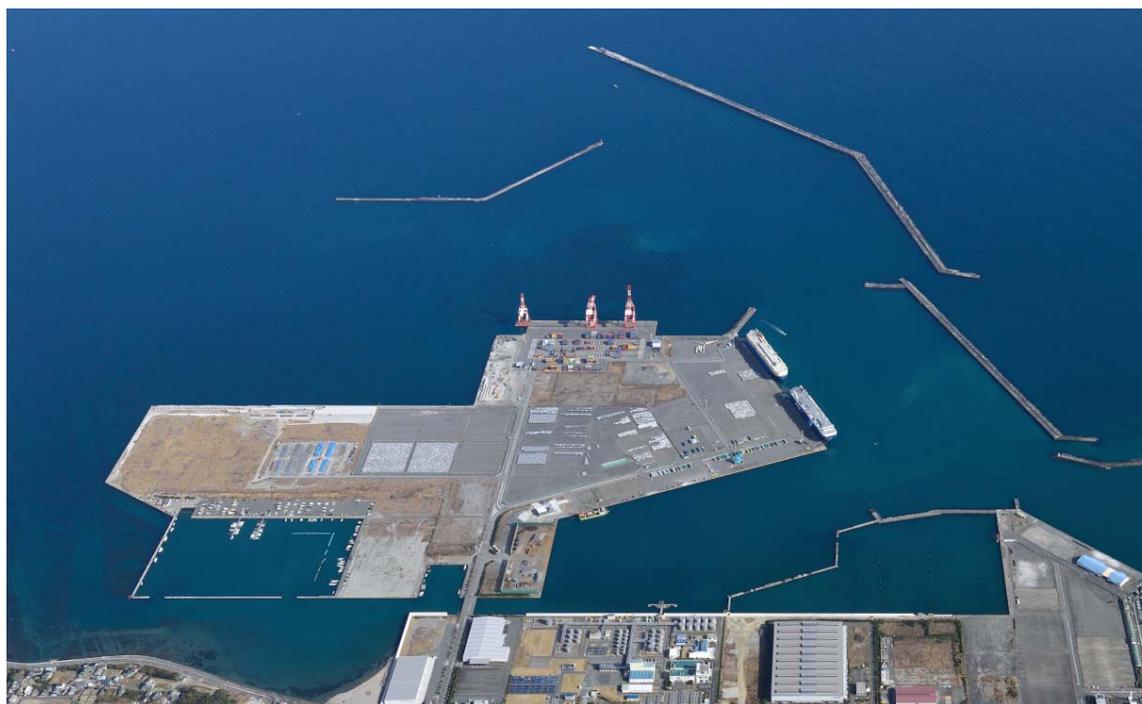


御前崎港女岩地区 防波堤整備事業 再評価 説明資料



平成27年9月25日
清水港湾事務所

目 次

1. 御前崎港の概要	P 1
2. 事業の概要	P 2
3. 費用対効果分析	P 4
4. 評価のまとめ	P 7

1. 御前崎港の概要

- 御前崎港は、静岡県中西部のものづくり産業(自動車など機械産業が主)を支える物流拠点港として重要な役割を担っている。
- また、御前崎港は、駿河湾の湾口に位置し、古くから船舶が避難する港として利用されてきたが、昭和50年には、重要港湾に指定され、昭和60年に水深12m岸壁、平成16年に国際物流ターミナルの供用を開始、外貿コンテナ航路が就航するなど物流拠点として発展してきた。
- 平成24年には、地域高規格道路「金谷御前崎連絡道路」が東名高速道路と富士山静岡空港まで繋がるなど背後における交通ネットワークが充実し、更なる物流拠点としての役割が期待されている。



2. 事業の概要

背景

○御前崎港は、静岡県中西部の地域経済の発展及び地域産業を支える流通港湾として機能しており、安全で効率的な荷役を行うため港内の静穏度を確保する必要がある。
○また、古くから船舶が避難する港として利用されており、御前崎港周辺を航行する船舶の避難可能な水域を確保する必要がある。

