

## 浜田港福井地区臨港道路整備事業

# 港湾事業の事後評価項目調書

|                               |  |        |           |        |       |     |
|-------------------------------|--|--------|-----------|--------|-------|-----|
| 事業名（箇所名）                      | 浜田港福井地区臨港道路整備事業  |        |           |        |       |     |
| 実施箇所                          | 島根県浜田市   |        |           |        |       |     |
| 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                       | 臨港道路   |        |           |        |       |     |
| 事業期間                          | 事業採択   | 平成24年度 | 完了        | 平成30年度 |       |     |
| 総事業費（億円）                      | 採択時  | 39     | 完了時       | 58     |       |     |
| 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>・浜田港周辺で整備が進められている山陰自動車道等の道路ネットワークと連携し、更なる増加が見込まれる港湾貨物の安全かつ効率的な輸送を図る。</li> <li>・大規模地震時の緊急物資等の円滑な輸送を図る。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>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。また、大規模地震時にも福井地区への十分なアクセス機能を確認することにより地域住民の安全安心の向上に寄与するとともに、経済活動の回復に合わせて生じる物資輸送需要への円滑な対応を図り、産業活動の維持に寄与する。</p> <p>①貨物輸送の効率化・安全化<br/>②防災機能の確保</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> |        |           |        |       |     |
| 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 39億円 ⇒ 事業完了時 58億円  |        |           |        |       |     |
| 事業全体の投資効率性                    | 基準年度   | 令和5年度  |           |        |       |     |
|                               | B：総便益(億円)  | 91     | C：総費用(億円) | 86     | 全体B/C | 1.1 |
|                               | B-C  | 4.9    | EIRR(%)   | 5.4%   |       |     |
| 事業の効果の発現状況                    | 事業実施により、出発地から目的地までの距離・時間が短縮したことで輸送・移動費用及び輸送・移動時間費用が削減された。加えて交通量が分散することで交通事故が減少し、人的損害、物的損害、事故渋滞による損失が軽減・回避された。また、港湾関連車両の交通量が分散され、臨港道路福井1号線及び国道9号の渋滞緩和に寄与している。   |        |           |        |       |     |
| 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                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜田港背後の道路ネットワークの整備の進展（H28.12山陰道浜田三隅道路全線開通）</li> <li>・R4.11 福井地区公共上屋（2棟目）の完成</li> </ul>  |        |           |        |       |     |
| 今後の事後評価の必要性                   | 将来の港湾取扱貨物量増加を見込むことで事業効果が発現することを確認できている。港湾取扱貨物量は企業ヒアリング等をもとに推計しており、数年後には高い確度で十分な事業効果が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はないが、引き続き利用状況を注視し、5年以内を目処に状況を報告する。   |        |           |        |       |     |
| 改善措置の必要性                      | 事業目的に見合った効果が確認されていることから、改善措置の必要性はないと考えるが、利用状況については引き続き注視する。  |        |           |        |       |     |
| 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 | 当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。   |        |           |        |       |     |
| 対応方針（原案）                      | 対応なし   |        |           |        |       |     |
| 対応方針理由                        | -  |        |           |        |       |     |
| 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 事後評価



令和5年10月  
国土交通省 中国地方整備局

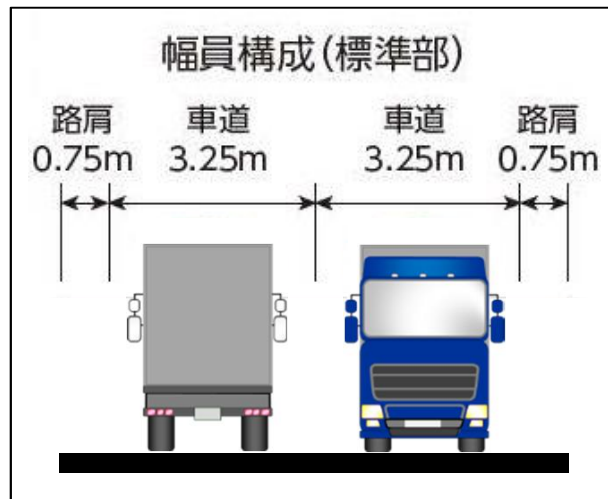
# 1. 事業概要

## ●本事業の概要①

浜田港と高規格道路の整備に伴い、製造業をはじめ多くの企業が浜田港を利用している。浜田港利用企業の物流効率化のためには、浜田港と山陰道浜田港ICを直結する臨港道路の整備が必要である。

