

No. 7

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成15年度第4回)

舞鶴港和田地区 多目的国際ターミナル整備事業

平成15年10月14日

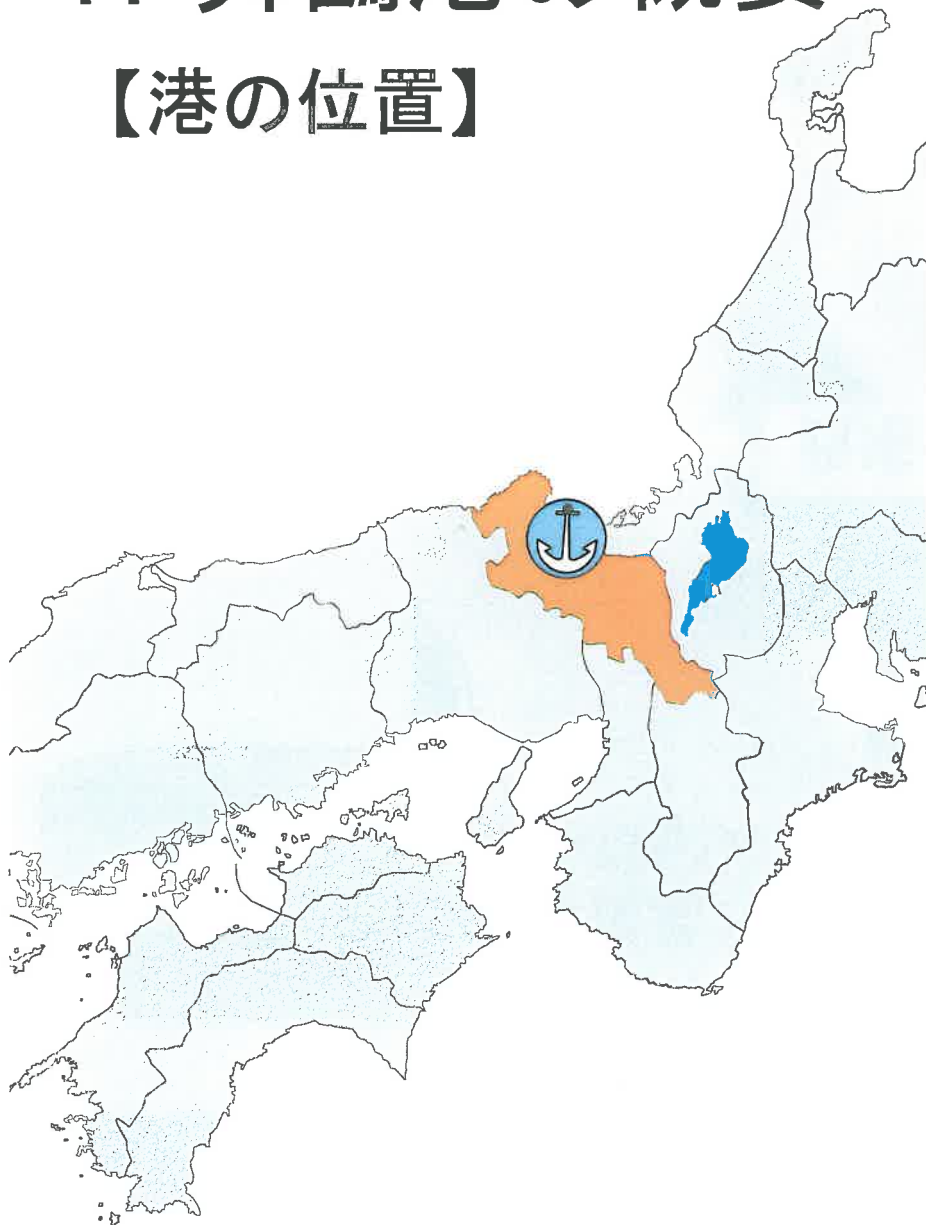
近畿地方整備局

目次

1. 舞鶴港の概要1
● 港の位置	
● 港の役割	
● 取扱貨物	
● 現在の地区別性格	
2. 対象事業の概要5
● 整備目的	
● 事業の主な経緯	
● 再評価に至る経緯	
● 評価対象施設の概要	
● 事業の進捗状況	
3. 事業の必要性9
① 社会経済情勢の変化9
● 現有施設の不具合の状況	
● 貨物の輸送実態(海上)	
● 外資コンテナ貨物取扱量の増加	
● 工業団地の動向	
● 主要バルク貨物取扱量の推移	
● 北朝鮮船舶の増加	
● 西港地区の今後の利用計画	
● 貨物の輸送実態(陸上)	
● 背後の道路網の整備	
● 社会経済情勢のまとめ	
② 事業の投資効果19
● 事業効果と便益項目	
● 事業効果による便益計測(対象貨物量の設定、事業の効果(海上、陸上))	
● 費用対効果分析結果	
4. 今後の事業進捗の見込み24
5. コスト縮減・代替案の検討25
6. 対応方針(原案)26

