

# 浜田港 福井地区 臨港道路整備事業

---

国土交通省 港湾局  
平成24年1月

## 【事業の目的】

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浜田港取扱貨物の安全かつ効率的な輸送を図るため、また、大規模地震時にも、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るため、浜田港福井地区において、臨港道路の整備を行う。

整備施設：臨港道路

事業期間：平成24年度～平成29年度

事業費：39億円

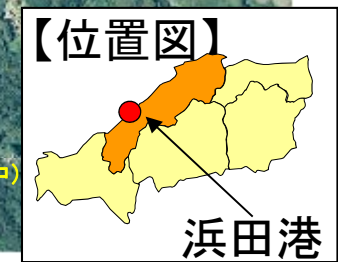
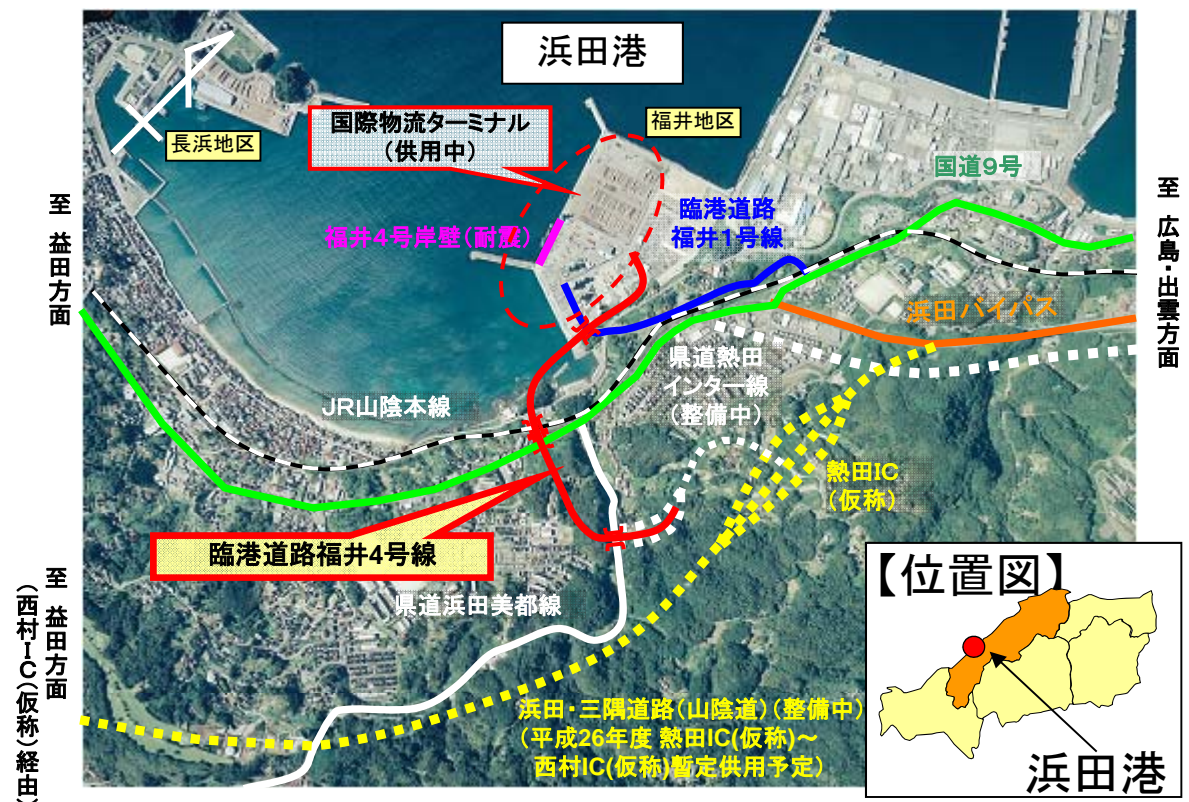
（うち、港湾整備事業費39億円）  
（国：27億円、地方：12億円）

