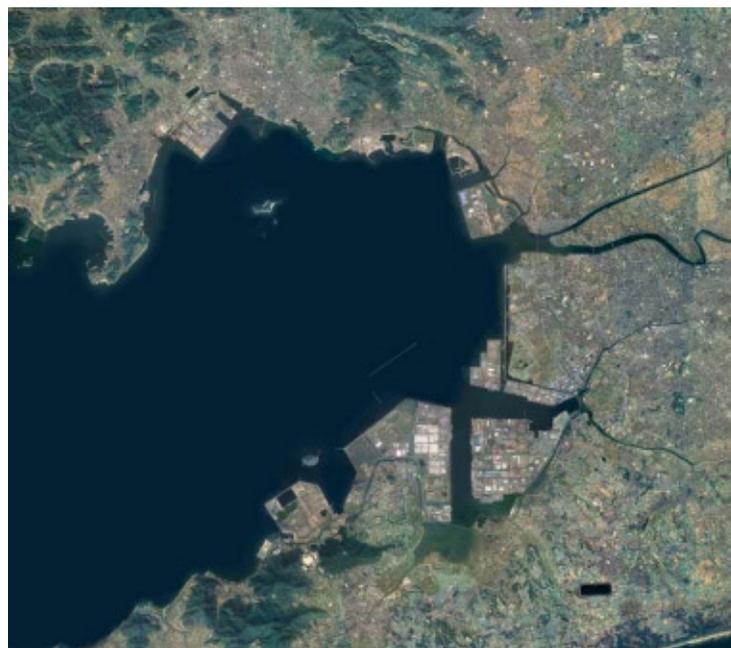


# 三河港神野地区 国際物流ターミナル整備事業 再評価 説明資料



令和2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. 事業期間の見直し	4
4. 事業費の見直し	5
5. 取扱貨物量の状況と将来推計	6
6. 事業の効果	7
7. 評価のまとめ	8
8. 港湾管理者への意見聴取結果	10
9. 対応方針(原案)	10

# 1. 三河港の概要

- 三河港は広大かつ自然環境豊かな水域を持ち、臨海部には600を超える事業所が立地し、生産・物流活動を行うほか、リゾート・マリレジャーなど多くの機能を有している。
- 三河港は、完成自動車の取扱いが世界トップクラスを誇り、輸入額及び輸入台数ともに27年連続で全国1位である。
- 神野地区における外貿コンテナ取扱貨物は、自動車部品や金属くずなどが多く、また、既存の航路に加えて、令和元年5月に中国・ベトナム航路が就航している。



○完成自動車の輸出拠点  
製造業の立地



○海洋型複合リゾート  
「ラグーナテンボス」「ラグナマリーナ」等



製造業等の立地

○コンテナターミナル  
完成自動車の輸出入拠点



○完成自動車の輸入拠点  
製造業の立地

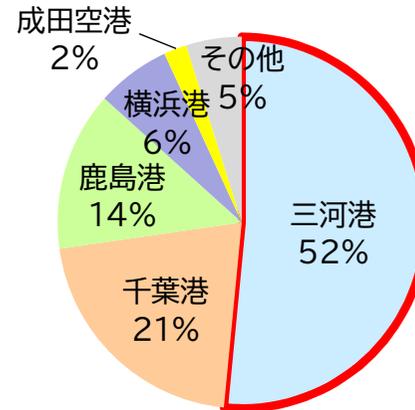


温泉等、保養施設の立地

○自動車工場、製鉄所  
メガソーラーの立地

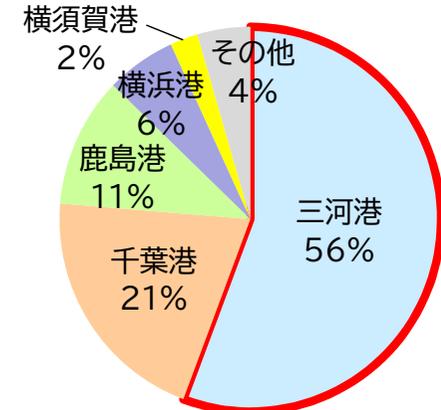


自動車輸入額シェア



輸入額  
全国計 1兆4,084億円

自動車輸入台数シェア



輸入台数  
全国計 36万4千台

※グラフ:財務省貿易統計(R1)をもとに作成

外貿定期コンテナ航路



# 2. 事業の概要

## 整備目的

- 背後地域の将来コンテナ貨物需要の増加に対応するため、コンテナターミナルを整備する。
- 今後は、港内静穏度を確保し、円滑かつ安全な荷役を可能とするため、防波堤(北)②を整備するとともに、効率的な施設運営を図るためコンテナ貨物の集約化を図る計画。