1. 舞鶴港の概要

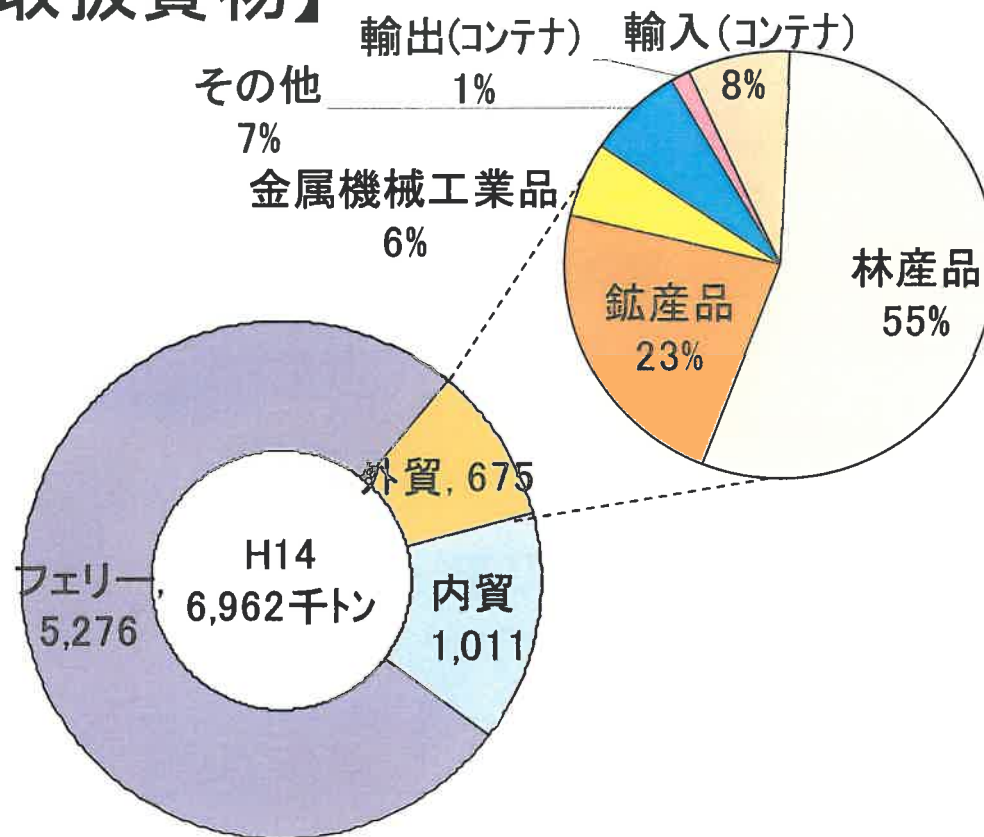
【港の位置】



【港の役割】

□近畿圏の日本海側の門戸港

【取扱貨物】



【現在の地区別性格】

物流(主に外国貿易)・
緑地レクリエーション

西港地区

物流(国内貿易)
・海上自衛隊
緑地レクリエーション

東港地区

舞鶴湾

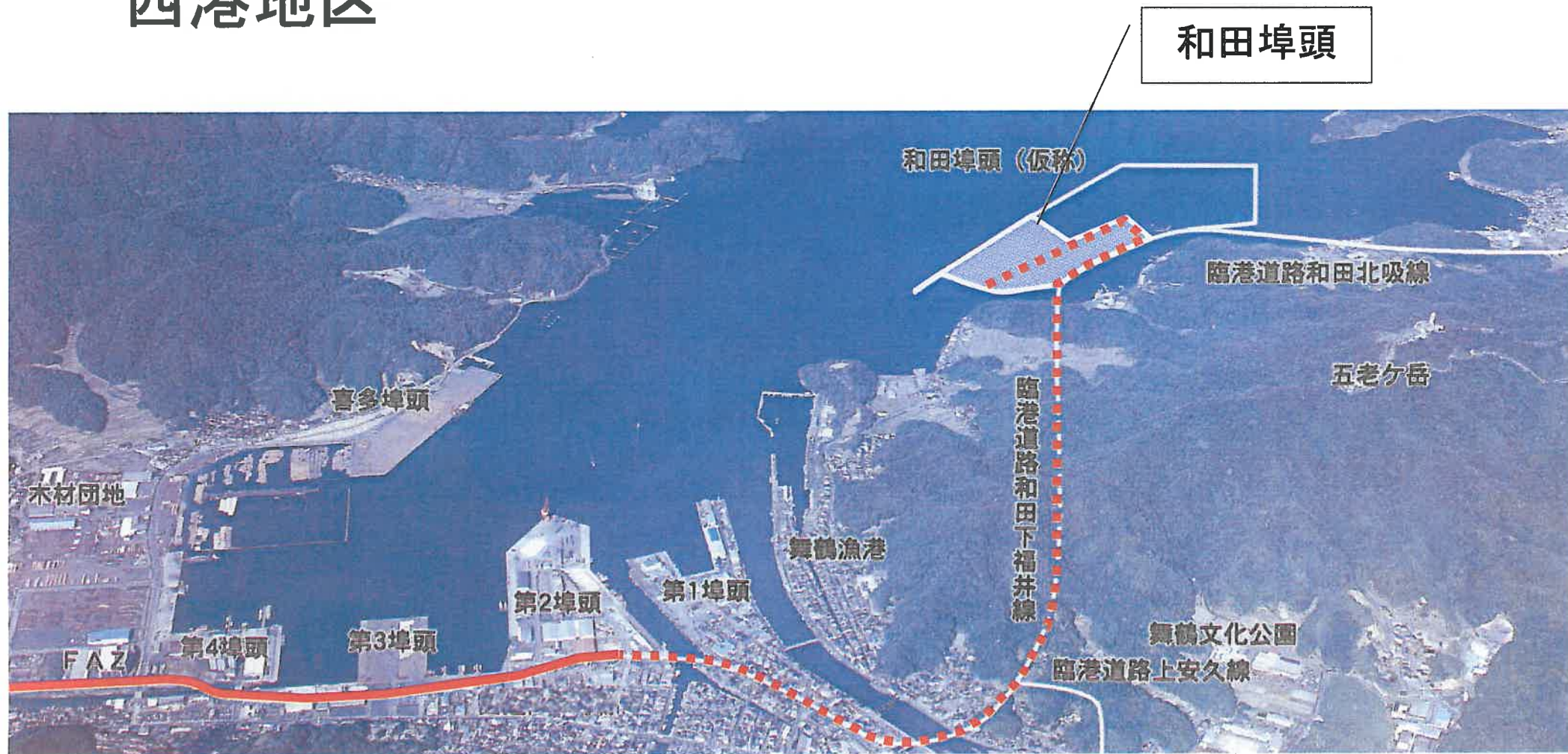
舞鶴市

舞

舞鶴道

175

西港地区



東港地区



2. 対象事業の概要

【整備目的】

- ① 近畿圏における日本海側の物流拠点機能の向上
 - コンテナ化の進展、コンテナ貨物の増大
 - 船舶の大型化

等に対応した物流機能の高度化・効率化
- ② 京都府北部地域における産業振興・地域活性化

【事業の主な経緯】

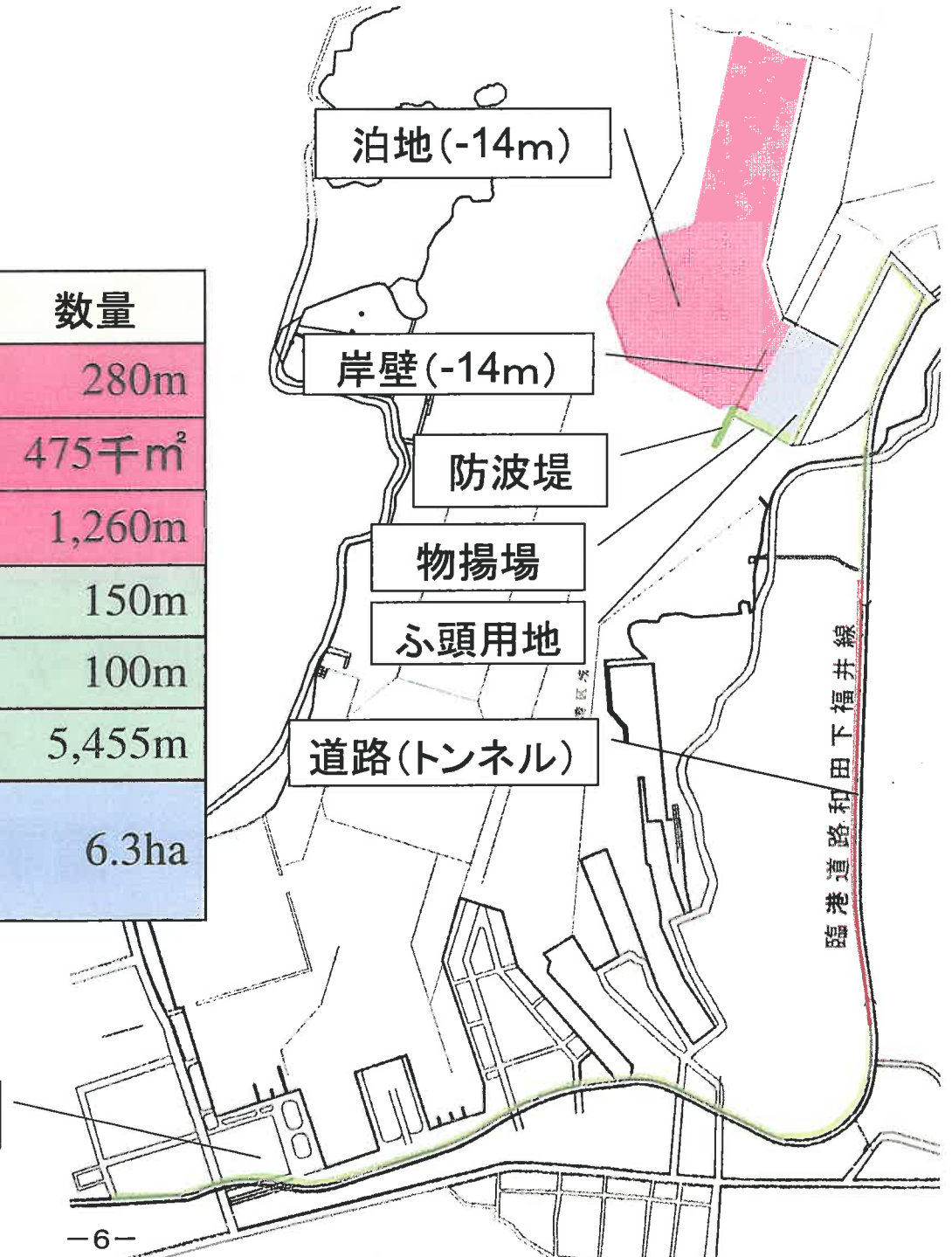
- 平成元年 事業着手
- 平成6年 漁業補償解決
- 平成7年 岸壁(-14m)現地着手
- 平成14年 用地補償解決(トンネル)

