

**名古屋港 弥富ふ頭
多目的国際ターミナル整備事業
(港湾事業)**

説明資料

平成19年12月25日

国土交通省 中部地方整備局

名古屋港湾事務所

目 次

1 . 事業等の概要	
(1) 名古屋港の概況	1
(2) 名古屋港の港勢	2
(3) 主要産業について	3
(4) 弥富ふ頭の概要	4
(5) プロジェクトの概要	7
2 . 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	8
3 . 事業の効果の発現状況	
(1) 取扱貨物量	9
(2) 事業の便益	10
4 . 社会経済情勢の変化	11
5 . 事業実施による環境の変化	12
6 . 今後の事後評価の必要性	13

1 . 事業等の概要

(1) 名古屋港の概況

名古屋港は、伊勢湾の湾奥に位置し、4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にまたがる陸域面積（臨港地区約4,200万㎡）日本一の港である。

名古屋港では、ものづくり産業の競争力強化のために、物流の効率化を港全域で取り組んでいる。

この地域におけるものづくり産業の代表的なモノの動きは、海上輸送で輸入された原材料を名古屋港東・南部地区に立地する基礎素材型産業やエネルギー産業において1次加工され、これらを陸上輸送し内陸部のものづくり産業地域で製品化する。そして再び、この製品を名古屋港西部地区まで陸上輸送し、海上輸送により海外へ輸出するといった形態である。

このように、名古屋港の背後圏に集積している自動車産業をはじめとするものづくり産業は、原材料の輸入から製品の輸出まで、名古屋港を利用して世界各地と活発な貿易を行っている。

このため、海上輸送と陸上輸送の結節点として、名古屋港全域において港湾の24時間化を始めとする『物流機能の強化』を目指した取組みを進めている。



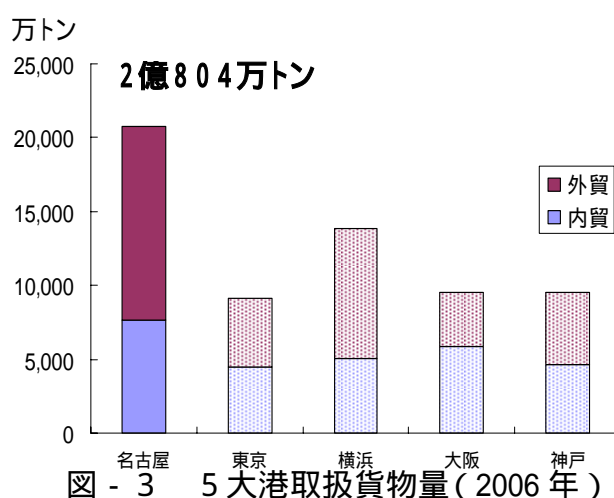
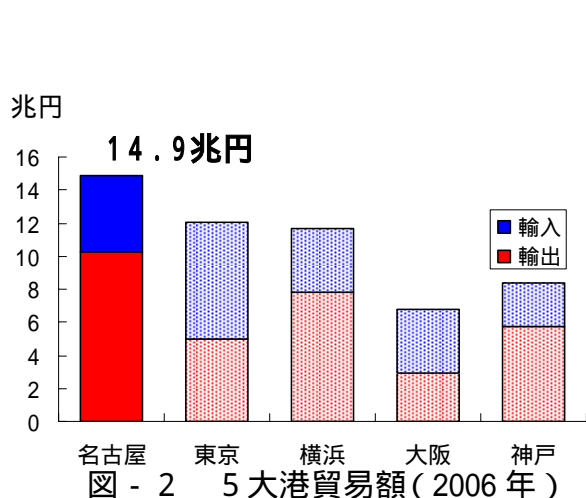
図 - 1 名古屋港全景

(2) 名古屋港の港勢

名古屋港は、こうした背後圏の産業や巨大な消費圏を有する経済社会と一体的に機能し、輸出入を担う外国貿易において重要な役割を果たしている。

平成 18 年の統計によると、総取扱貨物量 5 年連続全国 1 位、貿易額 6 年連続全国 1 位を誇り、外貿貨物量については五大港（名古屋港、東京港、横浜港、大阪港、神戸港）のなかで 25 年連続 1 位を保持している。更には、日本の港湾で初めて、総取扱貨物量 2 億トンを突破した。

