

徳山下松港徳山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）	徳山下松港徳山地区 国際物流ターミナル整備事業					
実施箇所	山口県周南市					
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14m）、航路・泊地（水深14m）、臨港道路、埠頭用地、荷役機械					
事業期間	事業採択	昭和63年度	完了	平成30年度		
総事業費（億円）	前回評価時	323	完了時	317		
目的・必要性	石炭等のバルク貨物を輸送する船舶の大型化に対応した国際物流ターミナルを整備する					
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	事業費：前回評価時 323億円 ⇒ 事業完了時 317億円					
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)	3,402	C：総費用(億円)	1,025	全体B/C	3.3
	B-C	2,377	EIRR(%)	9.6		
事業の効果の発現状況	石炭等のバルク貨物の安定的かつ低廉な輸送が確保され、基礎素材型産業の国際競争力強化と地域経済の発展に寄与するなど、十分な事業効果を発現している。					
事業実施による環境の変化	特になし					
社会経済情勢の変化	◇平成13年：晴海9号岸壁において水深12mでの暫定供用の開始 ◇平成20年：晴海9号岸壁及び埠頭用地を「臨海部産業エリア」に指定、周南バルクターミナル株式会社（SBT）が設立 ◇平成23年：徳山下松港が国際バルク戦略港湾（石炭）に選定 ◇平成24年：臨海部産業エリアにおいてSBTによるコールセンターの本格操業開始					
今後の事後評価の必要性	本事業は十分な事業効果を発現しており、環境への重大な影響も確認されておらず、また、今後も更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。					
改善措置の必要性	事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、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						

徳山下松港 徳山地区 国際物流ターミナル整備事業 事後評価



令和5年10月

国土交通省 中国地方整備局

1. 事業位置図

徳山下松港 徳山地区
国際物流ターミナル整備事業

- 国際拠点港湾
- 重要港湾



2. 徳山下松港の概要

徳山下松港 徳山地区
国際物流ターミナル整備事業

徳山下松港の主な立地企業



周南市、下松市、光市の人口約24万人(山口県全体の約18%)に対し、**製造品出荷額等は約2.0兆円**(山口県全体の約36%、主要産業は化学工業・鉄鋼業)

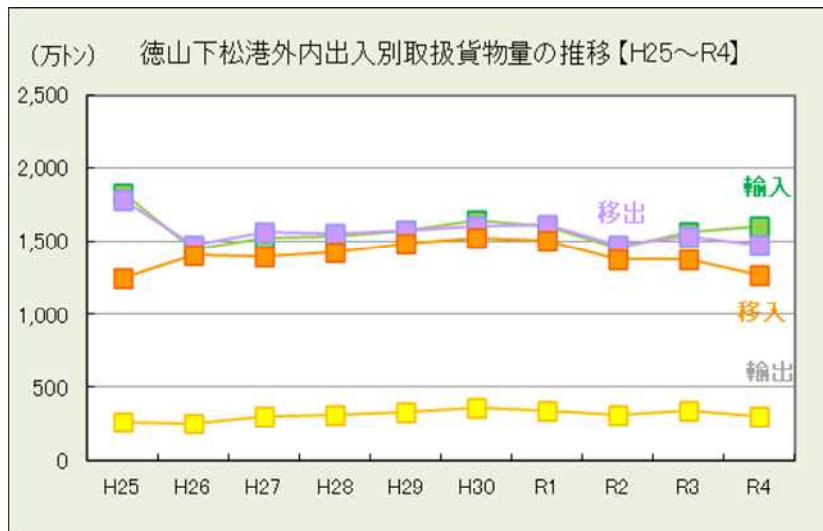
出典: R2年国勢調査
R3年経済センサス活動調査

3. 徳山下松港の利用状況(取扱貨物量の推移)