※ 国費負担割合は5.5/10に平成24年度の開発指定事業に係る引き上げ率（島根県の場合1.25）を乗じて算出

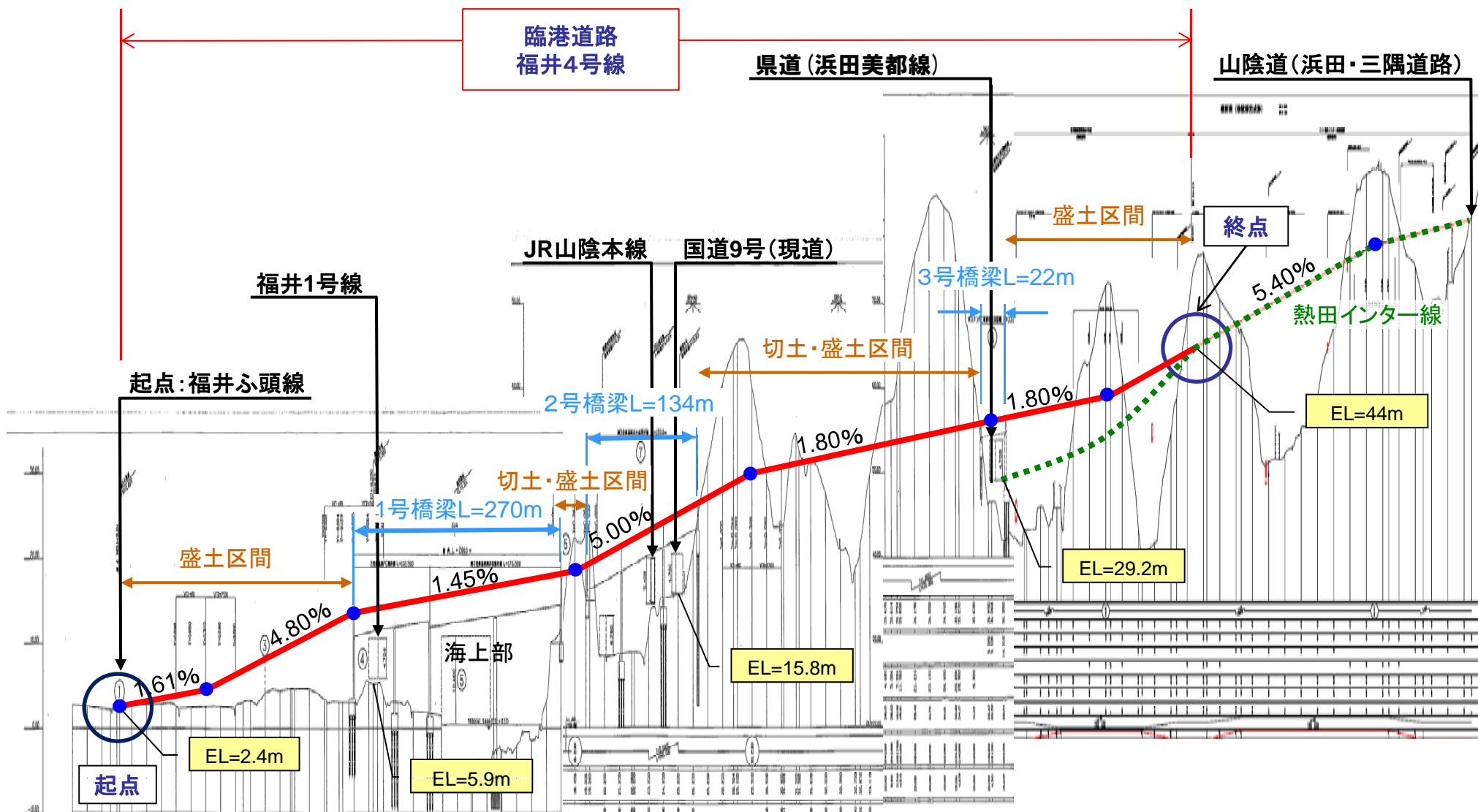
## 《整備スケジュール》

事業区分	地区名	施設名	H24	H25	H26	H27	H28	H29
直轄事業	福井地区	臨港道路 福井4号線 1,500m 3.25m×2車線						

## 《事業位置図》



# 事業の概要②(縦断図)



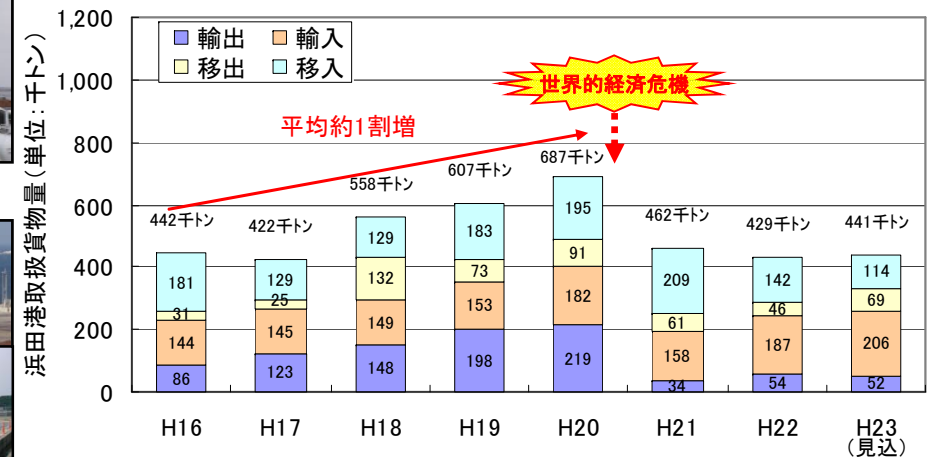
# 浜田港の現状

浜田港の利用背後圏は島根県のほぼ全域と広島県に広がっており、様々な企業が立地。これらの企業は、国道9号の他、山陰自動車道、浜田自動車道等の道路ネットワークを活用して、浜田港を利用している。

