

舞鶴港和田地区 多目的国際ターミナル整備事業

平成21年2月3日

近畿地方整備局

目 次

1. 舞鶴港の概要	1
・港の役割	
・取扱貨物	
2. 対象事業の概要	2
・整備目的	
・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	4
① 社会経済情勢の変化	4
・現有施設の不具合の状況	
・貨物の輸送実態(海上)	
・外貿コンテナ貨物取扱量	
・工業団地の動向	
・主要貨物取扱量の推移	
・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	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	
・費用対効果分析結果	
4. 今後の事業の進捗見込み	15
5. コスト縮減・代替案の検討	15
6. 対応方針	16

1. 舞鶴港の概要

【港の役割】

近畿圏の日本海側の門戸港

東港地区
物流(内航フェリー)
海上自衛隊

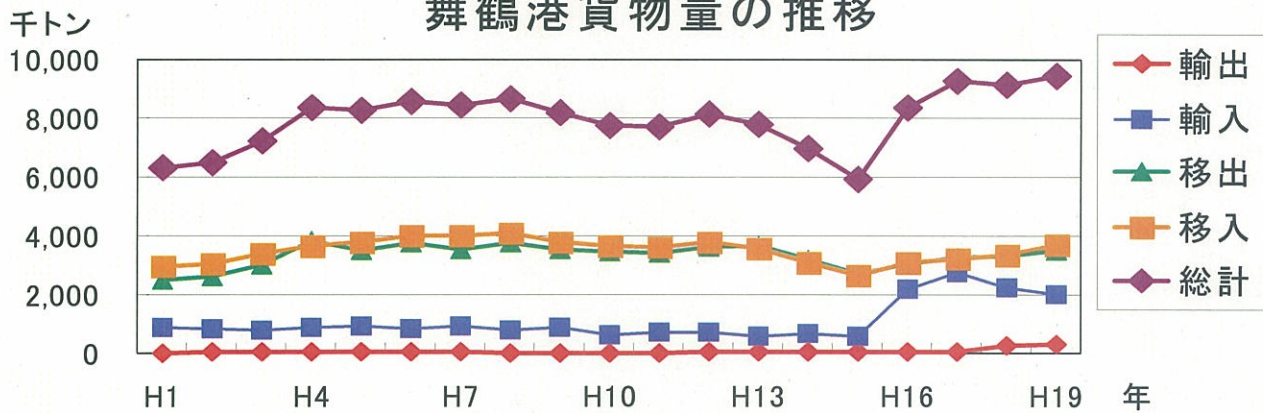


西港地区
物流(主に外貿)

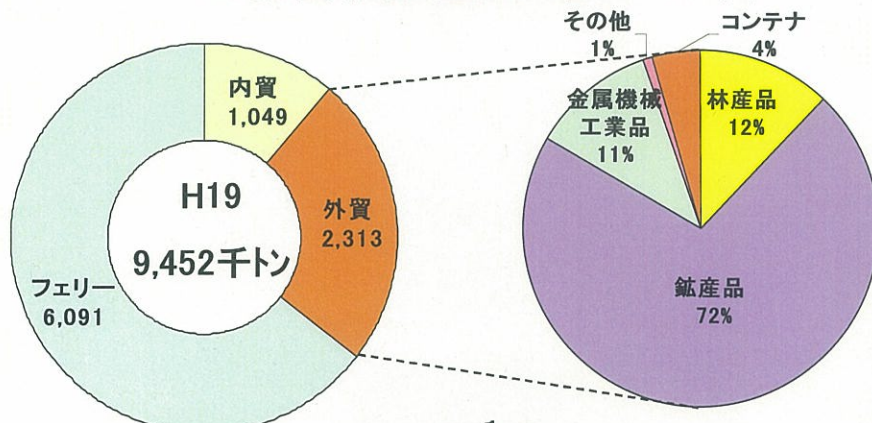
H19年3月撮影

【取扱貨物】

舞鶴港貨物量の推移



取扱貨物品種別内訳(H19年)



出典:
H19年京都舞鶴港湾統計(京都府港湾事務)

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、船舶の大型化等に対応した岸壁
と背後用地の確保による物流機能の高度化・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 元年度 | 事業着手 |
| ●平成 6年度 | 漁業補償解決 |
| ●平成 7年度 | 岸壁(−14m)現地着工 |
| ●平成14年度 | 用地補償解決(トンネル) |
| ●平成15年度 | トンネル現地着工 |

【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。

【評価対象施設の概要】

	施設名	事業期間	数量
直轄	岸壁(-14m)	H4~H21	280m
	泊地(-14m)	H5~H17	286千m ²
	道路	H3~H24	1,720m
補助	物揚場(-4m)	H4~H21	150m
	防波堤(波除)	H5~H24	100m
	道路・橋梁	H1~H24	4,200m
起債	埠頭用地 荷役機械 上屋	H4~H24	5.9ha



【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) 物揚場(-4m)	H4~H21	94.7	89.9	95%
水域施設	泊地(-14m)	H5~H17	23.5	23.5	100%
外郭施設	防波堤(波除)	H5~H24	7.9	6.3	80%
臨港交通施設	道路 橋梁	H1~H24	175.7	149.8	85%
その他	埠頭用地 荷役機械 上屋	H4~H24	95.9	72.0	75%
合計		H1~H24	397.8	341.6	86%

