

浜田港福井地区臨港道路整備事業

港湾事業の再評価項目調書

事業名（箇所名）	臨港道路整備事業（浜田港 福井地区）					
実施箇所	島根県浜田市					
該当基準	その他					
主な事業の諸元	臨港道路					
事業期間	事業採択	平成24年度		完了	平成29年度	
総事業費（億円）	49		残事業費（億円）		20	
目的・必要性	浜田港と高規格道路網を直結し、貨物輸送の効率化と背後圏の拡大を図るとともに、臨港道路機能を強化し、周辺道路の渋滞解消を図る。					
便益の主な根拠	輸送コスト削減、交通事故の損失回避 (臨港道路計画交通量4,600台／日)					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成27年度				
	B：総便益 (億円)	60	C：総費用 (億円)	46	全体B／C	1.3
	B－C	14	EIRR(%)	5.6		
残事業の投資効率性	B：総便益 (億円)	60	C：総費用 (億円)	19	継続B／C	3.2
感度分析	事業全体のB／C 残事業のB／C 需 要 (－10%～＋10%) (1.2～1.4) (2.9～3.5) 建 設 費 (＋10%～－10%) (1.2～1.4) (2.9～3.5) 建設期間 (＋10%～－10%) (1.3～1.3) (3.2～3.2)					
事業の効果等	・幹線道路とのアクセスが強化され、浜田港利用企業の物流コストが削減される。 ・周辺地域の渋滞緩和にも寄与すること等を通じ、地域産業の競争力強化と地域経済の発展に寄与する。					
社会情勢等の変化	・平成25年4月、浜田港福井地区に福井上屋（CFS）が完成。これに伴い、浜田港におけるコンテナ利用が増加。 ・浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展（山陰道 浜田・三隅道路の平成26年度部分供用）と、それに伴う背後地域への企業進出、設備投資の活発化が見込まれる。					
主な事業の進捗状況	総事業費49億円、既投資額29億円。平成27年度末現在 事業進捗率58%					
事業の進捗の見込み	平成29年度完了予定					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・工事用道路（海上部）について、現地状況を踏まえ、仮栈橋施工から『袋詰玉石』を用いることにより、約1.5億円のコスト縮減を図った。					
対応方針（原案）	継続					
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。					
その他	（その他の指標による評価） ・産業競争力の強化 ・背後圏の拡大による設備投資・雇用の拡大 ・大規模地震発生時の補完機能強化 ・沿道環境の改善					

浜田港 福井地区 臨港道路整備事業 再評価



平成27年12月
国土交通省 中国地方整備局

浜田港 福井地区 臨港道路整備事業

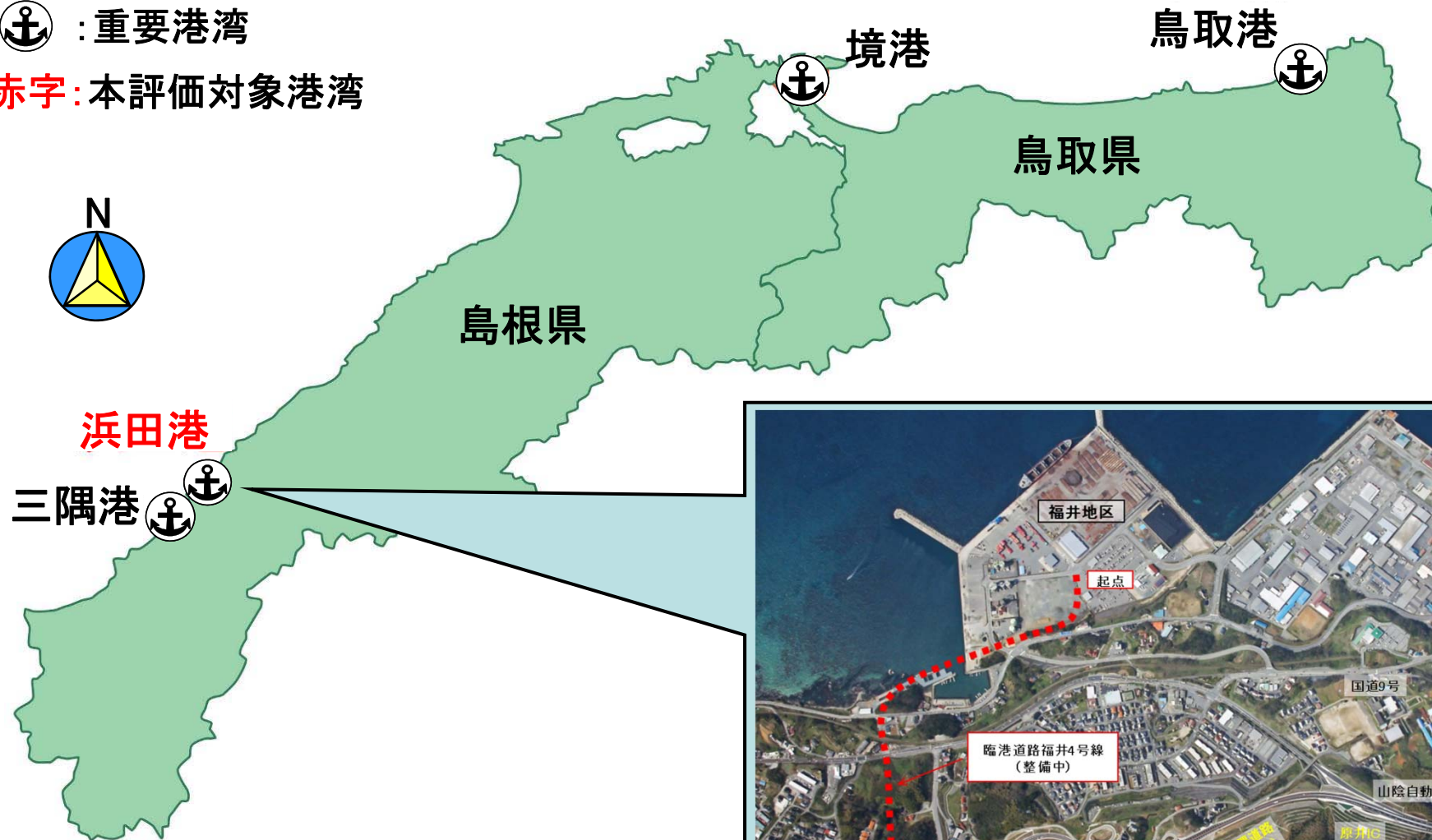
1. 事業位置図
2. 浜田港の概要
3. 浜田港の利用状況
4. 浜田港の課題と事業の目的
5. 事業の概要と進捗状況
6. 事業費増加の要因について
7. 将来交通量の推計
8. 事業の効果
9. コスト縮減等の方策
10. 投資効果
11. 今後の対応方針
12. 前回評価時との比較

