

姫路港広畑地区 多目的国際ターミナル整備事業

平成20年11月11日

近畿地方整備局

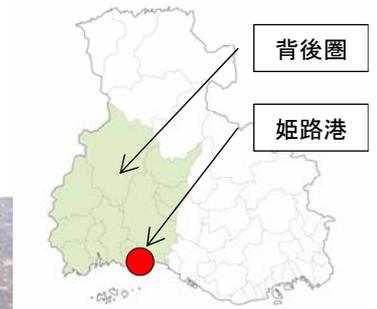
目 次

1.	姫路港の概要1
	● 港の役割	
	● 取扱貨物	
2.	対象事業の概要2
	● 整備目的	
	● 評価対象施設の概要	
	● 事業の主な経緯	
	● 再評価に至る経緯	
	● 事業の進捗状況	
3.	事業の必要性4
①	社会経済情勢の変化4
	● 姫路港背後圏の製造業の動向	
	● 取扱貨物量の動向(公共)	
	● 新たな進出企業の動き	
	● 現有施設の不具合の状況	
	● 社会経済情勢のまとめ	
②	事業の投資効果9
	● プロジェクトと便益項目の抽出	
	● 事業効果による便益計測	
	● 需要の推計及び便益の計測	
	● 費用対効果分析結果	
4.	今後の事業進捗の見込み10
5.	コスト縮減及び代替案の検討14
6.	対応方針15

