

ひめじこう ひろはたちく
姫路港 広畑地区
国際物流ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局

姫路港の課題と事業の必要性・緊急性（新たな貨物需要への対応）

- 姫路港広畑地区は、現在、公共岸壁において鉄鋼用蛍石等のバルク貨物の取り扱いがあるほか、専用岸壁にて原塩や石炭の取り扱いが行われている。
- こうした中、産業用地の分譲が進むとともに設備投資が計画されており、バルク貨物の取扱が増加し、バースの取り扱い能力が逼迫する見込みであることから、これに対応した新たな岸壁の整備が必要である。

■ 広畑地区公共岸壁の利用が見込まれる
主な企業及び利用内容



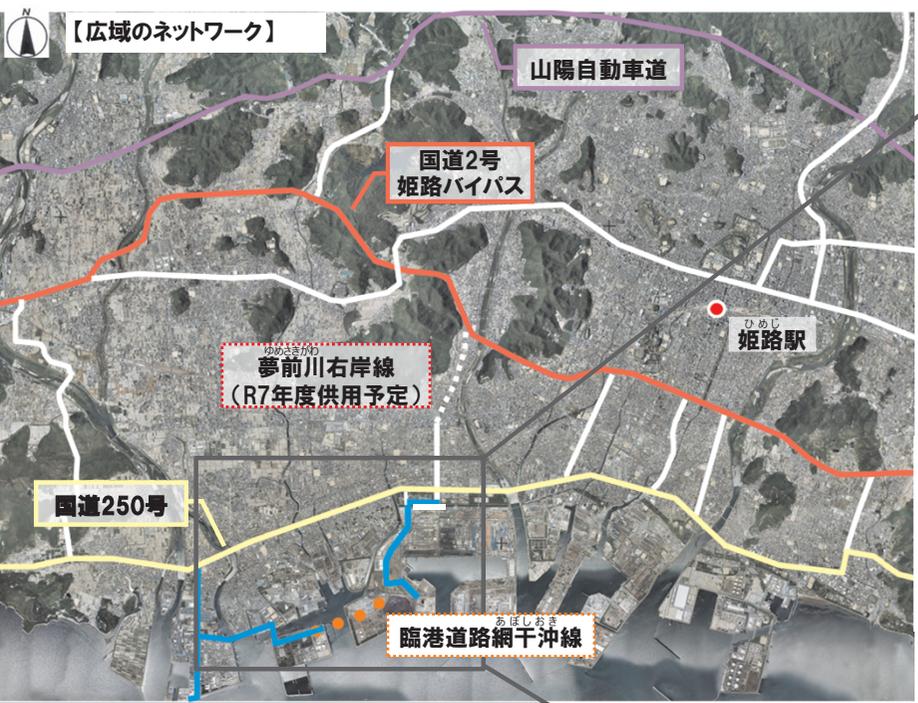
企業名	取扱貨物	将来貨物量	想定最大船舶	将来寄港頻度	備考
A社	石炭	18万トン	70,000DWT (輸入)	不定期	R3年 新プラント稼働予定
	化学薬品等	調整中	調整中	調整中	コンテナ貨物
B社	化学薬品	調整中	調整中	調整中	コンテナ貨物
C社	原塩 (工業)	44万トン	1,500DWT (移出)	97回/年	公共ふ頭への 移転を計画
			60,000DWT (輸入)	8回/年	
D社	原塩 (食用)	1~1.3万トン	15,000DWT (輸入)	1回/年	
E社	木質チップ、PKS	43万トン	50,000DWT (チップ輸入) PKS: 10,000DWT 1,500DWT (チップ移入)	輸入チップ: 7回/年 PKS: 14回/年 移入チップ: 13回/年	R5年 発電開始予定
F社	建設資材	27.5万トン	50,000DWT	7回/年	用地取得済
			2,000DWT	250回/年	
G社	鉄鋼用蛍石	7万トン	50,000DWT (輸入)	輸入: 2回/年	現状5.4万トン R3年度より現状の 3割増の予定
		2.8万トン	5,000DWT (輸出)	輸出・移出: 30回/年	R3年度より輸入量に 応じて増加予定
	4.2万トン	2,000DWT (移出)			
	化学用蛍石	5~10万トン	50,000DWT (輸入)	3回/年	R4年以降 取扱予定
5~10万トン		2,000DWT (移出)	30回/年		
H社	船舶用エンジン	4.5万トン	1,500 DWT	90回/年	H30年8月 工場稼働

