

四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区
国際海上コンテナターミナル整備事業
(港湾整備事業)

事後評価 説明資料

令和4年12月13日

中部地方整備局 四日市港湾事務所

目 次

1. 四日市港の概要	1
2. 事業の概要	4
3. 事業効果の発現状況	5
4. 評価のまとめ	10

1. 四日市港の概要(1)

- 四日市港は東名阪、新名神、伊勢湾岸自動車道、国道1号、23号等が通る交通の要衝に位置しており、伊勢湾岸自動車道みえ川越ICに繋がっている。
- 中部のものづくり産業や暮らしを支える物流拠点として、また、石油等エネルギー供給基地として重要な役割を担っている。

四日市港の全景と主な利用状況



<川越地区>

JERA川越火力発電所(燃料:LNG/総出力480万kw)



<霞ヶ浦地区>

コンテナ(中国,韓国,東南アジア方面)
完成自動車等の外貨貨物を扱う物流拠点



<霞ヶ浦・午起・塩浜・石原地区>

我が国有数の石油化学コンビナート



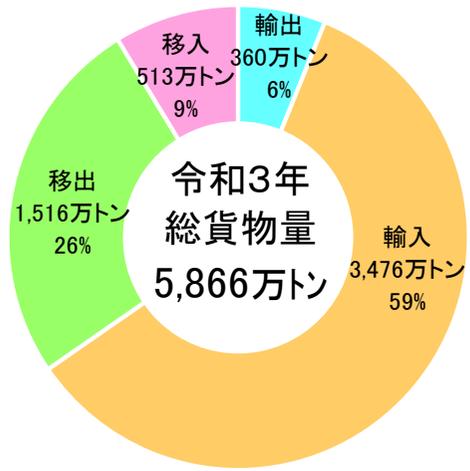
<四日市地区>

化学薬品、穀物、完成自動車を扱う埠頭

1. 四日市港の概要(2)

- 四日市港はコンテナ、完成自動車、石油化学・エネルギー関連の荷主が利用する港湾であり、利用荷主は三重県を中心に広く分布している。
- コンテナ貨物関連では加工組み立て型の自動車部品メーカー、基礎素材型の化学薬品メーカー、ゴム製品を生産するタイヤメーカーが主に利用している。

四日市港の取扱貨物量(令和3年)



出典: 四日市港統計年報

四日市港の主な取扱貨物(令和3年)

輸出	化学薬品、自動車部品、揮発油、染料・塗料・合成樹脂・その他、ゴム製品等
輸入	原油、LNG、石炭等
移出	その他の石油、重油、揮発油 石炭、完成自動車、セメント等
移入	揮発油、化学薬品、重油 完成自動車、その他の石油等

