



経済効果を可視化する政策分析ツール

RAEM-Light

ラーム・ライト

中国地方の適用事例



RAEM-Lightに関するお問い合わせ先
地域経済戦略チーム
主任研究員 佐藤啓輔 (keisuke.sato@fukken.co.jp)
研究員 川本信秀 (n.kawamoto@fukken.co.jp)
研究員 吉野大介 (d.yoshino@fukken.co.jp)
Phone; 082-506-1853 Fax; 082-506-1893

内容

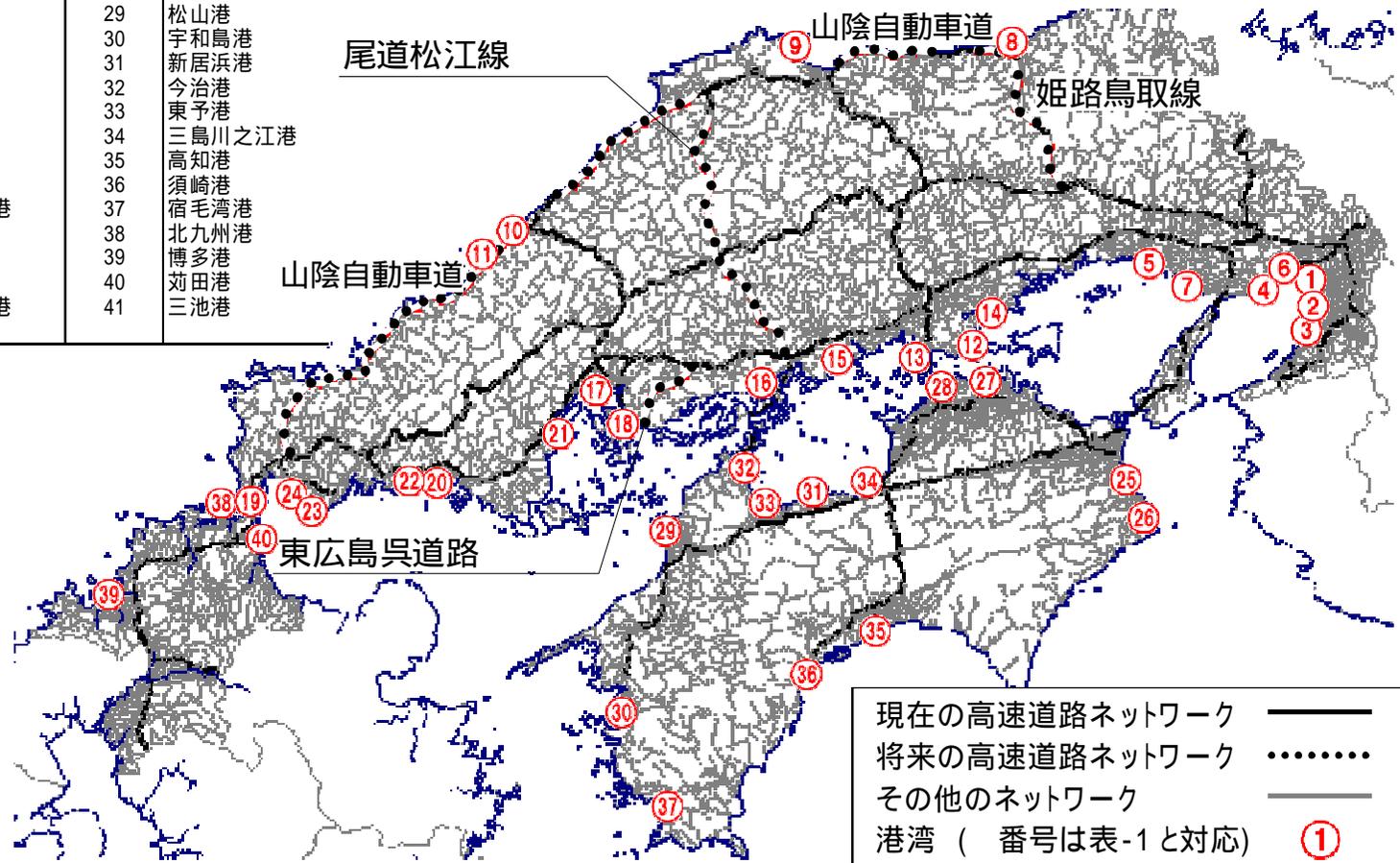
- 1．本資料で示すモデルは，RAEM-Light ver1.0のプロトタイプモデルに対して港湾取扱量変化を考慮できるように改良したものです．
- 2．改良したモデルを用いて，中国地方内の道路整備にあわせて港湾取扱貨物量が増加した際に，その影響が背後圏へどのように波及するかを分析しています．



