

境港ふ頭再編改良事業

港湾事業の事後評価項目調書

事業名（箇所名）	境港ふ頭再編改良事業					
実施箇所	鳥取県境港市、島根県松江市					
該当基準	事業完了後一定期間が経過した事業					
主な事業の諸元	岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、ふ頭用地、旅客上屋					
事業期間	事業採択	平成27年度		完了	令和1年度	
総事業費（億円）	採択時	93		完了時	117	
目的・必要性	背後に立地する企業の物流効率化を図るとともに、施設の老朽化への対応や船舶航行安全を確保するため、港全体の機能を再編し、外港竹内南地区において、内貿RORO船、国際フェリー等の機能集約化した複合一貫輸送ターミナル整備を行う。					
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 93億円 ⇒ 事業完了時 117億円					
事業全体の投資効率性	基準年度	令和7年度				
	B：総便益(億円)	205	C：総費用(億円)	193	全体B／C	1.1
	B－C	11.5	EIRR(%)	4.8		
事業の効果の発現状況	国際フェリーの新規就航及びクルーズ船需要の拡大によって、貨物や旅客の増加がみられ、地域産業の発展に貢献するなど、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	・令和4年3月 境港で国際フィーダー航路の定期就航が開始。 ・令和5年3月 新型コロナウイルス感染拡大により中止していた外航クルーズ船の受入を再開し、クルーズ船寄港の需要が増加 ・令和6年8月 国際フェリーの新規就航が開始。					
今後の事後評価の必要性	ふ頭再編の実現により、国際フェリーの新規就航や旺盛なクルーズ需要の対応が図られ、本事業は一定の効果が発現しているところである。また、モーダルシフトによる物流効率化に向けた港湾管理者の取組も進展してきている。そのため、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	これまでのトライアル輸送により、船社や地元関連企業との繋がりが深まってきており、引き続き、内貿定期RORO航路の就航に向けた取り組みを実施することが必要。					
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。					
対応方針（原案）	対応なし					
対応方針理由	－					
その他						

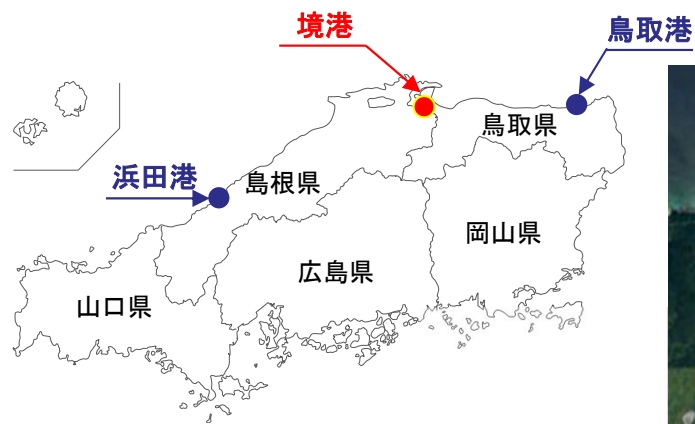
境港心頭再編改良事業 事後評価



令和7年10月
国土交通省 中国地方整備局

1. 事業位置図

境港は、鳥取県と島根県の両県にまたがる港湾区域を有し、北方を島根半島により遮蔽されている天然の良港であり、中国地方の日本海側随一の国際貿易港として重要な役割を担っている。



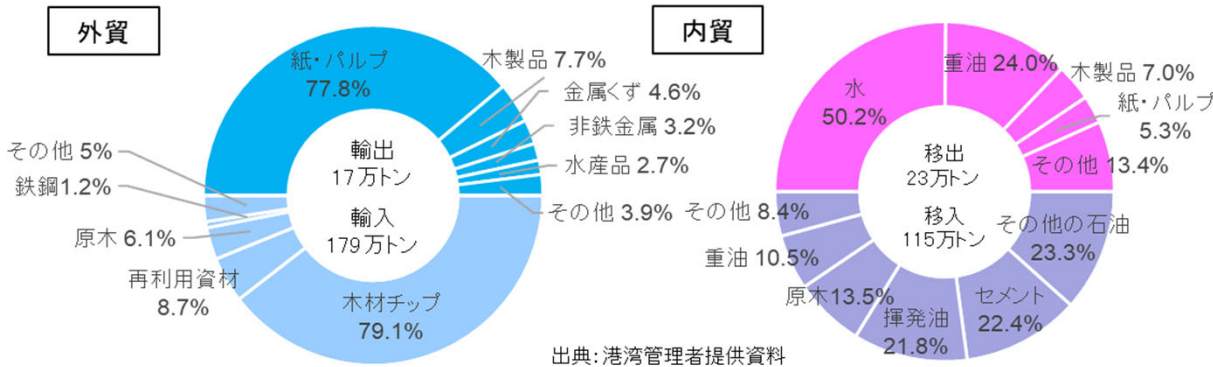
2. 境港の概要

境港は、平成元年に定期コンテナ航路が新設され、現在では韓国・中国との間で週4便の外貿コンテナ航路が就航している。令和4年からは国際フィーダー航路が定期化された。令和6年8月には韓国の東海(とんへ)と境港を結ぶ日韓国際フェリーが新規就航している。山陰地域における物流・人流拠点として重要な役割を担っている。

