

境港 外港中野地区 国際物流ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局
平成23年9月

事業の概要

境港における外貿貨物(リサイクル、原木等)需要の増加、船舶の大型化に対応した取扱能力の向上及び既存岸壁を効率的に利用できるよう再編を図るため、水深12mの国際物流ターミナルの整備を行う。

- ・整備施設: 岸壁(-12m)、泊地(-12m)、臨港道路、ふ頭用地
- ・事業期間: 平成24年度～平成28年度
- ・事業費: 85億円(うち、港湾整備事業費: 60億円)

《整備スケジュール》

事業区分	地区名	施設名	H24	H25	H26	H27	H28	
直轄事業	外港中野	岸壁 (-12m)	■					
		泊地 (-12m)			■			
補助事業		臨港道路					■	
起債事業		ふ頭用地			■		■	

《事業位置図》



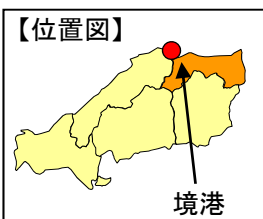
《ふ頭再編による物流効率化イメージ》



山陰地方の中央に位置する境港は、背後に国内有数の製紙、木材加工、鉄鋼等企业が立地し、工業製品の生産に必要な原材料の輸入と製品の輸出を行っている。特に、紙・パルプの輸出、原木の輸入は日本海側港湾で1位の取扱量(H20実績)となっている。

また、背後圏の利用企業の生産拡大や、平成23年1月の山陰初となるリサイクルポートの指定、対岸の韓国、ロシアへのトライアル輸送の成功等、今後の環日本海交流の発展を期待した電子部品、電気自動車工場等の新たな企業進出が相次いでおり、多様な貨物の増加が見込まれている。

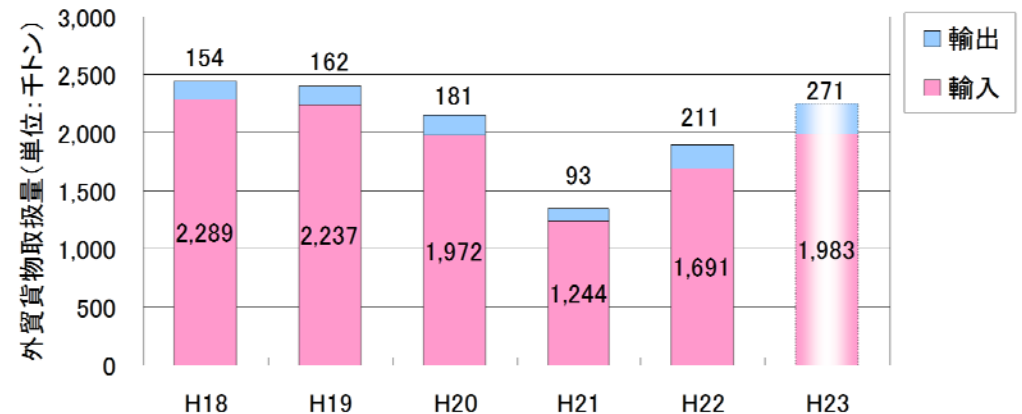
しかしながら、貨物量の増加や船舶大型化に伴い、大型岸壁の不足等の問題が顕在化してきており、非効率な輸送の解消が喫緊の課題となっている。



《境港の位置図及び主要施設》



《境港外貿貨物取扱量の推移》



※H20～21は世界的経済危機等の影響で一時的に貨物量が減少。H22以降は回復基調。

出典：国土交通省 港湾統計(H18～H21)
境港管理組合統計資料(H22速報値)
※H23値は1～4月取扱量速報値(境港管理組合統計資料)より年取扱量を推計

【①入港船舶の大型化、大水深岸壁の不足に伴う喫水調整や滞船の発生】

- 水深11m以上を必要とする大型貨物船の入港が急増。
(H18:10% → H22:43%)
- 大型貨物船に対応した岸壁の不足により、喫水調整、滞船が頻発。
(滞船実績:H18:4隻(約7日)→H22:26隻(約40日))
- 喫水調整による利用は、施設延長不足のため隣接岸壁にはみ出した係留となり、隣接岸壁の利用にも支障。