分析対象道路と港湾

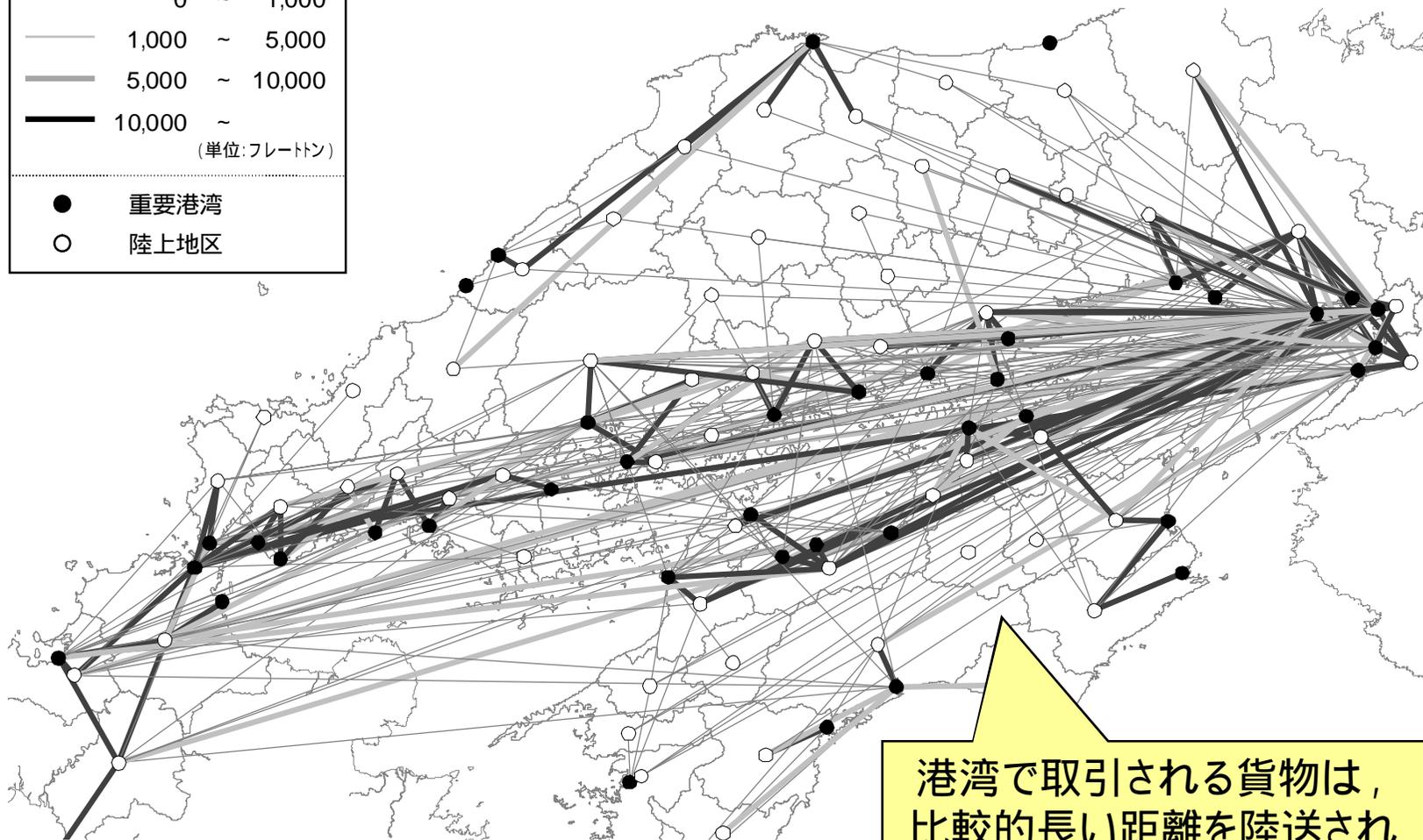
表 - 1 港湾リスト

No.	対象港湾	No.	対象港湾
1	大阪港	22	三田尻港
2	堺泉北港	23	宇部港
3	阪南港	24	小野田港
4	神戸港	25	徳島小松島港
5	姫路港	26	橋港
6	尼崎西宮芦屋港	27	高松港
7	東播磨港	28	坂出港
8	鳥取港	29	松山港
9	境港	30	宇和島港
10	浜田港	31	新居浜港
11	三隅港	32	今治港
12	宇野港	33	東予港
13	水島港	34	三島川之江港
14	岡山港	35	高知港
15	福山港	36	須崎港
16	尾道糸崎港	37	宿毛湾港