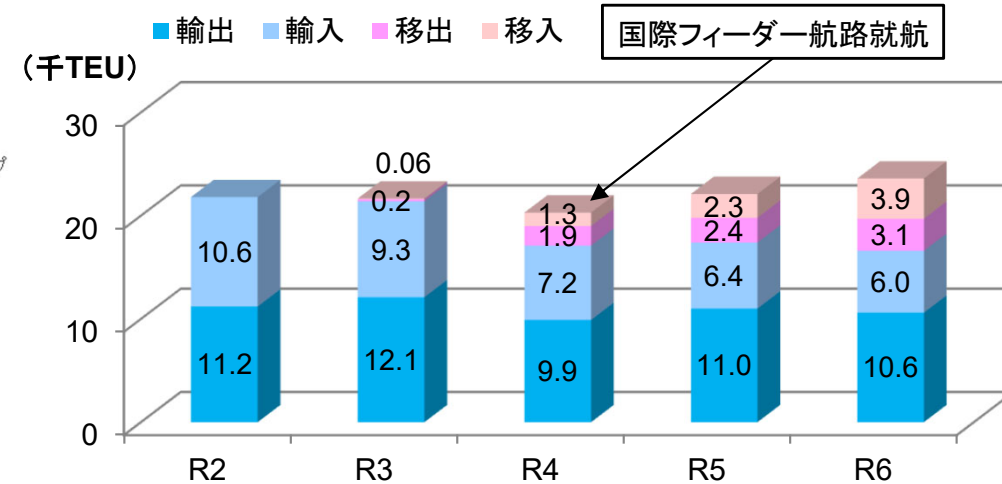


3. 境港の利用状況

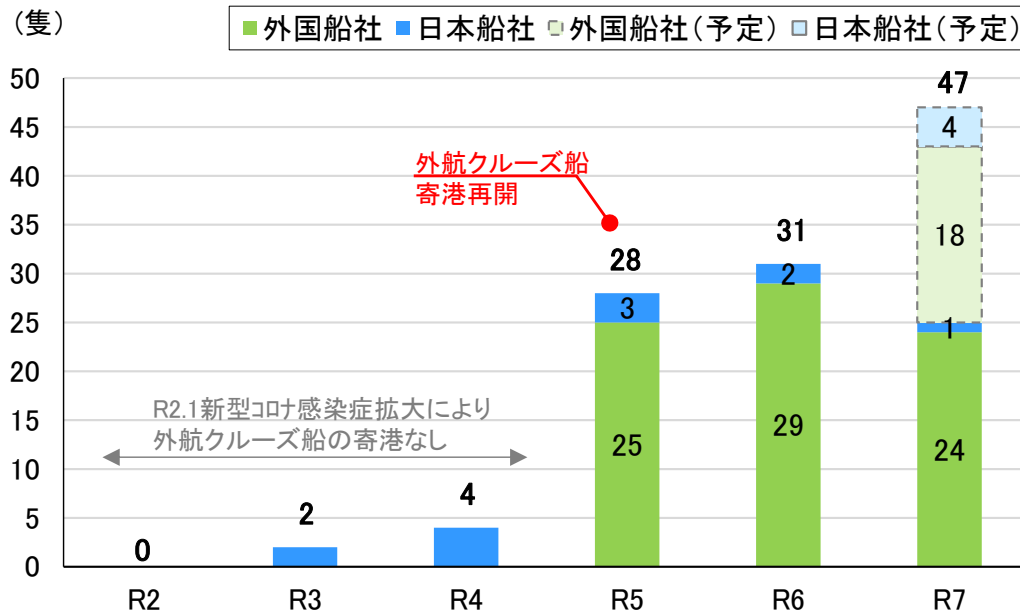
取扱貨物の内訳(令和6年)



コンテナ取扱貨物量



クルーズ船寄港隻数の推移



資料: 境港管理組合

(予定含む)

- ・境港における主な取扱貨物は、木材チップや再利用資材の輸入、石油製品・セメントの移入である。
- ・コンテナ取扱量は、令和4年(2022年)3月に国際フィーダー航路が定期化され、移出入量が増加している。
- ・令和6年8月に韓国の東海(とんへ)と境港を結ぶ日韓国際フェリーが新規就航している。
- ・クルーズ船は、新型コロナウイルスの流行後、令和5年(2023年)から外航クルーズ船の受入れを再開した。
- ・令和6年(2024年)には外国船・日本船併せて31隻、更に令和7年には既に47隻の寄港が予定されており、コロナ禍以降、最高隻数となる。

4. 境港の課題

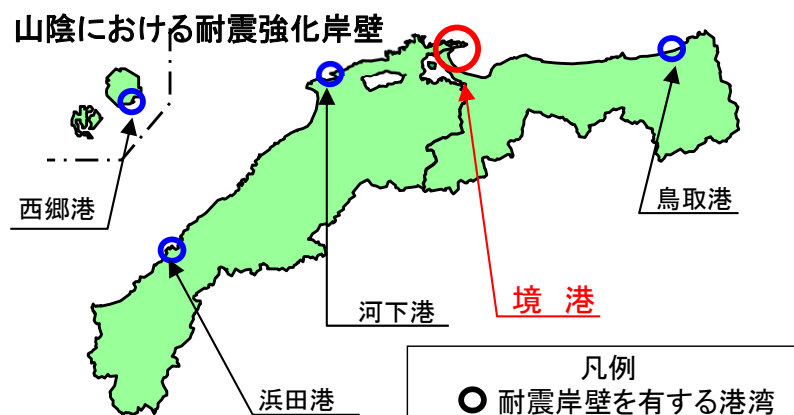
① 港湾施設の老朽化及び船舶航行の安全確保を踏まえたふ頭再編

- ・境水道沿いの岸壁は全て整備後30年以上が経過しており、経年劣化に伴う老朽化が進行している。
 - ・境水道は航路幅が最小160mの狭隘な航路で潮流も複雑であること等から、ふ頭再編前の境港内で発生した海難事故は境水道に集中していた。
- ⇒ふ頭再編により港湾機能の移転が必要であった。