日本海対岸諸国の経済発展や、道路ネットワークの拡張等を背景に、新規立地や設備投資が進められており、福井地区においては、浜田港全体の取扱貨物量の約8割を取り扱っている。



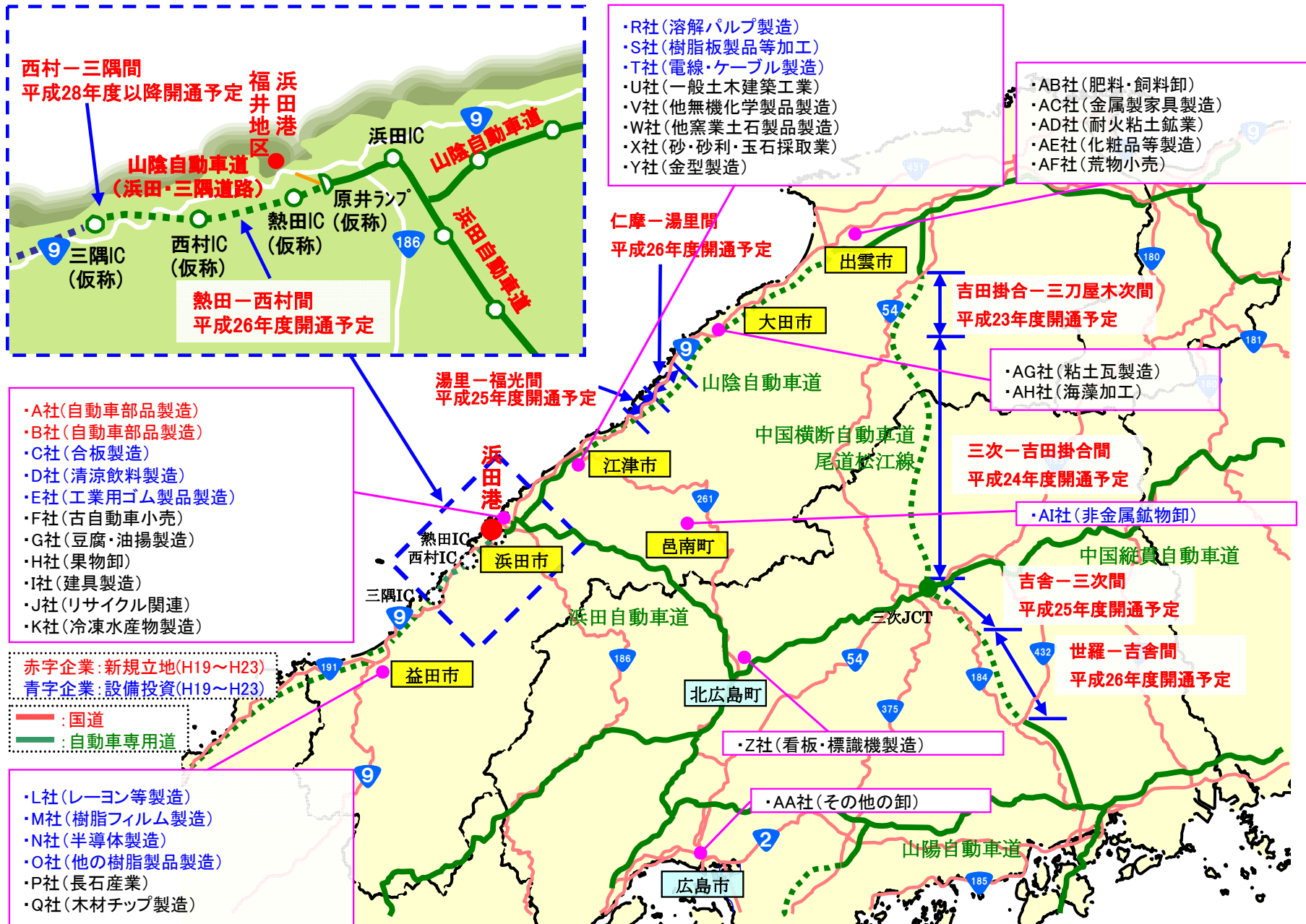
《浜田港福井地区における貨物取扱状況》



出典: 中国地方整備局調べ

浜田港福井地区の利用状況

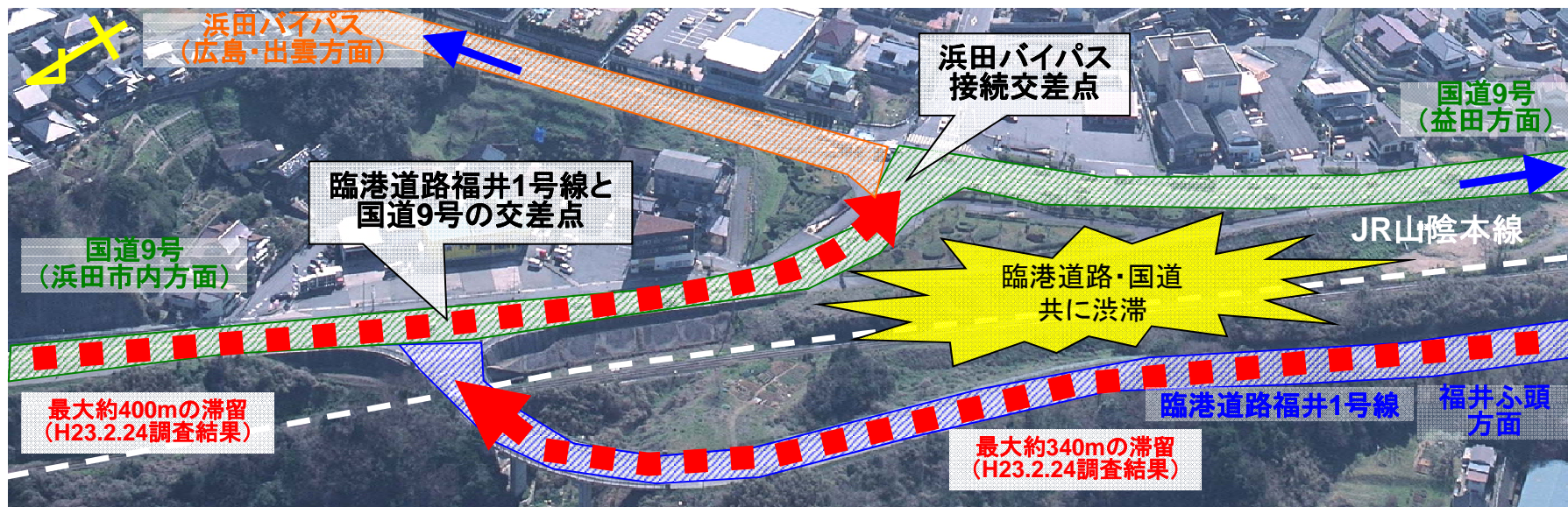
# 浜田港背後圏における立地企業と道路ネットワーク



## 