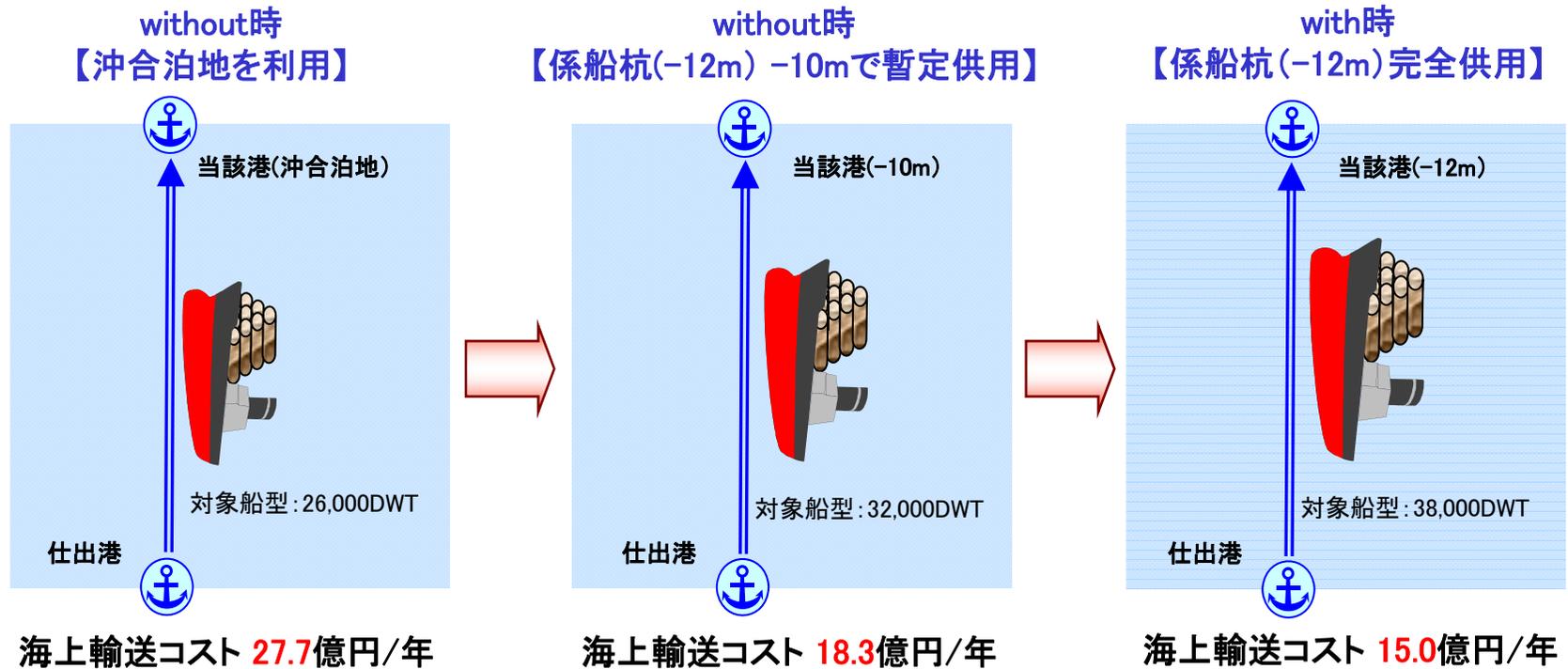


出典: 港湾統計及び住宅着工統計

## 6.事業効果②

### (2) 輸送コスト削減便益①(船型の大型化等によるコスト削減)

水深12mへの増深に伴い、38,000DWT級の船舶が入港可能となる。これにより、年間12.6億円の海上輸送コストが削減される。

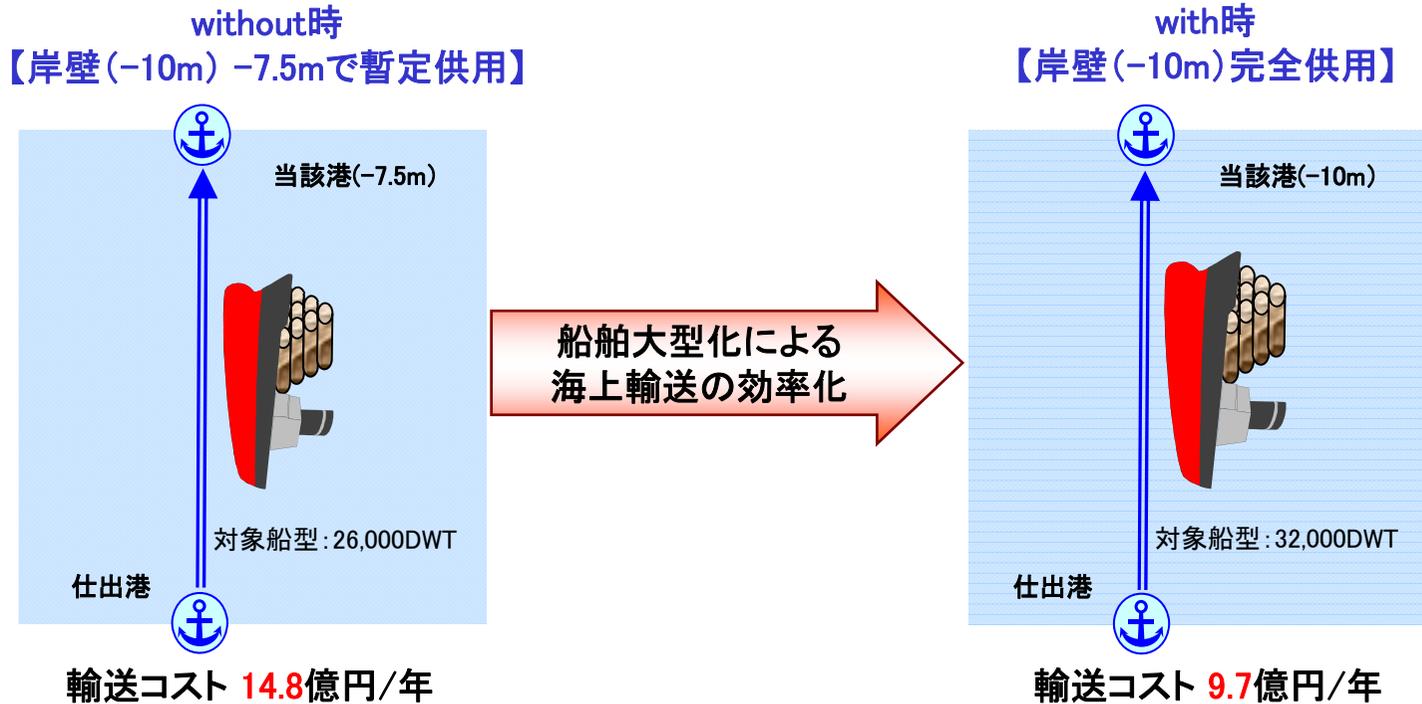


船舶大型化による海上輸送の効率化