② 大規模地震時における貨物輸送ルート確保

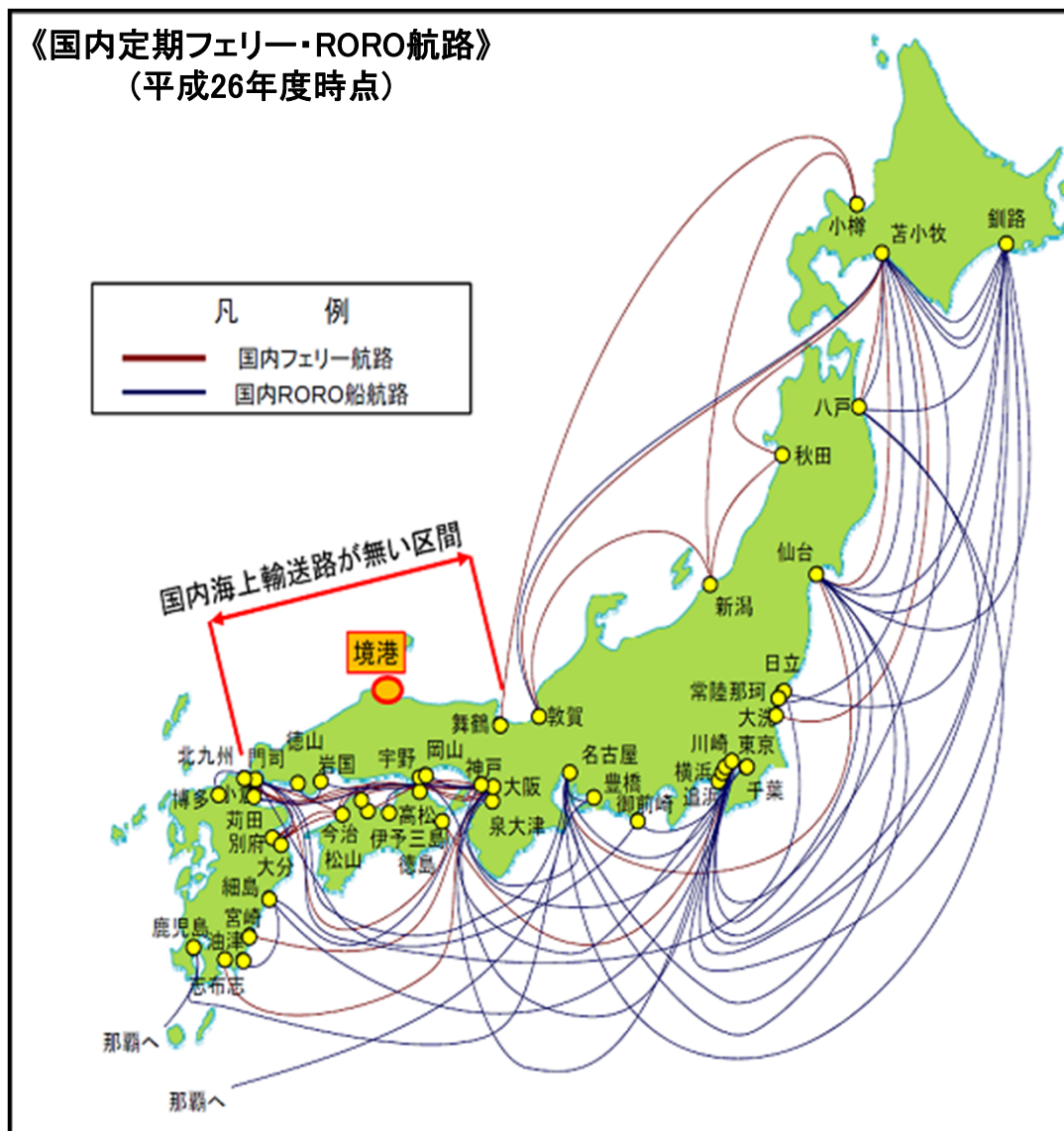
- ・大規模地震発生時に、背後圏に立地する企業の物流機能を維持する必要がある。



4. 境港の課題

③国内海上輸送網のミッシングリンクの解消

- ・山陰地域は、国内海上輸送網のミッシングリンクとなっており、当該地域に立地する企業は、陸上輸送等による非効率な輸送を余儀なくされている。



RORO船(Roll On/Roll OFF ship)
:フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収納する
車両甲板を持つ貨物船

5. 事業の目的・概要

【事業の目的】

背後に立地する企業の物流効率化を図るとともに、施設の老朽化への対応や船舶航行安全を確保するため、港全体の機能を再編し、外港竹内南地区において、内貿RORO船、国際フェリー等の機能集約化した複合一貫輸送ターミナル整備を行う。

【事業を取り巻く現状】

- ・令和4年3月より国際フィーダー航路が新規就航(外港昭和南地区)し、山陰地域にコンテナ船による国内海上輸送網が構築された。
- ・本事業で整備されたターミナルについては、令和6年8月に国際フェリーが定期運航が開始された。また、内貿RORO船については、トライアル輸送により定期航路開設に向けた取り組みを継続中。
- ・境港における旺盛なクルーズ需要に伴い、本事業で整備されたターミナルに多くのクルーズ船が寄港し、境港背後圏域の大きな経済効果に貢献。

【事業の概要】



6. 事業効果の発現状況

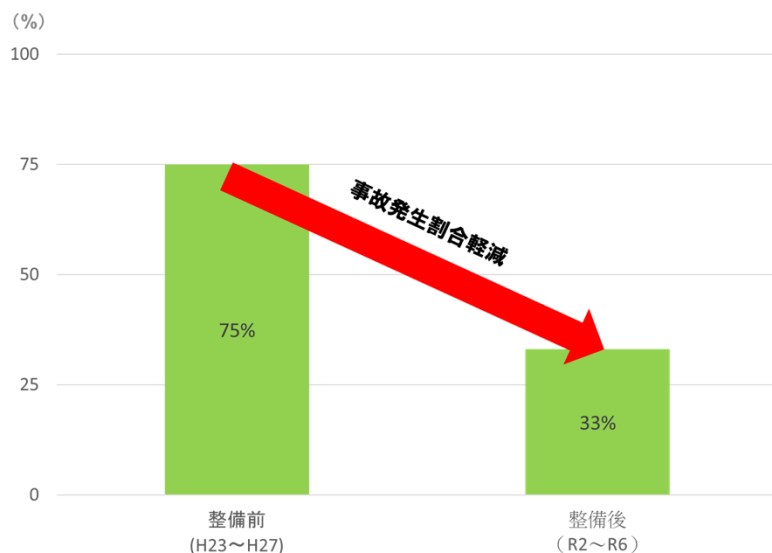
【①港湾施設の老朽化及び船舶航行の安全確保を踏まえたふ頭再編】

○老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約によるふ頭再編により、船舶の航行の安全確保及び港湾機能の高度化が図られた。これにより、国際フェリー航路が誘致され、令和6年8月より定期航路化が実現した。

○外港昭和南地区等で受け入れていたクルーズ船についてもふ頭再編後は本事業で整備されたターミナルに寄港するようになり、貨物船の沖合待機や、クルーズ船寄港のおことわりが軽減された。

⇒国際フェリー貨物の輸送コスト削減便益及び国際フェリー・外航クルーズ船入港による国際観光純収入便益の発現

《境港内における境水道の海難事故発生割合》



出典：船舶事故ハザードマップ(運輸安全委員会)



(国際フェリー利用企業の声)

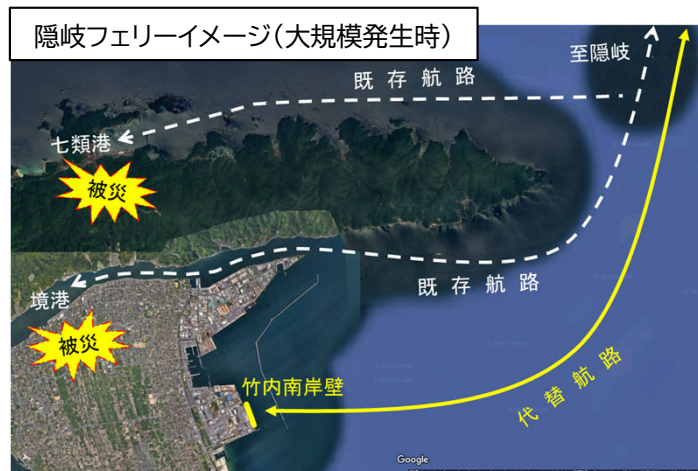
- ・日韓フェリーはコンテナに入らない大型貨物などの韓国輸出においては、非常に利便性が良い。
- ・他港利用の韓国輸入貨物を境港の日韓フェリー利用に転換することで、陸上輸送距離が短縮され、コスト削減することができた。



6. 事業効果の発現状況

【②大規模地震時における貨物輸送ルートの確保】

- 本事業で整備した耐震強化岸壁は背後の臨港道路とともに、鳥取県地域防災計画の第1次緊急輸送路に位置づけられた。
 - 大規模地震時において、本ターミナルに寄港する国際フェリーや他のターミナル等利用する隠岐の島とのフェリー航路による輸送を継続できる環境が整備された。
 - 令和5年度には、RORO船を活用した災害時の物資輸送体制を確保するための協定『災害時における海上輸送応援等に関する協定(R5.10.25)』を締結し、海上輸送による災害時応援の協力体制を構築。
 - 令和7年4月には、他港間の航路(RORO船)における荒天時の避難港または代替港としての利用可否を検証した試験運航を実施しており、海上輸送による災害時応援の更なる協力体制強化に取り組んでいる。
- ⇒震災時における輸送コストの増大回避便益の発現



