

# 田子の浦港 中央地区 国際物流ターミナル整備事業（耐震改良） 再評価



平成22年10月27日  
清水港湾事務所

# 目 次

## 1. 事業の概要

(1) 田子の浦港の概要	P 1
(2) 評価対象施設及び整備目的	P 2
(3) 事業の進捗状況	P 2
(4) 田子の浦港における浚渫事業について	P 3

## 2. 費用対効果分析

(1) 評価結果の概要	P 4
(2) 総事業費の変動	P 5
(3) 取扱貨物と将来想定	P 6
(4) 便益の考え方	P 7
(5) 費用対効果分析結果	P 8

## 3. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点	P 9
(2) 事業の進捗の見込みの視点	P 9
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P10

## 4. 静岡県への意見徴収結果

## 5. 対応方針(案)

# 1. 事業の概要

## (1) 田子の浦港の概要

○田子の浦港は、駿河湾に流れる二つの河川に沿った掘り込み港湾として整備が進められ、1964年(昭和39年)重要港湾に指定、現在では、製紙業を中心とした背後立地産業の原材料供給や製品搬出に利用されている。

### 評価対象施設



富士市の紙・パルプ業の全国的位置付け

品目	生産量 (千t)	全国シェア	備考(主な用途)
白板紙	511	31%	箱(医療品、お菓子、ティッシュ)
衛生用紙	453	25%	トイレトペーパー ティッシュペーパー など
情報用紙(PPC用紙)	234	24%	コピー用紙
雑種紙	149	18%	コップ、皿、壁紙、絶縁紙 など
その他	2,065	—	
富士市全生産量	3,412	11%	

# 1. 事業の概要

## (2) 評価対象施設及び整備目的

### ○評価対象施設

- ・岸壁(-12m)(改良):240m  
(水深9m→12mへの増深及び耐震性強化)
- ・航路泊地(-12m):27.7ha  
(水深10m→12mへの増深)

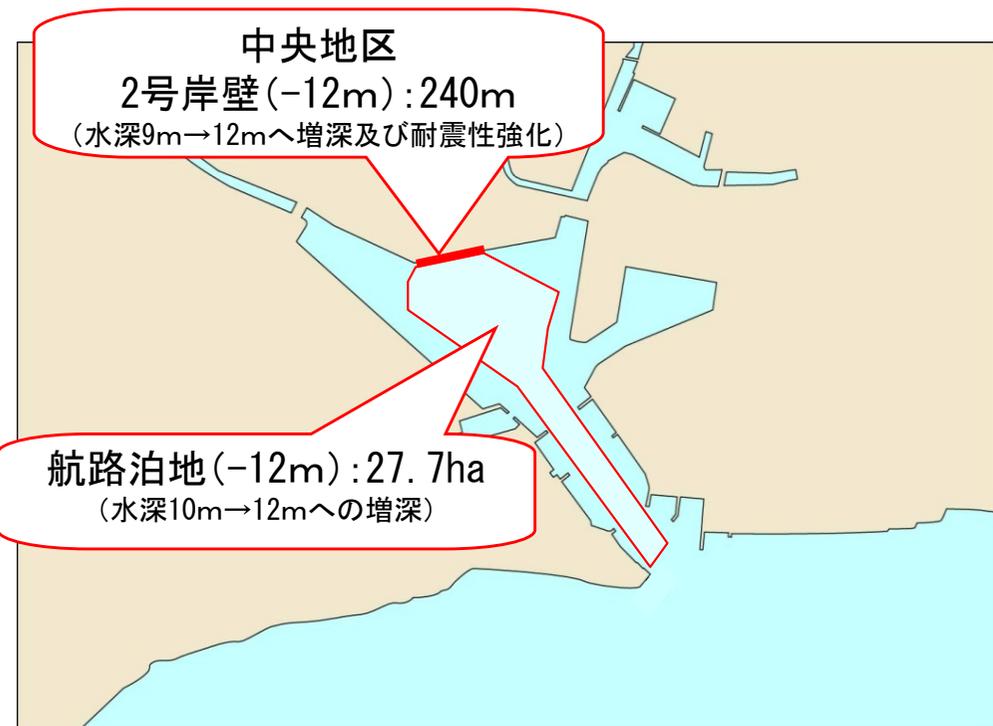
### ○整備期間

- ・平成17年～平成24年

(平成17年新規採択、今回事業費の増加を踏まえ再評価)