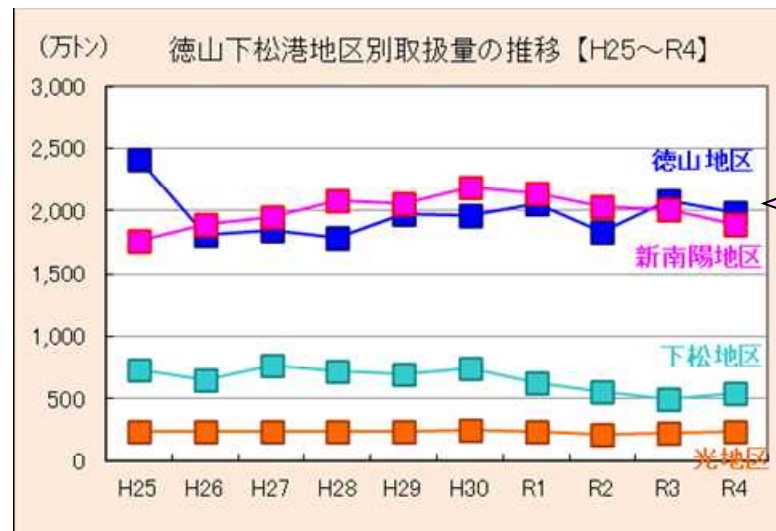
徳山下松港 徳山地区
国際物流ターミナル整備事業

徳山下松港の取扱貨物量の推移

令和4年(速報値)の徳山下松港取扱貨物量は4,666万トンで、そのうち徳山地区で43%を取り扱っている



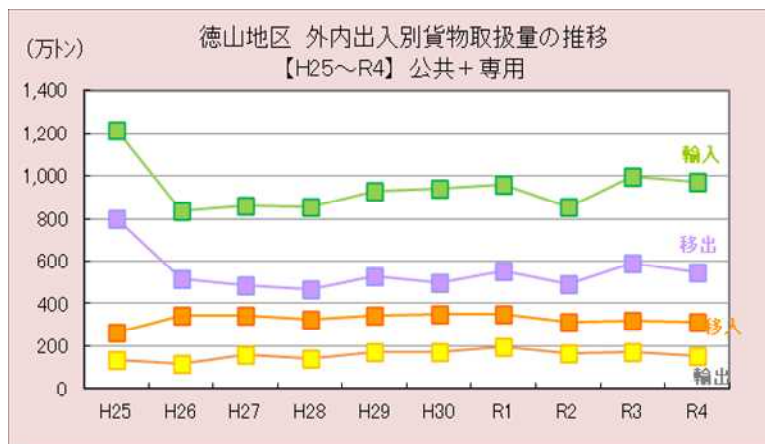
出典:山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※R4は速報値



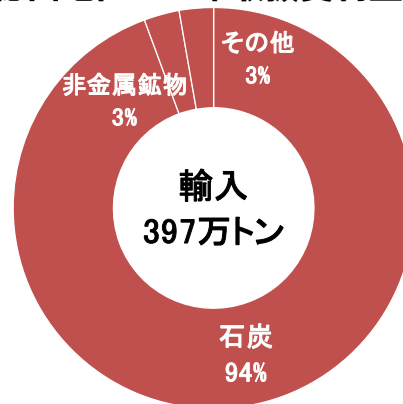
出典:山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※R4は速報値

徳山地区
取扱量シェア
43%
(R4年速報値)

【徳山地区】外内出入別の主要品目取扱貨物量(R4年速報値)



徳山地区 R4年取扱貨物量(公共[晴海9号岸壁]のみ)