【①臨港道路と幹線道路接続部周辺における慢性的な渋滞の発生】

既存の臨港道路福井1号線は、国道9号の渋滞(最大滞留長約400m)の影響を受け、同臨港道路も最大340mの滞留が発生。更なる増加が見込まれる港湾貨物に鑑みると、安全かつ効率的な輸送ルート確保が喫緊の課題である。

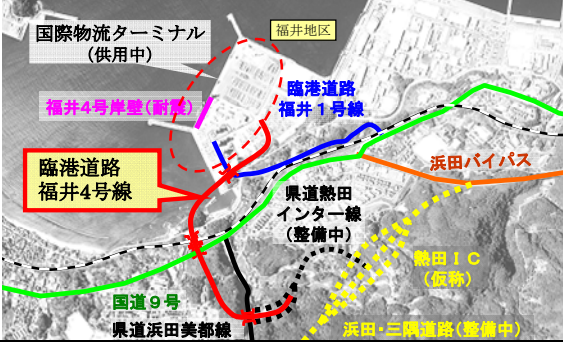
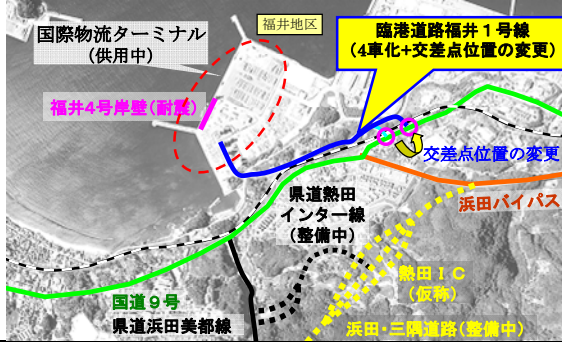
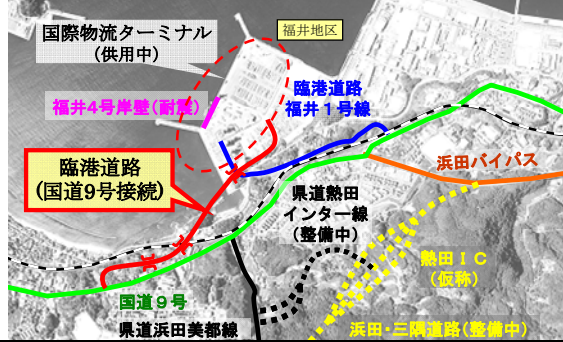
### ■ 渋滞発生区間の概要