名古屋港は中部地域のみならず日本の経済発展に大きく貢献している国際貿易港である。



名古屋港の日本一！（平成 18 年統計）

- ・ 総取扱貨物量
2 億 8 0 4 万トン（5 年連続日本一）
- ・ 外貿取扱貨物量
1 億 3, 1 7 1 万トン（7 年連続日本一、25 年連続五大港一）
- ・ 完成自動車輸出入台数
1 6 7 万台
- ・ 貿易額
1 4 兆 8, 6 7 7 億円（6 年連続日本一）
- ・ 輸出額
1 0 兆 2, 9 9 1 億円（輸入額は 4 兆 5, 6 8 5 億円で全国 2 位）
- ・ 貿易黒字額
5 兆 7, 3 0 5 億円（日本の貿易黒字額の 73%）
- ・ 陸域面積
4, 1 5 4. 6 万 m²（水域は 8, 2 2 7. 9 万 m²で全国 14 位）
- ・ 高潮防波堤の長さ
約 7. 6 km

(3) 主要産業について

名古屋港の背後圏である中部圏は、愛知県の製造品出荷額 28 年連続全国 1 位に象徴されるように、自動車産業に代表される製造業の世界的な集積地である。愛知県の自動車生産台数は日本一であり、平成 18 年(2006)には生産台数 396 万台、生産金額 8 兆 4 千万円となり、年々増加傾向にある。