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】

【第4埠頭】
けい砂等
喫水調整又は
小型船による
非効率な運搬

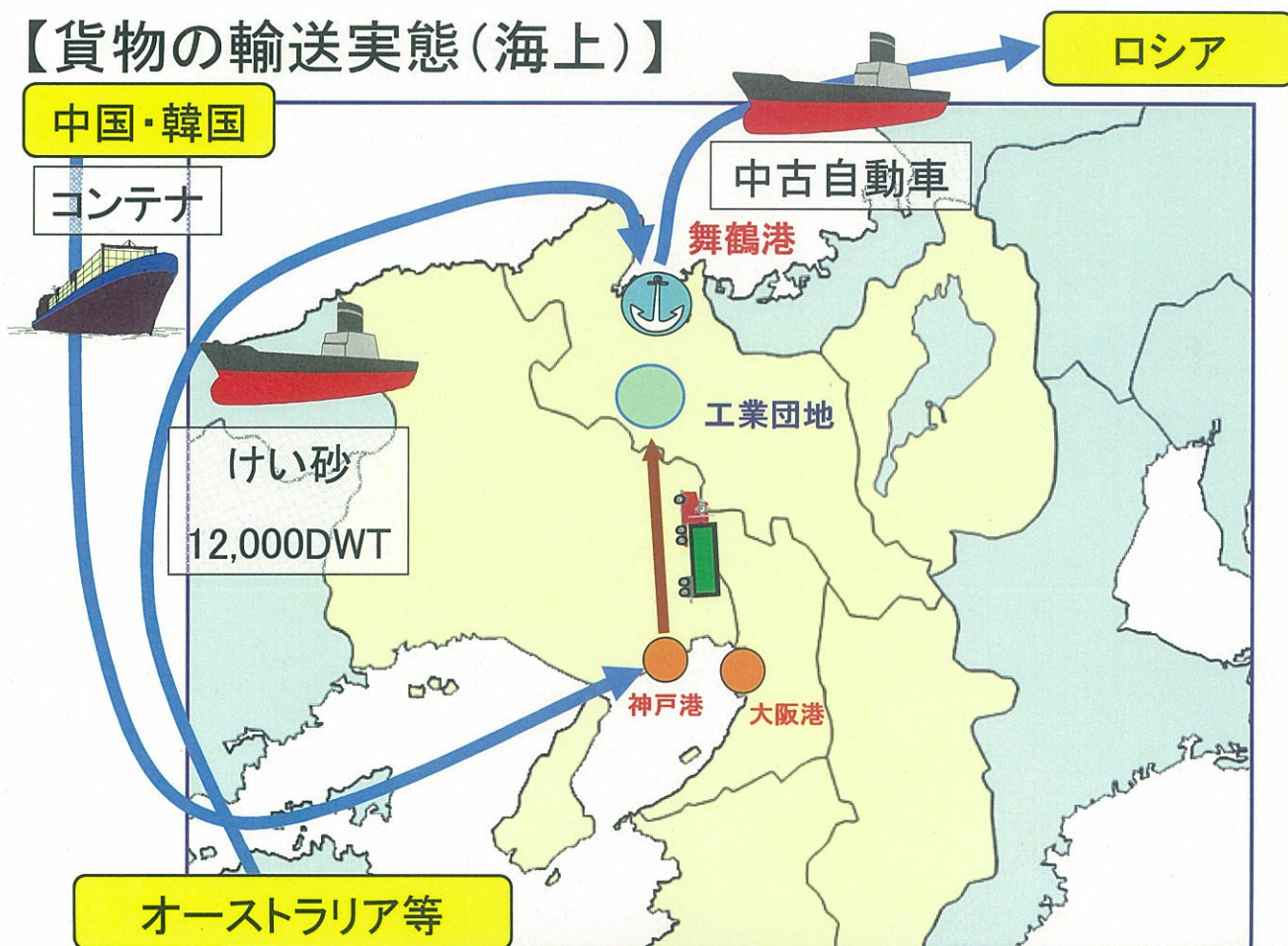
和田地区
岸壁(-14m)

【第2埠頭】
コンテナ、鉱産品、
金属くず等
狭隘なヤードで
貨物が混在

【第3埠頭】
中古自動車等
↓
旅客船バース
緑地化

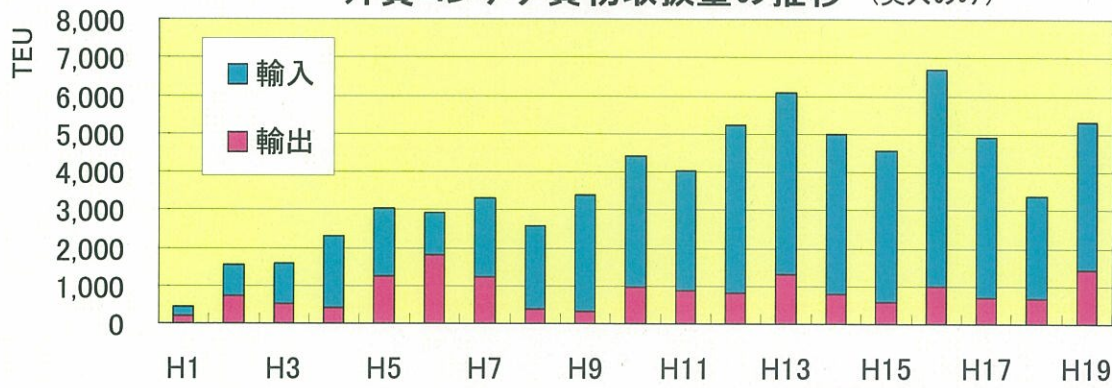
利用計画変更により
代替バース必要

【貨物の輸送実態(海上)】



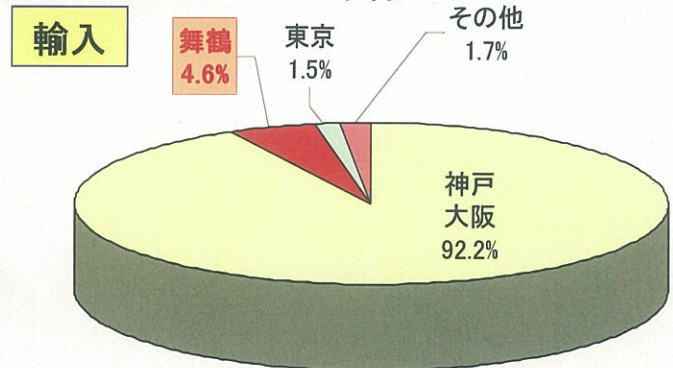
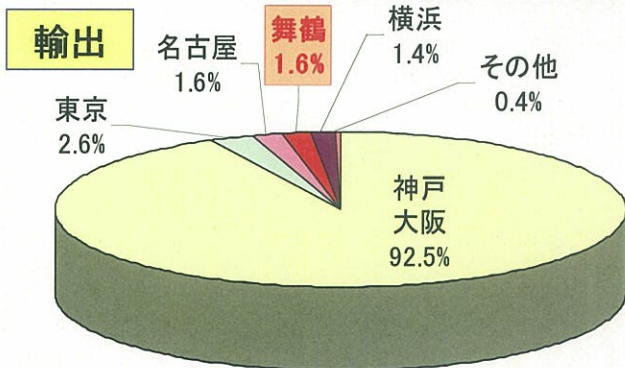
【外貿コンテナ貨物取扱量】