## 【②大規模震災時の輸送路の確保】

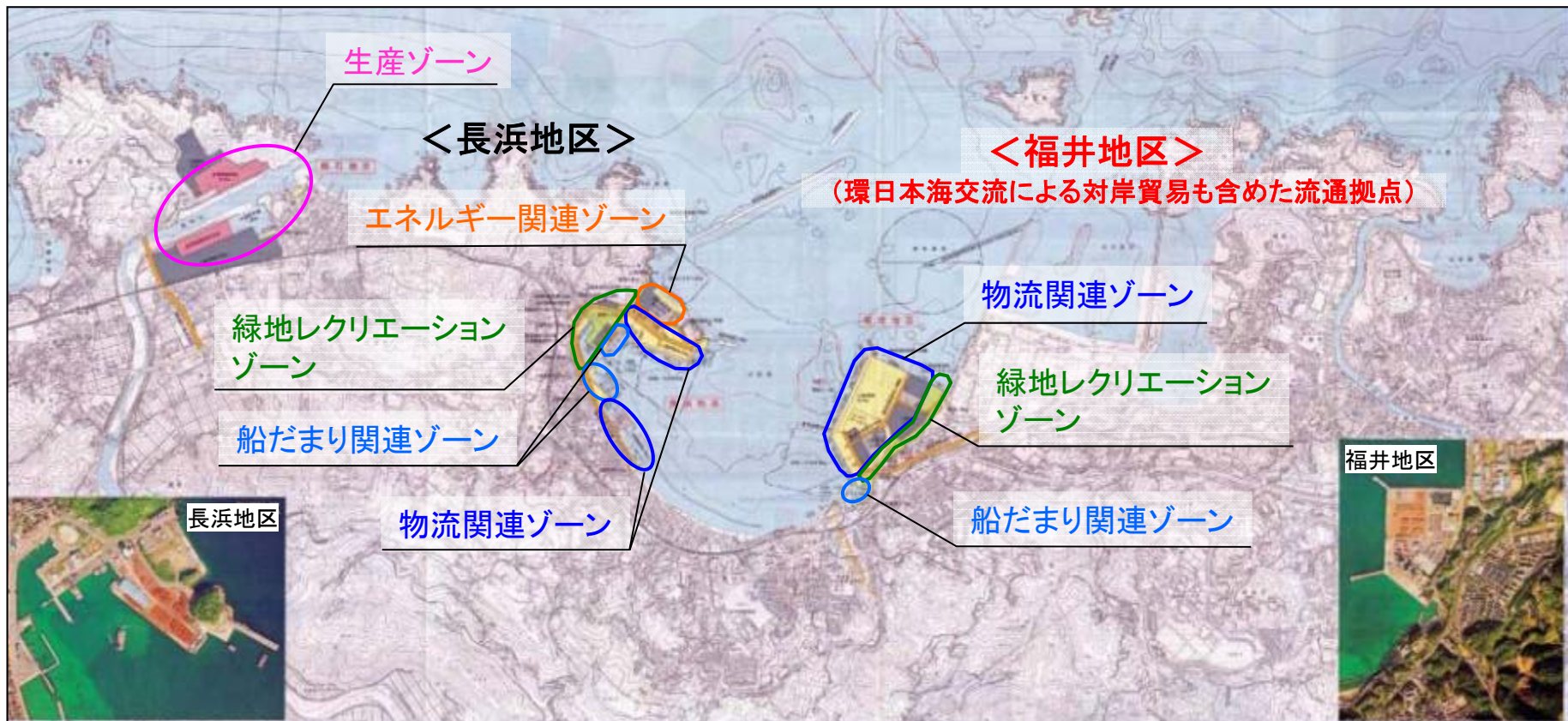
- 浜田港福井4号岸壁は、島根県西部地域における唯一の耐震強化岸壁であり、浜田港は、県の地域防災計画において防災拠点に位置づけられている。
- 既設の臨港道路福井1号線は、現行の耐震基準を満足しておらず、大規模地震発生の際には、福井地区へのアクセスが制限されることとなり、福井地区の物流機能が長期にわたり制約される懸念があることから、大規模震災時の輸送路の確保が課題。