【再評価に至る経緯】

- 平成11年 再評価(10年継続)
- 平成15年 再評価(再評価後4年)

【評価対象施設の概要】

	施設名	事業期間	数量
直轄	岸壁(-14m)	H4~H19	280m
	泊地(-14m)	H5~H17	475千㎡
	道路(トンネル)	H3~H19	1,260m
補助	物揚場	H4~H19	150m
	防波堤	H5~H20	100m
	道路・橋梁	H1~H22	5,455m
起債	ふ頭用地 荷役機械 等	H4~H22	6.3ha



【事業の進捗状況】

● 平成15年度末の事業進捗状況

単位：億円

区分	施設名	事業期間	事業費	既投資額	進捗率
係留施設	岸壁(-14m) 物揚場	H4~H19	95.4	80.0	83.9%
水域施設	泊地(-14m)	H5~H17	22.7	15.7	69.1%
外郭施設	防波堤	H5~H20	7.5	6.3	84.7%
臨港交通 施設	道路(トンネル) 道路・橋梁	H1~H22	181.8	58.6	32.2%
その他	荷役機械 ふ頭用地 等	H4~H22	103.1	50.4	48.9%
合計		H1~H22	410.4	211.0	51.4%

乙島



泊地(-14m)
約70%完成

和田埠頭(仮称)

岸壁(-14m)
概成

臨港道路和田北吸線

五老ヶ岳

道路(トラスネル)
H15年度現地着手

臨港道路和田下福井線

舞鶴文化公園

臨港道路上安久線

木村団地

第2埠頭

第1埠頭

第4埠頭

第3埠頭

国道175号線

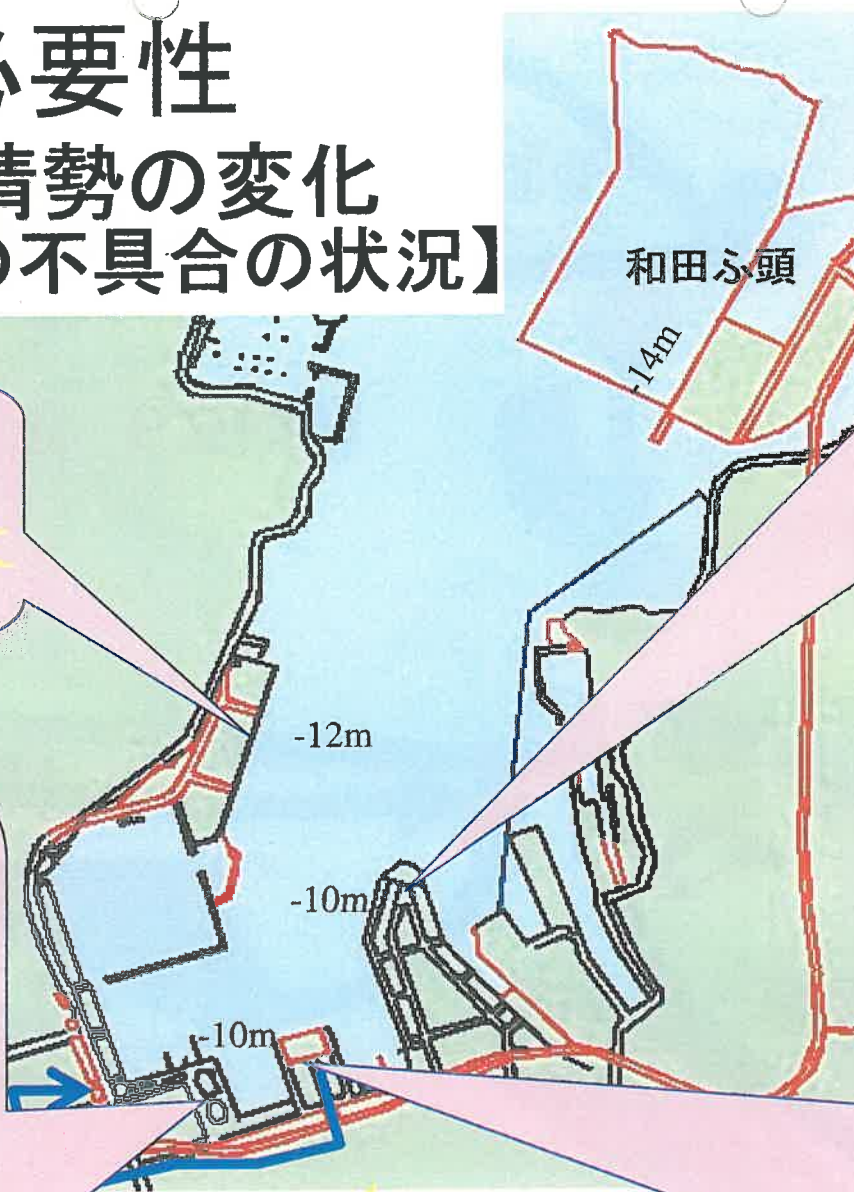
道路:供用中

道路・橋梁
H16年度現地着手

雲岩山

3. 事業の必要性

① 社会経済情勢の変化 【現有施設の不具合の状況】



喜多ふ頭 木材等
喫水調整 木材船の滞船

第4ふ頭
珪砂・米穀類・石材等
喫水調整



第2ふ頭 コンテナ
砂砂利等
狭隘なヤードで
貨物が混在



コンテナ 鉍産品 (砂・砂利)

