

# 三河港神野地区 国際物流ターミナル整備事業 再評価 説明資料

---



平成26年10月30日  
三河港湾事務所

# 目 次

|                        |   |
|------------------------|---|
| 1. 三河港の概要 .....        | 1 |
| 2. 事業の概要 .....         | 2 |
| 3. 事業の整備効果 .....       | 3 |
| 4. 社会情勢の変化 .....       | 4 |
| 5. 事業の効果 .....         | 5 |
| 6. 評価のまとめ .....        | 7 |
| 7. 港湾管理者への意見聴取結果 ..... | 9 |
| 8. 対応方針(案) .....       | 9 |

# 1. 三河港の概要

- 三河港は周囲80km、面積132km<sup>2</sup>におよぶ広大かつ自然環境豊かな水域を持ち、臨海部には300を超える事業所が立地し生産・物流活動を行っているほか、リゾート・マリンレジャーなど多くの機能を有している。
- 三河港の背後圏である愛知県と静岡県は、我が国の中でも製造業が集積した地域であり、両県で全国の製造品出荷額の約20%を占めている。
- 三河港には定期コンテナ航路として韓国航路、中国航路及びロシア航路が就航しており、近隣諸国との海上貿易拠点として背後圏産業を支えている。



○完成自動車、木材の取扱拠点  
○蒲郡市の産業基盤



○海洋型複合リゾート  
「ラグーナ蒲郡」



○コンテナ貨物及び  
完成自動車の輸出入拠点



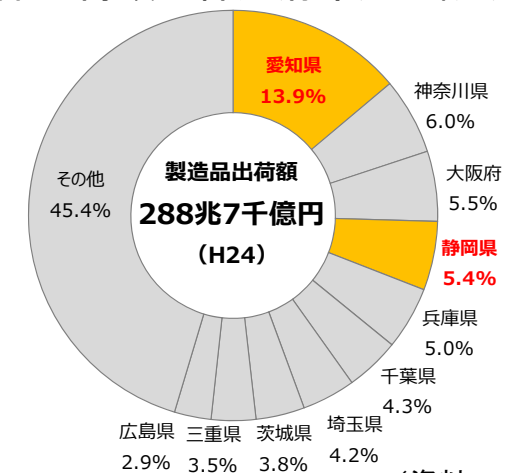
○国内最大規模の自動車  
インポートセンター



○完成自動車工場および  
輸出基地



《製造品出荷額の都道府県別内訳(H24)》



(資料: 工業統計(H24))

《三河港の外航定期コンテナ航路》



# 2. 事業の概要

## 整備目的

**(1)コンテナ貨物の需要増加への対応**  
 ■国際物流ターミナルを整備し、コンテナ取扱機能を増強することにより、背後地域におけるコンテナ貨物需要の増加への対応を図る。

## 事業内容

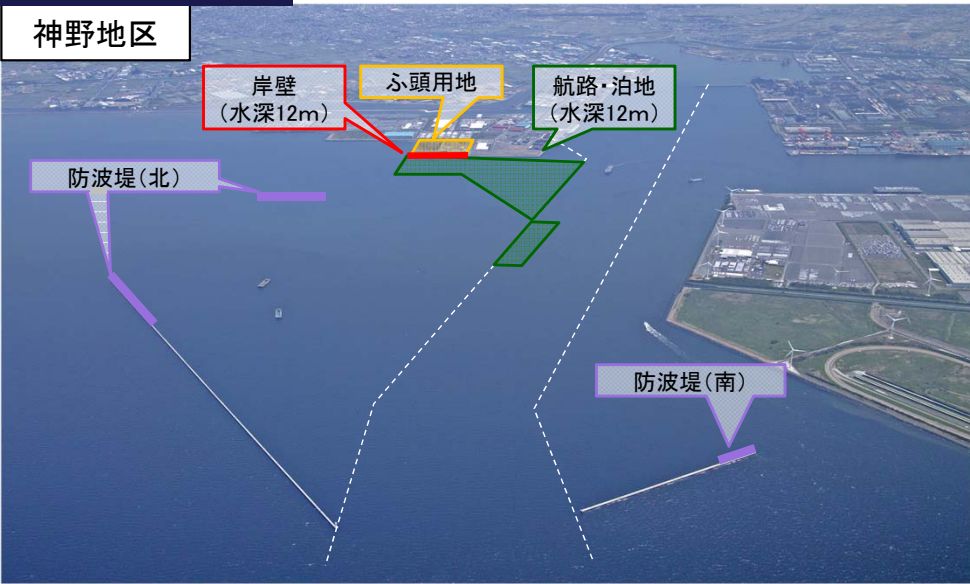
- 事業採択:平成3年度
- 工事着手:平成4年度
- 整備期間:平成4年度～平成29年度
- 構成施設:

| 整備目的            | 施設名                              | 全体事業  | 進捗率  |
|-----------------|----------------------------------|-------|------|
| コンテナ貨物の需要増加への対応 | 岸壁(水深12m)                        | 1バース  | 100% |
|                 | 防波堤(北)                           | 792m  | 66%  |
|                 | 防波堤(南)                           | 97m   | 100% |
|                 | 航路・泊地 <small>はくち</small> (水深12m) | 35ha  | 100% |
|                 | 荷役機械                             | 2基    | 80%  |
|                 | ふ頭用地                             | 8.0ha | 86%  |

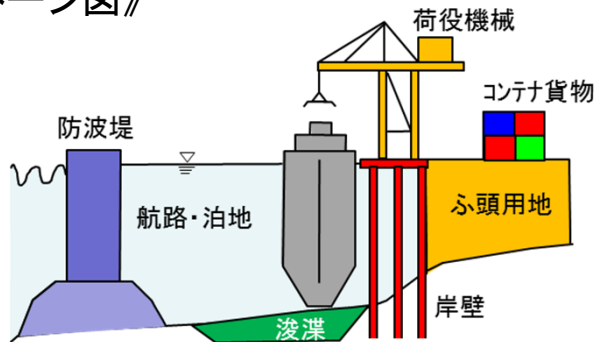
※進捗率は事業費ベース

■全体事業費:236億円

## 位置図



## 《施設のイメージ図》

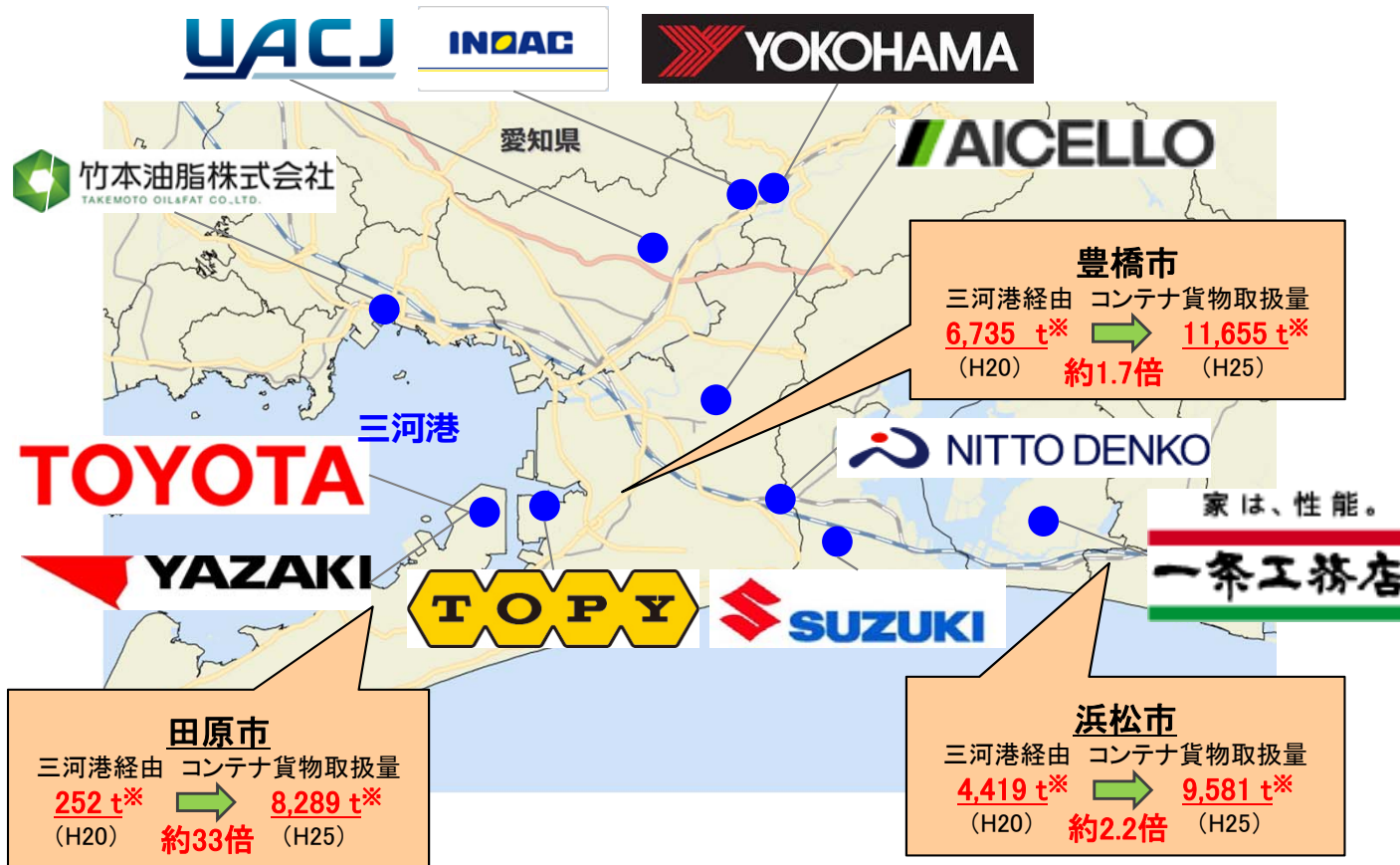