1. 事業位置図

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

⚓ : 重要港湾

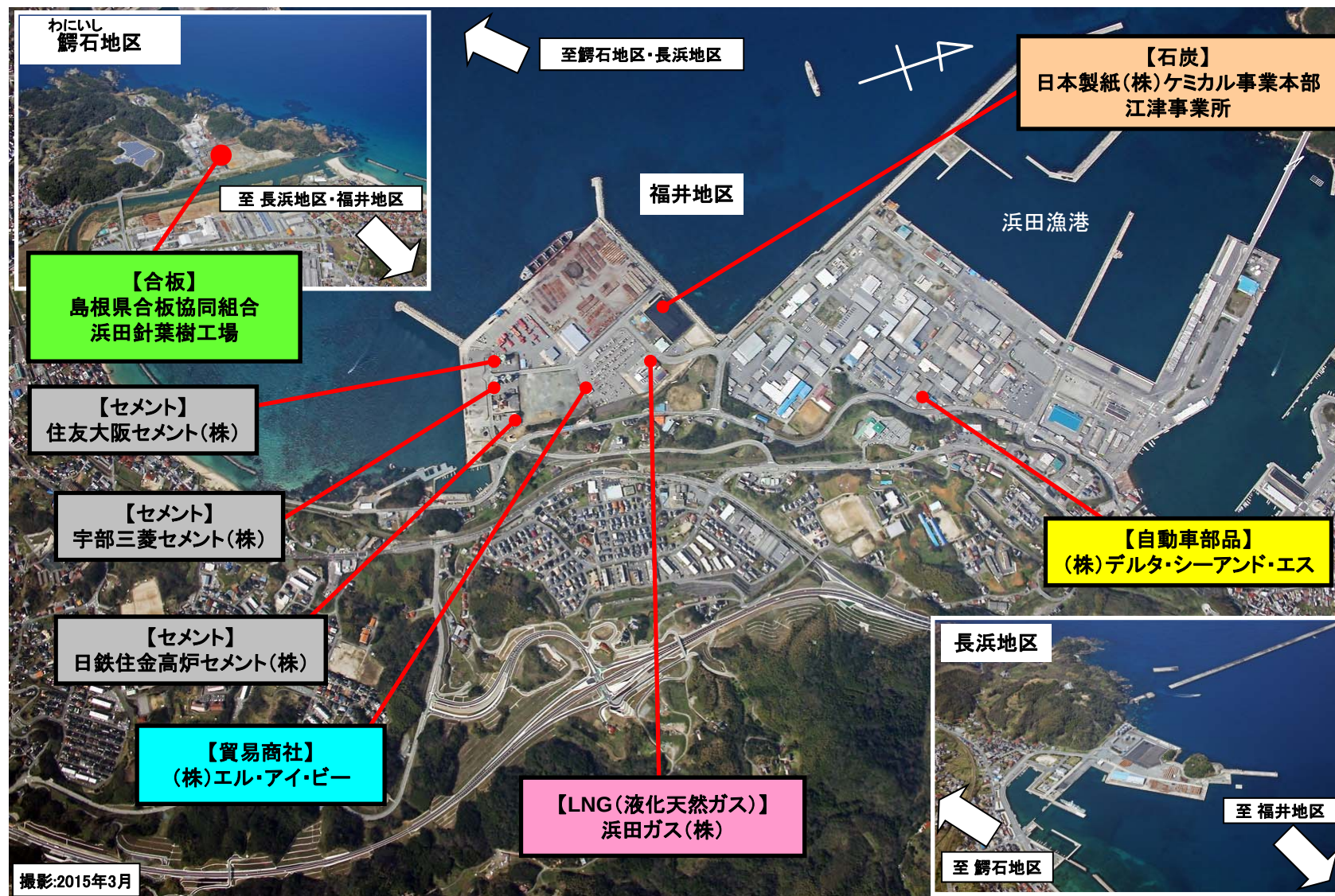
赤字: 本評価対象港湾



2. 浜田港の概要

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

浜田港周辺の主要企業



エネルギー 製造(化学工業品) 製造(金属機械) 製造(林産品) 製造(軽工業品) その他

3. 浜田港の利用状況全体図

浜田港福井地区
臨港道路整備事業



3. 浜田港福井地区の利用状況

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

【岸壁(水深7.5m×1バース)[耐震]】

(取扱貨物)

外資コンテナ・完成自動車、化学薬品、
非金属鉱物、ポリエチレン原料、パルプ等

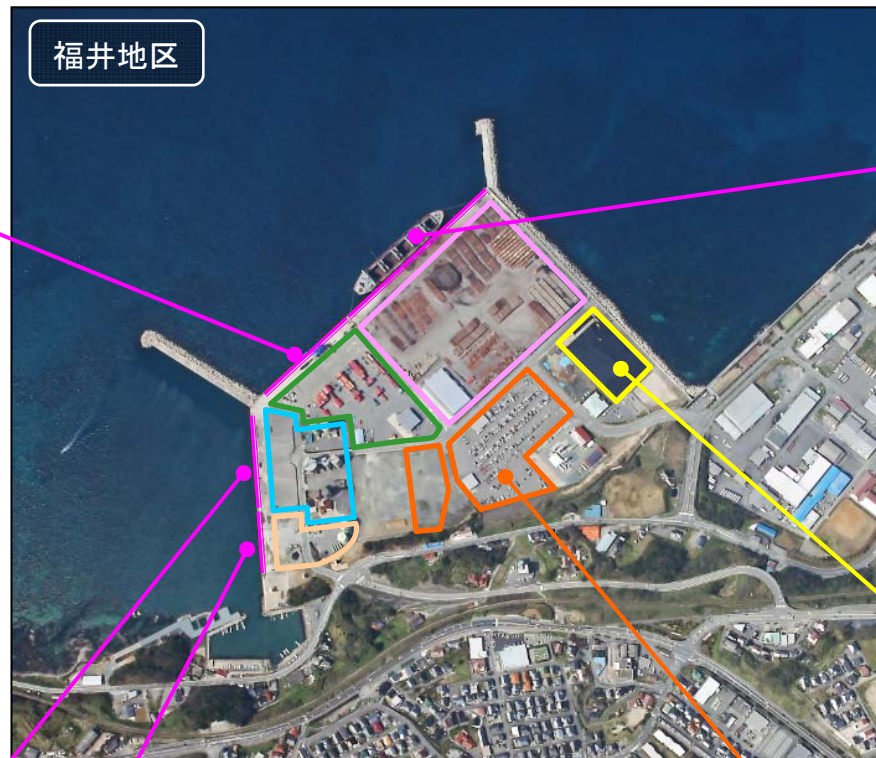
コンテナ荷役状況
(韓国航路:1便/週)



完成自動車荷役状況
(RORO航路:2便/月)



福井地区



【岸壁(水深14m×1バース)】

(取扱貨物)原木、石炭、完成自動車等

原木荷役状況



石炭荷役状況



【貯炭場】



【岸壁(水深7.5m×1バース)】

(取扱貨物)セメント、完成自動車等

セメント荷役状況



【岸壁(水深5.5m×1バース)】

(取扱貨物)セメント、石材、砂利・砂等

石材荷役状況



【モータープール(完成自動車)】

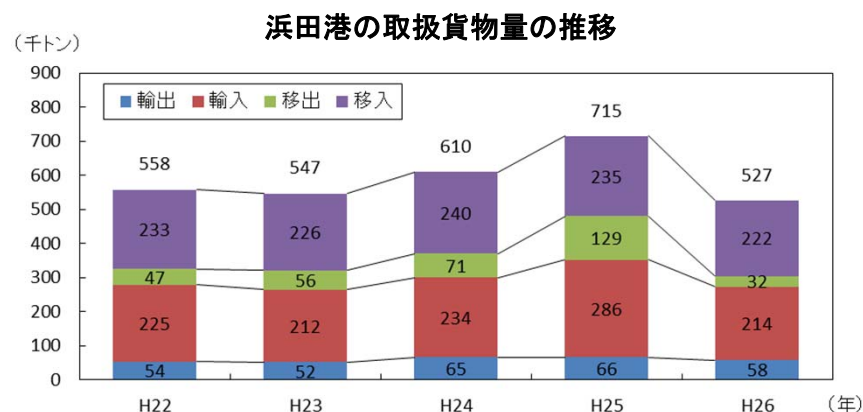


3. 浜田港の取扱貨物の推移

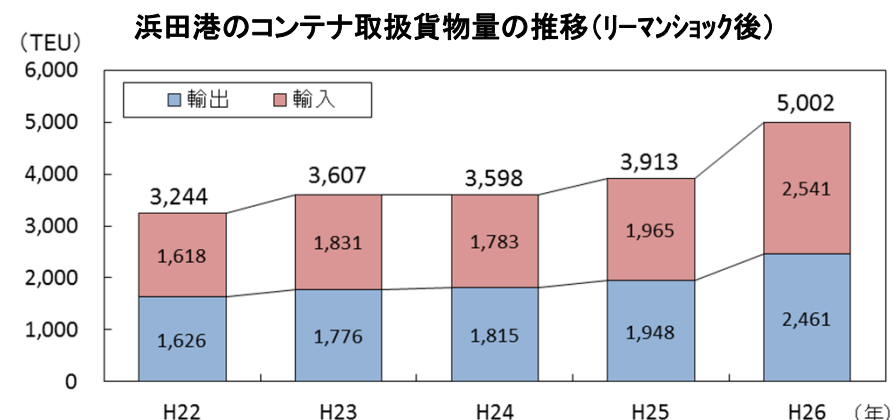
浜田港福井地区
臨港道路整備事業

- 浜田港の取扱貨物量(平成26年速報値)は、約527千トンであり、そのうち約8割強を福井地区で取り扱っている。
○浜田港における主な取扱貨物は、原木・石炭・セメントなどのバルク系貨物とコンテナ・完成自動車などのユニット系貨物である。

取扱貨物量の推移

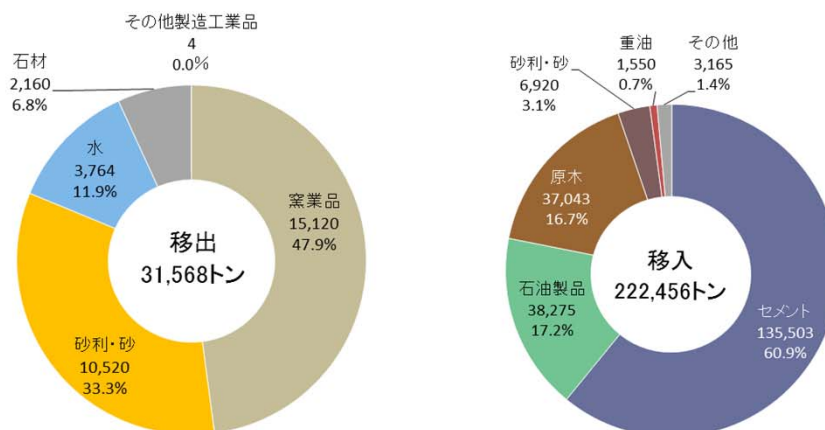
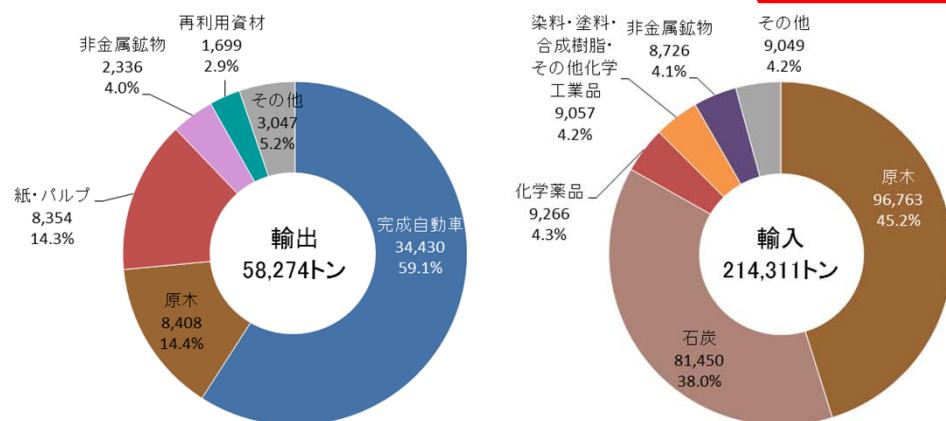