## 6.事業効果③

### (3) 輸送コスト削減便益②(船型の大型化等によるコスト削減)

水深10mへの増深に伴い、32,000DWT級の船舶が入港可能となる。これにより、年間5.1億円の海上輸送コストが削減される。

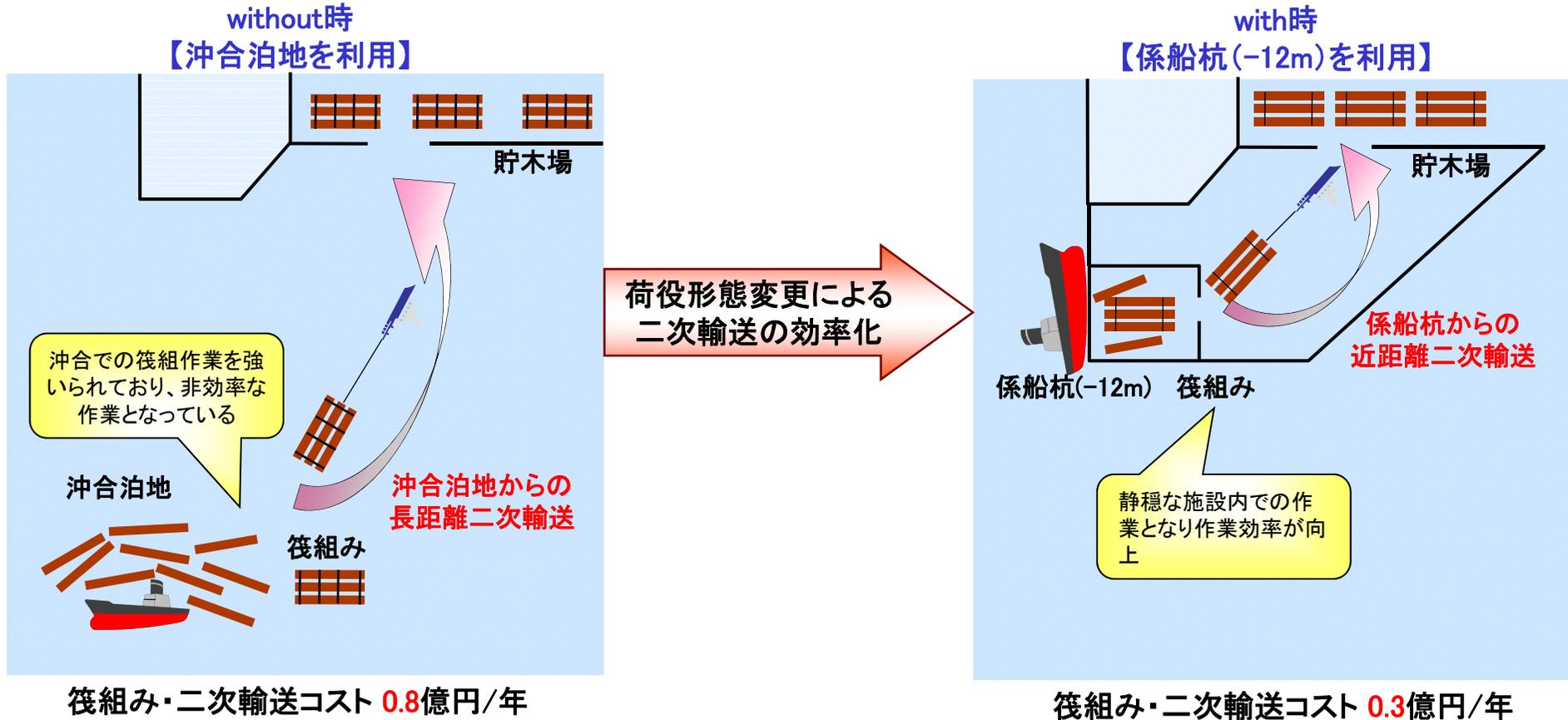


# 6.事業効果④

## (4) 輸送コスト削減便益③(非効率な二次輸送の解消)

荷役形態の変更(沖合泊地→係船杭)により、静穏な水域での筏組み作業が可能となり、貯木場への二次輸送距離も短縮される。これにより、年間0.5億円の筏組み・二次輸送コストが削減される。