1. 姫路港の概要

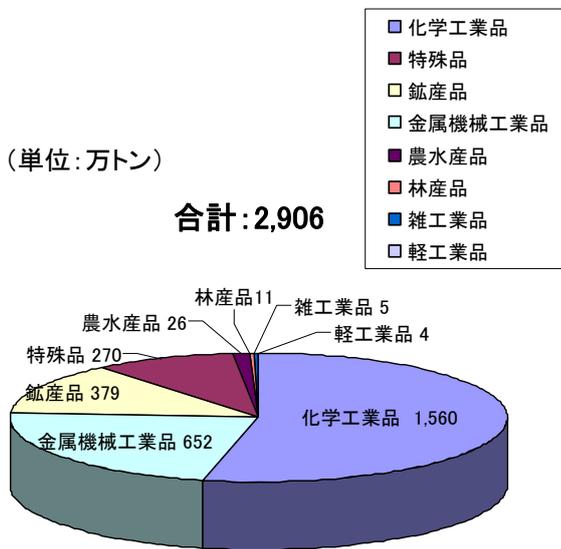
【港の役割】

位置図

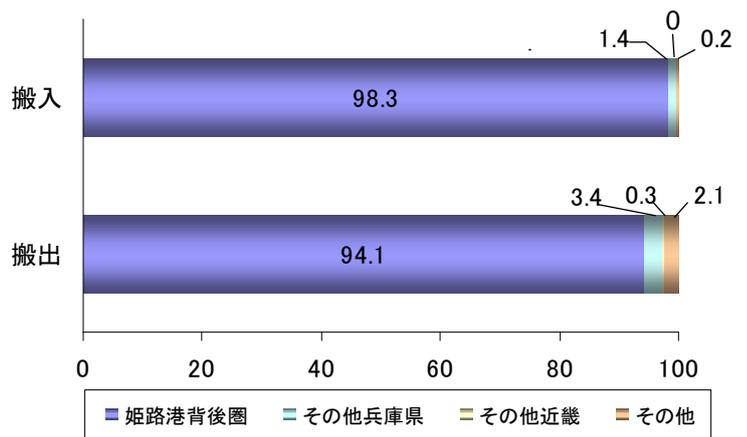


- 鉄鋼・エネルギー等、我が国を支える工業基地港
- 播磨地域の物流・人流拠点として地域経済を支える港湾

【取扱貨物】



出典: H19年兵庫県港湾統計年報



出典: H18陸上出入貨物調査 国土交通省

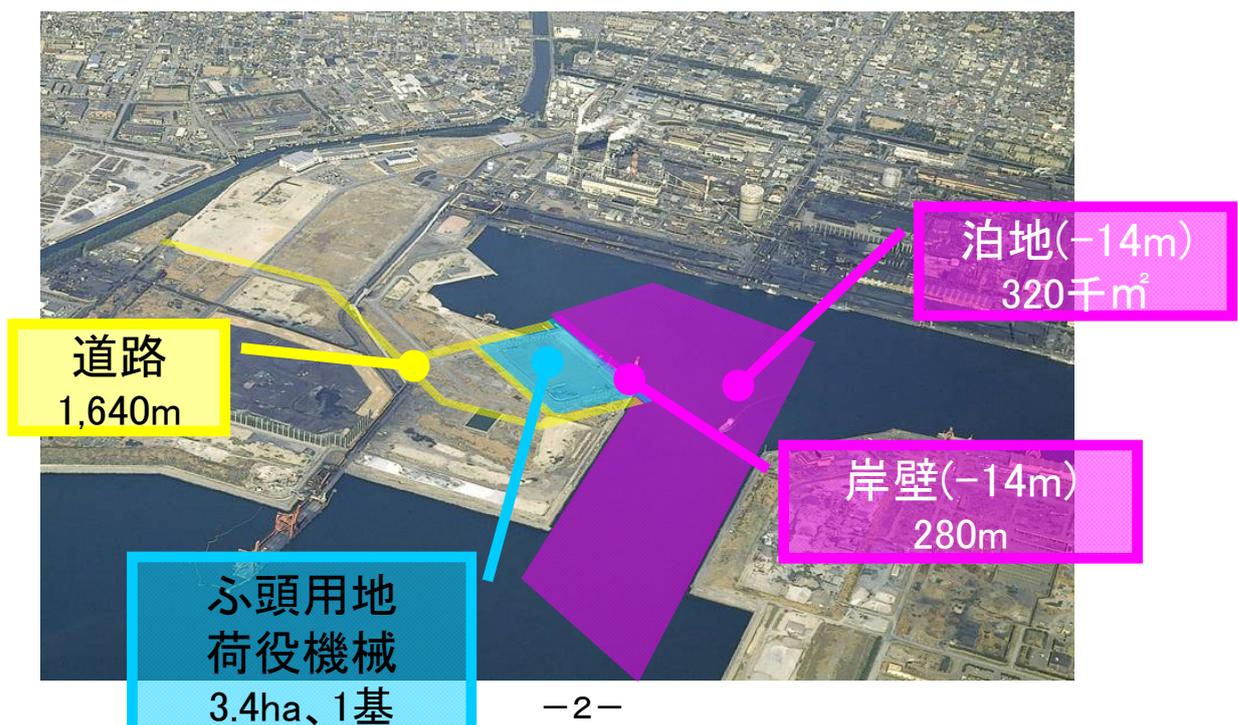
2. 対象事業の概要

【整備目的】

- 船舶の大型化に対応した岸壁と背後用地の確保
- 港湾物流の効率化、臨海部の生産拠点を再編・集約に伴う新たな産業立地への対応

【評価対象施設の概要】

	施設名	事業期間	数量
直轄	岸壁(-14m)	H6~H12	280m
	泊地(-14m)	H10~H25	320千m ²
補助	道路	H8~H12	1,640m
起債	ふ頭用地 荷役機械	H8~H17	3.4ha 1基



【事業の主な経緯】

平成5年	港湾計画(改訂)
平成6年	事業着手
平成12年	岸壁部整備完了
平成15年5月	ターミナル暫定供用(-13m)
平成17年9月	ガントリークレーン供用

【再評価に至る経緯】

平成15年度の再評価後、5年継続事業として今回再評価を行うものである。

【事業の進捗状況】

● 平成20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)	H6~H12	44	44	100%
水域施設	泊地(-14m)	H10~H25	30	8	27%
臨港交通施設	道路	H8~H12	9	9	100%
その他	荷役機械 ふ頭用地	H8~H17	36	36	100%
合計		H6~H25	120	98	82%