協定締結式の状況(左から平井鳥取県知事、関近海郵船社長、林日本通運山陰支店支店長、角田NX境港海陸社長)



RORO船航路の荒天時における避難港または代替港としての利用検証のための試験輸送(R7.4.30)



(船社の声)

- ・トライアル輸送により、境港へのRORO船寄港に問題がないことが確認できた。
- ・災害発生時の他、冬場や台風接近時等様々なシーンで竹内南岸壁の利用を検討していきたいと思う。

6. 事業効果の発現状況

【③国内海上輸送網のミッシングリンクの解消】

- 神戸港、境港、京都舞鶴港、敦賀港の間で国際フィーダー航路が令和4年3月より新規就航。これに伴い、山陰地域のコンテナ船による国内海上輸送網が構築された。
- 近年のトラックドライバー不足問題により、日本全国で海上輸送へのモーダルシフトが期待されており、内貿RORO船のニーズも高まっている。
- 境港ではRORO航路の就航に向けて、港湾利用者、船社、港湾管理者による官民一体となった取り組みとして平成25年からトライアル輸送を開始し、これまで17回のトライアル輸送（洋紙、農耕用機械、飲料水など）を実施している。

国内各港を結ぶ輸送ネットワーク



出典：井本商運ホームページ

境港を経由する国際フィーダー航路

(荷主の声)
・トラック不足が問題となっているなか、特に年末年始はトラックの確保が難しいので、海上輸送網の充実を期待している。

RORO船トライアル輸送状況(博多港～境港～敦賀港)



資料：境港管理組合

↑ランプウェイによる積み下ろし状況

7. 事業の効果（貨幣換算が困難な効果等）

①地域産業の発展に貢献

岸壁整備に伴う国際フェリーの新規就航により、地域産業の発展に貢献。

②港湾機能の集約による効率的な施設管理

老朽化施設の用途廃止と港湾機能の集約によるふ頭再編により、港湾機能の高度化が図られる。

③リダンダンシーの確保

耐震強化岸壁の整備により、大規模地震時等における瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保が図られる。

8. 投資効果

費用対効果分析結果

項目		事業全体
総便益(B)		205 億円
	港湾施設の老朽化及び船舶航行の安全確保を踏まえたふ頭再編	203 億円
	大規模地震時における貨物輸送ルートの確保	0.24 億円
	残存価値	1.6 億円
総費用(C)		193 億円
	建設費	174 億円
	管理運営費・再投資費	19 億円
費用便益比(B/C)		1.1

※端数処理の為、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。

9. 今後の対応方針(案)

【今後の事後評価の必要性】

ふ頭再編の実現により、船舶の航行の安全確保や港湾機能の高度化が図られ、国際フェリーの新規就航や旺盛なクルーズ需要に対応できており、大規模地震時における貨物輸送ルートの確保も図られた。また、モーダルシフトによる物流効率化に向けた港湾管理者の取組も進展してきている。そのため、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】

これまでのトライアル輸送により、実績が積み上がっているところであるが、引き続き、内貿定期RORO航路の就航に向けた取り組みを実施することが必要。

【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。

参考資料

■ RORO船とは

貨物を積んだトラックやトレーラーが自走で乗降でき、船内の車両を収納する車両甲板に固縛してそのまま運べる船。(Roll-on roll-off ship)



荷役状況

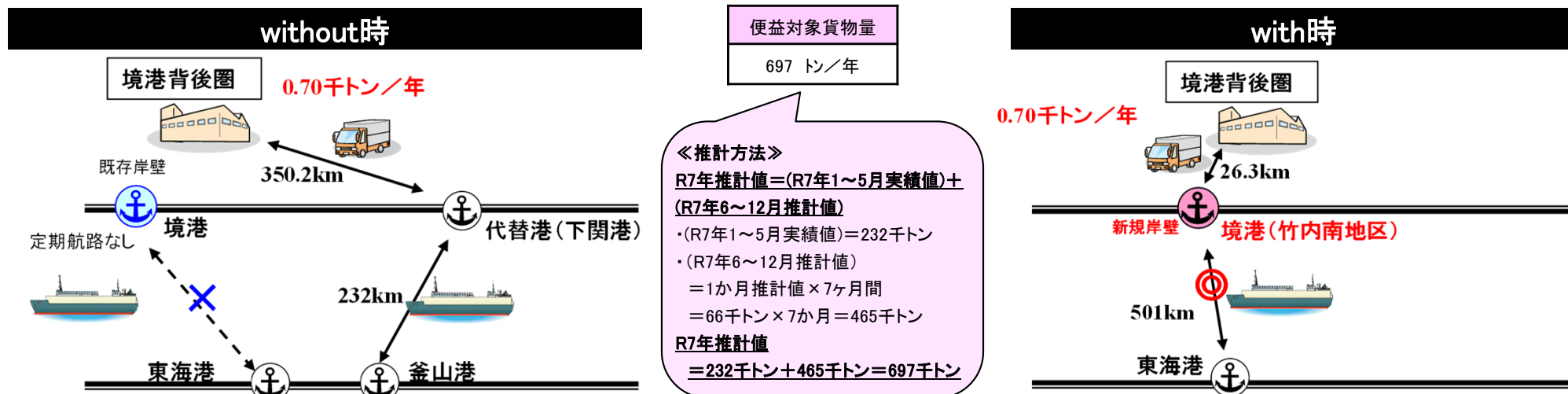


船内で固縛されたトレーラー

便益算定方法(参考)