コンテナ取扱貨物量の推移



※TEU (Twenty-foot Equivalent Units) とは、20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位。

品目別取扱量(平成26年速報値)



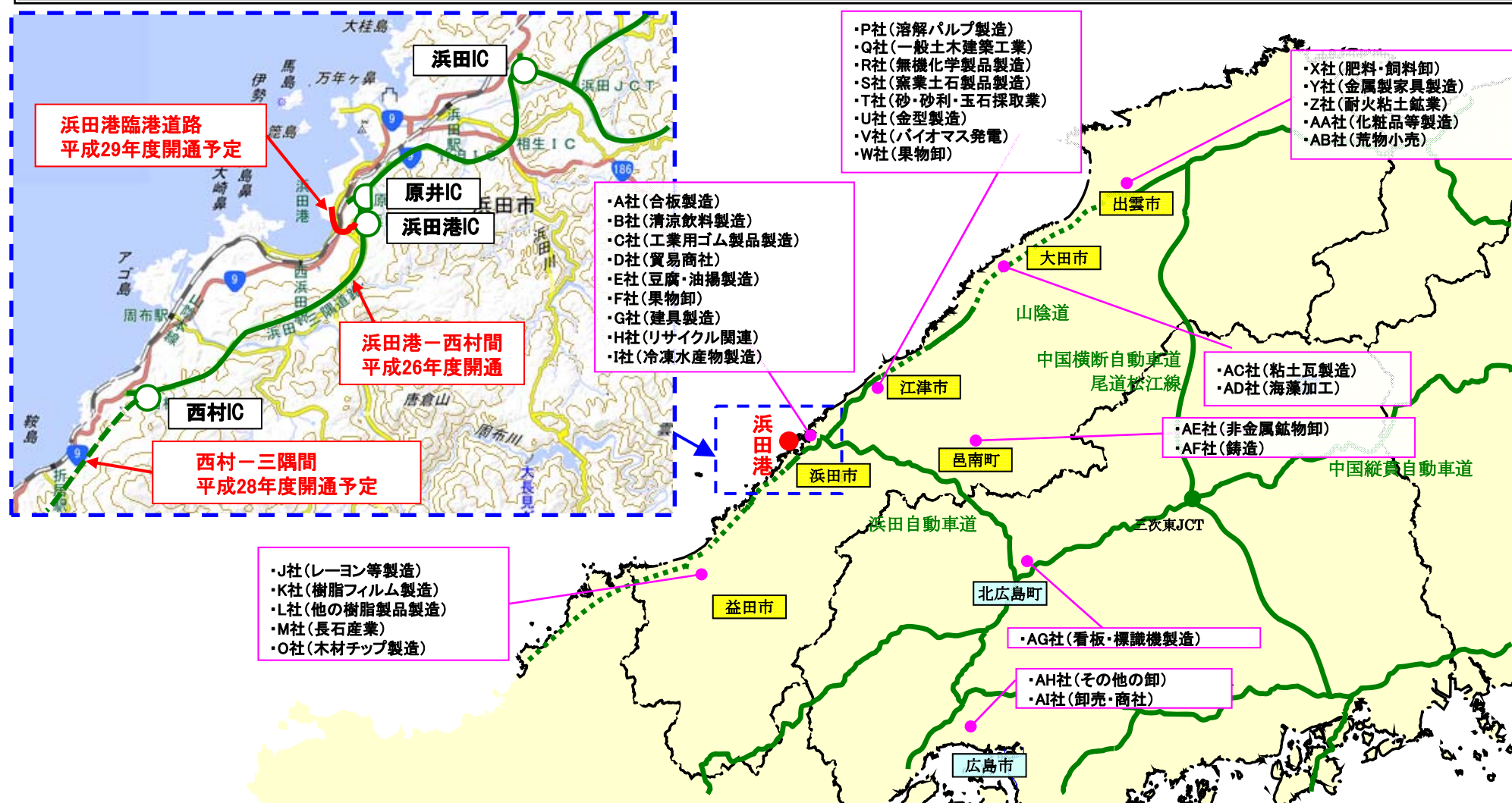
【出典】平成22年～平成25年:港湾統計(年報)、平成26年(速報値):島根県統計資料

4. 浜田港の課題と事業の目的①

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

《広域的な集荷に資する高規格道路への接続》

- 浜田港と高規格道路の整備によって、浜田港背後圏企業は、製造業をはじめ多くの企業が立地・設備投資を行っている。
- 広域的な貨物の集荷の効率を上げるためには、浜田港と山陰道浜田ICを直結する臨港道路の整備が必要である。

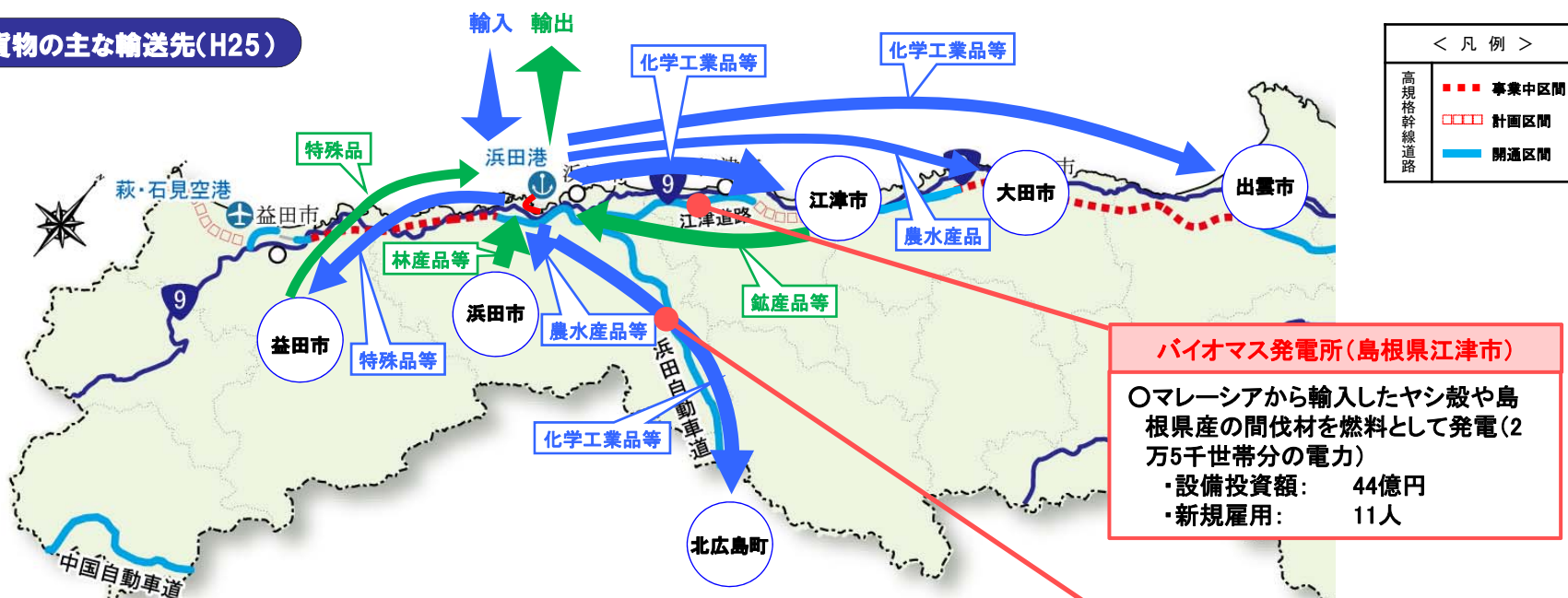


4. 浜田港の課題と事業の目的②

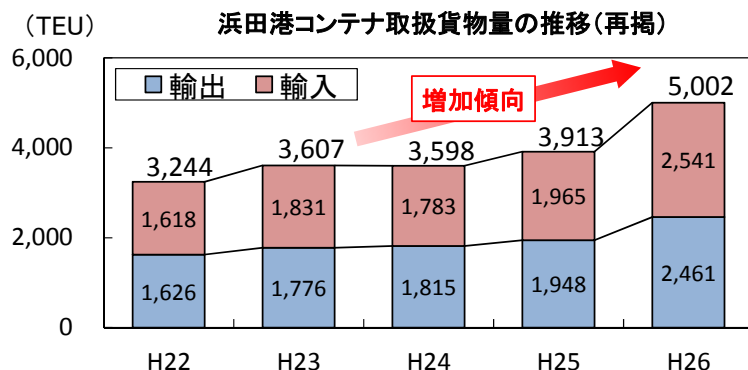
浜田港福井地区
臨港道路整備事業

- 浜田港は、主に東アジアと島根県をつなぐ国際貿易港であり、平成26年のコンテナ取扱量は過去最高を記録している。
- 山陰道(浜田・三隅道路)へ直結する浜田港臨港道路福井4号線の整備は、浜田港の集貨範囲の拡大、企業の新たな投資・雇用を後押しする。