3. 事業の必要性

① 社会経済情勢の変化

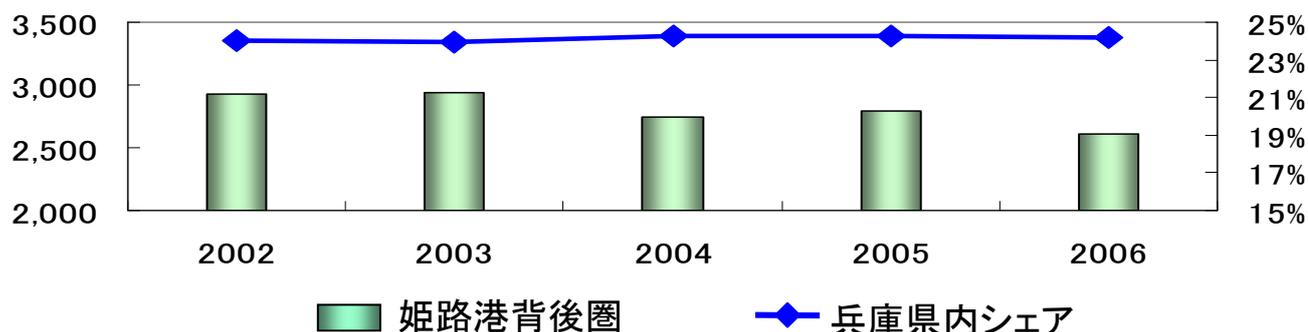
【姫路港背後圏の製造業の動向】



姫路港背後圏: 5市6町(中播磨・西播磨地域)
 姫路市 相生市 赤穂市 たつの市 宍粟市
 神河町 市川町 福崎町 太子町 上郡町 佐用町

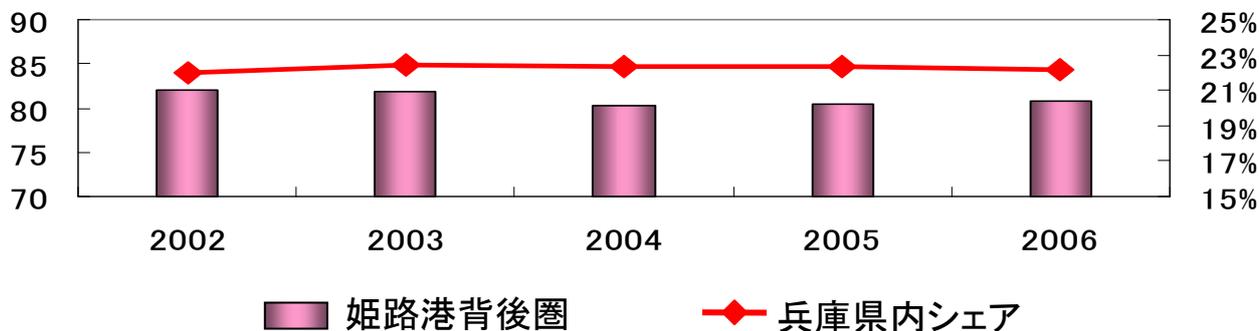
■ 製造業事業所数の推移

(単位: 所)



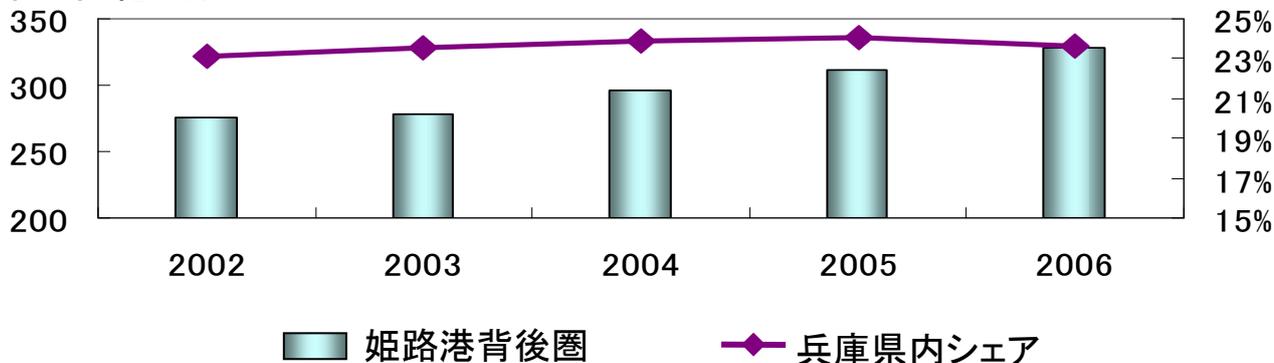
■ 製造従業者数の推移

(単位: 千人)