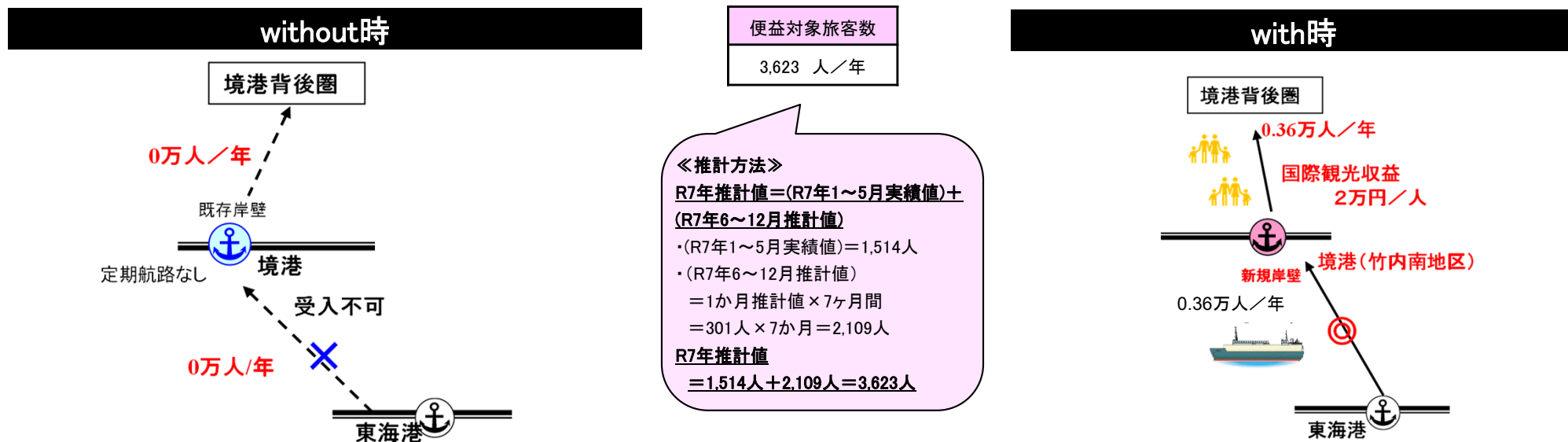
①国際フェリー貨物の輸送コスト削減 ≪0.08億円／年≫

新規岸壁(竹内南地区)を整備することにより、効率的な輸送ルートが確保可能となり、輸送コストが削減される。



②国際フェリーの入港による国際観光純収入 ≪0.72億円／年≫

新規岸壁(竹内南地区)を整備することにより、国際フェリー旅客の受け入れが可能となる。



便益算定方法(参考)

境港
ふ頭再編改良事業

③震災時における輸送コストの増大回避 <0.95億円/年※> ※地震発生率未考慮

耐震強化岸壁を整備することにより、震災時も同施設を利用する船舶の寄港が可能となり輸送機能が維持される。

without時

便益対象貨物量

697 トン/年

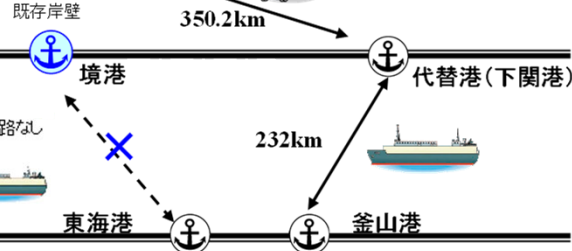
with時

大規模地震発生

境港背後圏

0.70千トン/年

港湾機能停止
→地震による港湾機能停止とならない
近隣の港湾(代替港)からの輸送



《推計方法》

R7年推計値=(R7年1~5月実績値)+
(R7年6~12月推計値)

・(R7年1~5月実績値)=232千トン

・(R7年6~12月推計値)

=1か月推計値×7ヶ月間

=66千トン×7か月=465千トン

R7年推計値

=232千トン+465千トン=697千トン

<0.08億円/年>

※地震発生率未考慮

大規模地震発生

境港背後圏

0.70千トン/年

港湾機能維持
→海上輸送が維持され、
通常時と同様の輸送ルートでの対応



without時

便益対象貨物量

28,162 台/年

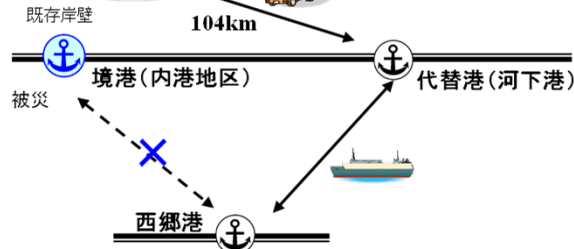
with時

大規模地震発生

境港背後圏

28,162台/年

港湾機能停止
→地震による港湾機能停止とならない
近隣の港湾(代替港)からの輸送



《推計方法》

R7年推計値=R6年実績値

・(R6年実績値)=境港貨物車(小型・普通)+七類港貨物車(小型・普通)

・境港貨物車(小型・普通)

=6,764台

・七類港貨物車(小型・普通)

=21,398台

R7年推計値

=6,764台+21,398台=28,162台

<0.87億円/年>

※地震発生率未考慮

大規模地震発生

境港背後圏

28,162台/年

港湾機能維持
→海上輸送が維持され、
通常時と同様の輸送ルートでの対応



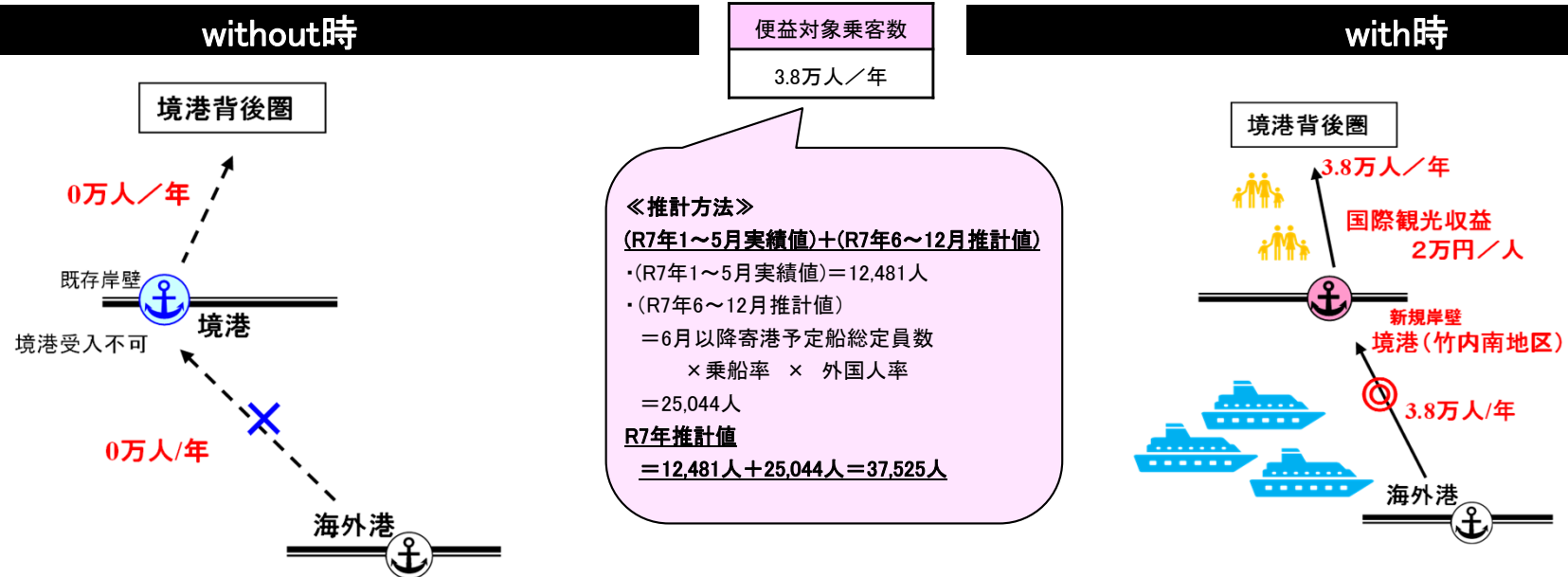
国際フェリー貨物

離島フェリー貨物

便益算定方法(参考)