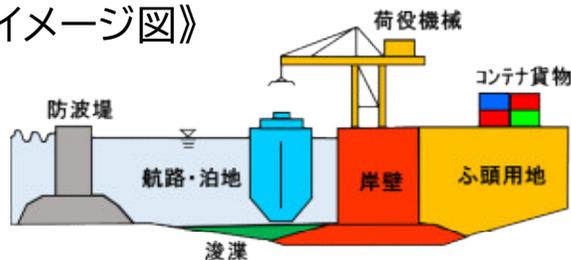
## 事業内容

- 事業採択:平成3年度
- 整備期間:平成4年度～令和6年度  
(前回評価時:平成4年度～平成33年度(令和3年度))

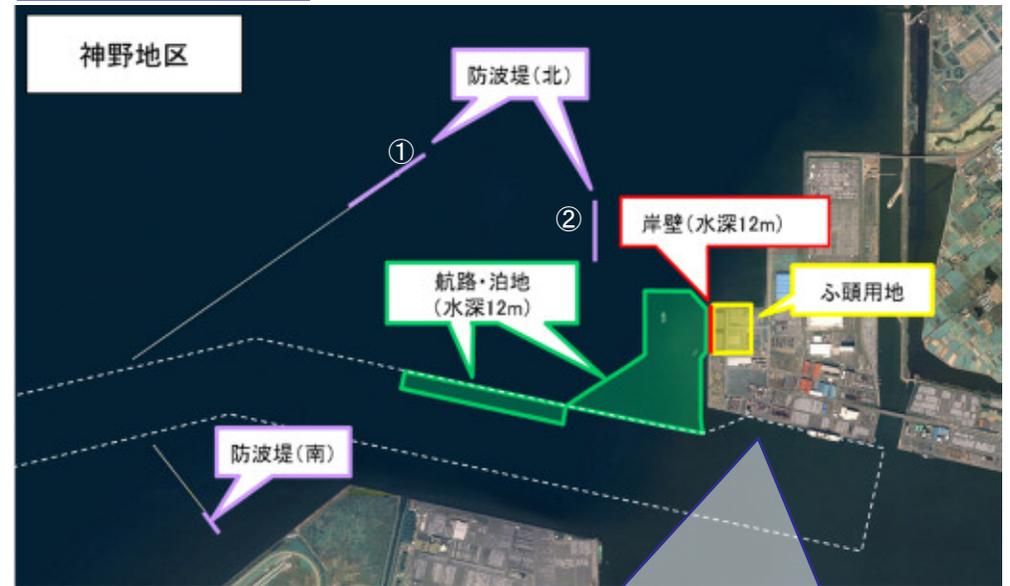
施設名	事業全体	進捗		
		前回評価	今回評価	
直轄事業	岸壁(水深12m)	1バース	完了	完了
	防波堤(北)	792m	70%	72%
	防波堤(南)	97m	完了	完了
	航路・泊地(水深12m)	35ha	完了	完了
起債事業	荷役機械	2基	80%	83%
	心頭用地	8.0ha	86%	91%

- 総事業費:249億円(税込) (前回評価時:236億円(税込))

### 《施設のイメージ図》



## 位置図



# 2. 事業の概要

## 防波堤(北)の整備

- 防波堤(北)の整備については港湾利用者や港湾関係団体からの要望が強く、早期完成を望まれている。
- 令和元年度より防波堤(北)の海上工事に着手し、鋭意施工中である。



8号岸壁(R1年10月撮影)

波浪の影響により**接岸時にタグボートが必要**となっており、また、船舶の動揺が大きい**ため荷役スピードを落とす必要**もあり、**高コスト・非効率**な物流となっている。