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 ※R4は速報値

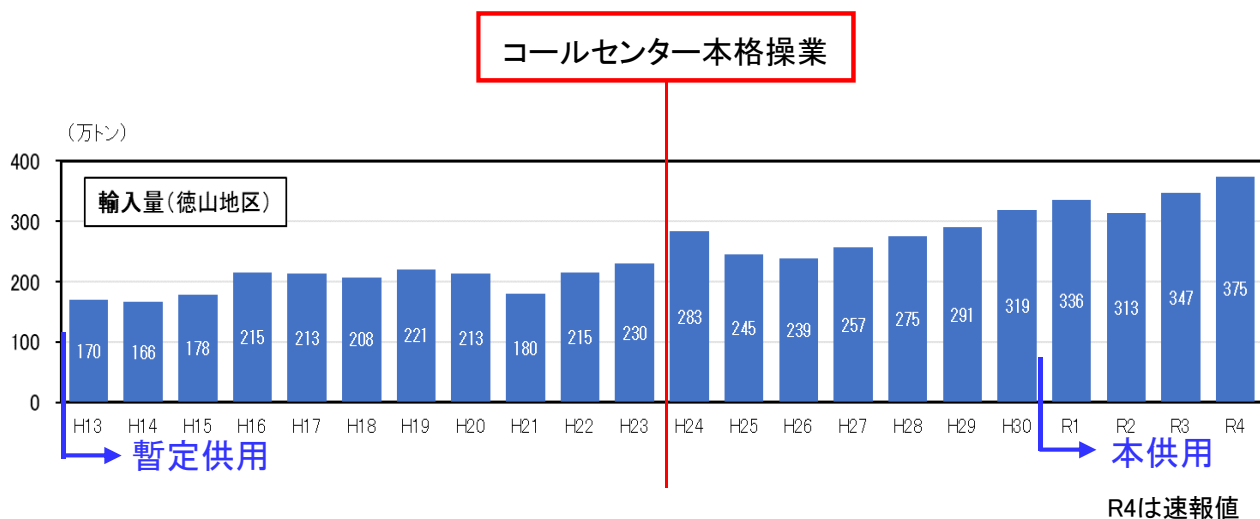
4. 徳山地区の変遷と石炭取扱量

プロジェクトの実施やコールセンター本格操業などにより、石炭の輸入量は堅調に増加している。

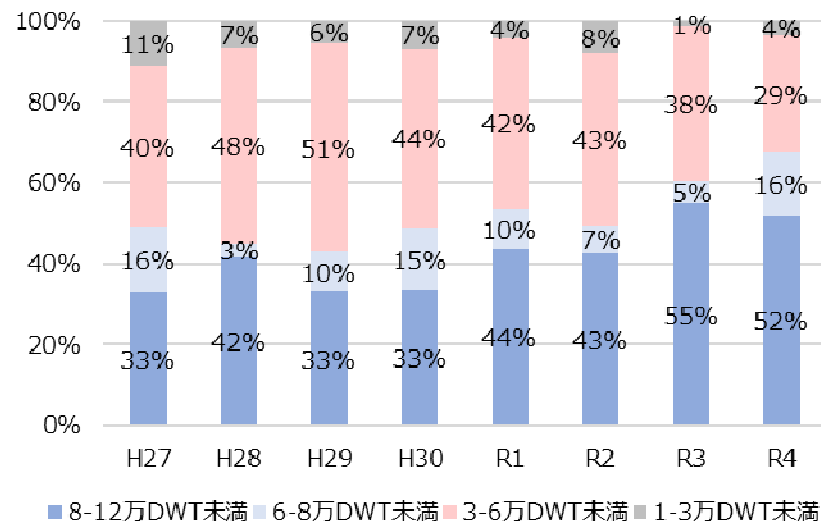
- 平成13(2001)年： 晴海9号岸壁(公共岸壁、水深14m)での取扱開始、航路水深は12m(本事業の暫定供用開始)
- 平成20(2008)年： 晴海9号岸壁及び埠頭用地を「臨海部産業エリア」に指定、周南バルクターミナル株式会社(SBT)が設立
- 平成23(2011)年： 徳山下松港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定される
- 平成24(2012)年： 臨海部産業エリアにおいてSBTによるコールセンターの本格操業開始
- 平成28(2016)年： 徳山下松港国際物流ターミナル整備事業(別事業)を着工
- 平成29(2017)年： やまぐち港湾運営株式会社が設立(SBTも参画)
- 平成30(2018)年： 徳山下松港が特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定される
徳山地区事業が完了して航路水深が14mとなる(翌年から本供用開始)