名古屋港の完成自動車と自動車部品の取扱量は、全輸出量の約 7 割、コンテナ輸出量の約 4 割を占める。

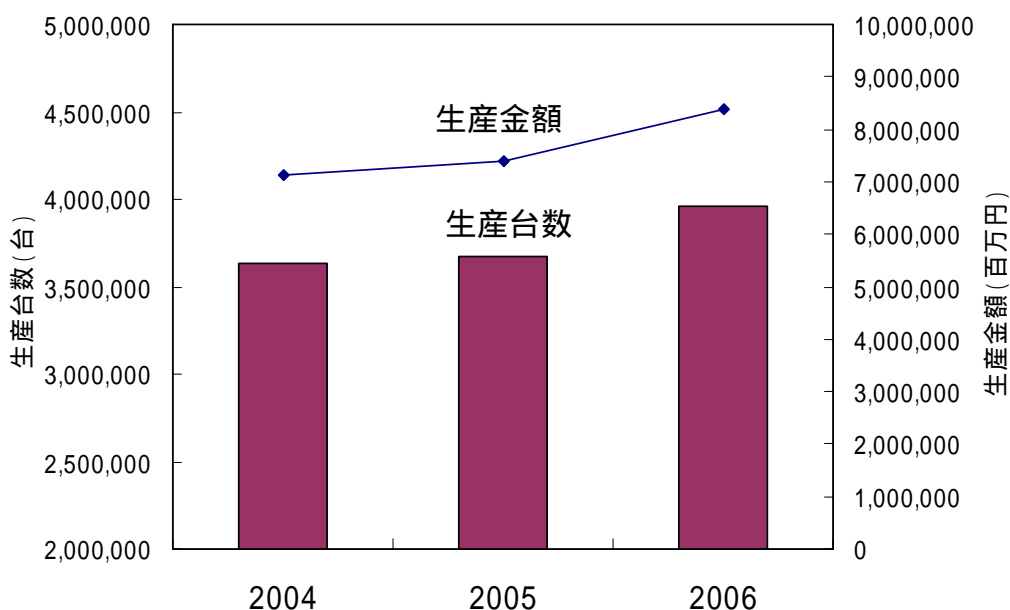


図 - 4 愛知県内の自動車生産台数および生産金額

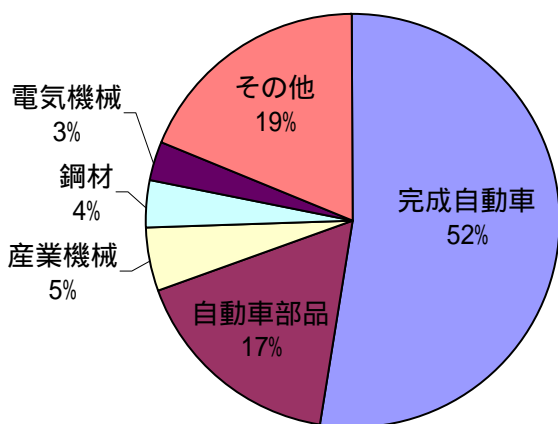


図 - 5 全輸出量 上位 5 品目

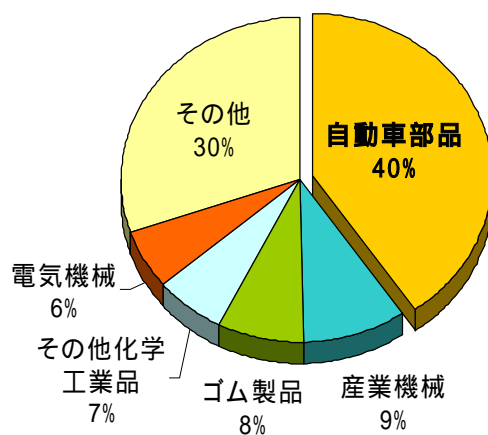


図 - 6 コンテナ輸出 上位 5 品目

(4) 弥富ふ頭の概要

1) 弥富ふ頭の変遷

弥富ふ頭は、木材集積地として整備された木材港に隣接し、木材加工業をはじめ、鋼材メーカーなどが立地する西部臨海工業地帯の一角として発展してきた。

近年では、原木輸入が減少する中、製品としてコンテナ輸送されるなど木材の輸送形態が大きく変遷するのに伴い、一部の貯木場は埋め立てられ倉庫や物流センターが立地し、更にはここ数年で航空宇宙関連企業やリサイクル関連などの企業立地が進んでおり、将来的にも発展が見込まれている。

弥富ふ頭における主な公共岸壁は、完成自動車の輸出拠点として7号岸壁が整備され、更に増加する木製品や完成自動車などの一般在来貨物に対応するため、多目的国際ターミナルとして6号岸壁が整備された。



図 - 7 弥富ふ頭の施設配置

2) 弥富ふ頭の将来展望 (自動車輸出基地)

年々取扱量が増加する自動車に対して、既存の取り扱いバースだけでは対応しきれない状況が生じているため、弥富ふ頭を自動車輸出基地として整備を進める。計画段階にある弥富ふ頭8号岸壁を整備し、6号、7号および8号の弥富ふ頭3バースに既存公共ふ頭の完成自動車を集約化することで、効率的な自動車輸送システムを形成する。

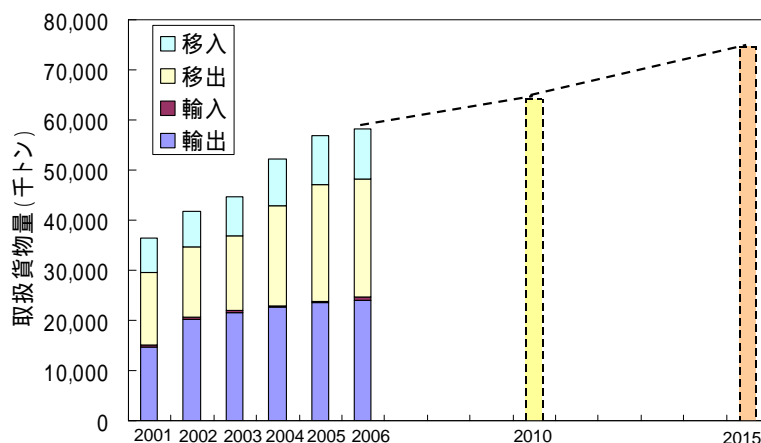


図 - 8 名古屋港の自動車取扱量の推移と将来推計



図 - 9 弥富ふ頭の将来展望 (自動車輸出基地)

3) 弥富ふ頭の将来展望 (製材取扱拠点)