港湾利用者の声

国際自動車戦略港湾  
「三河港」  
の事業に関する要望書

令和2年8月18日  
三河港振興会

重点要望事項

1. **臨港道路東三河臨海線の早期実現**  
御津地区をはじめとして企業立地の動きが活発化しており、増大する港湾関係車両の円滑な交通を確保し、三河湾周辺道路の混雑・渋滞の解消を図るとともに、災害時のリダンダンシーを確保するため、本地域の将来を見据え、地域の実情に応じた臨港道路東三河臨海線の早期実現に向けた検討を要望します。
2. **神野地区防波堤(北)の早期整備**  
三河港神野地区において、コンテナ船の安全な離着岸及び荷役作業を可能とするため、コンテナバース前面の静穏確保に向けた防波堤の早期整備を要望します。
3. **蓮野地区岸壁(-11m)の早期整備**  
完成自動車の取扱いの拡充や大型ターミナルの寄港に対応するための、岸壁の早期整備に向けた支援を要望します。
4. **田原地区岸壁(-10m)の早期実現**  
効率的なパレット貨物輸送の実現を図るための、船舶の大型化への対応をはじめ、大規模災害の発生に備え、国土強靱化の観点から緊急物資の輸送拠点となる耐震強化岸壁の早期実現に向けた支援を要望します。



防波堤(北)の整備状況(R2年7月撮影)

静穏度:防波堤(北) 無し 88.7% → 有り 97.5%

### 三河港振興会 要望書

※三河港振興会構成員:豊橋・豊川・蒲郡・田原 4市長、各商工会議所(地元企業参画)