浜田港国際コンテナ貨物の主な輸送先(H25)



出典:「平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査データ」より、中国地方整備局作成



平成25年 福井上屋(CFS)完成
CFS(コンテナフレートステーション):コンテナターミナルの中にあり、コンテナ1個に満たない小口貨物をコンテナに詰め、またはコンテナから取り出す作業を行う場所

バイオマス発電所(島根県江津市)

- マレーシアから輸入したヤシ殻や島根県産の間伐材を燃料として発電(2万5千世帯分の電力)
- ・設備投資額: 44億円
- ・新規雇用: 11人

鋳物部品工場(島根県邑南町)

- 大型船舶用の部品の生産増強のため、新工場を稼働
- ・設備投資額: 1億7千万円
- ・新規雇用: 20人

海外からの部品の輸入で浜田港の使い勝手が良いことが決め手になった。



鋳物部品工場
担当者

4. 浜田港の課題と事業の目的③

《周辺道路の混雑緩和》

浜田港からの港湾関連交通は、既存の臨港道路福井1号線利用が多く、周辺道路の渋滞が発生している。交通混雑の解消のためには浜田港周辺の貨物と広域貨物を分担した効率的な港湾関連交通の輸送ルートの確保が必要となっている。



- 浜田港と高規格道路網を直結し、貨物輸送の効率化と背後圏の拡大を図る
- 臨港道路機能を強化し、周辺道路の渋滞を解消

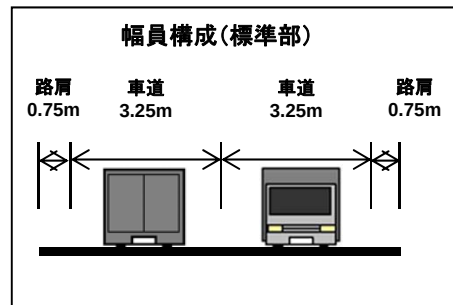
浜田港福井地区臨港道路整備事業

5. 事業の概要と進捗状況

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

○総事業費:49億円（既投資額:29億円）

○整備期間:平成24年度～平成29年度（平成27年度末時点の進捗率:58%）



6. 事業費増加の要因について(1)

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

当初計画から道路線形を見直したことにより、橋長の延長や橋脚の増設が必要となった。

○総事業費：39億円 → 49億円

○整備期間：平成24年度～平成29年度 → 変更無し

事業費の内訳と増加要因

工 区	事業費 (億円)			事業費の増減理由
	当初 (A)	今回 (B)	増▲減額 (B-A)	
1号橋	18.4	22.6	4.2	地元調整後の道路線形の見直しに伴う橋長の変更(270m→324m)に伴い、事業費が4.2億円増加
2号橋	5.9	9.2	3.3	地元調整後の道路線形の見直しに伴う橋脚の増加、JR調整後の施工方法の見直しに伴い、事業費が3.3億円増加
その他	14.7	17.2	2.5	地元調整後の工事用進入路の見直し等により事業費が2.5億円増加
合計	39	49	10	

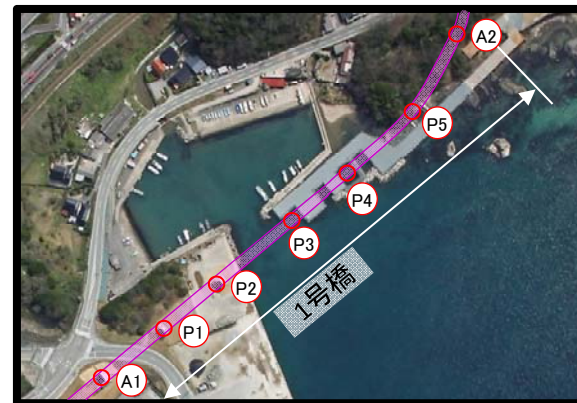


6. 事業費増加の要因について(2)

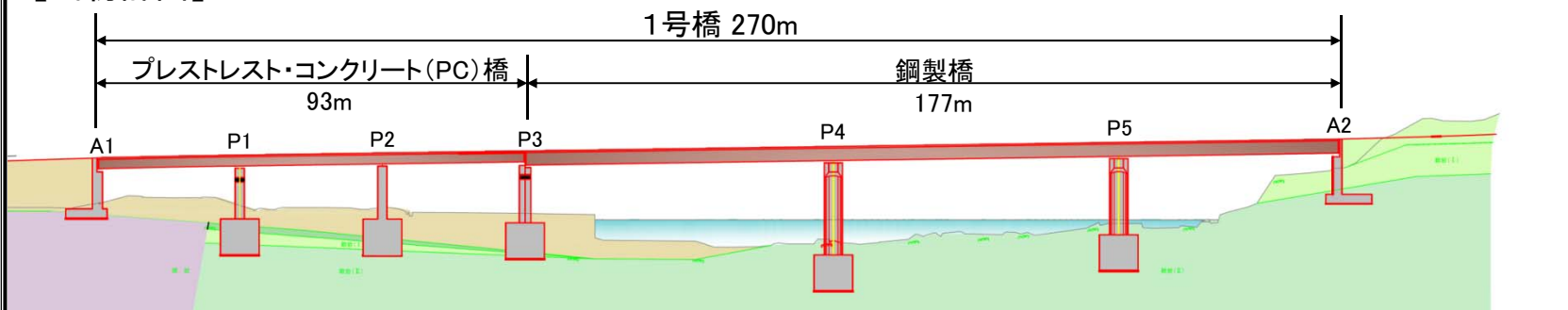
浜田港福井地区
臨港道路整備事業

【1号橋】 道路線形の見直しに伴う橋長変更

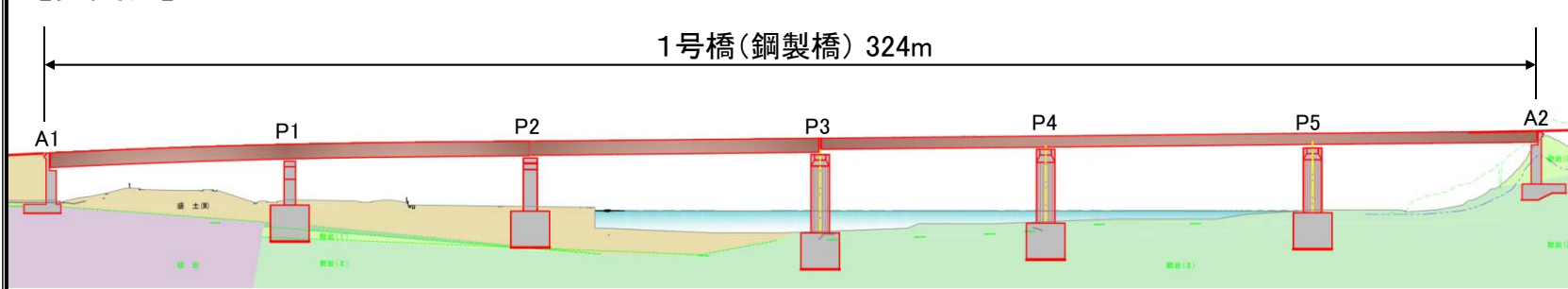
道路線形の見直しに伴い、1号橋の橋長が270mから324mに変更となり、コストが4.2億円増加した。



【当初計画】



【変更後】



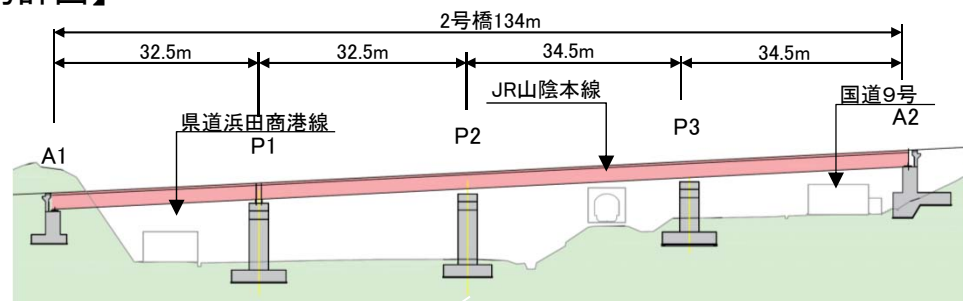
6. 事業費増加の要因について(3)

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

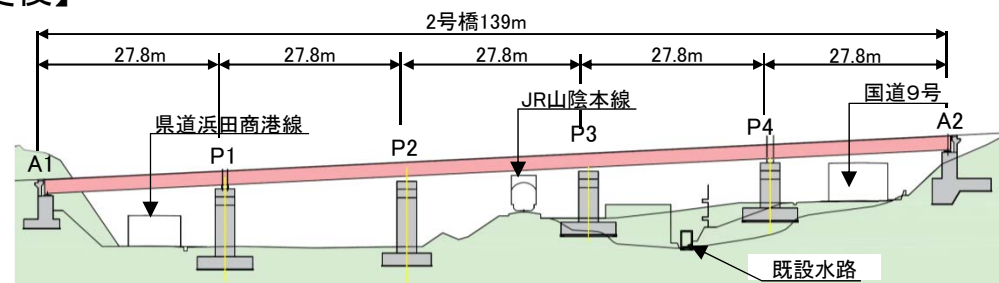
【2号橋】 道路線形の見直しに伴う橋長の変更、橋脚本数の変更及び新たな移転補償費の発生