※赤字は新たな貨物需要

姫路港の課題と事業の必要性・緊急性（交通渋滞への対応）

- 国道250号線など姫路港広畑地区周辺の道路は既に慢性的な渋滞が発生している。
- 今後、港湾を利用する車両の増加が見込まれることから、広畑地区の岸壁への円滑な陸上輸送を確保するため、交通機能の強化が必要である。

■ 広畑地区周辺における道路ネットワーク



【混雑度:交通量(PCU/日)/交通容量(PCU/日)】
 1.0未満:道路が混雑することなく円滑に走行できる。
 1.00~1.25:道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間。
 1.25~1.75:ピーク時を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態。
 1.75以上:慢性的な混雑状態。

※交通容量は評価基準交通量より設定
 ※混雑度は交通量推計の結果（推計年次:2032年）に基づき算出

出典:国土地理院「地理院地図」



凡例
 ★: 公共岸壁を利用した貨物輸送を行うことが見込まれる産業
 ●: ★の企業・事業所のサプライチェーンを担う産業
 無印: 臨港道路網干沖線の利用が見込まれる主な企業

事業の概要

【事業の目的】

姫路港において、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するとともに、円滑な陸上輸送を確保するため、岸壁や臨港道路の整備等、国際物流ターミナルの整備を行う。

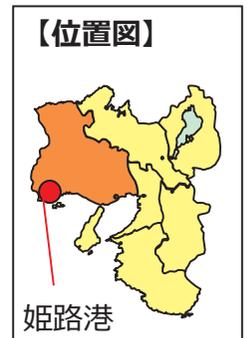
【事業の概要】

- ・整備施設：岸壁（水深14m）、
航路・泊地(水深14m)、
泊地(水深14m)、
臨港道路、
ふ頭用地
- ・事業期間：令和3年度～令和12年度
- ・総事業費：270億円（うち港湾整備事業費255億円）



【整備スケジュール】

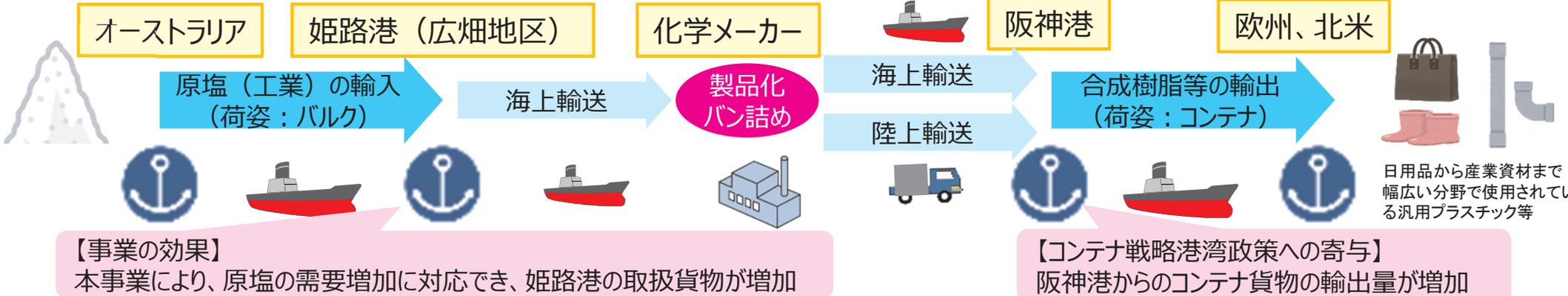
地区名	事業区分	施設名	全体数量	単位	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
広畑地区	直轄	岸壁(水深14m)	240	m	■	■	■	■	■	■				
		航路・泊地(水深14m)	7.2	ha	■			■	■					
		泊地(水深14m)	1.2	ha	■			■	■					
		臨港道路	1.8	km	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	補助	臨港道路	1.7	km	■	■	■	■	■	■				
	起債	ふ頭用地	5.9	ha				■	■	■	■	■	■	■



事業の効果（1）

①国際コンテナ戦略港湾政策への寄与

- 本事業の対象貨物から生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出されるものであり、本事業の実施により姫路港の取扱貨物が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。



②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資等

- 本事業の実施により、原塩等の原料や、エネルギー関連（バイオマス燃料）貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、消費者の製品購入価格の低下に寄与する。
- また、港湾関連車両の円滑な輸送が可能となることで、製品の入出荷の定時性確保等に繋がり、競争力強化に寄与する。更に、国道250号をはじめ周辺道路を通行する一般車両の渋滞も緩和され、円滑な地域交通に寄与する。
- 近傍の姫路港を利用できることで、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。
- 姫路港広畑地区では、土地の分譲によって企業が新たに立地しているところであり、本事業の実施により姫路港の利便性が向上することで、更なる新規立地の促進が期待される。

③脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与

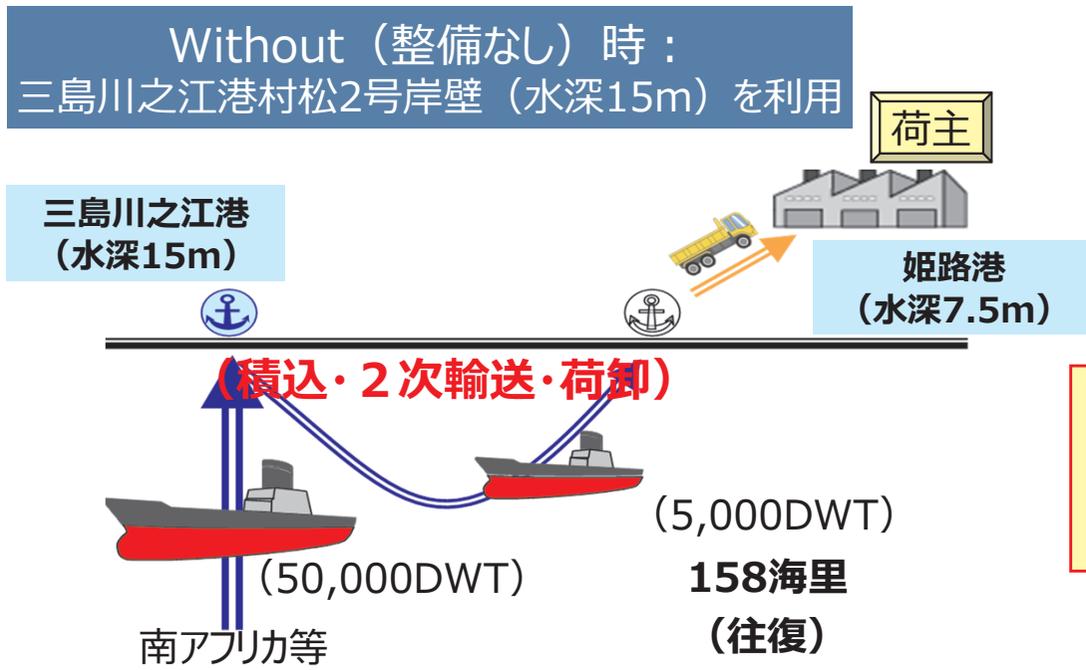
- 本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。

④排出ガスの減少

- 陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少によりCO₂及びNOx排出量がそれぞれ以下の通り減少する。
CO₂：8,414トン-C/年 NOx：94トン/年

便益の考え方（①輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（木質チップ））

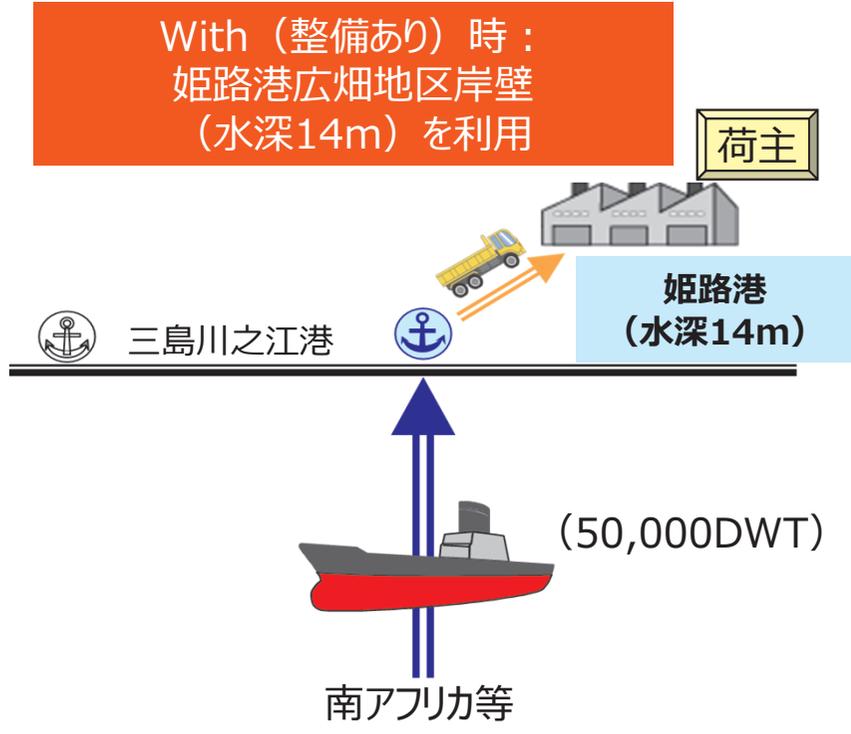
①輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（木質チップ）
 近傍の姫路港を利用できることにより、輸送距離の短縮や積込・荷卸コストの解消が図られ、木質チップの海上輸送コストが削減される。



