事業採択後１０年継続

事業名（所在地）	酒田港北港地区多目的国際ターミナル(耐震)整備事業 （山形県酒田市）

事業の目的

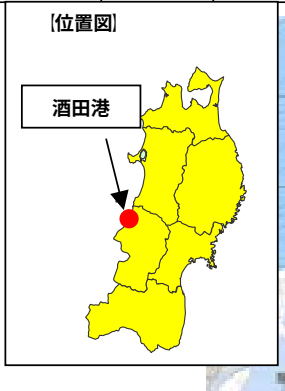
酒田港は、山形県唯一の重要港湾として、地域の工業開発や物流拠点として重要な役割を果たしているが､これまで災害時の防災拠点機能が十分ではなかった。

酒田港北港地区多目的国際ターミナル(耐震)整備事業では、災害時に防災拠点機能を確保するとともに、常時における酒田港利用企業の物流の効率化を図ることを目的としている。

事業の概要

整備施設		事業期間
中心的施設	岸壁	平成８年～平成１３年
関連施設	泊地 ふ頭用地	平成１１年～平成２０年

事業費	５２億円 （平成１７年度迄投資済事業費３２億円、進捗率６１％）	
	直轄	４８億円 （平成１７年度迄投資済事業費２７億円、進捗率５６％）
	補助	４億円 （平成１７年度迄投資済事業費４億円、進捗率１００％）





岸壁（－１０m）、泊地、ふ頭用地

多目的国際ターミナル（耐震）整備による主な効果	①輸送コストの削減 ②震災時の輸送コスト削減、震災後の輸送コストの削減 ③施設被害の回避



酒田港全景



酒田港計画図

１．酒田港の概要

１）酒田港の概要

酒田港は、山形県北部、最上川の河口部に位置し、古くから日本海沿岸や内陸河川交通の要衝として発達した港で、昭和26年に山形県唯一の重要港湾に指定され、地域の工業開発や物流拠点として重要な役割を果たしてきた。

平成４年に、新たな航路としてアムール川を経て中国・黒竜江省に至る「東方水上シルクロード」が、平成７年には韓国・釜山との定期コンテナ航路が開設された。さらに東北横断自動車道酒田線が平成13年に「酒田みなとＩＣ」まで開通し、酒田港へのアクセス条件の向上が図られている。

また、平成15年４月には広域的なリサイクル関連施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる『リサイクルポート』に指定され、これを契機にリサイクル関連企業の進出が増加している。









２）酒田港整備の経緯

昭和23年	関税法に基づく開港指定
昭和26年	港湾法に基づく重要港湾に指定
昭和41年	拡張計画決定
昭和45年	北港地区建設着手
	港湾計画改訂
昭和57年	港湾計画改訂
平成 4年	新航路「東方水上シルクロード」開設
平成 5年	港湾計画改訂(現行)
平成 7年	韓国・釜山との定期コンテナ航路開設
平成 8年	北港地区水深10m岸壁着手
平成15年	総合静脈物流拠点港「リサイクルポート」に指定
平成17年	北港地区水深10m岸壁が暫定水深7.5mで暫定供用開始
平成18年	湾計画改訂(予定)

３）酒田港の役割

【港湾物流機能】
- 定期コンテナ航路等に対応した物流拠点
- 地域の産業に寄与する物流機能と産業空間の形成
- リサイクル関連施設の立地に対応した総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)

【臨海部防災拠点機能】
- 震災時の緊急物資等の輸送に対応した防災拠点(耐震強化岸壁)

【地域生活基盤機能】
- 飛島への離島航路の拠点

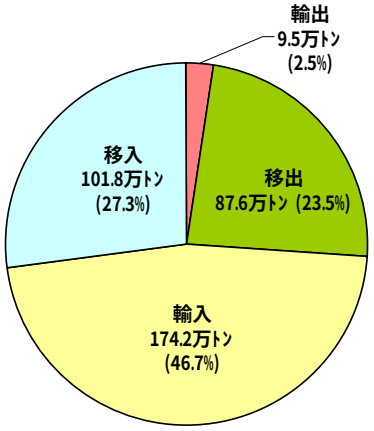
【レクリエーション機能】
- 海洋性レクリエーション需要に対応した活動の場(ボートパーク)
- 地域住民等が親しめる賑わいと潤いに満ちた空間(みなとオアシス)