※コールセンター
複数の石炭ユーザーへ石炭を供給するための集積・中継施設。

■ 徳山下松港徳山地区における石炭輸入量の推移



■ 徳山9号岸壁における入港船型の推移



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

5. 徳山下松港(徳山地区)の課題と事業目的

徳山下松港 徳山地区
国際物流ターミナル整備事業

事業の背景

課題1: 小型船舶による非効率な貨物輸送

大型船舶の入港に対応した係留施設、水域施設(航路・泊地)がなく、水深10m岸壁・棧橋による小型船舶での非効率な貨物輸送

課題2: 増加する貨物(石炭)を扱うための港湾施設の不足

徳山下松港背後及び西日本各地の発電施設の能力増強に伴い増加する石炭を扱う係留施設、埠頭用地が不足

事業の目的

目的1: 水深14m岸壁を整備し、大型船舶の入港を実現

目的2: 増加する貨物(石炭)の取扱を実現

事業の効果

効果1: 船舶の大型化に伴う海上輸送効率化

効果2: 地域産業の安定・発展に貢献

効果3: 環境負荷の軽減



6. 事業の概要

事業の概要

徳山下松港徳山地区の既存施設の能力不足の解消及び船舶の大型化へ対応するため、係留施設(水深14m)、水域施設(水深14m)、埠頭用地などを整備するものである。

事業の経緯

- ・総事業費:317億円
- ・整備期間:昭和63年度～平成30年度
- 昭和63年度 事業着手
- 平成13年度 水深12mで暫定供用
- 平成30年度 事業完了・供用開始

岸壁(水深14m)荷役状況



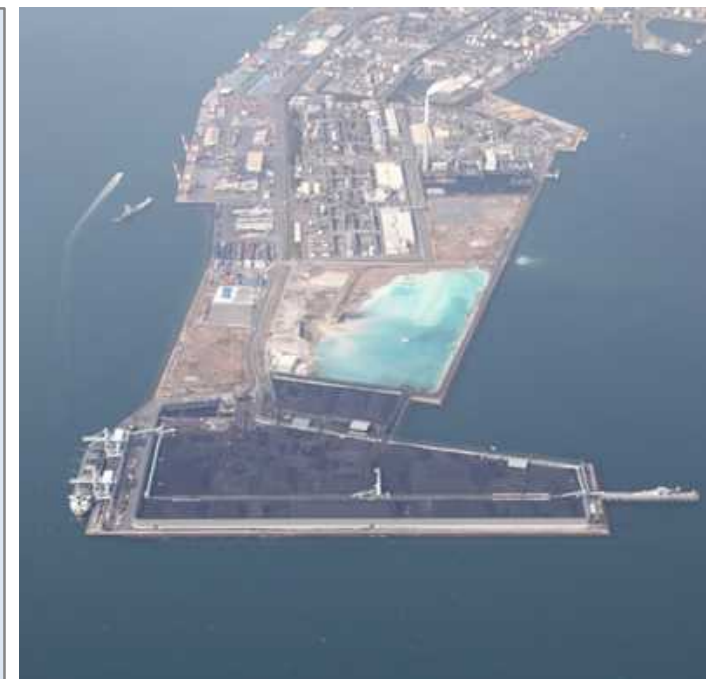
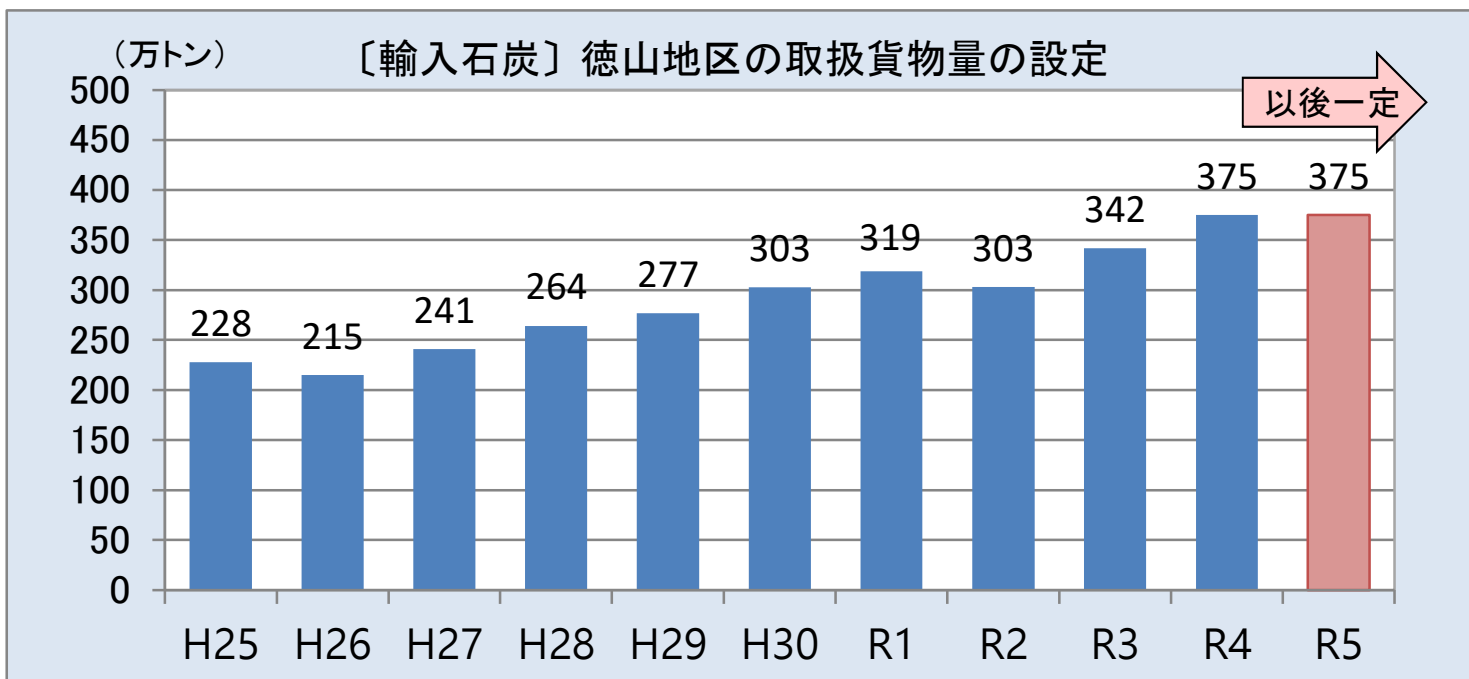
事業位置図