四日市港背後の主な利用企業

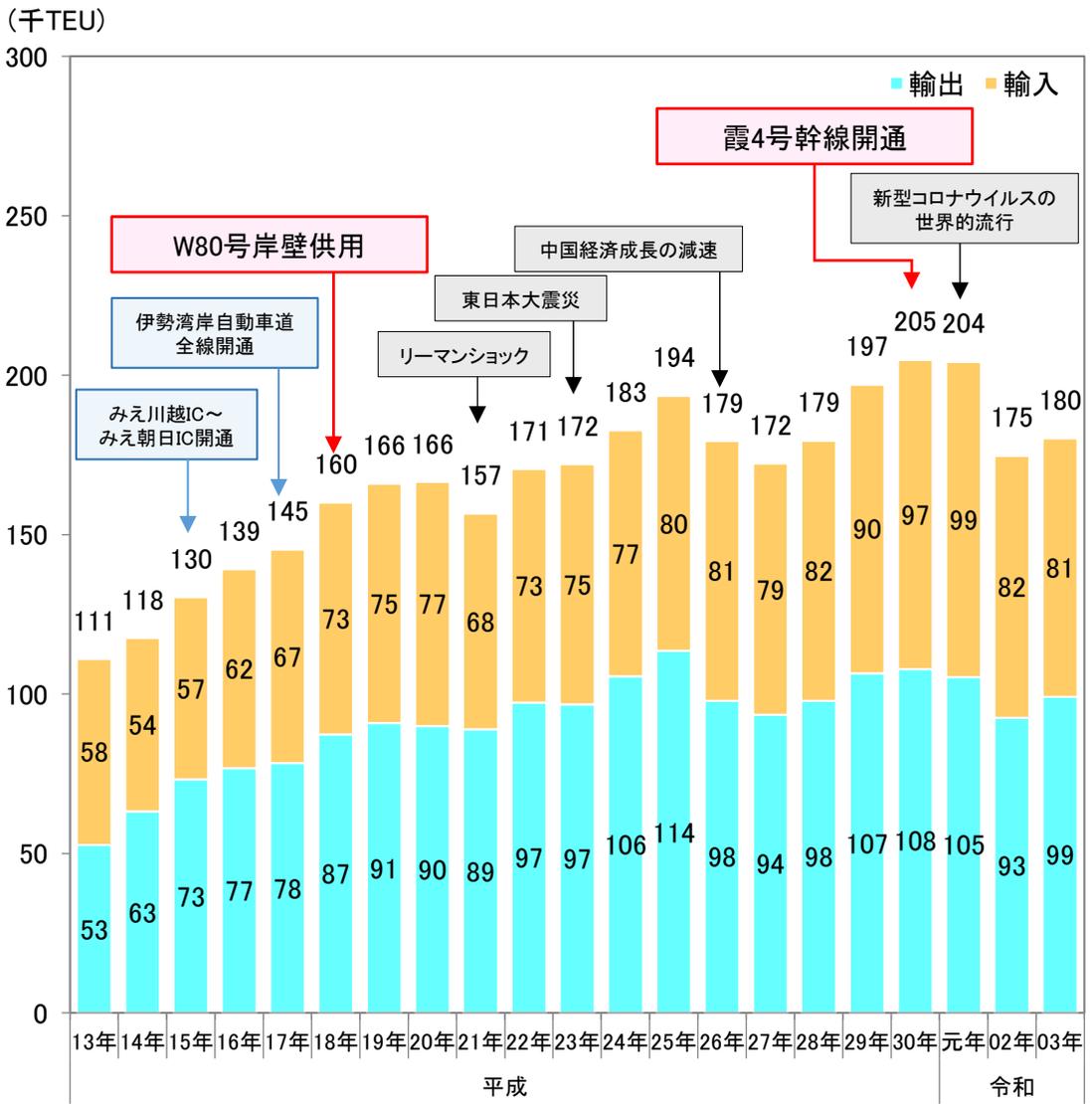


1. 四日市港の概要(3)

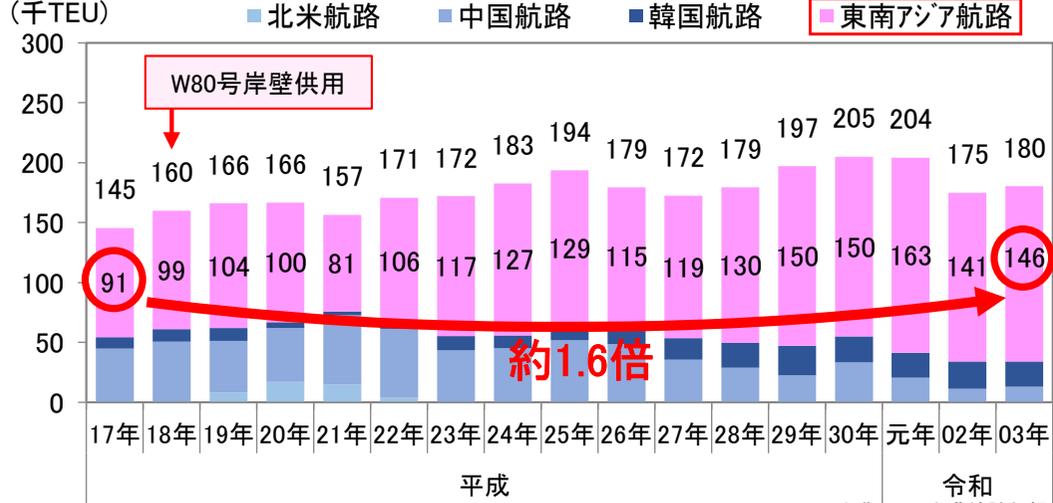
○四日市港の外貿コンテナ取扱量は周辺道路の整備やW80号岸壁の供用以降、年々増加傾向で推移している。
 ○航路別では東南アジア航路の割合が高く、直近の取扱量はW80号岸壁整備前と比べて約1.6倍増加している。
 ○W80号岸壁の整備によって、大型化した船舶の入港が可能となり、水深12m超が必要な3万DWT※以上の船型での輸送が増加している。