４）港湾取扱貨物量

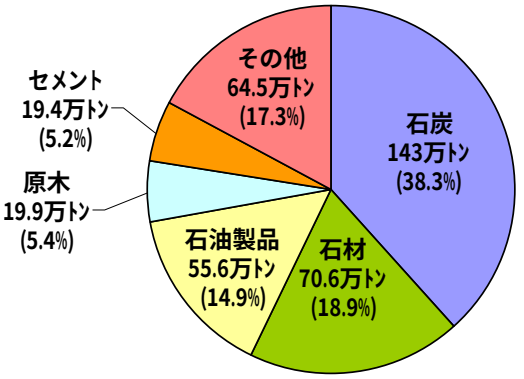
酒田港の平成16年の取扱貨物量は373万トンで、外貿が184万トン、内貿が189万トンとなっている。また、品目別では石炭の他、石油製品、石材、原木、セメントが主な取扱品目となっている。

また、平成16年のコンテナ貨物の取扱量は9,663TEU(実入り、空コン合計)となっている。

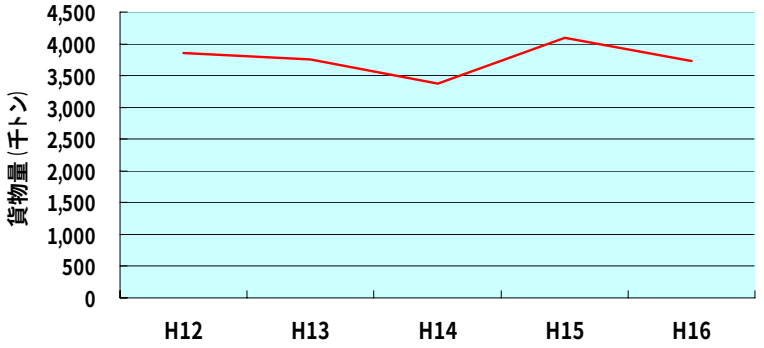
酒田港外内出入別貨物量シェア(平成１６年)
(373万トン)



酒田港品目別貨物量(平成１６年)



酒田港 取扱貨物量推移



出典：酒田港統計年報

２．事業の概要

１）事業評価に至った経緯

評価対象施設は、震災時の緊急物資等の輸送に対応した防災拠点の核となる施設として、平成５年酒田港港湾計画改訂において位置付けられ、平成８年４月より事業に着手している。

平成16年度にはふ頭用地整備が完了し、暫定水深7.5mで供用開始しているところである。

現港湾計画においては、水深10m岸壁として計画されていることから、事業採択後10年経過して継続中の事業として、今回、審議対象となっている。

２）事業の目的

①　酒田港における物流の効率化の向上

多目的国際ターミナルの整備により、効率的な海上輸送が可能となる。現在は、暫定水深での供用後、間もないことから海上工事で使用するコンクリート用砕石の積出し及び消波ブロックの積出しとして使用されている。



砕石積出し状況



消波ブロック積出し状況

②　震災時における防災拠点の機能確保

震災時には、港湾背後圏に必要な緊急物資を取扱う等、防災拠点としての機能を発揮し、震災後においても一般貨物の一定の物流機能を維持する。

なお、地域防災計画では緊急輸送ネットワークを形成する「輸送施設」として位置付けられている。

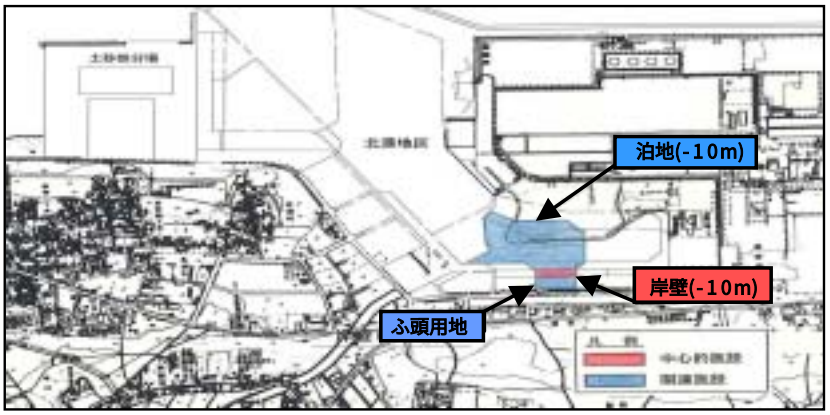


日本海中部地震（Ｓ５８年）によって被災を受けた岸壁［秋田港本港地区中島(-9m)1号岸壁］

3）対象事業及び進捗状況

（対象施設）

- 岸壁(-10m)　　1バース、延長170m
- 泊地(-10m)　　11.4ha
- ふ頭用地　　1.9ha



（進捗状況）

（単位：百万円）

施設名		全体事業		整備期間														投資済事業費	残事業費	進捗率
		数量	事業費	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20			
岸壁（-10m）	国施設	170m	1,180															1,180	0	100%
泊地（-10m）	国施設	11.4ha（550,000m^3）	3,590											暫定供用				1,550	2,040	43%
ふ頭用地	県施設	1.9ha	440															440	0	100%
合　計			5,210															3,170	2,040	61%