## ●本事業の概要②

- ・事業期間：平成24年度～平成30年度
- ・事業費：58億円
- ・整備内容：臨港道路
  - 起点 臨港道路福井ふ頭線
  - 終点 県道浜田港インター線
  - 延長 約1.5km
  - 道路規格 第3種第2級
  - 設計速度 50km/h



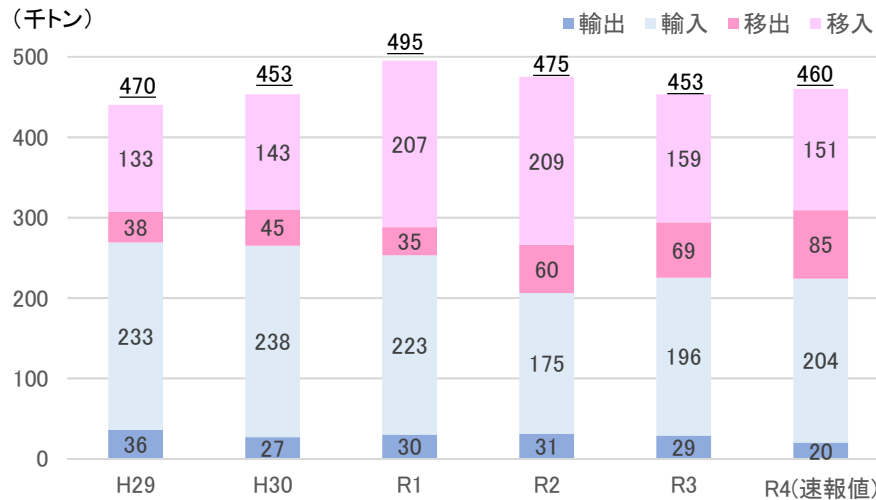
- 福井4号線整備前の走行ルート  
国道9号線を經由、交差点部で渋滞が発生
- 福井4号線整備後の走行ルート  
浜田港ICへ直通、途中信号・交差点なし



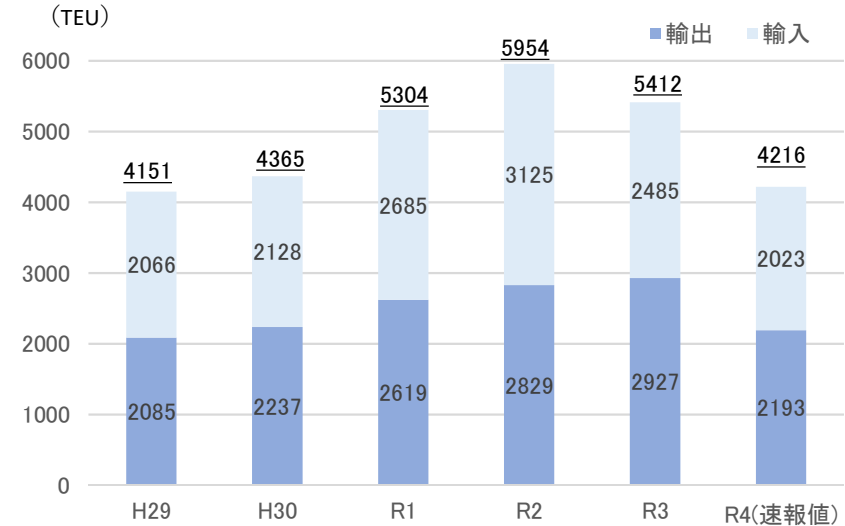
# 2. 浜田港の利用状況

○浜田港では、輸入の石炭、原木、移入のセメントなどのバルク貨物のほか、コンテナ貨物も取り扱っており、令和4年の取扱量は約46万トンである。  
○浜田港のコンテナ取扱は、コンテナ定期航路が週1便で寄港しており、令和4年の取扱量は42百TEUである。