・300千トンの木質チップを年間60回輸送（1回あたりの海上輸送日数往復0.5日）。これに海上輸送費用原単位1,415千円/日・隻を乗じる
 ・また、三島川之江港の積込と姫路港の荷卸が生じ、各荷役料382,044千円を計上

輸送コスト8.1億円/年

単年度便益 8.1億円/年



・トランシップに係る輸送コストは発生しない。

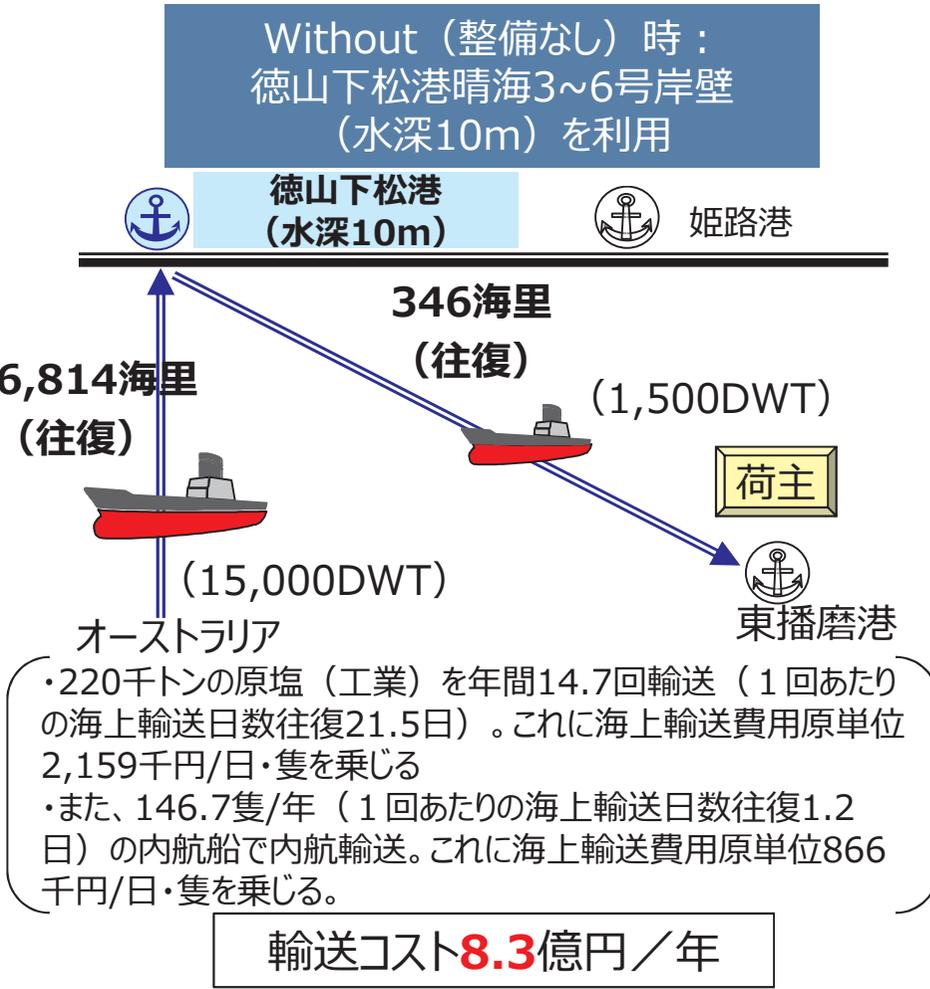
輸送コスト0億円/年

※輸入時の海上輸送コスト及び姫路港から荷主への陸上輸送コストはwithとwithoutで差が無い

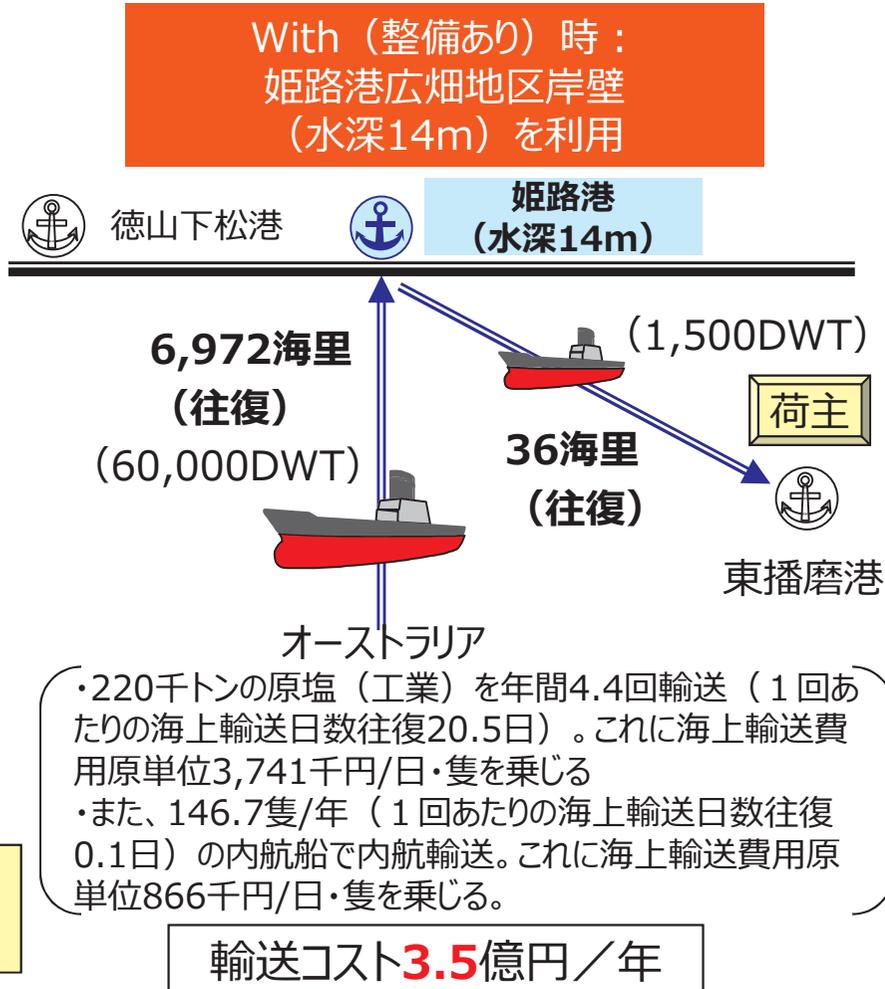
内容	単年度便益	Without時	With時
①輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（木質チップ）	8.1億円/年	三島川之江港村松2号岸壁（水深15m）を利用	姫路港広畑地区岸壁（水深14m）を利用