木材の荷役形態が原木輸入から製材輸入に変化してきたため、弥富ふ頭を新たな荷役形態に対応するバースとして整備を進める。

丸太輸入量の減少、木材の荷役形態の変化などに対応した木材港の再編を行い、将来の木材需要の動向に応じた製材取扱施設の形成により製材の効率輸送を図る。

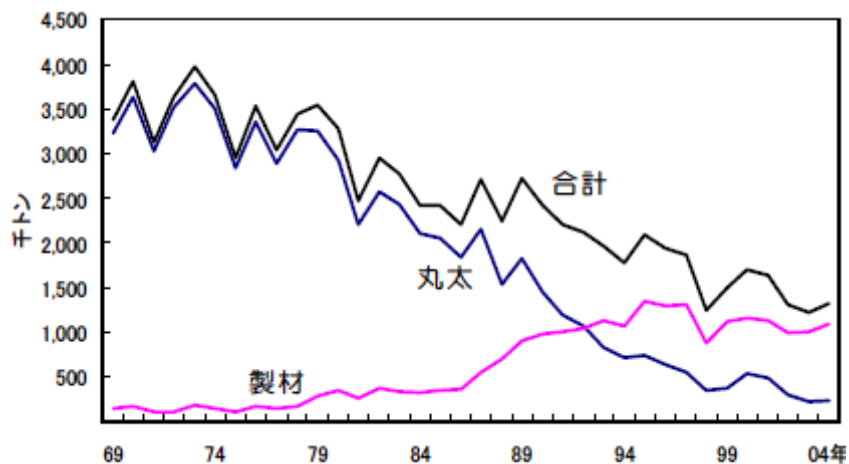


図 - 10 名古屋港の木材取扱量の推移



製材取扱拠点の形成

図 - 11 弥富ふ頭の将来展望 (製材取扱拠点)

(5) プロジェクトの概要

目的

弥富ふ頭多目的国際ターミナル(通称：6号岸壁)は

- ・ 完成自動車をはじめとする取扱貨物量の増加
- ・ 原木輸入から製材・木製品輸入への荷役形態の変化へ対応することを主な目的として整備された。

6号岸壁は平成7年度着工、岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)及びふ頭用地を整備し、平成13年度より暫定供用、平成15年度より完全供用を開始した。

現在、6号岸壁は名古屋港における多目的国際ターミナルとして、完成自動車、木製品、砂利・砂、金属くずなど様々な貨物を取り扱い、7号岸壁との連続バースとして効率的な利用が図られている。

< 整備施設 >

中心施設：岸壁(水深12m) L=240m

関連施設：泊地、ふ頭用地



図 - 1 2 名古屋港弥富ふ頭多目的国際ターミナル整備事業

2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

事業費及び工期については、概ね計画通り実施された。

需要（取扱貨物量）については、港湾計画における推計値を超える取扱貨物量となっており、今後も更に増加することが見込まれる。また、取扱貨物の内、木製品の取扱貨物量が著しい伸びとなっている。

これらのことを考慮して費用対効果を算出した結果、「 $B / C = 1.6$ 」となり、事業の効果が確認された。

表 - 1 費用対効果分析の算定基礎となった要因

項目	着手時点	現時点
事業費	45.5億円 (H6計画)	46.4億円 (実投資額)
工期	7年 (H6~H12)	9年 (H6~H14)
需要 (取扱貨物量)	110万トン (港湾計画推計)	156万トン (H18実績)
費用便益比		1.6
総費用 (割引後)		64.8億円
総便益 (割引後)		104.8億円

需要（取扱貨物量）については、6・7号岸壁の総取扱量

表 - 2 費用対効果分析の設定条件

項目	取扱品目	
	完成自動車	木製品
取扱貨物量	568,912 t	171,451 t
代替港	三河港、四日市港	四日市港
輸送距離	with : 74 ~ 113km without : 93 ~ 161km	with : 4.6km without : 45.8km
輸送費用 原単位	with : 39,300 ~ 49,950 円 / 台 without : 45,400 ~ 49,950 円 / 台	with : 8,310 円 / 台 without : 16,360 円 / 台
年間輸送費用	with : 545.1 百万円 / 年 without : 663.5 百万円 / 年	with : 285.0 百万円 / 年 without : 561.0 百万円 / 年
便益合計	118 百万円 / 年	276 百万円 / 年