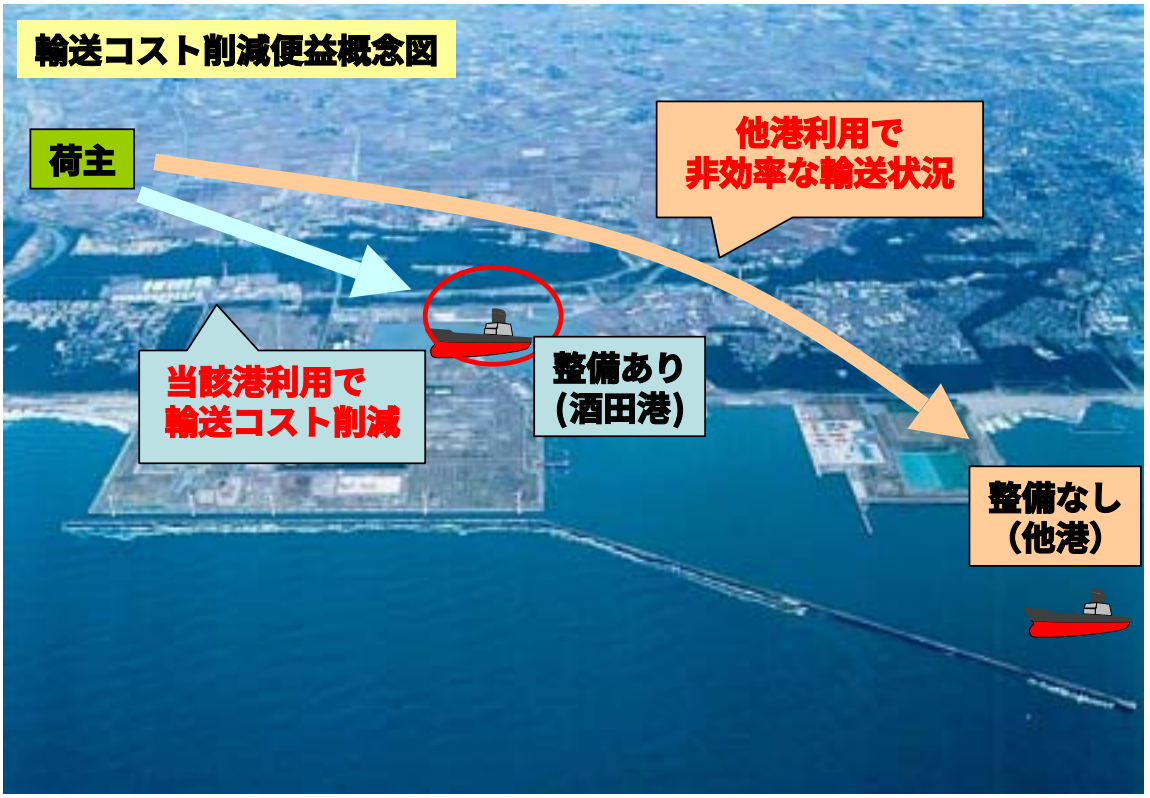
３．費用対効果分析

１）事業効果

①輸送コストの削減

ターミナルの整備が行われない場合、石材等を取扱う荷主は酒田港以外の他港を利用せざるを得なくなるため、輸送コストが増加するが、

ターミナル整備により荷主が最寄りの港を使用することが可能となり、輸送コストの増加を回避することができる。



②震災時の輸送コスト削減、震災後の輸送コスト増加の回避

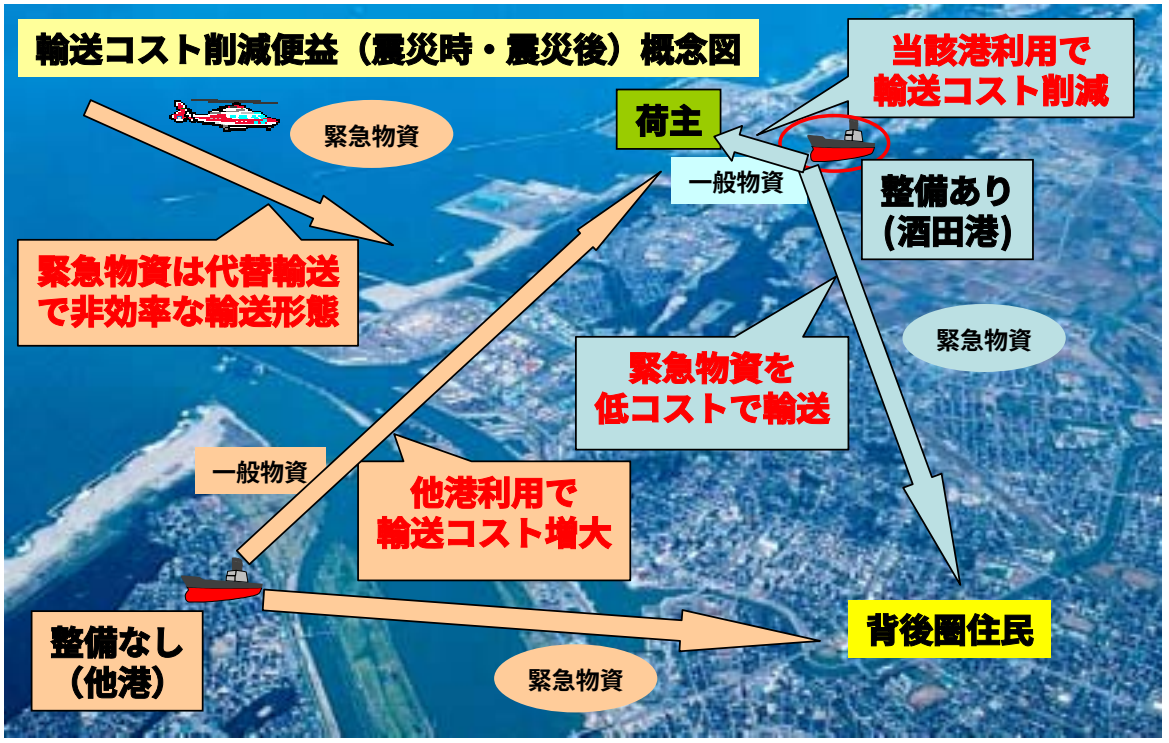
　耐震強化岸壁が整備されていない場合、震災時に緊急物資をヘリコプターや代替港を利用した代替輸送を行わなければならない。

　また、震災後の一般貨物は、近傍の港湾を利用せざるを得なくなる。

　耐震強化岸壁の整備により、震災時の緊急物資の海上輸送が可能となり、震災後の一般貨物も酒田港での取扱いが可能となることにより、輸送コストの増大を回避できる。

③施設被害の回避

　耐震強化岸壁は、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。



2）その他の事業効果

①震災時において、背後圏住民へ緊急物資の供給ルートが確保されるため、地域住民の不安軽減、生活維持に寄与することができる。