便益の考え方 (②輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果 (原塩 (工業)))

②輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果 (原塩 (工業))
 近傍の姫路港を利用できることにより、輸送距離の短縮や船舶大型化が図られ、原塩 (工業) の海上輸送コストが削減される。



単年度便益 4.8億円/年

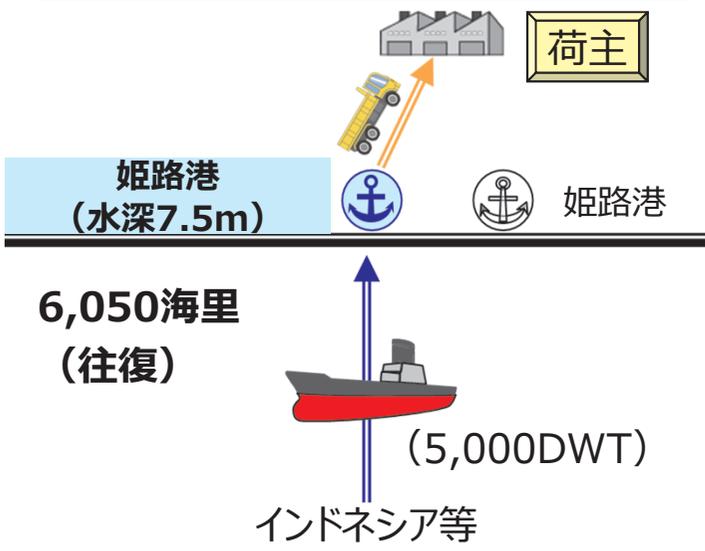


内容	単年度便益	Without時	With時
②輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果 (原塩 (工業))	4.8億円/年	徳山下松港晴海3~6号岸壁 (水深10m) を利用	姫路港広畑地区岸壁 (水深14m) を利用

便益の考え方 (③船舶大型化による輸送コスト削減効果 (PKS))