16



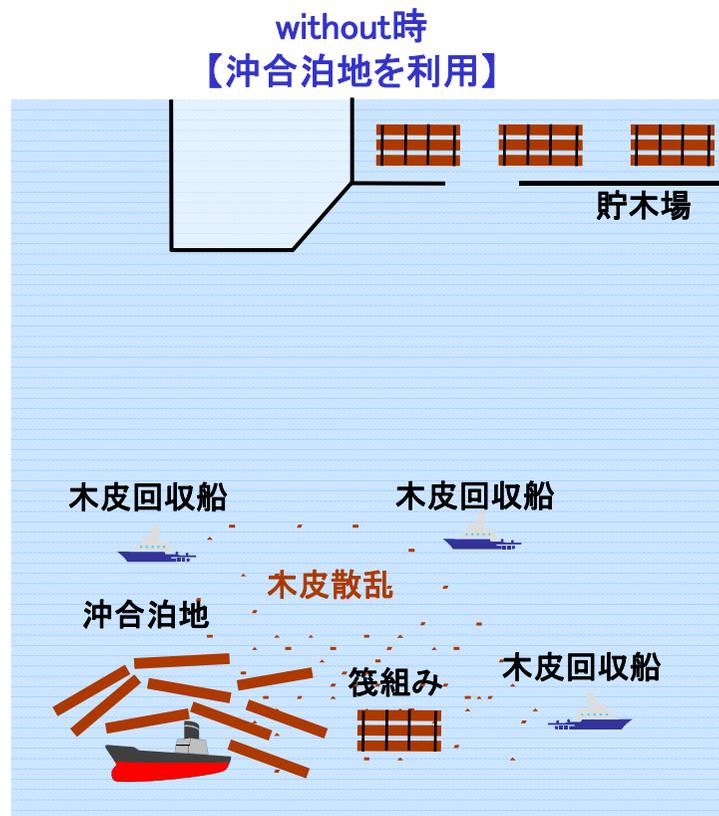
筏組み・二次輸送コスト 0.8億円/年

筏組み・二次輸送コスト 0.3億円/年

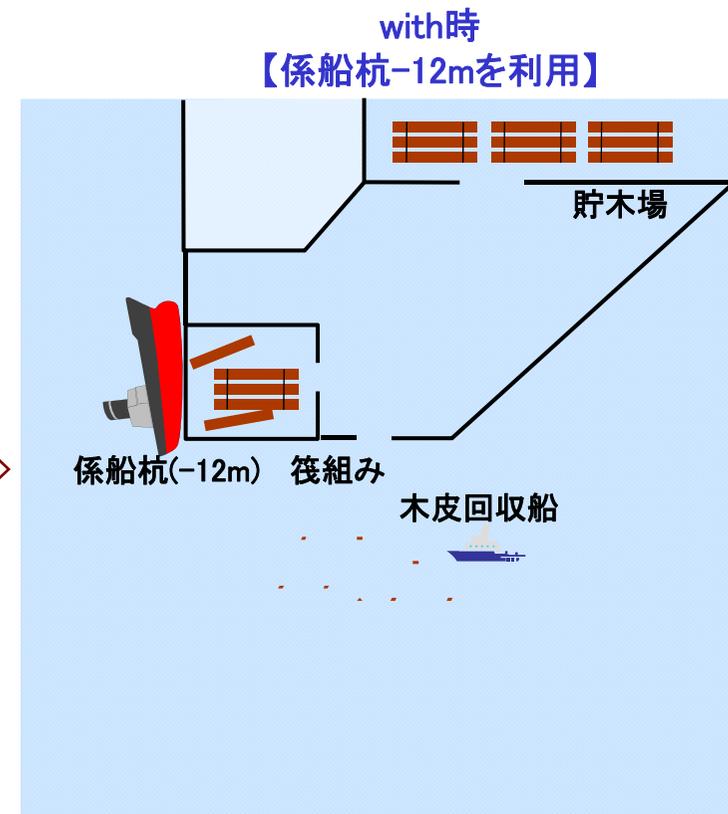
## 6.事業効果⑤

### (5) その他便益(港内清掃コストの削減)

沖合泊地での水面投下が廃止されることにより、木片回収の作業量が削減される。これにより、年間7百万円の港内清掃コストが削減される。



港内清掃コスト 14百万円/年



港内清掃コスト 7百万円/年

## 6.事業効果⑥

### (6)その他の効果

#### ①地域産業の安定・発展

尾道糸崎港機織地区の背後圏である福山市、府中市には、170社(総従業員数約2,600人)の木材関連企業が立地しており、地域の雇用・所得を支える主要産業となっている。本プロジェクトの実施により、木材関連企業の主要材料である原木貨物の物流効率化が図られ、地域産業競争力の更なる向上が期待される。