目的1

通常時における港内の静穏度を確保することで、船舶の入出港と荷役の安全性を向上させ、RORO貨物、完成自動車等を取扱う物流ターミナルとしての機能を確保する。

目的2

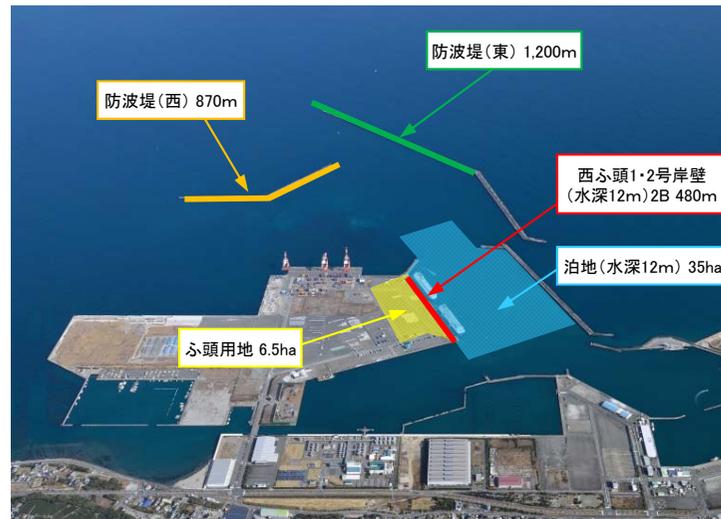
荒天時における港内の静穏度を確保することで、小型避難船舶の安全性を確保する。

事業内容

- ◇事業採択: 昭和49年度
- ◇工事着手: 昭和49年度
- ◇整備期間: 昭和49年度～平成30年度
- ◇構成施設:

	全体事業	残事業
防波堤(東)	1,200m	8m
防波堤(西)	870m	—
岸壁(水深12m)	480m	—
泊地(水深12m)	35ha	—
ふ頭用地	6.5ha	—

◇全体事業費: 438億円(税込み)



3. 費用対効果分析

(1) 取扱貨物と将来想定

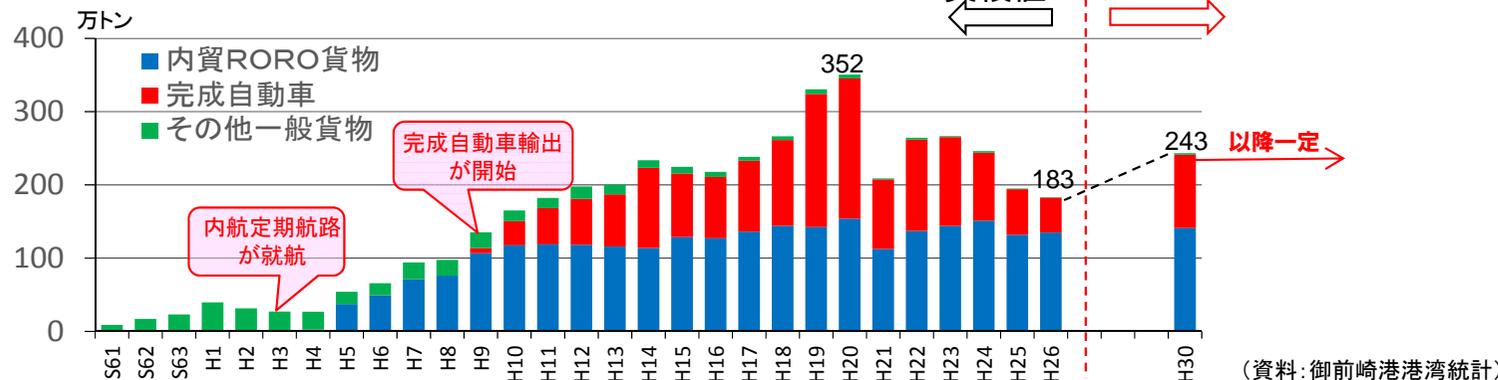
貨物取扱状況

- 平成3年から追浜・御前崎・苅田を結ぶ内航定期航路(RORO船)が新たに就航し、平成9年には完成自動車の輸出も開始。
- 九州向けの内貿RORO貨物や欧州や豪州、中東向けの完成自動車が主に取扱われ平成20年まで大幅な増加傾向で最高352万トン記録。
- リーマンショックや円高等の影響により、平成21年貨物量は大幅に減少。その後、海外生産の増加により減少。