### 3. 事業の整備効果

#### 事業の必要性に関する視点

- 三河港の背後圏には、自動車関連産業をはじめとする多様な産業が立地しており、三河港はこれら産業の発展を支えている。
- 自動車貿易では、過去10年余にわたり輸出入ともに世界レベルでトップクラスの取り扱いを誇り、この実績と周辺関連産業の集積を活かし、地域産業の活性化を目指しており、国からも「国際自動車産業交流都市計画」の認定を受けている。
- 平成25年には、中国・韓国航路に加え、新たにロシア航路(ウラジオストク)が開設され、三河港のコンテナ貨物取扱量は、順調に増加している。

#### 《主な背後圏立地企業及び三河港利用状況》



● コンテナ貨物を取り扱う主な背後圏企業

※全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H20、H25)より、各市のコンテナ貨物取扱量を示す。

#### 《新規コンテナ航路(ロシア向け)開設》



航路開設式典(平成25年1月25日)



ロシア航路のコンテナ船

## 4. 社会情勢の変化

### 貨物取扱状況及び将来想定

- 三河港における外貿コンテナ貨物量は、平成20年～平成21年にかけて世界同時不況の影響によって減少したが、その後増加に転じている。
- 平成25年より、ロシア向けの自動車部品が年間3万TEU取り扱われている。
- ヒアリングに基づく需要予測の結果、平成30年における三河港の外貿コンテナ貨物量は7.8万TEUとなり、以降一定で推移するものとして設定。