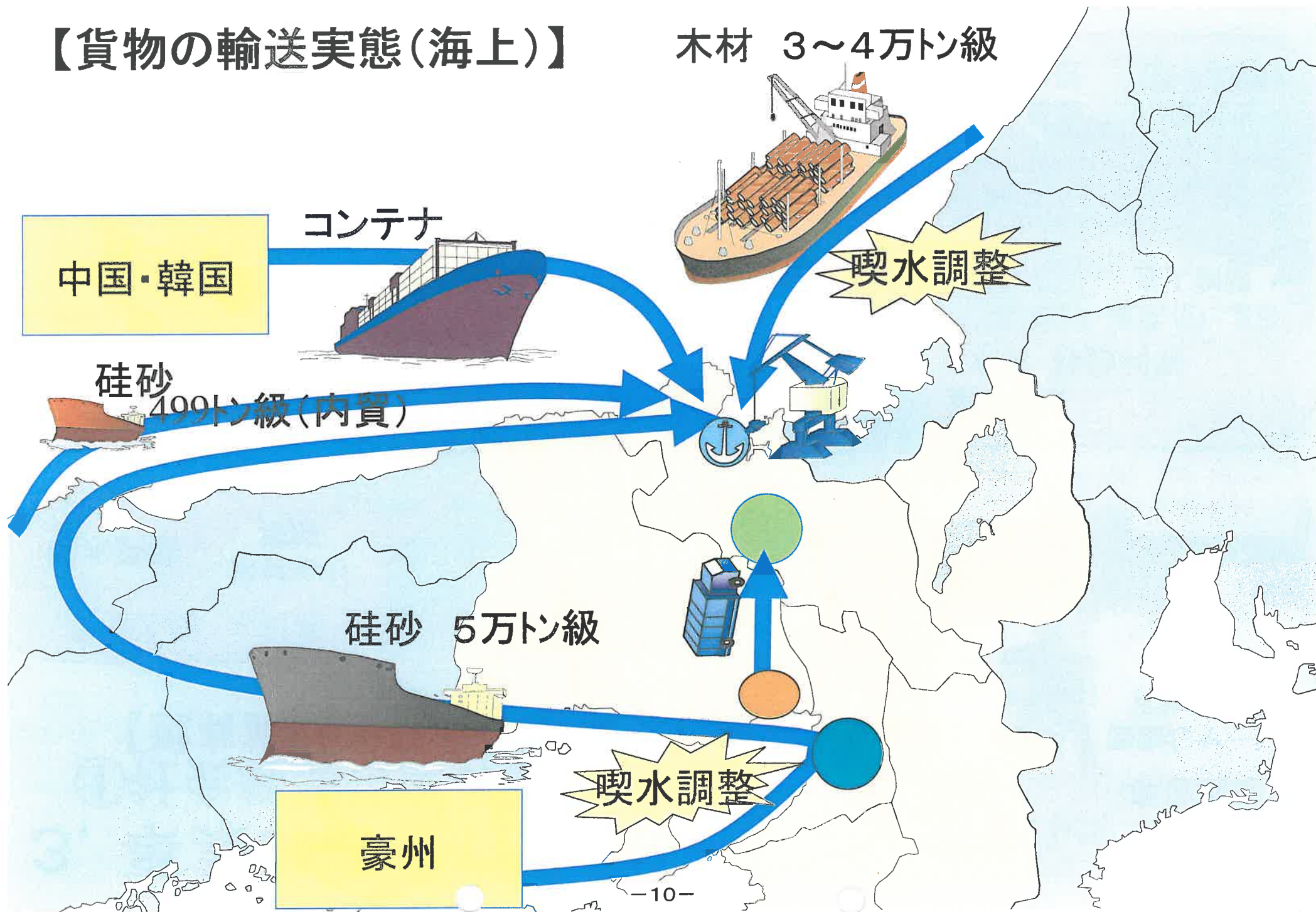
第3埠頭
木材・砂砂利等
老朽化による
立入制限



木材を薫蒸地まで輸送 緑地化 (港湾計画)