■ 製造品出荷額の推移

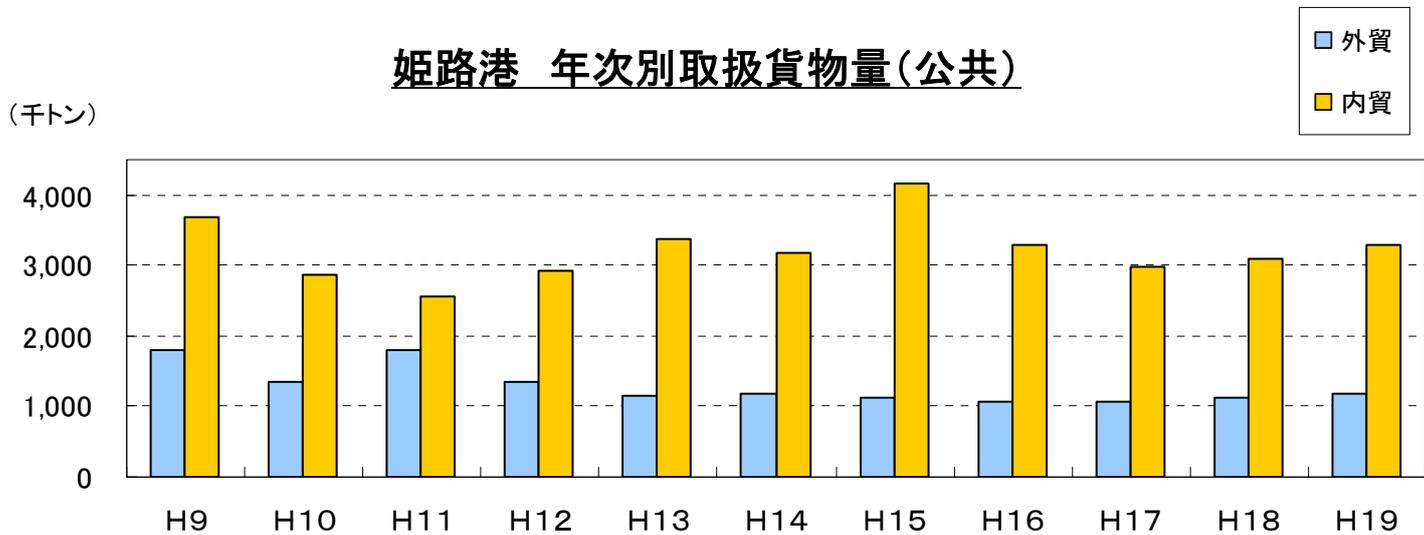
(単位: 百億円)



出典: 工業統計調査(兵庫県)

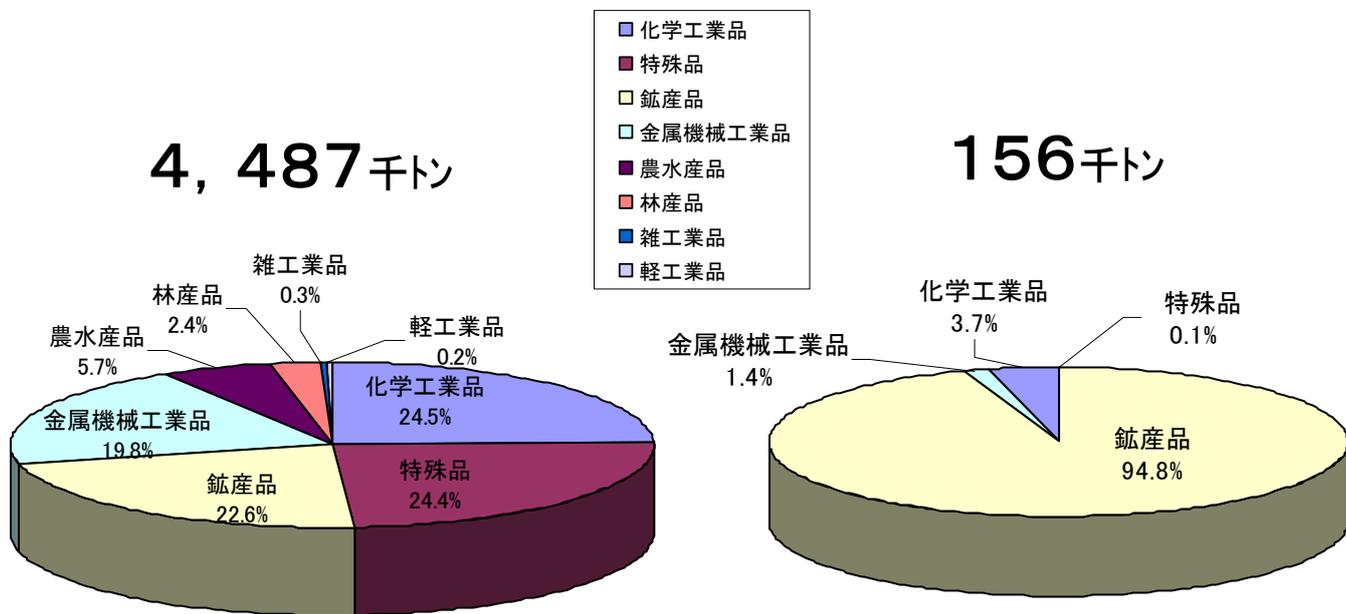
【取扱貨物量の動向(公共)】

姫路港 年次別取扱貨物量(公共)