### 《今回評価の貨物量》

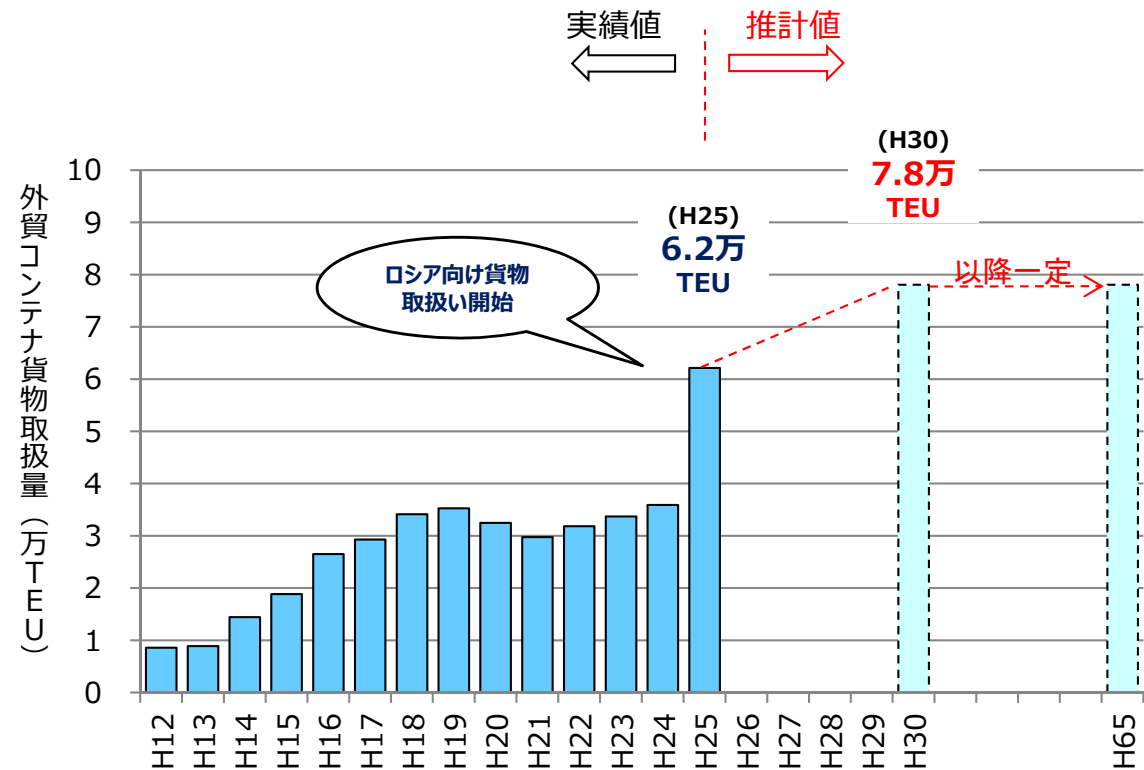
|          |                            |
|----------|----------------------------|
|          | 目標年：H30推計値<br>(H25を基準年に推計) |
| 外貿コンテナ貨物 | 7.8万TEU (6.5万TEU)          |

( )書きは前回評価時の値

### 《8号岸壁のコンテナ船着岸状況》



### 《三河港における外貿コンテナ貨物量の推移(実績・想定)》



(資料：三河港統計年報)

注：TEU (twenty-foot equivalent unit) : 国際標準規格 (ISO規格) の20 フィートコンテナを1とし、40 フィートコンテナを2として計算する単位