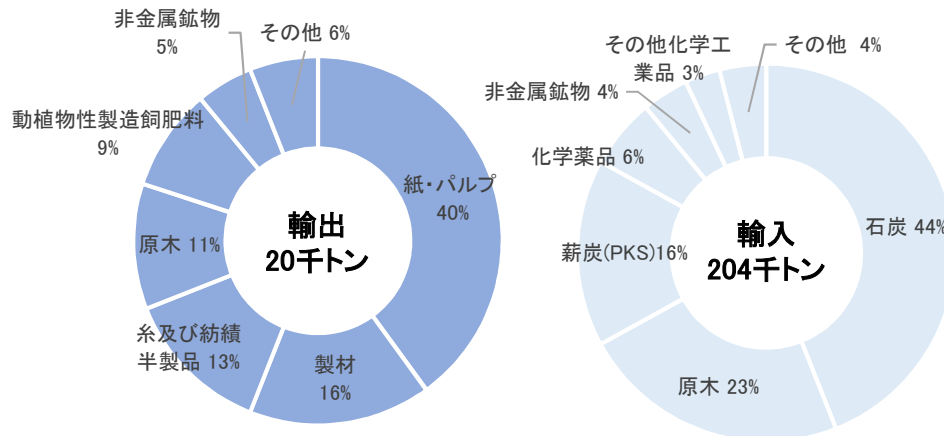
## ◆浜田港取扱貨物量の推移



## ◆浜田港コンテナ取扱個数の推移



## ◆品目別取扱貨物量(令和4年速報値)



## 2. 浜田港周辺の企業立地状況

- 浜田港の背後圏には、製造業(林産品、金属機械工業品、化学工業品、軽工業品)や卸売業(セメント)の企業が立地し、主に島根県西部の産業を支えている。
- 山陰道へ直結する浜田港臨港道路福井4号線の整備により、浜田港の集貨範囲が拡大している。また、企業の新たな投資・雇用を後押ししている。



# 3. 浜田港の課題

浜田港 福井地区  
臨港道路整備事業

浜田港  
の課題

## ①高規格道の整備に伴う港湾関連交通の集中

・浜田港背後の高規格道の整備が進み、より広域的な貨物の集荷が進むが、既設臨港道路福井1号線に港湾関連交通集中し、円滑な港湾物流に支障が生じていた。

## ②港湾関連交通に起因する一般交通の混雑

・港湾関連交通が国道9号現道に集中することにより、一般交通も混雑していた。

## ③交通混雑による港湾貨物輸送コストの増大

・国道9号現道の交通混雑により、港湾貨物の輸送コストが嵩んでいた。

既存のアクセス道路の脆弱性



# 4. 事業の目的

## 事業の 目的

- ・浜田港と背後圏を結ぶ輸送を円滑化し、物流コスト削減を図ることにより、地域産業の競争力強化並びに地域経済の発展に資する。
- ・背後圏域との陸上輸送機能の効率・安全化を図るとともに、防災機能を確保する。



撮影箇所1



撮影箇所2



撮影箇所3





# 5. 事業効果の主な発現状況

山陰道（浜田港IC）へ直結する臨港道路の整備により、交差点を通過することなく浜田港から山陰道へ接続でき、**走行距離と所要時間の削減が図られ輸送効率が大幅に向上**。これにより背後圏と浜田港のアクセスの利便性が大きく向上し、地域の産業を支える輸送の効率化、物流・人流機能が強化された。

## 輸送距離・時間の短縮

《福井地区～浜田港IC間の輸送距離・時間》



## 関係者の声

貨物上屋が少ないため他港へ輸送していたが、トラックドライバー不足が課題だった。貨物上屋が整備されたことで、最寄りの**浜田港**に利用転換できて助かっている。  
(コンテナ利用者)



臨港道路が整備されたことで、混雑する一般道を経由せず**安全に運搬**できるようになり、**石炭の輸送時間も1割以上短縮された**。  
(バルク貨物利用者)



貨物上屋の整備や高規格道路に直結する臨港道路の整備により**ポートセールスでの強みができた**。おかげで**コンテナ貨物量も年々増加**してきている。  
(地元自治体 <島根県、浜田市>)



## 既存道路の混雑緩和



臨港道路福井4号線の整備により港湾関連車輛の交通量が分散され、懸念事項の臨港道路福井1号線及び国道9号の渋滞緩和に寄与。

## 6. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

浜田港 福井地区  
臨港道路整備事業

### ◆浜田港臨港道路

|      | 当初・再評価<br>(H29再評価)                    | 実績                   | 今回<br>(参考)                            |
|------|---------------------------------------|----------------------|---------------------------------------|
| 事業延長 | 1.5km                                 | 1.5km                | 1.5km                                 |
| 道路構造 | 臨港道路                                  | 臨港道路                 | 臨港道路                                  |
| 総事業費 | 約56億円                                 | 約58億円                | 約58億円                                 |
| 交通量  | 4,500台/日<br>(H23道路交通調査に基づく<br>H30推計値) | 764台/日<br>(R4実績値)    | 5,500台/日<br>(H27道路交通調査に基づく<br>R22推計値) |
| 事業期間 | 平成24年～平成30年<br>(7年間)                  | 平成24年～平成30年<br>(7年間) | 平成24年～平成30年<br>(7年間)                  |