③船舶大型化による輸送コスト削減効果 (PKS)
 姫路港広畑地区岸壁 (水深14m) を利用することにより、船舶の大型化が図られ、1回あたりに輸送できる貨物量が増加し、PKSの海上輸送コストが削減される。

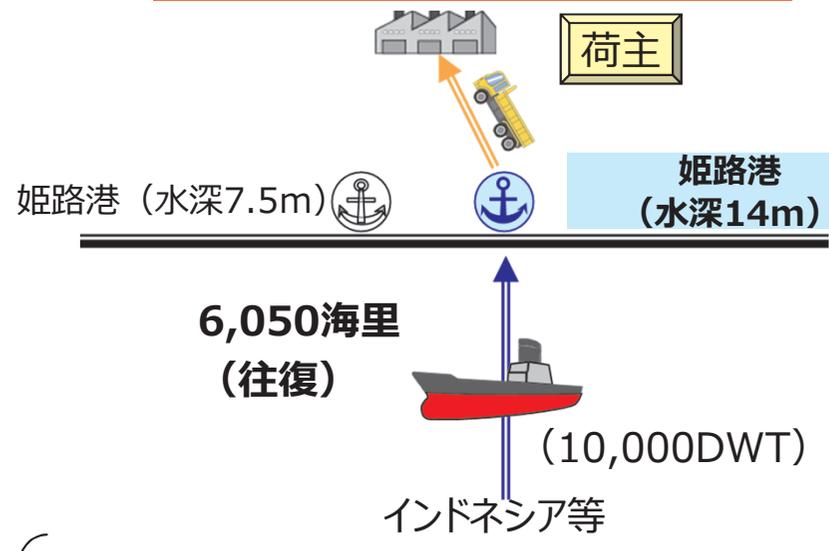
Without (整備なし) 時：
 姫路港広畑地区岸壁
 (水深7.5m) を利用



・100千トンのPKSを年間20回輸送 (1回あたりの海上輸送日数往復20.2日)。これに海上輸送費用原単位1,415千円/日・隻を乗じる

輸送コスト**5.7**億円/年

With (整備あり) 時：
 姫路港広畑地区岸壁
 (水深14m) を利用



・100千トンのPKSを年間10回輸送 (1回あたりの海上輸送日数往復20.2日)。これに海上輸送費用原単位1,821千円/日・隻を乗じる。

輸送コスト**3.7**億円/年

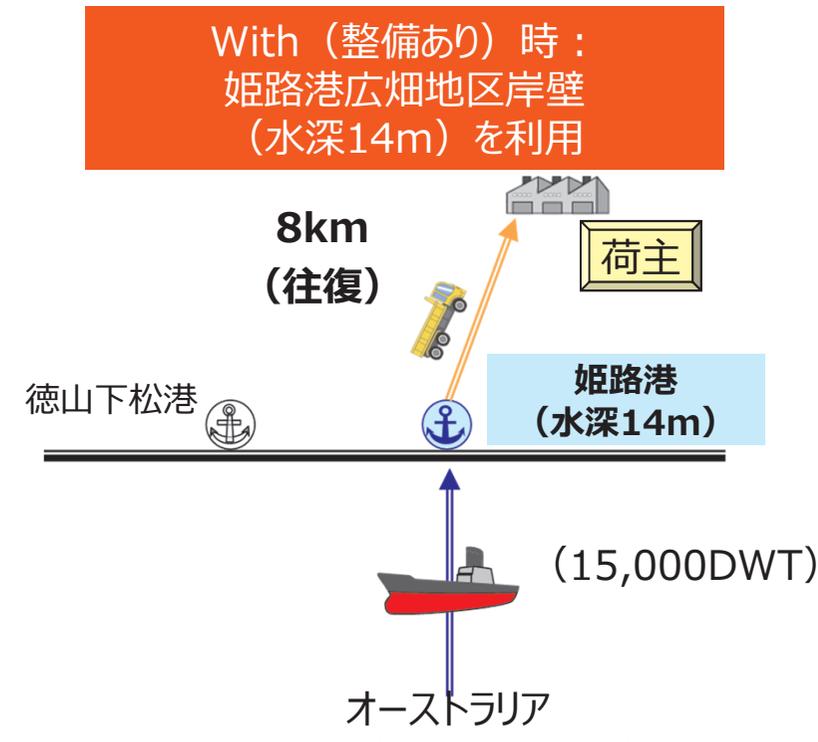
単年度便益
2.0億円/年

※姫路港から荷主への陸上輸送コストはwithとwithoutで差が無い

内容	単年度便益	Without時	With時
③船舶大型化による輸送コスト削減効果 (PKS)	2.0億円/年	姫路港広畑地区岸壁 (水深7.5m) を利用	姫路港広畑地区岸壁 (水深14m) を利用