外貿コンテナ貨物取扱量の推移 (実入のみ)



出典: 京都舞鶴港港湾統計 (京都府港湾事務所)

京都府で生産・消費される利用港湾別コンテナ貨物量



出典: 平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (国土交通省)

【工業団地の動向】



● 京都府北部工業団地に近年進出した企業

【綾部工業団地】

エネサーブ(株) 平成17年 総合エネルギーサービス業

【綾部市工業団地】

和幸産業(株) 平成18年
船舶修理業及び
船舶販売 他



【京都府北部中核工業団地】(長田野工業団地アネックス京都三和)



加美電機(株) H19年
電子回路基板組立加工 他



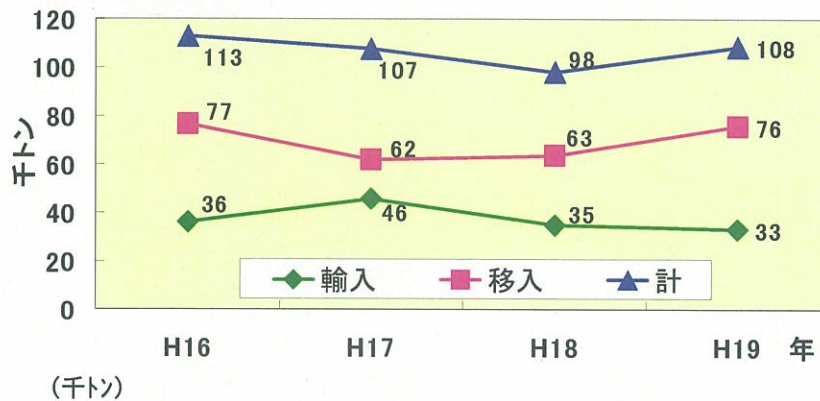
(株)野村佃煮 H18年
食品製造 他



(株)浅田可鍛鉄所 H17年
金属製品(ダクタイル鉄) 他

【主要貨物取扱量の推移】

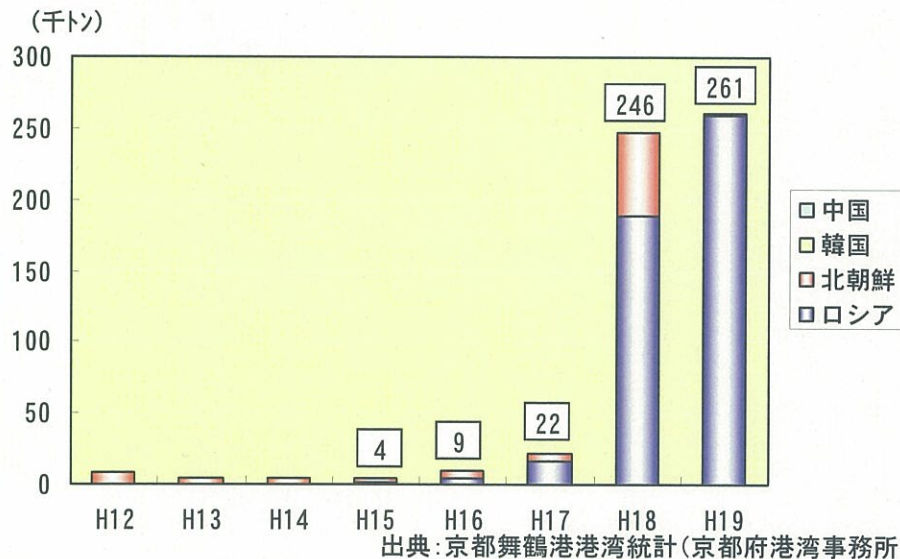
●けい砂



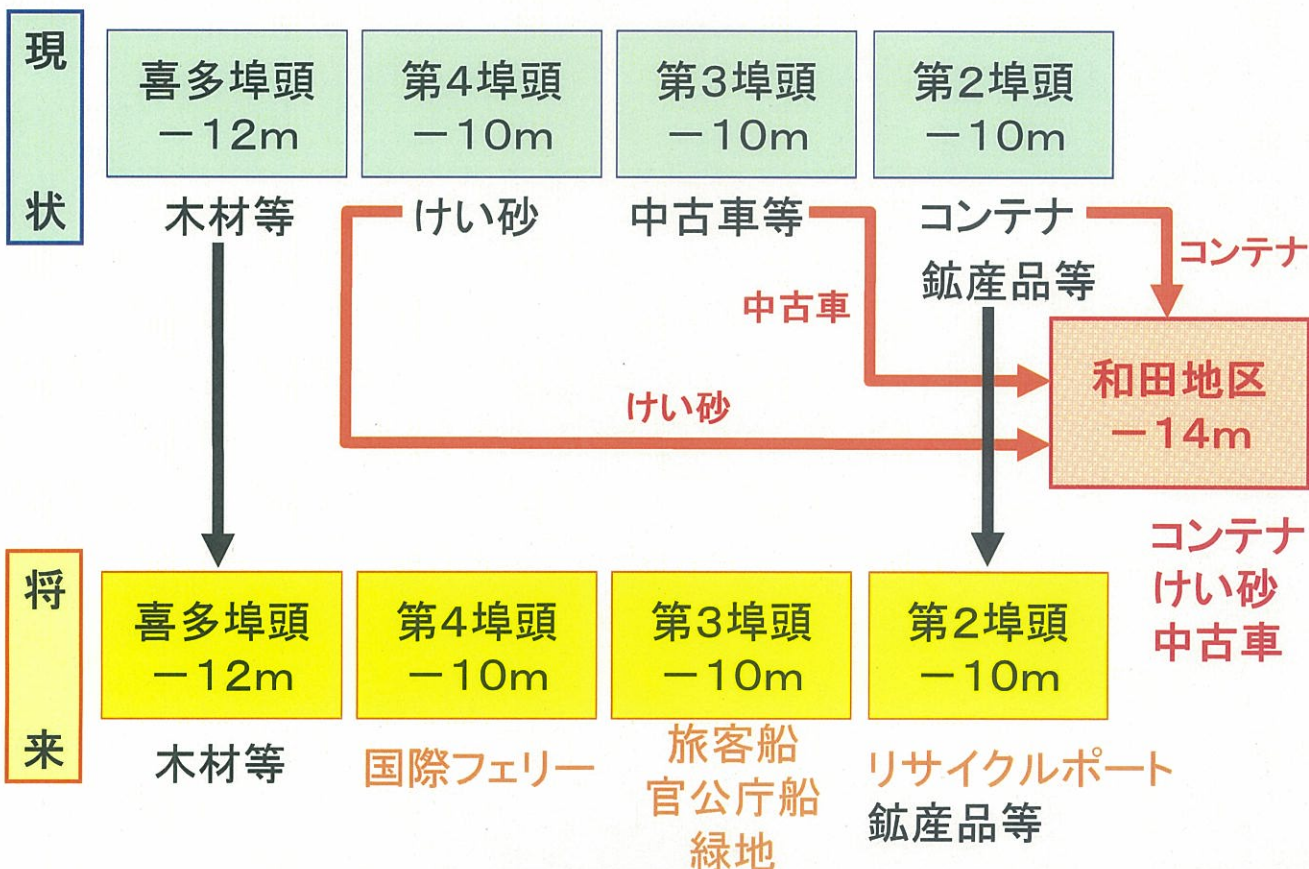
●中古自動車

※H17年以前は手荷物扱いで輸出されていた中古車の多くが統計に計上されていない

※H15～H17年は150～200千トン(企業ヒアリング結果)