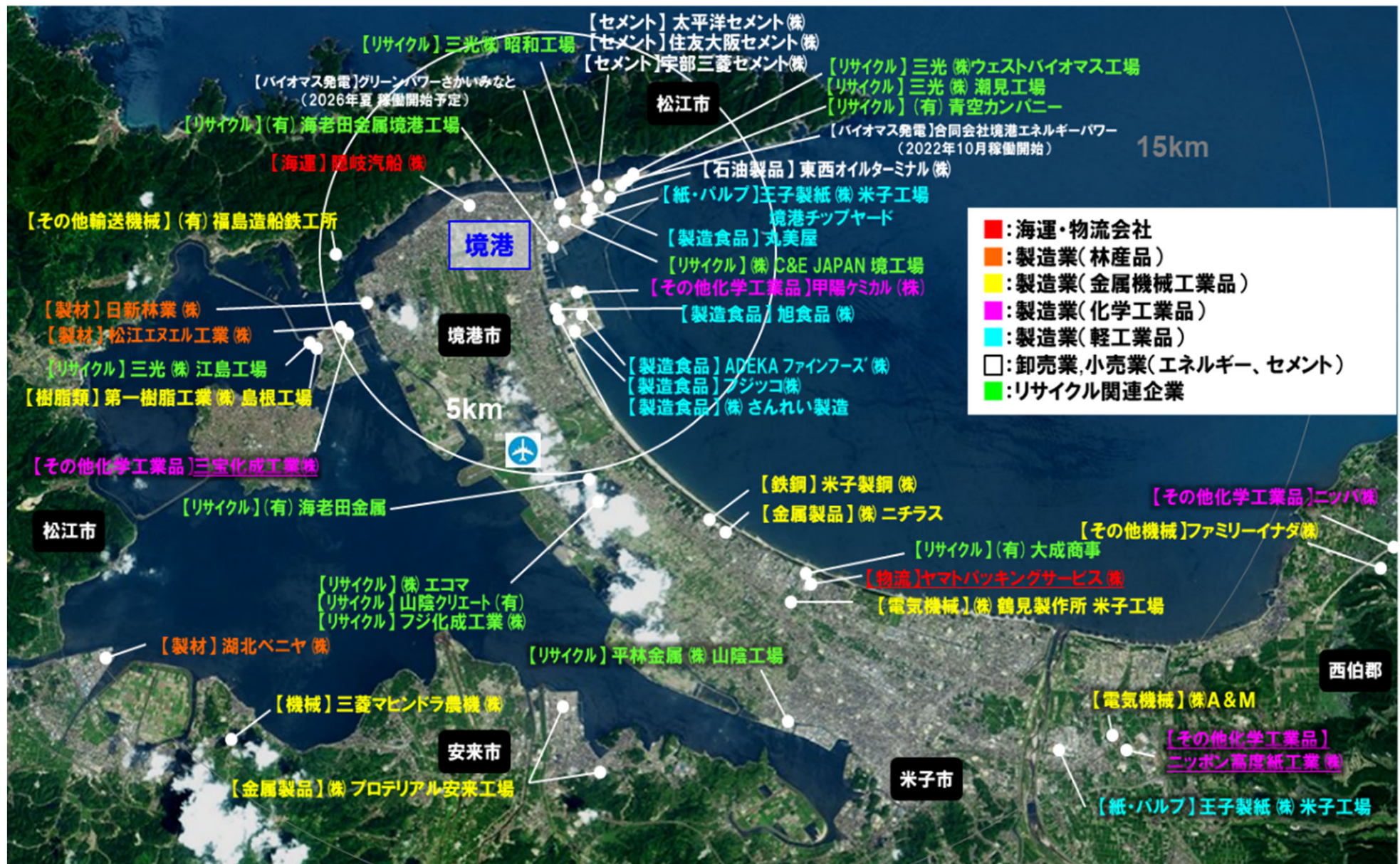
④外航クルーズ船の入港による国際観光純収入 《7.5億円／年》

新規岸壁(竹内南地区)を整備することにより、旺盛なクルーズ需要に対応したクルーズ船の受け入れが可能となる。



背後圏の企業(参考)

境港
ふ頭再編改良事業



国内RORO船トライアル輸送の実績(参考)

国内RORO船トライアル輸送の実績

年度	実施状況	運航経路
1	第1回(4/15～19) 傭船方式 船社／栗林商船(株)、船舶／第一有明丸(RORO船3,692GT)	苫小牧→境→新潟→苫小牧
2	H25 第2回(8/13～17) 傭船方式 船社／栗林商船(株)、船舶／ぷりんすはやて(RORO船5,930GT)	苫小牧→境→新潟→苫小牧
3	第3回(10/1～5) 傭船方式 船社／栗林商船(株)、船舶／第一有明丸(RORO船3,692GT)	苫小牧→境→苫小牧
4	H26 第1回(12/22～27) 傭船方式 船社／栗林商船(株)、船舶／新釧路丸(RORO船5,310GT)	苫小牧→境→新潟→苫小牧
5	H27 第1回(12/8～10) 傭船方式(SEA&RAIL) 船社／日本海運(株)、船舶／佑勝丸(貨物船499GT)	北九州→境→北九州
6	H28 第1回(6/18～22) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／つるが(RORO船11,193GT)	苫小牧→敦賀→境→敦賀→苫小牧 ※既存航路の延伸(敦賀～境)
7	第2回(6/25～29) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／つるが(RORO船11,193GT)	苫小牧→敦賀→境→敦賀→苫小牧 ※既存航路の延伸(敦賀～境)
8	第3回(12/2～8) スペースチャーター 船社／日本通運(株)、船舶／ひまわり5(RORO船10,470GT)	東京→博多→境→博多→東京 ※既存航路の延伸(博多～境)
9	H29 第1回(7/22～26) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／ひだか(RORO船11,185GT)	苫小牧→敦賀→境→敦賀→苫小牧 ※既存航路の延伸(敦賀～境)
10	第2回(2/24～28) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／ほくと(RORO船11,185GT)	苫小牧→敦賀→境→敦賀→苫小牧 ※既存航路の延伸(敦賀～境)
11	第3回(3/3～7) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／ひだか(RORO船11,185GT)	苫小牧→敦賀→境→敦賀→苫小牧 ※既存航路の延伸(敦賀～境)
12	H30 第1回(6/23～27) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／つるが(RORO船11,185GT)	苫小牧→敦賀→境→敦賀→苫小牧 ※既存航路の延伸(敦賀～境)
13	第2回(7/21～25) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／ほくと(RORO船11,185GT)	苫小牧→敦賀→境→敦賀→苫小牧 ※既存航路の延伸(敦賀～境)
14	R3 テスト寄港(6/21) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／とかち(RORO船9,858GT)	敦賀→境→敦賀
15	テスト寄港(6/27) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／とかち(RORO船9,858GT)	博多→境→敦賀
16	第2回(7/11) スペースチャーター 船社／近海郵船(株)、船舶／なのつ(RORO船8,348GT)	敦賀→境→博多
17	R7 テスト寄港 船社／近海郵船(株)、船舶／ひだか(RORO船11,185GT)	敦賀→境→敦賀