平成19年 姫路港 取扱貨物(公共)

平成19年 広畑地区 取扱貨物(公共)



出典: H19年兵庫県港湾統計年報

【新たな進出企業の動き】

ターミナルの暫定供用に併せて、自動車関連産業をはじめとした、新たな企業進出の動きが見えている。



進出企業又は
進出企業用地

多目的国際ターミナル

● 自動車関連産業の進出(広畑地区)

- ・広畑第1・2工場竣工(H16)
- ・広畑第3・4工場竣工(H19)



進出企業

【現有施設の不具合の状況】



積み荷を小型船に積み替える等の喫水調整をした後に荷揚げする大型船。

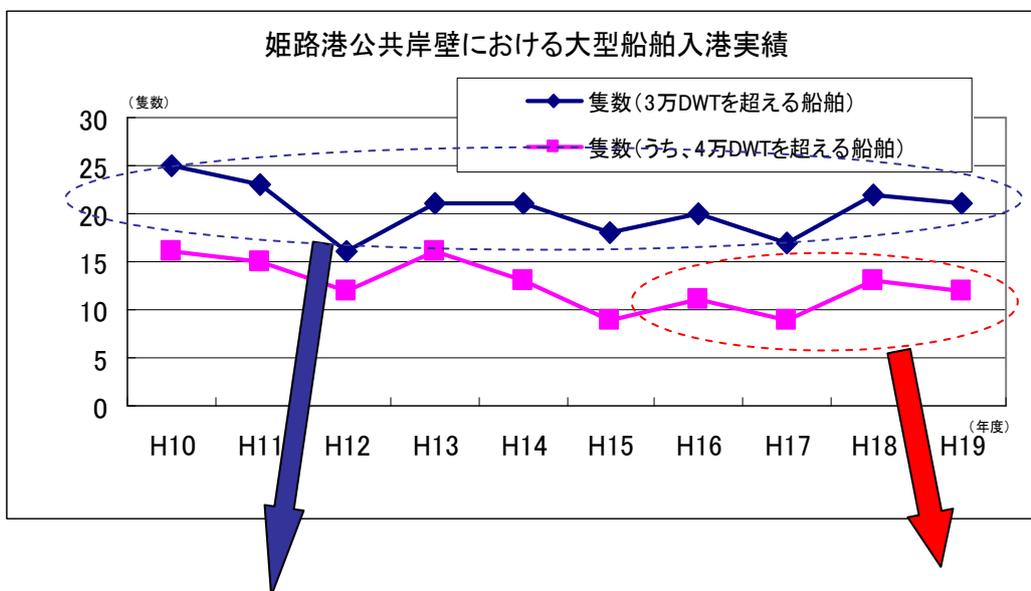
※写真は、飾磨岸壁(-12m)に接岸する3万DWT級超の大型船

姫路港においては、広畑ターミナル以外の既存岸壁の最大水深は-12m(3万DWT^注級)である。下のグラフに示す通り、3万DWTを超える船舶が年間20隻^{*}、喫水調整により入港する等、輸送費の増大を招いており、非効率な輸送形態となっている。

なお、4万DWT級(水深-13m)を超える船舶も、年間12隻^{**}入港しており、広畑ターミナルの現状-13mから-14mへの増深が求められている。

注)DWT:重量トン。貨物を満載した状態での重量と、船舶のみの重量の差で表す。ほぼ、船舶が積載できる貨物の重量を示す。

※H10~H19の平均値
 ※※H16~H19の平均値



※飾磨岸壁(-12m)、中島岸壁(-12m)、広畑岸壁(-13m、H16年度以降)の公共岸壁の合計。
 データ提供:兵庫 県港湾課

既存岸壁(-12m)の能力を超える大型船舶利用実績(20隻/年)から、広畑ターミナルの必要性は高い。

広畑ターミナルの暫定供用水深(-13m)を超える大型船舶入港実績(12隻/年)があり、さらなる増深(-13m→-14m)が求められている。

【社会経済情勢のまとめ】

- 姫路港の背後圏は、兵庫県の製造業において2割強のシェアを占めている。取扱貨物量は近年、ほぼ一定で推移している。
- 姫路港においては、ターミナル背後用地の企業進出や環境・リサイクル経済特区指定等、新たな動きが出てきている。
- 既存施設の最大水深は－12m(3万DWT級)であるが、平成10年度以降3万DWTを超える船舶が年間平均20隻、喫水調整により入港する等、非効率な輸送形態となっている。また、当該ターミナルの暫定供用水深－13m(4万DWT級)を超える船舶が年間平均12隻入港している。