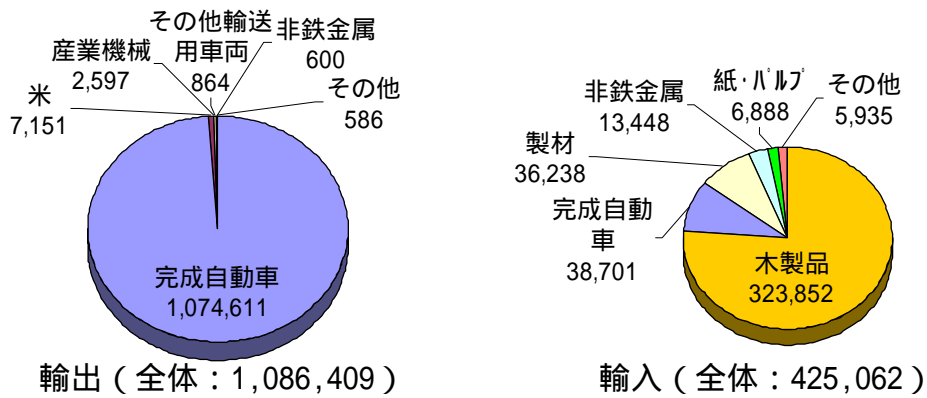
前提条件：基準年を平成19年、評価期間を供用開始後50年間（H13~H62）とした。
また、取扱貨物量は岸壁延長按分により6号岸壁の取扱量を設定している。

3 . 事業の効果の発現状況

(1) 取扱貨物量

弥富ふ頭（6・7号岸壁）の取扱貨物量は平成18年(2006)には約156万トンとなっている。取扱貨物の9割以上が外貿貨物であり、主な輸出品目は完成自動車で約107万トンと全体の約7割を占めている。同じく輸入品目では木製品が約32万トンと全体の約2割、次いで製材、非鉄金属等の取り扱いが多くなっている。

全体貨物量については7号岸壁が供用開始した平成6年(1994)から平成18年(2006年)までの間、突出的な取扱があるものの、相対的に増加傾向を示している。特に、6号岸壁が供用開始した平成13年(2001)以降については、輸入の主力品目である木製品の伸びが著しく、6号岸壁供用前に比べて約5倍の取扱量となっている。



輸出 (全体 : 1,086,409)

輸入 (全体 : 425,062)

図 - 1 3 弥富ふ頭(6・7号岸壁)の品目別取扱貨物量 (トン)

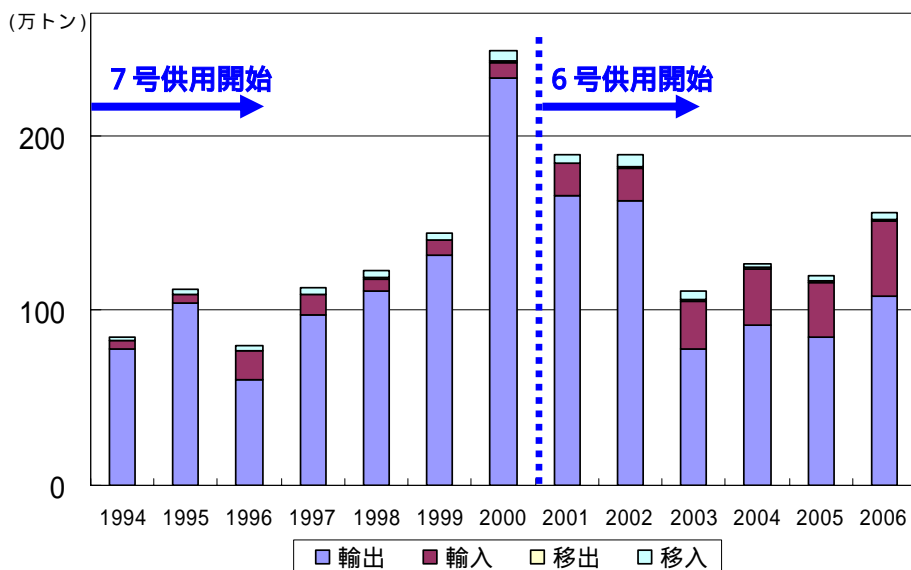


図 - 1 4 弥富ふ頭(6・7号岸壁)の取扱貨物量の推移

(2) 事業の便益 (輸送費用削減)