【西港地区の今後の利用計画】



【貨物の輸送実態(陸上)】

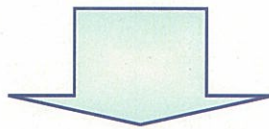


【背後の道路網の整備】



【社会経済情勢のまとめ】

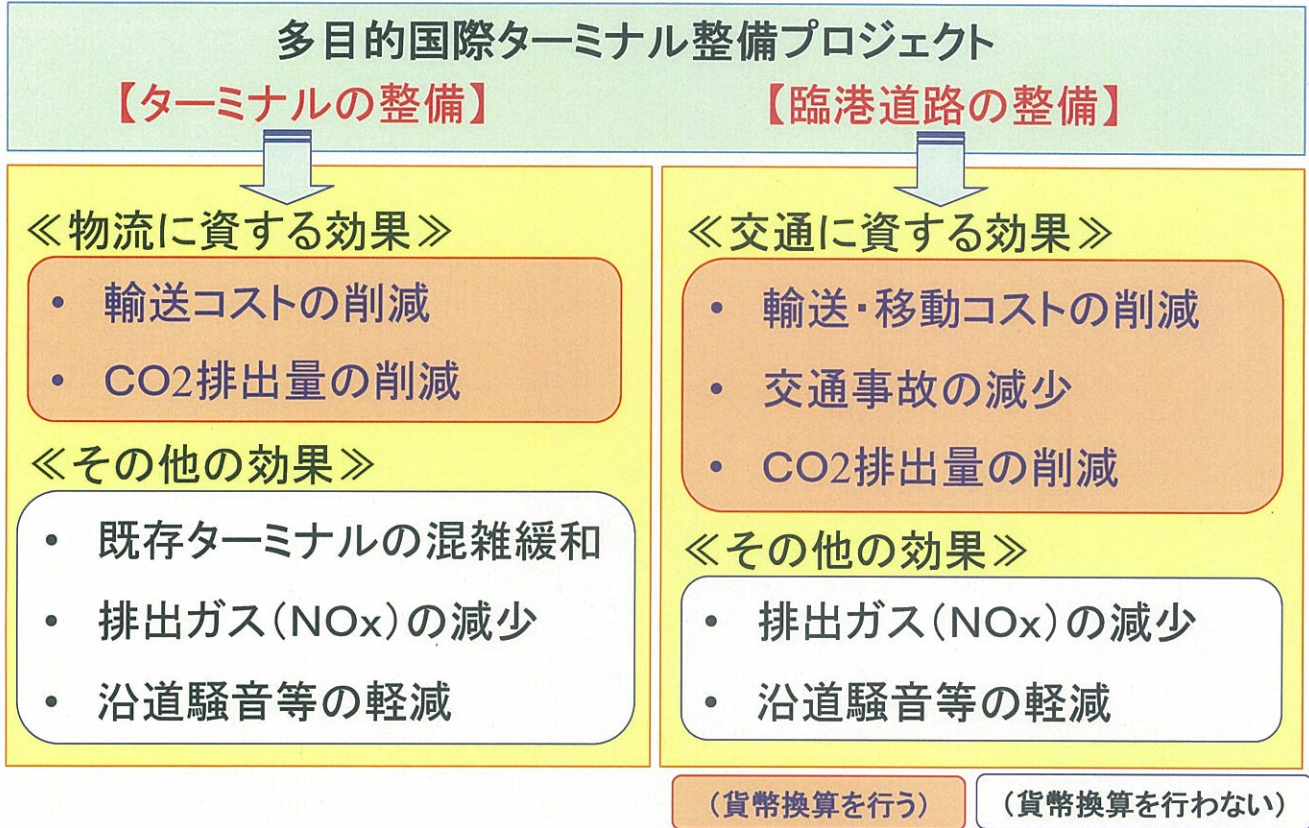
- ふ頭用地の狭隘、利用計画変更に伴い、既存施設での貨物の取扱いにおいて不具合が生じ、西港地区の再編及び和田地区多目的国際ターミナルの整備が必要である。
- 京都府北部等における工業団地の形成等によりコンテナ貨物取扱量が増大しており、和田地区多目的国際ターミナルの利用が期待されている。
- ロシア経済の好調により輸出される中古自動車は近年増加している。
- 主要バルク貨物のけい砂は堅調な貨物の取扱が続いている。
- 今後さらなる背後道路網の整備が予定されており、舞鶴港の拠点性が向上する。



和田地区多目的国際ターミナルの重要性は依然として高く、**早期供用の必要性は高い。**

②事業の投資効果

【プロジェクトと便益項目の抽出】



【事業効果による便益計測：対象貨物量の設定】

●対象貨物量の設定(H22年)

(単位：TEU、t、台)

取扱品目	輸出	輸入	計
コンテナ(TEU)	3,784	6,216	10,000
けい砂(t)		110,000	110,000
中古自動車(台)	29,883		29,883