【貨物の輸送実態(海上)】

木材 3~4万トン級



【外貿コンテナ貨物取扱量の増加】

出典：国土交通省調べ

《韓国航路》

H2.4 韓国航路開始

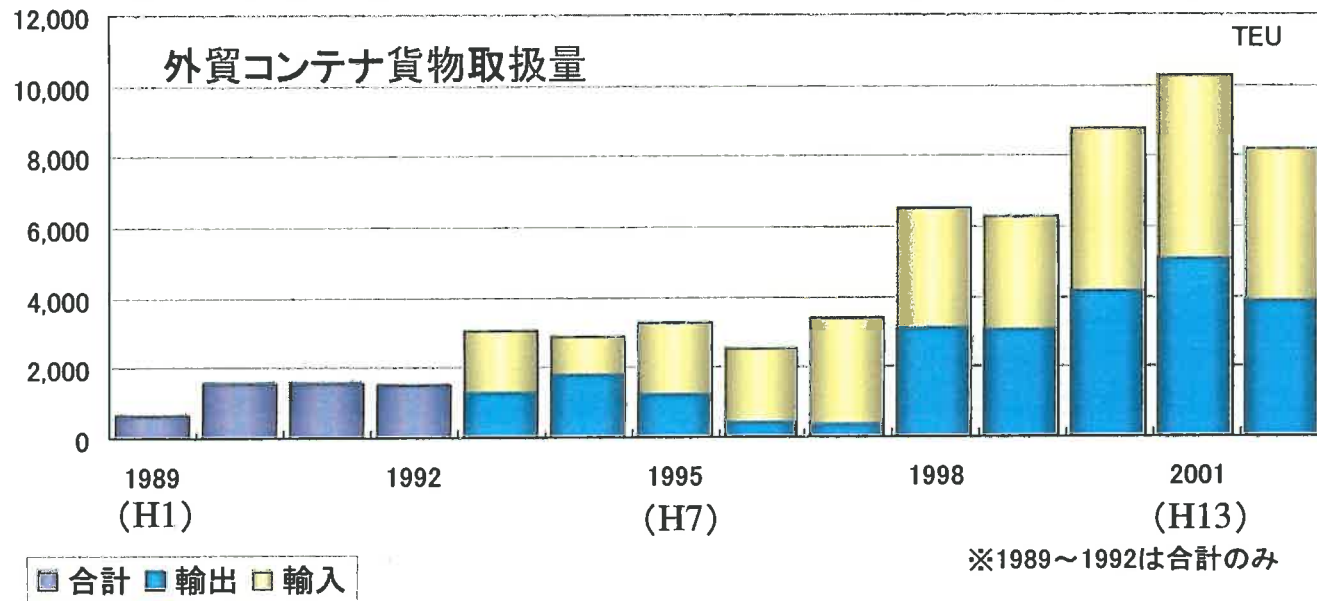
H7.5 韓国航路 増便

《中国航路》

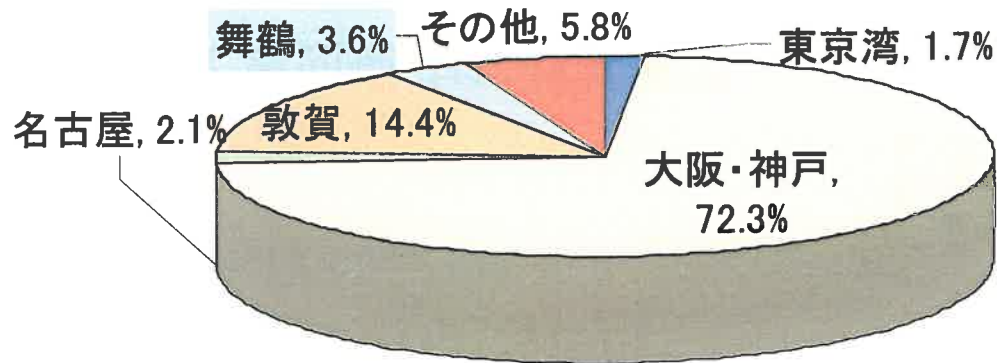
H11.11 中国航路開始

H13.8 中国航路休止

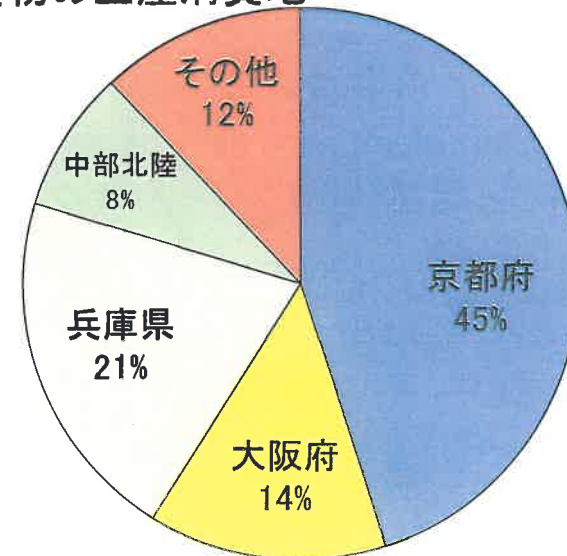
H15.4 中国航路再開



京都府生産消費の中国・韓国航路
コンテナ貨物の利用港の割合



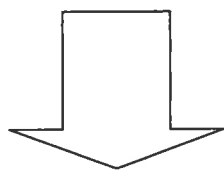
舞鶴港で取り扱うコンテナ
貨物の生産消費地



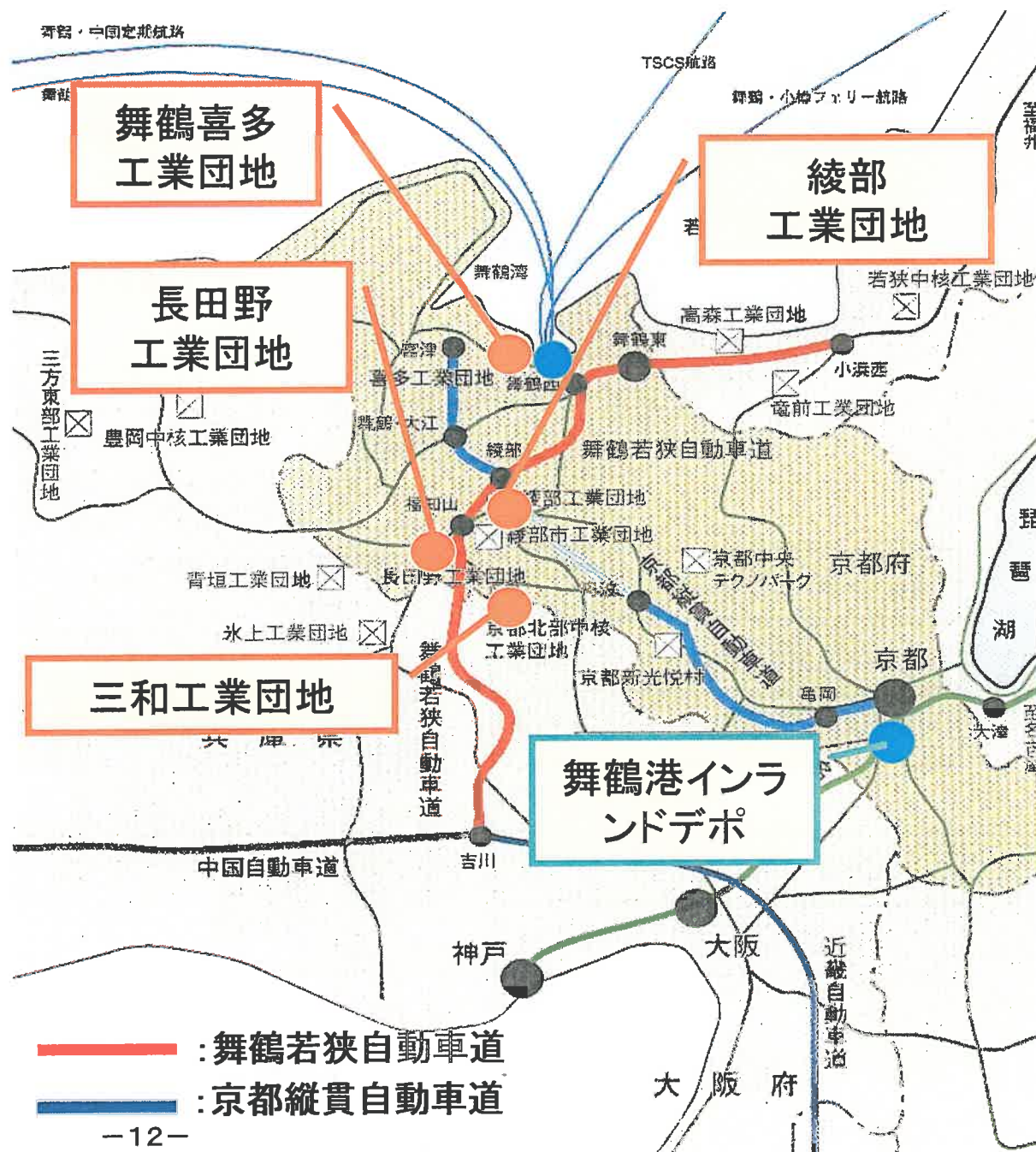
【工業団地の動向】

- 喜多工業団地:H14整備完了
おさだの
- 長田野工業団地:42社立地
(完売)
- 綾部工業団地:16社立地
(97.3%売却)
- 三和工業団地:H15.3完成。
みわ