令和6年 境港の取扱貨物量(全体)の動向(参考)

境港
ふ頭再編改良事業

出典:「令和6年(2024年) 境港の取扱貨物量(全体)の動向」境港管理組合HP

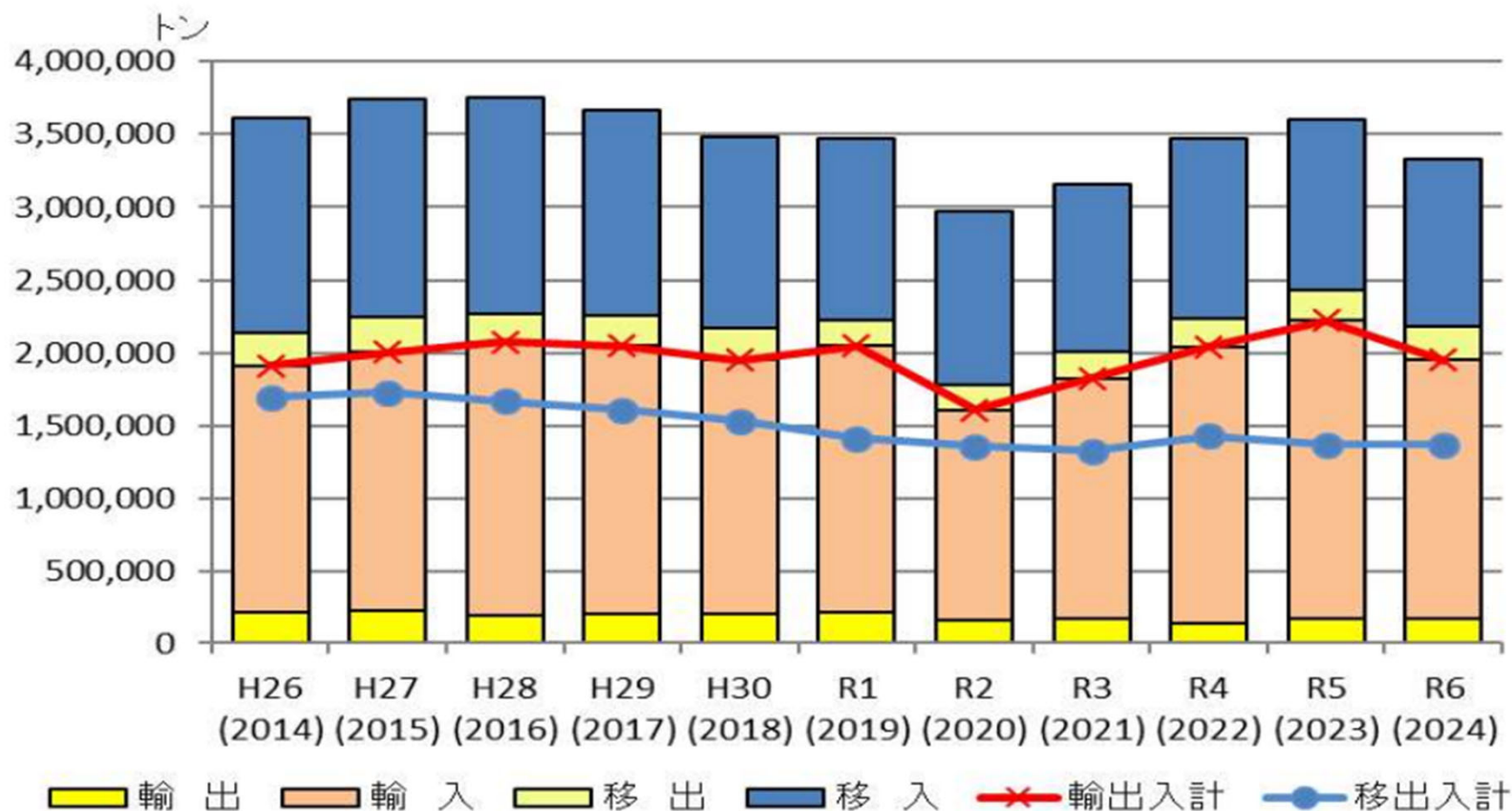
全体取扱貨物量 3,326,042トン(対前年比7.3%減)

◆過去10年間の取扱貨物量の推移												(単位:トン)		
種別		年	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	対前年 伸び率
外貿	輸出		210,528	225,909	185,235	204,424	204,934	209,685	157,447	170,484	135,008	163,051	167,030	2.4%
	輸入		1,703,298	1,782,636	1,890,195	1,847,272	1,745,946	1,841,393	1,452,498	1,658,110	1,907,070	2,052,031	1,785,746	-13.0%
	輸出入計		1,913,826	2,008,545	2,075,430	2,051,696	1,950,880	2,051,078	1,609,945	1,828,594	2,042,078	2,215,082	1,952,776	-11.8%
内貿	移出		229,644	239,444	195,379	203,663	217,612	174,998	175,460	183,058	192,608	210,868	228,255	8.2%
	移入		1,468,963	1,490,121	1,476,850	1,407,931	1,316,854	1,243,119	1,186,433	1,144,320	1,241,005	1,161,097	1,145,011	-1.4%
	移出入計		1,698,607	1,729,565	1,672,229	1,611,594	1,534,466	1,418,117	1,361,893	1,327,378	1,433,613	1,371,965	1,373,266	0.1%
合 計			3,612,433	3,738,110	3,747,659	3,663,290	3,485,346	3,469,195	2,971,838	3,155,972	3,475,691	3,587,047	3,326,042	-7.3%
対前年伸び率			-1.0%	3.5%	0.3%	-2.3%	-4.9%	-0.5%	-14.3%	6.2%	10.1%	3.2%	-7.3%	

令和6年 境港の取扱貨物量(全体)の動向(参考)