17	広島港	38	北九州港
18	呉港	39	博多港
19	下関港	40	苅田港
20	徳山下松港	41	三池港
21	岩国港		



中国地方港湾の陸上出入貨物のOD

凡 例	
0 ~ 1,000	
1,000 ~ 5,000	
5,000 ~ 10,000	
10,000 ~	
(単位: フレートトン)	
●	重要港湾
○	陸上地区



港湾で取引される貨物は、比較的長い距離を陸送されていることが分かります

資料 / 平成17・18年港湾統計(陸上出入貨物調査)





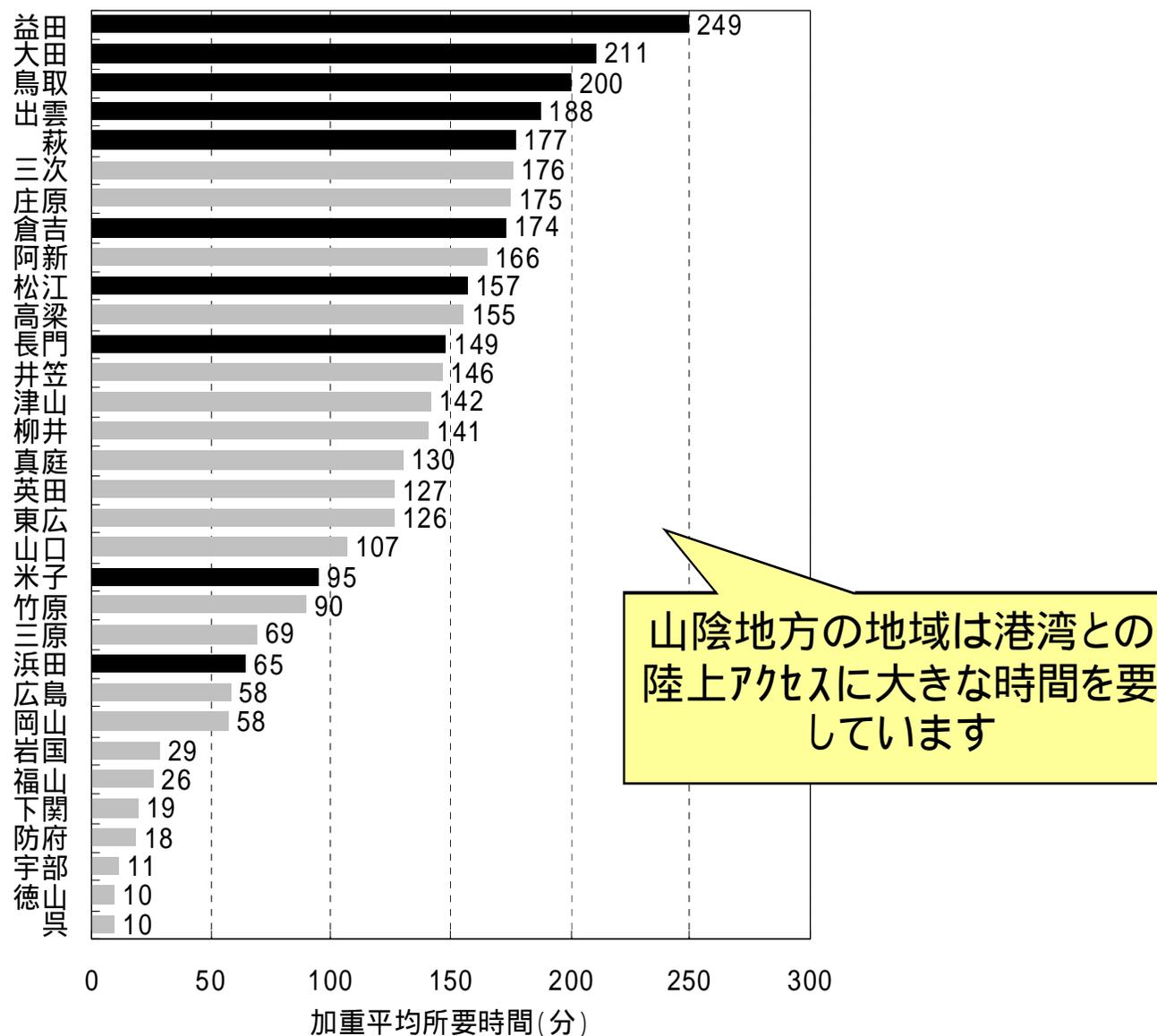
地区別の主要取引港湾(搬出入計)