#### ②人工干潟創出効果

本プロジェクトの浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟が創出することにより、水質・底質の改善に貢献すると共に、アサリ等の生産量の増加が期待される。

#### ③環境負荷の軽減

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、CO<sub>2</sub>排出量が約37%削減される。

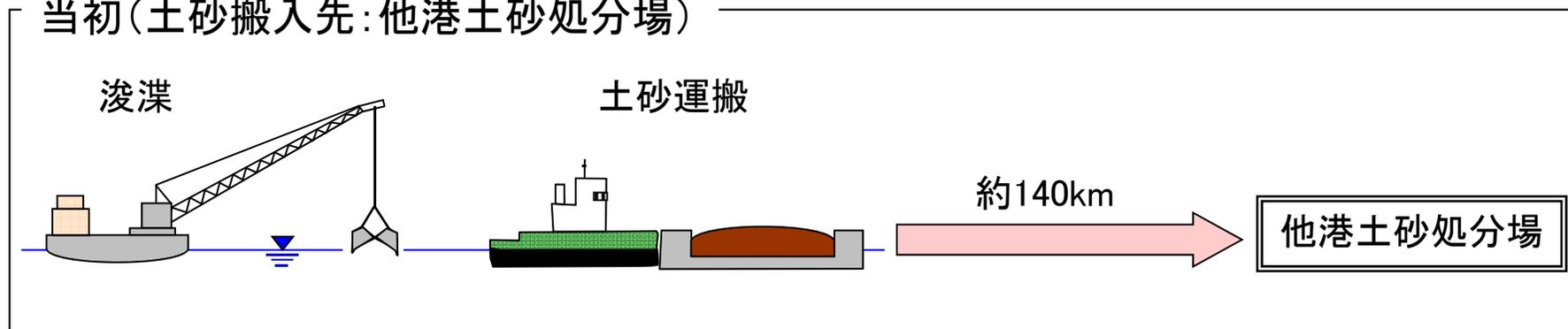


# 7.コスト縮減等の方策

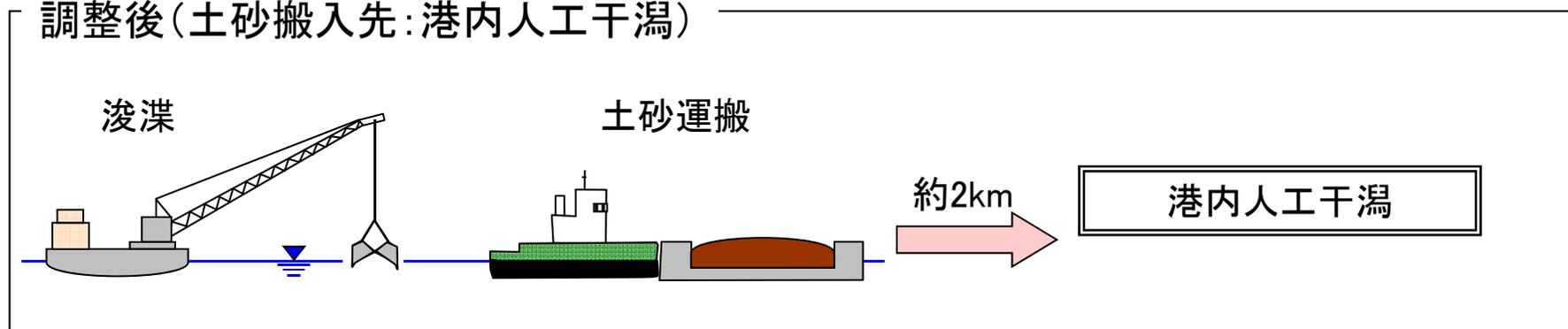
## ■事業コストの縮減

- ・他港土砂処分場へ搬入予定の一部の良質な浚渫土砂について、これまでの周辺での干潟造成技術の確立等の成果を踏まえ関係者と協議・調整した結果、港内の人工干潟造成に活用することが可能となり、遠距離輸送を回避することが可能となった。
- ・これにより、全体事業費の約2%(約4億円)のコスト縮減が見込まれる。