7. 取扱貨物需要の設定

■取扱貨物量の設定

- ・当事業における費用便益比(B/C)の算定対象貨物である石炭輸入量は、平成13年の岸壁暫定供用以降堅調に増加しており、令和4年に375万トン記録。
- ・令和5年度以降、コールセンターの石炭取扱量は470万トン程度が見込まれているが、本プロジェクトの便益対象貨物は令和4年取扱貨物量と同等の375万トンとして設定。



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 ※R4は速報値

8. 事業効果の発現状況

■ 船舶の大型化に伴う海上輸送効率化

対象プロジェクトを完了することにより、大型船舶の入港が可能となり、年間122.0億円の海上輸送コストが削減される。

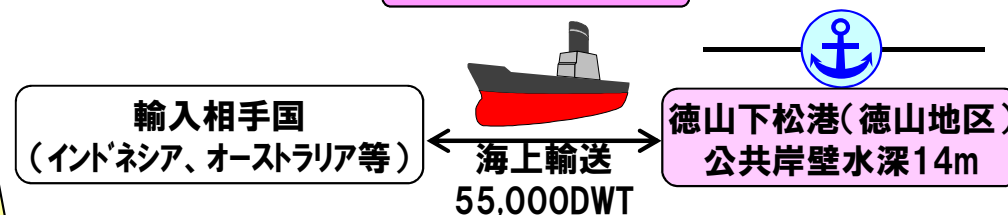
Without時



	オーストラリア	インドネシア
年間貨物量(t)	2,652,711	1,094,308
1隻当たり積載量(t)	12,000	12,000
年間寄港回数(回)	222	92
往復航行日数(日)	37	28
1日当たり海上輸送費(千円/日・隻)	1,981	1,981
年間海上輸送費(百万円/年)	16,272	5,103
年間海上輸送費(億円)	213.75	

船舶の大型化に伴う海上輸送の効率化

With時



	オーストラリア	インドネシア
年間貨物量(t)	2,652,711	1,094,308
1隻当たり積載量(t)	55,000	55,000
年間寄港回数(回)	49	20
往復航行日数(日)	39	30
1日当たり海上輸送費(千円/日・隻)	3,652	3,652
年間海上輸送費(百万円/年)	6,979	2,191
年間海上輸送費(億円)	91.70	