木材チップ船2隻が
10日以上滞船の
後、着岸



境港の課題②

【②ふ頭用地の不足に伴う非効率な荷役】

- 昭和南地区でのバルク貨物(原木等)の取扱増加によりふ頭用地不足が顕在化し、ふ頭間での横持ち輸送などの非効率な荷役が恒常化。
- これまで昭和南地区で取り扱っていた紙・パルプ等の他の貨物の保管用地が他地区へ押し出されるなど、非効率な荷役を余儀なくされている貨物が増大。増加が見込まれるリサイクル貨物の十分な取扱も困難。

外港昭和南地区ふ頭用地状況 H23. 5. 25撮影
木材チップ船 大型木材輸送船

外港昭和北地区

外港昭和南地区

竹内地区

横持ち運搬

横持ち運搬

外港昭和北地区ふ頭用地状況

竹内地区ふ頭用地状況
RPF固形燃料 (リサイクル貨物)

外港昭和北地区での紙・パルプ荷役状況
(工場・保管場所から横持ち)

狭隘なふ頭用地による弊害①
(紙パルプ：製品保管場所が散在)

狭隘なふ頭用地による弊害②
(コークス：製品保管場所が散在)

狭隘なふ頭用地による弊害③
(保管貨物の混在)

※再利用資源、原木、完成自動車(中古車)が混在。

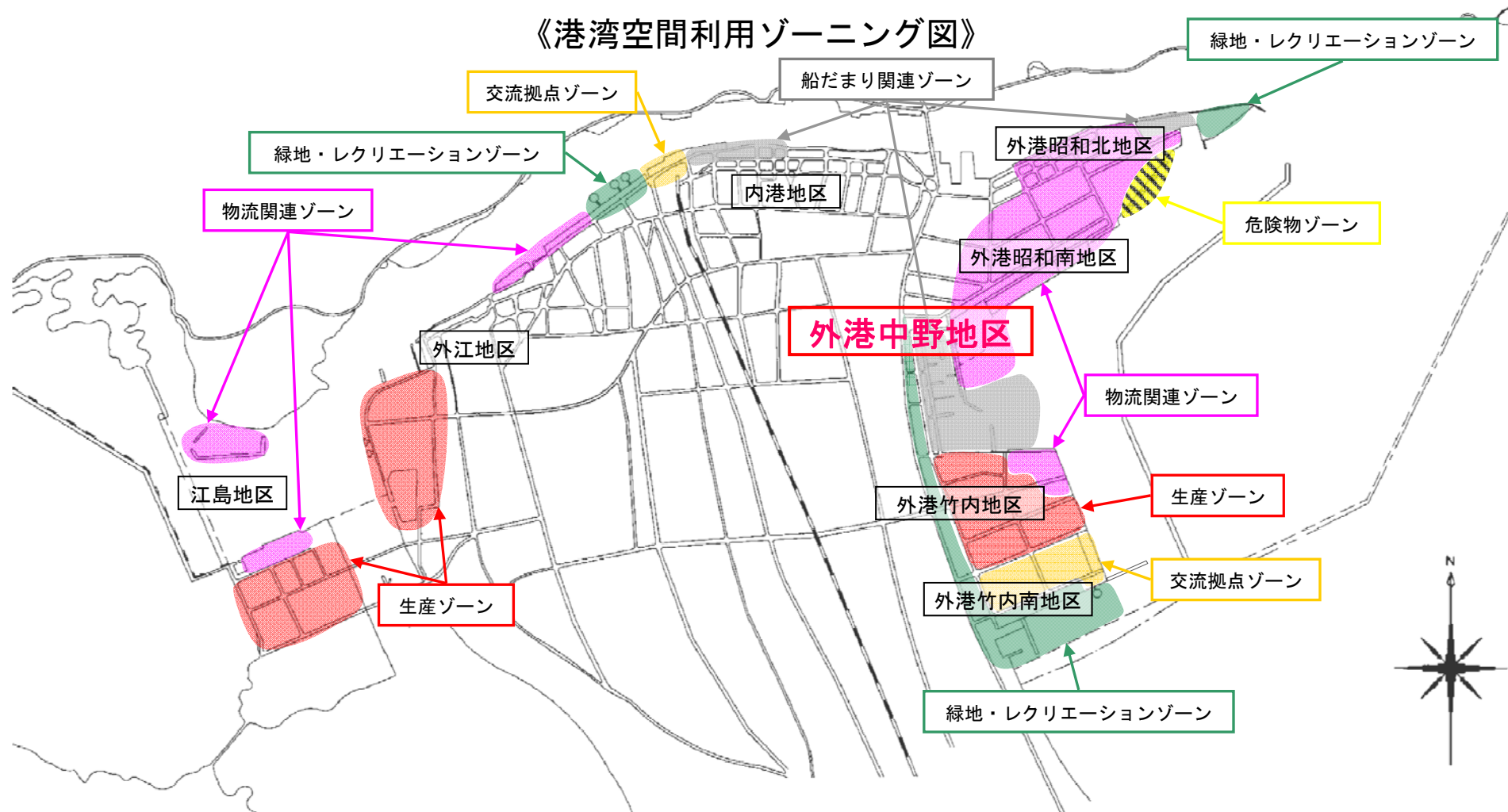
対策案の検討(計画段階評価)