# 対策案の検討(計画段階評価)

評価項目	案1 臨港道路福井4号線整備	案2 臨港道路福井1号線の改良	案3 国道9号福井地区西側で接続する臨港道路の整備				
概要	(浜田・三隅道路に直結する臨港道路新設) 	(4車線化、交差点位置の変更、耐震改良) 	(臨港道路を新設する場合の代替案) 				
課題への対応	臨港道路と幹線道路接続部周辺における慢性的な渋滞の発生	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨港道路福井1号線と4号線により臨港道路の機能分担が図られ、渋滞が解消。</li> <li>国道9号等の一般道への交通量負荷の軽減に寄与。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>増加する貨物に対応する臨港道路の交通容量は確保出来るが、国道9号等の一般道への交通量負荷が増大。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨港道路福井1号線と4号線により臨港道路の機能分担が図られ、渋滞が解消。</li> <li>国道9号等の一般道への交通量負荷の軽減に寄与するが、案1より国道9号に流入する交通量が多くなるため効果が劣る。</li> </ul>
	大規模震災時の輸送路の確保	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模地震発生時にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することが可能。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>耐震改良により大規模地震発生時にも福井地区へのアクセス機能を確保することは可能。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模地震発生時にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することが可能。</li> </ul>
地域経済への影響	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コスト削減を通じ、背後圏企業の競争力強化に寄与。</li> <li>雇用増、産業の活性化に貢献。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コスト削減を通じ、背後圏企業の競争力強化に寄与するが、輸送時間が案1より長いことから効果は案1より減少。</li> <li>雇用増、産業の活性化に貢献。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送コスト削減を通じ、背後圏企業の競争力強化に寄与するが、案1より国道9号に流入する交通量が多くなるため効果は劣る。</li> <li>雇用増、産業の活性化に貢献。</li> </ul>	
環境への影響	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞の解消により、周辺地区への騒音・振動等の負荷を軽減。</li> <li>一部の区間において、山林を掘削等する必要あり。</li> </ul>	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞が拡大する懸念があり、周辺地区への負荷が拡大する恐れあり。</li> <li>宅地に近接する位置での施工が必要。</li> </ul>	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞は解消されるが、案1より国道9号に流入する交通量が多くなるため効果は劣る。</li> <li>一部の区間において、山林を掘削等する必要あり。</li> </ul>	
実現性	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元企業等との調整は必要なし。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設臨港道路(福井1号線)拡幅工事期間中は、交通規制が必要となるため、利用企業等との調整が必要。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元企業等との調整は必要なし。</li> </ul>	
コスト	33億円	43億円	44億円				
総合評価	○	×	×				

【対応方針(案)】 案1による対策が妥当

浜田港福井地区については、浜田港港湾計画(平成9年3月改訂)において、「外貿物流機能の充実を図る」、「港湾と背後地域との連絡を強化し、臨港交通体系の充実を図る」等の基本方針のもと、「環日本海交流による対岸貿易も含めた流通拠点」として位置付けられており、本事業は、港湾と背後圏域とのネットワーク機能を強化するものである。