### ○整備目的

- ・田子の浦港の既存施設の老朽化及び能力不足(岸壁水深)に伴う物流の制約を解消し、背後の荷主等事業者の物流効率化を図る。
- ・大規模地震発生時の緊急物資の輸送等の円滑化を図る。

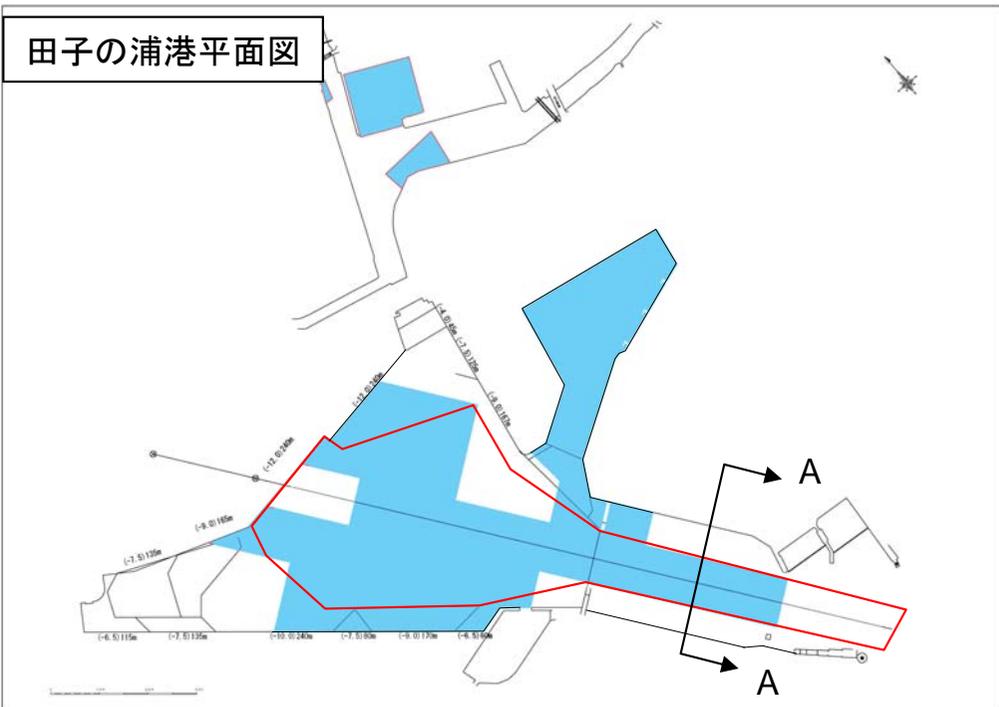


## (3) 事業の進捗状況

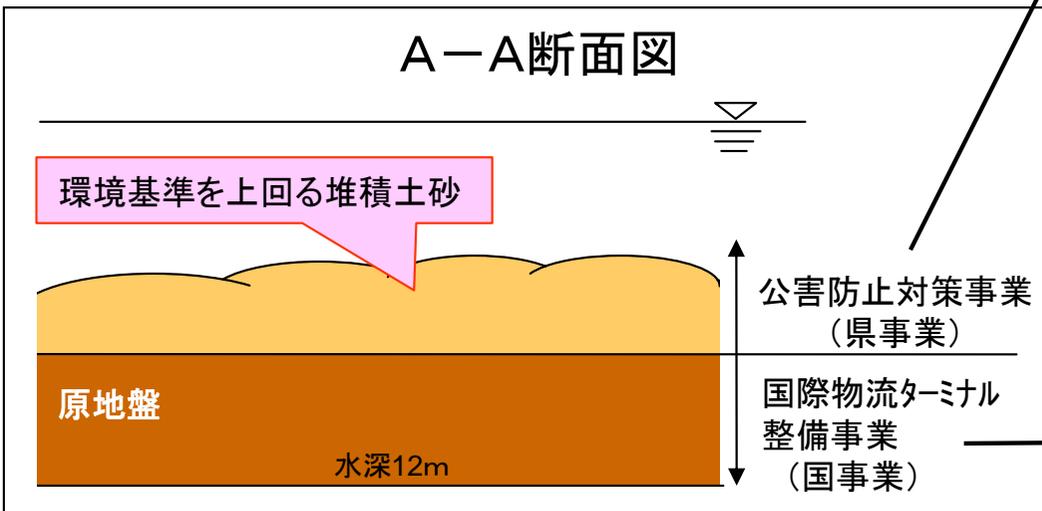
(単位:百万円)