道路線形の見直しに伴い、国道9号とJR山陰本線を横断する位置が変更となり、中央部の既設の水路をかわす必要性から、新たに橋脚(P4)が必要となった。また、JRとの協議により安全な運行を確保するための施工方法の見直しを行った。以上から、コストが3.3億円増加した。

【当初計画】



【変更後】



【その他】

住宅地から大型車両の出入が困難であり工事用道路の見直し等によりコストが2.5億円増加した。

7. 将来交通量の推計

臨港道路の整備効果の算定フロー

浜田港周辺の
発生集中交通量の推計

島根県全体の交通ネットワークにおける将来交通量需要

- ・道路交通センサスを基にした平成42年時点のODによる一般交通

浜田港の将来の港湾関連交通量需要

- ・港湾取扱貨物による発生交通量
- ・立地企業関連(企業来訪者)による発生交通量
- ・通勤による発生交通量
- ・緑地訪問による発生交通量

分布交通量の推計

配分交通量の
推計

【With時】

臨港道路福井4号線ありの道路ネットワークで推計

【Without時】

臨港道路福井4号線なしの道路ネットワークで推計

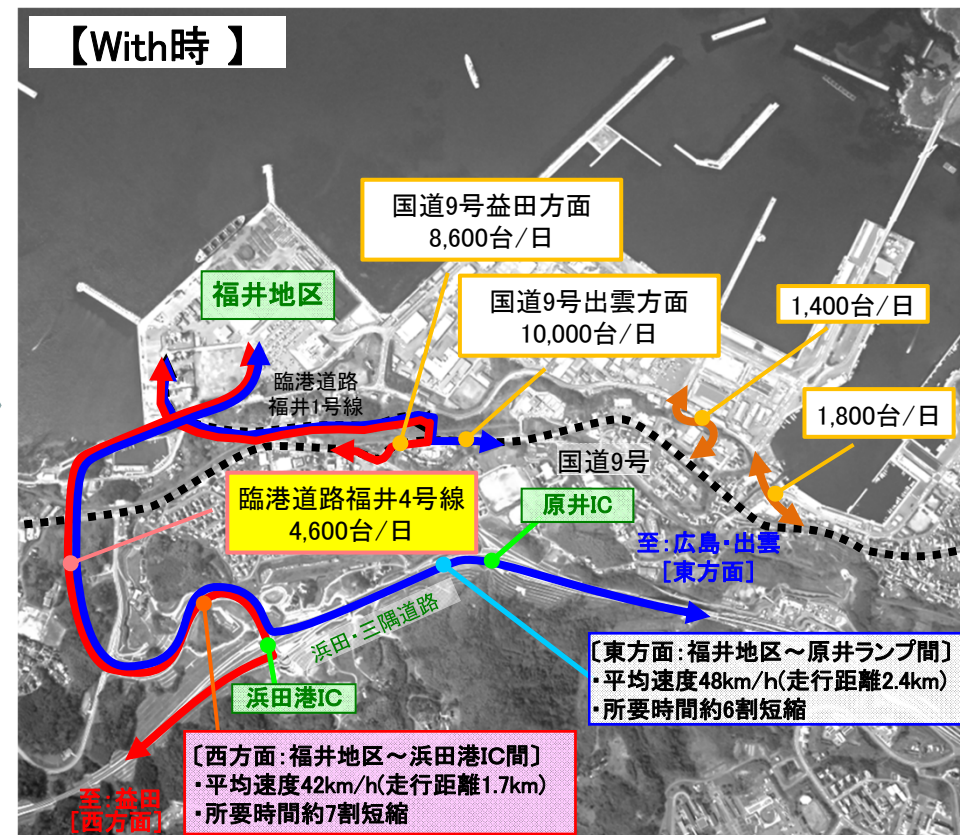
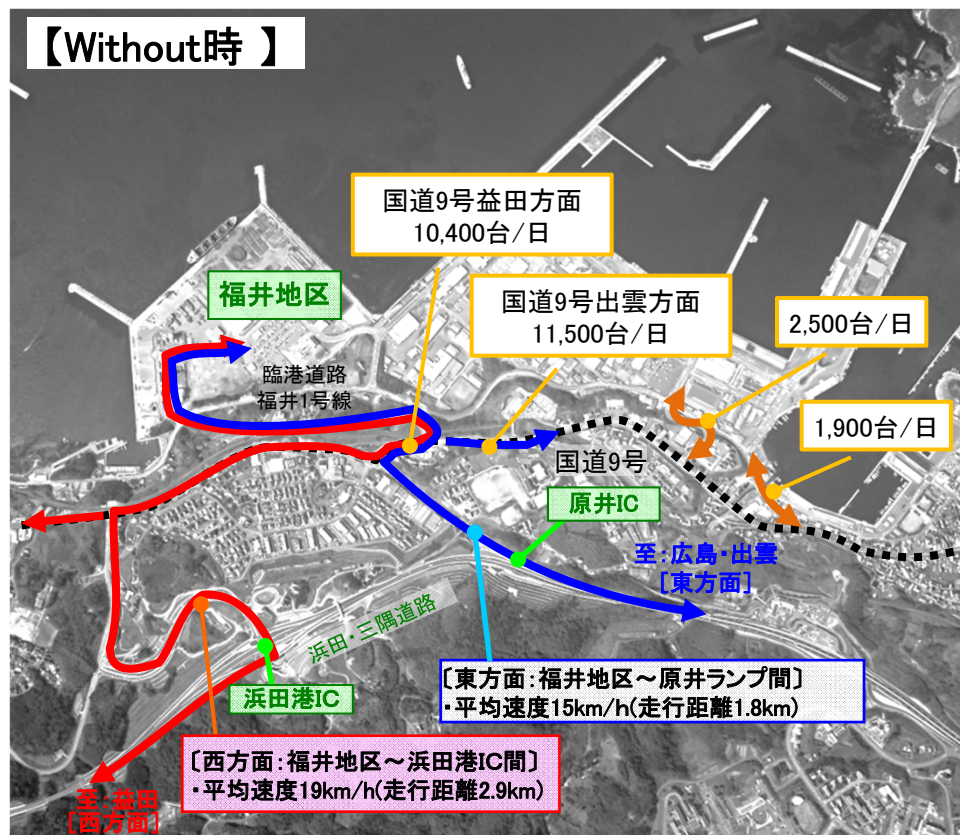
With時とWithout時の差を臨港道路整備による自動車交通円滑化効果として算定

- ①輸送・移動費用削減便益
- ②輸送・移動時間費用削減便益
- ③事故損失額削減便益

8. 事業の効果①(走行費用の削減)

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

臨港道路整備により、浜田港取扱貨物の効率的な陸上輸送が可能となることなどから、走行時間短縮、走行距離短縮等による費用削減分を便益として計上する。



臨港道路福井1号線の容量不足により、円滑なアクセスが困難

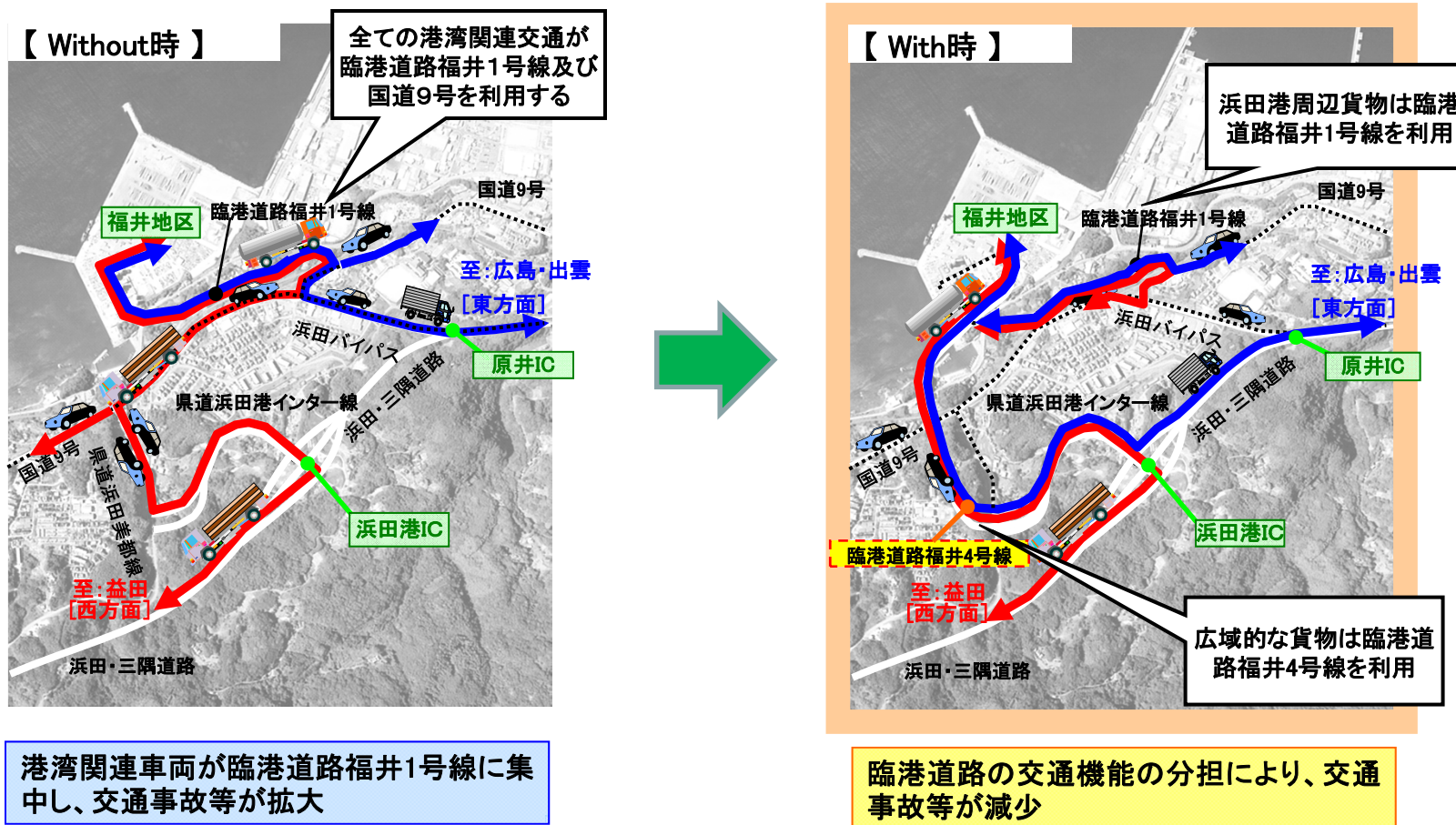
臨港道路福井4号線の整備により、臨港道路の交通容量が確保され、円滑なアクセスが可能(浜田・三隅道路に直結)