便益の考え方（④輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（原塩（食用）））

④輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（原塩（食用））
 近傍の姫路港を利用できることにより、輸送距離が短縮され、原塩（食用）の陸上輸送コストが削減される。



・13,000トンの原塩（食用）を年間542回輸送（1回あたりの輸送往復距離646km）。これに陸上輸送費用原単位171,540円/台、高速料金18,720円/台をそれぞれ乗じ、足し合わせる。

輸送コスト**1.0**億円／年

単年度便益
0.9億円／年

・13,000トンの原塩（食用）を年間542回輸送（1回あたりの輸送往復距離8km）。これに陸上輸送費用原単位22,360円/台を乗じる。

輸送コスト**0.1**億円／年

※輸入時の海上輸送コストはwithとwithoutで差が無い

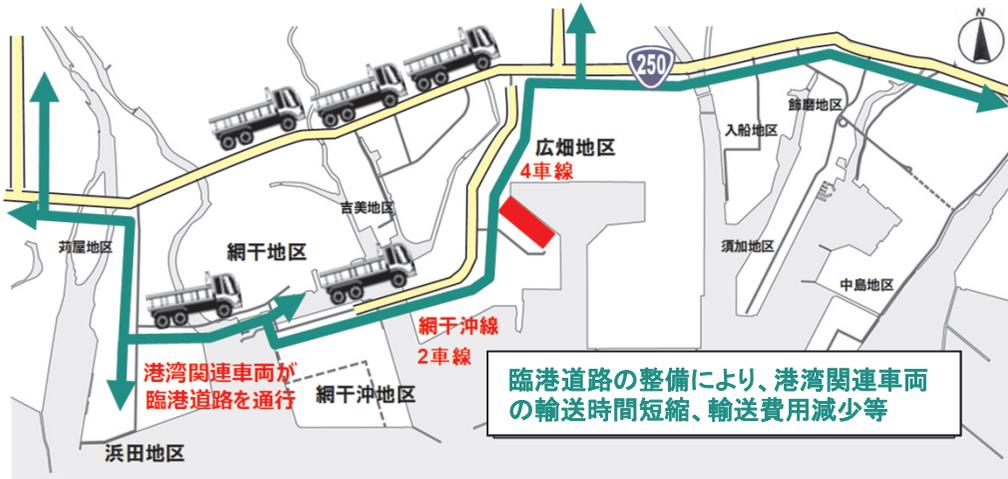
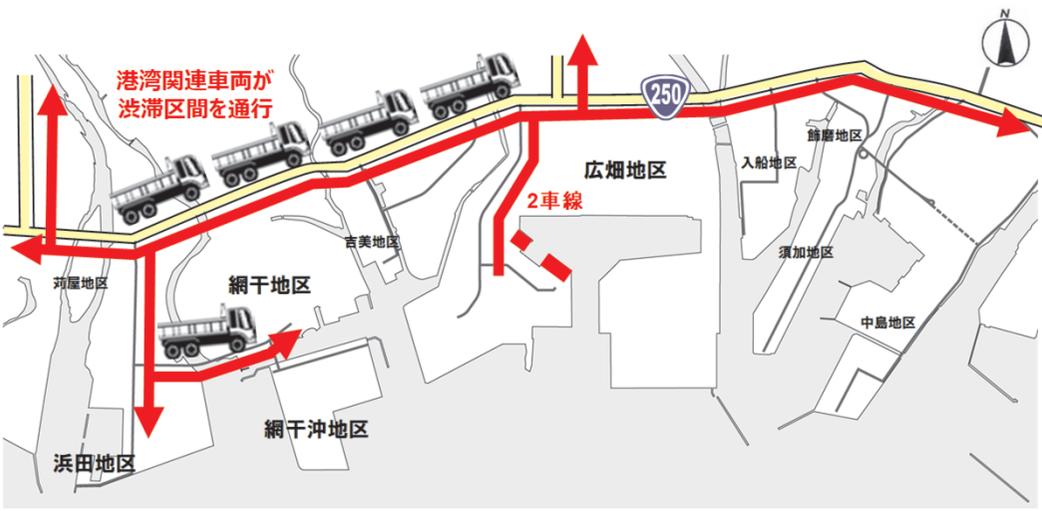
内容	単年度便益	Without時	With時
④輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（原塩（食用））	0.9億円/年	徳山下松港晴海3~6号岸壁（水深10m）を利用	姫路港広畑地区岸壁（水深14m）を利用