将来想定

- 内貿RORO貨物及び完成自動車の将来需要は過去の取扱貨物量推移や企業ヒアリング調査結果に基づき推計。
- 将来需要は内貿RORO貨物の取扱量は横ばいに推移するとともに、輸出完成自動車取扱量は背後工場の増産計画に基づき増加する見込み。

＜西ふ頭1・2号岸壁取扱量の推移＞



＜西ふ頭1・2号岸壁の利用状況＞



＜想定取扱貨物量＞

	前回評価(H25)	今回評価(H27)	備考
内貿RORO貨物	99万トン	141万トン	背後企業へのヒアリングによる貨物需要の見直し
完成自動車	90万トン	100万トン	背後企業へのヒアリングによる貨物需要の見直し
その他一般貨物	2万トン	2万トン	背後企業へのヒアリングにより貨物需要の変更無し
計	191万トン	243万トン	

※四捨五入により合計値が合わない場合がある

3. 費用対効果分析

(2) 前回評価との比較

	前回評価 (H25再評価)	今回評価 (H27再評価)	備考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	防波堤(東)1,200m 防波堤(西) 870m 岸壁(水深12m)480m 泊地(水深12m)35ha他		—
推計貨物量	191万トン	243万トン	背後企業へのヒアリングによる貨物需要の見直しに伴う変更 【需要の減少が10%以内】
事業期間	昭和49年度～ 平成27年度(41年)	昭和49年度～ 平成30年度(44年)	一括施工から分割施工への見直しに伴う変更 【事業期間の延長が10%以内】
総事業費	432億円	438億円	資材価格等の見直しに伴う変更 【事業費の増加が10%以内】

3. 費用対効果分析

(3) 費用対効果分析結果

※費用対効果分析に関する項目はH25年評価時点

全事業：費用対効果分析の結果、費用便益比(B/C)は3.5となり、投資効果を確認。
 残事業：残事業の実施により、静穏度の確保が可能となり、岸壁稼働率の向上に伴って輸送コストを削減できる。また、避泊可能な水域が拡大することによって、より大型の船舶の避泊が可能となる。

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 (B)	防波堤整備による効果	輸送コストの削減	内貿RORO貨物	1,002	2.2
			完成自動車	87	0.3
			その他一般貨物	187	0.0
			小計	1,276	2.5
		避難船損傷の削減	2,806	7.0	
	残存価値	ふ頭用地、第一線防波堤の残存価値	7	0.1	
		合計	4,089	9.5	
費用 (C)	総事業費	初期投資費用	1,170	4.5	
	管理運営費	維持管理費用	4	0.0	
	合計		1,175	4.5	
費用便益比(B/C)			3.5	2.1	

※四捨五入により合計値が合わない場合がある

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢の変化

- 内貿RORO貨物は、主要貨物の一つである自動車部品が鉄道輸送へシフトしたが、再度RORO輸送にシフトするとともに、金属製品や軽工業品などの新規貨物が見込まれている。
- 完成自動車は、御前崎港に近接する小型車専用工場における車種の増加や新型車の増産開始により、平成29年以降は増加が見込まれている。

2) 事業の投資効果(貨幣換算以外)

H25評価時点より変更なし

3) 残事業の必要性(防波堤の整備)

H25評価時点より変更なし

(2) 事業進捗の見込みの視点

当該プロジェクトの進捗率は約98%であり、引き続き事業の進捗を図る。

4. 評価のまとめ

(3) コスト縮減や代替案等の可能性の視点

【コスト縮減】

H25評価時点より変更なし

【代替案の立案】

H25評価時点より変更なし

(4) 港湾管理者への意見聴取結果

御前崎港における船舶の入出港と荷役の安全性の向上及び荒天時における避難船舶の安全性の確保には、事業継続が妥当と考えます。

残る防波堤(東)の効果が早期に発現されるよう、完成時期の前倒しについて御検討をお願いするとともに、コスト縮減の徹底についても併せてお願いします。

なお、各年度の事業実施に当たっては、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。