当初(土砂搬入先:他港土砂処分場)



調整後(土砂搬入先:港内人工干潟)



# 8.投資効果

## 費用対効果分析結果

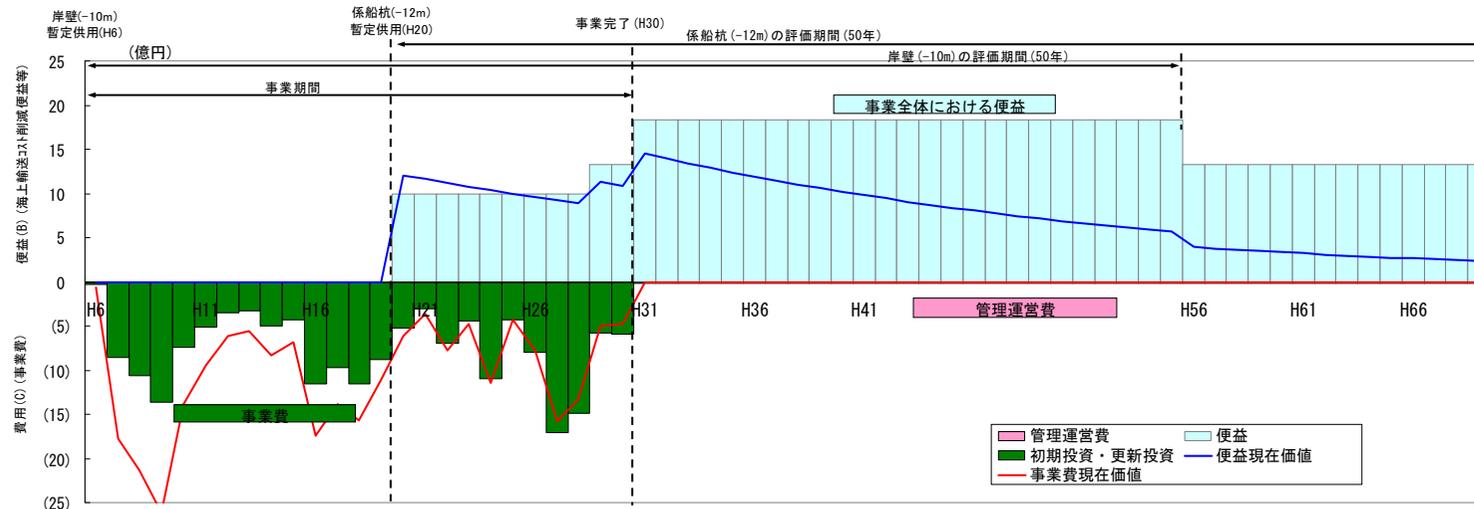
費用対効果分析の結果、事業全体の純現在価値(B-C)が131億円、費用便益比(B/C)が1.5となり、残事業に関してもB-Cが76億円、B/Cが2.5となり、投資効果があることが確認された。

内容	事業全体	残事業
<b>総便益(B)</b>	<b>394億円</b>	<b>125億円</b>
輸送コスト削減便益①	311億円	58億円
輸送コスト削減便益②	66億円	66億円
輸送コスト削減便益③	15億円	1億円
その他便益	2億円	—
<b>総費用(C)</b>	<b>263億円</b>	<b>49億円</b>
建設費	260億円	46億円
管理運営費	3億円	3億円
<b>費用便益比(B/C)</b>	<b>1.5</b>	<b>2.5</b>

### 【B/C感度分析結果】

分析項目	事業全体		残事業	
	+10%	-10%	+10%	-10%
需要量	1.6	1.3	2.8	2.3
建設費	1.5	1.5	2.3	2.8
建設期間	1.5	1.5	2.4	2.5

※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。



(年)

# 9. 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19年 建築基準法改正(建築確認の強化)により、新設住宅着工に遅れが発生。
- ◇平成19年 ロシアの原木輸出関税が引き上げられる。
- ◇平成20年 世界同時不況が発生し国内の新設住宅着工が一時的に落ち込む。
- ◇平成20年 係船杭(-12m)(分離堤)を暫定水深10mで供用開始。
- ◇平成22年 住宅エコポイント等の施策もあり、住宅リフォームが増加。
- ◇平成25年 円安傾向により輸出品の増加が見込まれる。

#### 2)事業の投資効果

$$\text{費用便益費(B/C)} = 1.5(\text{事業全体}) \quad 2.5(\text{残事業})$$

#### 3)事業の進捗状況

- ◇総事業費 : 198億円(既投資額:144億円)
- ◇残事業費 : 54億円
- ◇事業進捗率 : 73%(平成25年度末時点)

### ②事業の進捗の見込み

- ◇係船柱(-12m)は平成20年5月より暫定水深10mで供用しており、平成28年度完成予定。
- ◇泊地(-10m)は平成30年度完成予定。

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇浚渫により発生する土砂の搬入先を他港の埋立処分場から港内の人工干潟に変更することにより、約2%(約4億円)のコスト削減が図られる。