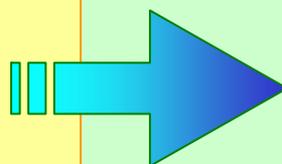
姫路港の新たな物流拠点として広畑地区多目的国際ターミナルの重要性は依然として高く、整備の必要性は高い。

②事業の投資効果

【プロジェクトと便益項目の抽出】

《物流に資する効果》

- 輸送距離・時間の短縮
- 船舶の大型化
- CO2排出量の削減



貨幣換算

《その他の効果》

- 既存ターミナルの混雑緩和
- 沿道騒音等の軽減
- 排出ガスの減少

【事業効果による便益計測】

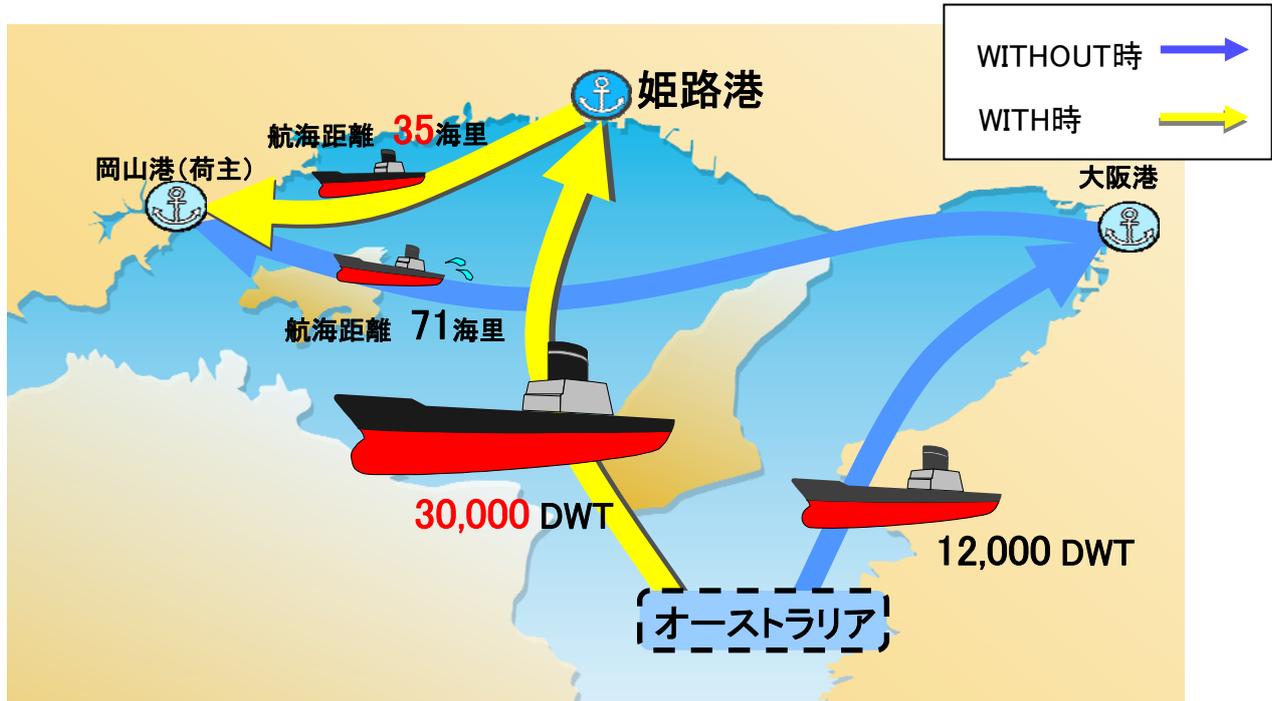
対象貨物量の設定（H26推計）

（千トン）

品目	輸入	輸出	移入	移出	計
鉱産品	386	30	1	61	478
金属機械工業品	0	1	0	1	2
化学工業品	0	55	3	2	60
合計	386	86	4	64	541