# 3. 事業期間の見直し

## 整備計画の見直しに伴う事業期間延伸

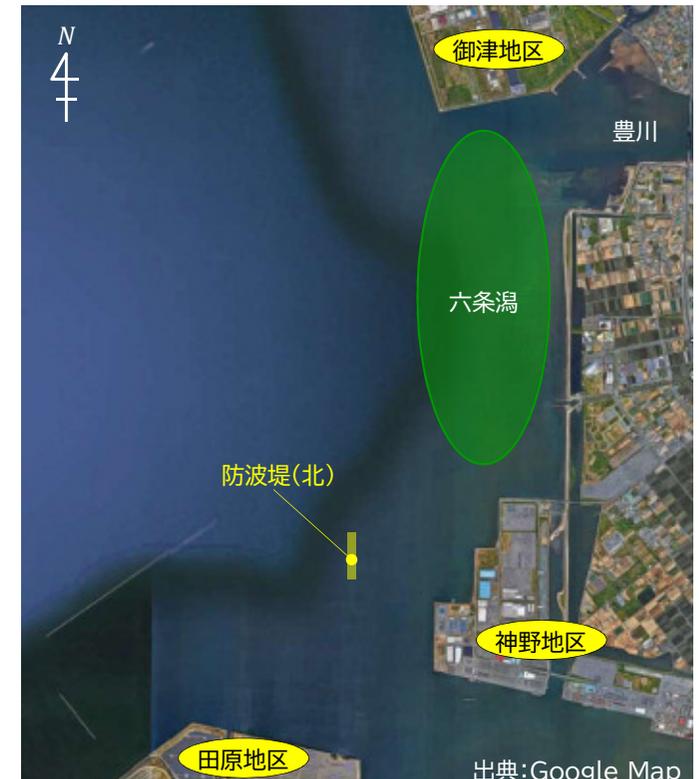
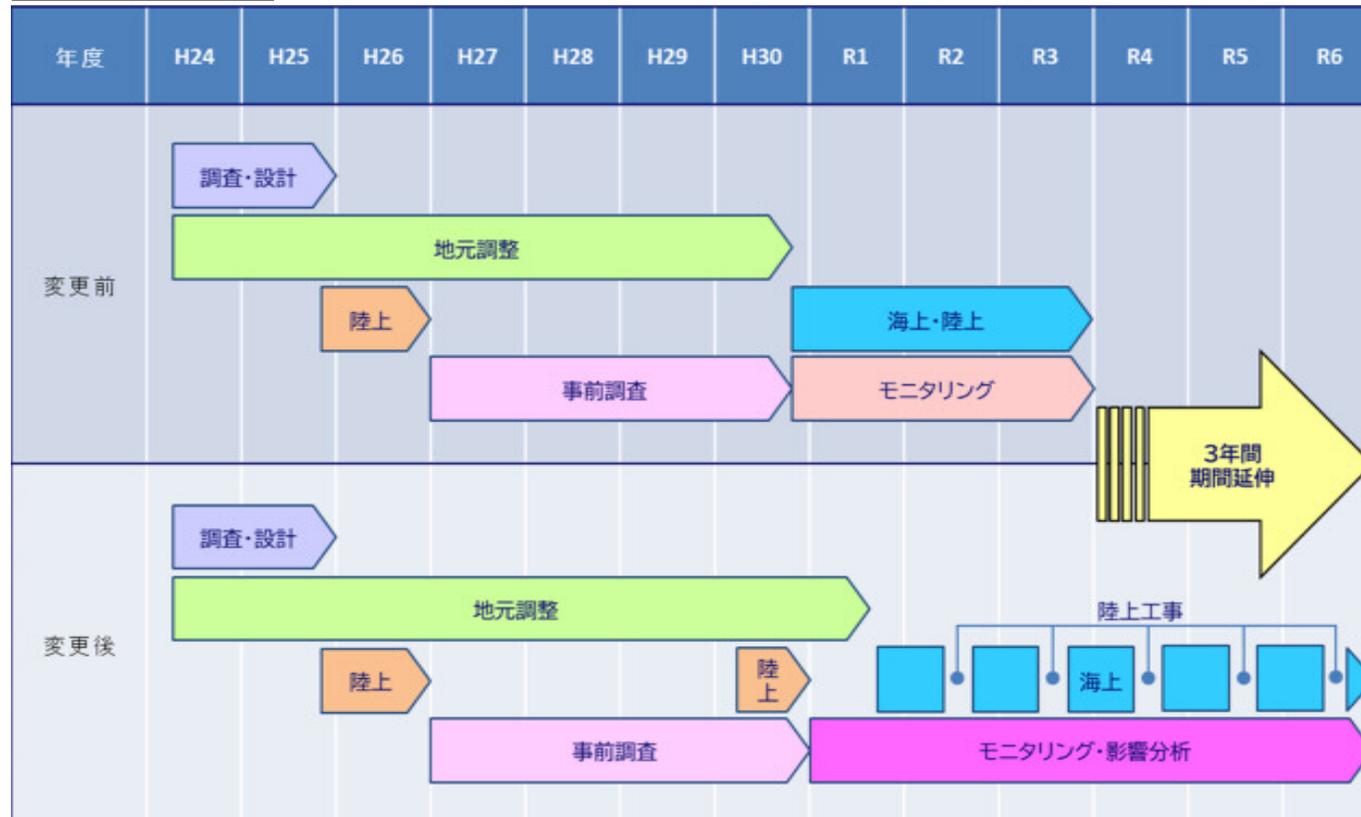
### 【背景】

- 防波堤(北)の近傍に位置する「六条潟」は、県内の各アサリ漁場へ稚貝を供給している唯一の場所である。
- そのため、防波堤(北)の整備による六条潟への影響について慎重に検討することとし、事前調査として平成27年度からアサリの稚貝生息状況などに着目した調査を実施してきたところである。

### 【対応】

- 事前調査と地元調整を踏まえ、海上工事については漁への安全性に配慮して漁期(10月~12月)を避けて防波堤を延伸することとし、前回評価時に想定していた整備計画を変更した結果、海上・陸上工事に必要な期間としては6年間かかる見込みである。
- また、事前調査・地元調整後、令和元年度より海上工事に着手しており、事業期間として令和6年度まで3年間延伸することとする。

## 事業スケジュール



# 4. 事業費の見直し

## 事業費増額の要因(詳細)

事業期間延伸等に伴う工事費の見直し .....9億円

■漁期を回避した海上工事や事業期間の延伸に伴い、海上工事で使用する作業船の拘束費や回航費、灯浮標(工事用ブイ)の設置、施工管理設備の更新費などの費用が必要となった。(6億円)