評価項目	案1 国際物流ターミナル整備＋ふ頭再編	案2 既存施設の増深改良			
概要	<ul style="list-style-type: none"> 新規ターミナルの整備を行うとともに、ふ頭の再編を行う。 (岸壁(-12m)、泊地(-12m)、臨港道路、ふ頭用地) 	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設の増深改良及び耐震改良を行う。 (岸壁(-12m)耐震×1バース、泊地(-12m)、ふ頭用地等) 			
課題への対応	船舶の大型化への対応	○	<ul style="list-style-type: none"> 増加する大型船の満載入港が可能。 大型船を利用する原木の集約・ふ頭再編が可能となり、施設不足による喫水調整、滞船、横持ちが解消。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 既存岸壁の増深改良により、大型船の満載での入港が可能となるが、改良に伴い岸壁が1バース減となるため、既存の取扱貨物について他バースへの転換が発生。
	ふ頭用地の不足に伴う非効率な荷役への対応	○	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁及びふ頭用地の整備により施設不足による非効率な輸送が解消され、ふ頭再編による効率化と併せて物流コストの縮減が可能。 	×	<ul style="list-style-type: none"> ふ頭用地の不足は完全には解消されず、さらに既存岸壁で取り扱っている貨物の取扱施設の変更、横持ち等が発生し、輸送コスト増が継続。
地域経済への影響	○	<ul style="list-style-type: none"> 背後製紙企業、木材加工企業、リサイクル関連企業等の増産計画に対応可能。 雇用増、産業の活性化が可能。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 背後製紙企業、木材加工企業、リサイクル関連企業等の増産計画に対応可能。 雇用増、産業の活性化が可能。 増加が見込まれるリサイクル貨物については横持ちが発生し、企業活動に支障。 	
環境への影響	△	<ul style="list-style-type: none"> 輸送効率化に伴うCO₂、NO_xの排出抑制。 浚渫工事が必要。 	×	<ul style="list-style-type: none"> 横持ちの発生に伴いCO₂、NO_xが案1より増加。 浚渫工事が必要。 	
実現性	○	<ul style="list-style-type: none"> 地元企業等との調整は必要なし。 	×	<ul style="list-style-type: none"> 既存バース利用企業との調整が必要。 岸壁を利用しながらの増深改良が必要となるが、施工中の代替施設の確保が困難。 	
コスト	73億円		89億円		
総合評価	○		×		