輸送・移動費用削減便益	0.02億円/年
輸送・移動時間費用削減便益	3.0億円/年

8. 事業の効果②(交通事故の損失回避)

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

臨港道路整備により、港湾関連交通が分散され、交通事故率が減少し、人的損害、物的損害、事故渋滞などの損失が軽減・回避されることから、交通事故損失の回避を便益として計上する。



事故損失額削減便益

0.2億円／年

8. 事業の効果③(その他の効果)

産業競争力の強化

効率的・広域的な貨物の集荷が可能となり、背後圏立地企業の産業競争力強化に寄与する。

背後圏の拡大による設備投資・雇用の拡大

浜田港の背後圏の拡大により、新たな企業設備投資や雇用が拡大する。

大規模地震発生時の補完機能強化

東南海・南海トラフ等の大規模地震発生時の瀬戸内海側港湾の補完機能が強化される。

沿道環境の改善

港湾関連車両等の交通量が分散され、沿道環境の改善が期待される。

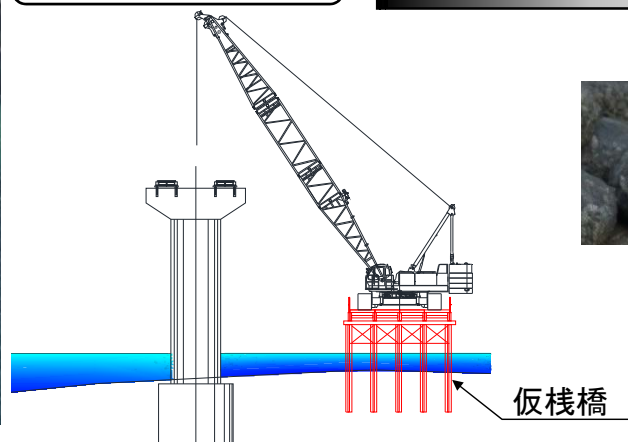
9. コスト縮減等の方策

工事用道路の整備に伴うコスト縮減

1号橋上部工、下部工の施工に当たり、当該箇所が海上での作業となるため、作業ヤード及び資材、重機の搬入等のため工事用道路を設ける必要がある。当初計画では全延長を『仮棧橋』による施工にて計画していたが、現地の水深及び地盤の状況を鑑み、一部において『袋詰玉石』を用いた工事用道路を造成する事により、工事の工期短縮及びコスト縮減を図った。



『仮棧橋』断面図



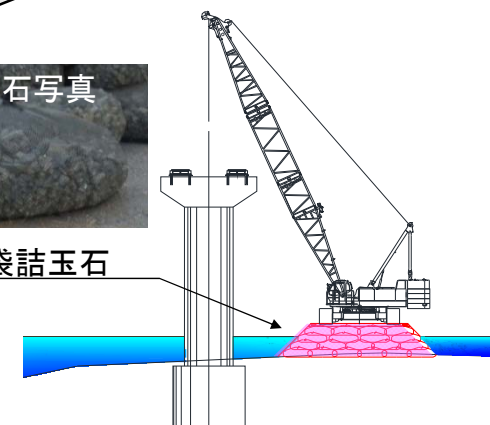
約1.5億円のコスト縮減

『袋詰玉石』断面図

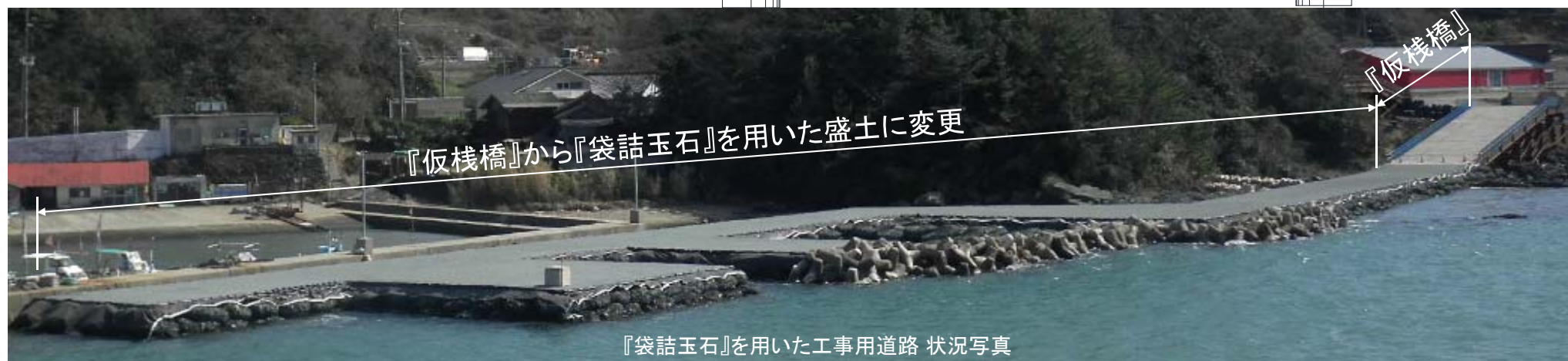


袋詰玉石写真

袋詰玉石



『仮棧橋』から『袋詰玉石』を用いた盛土に変更



『袋詰玉石』を用いた工事用道路 状況写真

浜田港福井地区
臨港道路整備事業

感度分析結果(B/Cによる分析)

項 目	事業全体	残事業
総便益(B)	60億円	60億円
輸送コスト削減便益	55億円	55億円
交通事故の減少便益	4億円	4億円
残存価値	0.1億円	0億円
総費用(C)	46億円	19億円
事業費	45億円	18億円
管理運営費	1億円	1億円
費用便益比(B/C)	1.3	3.2

要因	事業全体		残事業	
	-10%	+10%	-10%	+10%
需要	1.2	1.4	2.9	3.5
事業費	1.4	1.2	3.5	2.9
事業期間	1.3	1.3	3.2	3.2

※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27年度を基準年として現在価値化した後のものである。



11. 今後の対応方針

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25年4月、浜田港福井地区に福井上屋(CFS)が完成。これに伴い、浜田港におけるコンテナ利用が増加。
- ◇浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(山陰道 浜田・三隅道路の平成26年度部分供用)と、それに伴う背後地域への企業進出、設備投資の活発化が見込まれる。

2)事業の投資効果

費用便益費(B/C) = 1.3(事業全体) 3.2(残事業)

3)事業の進捗状況

- ◇総事業費：49億円(既投資額:29億円)
- ◇残事業費：20億円
- ◇事業進捗率：58% (平成27年度末時点)

②事業の進捗の見込み

- ◇平成29年度完了予定。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇工事用道路(海上部)について、現地状況を踏まえ、仮栈橋施工から『袋詰玉石』を用いることにより、約1.5億円のコスト縮減を図った。

2. 港湾管理者(島根県)への意見照会結果

- ◇浜田港福井地区臨港道路整備事業の事業再評価に係わる対応方針(原案)については異存ありません。
浜田港は島根県唯一の国際貿易港であり、福井地区には、コンテナ船・ローロー船・原木船など外国貿易船が寄港しており、高速道路で結ばれている広島都市圏とも近く、島根県はもとより背後中国圏域の経済活性化に重要な役割を果たす港である。
発展著しい北東アジア地域に向けた日本海側拠点港として、県及び浜田市などが連携し、取扱貨物の増加に向けた取り組みを行っているところである。
臨港道路福井4号線により、高速道路ネットワークと港が直結されることで、物流の効率化が図られ、地域経済の発展に寄与することが期待される。
また、大規模災害時には、緊急物資等が円滑に輸送できるようになる。
平成28年度には、山陰道「浜田・三隅道路」の全区間供用開始が予定されており、この臨港道路事業を促進し、早期完成を図って頂きたい。