■ケーソン製作場の護岸において吸い出しが確認され、今後の工事に危険を及ぼすおそれがあるため、緊急的に補修を実施する費用が必要となった。(3億円)



作業船(起重機船)



補修前



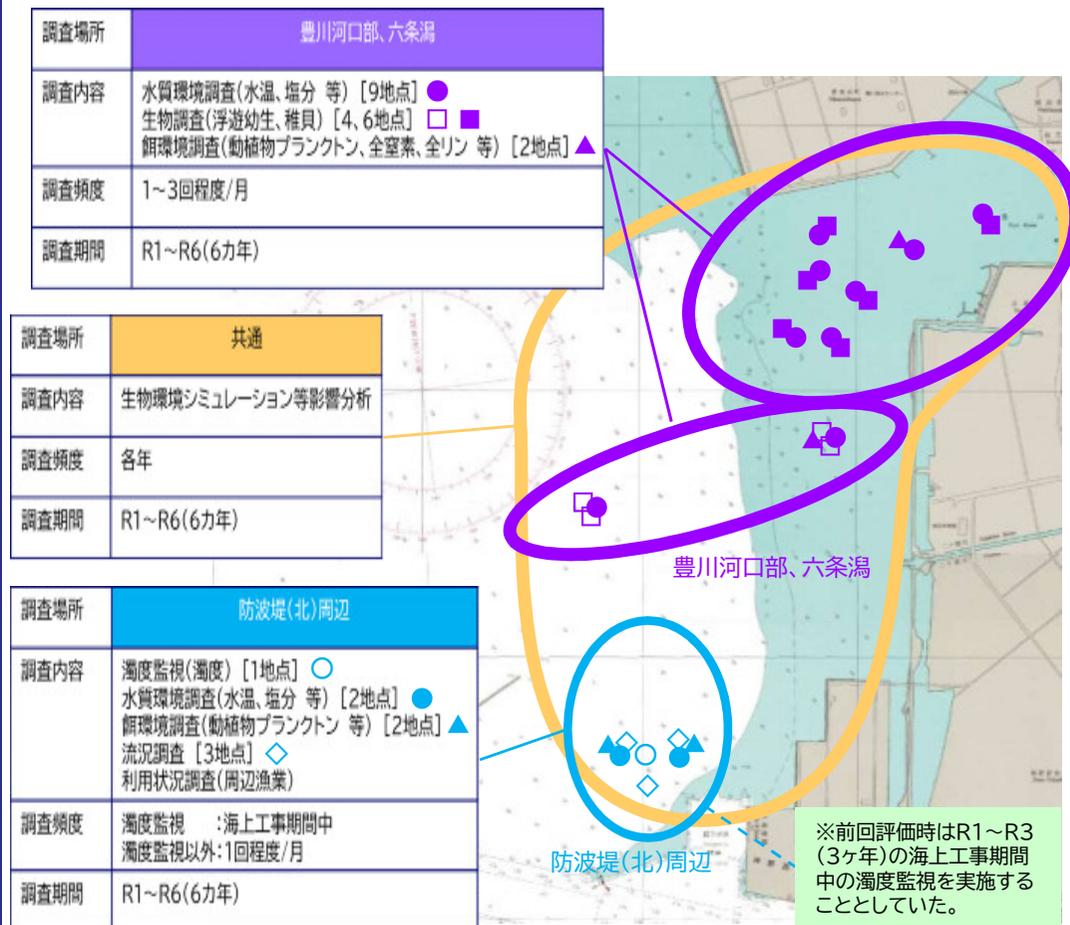
補修状況

ケーソン製作場護岸

前回評価時 236億円(税込み) → 今回評価時 249億円(税込み) [6%増]

モニタリング・影響分析に係る調査の実施 .....4億円

■前回評価時は防波堤(北)周辺での海上工事期間中の濁度監視を実施することを想定していたが、事前調査の結果や地元調整を踏まえて、生物環境の特徴がよく現れる地点を調査することとし、今回評価では、調査範囲の拡大(豊川河口部、六条潟)、調査内容の充実(水質環境調査、生物調査、影響分析 等)、調査期間の延長(R1~R6)に伴う費用が必要となった。