# 5. 事業の効果

## (1)ターミナル整備による貨物輸送コスト削減

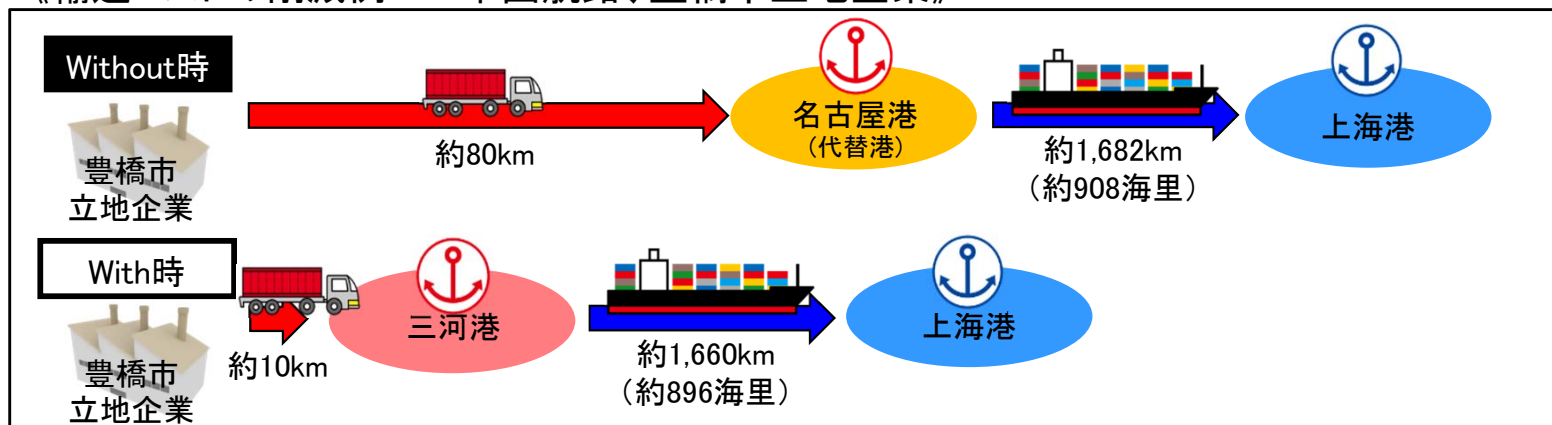
### 1)現状の課題

■既存施設の能力不足により、三河港で取り扱えないコンテナ貨物は他の港（以下『代替港』）を利用することとなり、非効率な輸送になる。

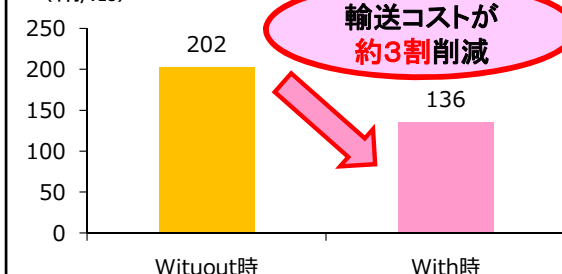
### 2)整備効果

■新たなコンテナターミナルが整備されることにより、三河港で取り扱うことが可能となり、陸上輸送距離が短縮され、輸送コストが削減できる。

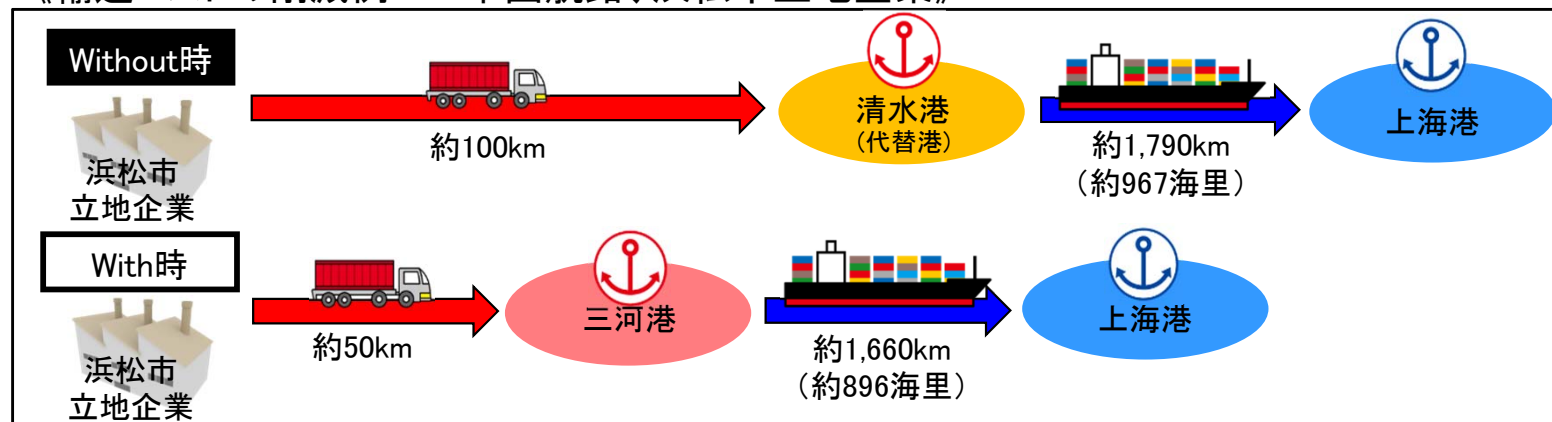
#### 《輸送コストの削減例：中国航路、豊橋市立地企業》



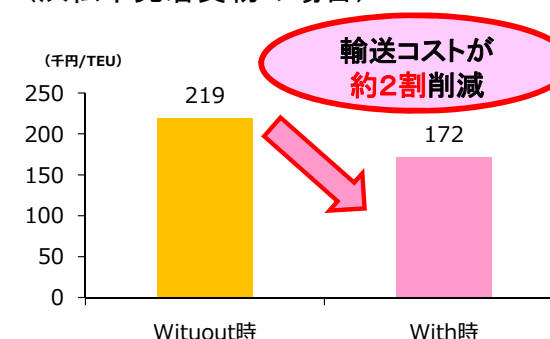
■輸送コストの削減効果  
(豊橋市発着貨物の場合)  
(千円/TEU)



#### 《輸送コストの削減例：中国航路、浜松市立地企業》



■輸送コストの削減効果  
(浜松市発着貨物の場合)  
(千円/TEU)



注：輸送コストは、20ftコンテナ輸1個当たりの陸上輸送コストと海上輸送コストの合計値

# 5. 事業の効果

## (2) 代替港の考え方

■ 定期コンテナ航路の有無等を考慮して輸送コストを算出し、最も優位な港を代替港に選定。

《貨物輸送イメージ（中国航路の事例）》



○ 代替港の選定（中国航路の事例）

| 航路 | 背後圏  |     | 代替港  | 航路 | 陸上<br>輸送距離<br>(km) | 海上<br>輸送距離<br>(海里) | 総合<br>評価 | 選択 |
|----|------|-----|------|----|--------------------|--------------------|----------|----|
|    | 都道府県 | 市町村 |      |    |                    |                    |          |    |
| 中国 | 愛知県  | 豊橋市 | 四日市港 | ○  | 95.9               | 907                | 2位       |    |
|    |      |     | 名古屋港 | ○  | 84.8               | 908                | 1位       | ◎  |
|    |      |     | 清水港  | ○  | 135.7              | 967                | 3位       |    |
|    | 静岡県  | 浜松市 | 四日市港 | ○  | 124.5              | 907                | 3位       |    |
|    |      |     | 名古屋港 | ○  | 114.0              | 908                | 2位       |    |
|    |      |     | 清水港  | ○  | 95.3               | 967                | 1位       | ◎  |

○ 航路別背後圏別の代替港の選定結果

| 航路  | 背後圏     | 代替港      |
|-----|---------|----------|
| 中国  | 愛知県内市町村 | 名古屋港     |
|     | 静岡県内市町村 | 清水港      |
| 韓国  | 愛知県内市町村 | 名古屋港     |
|     | 静岡県内市町村 | 御前崎港、清水港 |
| ロシア | 愛知県内市町村 | 名古屋港     |