【対応方針(案)】 案1による対策が妥当

事業の位置づけ

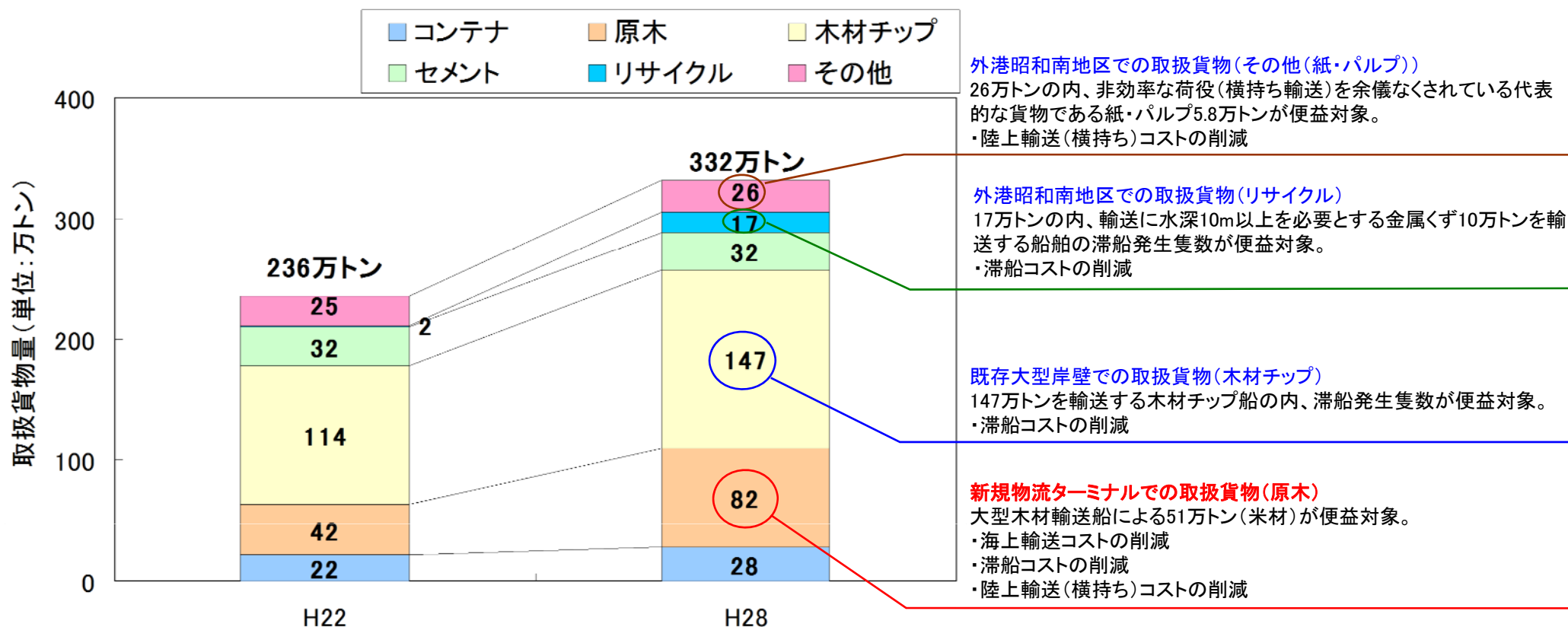
境港外港中野地区は、港湾計画(平成17年6月改訂)において、山陰地域の海上物流の中核を担う国際貿易港として、「船舶の大型化や新たなニーズに対応するための外貿物流機能の拡充」、「既存ふ頭の再編による効率化、利便性、安全性の向上による港湾の高度利用」等の基本方針のもと、林産品等の外貿貨物を取り扱う物流関連ゾーンとして位置づけられており、本事業は、港湾の高度利用を実現するための物流機能の再編強化を図るものである。



費用便益分析における貨物量等の設定

- ・境港では利用企業の設備投資等による生産活動の活発化により、平成28年には平成22年に比べ、境港全体で約100万トンの取扱貨物の増加が見込まれる。
- ・各貨物の取扱企業へのヒアリングにおいて、設備投資による生産拡大や、将来的な中国・アジア諸国への輸出計画などから増加の見通し。
- ・そのため、ヒアリングで得られたこの332万トンを、将来値として設定。

【便益対象貨物の考え方】



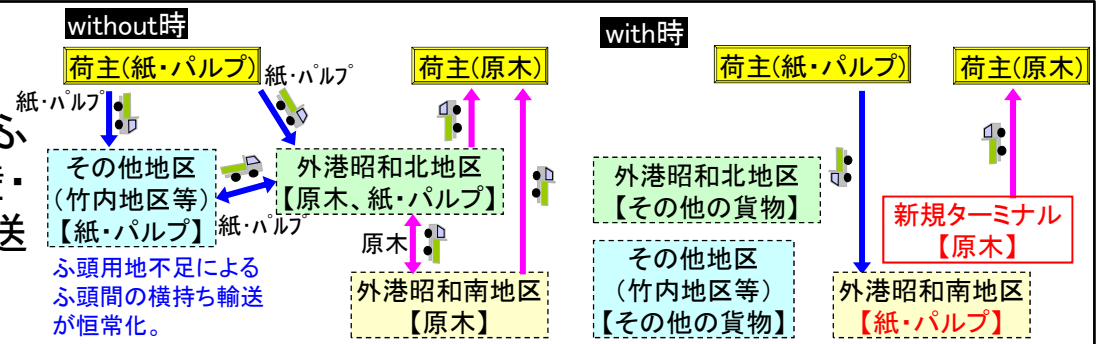
出典：境港管理組合統計資料(H22速報値)、将来貨物量企業ヒアリング

費用便益分析概要

【便益計算】 便益(B) = ① + ② + ③ + 残存価値(0.7億円) = 172億円(現在価値化後)