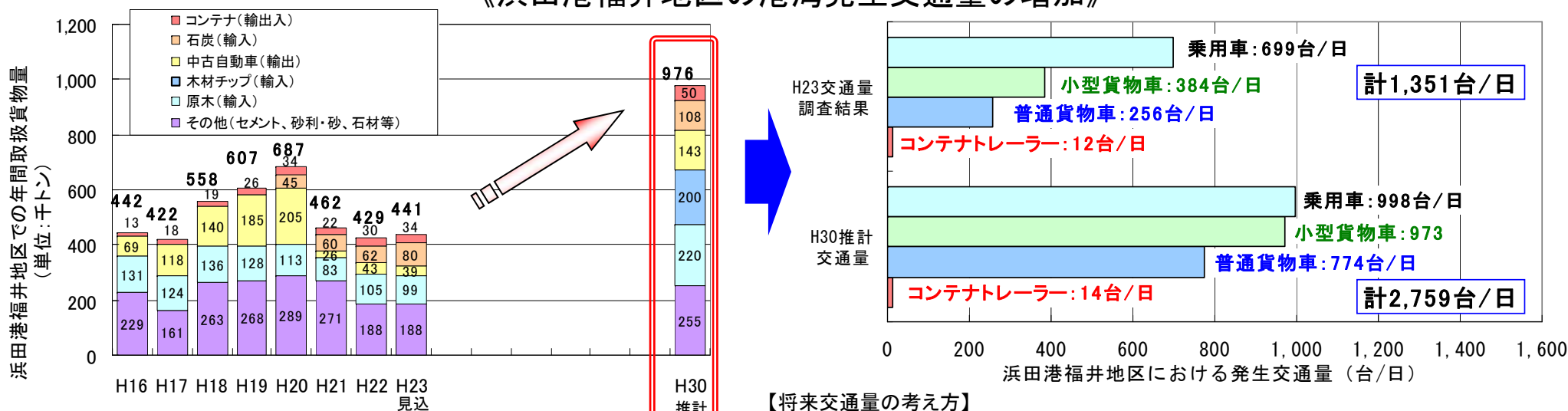
# 費用便益分析における貨物量等の設定

- ・浜田港では利用企業の設備投資等による生産活動の活発化や、他港からの利用転換等により、平成22年に比べ、約50万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ける生産計画や輸出入の見通しなどから、増加の見通し。
- ・そのため、ヒアリング等で得られた値を積み上げて、将来値として設定。

## ■ 貨物量設定の考え方

コンテナ	背後圏企業の増産や他港からの利用転換により約2万トン増加。
石炭(輸入)	背後圏企業が使用燃料を重油から石炭へ転換することにより、約5万トン増加。
中古自動車(輸出)	ロシアの経済成長やWTO加盟による関税の引き下げを考慮して約10万トン増加。
木材チップ(輸入)	背後圏企業が埠頭用地確保(H29予定)を機に、他港で輸入し、横持ち輸送をしているものを、浜田港にて直接輸入するものとして、約20万トン増加。
原木(輸入)	背後企業の増産計画により約11万トン増加。
その他(セメント、砂利・砂、石材等)	現状程度で推移するものとして、過去5年間の平均値を設定。