【今後の対応方針(原案)】

上記1、2の各視点により、事業の投資効果が見込まれると判断できることから**継続が妥当**

12. 前回評価時との比較

事 項	前回評価 (平成23年度新規採択時評価)	今回評価 (平成27年度再評価)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	臨港道路	臨港道路	
計画交通量	約42百台/日	約46百台/日	・港湾関連交通量の見直し
事業期間	平成24年度～平成29年度	平成24年度～平成29年度	
総事業費 (現在価値化前)	39億円	49億円	・道路線形及び施工方法の変更に伴う事業費の増。
総費用(C)	33億円	46億円	・総事業費の増加
総便益(B)	55億円	60億円	
費用便益比 (B/C)	1.7	1.3	

浜田港福井地区臨港道路整備事業
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業(浜田港福井地区)			担当課	港湾局計画課			事業 主体	中国地方整備局		
				担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	島根県浜田市										
該当基準	その他										
主な事業の諸元	臨港道路										
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成29年度							
総事業費(億円)	49		残事業費(億円)		20						
目的・必要性	<解決すべき課題・背景> 浜田港と高規格道路網を直結し、貨物輸送の効率化と背後圏の拡大を図るとともに、臨港道路機能を強化し、周辺道路の渋滞解消を図る。 <達成すべき目標> 貨物の安全かつ効率的な陸上輸送の実現を図り、地域産業の競争力強化及び地域経済の発展に貢献する。 ・貨物輸送の効率化・安全化 <政策体系上の位置付け> ・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。										
便益の主な根拠	輸送コスト削減、交通事故の損失回避 (臨港道路計画交通量4,600台／日)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成27年度								
	B:総便益(億円)	60	C:総費用(億円)		46	全体B/C	1.3	B-C	14	EIRR(%)	5.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	60	C:総費用(億円)		19	継続B/C	3.2				
感度分析	需 要 (-10% ～ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	建設費 (+10% ～ -10%)		1.2～1.4		2.9～3.5						
	建設期間 (+10% ～ -10%)		1.2～1.4		2.9～3.5						
			1.3～1.3		3.2～3.2						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①幹線道路とのアクセスが強化され、浜田港利用企業の物流コストが削減される。 ②周辺地域の渋滞緩和にも寄与すること等を通じ、地域産業の競争力強化と地域経済の発展に寄与する。 <貨幣換算が困難な効果> ・産業競争力の強化 ・背後圏の拡大による設備投資・雇用の拡大 ・大規模地震発生時の補完機能強化 ・沿道環境の改善										
社会経済情勢等の変化	・平成25年4月、浜田港福井地区に福井上屋(CFS)が完成。これに伴い、浜田港におけるコンテナ利用が増加。 ・浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展(山陰道 浜田・三隅道路の平成26年度部分供用)と、それに伴う背後地域への企業進出、設備投資の活発化が見込まれる。										
主な事業の進捗状況	総事業費49億円、既投資額29億円 平成27年度末 事業進捗率58%										
主な事業の進捗の見込み	平成29年度完了予定										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	工事用道路(海上部)について、現地状況を踏まえ、仮棧橋施工から『袋詰玉石』を用いることにより、約1.5億円のコスト縮減を図った。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の投資効果が見込まれると判断できるため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>										

浜田港福井地区臨港道路整備事業 (通常)
費用便益分析シート(割引前)

年度	施設供 用期間	割 引 前							
		初期投資・ 更新投資	管理 運営費	総費用 (C)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	残存価値	純便益 (B-C)
2011									
2012		0.7		0.7					-0.7
2013		4.2		4.2					-4.2
2014		5.4		5.4					-5.4
2015		16.3		16.3					-16.3
2016		9.3		9.3					-9.3
2017		9.7		9.7					-9.7
2018	1		0.1	0.1	3.0	0.0	0.2	3.2	3.2
2019	2		0.1	0.1	3.0	0.0	0.2	3.2	3.2
2020	3		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2021	4		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2022	5		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2023	6		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2024	7		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2025	8		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2026	9		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2027	10		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2028	11		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2029	12		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2030	13		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.2	3.1
2031	14		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.1	3.1
2032	15		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.1	3.1
2033	16		0.1	0.1	2.9	0.0	0.2	3.1	3.0
2034	17		0.1	0.1	2.8	0.0	0.2	3.1	3.0
2035	18		0.1	0.1	2.8	0.0	0.2	3.1	3.0
2036	19		0.1	0.1	2.8	0.0	0.2	3.0	3.0
2037	20		0.1	0.1	2.8	0.0	0.2	3.0	3.0
2038	21		0.1	0.1	2.8	0.0	0.2	3.0	2.9
2039	22		0.1	0.1	2.7	0.0	0.2	3.0	2.9
2040	23		0.1	0.1	2.7	0.0	0.2	3.0	2.9
2041	24		0.1	0.1	2.7	0.0	0.2	2.9	2.9
2042	25		0.1	0.1	2.7	0.0	0.2	2.9	2.9
2043	26		0.1	0.1	2.7	0.0	0.2	2.9	2.8
2044	27		0.1	0.1	2.7	0.0	0.2	2.9	2.8
2045	28		0.1	0.1	2.6	0.0	0.2	2.9	2.8
2046	29		0.1	0.1	2.6	0.0	0.2	2.8	2.8
2047	30		0.1	0.1	2.6	0.0	0.2	2.8	2.8
2048	31		0.1	0.1	2.6	0.0	0.2	2.8	2.7
2049	32		0.1	0.1	2.6	0.0	0.2	2.8	2.7
2050	33		0.1	0.1	2.5	0.0	0.2	2.8	2.7
2051	34		0.1	0.1	2.5	0.0	0.2	2.7	2.7
2052	35		0.1	0.1	2.5	0.0	0.2	2.7	2.7
2053	36		0.1	0.1	2.5	0.0	0.2	2.7	2.6
2054	37		0.1	0.1	2.5	0.0	0.2	2.7	2.6
2055	38		0.1	0.1	2.5	0.0	0.2	2.7	2.6
2056	39		0.1	0.1	2.4	0.0	0.2	2.6	2.6
2057	40		0.1	0.1	2.4	0.0	0.2	2.6	2.6
2058	41		0.1	0.1	2.4	0.0	0.2	2.6	2.5
2059	42		0.1	0.1	2.4	0.0	0.2	2.6	2.5
2060	43		0.1	0.1	2.4	0.0	0.2	2.6	2.5
2061	44		0.1	0.1	2.3	0.0	0.2	2.5	2.5
2062	45		0.1	0.1	2.3	0.0	0.2	2.5	2.5
2063	46		0.1	0.1	2.3	0.0	0.2	2.5	2.4
2064	47		0.1	0.1	2.3	0.0	0.2	2.5	2.4
2065	48		0.1	0.1	2.3	0.0	0.2	2.5	2.4
2066	49		0.1	0.1	2.3	0.0	0.2	2.4	2.4
2067	50		0.1	0.1	2.2	0.0	0.2	0.6	2.9
合 計		45.5	2.5	48.0	132.9	0.9	10.3	0.6	96.7

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	5.6%	NPV=	14.4 億円
B/C=	1.3		

年度	施設供 用期間	社会的 割引率	割 引 後							
			初期投資・ 更新投資	管理 運営費	総費用 (C)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	残存価値	純便益 (B-C)
2011										
2012		1.12	0.9		0.9					-0.9
2013		1.08	4.5		4.5					-4.5
2014		1.04	5.4		5.4					-5.4
2015		1.00	15.9		15.9					-15.9
2016		0.96	8.9		8.9					-8.9
2017		0.92	8.9		8.9					-8.9
2018	1	0.89		0.0	0.0	2.6	0.0	0.2	2.9	2.8
2019	2	0.85		0.0	0.0	2.5	0.0	0.2	2.7	2.7
2020	3	0.82		0.0	0.0	2.4	0.0	0.2	2.6	2.6
2021	4	0.79		0.0	0.0	2.3	0.0	0.2	2.5	2.5
2022	5	0.76		0.0	0.0	2.2	0.0	0.2	2.4	2.4
2023	6	0.73		0.0	0.0	2.1	0.0	0.2	2.3	2.3
2024	7	0.70		0.0	0.0	2.1	0.0	0.2	2.2	2.2
2025	8	0.68		0.0	0.0	2.0	0.0	0.2	2.1	2.1
2026	9	0.65		0.0	0.0	1.9	0.0	0.2	2.1	2.0
2027	10	0.62		0.0	0.0	1.8	0.0	0.1	2.0	1.9
2028	11	0.60		0.0	0.0	1.7	0.0	0.1	1.9	1.9
2029	12	0.58		0.0	0.0	1.7	0.0	0.1	1.8	1.8
2030	13	0.56		0.0	0.0	1.6	0.0	0.1	1.8	1.7
2031	14	0.53		0.0	0.0	1.5	0.0	0.1	1.7	1.6
2032	15	0.51		0.0	0.0	1.5	0.0	0.1	1.6	1.6
2033	16	0.49		0.0	0.0	1.4	0.0	0.1	1.5	1.5
2034	17	0.47		0.0	0.0	1.3	0.0	0.1	1.5	1.4
2035	18	0.46		0.0	0.0	1.3	0.0	0.1	1.4	1.4
2036	19	0.44		0.0	0.0	1.2	0.0	0.1	1.3	1.3
2037	20	0.42		0.0	0.0	1.2	0.0	0.1	1.3	1.3
2038	21	0.41		0.0	0.0	1.1	0.0	0.1	1.2	1.2
2039	22	0.39		0.0	0.0	1.1	0.0	0.1	1.2	1.1
2040	23	0.38		0.0	0.0	1.0	0.0	0.1	1.1	1.1
2041	24	0.36		0.0	0.0	1.0	0.0	0.1	1.1	1.0
2042	25	0.35		0.0	0.0	0.9	0.0	0.1	1.0	1.0
2043	26	0.33		0.0	0.0	0.9	0.0	0.1	1.0	0.9
2044	27	0.32		0.0	0.0	0.9	0.0	0.1	0.9	0.9
2045	28	0.31		0.0	0.0	0.8	0.0	0.1	0.9	0.9
2046	29	0.30		0.0	0.0	0.8	0.0	0.1	0.8	0.8
2047	30	0.29		0.0	0.0	0.7	0.0	0.1	0.8	0.8
2048	31	0.27		0.0	0.0	0.7	0.0	0.1	0.8	0.8
2049	32	0.26		0.0	0.0	0.7	0.0	0.1	0.7	0.7
2050	33	0.25		0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.7	0.7
2051	34	0.24		0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.7	0.7
2052	35	0.23		0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.6	0.6
2053	36	0.23		0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.6	0.6
2054	37	0.22		0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.6	0.6
2055	38	0.21		0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.6	0.5
2056	39	0.20		0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	0.5
2057	40	0.19		0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	0.5
2058	41	0.19		0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.5	0.5
2059	42	0.18		0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.5	0.5
2060	43	0.17		0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.4	0.4
2061	44	0.16		0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.4	0.4
2062	45	0.16		0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.4	0.4
2063	46	0.15		0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.4	0.4
2064	47	0.15		0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.4	0.4
2065	48	0.14		0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.3	0.3
2066	49	0.14		0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.3	0.3
2067	50	0.13		0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.1	0.4
合 計		0.13	44.5	1.0	45.5	55.1	0.3	4.4	0.1	14.4