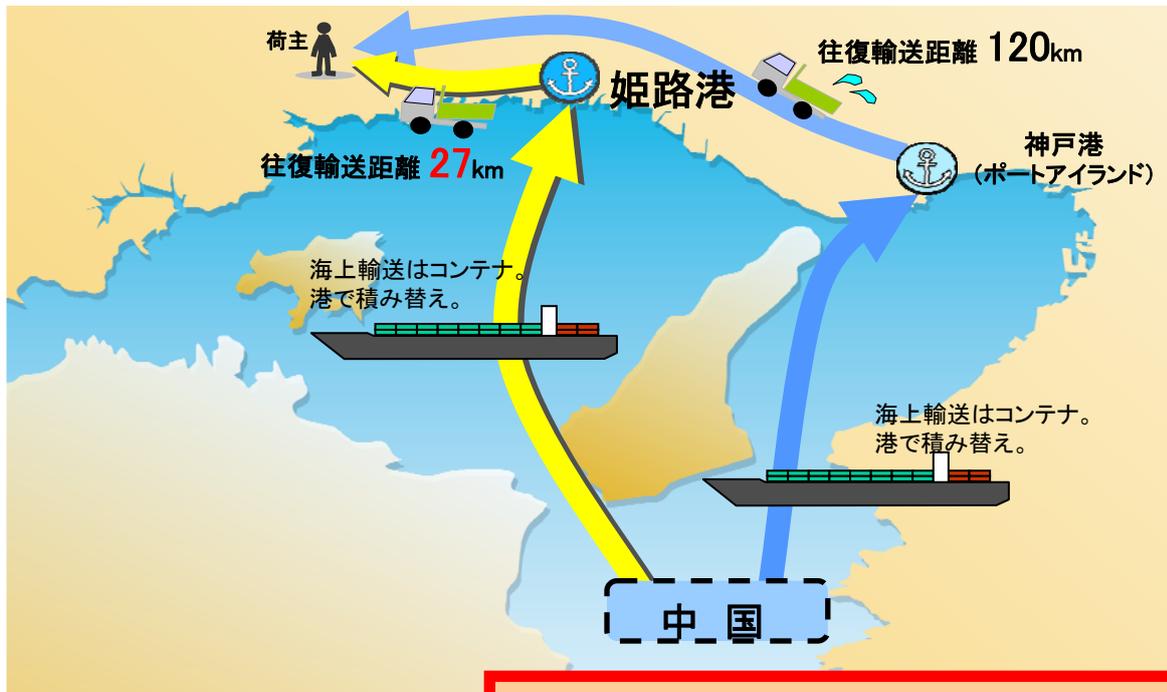
※実績及び主要企業へのヒアリングを行い設定。四捨五入の関係上、内訳の計と合計は必ずしも一致しない。