※事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

# 7. 事業効果の主な発現状況(その他の効果)

浜田港 福井地区  
臨港道路整備事業

## 産業競争力の強化

物流の効率化により、背後圏立地企業の産業競争力強化に寄与する。

山陰自動車道へのアクセス性が向上し、浜田港の集荷営業時にセールスポイントになります。

## 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、浜田港周辺の沿道環境の改善が期待される。

## 環境負荷の軽減

臨港道路福井4号線の整備により、臨港道路福井1号線及び国道9号の渋滞の解消、貨物の陸上輸送の効率化が図られ、CO2、NOXの排出量が削減される。

## 長浜地区と山陰自動車道のアクセス性向上

浜田港臨港道路と高規格道路の整備により、福井地区から山陰自動車道へのアクセス性が向上したことに加え、現在整備中である臨港道路福井・長浜線(島根県事業)が完成すれば、長浜地区から福井地区に車が流れ、長浜地区の車両も山陰自動車道へアクセスしやすくなる。

# 7. 事業効果の主な発現状況(その他の効果)

浜田港 福井地区  
臨港道路整備事業

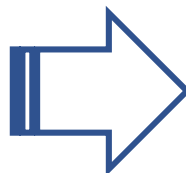
## 沿道環境の改善

臨港道路福井4号線の整備により交通量が分散され歩行者の安全、騒音、振動などの沿道環境が改善された。

【整備前】



【整備後】



## 環境負荷の軽減

臨港道路福井4号線の整備により、臨港道路福井1号線及び国道9号の渋滞の解消、貨物の陸上輸送の効率化が図られ、CO2、NOXの排出量が削減される。

[CO2排出量：約16.41トン／年（0.06%）削減]、[NOX排出量：約0.73トン／年（0.3%）削減]

# 7. 事業効果の主な発現状況(その他の効果)

浜田港 福井地区  
臨港道路整備事業

## 大規模災害発生時における輸送機能の確保

中国広域港湾機能継続計画（中国広域港湾BCP）※における役割

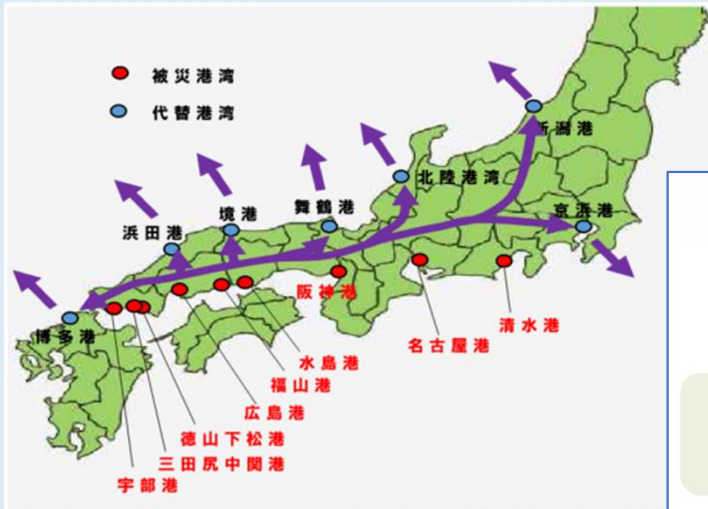


図 コンテナ貨物の広域代替輸送のイメージ

※「中国広域港湾機能継続計画（中国広域港湾BCP）」

大規模・広域災害に対して、中国地整管内の港湾全体の機能の早期回復を図るための広域的な支援、緊急物資輸送、管内の企業活動を継続させるため代替輸送、教育・訓練等をはじめとしたマネジメント計画。