県名	地区名	地区内に立地する 港湾施設 (重要港湾)	地区別の主要取引先港湾				
			依存度1位		依存度2位		
			施設名	依存度	施設名	依存度	
鳥取県	米子	境港	境港	89%	神戸港	4%	
	倉吉		境港	48%	神戸港	20%	
	鳥取	鳥取港	大阪港	27%	神戸港	26%	
島根県	益田		境港	54%	浜田港	33%	
	出雲		境港	79%	神戸港	9%	
	松江		境港	80%	神戸港	9%	
	大田		境港	57%	浜田港	29%	
	浜田	浜田港・三隅港	浜田港	59%	境港	25%	
	岡山県	阿新		神戸港	43%	水島港	27%
		井笠		神戸港	49%	水島港	13%
英田			神戸港	48%	水島港	22%	
岡山		水島港・岡山港・宇野港	水島港	90%	宇野港	8%	
高梁			神戸港	58%	大阪港	10%	
真庭			宇野港	51%	神戸港	26%	
津山			神戸港	56%	大阪港	11%	
広島県	呉	呉港	呉港	98%	広島港	1%	
	広島	広島港	広島港	76%	神戸港	8%	
	三原	尾道系崎港	尾道系崎港	64%	福山港	12%	
	三次		尾道系崎港	39%	神戸港	18%	
	庄原		尾道系崎港	30%	神戸港	21%	
	竹原		福山港	52%	呉港	17%	
	東広島		広島港	37%	呉港	28%	
	福山	福山港	福山港	98%	尾道系崎港	1%	
	山口県	下関	下関港	下関港	92%	北九州港	4%
宇部		宇部港	宇部港	80%	小野田港	17%	
岩国		岩国港	岩国港	98%	北九州港	1%	
山口			宇部港	66%	三田尻港	12%	
長門			下関港	52%	北九州港	24%	
徳山		徳山・下松港	徳山下松港	99%	北九州港	1%	
萩			北九州港	42%	博多港	11%	
防府		三田尻港	三田尻港	94%	徳山下松港	2%	
柳井			北九州港	36%	徳山下松港	27%	

資料 / 平成17・18年港湾統計(陸上出入貨物調査)