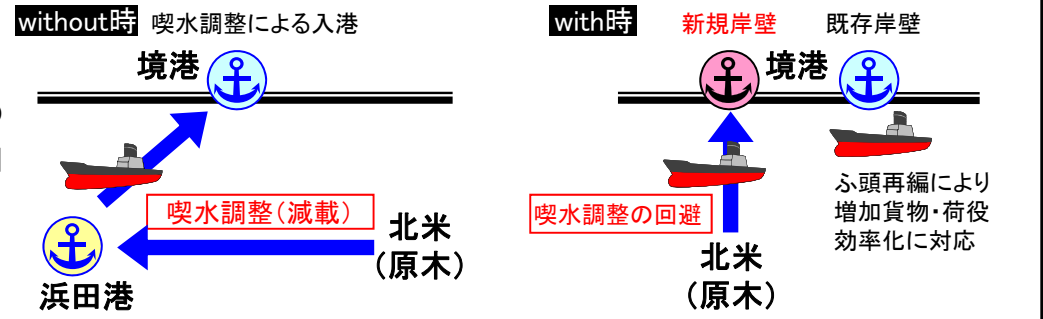
①陸上輸送コストの削減 6.6億円/年

新規ターミナルの整備及びふ頭の再編により、ふ頭用地不足が解消されるとともに、効率的な岸壁・ふ頭の利用が可能となるため、港内の横持ち輸送に係るコストが削減される。



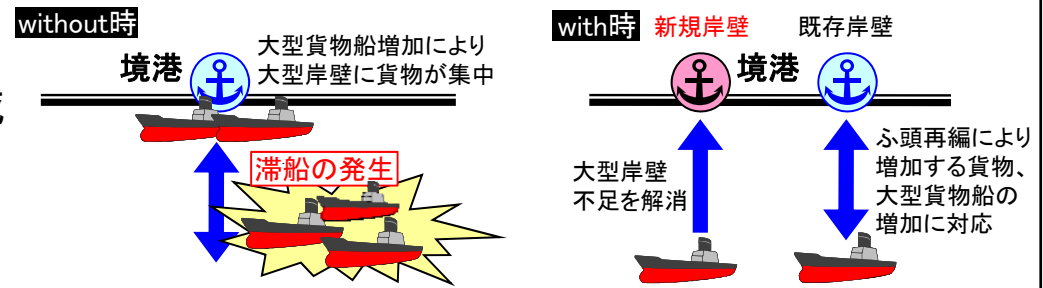
②海上輸送コストの削減 1.7億円/年

満載での大型船の入港が可能となり、他港における喫水調整による輸送コストの増大が回避され、輸送コストが削減される。



③滞船コストの削減 1.4億円/年

岸壁不足による滞船が解消され、輸送コストが削減される。



【費用計算】 費用(C) = 事業費 + 管理運営費 = 73億円(現在価値化後)

【費用便益分析結果】 費用便益比(B/C) = 172 / 73 = 2.4

【①企業の設備投資による港湾利用の拡大】

背後圏立地企業の競争力強化により、投資、生産活動が活性化し、雇用の確保と国税収入の増加に貢献する。境港背後圏の企業は港湾の整備を前提とした506億円の新規設備投資を計画、実施中であり、これにより新たな国税収31億円/年(試算値)の増加が期待される。

【②地域産業の安定・発展】

国際物流に係る輸送コストの低減により、地域産業の競争力強化と地域産業の発展が図られる。

【③環境への負荷軽減】

港湾貨物の輸送効率化により、CO₂、NO_xの排出量が低減される。

【④リダンダンシーの確保】

日本海側の物流機能を強化することで、大規模地震等の被災リスクの高い瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保、粘り強い国土軸の形成に寄与することが期待される。