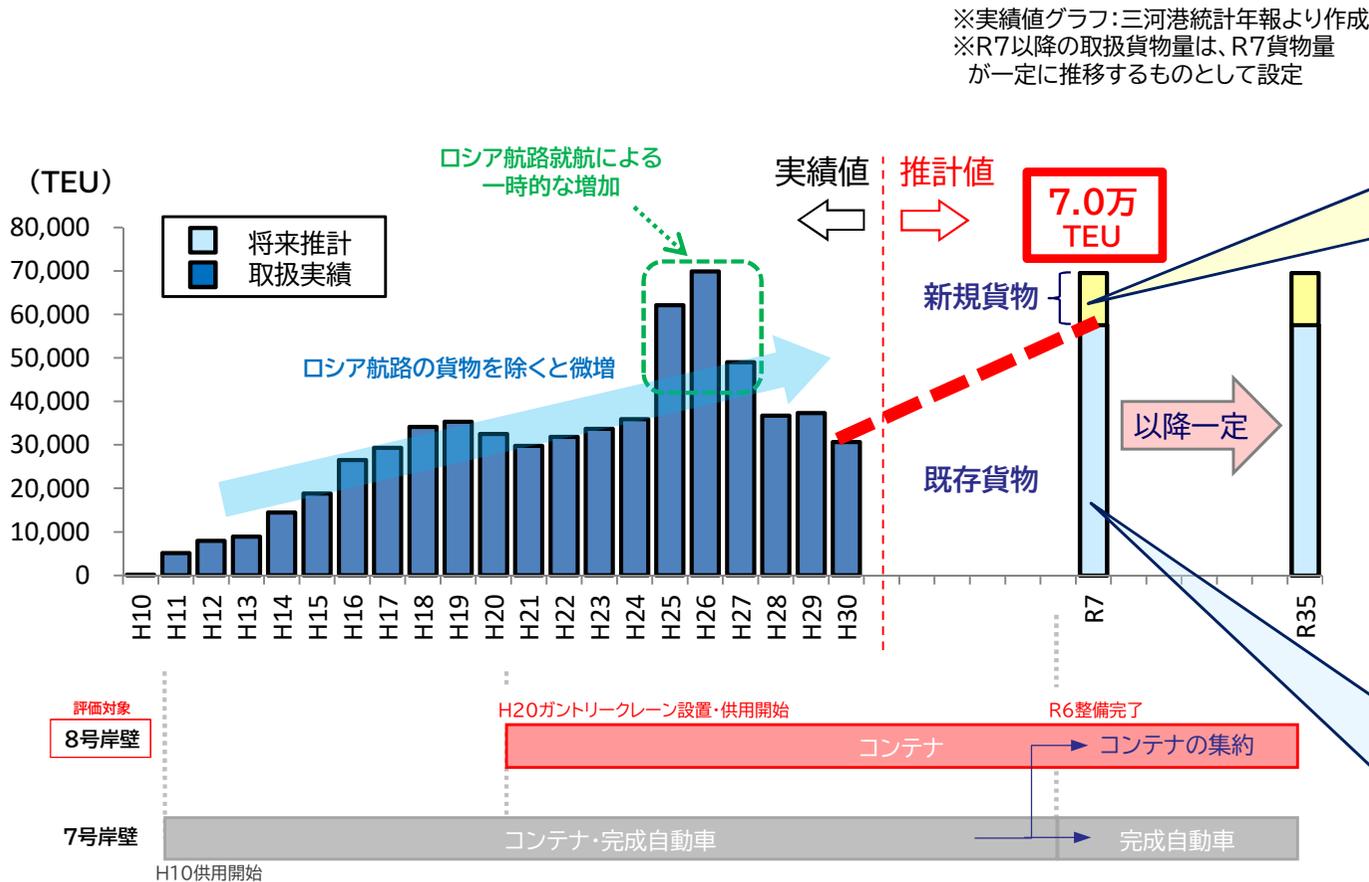


# 5. 取扱貨物量の状況と将来推計

## 貨物取扱状況及び将来推計

- コンテナ取扱貨物量は、平成25年～27年においてはロシア航路の就航により貨物量が一時的に大きく増大した。それ以外の年次については微増傾向で推移している。
- 将来貨物推計については、これまでの評価における手法と同様に、関連する社会経済指標や企業ヒアリング等に基づき既存貨物(6.0万TEU)、新規貨物として立地予定のバイオマス発電所の燃料となる木質ペレット(1.0万TEU)を見込み、合計7.0万TEUを設定した。