●対象貨物量の設定(H27年～)

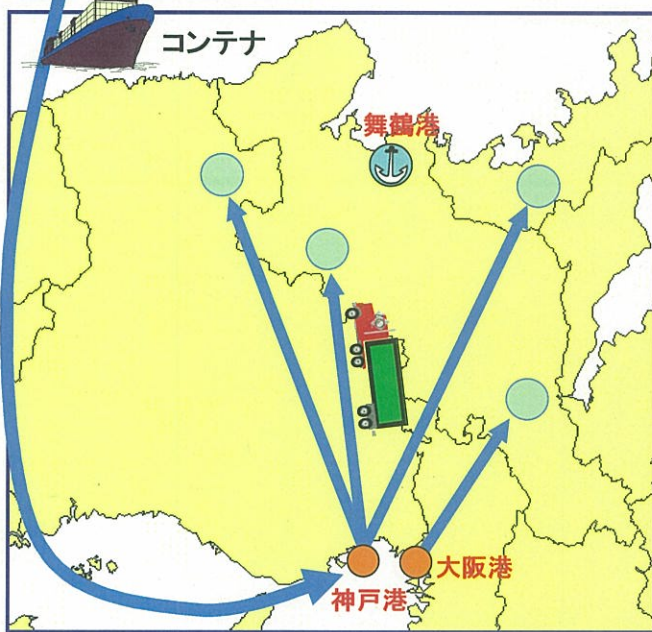
(単位：TEU、t、台)

取扱品目	輸出	輸入	計
コンテナ(TEU)	11,285	13,715	25,000
けい砂(t)		110,000	110,000
中古自動車(台)	38,139		38,139