※上記市以外の市町村についても同様の計算を行い代替港を選定している。

## 6. 評価のまとめ

### (1) 事業の投資効果

費用対効果分析を行い、下記の通り投資効果を確認した。

全体事業 : 費用便益比(B/C)は1.2となり、投資効果を確認。

残事業 : 費用便益比(B/C)は6.7となり、投資効果を確認。

| 項目（割引後）    |                   | 内容                    | 評価期間内(単位:億円) |       |
|------------|-------------------|-----------------------|--------------|-------|
|            |                   |                       | 全体事業         | 残事業   |
| 便益<br>(B)  | 国際物流ターミナル<br>整備効果 | ターミナル整備による貨物輸送コスト削減   | 462.4        | 152.5 |
|            | 残存価値              | 第一線防波堤・ふ頭用地・荷役機械の残存価値 | 7.5          | 3.6   |
|            | 合計                |                       | 470.0        | 156.0 |
| 費用<br>(C)  | 総事業費              | (初期投資費＋再投資費)          | 389.2        | 22.3  |
|            | 管理運営費             | 維持管理費                 | 3.9          | 0.9   |
|            | 合計                |                       | 393.1        | 23.3  |
| 費用便益比(B/C) |                   |                       | 1.2 (1.2)    | 6.7   |

※( )は前回評価

※四捨五入の関係で金額の和は必ずしも一致しない

#### 【前回評価時からの変更点】

1.事業費の変更 《241億円 ⇒ 236億円》

2.想定取扱貨物量の見直し 《6.5万TEU ⇒ 7.8万TEU》【平成25年にロシア航路が開設された事による貨物量増加を踏まえて将来予測取扱量を再推計】

3.費用便益比算出の基準年次の変更 《H23 ⇒ H26》

## 6. 評価のまとめ

### (2) 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の変化

- ・地元自治体等の活発なポートセールスにより、平成25年に新たにロシア航路(ウラジオストク)が開設され、コンテナ貨物取扱量は過去最高を記録。

2) 事業の投資効果(貨幣換算以外)

- ・貨物の陸上輸送距離短縮によりCO<sub>2</sub>: 768トン-C/年、NOx: 9トン/年の排出削減。

3) 残事業の必要性

- ・今後も増加が見込まれるコンテナ貨物の効率的な輸送を確保するため、ふ頭用地、荷役機械、防波堤の整備が必要。

### (3) 事業進捗の見込みの視点

1) 平成29年度中に全事業完了する見込みである。

進捗率 : 92% (前回評価時: 84%)

### (4) コスト縮減や代替案等の可能性の視点

【コスト縮減】

- ・防波堤(北)の地盤改良工の際に発生する土砂については、三河港内の埋立予定地に揚泥を予定していたが、貧酸素水塊※発生の一因となっている深掘跡等に土砂を投入することとした。これにより土砂の投入方法が高価な「揚泥」から安価な「直投」に変更されることによるコスト縮減を図るとともに、三河湾の環境改善にも配慮した事業を進捗していく。

※海水中の酸素がほとんどなく、海中の生物が生存することができない水域

【代替案の立案】

- ・岸壁は平成16年度に供用しており、残事業は防波堤(北)、ふ頭用地、荷役機械の整備のみである。
- ・8号岸壁では静穏度不足が問題となっていることや、ロシア航路の開設に伴う貨物需要増によるふ頭用地不足のため、本事業の投資効果を早期に発現させるためには、残事業の執行が最も効率的と考えられる。

## 7. 港湾管理者への意見聴取結果

「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。増加するコンテナ貨物需要への対応と、神野ふ頭全体の再編に伴うコンテナターミナル集約化のため、国際物流ターミナル整備事業の進捗をお願いしたい。なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

## 8. 対応方針(案)

以上により、事業を継続する。