### 《三河港における外貿コンテナ取扱貨物量の推移(実績・予測)》



### 《新規貨物の将来推計》

【関係機関等ヒアリング】

バイオマス発電所が新たに建設される予定であり、燃料(木質ペレット等)の一部を神野心頭で取扱うことが想定されている。



木質ペレットのイメージ



再生可能エネルギー用バルクコンテナ

### 《既存貨物の将来推計(一例)》

【企業ヒアリング】

履帯の需要については、輸出先の建設市場に大きく影響を受け、近年の中国・東南アジアの建設需要に伴い輸出が拡大してきた。今後の需要についても中国・東南アジアの建設需要の拡大に伴って増加すると考えられる。



A社: 輸送機械(輸出)

履帯のイメージ

## (1)ターミナル整備による貨物輸送コスト削減

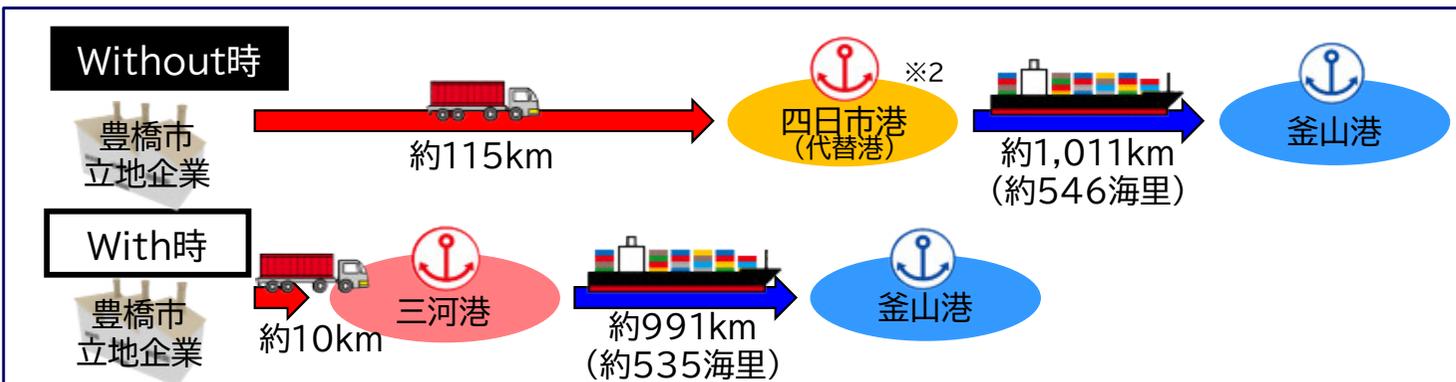
### 1)現状の課題

■ ターミナルが整備されない場合は、コンテナ貨物が他の港(以下『代替港』)を利用することとなり、輸送コストが増大する。

### 2)整備効果

■ 新たに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るため、陸上輸送距離が短縮され、輸送コストが削減できる。