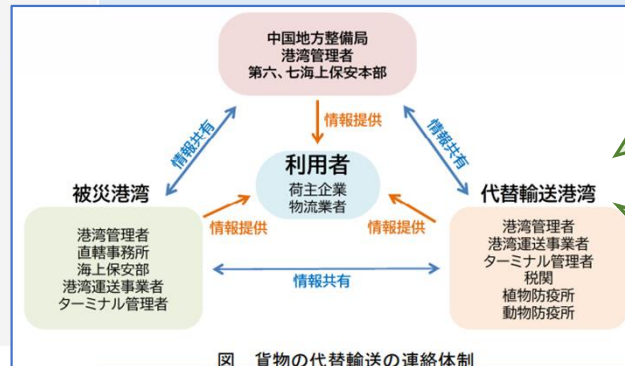


図 貨物の代替輸送の連絡体制

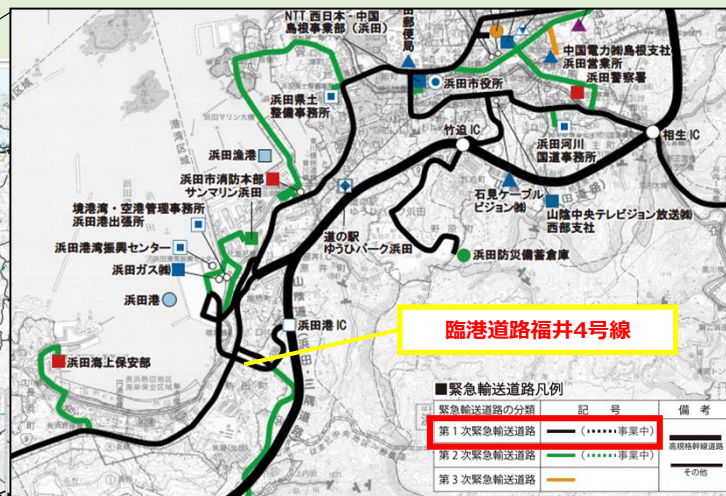
<大規模地震発生時の代替輸送実施体制>  
代替輸送港湾、被災港湾及び中国地方整備局が情報共有に務め、利用者に被災状況、復旧見通し及び代替輸送に関する情報を提供。代替港湾では、貨物受入のための臨時措置により輸送能力を強化する措置を行う。

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貨物の代替輸送拠点として浜田港を利用することで、**被災港湾の補完機能が強化される。**

## 緊急輸送道路ネットワーク計画



出典：島根県緊急輸送道路ネットワーク計画



### 第1次緊急輸送道路

- ◆ 島根県と隣接県との広域的な連携を確保するルート
- ◆ 第1次防災拠点を連絡するルート  
(県庁所在地、地方中心城市庁舎及び空港・重要港湾、災害医療拠点などを連絡する道路網)

臨港道路福井4号線は緊急輸送道路ネットワーク計画の**第1次緊急輸送道路**に指定されており、**大規模災害発生時における輸送機能の確保に重要な役割を担っている。**

## 8. 今後の事後評価の必要性等

### 今後の事後評価の必要性

臨港道路福井4号線の整備により、福井地区から山陰自動車道へのアクセス性が向上し、物流の効率化が図られている。

また、当該施設は地域防災計画の緊急輸送道路に指定されており、大規模災害発生時における輸送機能の確保といった防災面での効果も発現している。

一方で、交通量については、山陰道の事業中箇所の開通に伴う交通量や水産関係企業の新規立地による港湾関係車両の増加を見込むこと、および将来の港湾取扱貨物量増加を見込むことで事業効果が発現することを確認した。港湾取扱貨物量は企業ヒアリング等をもとに推計しており、数年後には高い確度で十分な事業効果が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はないが、引き続き利用状況を注視し、5年以内を目処に状況を報告することとしたい。

### 改善措置の必要性

上記の通り、事業目的に見合った効果が確認されていることから、改善措置の必要性はないと考えるが、利用状況については引き続き注視することとしたい。

### 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

当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はないと考える。

## ◆3便益による費用便益比

(億円)

| 項目       | 全体事業 |
|----------|------|
| 費用       | 86   |
| 事業費      | 85   |
| 維持管理費    | 1    |
| 便益額 (B)  | 91   |
| 走行時間短縮便益 | 67   |
| 走行経費減少便益 | 18   |
| 交通事故減少便益 | 5    |
| 費用便益比    | 1.1  |

| 便益計測対象項目 | 内容  |
|----------|---|
| 走行時間短縮便益 | 周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。   |
| 走行経費減少便益 | 周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。<br>なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。 |
| 交通事故減少便益 | 周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。          |

| 計画交通量※   | 総事業費  | 総費用  | 3便益 (B) | 費用対効果 (B/C) |
|----------|-------|------|---------|-------------|
| 5,500台/日 | 約58億円 | 86億円 | 91億円    | 1.1         |

※R5年度時点におけるR22 将来推計値

※基準年：R5年