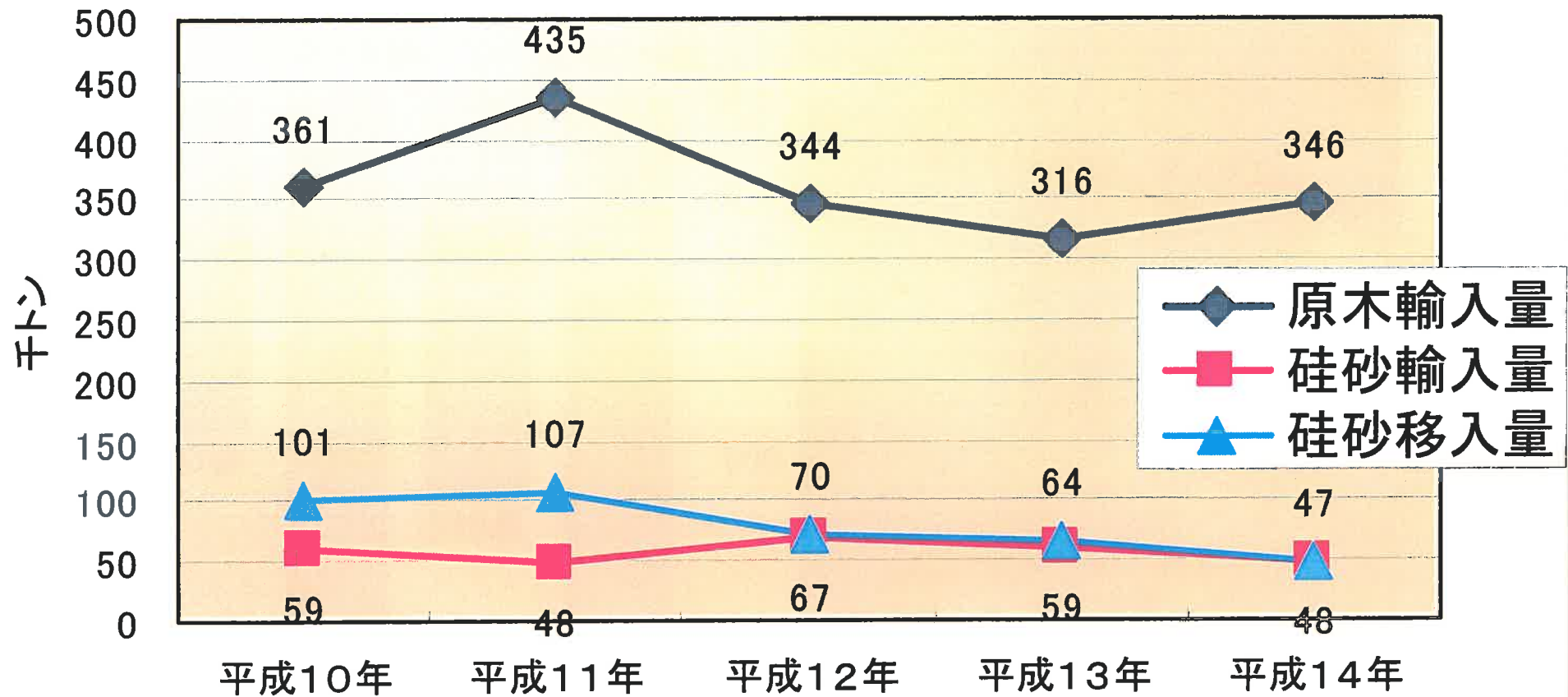
2社立地表明



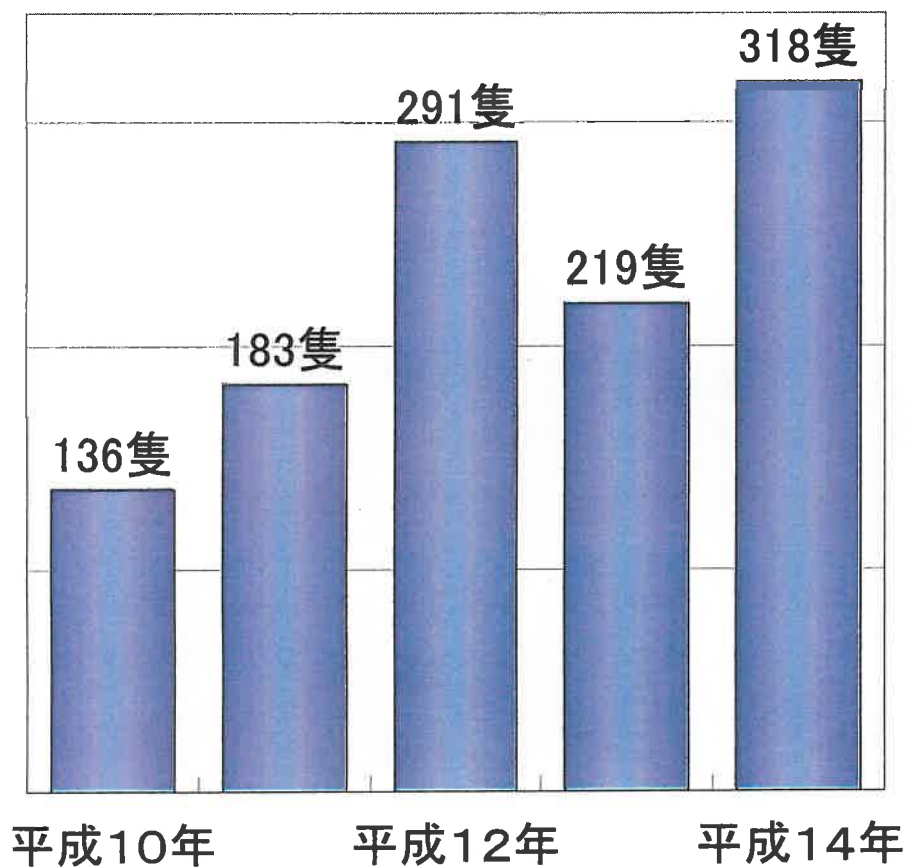
港湾利用企業の増加



【主要バルク貨物取扱量の推移】



【北朝鮮船舶の増加】



同時に3隻係留する等
北朝鮮船舶が長時間係留



1隻あたり
3日程度係留

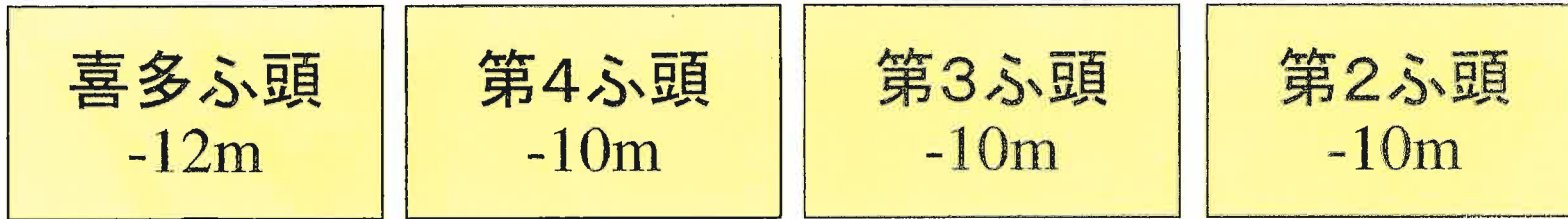


沖で滞船



【西港地区の今後の利用計画】

現状



木材等

珪砂
米穀類
石材等

木材
砂砂利等

コンテナ
砂砂利等

コンテナ

大型船の木材

珪砂

木材

和田ふ頭
-14m

将来



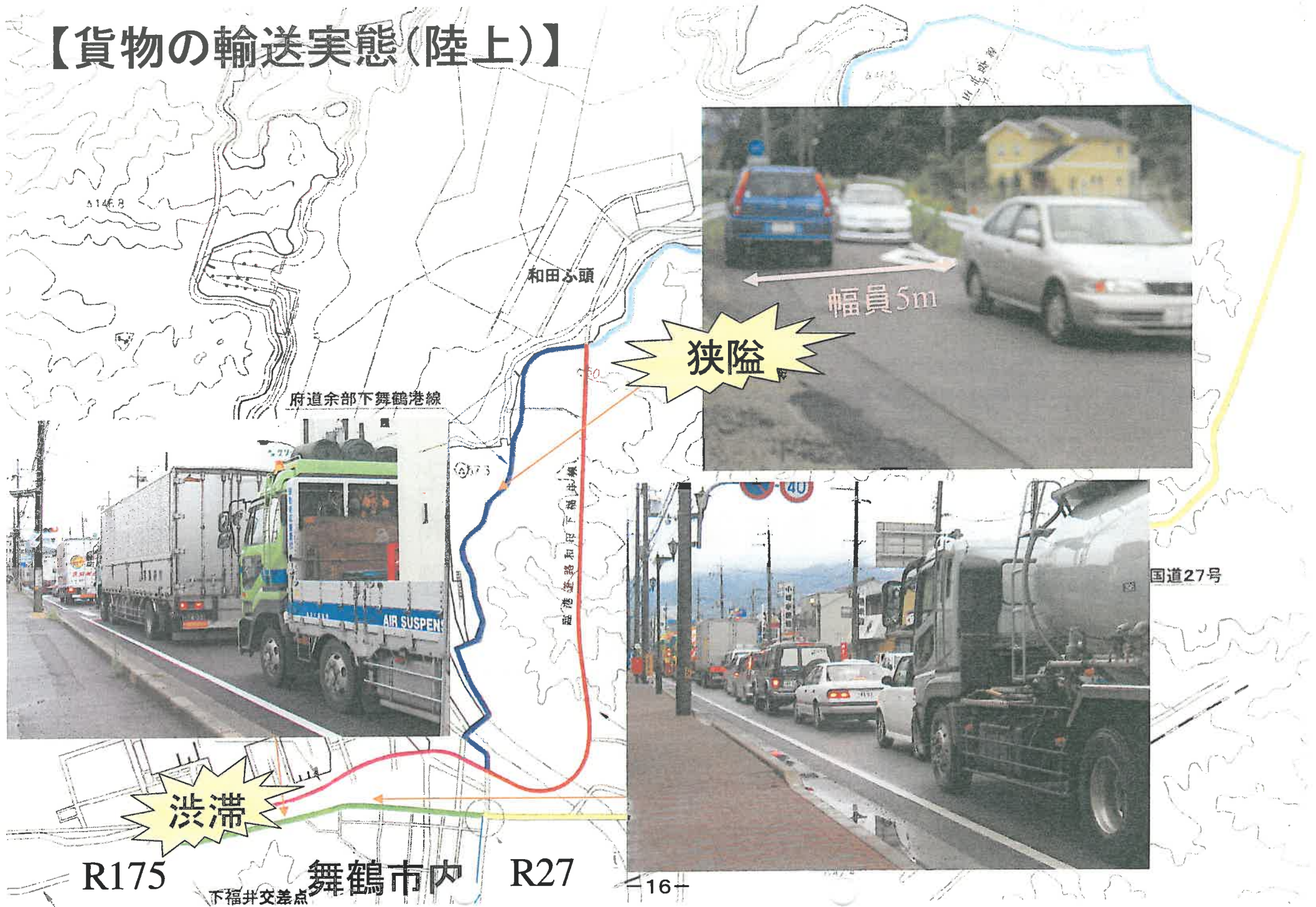
木材等

米穀類
石材等

砂・砂利等

コンテナ
木材
珪砂

【貨物の輸送実態(陸上)】



【背後の道路網の整備】

京都北部～舞鶴港
約19km

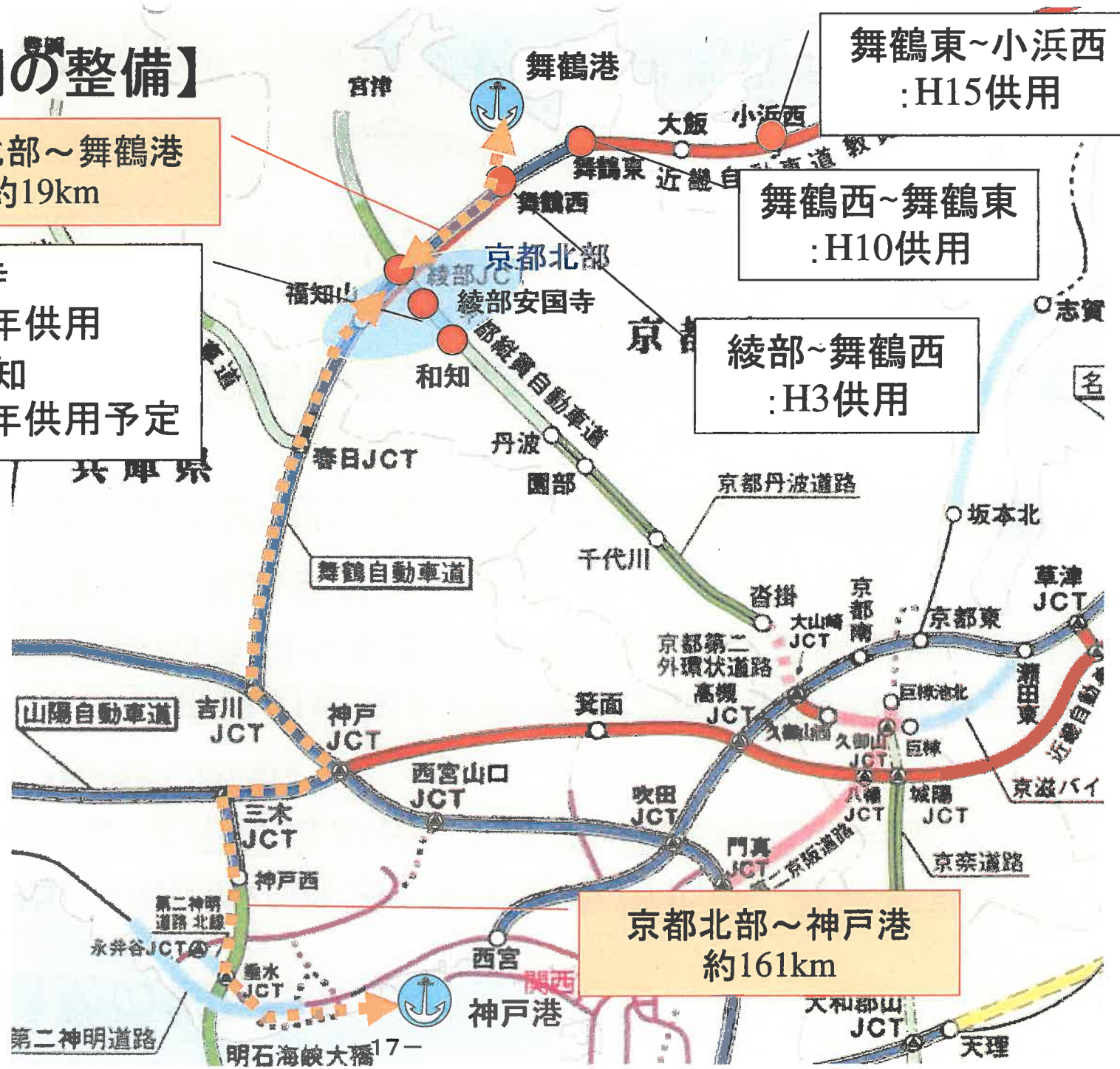
綾部～綾部安国寺
:H15年供用
綾部安国寺～和知
:H19年供用予定

舞鶴東～小浜西
:H15供用

舞鶴西～舞鶴東
:H10供用

綾部～舞鶴西
:H3供用

京都北部～神戸港
約161km



【社会経済情勢のまとめ】