境港
ふ頭再編改良事業

出典:「令和6年(2024年) 境港の取扱貨物量(全体)の動向」境港管理組合HP



【出入区分の状況】

外貿	◆輸出	167,030 トン	(前年比 2.4% 増)	→ 紙・パルプ 3千トン増、木製品 1千トン増、金属くず 2千トン増
	◆輸入	1,785,746 トン	(同 13.0% 減)	→ 木材チップ 22万1千トン減、再利用資材 1万5千トン減、原木 2万トン減
	合計 1,952,776 トン (同 11.8% 減)			
内貿	◆移出	228,255 トン	(前年比 8.2% 増)	→ 水 1万3千トン増、重油 1千トン減、木製品 600トン増
	◆移入	1,145,011 トン	(同 1.4% 減)	→ その他の石油 1万トン減、セメント 1万1千トン減、揮発油 3千トン減
	合計 1,373,266 トン (同 0.1% 増)			

令和6年 境港のコンテナ取扱貨物量の動向(参考)

境港
ふ頭再編改良事業

出典:「令和6年(2024年) 境港のコンテナ取扱貨物量の動向」境港管理組合HP

コンテナ(実入り)個数 23,774TEU(対前年比6. 6%増)

◆コンテナ取扱貨物量の推移

(単位:TEU)

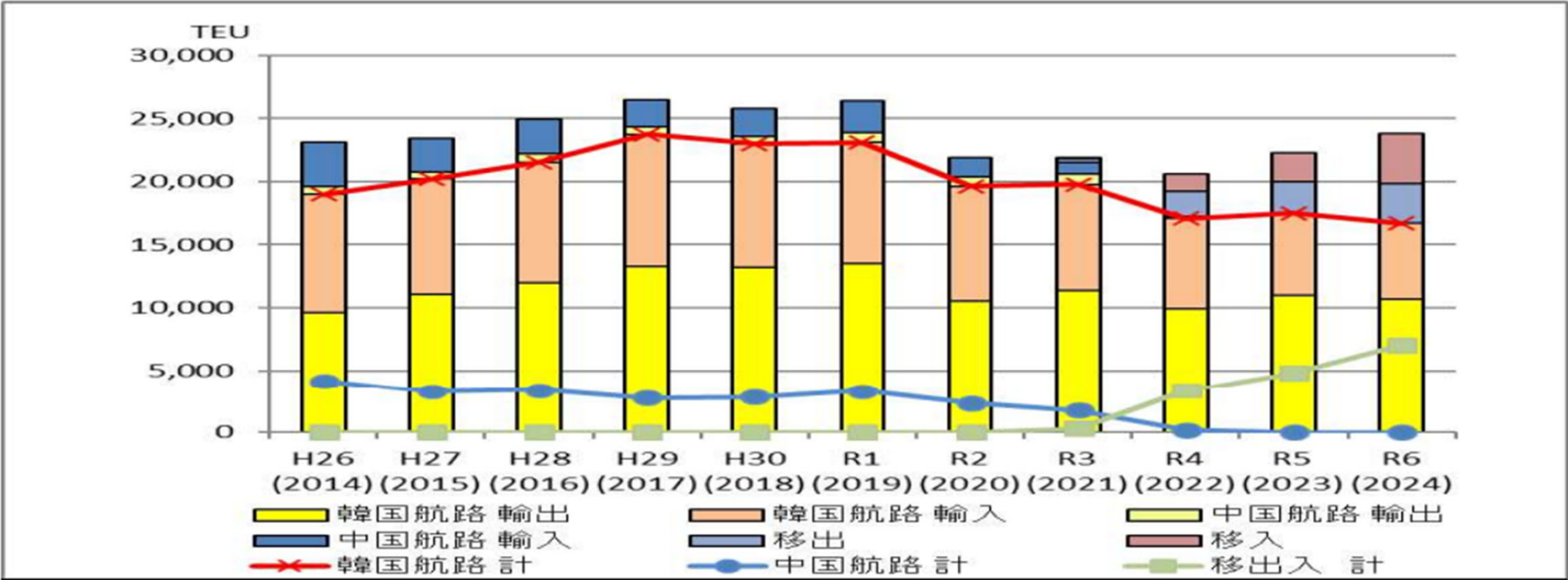
年		H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	対前年 伸び率
種別													
韓国航路	輸出	9,653	11,081	12,008	13,276	13,178	13,513	10,535	11,354	9,943	11,020	10,697	-2.9%
	輸入	9,327	9,119	9,528	10,482	9,814	9,583	9,080	8,438	7,124	6,469	6,010	-7.1%
	計	18,980	20,200	21,536	23,758	22,992	23,096	19,615	19,792	17,067	17,489	16,707	-4.5%
中国航路	輸出	645	579	651	571	605	806	730	816	44	0	0	0.0%
	輸入	3,514	2,684	2,737	2,168	2,213	2,514	1,589	936	155	0	0	0.0%
	計	4,159	3,263	3,388	2,739	2,818	3,320	2,319	1,752	199	0	0	0.0%
国際フィーダー 航路	移出	—	—	—	—	—	—	—	247	1,984	2,472	3,110	25.8%
	移入	—	—	—	—	—	—	—	62	1,368	2,343	3,957	68.9%
	計	—	—	—	—	—	—	—	309	3,352	4,815	7,067	46.8%
合 計	輸出	10,298	11,660	12,659	13,847	13,783	14,319	11,265	12,170	9,987	11,020	10,697	-2.9%
	輸入	12,841	11,803	12,265	12,650	12,027	12,097	10,669	9,374	7,279	6,469	6,010	-7.1%
	移出	—	—	—	—	—	—	—	247	1,984	2,472	3,110	25.8%
	移入	—	—	—	—	—	—	—	62	1,368	2,343	3,957	68.9%
	計	23,139	23,463	24,924	26,497	25,810	26,416	21,934	21,853	20,618	22,304	23,774	6.6%
対前年伸び率		-1.1%	1.4%	6.2%	6.3%	-2.6%	2.3%	-17.0%	-0.4%	-5.7%	8.2%	6.6%	

令和6年 境港のコンテナ取扱貨物量の動向(参考)

境港
ふ頭再編改良事業

出典:「令和6年(2024年) 境港のコンテナ取扱貨物量の動向」境港管理組合HP

【コンテナ航路 ■中国航路H7.5～R4.6以降休止 ■韓国航路H7.8～(国際フェリー含む) ■国際フィーダー航路R4.3～】



【航路別の状況】

韓国
航路

◆輸出 10,697 TEU (前年比 2.9% 減) → 紙・パルプ 305TEU減、木製品 130TEU増、水産品 38TEU減
◆輸入 6,010 TEU (同 7.1% 減) → 非金属鉱物 6TEU増、
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 137TEU増、
鉄鋼 677TEU減

合計 16,707TEU(同 4.5%減)

国際
フィーダー

◆移出 3,110 TEU (前年比 25.8% 増) → 木製品 42TEU増、紙・パルプ 47TEU増、木材チップ 339TEU増
◆移入 3,957 TEU (同 68.9% 増) → 木製品 1504TEU増、再利用資材 92TEU増、非金属鉱物 6TEU増

合計 7,067TEU(同 46.8%増)