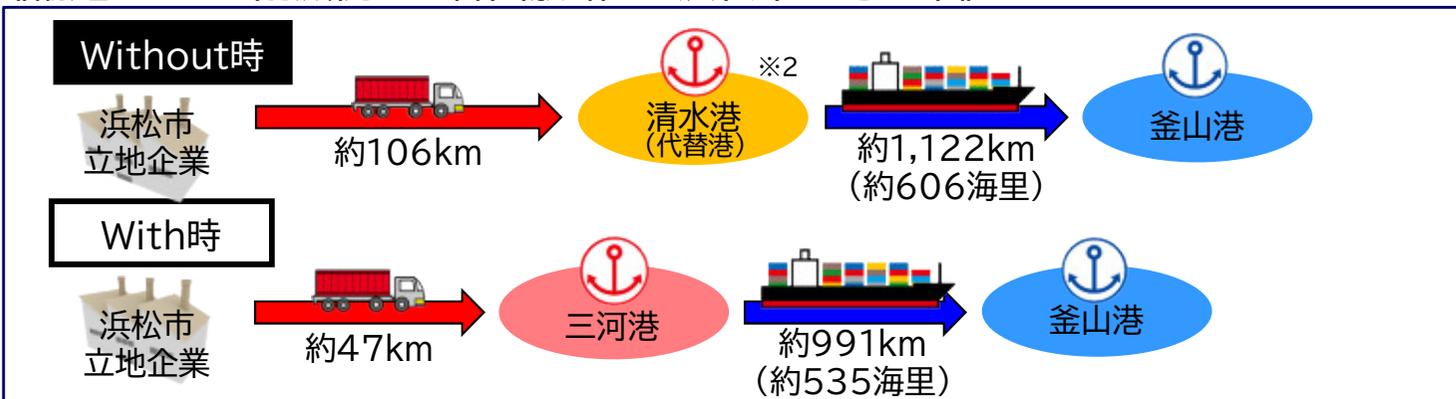
#### 《輸送コストの削減例：韓国航路※1、豊橋市立地企業》



#### ■ 輸送コストの削減効果 (豊橋市発着貨物の場合)



#### 《輸送コストの削減例：韓国航路※1、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)



※1 新設ターミナルにおいて、評価時点(R2d)で大宗を占める航路は韓国航路であるため、事例として明示

※2 代替港は、該当する定期航路の有無、寄港地、受入余力を考慮して輸送コストを算出し、最も優位な港湾を選定(四日市港、清水港)

注:輸送コストは、20ftコンテナ輸出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

# 7. 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。  
 事業全体：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6.1となり、投資効果を確認。

$$\diamond B/C(\text{費用便益比}) = \frac{\text{国際物流ターミナル整備効果} + \text{残存価値}}{\text{建設費} + \text{再投資費} + \text{管理運営費}}$$

項目(割引後)		内容	評価期間内(単位:億円)			
			前回評価(平成29年度)		今回評価(令和2年度)	
			事業全体	残事業	事業全体	残事業
便益(B)	国際物流ターミナル整備効果	ターミナル整備による貨物輸送コスト削減	516	143	668	227
	残存価値	第一線防波堤・心頭用地・荷役機械の残存価値	9	4	12	5
	合計		525	147	680	232
費用(C)	建設費、再投資費		448	22	551	35
	管理運営費	維持費、運営費	4	1	5	3
	合計		452	23	556	38
費用便益費(B/C)			1.2	6.5	1.2	6.1

- ※1 残事業によるB/Cの算定は、今後防波堤及び心頭用地の整備が進むことにより追加的に取り扱うことができる貨物量を対象として算出した。
- ※2 四捨五入の関係で金額の和は必ずしも一致しない
- ※3 社会的割引率等を考慮した値

## (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

- ・ 田原地区におけるバイオマス発電所の新規建設に伴い、燃料調達の際には三河港が利用されることが想定される。
- ・ 韓国航路の一つである興亜LINE(株)(Heung-A)単独で運航されてきた航路は、令和2年度から韓国の老舗船社である長錦商船(株)(Sinokor)と共同運航を行うこととなり、今後は営業力を活かした集貨範囲の拡大が期待される。

### 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>、NO<sub>x</sub>の排出量削減。
- ・ 物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化。

### 3) 残事業の必要性

- ・ コンテナ貨物の集約化や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には、防波堤、心頭用地、荷役機械の整備が必要。

## (3) 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93%であり、引き続き事業の進捗を図る。

## (4) コスト縮減や代替案等の可能性の視点

### 【コスト縮減】

- ・ 引き続きコスト縮減を念頭におき、工事实施の際には、効率的な施工方法の採用や、使用材料等の選定についてもライフサイクルコスト(LCC)低減となるよう努める。

### 【代替案の立案】

- ・ 当該施設への波の影響を低減し、岸壁の利用向上を図るためには、防波堤の整備以外に代替案はない。

## 8. 港湾管理者への意見聴取結果

「対応方針(原案)」に対して異議はありません。  
引き続き、利用者等とも調整のうえ、コスト縮減と早期事業進捗に努めていただきたい。

## 9. 対応方針(原案)

以上により、事業を継続する。