【事業効果による便益計測：コンテナ】

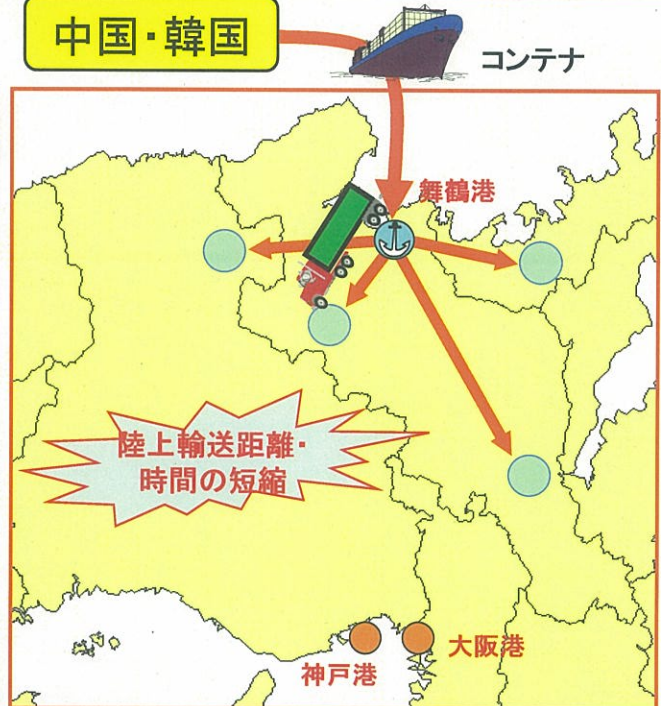
【Without時】

中国・韓国



【With時】

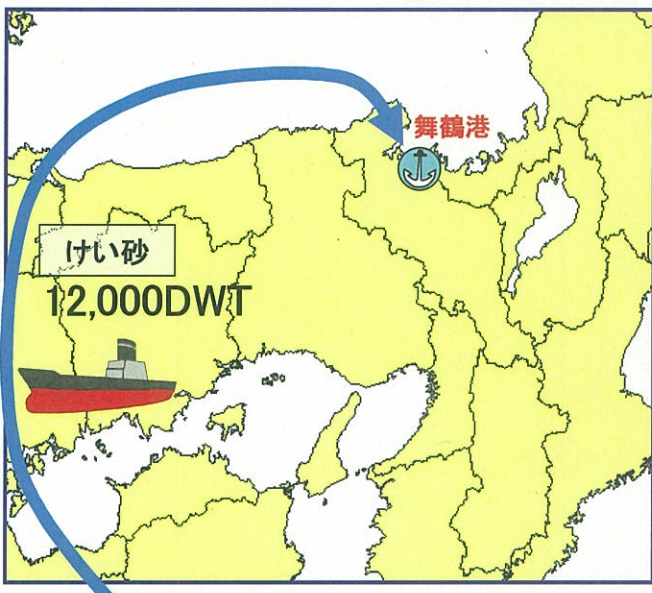
中国・韓国



輸送コスト削減額：8.9億円／年

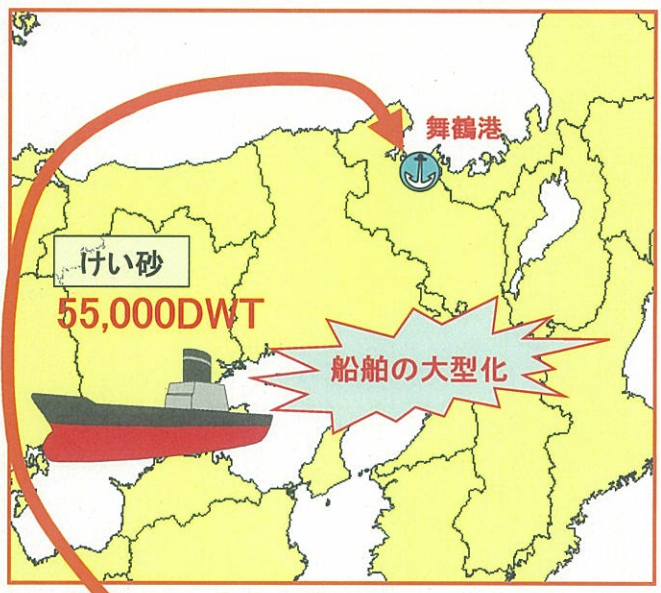
【事業効果による便益計測：けい砂】

【Without時】



オーストラリア等

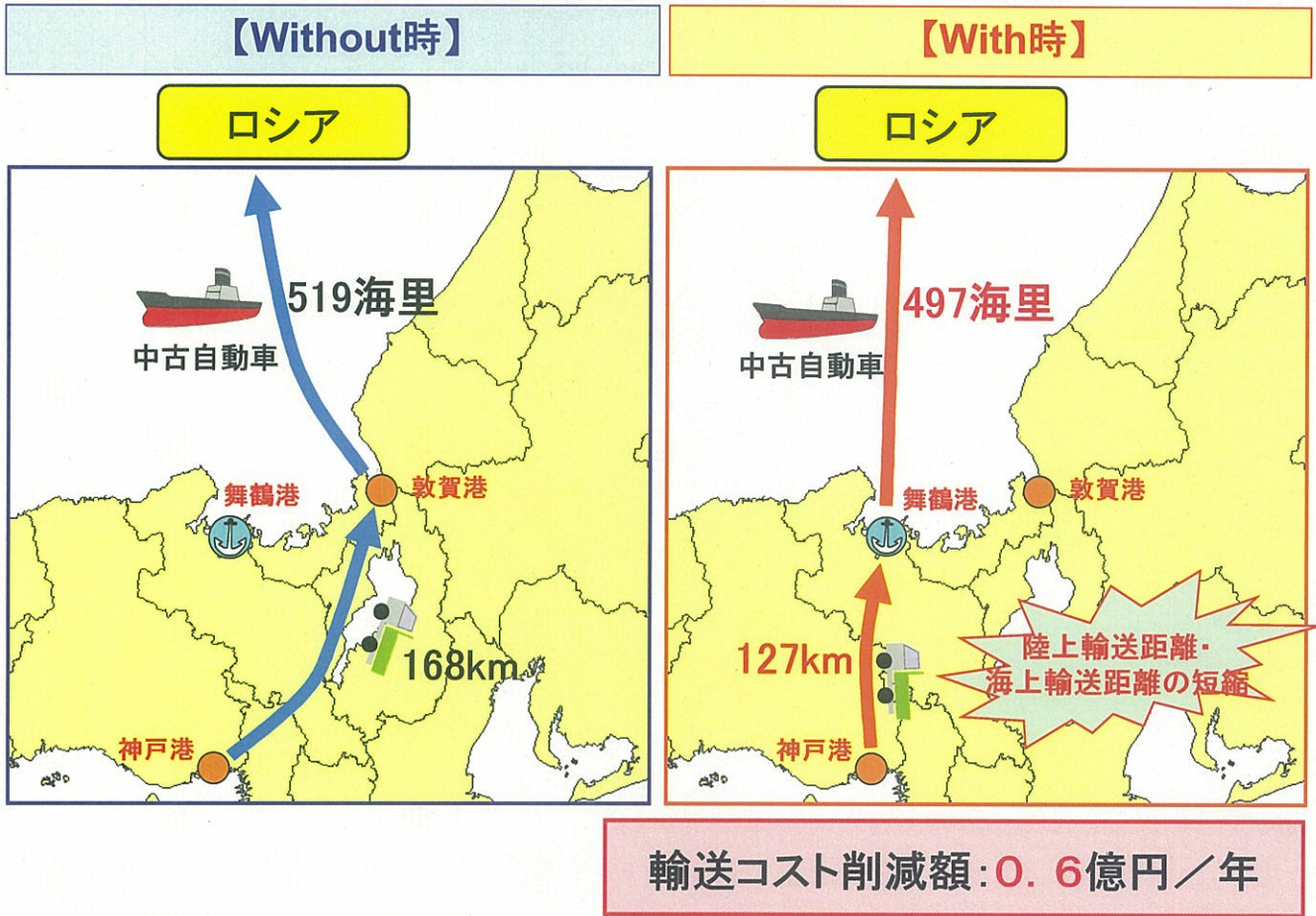
【With時】



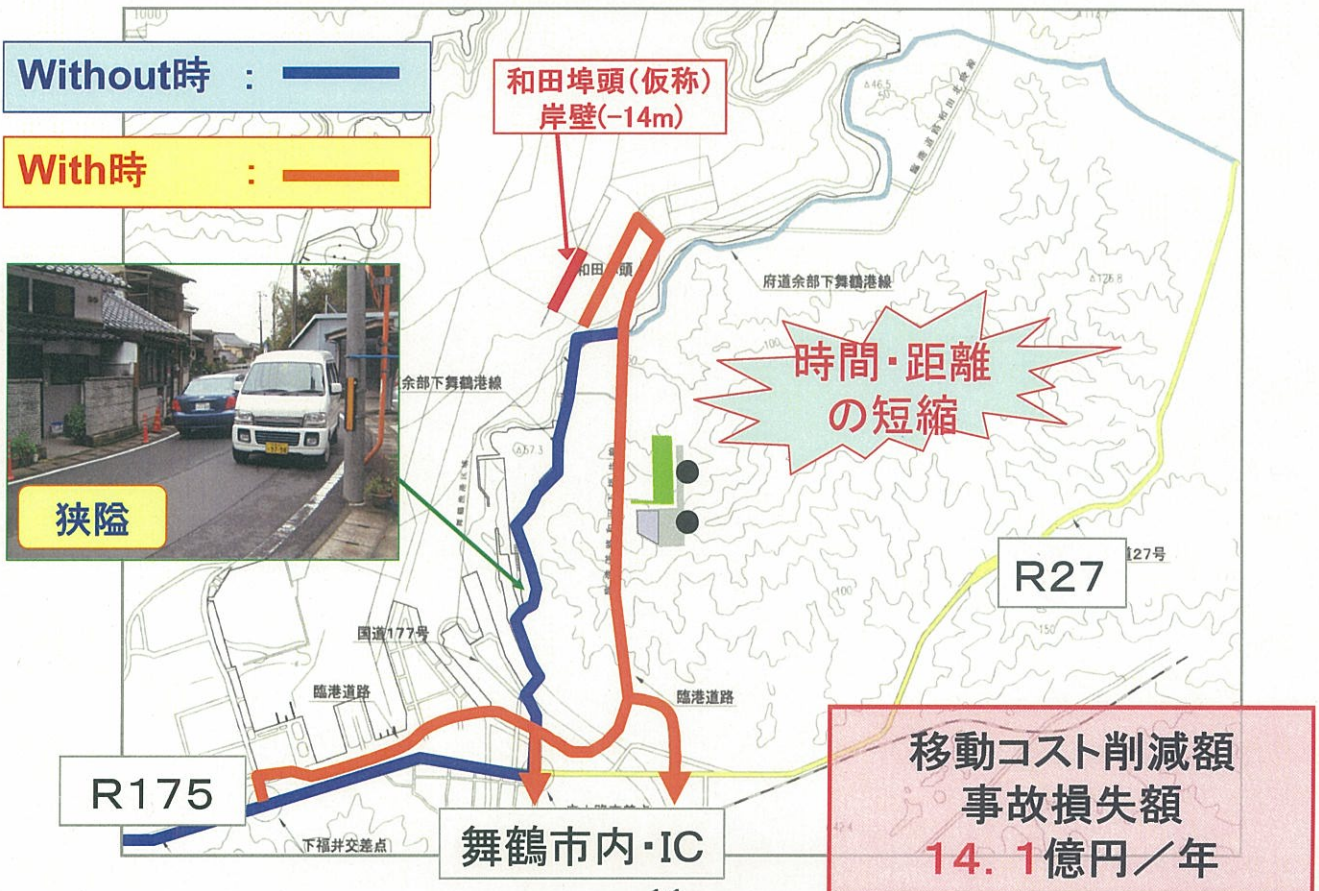
オーストラリア等

輸送コスト削減額：3.8億円／年

【事業効果による便益計測：中古自動車】



【事業効果による便益計測：臨港道路】

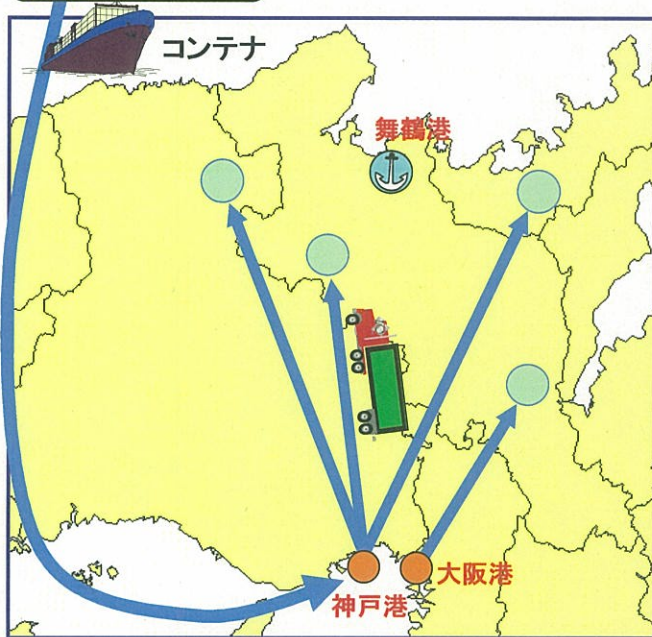


【事業効果による便益計測：コンテナ】

残事業便益

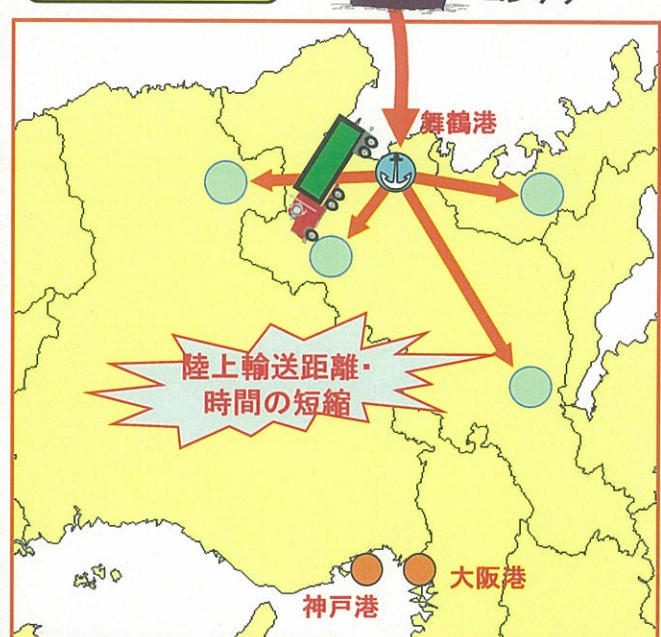
【Without時】

中国・韓国



【With時】

中国・韓国

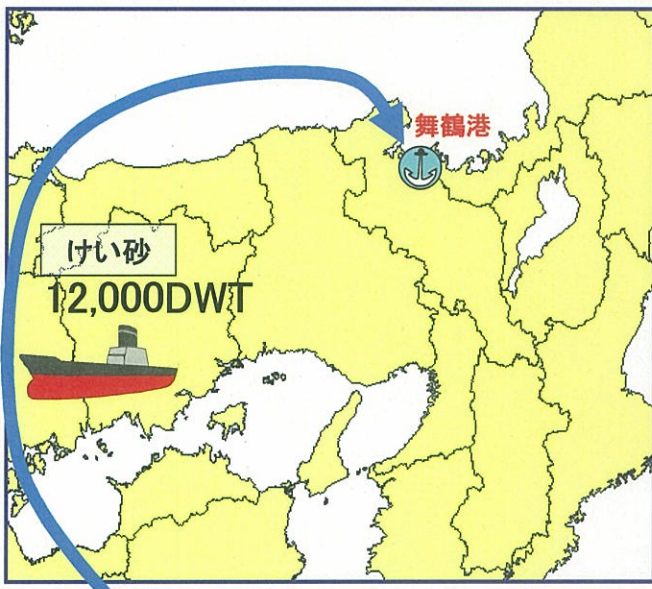


輸送コスト削減額：8.9億円／年

【事業効果による便益計測：けい砂】

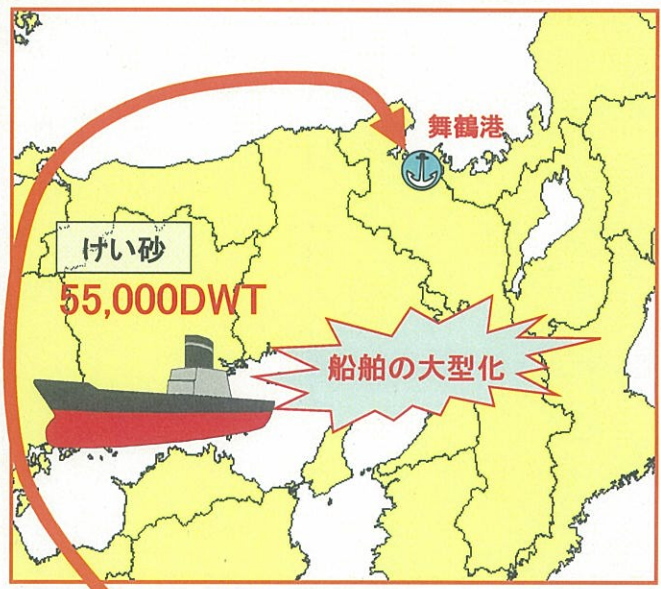
残事業便益

【Without時】



オーストラリア等

【With時】



オーストラリア等

輸送コスト削減額：3.8億円／年