浜田港福井地区臨港道路整備事業 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	走行費用の削減	308	円／トン・年	臨港道路整備による走行費用の削減	3.00	億円/年
	交通事故の損失回避	21	円／トン・年	臨港道路整備による交通事故の減少	0.20	億円/年
残存価値	残存価値	臨港道路の残存価値			0.6	億円/年

* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	臨港道路

[自動車交通円滑化効果便益]

臨港道路の整備により、交通ネットワークにおける輸送・移動時間費用、輸送・移動費用及び交通事故損失額の軽減効果が発現される。

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

[自動車交通円滑化効果便益](Ⅰ＋Ⅱ＋Ⅲ)→

322 百万円/年

Ⅰ.輸送・移動費用削減便益

項目	without時	with時	備考
① 区間距離(km)	69	70	便益対象エリア総延長
② 交通量(台/日)	7,200	7,000	シミュレーション結果より
③ 平均走行速度(km/時)	29.7	30.1	
④ 総走行台キロ(千台・km/日)	606	614	
⑤ 輸送・移動費用原単位(円/台・km)	9.00～111.82	9.00～71.00	解説書より
⑥ 輸送・移動費用貨幣価値(百万円/年)	4,625	4,623	①×②×⑤×365(日)(※)
Ⅰ.輸送・移動費用削減(百万円)	2		

※上記は全リンク分の合算値で示しているが、検討に当たっては対象となるリンク、車種別に計算を行っているため、計算式に一致しない。

Ⅱ.輸送・移動費用削減便益

項目	without時	with時	備考
① 区間距離(km)	69	70	便益対象エリア総延長
② 交通量(台/日)	7,200	7,000	シミュレーション結果より
③ 平均走行速度(km/時)	29.7	30.1	
④ 総走行台キロ(千台・km/日)	606	614	
⑤ 輸送・移動時間原単位(円/台・分)	44～77	44～77	解説書より
⑥ 輸送・移動時間費用(百万円/年)	17,661	17,365	①／③×60(分)×②×⑤×365(日)(※)
Ⅱ.輸送・移動時間費用削減(百万円)	296		

※上記は全リンク分の合算値で示しているが、検討に当たっては対象となるリンク、車種別に計算を行っているため、計算式に一致しない。

Ⅲ.交通事故損失額削減便益

項目	without時	with時	備考
① 区間距離(km)	69	70	便益対象エリア総延長
② 係数1	350～2,110	350～2,110	解説書:交通事故損失算定式より
③ 係数2	520～650	520～650	
④ 交通量(台/日)	7,200	7,000	シミュレーション結果より
⑤ 総走行台キロ(千台・km/日)	606	614	
⑥ 総通過交差点数(千台・箇所/日)	936	897	
⑦ 交通事故損失貨幣価値(百万円/年)	1,005	981	②×⑤+③×⑥(※)
Ⅲ.交通事故損失削減額(百万円)	24		

※上記は全リンク分の合算値で示しているが、検討に当たっては対象となるリンク、車種別に計算を行っているため、計算式に一致しない。

〔残存価値〕

プロジェクトの供用期間の終了とともに、その時点で残っている資産を残存価値として精算されると仮定する。

本プロジェクトにおいて道路用地の残存価値を計上する。

供用期間の終了とともに、0.6億円の残存価値が発生する。

項目	With時	Without時
《道路用地》		
残存価値(億円)	0.6	
合計	0.6	

浜田港福井地区臨港道路整備事業

【再評価】

(1)事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)	残事業費 (億円)
直轄事業		49.0	20.0
工事費		43.5	19.8
臨港道路福井4号線		43.5	19.8
土工部	1 式	7.3	2.1
橋梁部	1 式	33.3	14.8
標識等付帯施設	1 式	2.9	2.9
用地及び補償費	1 式	2.2	
間接経費	1 式	3.3	0.2
合計		49.0	20.0

(2)管理運営費

項目	数量	全体事業費 (億円／年)
管理運営費	1 式	0.5

浜田港福井地区臨港道路整備事業

〔島根県への意見照会と回答〕

国中整企画 53号
国中整港計第11号
平成27年11月26日

島根県知事 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27年12月24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)

【河川事業】

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
斐伊川総合水系環境整備事業	継続	

【道路事業】

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道５４号 三刀屋拡幅	継続	

【港湾事業】

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
浜田港福井地区臨港道路整備事業	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２７年１２月１５日（火）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田 （内線：３１５３）

施策分析評価係長 藤野 （内線：３１８６）

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

FAX：０８２－２２７－２６５１

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎２号館

高推第107号

平成27年12月11日

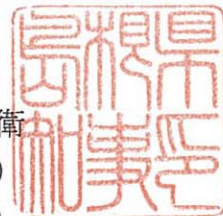
中国地方整備局長 様

島根県知事 溝口 善兵衛

(土木部高速道路推進課)

(土木部河川課)

(土木部港湾空港課)



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27年11月26日付け国中整企画第11号、国中整港計第11号で意見照会のあった下記事業について、継続するとの対応方針（原案）については、別紙のとおり異存ありません。

記

- ・斐伊川総合水系環境整備事業
- ・一般国道54号三刀屋拡幅
- ・浜田港福井地区臨港道路整備事業



(別紙)

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)案に対する意見

【河川事業】

事業名	斐伊川総合水系環境整備事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(意見) 斐伊川水系の宍道湖及び中海は、ラムサール条約の登録湿地であり、国及び県、流域自治体をはじめとする関係機関・団体などが一体となって、その湖沼環境の保全等に積極的に取り組んでいるところである。 斐伊川総合水系環境整備事業については、こうした湖沼環境の保全活動の一環として、浅場造成や覆砂により、湖沼の自然浄化機能を回復させ、水質の改善を図るものであり、引き続き事業を推進して頂きたい。 また、汽水湖の特性を踏まえた新たな湖沼環境改善のための事業や、近年のアオコや水草の異常発生などへの対応についても、積極的に実施して頂きたい。	

(別紙)

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)案に対する意見

【道路事業】

事業名	一般国道54号 三刀屋拡幅
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(意見) 三刀屋拡幅は、円滑な交通と交通安全の確保、地域経済の発展などに寄与する事業である。県や市の関連する事業なども同時に実施しているところであり、平成27年度開通予定区間の雲南市三刀屋町下熊谷から雲南市木次町里方(区間③-2)については確実な供用を図っていただきたい。また、雲南市三刀屋町三刀屋から市道要害1号線までの間(区間①)についても、円滑な交通と交通安全の確保を図るため整備を促進していただきたい。	

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）案に対する意見

【港湾事業】

事業名	浜田港福井地区臨港道路整備事業
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である
(意見) 浜田港は島根県唯一の国際貿易港であり、福井地区には、コンテナ船・ローロー船・原木船など外国貿易船が寄港しており、高速道路で結ばれている広島都市圏とも近く、島根県はもとより背後中国圏域の経済活性化に重要な役割を果たす港である。 発展著しい北東アジア地域に向けた日本海側拠点港として、県及び浜田市などが連携し、取扱貨物の増加に向けた取り組みを行っているところである。 臨港道路福井4号線により、高速道路ネットワークと港が直結されることで、物流の効率化が図られ、地域経済の発展に寄与することが期待される。 また、大規模災害時には、緊急物資等が円滑に輸送できるようになる。 平成28年度には、山陰道「浜田・三隅道路」の全区間供用開始が予定されており、この臨港道路整備事業を促進し、早期完成を図って頂きたい。	