事業区分	施設名	全体事業		既投資額	進捗率	残事業
		数量	事業費			
直轄	岸壁(-12m)(改良)	240 m	5,617	5,617	100%	0
	航路泊地(-12m)	474,000 m <sup>3</sup>	9,245	5,156	56%	4,089
計			14,862	10,773	72%	4,089

## (4) 田子の浦港における浚渫事業について



■ : 環境基準値超過区域 □ : 国施工の航路泊地浚渫区域



### <事業概要と事業主体>

<公害防止対策事業(静岡県事業)> ⇒ 県が事業評価

目的: 環境基準を超過する堆積土砂の撤去

効果: 環境の回復・改善、地域住民の健康で文化的な生活の確保

<国際物流ターミナル整備事業(国事業)> ⇒ 国が事業評価

目的: 非効率な物流の改善、震災時の緊急物資等の輸送の確保

効果: 輸送コストの削減、緊急物資等の輸送の円滑化

事業の連携: 一括施工

### <施工主体>

項目	国際物流ターミナル整備 (国事業)	公害防止対策事業 (県事業)	施工者
浚渫	国が一括施工	国へ委託	⇒ 国
土砂処分	県へ委託	県が一括施工	⇒ 県

### <中間処理について>

浚渫された土砂は、中間処理(脱水等)を行い、土砂処分されている。

事業名	中間処理の必要性
公害防止対策事業	汚染物質の流出、飛散防止対策
国際物流ターミナル整備事業	浚渫土砂の減容化対策 (運搬性の向上・処分土砂の低減)

## 2. 費用対効果分析

### (1) 評価結果の概要

事項	事業採択時 (H16)	今回評価 (H22再評価)	備考 (前回評価との相違点)
事業諸元	岸壁(-12m) 航路泊地(-12m)	岸壁(-12m) 航路泊地(-12m)	—
事業期間	平成17年～平成22年	平成17年～平成24年	整備計画の見直しにより期間の延伸
総事業費	64億円	149億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鋼材単価の上昇</li> <li>・土砂処分方法の変更による増加</li> </ul>
総費用(C)	64億円	164億円	
総便益(B)	270億円	281億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に便益対象貨物(石炭)の新規追加により便益の増加</li> </ul>
費用対効果 (B/C)	4.2	1.7	

## 2. 費用対効果分析

### (2) 総事業費の変動

事項	事業採択時 (H16)	今回評価 (H22再評価)	増減	備考 (前回評価との相違点)
岸壁(-12m)	33億円	56億円	23億円	・国内外の大型事業等の需要増により鋼材単価が採択時から最大1.7倍 (施設の特徴:岸壁本体の大部分が鋼管により構成)
航路泊地(-12m)	31億円	93億円	62億円	・土砂処分方法の変更に伴う単価の増加 採択時:6,600円/m <sup>3</sup> 今回:19,500円/m <sup>3</sup> (海上処分から陸上処分への変更による脱水等減容化費用の増額)
合計	64億円	149億円	85億円	