## 《浜田港福井地区の港湾発生交通量の増加》



出典: 中国地方整備局調べ

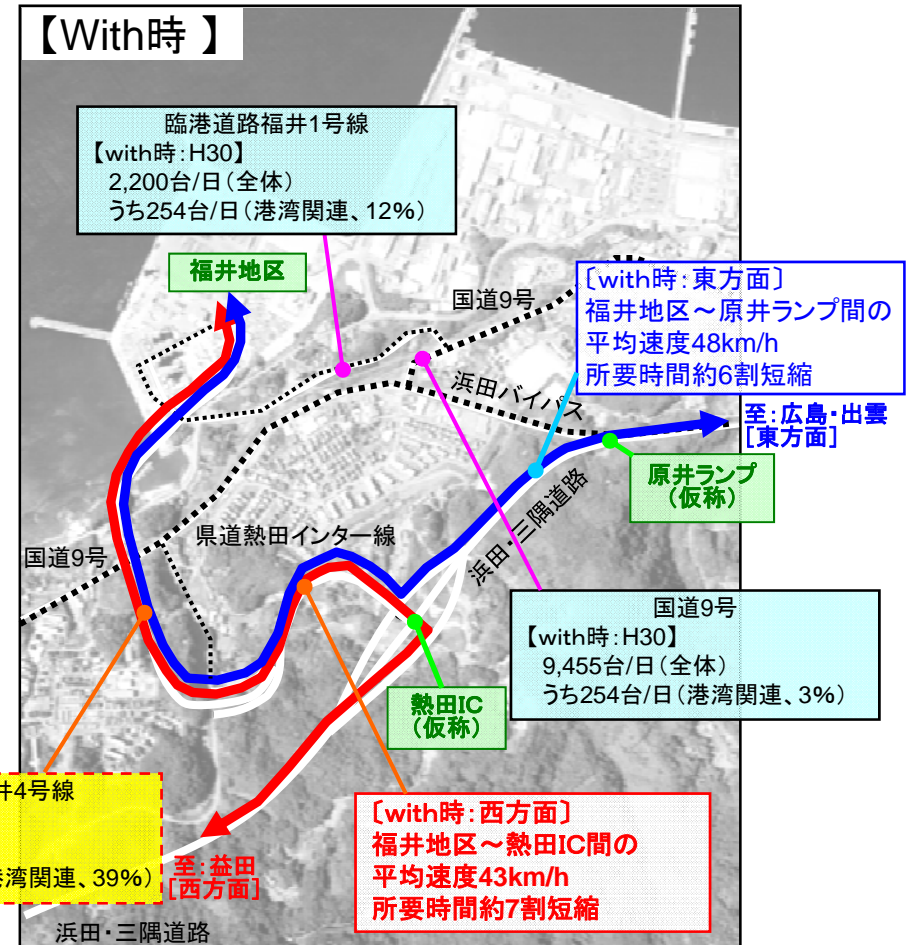
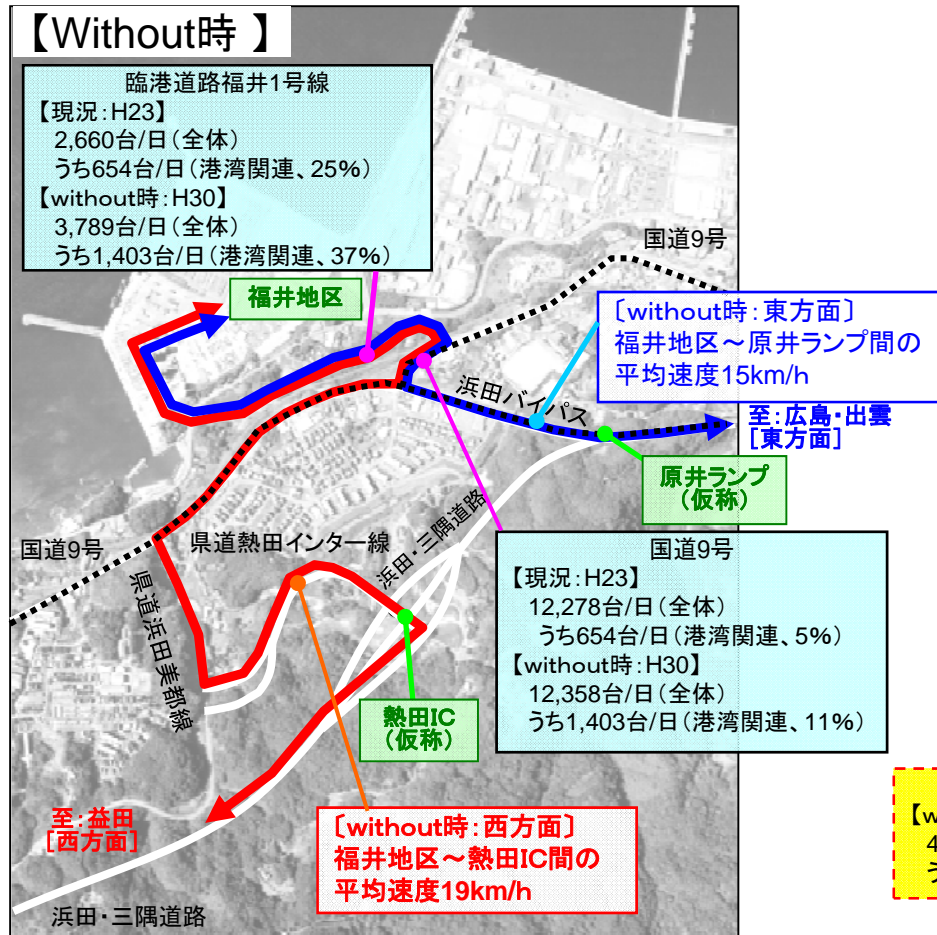
【将来交通量の考え方】

※「港湾の施設の技術上の基準・同解説(H19.7)」に基づき、将来推計貨物量から推計

# 費用便益分析概要

【便益計算】 便益 (B) = ①+②+③+残存価値(0.1億円) = 55億円 (現在価値化後)

- ①走行時間短縮便益 3.18億円/年 臨港道路の整備により、港湾関連車両が分散され、周辺道路も含めた走行時間の短縮及び走行経費の減少が図られる。また、増加する港湾関連交通が分散されることに伴い、交通事故が減少する。
- ②走行経費減少便益 0.05億円/年
- ③交通事故減少便益 0.23億円/年



【費用計算】  
費用=事業費+管理運営費=33億円(現在価値化後)

【費用便益分析結果】  
費用便益比(B/C) = 55 / 33 = 1.7

## 【①企業の設備投資による港湾利用の拡大と地域産業の発展】

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。浜田港背後圏の企業は、同港の機能強化(臨港道路整備)を前提に約110億円の新規設備投資を計画、実施中であり、これにより新規雇用約200人や、新たな国税収入約8億円／年の増加(試算値)が期待される。

## 【②地域の安全・安心確保と産業活動の維持】

大規模地震発生の際にも福井地区への十分なアクセス機能を確保することにより、地域住民の安全安心の向上に寄与する。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の物流コストの削減を図り、産業活動の維持に寄与する。

### 《参考》

震災時の輸送コストの削減効果 0.03 億円/年(地震発生確率考慮)

## 【③地域環境の改善】

港湾関連車輛の交通機能分担を図ることにより、周辺の一般道路の渋滞が軽減され、NO<sub>x</sub>等の排出ガスが削減される。また、騒音、振動が軽減される。