## (2)港湾管理者への意見照会結果

- ◇対応方針(原案)については異存ありません。  
尾道糸崎港機織地区は、西日本有数の木材拠点港であり、背後には多数の木材関連企業が立地し、これらの企業の競争力確保のため、本県においては、国際物流ターミナル整備事業を前提に、水面整理場など木材の水面取扱施設の整備を行ってきたが、航路・泊地を暫定水深で整備しているため、大型化した木材運搬船に対応できておらず、海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況となっている。  
このため、輸送機能の一層の強化を図り、地域産業の競争力を強化するため、国際物流ターミナル整備事業をより一層推進して頂きたい。

## 【今後の対応方針(原案)】

上記①、②の各視点により木材物流の効率化と同時に尾道糸崎港の木材取扱拠点としての機能を強化するため  
本事業の**継続が妥当**

# 10. 前回評価時との比較

項目	前回評価 (平成23年再評価)	今回評価 (平成25年再評価)	備考
構成施設	係船杭(-12m)、泊地(-12m)、 航路(-12m)、泊地(-2m)、泊 地(分離堤)、貯木場(-1m) など	係船杭(-12m)、泊地(-12m)、 航路(-12m)、泊地(-2m)、泊 地(分離堤)、貯木場(-1m)、 泊地(-10m)など	企業要望等より泊地(-10m)施設 を追加(隣接施設であり一体プロ ジェクトとして整備を行う必要が ある)
事業期間	平成6年度～ 平成28年度	平成6年度～ 平成30年度	泊地(-10m)施設の追加による
総事業費	179億円	198億円	泊地(-10m)施設の追加による
総費用(C)	228.0億円	262.9億円	総事業費の見直し、 現在価値化の基準年変更 (H23→H25)のため
総便益(B)	321.6億円	393.5億円	取扱貨物量の需要推計見直し、 現在価値化の基準年変更 (H23→H25)等による便益の見 直しのため
費用対効果 (B/C)	1.4	1.5	

尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (尾道系崎港 機織地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 菊地 身智雄	事業 主体	中国地方整備局				
実施箇所	広島県福山市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
主な事業の諸元	係船杭(水深12m)(分離堤)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、泊地(水深10m)									
事業期間	事業採択	平成6年度	完了	平成30年度						
総事業費(億円)	198		残事業費(億円)	54						
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・木材輸入拠点として背後には木材取扱企業が数多く存在し、大型船に対応した施設設備など木材港としての機能強化が強く望まれている。</li> <li>・大型岸壁がなく、水深不足のため、沖合いで原木を投下し、筏での港内二次輸送が生じ輸送コストが割高となっている。</li> <li>・港内二次輸送時に木皮の流出が生じ、周辺海域環境の改善が求められている。</li> <li>・航路、泊地部が水深不足のため、非効率な輸送を余儀なくされている。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化による海上輸送の効率化を図ることにより物流コストを削減するとともに、周辺海域の環境改善を図る。</li> </ul> <p>①船舶大型化による海上輸送費用の削減 ②荷役形態変更による筏組み・二次輸送費用の削減 ③原木の沖合投下廃止による港内海面清掃費用の削減</p> <p>&lt;政策体系上の位置付け&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>									
便益の主な根拠	船舶の大型化等による海上輸送コストの削減 (平成31年度予測取扱貨物量：47.9万トン)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成25年度							
	B:総便益(億円)	394	C:総費用(億円)	263	全体B/C	1.5	B-C	131	EIRR(%)	6.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	125	C:総費用(億円)	49	継続B/C	2.5				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		1.3~1.6	2.3~2.8						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		1.5~1.5	2.3~2.8						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		1.5~1.5	2.4~2.5						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①大型船舶の入港が可能となり、海上輸送費用の削減が図られる。</p> <p>②荷役形態の変更されることにより、筏組み・二次輸送費用の削減が図られる。</p> <p>③原木の沖合投下が廃止されることにより、港内海面費用の削減が図られる。</p> <p>&lt;貨幣換算が困難な効果等による評価&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物の海上輸送の効率化により、CO2排出量の低減が図られる。</li> <li>・背後に立地する木材関連企業の主要材料である原木の輸送効率化が図られ、地域産業競争力が向上し、雇用の確保に貢献することが期待される。</li> <li>・本事業の浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟を創出することにより、水質・底質の改善に貢献するとともにアサリ等の生産量の増加が期待される。</li> </ul>									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年 建築基準法改正(建築確認の強化)により、新設住宅着工に遅れが発生。</li> <li>・平成19年 ロシアの原木輸出関税率が引き上げられる。</li> <li>・平成20年 世界同時不況が発生し国内の新設住宅着工が一時的に落ち込む。</li> <li>・平成20年 係船杭(水深12m)(分離堤)を暫定水深10mで供用開始。</li> <li>・平成22年 住宅エコポイント等の施策もあり、住宅リフォームが増加。</li> <li>・平成25年 円安傾向により輸出品の増加が見込まれる。</li> </ul>									
主な事業の進捗状況	総事業費198億円、既投資額144億円 平成25年度末現在 事業進捗率73%									
主な事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・係船杭(水深12m)は平成20年5月から暫定水深10mにて供用しており、平成28年度に完成予定。</li> <li>・泊地(水深10m)は平成30年度完成予定。</li> </ul>									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫により発生する土砂の搬入先を他港の埋立処分場から港内の人工干潟に変更することにより、約2%(約4億円)のコスト削減を図る予定。									
対応方針	継続									
対応方針理由	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	<第三者委員会の意見・反映内容>									