【需要の推計及び便益の計測：鉱産品①】



輸送コスト削減額 **1.30**億円／年

【需要の推計及び便益の計測：鉱産品②】



輸送コスト削減額 **0.03**億円／年

【需要の推計及び便益の計測：鉱産品③】



輸送コスト削減額 12.95億円／年

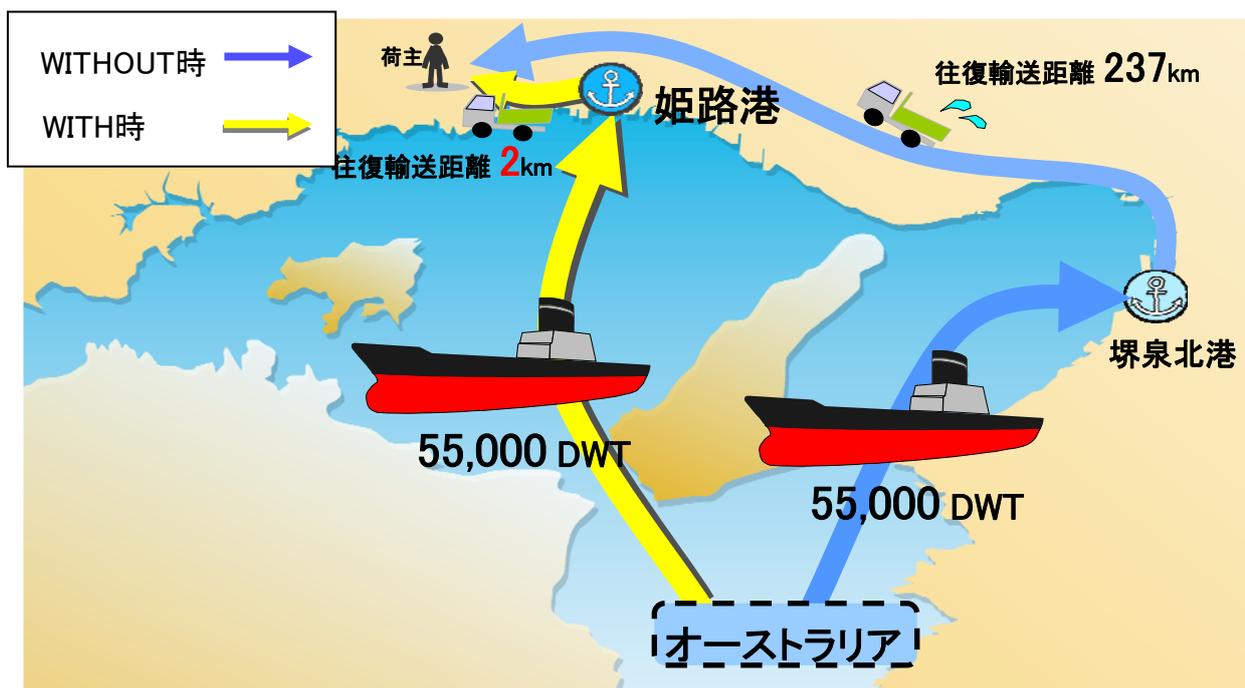
【需要の推計及び便益の計測：化学工業品】



輸送コスト削減額 1.44億円／年

【需要の推計及び便益の計測：鉱産品③】

残事業



輸送コスト削減額 12.95億円／年

【費用対効果分析結果】

事業全体の投資効率性

- 費用の算定

プロジェクトの総事業費	119.7億円(税込み)
既投資額(H20年度末)	97.6億円
進捗率	81.5%

- 便益の算定(年間)

輸送コスト削減便益	15.7億円
環境便益	0.07億円
残存価値	27.2億円

- 費用対効果分析結果

	現在価値換算後
便 益(B)	270.9億円
費 用(C)	165.1億円
費用対便益(B/C)	1.6
その他定量的に把握する効果	NOx削減量 5.5トン/年

(参考) 前回評価時 費用対便益(B/C)=1.7

残事業の投資効率性

- 費用の算定

残事業の総事業費	22.1億円(税込み)
----------	-------------

- 便益の算定(年間)

輸送コスト削減便益	13.0億円
環境便益	0.04億円

- 費用対効果分析結果

	現在価値換算後
便 益(B)	211.3億円
費 用(C)	18.2億円
費用対便益(B/C)	11.6
その他定量的に把握する効果	NOx削減量 5.0トン/年

4. 今後の事業進捗の見込み

多目的国際ターミナルは、平成16年の貨物取扱い開始以降、順調に取扱貨物量が増加しており、今後の船舶大型化に対応するため、平成25年度の完成に向け泊地の浚渫を継続する。

5. コスト縮減及び代替案の検討

【コスト縮減への対応】

これまでも、廉価な荷役機械を設置すること等により、コスト縮減に取り組んできており、今後とも、効率的な浚渫手順や工法の検討等により事業費の削減に努めて参りたい。

【代替案の検討】

大型船の入港に対応するため、現行計画の水深－14mへの増深による多目的国際ターミナルの整備が適切である。

6. 対応方針

1. 事業の必要性

- 姫路港背後圏は、兵庫県製造業において重要な役割を果たしており、取扱貨物量は近年、ほぼ一定で推移している。
- ターミナル背後用地への企業進出等、新たな動きが出てきている。
- 当該施設を除く既存の最大水深岸壁(−12m)では、年間20隻(H10年度～H19年度の平均)喫水調整をしないと入港できない等、非効率な輸送形態になっている。

2. 事業進捗の見込み

- 多目的国際ターミナルは、平成16年の貨物取扱い開始以降、順調に取扱貨物量が増加しており、今後の船舶大型化に対応するため、平成25年度の完成に向け泊地の浚渫を継続する。

3. コスト縮減及び代替案の可能性

- 効率的な浚渫手法や工法の検討等により事業費の削減に努めて参りたい。
- 大型船の入港に対応するため、水深−14mへの増深による多目的国際ターミナルの整備が適切である。

【対応方針(原案)】

事業継続

姫路港広畑地区多目的国際ターミナルは、船舶の大型化やコンテナ貨物に対応した施設の充実により、臨海部の物流効率化や、企業立地を含めた地域振興を支えるため、その事業進捗が求められています。今後とも事業を推進し、早期の完成を目指します。