本岸壁を整備しない場合、荷主企業は名古屋港より陸上輸送距離が長くなる他港 (三河港・四日市港) を利用しなければならない。

しかし、本岸壁を整備することによって、他港を利用する場合に比べ、貨物の陸上輸送距離の短縮が見込まれることとなる。

従って、陸上輸送距離の短縮に伴い削減される輸送費用を便益として計上した。



図 - 15 事業の効果 (輸送費用削減の便益)

4 . 社会経済情勢の変化

弥富ふ頭多目的国際ターミナル(6・7号岸壁)における取扱貨物量は、平成18年には156万トンと、港湾計画の推計値である110万トンを超えており十分な利用が図られている。更には平成19年上半期の取扱貨物量は119万トンを示しており、年間の取扱量は200万トンを超えることが見込まれるなど、順調に増加している。

また、名古屋港からは世界各国へ完成自動車が出荷されており、多くの自動車専用船が就航していることから、ここ数年でアジア諸国からのトランシップが増加している。弥富ふ頭においてもトランシップによる利用が、今後、更に増加することが見込まれる。

一方、背後の弥富ふ頭内の港湾関連用地においては、多目的国際ターミナル(6号岸壁)の整備後に各種の企業立地が進んでいる。近年では、木製材業界日本最大手の『中国木材』がプレカット工場を整備するなど、平成16年～平成18年の3年間だけでも10社以上の企業が進出し、事業所や物流センターなどが整備されている。



図 - 1 6 弥富ふ頭の変化

5 . 事業実施による環境の変化

多目的国際ターミナルの新規整備による環境への影響として、施設建設のための資材建造、建設工事及び施設供用に伴う貨物の誘発等による環境負荷の増大が考えられる。

一方で、ターミナルの整備により、取扱貨物の荷主と利用港湾間の陸上輸送距離の短縮に伴って、トラックから排出されるCO₂、NO_x等の減少、幹線道路の沿道における騒音・振動等の軽減が見込まれるほか、これら幹線道路の混雑緩和に寄与していると考えられる。

これらの影響、効果のうち、排出量原単位を用いて算出できる排出ガス削減量を試算すると、CO₂が72.7t-C/年、NO_xが1.6t/年の削減が見込まれることとなる。

表 - 3 定量的効果結果

効果の分類	効果項目	計測対象	定量的効果
環 境	環境負荷の軽減	排出ガス減少量 (CO ₂ 、NO _x)	72.7ton-C/年削減 1.6ton/年削減

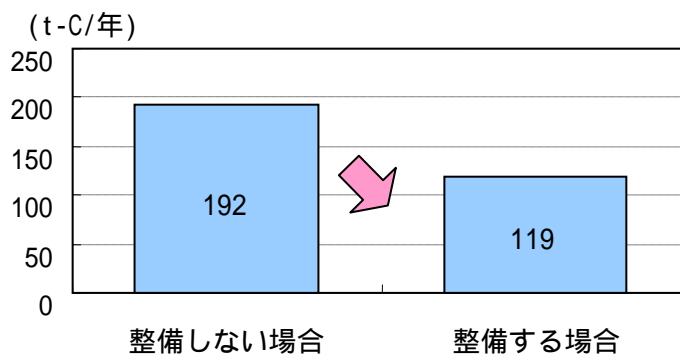


図 - 17 整備によるCO₂削減効果

6 . 今後の事後評価の必要性

名古屋港弥富ふ頭多目的国際ターミナル整備事業は、事業完了後一定期間が経過したため、事後評価を行った。

1) 事業の評価

B / Cについては1 . 6 と算出され、投資効果があることが確認された。また、弥富ふ頭多目的国際ターミナルは、事業完了後、現在も十分な利用が図られており、有効に利用されていることが確認された。

以上のことから、事業実施の効果があったことが確認された。

2) 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

本事業は、輸送コストの削減等の効果が見込まれ、事業効果が発揮されたと判断されるので、今後の事後評価は必要ない。

今後、利用持続のためにさらなるサービスレベルの向上、貨物利用の促進に努めることとする。

3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法見直しの必要性

今後の同種事業についても、計画的に進め、早期の整備効果発現、目標の達成などに努めていくことが重要である。