【事業効果による便益計測：中古自動車】 残事業便益

【Without時】

【With時】

ロシア

ロシア

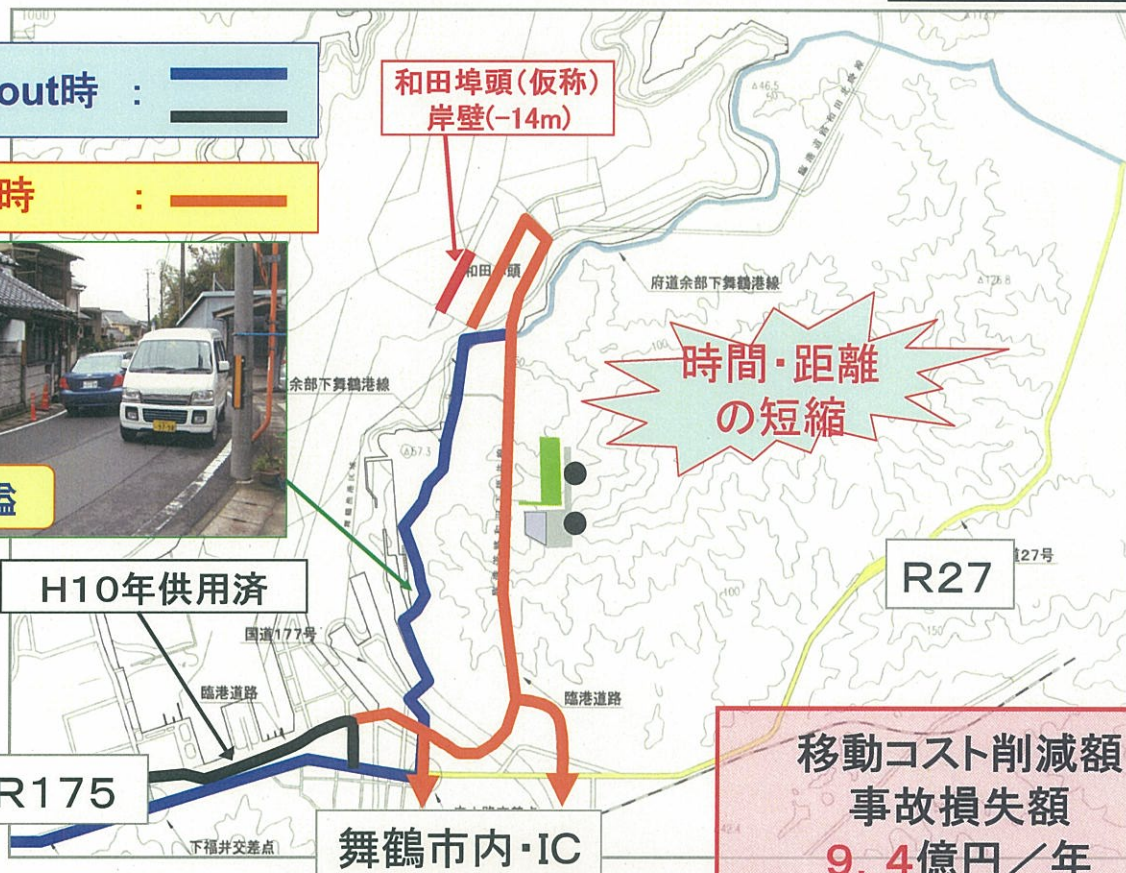


輸送コスト削減額：0.6億円／年

【事業効果による便益計測：臨港道路】 残事業便益

Without時 :

With時 :



【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	397.8億円
既投資額(H20年度末)	341.6億円
進捗率	85.9%
	(税込み)

● 便益の算定(年間)

輸送コスト削減便益	13.2億円
交通に資する効果	14.1億円
環境便益	0.4億円
残存価値	12.7億円

● 費用対効果分析結果

	現在価値換算後
便 益 (B)	621.3億円
費 用 (C)	522.0億円
費用対便益 (B/C)	1.2
その他定量的に把握する効果	NOx削減量 60.7トン/年

(参考) 前回評価時の費用対便益(B/C) = 1.4

残事業の投資効率性

● 費用の算定

プロジェクトの総事業費	56.2億円
	(税込み)

● 便益の算定(年間)

輸送コスト削減便益	13.2億円
交通に資する効果	9.4億円
環境便益	0.4億円
残存価値	12.1億円

● 費用対効果分析結果

	現在価値換算後
便 益 (B)	426.8億円
費 用 (C)	57.3億円
費用対便益 (B/C)	7.4
その他定量的に把握する効果	NOx削減量 60.6トン/年

4. 今後の事業の進捗の見込み

- 平成22年度の岸壁供用に向けて順調に事業が進捗している。
- 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。

5. コスト縮減・代替案の検討

【コスト縮減への対応】

これまでも、道路における歩道幅員の見直しによる断面縮小や埠頭用地造成におけるトンネル工事等からの発生土を活用すること等により、コスト縮減に取り組んでおり、今後も効率的な工法の検討等により事業費の削減に努める。

【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る。

6. 対応方針

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・和田地区多目的国際ターミナル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貿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

- 地元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

- 今後も効率的な工法の検討等により事業費の削減に努める。
- 現計画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

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、コンテナ化の進展、船舶の大型化等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る。今後とも、引き続き事業を推進し、平成24年度完成を目指す。