- 船舶の大型化やふ頭用地の狭隘、施設の老朽化等、既存施設での貨物の取扱いにおいて不具合が生じており、西港地区の再編及び和田ふ頭の整備が必要である。
- 対岸諸国とのコンテナ航路の増加とあわせコンテナ取扱貨物量が増大しており、中国航路の再開や京都府北部における工業団地の形成等によりさらなる増加が見込まれる。
- 木材・珪砂の主要バルク貨物については、堅調な貨物の取扱が続いている。
- 北朝鮮船をはじめとする利用船舶の増加により係留施設が不足している。
- 背後道路網が整備されてきており、舞鶴港の拠点性が向上してきた。

和田ふ頭整備の必要性は変わらず早期供用が必要

②事業の投資効果

【事業効果と便益項目】

多目的国際ターミナル整備プロジェクト

【ターミナルの整備】

【臨港道路の整備】

《物流に資する効果》

- 輸送距離・時間の短縮
- 船舶の大型化

《交通に資する効果》

- 陸上輸送距離の短縮
- 交通の円滑化による便益

《その他の効果》 = (貨幣換算しない効果)

- ターミナルの混雑緩和
- 排出ガス・騒音等の減少
- 輸送信頼性の向上

【事業効果による便益計測】

対象貨物量の設定

(単位： t、TEU)

取扱品目	輸出	輸入	計
コンテナ(TEU)	3, 200	18, 800	22, 000
原木(t)		110, 000	110, 000
珪砂(t)		110, 000	110, 000

※ 実績及び主要企業にヒアリングを行い設定

事業の効果(海上)