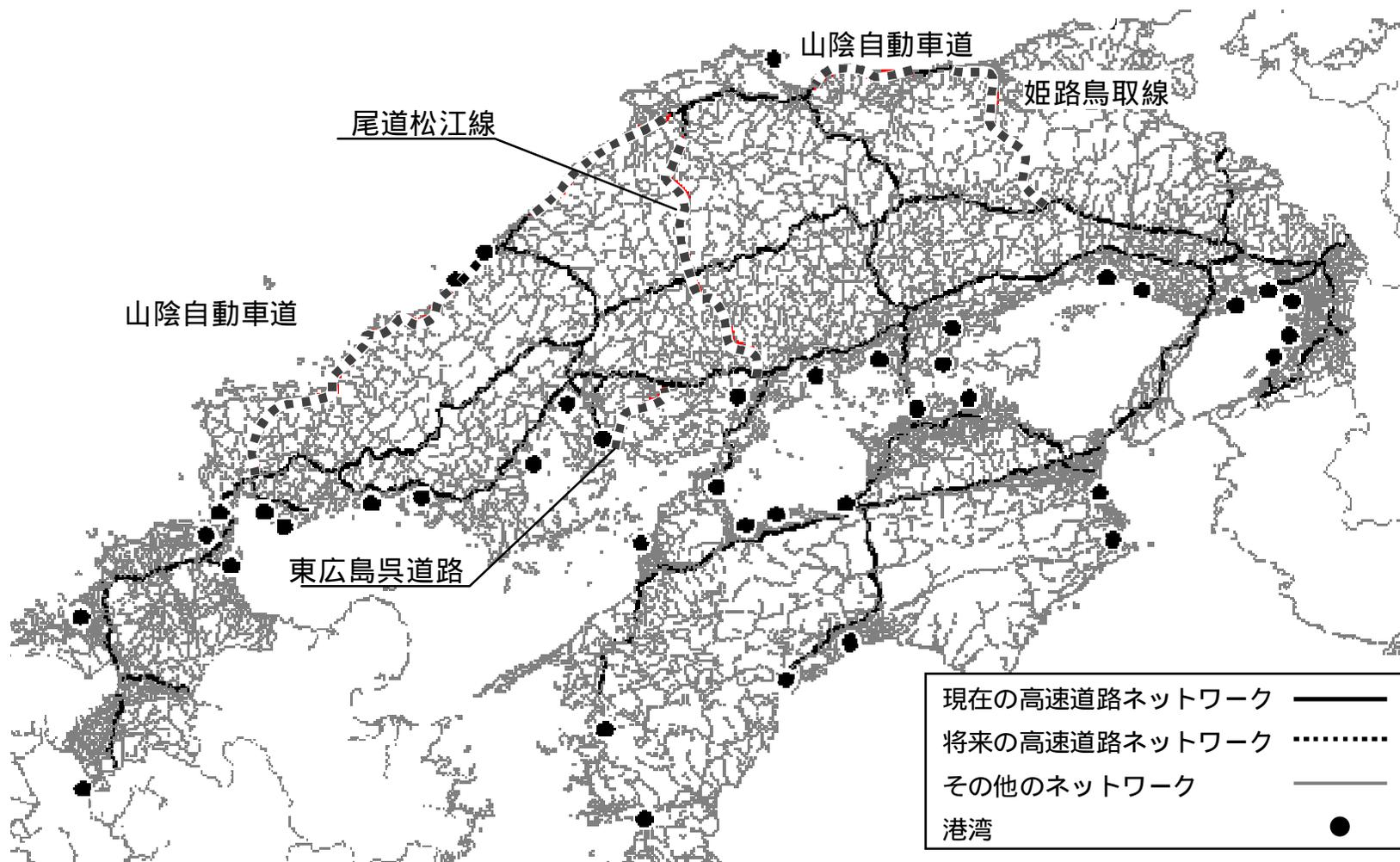
中国地方の各地区の港湾アクセス時間



資料 / 平成17・18年港湾統計(陸上出入貨物調査)およびH17道路交通センサスから算出した加重平均値

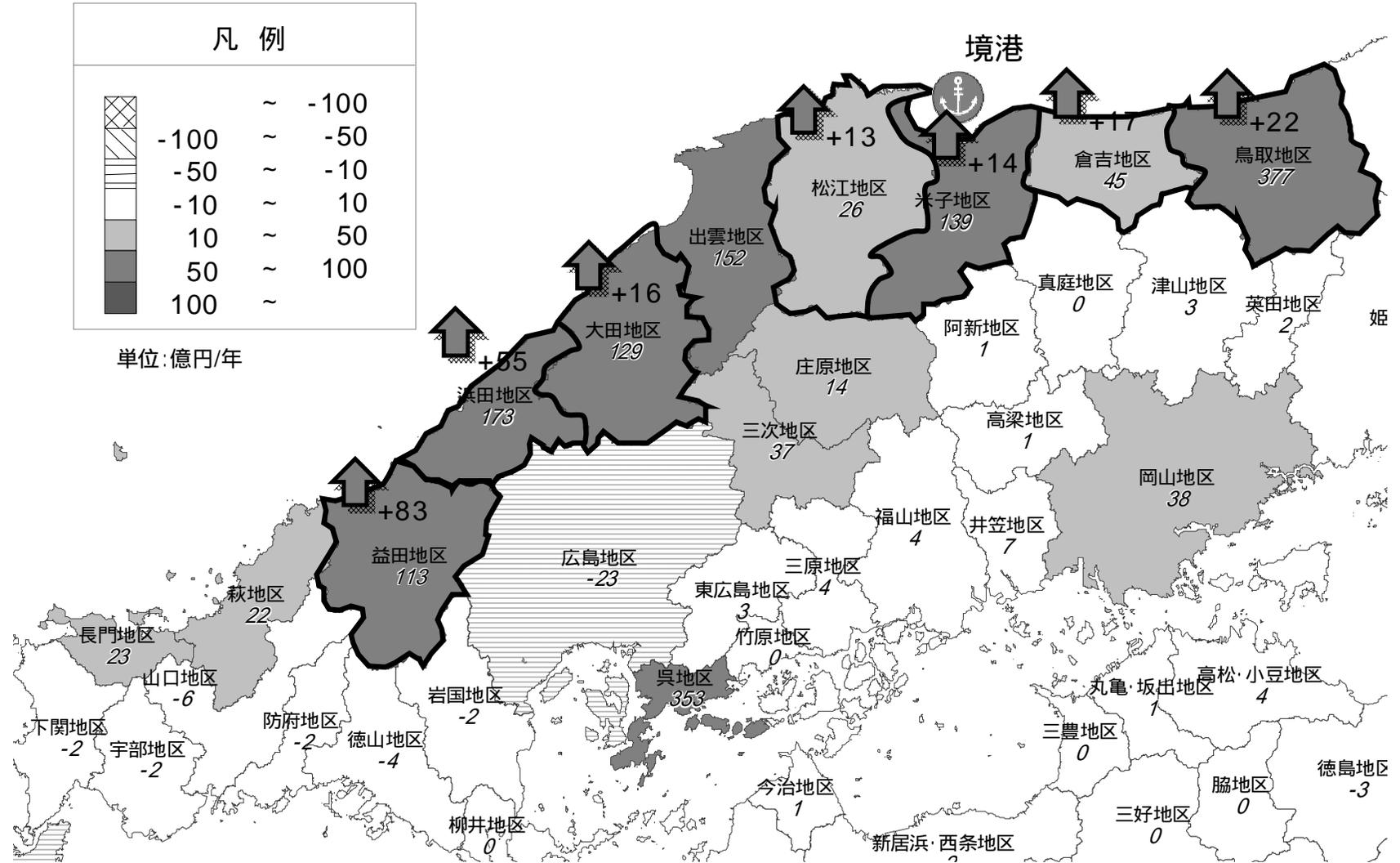
シナリオ分析

破線の道路ネットワーク整備にあわせて港湾取扱貨物量が増加した際の影響を分析します。



道路ネットワーク + 境港の港湾取扱増

RAEM-Light ver2.0 sf をベースに現況ネットワークに山陰自動車道, 姫路鳥取線, 尾道松江線, 東広島・呉自動車道を追加し, 境港の取引を増加(4倍)させた場合の帰着便益
 なお, 図中の↑+ は, 道路ネットワーク整備のみの影響に対する変化



道路ネットワーク + 神戸・大阪港の港湾取扱増

RAEM-Light ver2.0 sf をベースに現況ネットワークに山陰自動車道, 姫路鳥取線, 尾道松江線, 東広島・呉自動車道を追加し, 大阪・神戸港の取引を増加(4倍)させた場合の帰着便益
 なお, 図中の↑+ は, 道路ネットワーク整備のみの影響に対する変化