便益の考え方 (⑤臨港道路整備・改良による効果)

⑤臨港道路整備・改良による効果
 港湾関連車両等の円滑な輸送が可能となり、輸送費用の減少、輸送時間の短縮等が図られる。

Without (整備なし) 時：
 臨港道路広畑線 2車線

With (整備あり) 時：
 臨港道路網干沖線 2車線
 臨港道路 広畑線 4車線



輸送時間 2,143.2 億円/年
 輸送費用 665.0 億円/年
 事故損失 126.1 億円/年

輸送時間 2,128.3 億円/年
 輸送費用 662.7 億円/年
 事故損失 125.7 億円/年

単年度便益
17.7億円/年

輸送コスト等 **2,934.3億円/年**

輸送コスト等 **2,916.7億円/年**

内容	単年度便益	Without時	With時
⑤臨港道路整備・改良による効果	17.7億円/年	臨港道路広畑線 2車線	臨港道路網干沖線 2車線 臨港道路 広畑線 4車線

事業の効果（２）（費用便益分析の概要）

1) 便益の考え方

○ 「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル（H29.3）」に基づき、主に以下の便益を計上する。

① 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（木質チップ）

近傍の姫路港を利用できることにより、輸送距離の短縮や積込・荷卸コストの解消が図られ、木質チップの輸送コストが削減される。

② 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（原塩（工業））

近傍の姫路港を利用できることにより、輸送距離の短縮や船舶大型化が図られ、原塩（工業）の海上輸送コストが削減される。

③ 船舶大型化による輸送コスト削減効果（PKS）

姫路港広畑地区岸壁（水深14m）を利用できることにより、船舶の大型化が図られ、1回あたりに輸送できる貨物量が増加し、PKSの海上輸送コストが削減される。

④ 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（原塩（食用））

近傍の姫路港を利用できることにより、輸送距離が短縮され、原塩（食用）の陸上輸送コストが削減される。

⑤ 臨港道路の整備・改良による効果

港湾関連車両等の円滑な輸送が可能となり、輸送費用の減少、輸送時間の短縮等が図られる。

内容	単年度便益	Without時	With時
①輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（木質チップ）	8.1 億円/年	三島川之江港村松2号岸壁（水深15m）を利用	姫路港広畑地区岸壁（水深14m）を利用
②輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（原塩（工業））	4.8 億円/年	徳山下松港晴海3~6号岸壁（水深10m）を利用	姫路港広畑地区岸壁（水深14m）を利用
③船舶大型化による輸送コスト削減効果（PKS）	2.0 億円/年	姫路港広畑地区岸壁（水深7.5m）を利用	姫路港広畑地区岸壁（水深14m）を利用
④輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（原塩（食用））	0.9 億円/年	徳山下松港晴海3~6号岸壁（水深10m）を利用	姫路港広畑地区岸壁（水深14m）を利用
⑤臨港道路整備・改良による効果	17.7 億円/年		
輸送時間短縮効果	15.0 億円/年	臨港道路広畑線 2車線	臨港道路網干沖線 2車線 臨港道路 広畑線 4車線
輸送費用減少効果	2.4 億円/年		
交通事故減少効果	0.4 億円/年		

※合計値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。

事業の効果（3）（費用便益分析の概要）

- 2)分析の計算条件
- ・計算期間：令和3年度～令和58年度
 - ・評価基準年度：令和2年度
 - ・社会的割引率：4%

3)費用便益分析の結果

項目	内容	金額		
		単年度便益※	現在価値換算後	合計
便益 (B)	・輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（木質チップ）	8.1 億円/年	138.1 億円	総便益 507.2 億円
	・輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（原塩（工業））	4.8 億円/年	81.3 億円	
	・船舶大型化による輸送コスト削減効果（PKS）	2.0 億円/年	34.9 億円	
	・輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（原塩（食用））	0.9 億円/年	15.5 億円	
	・臨港道路整備・改良による輸送時間短縮効果	15.0 億円/年	198.2 億円	
	・臨港道路整備・改良による輸送費用減少効果	2.4 億円/年	31.2 億円	
	・臨港道路整備・改良による交通事故減少効果	0.4 億円/年	5.3 億円	
	・残存価値	25.8 億円	2.9 億円	
費用 (C)	・建設費	-	197.1 億円	総費用 204.7 億円
	・管理運営費等	-	7.7 億円	

※社会的割引率考慮前

費用便益比 (B/C)	2.5
純現在価値 (B-C)	302.5億円
経済的内部収益率 (EIRR)	10.7%

注) 合計値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。