木材

コンテナ

中国・韓国

大型化

珪砂

珪砂

輸送距離
・時間の短縮

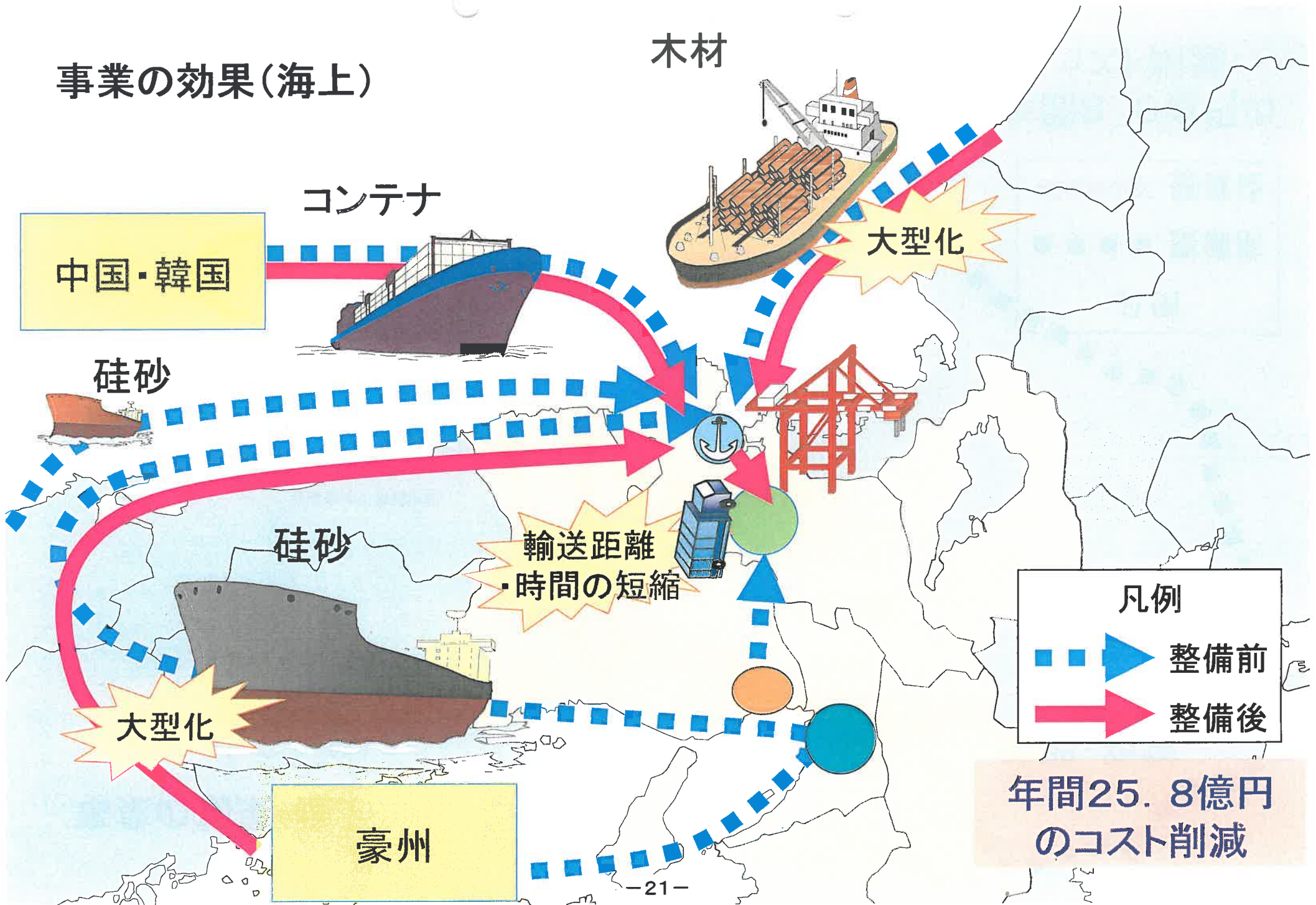
大型化

豪州

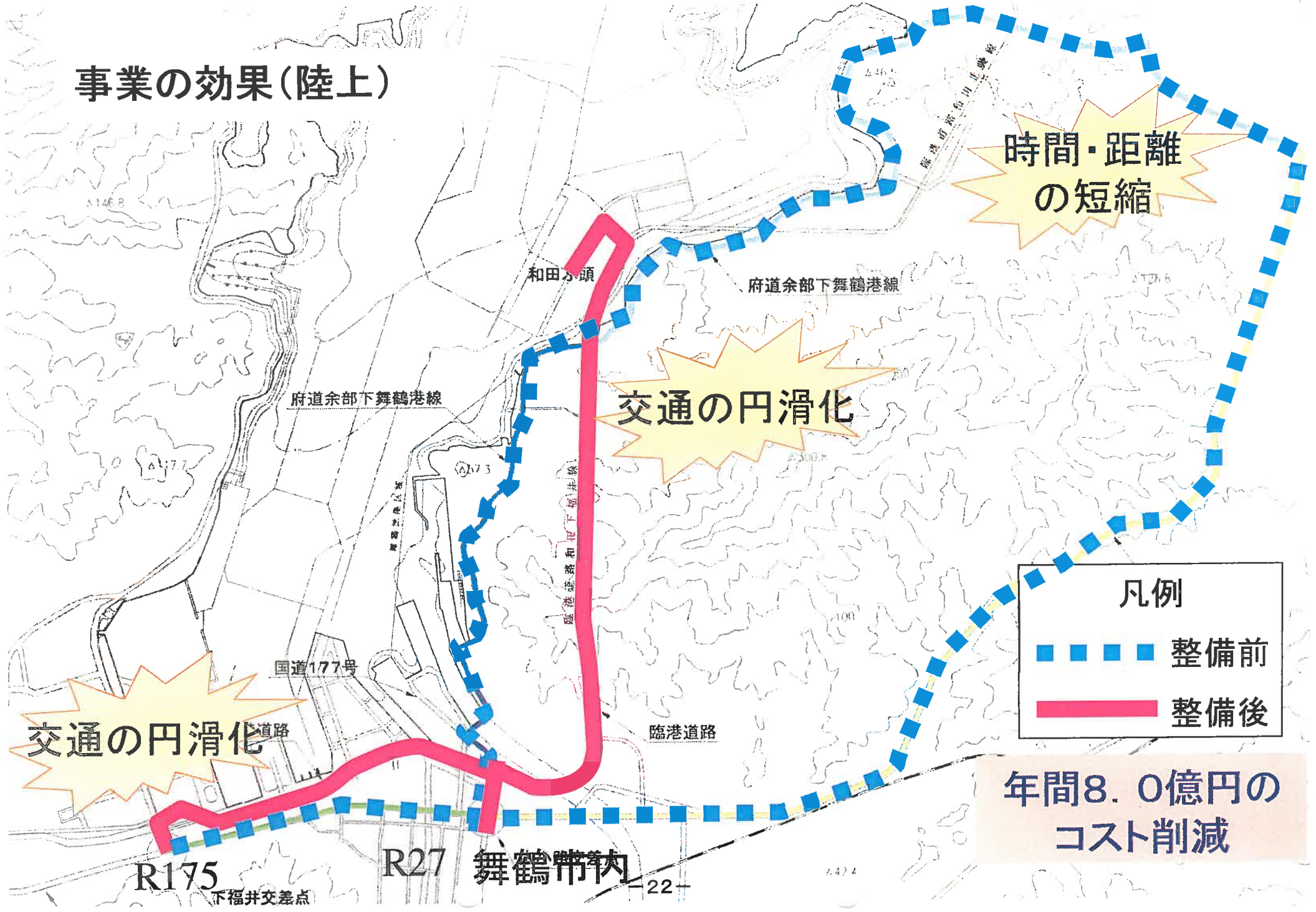
凡例

■▶ 整備前
■▶ 整備後

年間25.8億円
のコスト削減



事業の効果(陸上)



時間・距離
の短縮

交通の円滑化

交通の円滑化

凡例

- 整備前 (Blue dashed line)
- 整備後 (Red solid line)

年間8.0億円の
コスト削減

R175 下福井交差点 R27 舞鶴帯内

【費用対効果分析結果】

● 費用の算定

プロジェクトの総費用	410.1億円
既投資額(H15年度末)	211.0億円
進捗率	51.4%

● 便益の算定(年間)

物流コスト削減便益	23.8億円
船舶大型化による便益	2.0億円
交通に資する効果	8.0億円

● 費用対効果分析結果

	現在価値換算後
便 益 (B)	600.3億円
費 用 (C)	421.6億円
費用対便益(B/C)	1.4
その他定量的に 把握する効果	CO ₂ 削減量 3,926.3トン-C/年 NOx削減量 16.6トン-C/年

4. 今後の事業の進捗の見込み

- 用地補償等はほぼ解決しており、事業進捗において弊害となる事象は無い。
- 地元及び利用者からの要請も強く、京都府においても重点事業の一つとなっており、早期完成が望まれている。



今後の事業進捗において支障となる要因は無い

5. コスト縮減・代替案の検討

【コスト縮減への対応】

- 道路における歩道幅員の見直しによる断面の縮小。
- ふ頭用地造成におけるトンネル工事等からの発生土の活用の拡大。

【代替案】

現計画による多目的国際ターミナルの整備が適切であり、代替案は考えられない。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性

- 既存施設での貨物の取扱いにおいて不具合が生じており西港地区の再編・和田ふ頭の整備が必要である。
- 対岸諸国との交流の増大、工業団地への企業立地等により外資コンテナ貨物の増加が見込まれる。
- 事業の投資効果も十分に認められる。

2. 事業進捗の見込み

- 地方からの早期の整備要請も高く、今後の事業進捗において支障となる要因はない。

3. コスト縮減及び代替案の可能性

- コスト縮減を図り事業を進めている。また代替案は現時点では考えられない。

舞鶴港和田地区多目的国際ターミナル整備事業は近畿圏の日本海側の物流拠点として、コンテナ貨物量の増大、船舶の大型化に対応した物流機能の強化を図るものであり、地域の産業振興及び発展を支えるため、その事業進捗が求められています。今後とも、引き続き事業を推進し、早期の完成を目指します。