また、復旧資機材の搬入が行えるなど復旧・復興支援が可能となる。

②更に、港湾機能が維持されることによって、背後圏企業の物流に関する不安を軽減することができる。

3）コスト縮減への取り組み

防波堤ケーソンの中詰砂として、泊地整備の対象となっているエリアから土取りすることで、泊地整備のコスト縮減が図られる。

また、防波堤整備にとっては、中詰砂を購入する必要がなくなるため防波堤のコスト縮減が図られる。



４．対応方針について

酒田港の港湾計画は、現在、港湾計画改訂に向けて手続きを進めており、当該施設については、酒田港の利用状況と港内係留施設の機能分担を考慮して、現計画どおり一般貨物船対応の水深10m岸壁とする案、RORO船*対応の水深10m岸壁とする案、一般貨物船対応の水深7.5m岸壁で止める案で、比較検討しているところである。

このため、当該案件は、今年度、事業採択後10年継続中による再評価にあたるが、平成18年7月開催予定の交通政策審議会港湾分科会での計画改訂を行って、速やかに再評価を実施することとしたい。

*RORO船：フェリーの様に貨物をﾄﾗｯｸやﾌｫｰｸﾘﾌﾄで積み卸すために、船尾や船側にゲートを有する船舶。（roll on roll off ship）