## 尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業 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	輸送コストの削減①	44.3	千円/トン・年	船舶の大型化等によるコスト削減	12.6	億円/年
	輸送コストの削減②	26.4	千円/トン・年	船舶の大型化等によるコスト削減	5.1	億円/年
	輸送コストの削減③	1.9	千円/トン・年	非効率な二次輸送の解消	0.6	億円/年
環境便益	その他便益	0.1	億円/年	港内清掃コストの削減	0.1	億円/年

### 費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	係船杭(水深12m)(分離堤)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、泊地(水深10m)等

## 〔輸送コスト削減便益①(船舶の大型化等によるコスト削減)〕

国際物流ターミナルを整備することにより、係船杭並びに航路・泊地水深が12mとなり、より大型の船舶で輸送することが可能になる。この結果、単位貨物量あたりの海上輸送費用が削減可能となる。

なお、「港湾投資の評価に関する解説書2011 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」を以下「解説書」という。

## 【取扱貨物】

・原木:23.8万m<sup>3</sup>/年(H29～)

## 【WITHOUT時】

・利用船舶:26,000DWT

## 【WITH時(水深10m暫定供用)】(H20～H28)

・利用船舶:32,000DWT

## 【WITH時(水深12m供用)】(H29～)

・利用船舶:38,000DWT

## 輸送コスト削減便益①(H20～H28)

		without時	With時	備考	
①	年間貨物量(m <sup>3</sup> /年)	238,000		過年度実績より推計	
②	船型(DWT/隻)	26,000	32,000	過年度実績平均値	過年度実績平均値
③	1寄港あたりの荷卸し量(m <sup>3</sup> /隻・回)	8,500	14,000	過年度実績平均値	過年度実績平均値
④	1隻あたり海上輸送費用(千円/隻)	2,470	2,692	解説書2-3-34 比例案分	解説書2-3-34 比例案分
⑤	年間延べ海上輸送隻数(隻)	28	17	①/③	
⑥	1回あたりの航海日数	40	40	ヒアリング	
⑦	年間海上輸送費用(百万円/年)	2,766	1,831	④×⑤×⑥	
船舶大型化による輸送費用削減便益(百万円/年)		935			

## 輸送コスト削減便益①(H29～)

		without時	With時	備考	
①	年間貨物量(m <sup>3</sup> /年)	238,000		過年度実績より推計	
②	船型(DWT/隻)	26,000	38,000	過年度実績平均値	ヒアリング
③	1寄港あたりの荷卸し量(m <sup>3</sup> /隻・回)	8,500	19,500	過年度実績平均値	過年度実績より換算
④	1隻あたり海上輸送費用(千円/隻)	2,470	2,892	解説書2-3-34 比例案分	解説書2-3-34 比例案分
⑤	年間延べ海上輸送隻数(隻)	28	13	①/③	
⑥	1回あたりの航海日数	40	40	ヒアリング	
⑦	年間海上輸送費用(百万円/年)	2,766	1,504	④×⑤×⑥	
船舶大型化による輸送費用削減便益(百万円/年)		1,262			

## 〔輸送コスト削減便益②(船舶の大型化等によるコスト削減)〕

国際物流ターミナルを整備することにより、岸壁及び泊地水深が10mとなり、より大型の船舶で輸送することが可能になる。この結果、単位貨物量あたりの海上輸送費用が削減可能となる。

なお、「港湾投資の評価に関する解説書2011 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」を以下「解説書」という。

## 【取扱貨物】

・原木:16.2万m<sup>3</sup>/年(H31～)

## 【WITHOUT時】

・利用船舶:26,000DWT

## 【WITH時(水深10m供用)】(H31～)

・利用船舶:32,000DWT

## 輸送コスト削減便益②(H31～)

		without時	With時	備考	
①	年間貨物量(m <sup>3</sup> /年)	162,000		過年度実績より推計	
②	船型(DWT/隻)	26,000	32,000	過年度実績平均値	過年度実績平均値
③	1寄港あたりの荷卸し量(m <sup>3</sup> /隻・回)	8,300	14,000	過年度実績平均値	過年度実績平均値
④	1隻あたり海上輸送費用(千円/隻)	2,470	2,692	解説書2-3-34 比例案分	解説書2-3-34 比例案分
⑤	年間延べ海上輸送隻数(隻)	20	12	①/③	
⑥	1回あたりの航海日数	30	30	ヒアリング	
⑦	年間海上輸送費用(百万円/年)	1,482	969	④×⑤×⑥	
船舶大型化による輸送費用削減便益(百万円/年)		513			