【海上輸送コスト削減単年度便益】 213.75 - 91.70 = 122.0億円/年

なお、岸壁供用期間を50年とし、対象プロジェクトによる便益を計算すると、約3,393億円の海上輸送コストが削減される。

	H13~H30 (暫定供用)	R1~R4	R5~R32	削減便益計(億円)
対象船型	30,000	55,000	55,000	
削減便益	746.5	484.7	2161.5	3392.7

※R4以前は、取扱貨物量の実績値、R5以降は見込み値を採用して便益を算定。なお、算定した便益はR5年度を基準年として現在価値化している。

【海上輸送コスト削減便益】 = 3,393億円

8. 事業効果の発現状況(その他の効果)

○地域産業の安定・発展に貢献

・本プロジェクトの実施により、背後立地企業の物流効率化が図られ、地域産業の国際競争力が向上する。

石炭輸送の効率化により
発電単価を低く抑えられるため、
製造原価を低減することができた。
(コールセンター利用企業A)

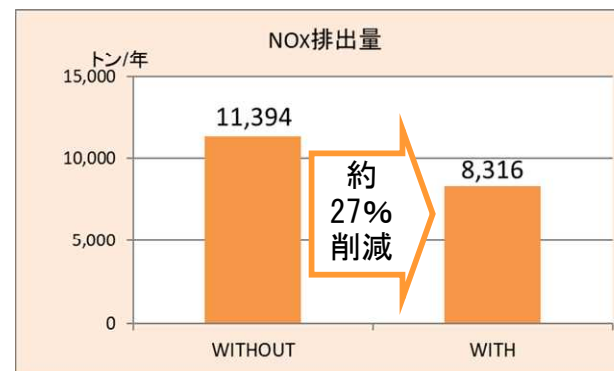
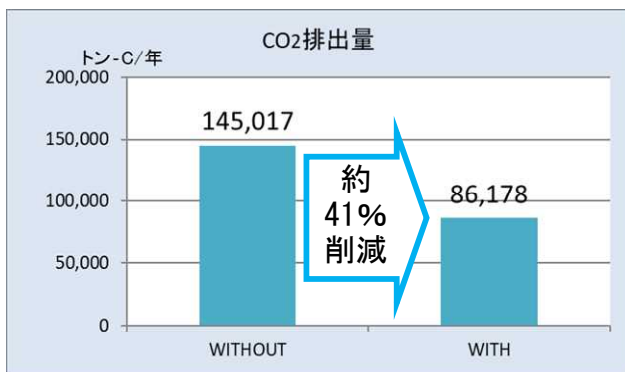


公共岸壁に石炭をシフトし、専用棧橋で
取扱う貨物を再編したことで、取扱貨物
の輸送効率と荷役貨物のヤードの利用
効率の向上につながった。
(コールセンター利用企業B)

コールセンターの活用により、石炭の共同輸送や
様々な炭種を試験的に利用するなど、新たな取組
が生まれ、輸送形態や燃料選択の幅が広がった。
(コールセンター利用企業C)

○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、CO₂、NO_x排出量の削減が見込まれる。



■費用対効果分析結果

項目		金額(億円)
便益	海上輸送コスト削減便益	3,393
	残存価値	9
	合計（総便益）・・・①	3,402
費用	事業費	1,021
	管理運営費	4
	合計（総費用）・・・②	1,025
費用便益比（①／②）		3.3

※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、2023年度(令和5年度)を基準年として現在価値化した後のものである。

10. 今後の事後評価の必要性等

今後の事後評価の必要性

国際物流ターミナルの整備により、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も徳山下松港の貨物を取り扱う重要な拠点施設としての利用が見込まれるため、改めて事後評価を実施する必要はないと考える。

改善措置の必要性

国際物流ターミナルの整備により、大型船舶での貨物輸送が実現し、海上輸送の効率化、環境負荷の軽減が図られるとともに、背後圏企業の設備投資の喚起および地域産業の安定・発展に寄与するなど、多様な効果が発現していることから、改善措置の必要性はないと考える。

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

同種事業の計画・調査にあたっては、港湾関係者から情報収集を行うなど、多面的な効果の把握に今後も努める。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と考える。