# 2. 費用対効果分析

## (3) 取扱貨物と将来想定

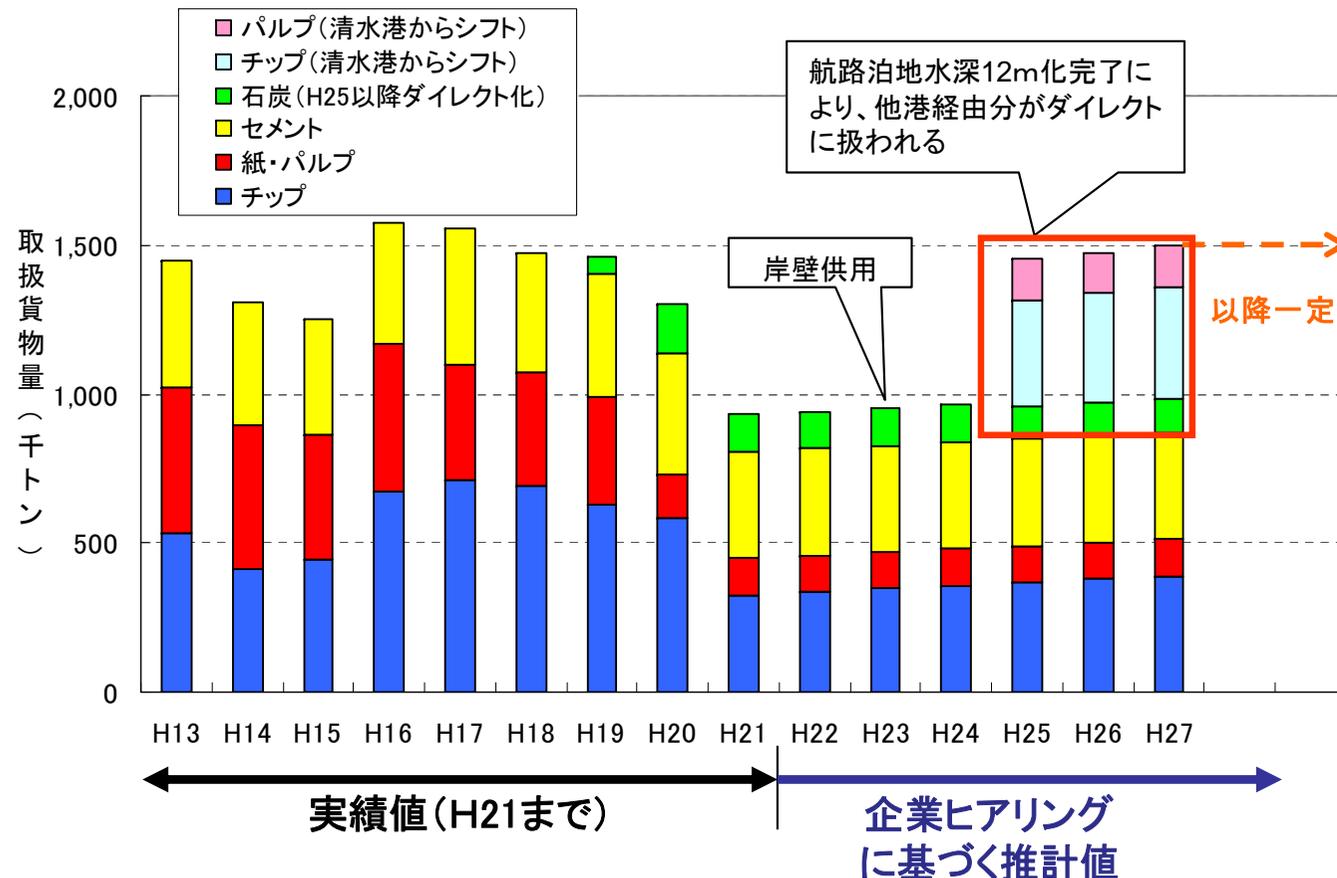
- 中央2号岸壁の取扱貨物は、製紙関連（チップ、パルプ、石炭）及びセメント。
- 世界同時不況の影響を受け貨物量が減少している。
- 将来貨物量は、利用企業ヒアリング及び企業の設備能力等を考慮して、平成21年に比べチップは微増（企業が実施している能力縮小程度までの回復を見込む）。その他貨物は横ばいと設定

### ○想定貨物量

	事業採択時(H16)	今回評価(H22)
	H23推計値 (貨物量:千トン)	H27推計値 (貨物量:千トン)
チップ	997	768
パルプ	220	262
石炭	-	110
セメント※	244	359
合計	1,461	1,498

※セメントについては、中央2号岸壁の利用を予定しているが、今後も船舶の大型化の予定がないため、12m化の便益は発生しない。

### 取扱貨物量及び将来貨物量



# 2. 費用対効果分析

## (4) 便益の考え方

■ 輸送コスト削減（陸上・海上輸送距離短縮に伴うコスト削減）  
田子の浦港中央地区2号岸壁の水深が不足しており大型の船舶（3万DWT級）が満載で入港できないため現状として