## 〔輸送コスト削減便益③(非効率な二次輸送の解消)〕

国際物流ターミナルを整備することで荷役形態が変更されることにより、筏組・二次輸送費用の削減が可能となる。

## 【取扱貨物】

・原木取扱貨物量:23.8万m<sup>3</sup>/年(H29～)

## 【WITHOUT時】

・沖合泊地利用  
・利用船舶:26,000DWT

## 【WITH時(水深10m暫定供用)】(H20～H28)

・係船杭(水深12m)利用  
・利用船舶:32,000DWT

## 【WITH時(水深12m供用)】(H29～)

・係船杭(水深12m)  
・利用船舶:38,000DWT

## 輸送コスト削減便益③(H20～H28)

		without時	With時	備考	
①	年間帰港隻数(隻/年)	28	17	参考資料4-1 ④	
②	1隻あたり作業日数(日/隻)	5	5	ヒアリング	ヒアリング
③	1日あたり作業コスト(千円/日)	579	290	ヒアリングを基に算出	
④	年間輸送費用(百万円/日)	81	25	①×②×③	
筏組・二次輸送費用削減便益(百万円/年)		56			

## 輸送コスト削減便益③(H29～)

		without時	With時	備考	
①	年間帰港隻数(隻/年)	28	13	参考資料4-1 ④	
②	1隻あたり作業日数(日/隻)	5	7	ヒアリング	ヒアリング
③	1日あたり作業コスト(千円/日)	579	290	ヒアリングを基に算出	
④	年間輸送費用(百万円/日)	81	26	①×②×③	
筏組・二次輸送費用削減便益(百万円/年)		55			

## 〔その他便益(港内清掃コストの削減)〕

国際物流ターミナルを整備することで荷役形態が変更されることにより、港内清掃費の削減が可能となる。

## 【WITHOUT時】

・沖合錨地利用

## 【WITH時】(H20～)

・係船杭(水深12m)利用

## その他便益

		without時	With時	備考	
①	木皮回収用船費用等(千円/年)	8,600	4,300	ヒアリング	ヒアリング
②	補償費等(千円/年)	5,400	2,700	ヒアリング	ヒアリング
③	年間港湾清掃費用(百万円/年)	14	7	①+②	
港内清掃費用削減便益(百万円/年)		7			

## 尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

## (1)事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)	残事業費 (億円)
<b>工事費</b>			
係船杭(水深12m)(分離堤)	1 式	22	
泊地(分離堤)	1 式	3	
航路・泊地(水深12m)		86	24
浚渫工	2,369 千m3	86	24
泊地(水深10m)		20	20
浚渫工	382 千m3	20	20
<b>用地費及補償費</b>			
補償費	1 式	4	1
<b>間接経費</b>			
		14	4
<b>補助・起債事業</b>			
		50	5
泊地(分離堤)	1 式	24	
泊地(水深2m)	1 式	3	
整理場(水深2m)	1 式	18	
貯木場(水深1m)、(水深2m)	1 式	5	5
<b>合計</b>		<b>198</b>	<b>54</b>

※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。  
端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とは限らない。

## (2)管理運営費

項目	数量	金額 (億円/年)
管理運営費	1 式	0.12

※港湾管理者へのヒアリング等を基に算出している。

# 尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業

〔広島県への意見照会と回答〕



国中整企画第12号  
国中整港計第9号  
平成25年6月10日

広島県知事 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(ご依頼)

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25年7月4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、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
尾道系崎港機織地区 国際物流ターミナル整備事業	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。

■ご意見の送付期限 : 平成25年6月24日(月)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原

教習係長 松田

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

土 総 第 5 号

平成25年6月21日

中国地方整備局長 様

広島県知事  
(土木総務課)



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25年6月10日付け国中整企画第12号及び国中整港計第9号で依頼のこのことについて、対応方針（原案）案については、異存ありません。

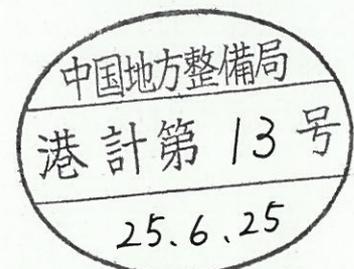
なお、個別の事業についての意見については、別紙のとおりです。

○ 港湾事業 尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業

担当 経営戦略グループ

電話 082-513-3816

(担当者 森山)



## 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）に対する意見

## 【港湾事業】

事業名	尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である。
<p>(具体的意見)</p> <p>尾道糸崎港機織地区は、西日本有数の木材拠点港であり、背後には多数の木材関連企業が立地し、これらの企業の競争力確保のため、本県においては、国際物流ターミナル整備事業を前提に、水面整理場など木材の水面取扱施設の整備を行ってきたが、航路・泊地を暫定水深で整備しているため、大型化した木材運搬船に対応できておらず、海上輸送コストの削減や効率的な荷役が困難な状況となっている。</p> <p>このため、輸送機能の一層の強化を図り、地域産業の競争力を強化するため、国際物流ターミナル整備事業をより一層推進して頂きたい。</p>	