- ・チップ：清水港で約4割程度荷卸し後、富士市内の工場へ陸上輸送。
- ・パルプ：清水港で荷卸し後、富士市内の各工場へ陸上輸送。
- ・石炭：千葉・徳山下松港で大型船から内航船（小型）へ積替え田子の浦港へ二次輸送。

→プロジェクト実施後は、田子の浦港へダイレクトで寄港、荷卸しが可能。  
（迂回の陸上輸送費用・海上輸送費用を削減）

■ 岸壁改良（老朽化対策）による便益（滞船の解消）

H28年で既存岸壁が耐用年数を迎えるため、供用終了後、代替できる施設は隣接の中央地区1号岸壁となるが、1バースのみの運用では岸壁利用に余裕がなく滞船が生じる。

→対象プロジェクト実施後は、滞船を回避できる。（備船コストを削減）

■ 耐震化便益

震災時に被災地への緊急物資等の搬入が可能となる。  
また、被災地域の復旧後も引き続き貨物を取扱うことができる。

### ● 代替港の例（チップ）



### ● 代替港の設定（通常時）

品目	Without	With
チップ	清水港	田子の浦港
パルプ		
石炭	千葉港	

### ● 代替港の設定（震災時）

品目	Without	With
緊急物資	大磯港	田子の浦港
チップ、パルプ、石炭、セメント	横浜港	

## 2. 費用対効果分析

### (5) 費用対効果分析結果

- ・ 全事業：費用対効果分析の結果、費用便益比（B/C）が1.7となり投資効果を確認。
- ・ 残事業：航路泊地（-12m）の整備を残しており（岸壁は平成22年度完了予定）、残事業実施により得られる便益は通常時の輸送コスト削減分の全部、岸壁改良、耐震便益は計上されない。

項目 (割引後)		内容	評価期間内(単位:億円)	
			全事業	残事業
便益 (B)	輸送コスト削減効果	陸上輸送コストの削減	76	76
		海上輸送コストの削減	102	102
		(小計)	(178)	(178)
	岸壁改良による整備効果	滞船解消によるコスト削減	21	—
	耐震強化岸壁の整備効果	輸送コストの増大回避・施設被害の損失回避	81	—
	残存価値	航路泊地の残存価値(評価期間の最終年に計上)	1	1
	合計		281	179
費用 (C)	総事業費	岸壁、航路泊地整備費用	151	37
	管理運営費	維持管理費用	13	13
	合計		164	50
費用便益比(B/C)			1.7	3.6

## 3. 評価の視点

### ○事業の必要性等に関する視点

#### 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・取扱貨物の需要として、不況の影響により、チップの取扱減少はあるものの企業の方向性としては今後も同程度の取扱は見込んでいる。
- ・重油の減量化が図られ、新たにバイオマスボイラーをH19・H20に設置し稼働していることで、新たに石炭の取扱が発生しており、助燃剤として利用される石炭は現在、二次輸送を行っているが、水深12m化に合わせてダイレクト輸送に切り替える計画となっている。

#### 2) 事業の投資効果（貨幣換算以外）

貨物の陸上輸送距離の短縮により下記効果が発現

- ・CO2の排出量が4%削減

### ○事業の進捗の見込みの視点

田子の浦港利用者からの要望も強く、漁業者にも理解が得られている。土砂処分地には反対者が存在しているが、H21.12月に地元が了解した土捨区域により残事業の大部分を実施する目処が立っており、引き続き地域との調整を継続し確実な進捗を図る。

### 3. 評価の視点

#### ○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

（コスト縮減）

- ・脱水等減容化能力を極力浚渫能力に近づける努力をすることで、全体工期を圧縮し、費用を低減（約2億円）。
- ・航路泊地の浚渫において発生する土砂の一部（砂礫）を土捨場造成に必要な資材として活用することで、事業費を低減（購入材と比較すれば約4億円）。

（代替案の立案）

航路泊地浚渫を残すのみとなっており、現に発生している非効率輸送の解消のためには残事業の執行が最も効率的と考えられる。

### 4. 静岡県への意見聴取結果

本事業は、港湾機能を向上し、物流の効率化により本県東部地域の産業活動を支援するとともに、県民の安心・安全な生活環境を確保するための重要な事業です。

今後も、コスト縮減の徹底とともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当たっては、引き続き県と十分な調整をお願いします。

### 5. 対応方針（案）

以上により、事業を継続する。