※DWTとは、船に積載することができる貨物等の総重量を示す単位。

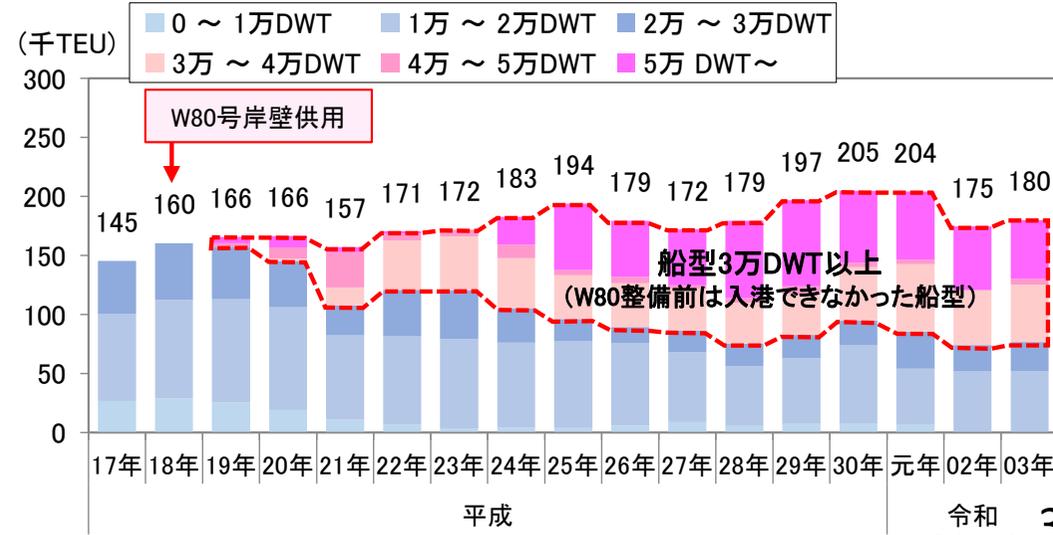
外貿コンテナ取扱量の推移(四日市港全体)



東南アジア航路の取扱量(四日市港全体・外貿)



外貿コンテナ船の船型別取扱量(四日市港全体)



出典: 四日市港統計年報

出典: 四日市港統計年報

2. 事業の概要

整備目的・概要

- 外貿コンテナ貨物取扱量の増加およびコンテナ船大型化に伴う既存施設的能力不足を解消するため、岸壁の整備を実施する。
- 港湾関連交通の速達性や定時性を確保するため、臨港道路の整備を実施する。

事業内容

- 事業採択：平成13年度
- 事業期間：平成13年度～平成30年度
- 構成施設：

施設名	数量	備考
岸壁(水深14m):W80	330m	直轄
防波堤(霞)	200m	
泊地(水深14m)	63ha	起債
ふ頭用地	18ha	
荷役機械	3基	
臨港道路(霞4号幹線)	4.1km(2車線)	直轄

■全体事業費：820億円(税込)

費用便益比

■B(総便益)/C(総費用):1.3

施設位置図



3. 事業効果の発現状況(1) (ターミナル新設による輸送効率化効果)

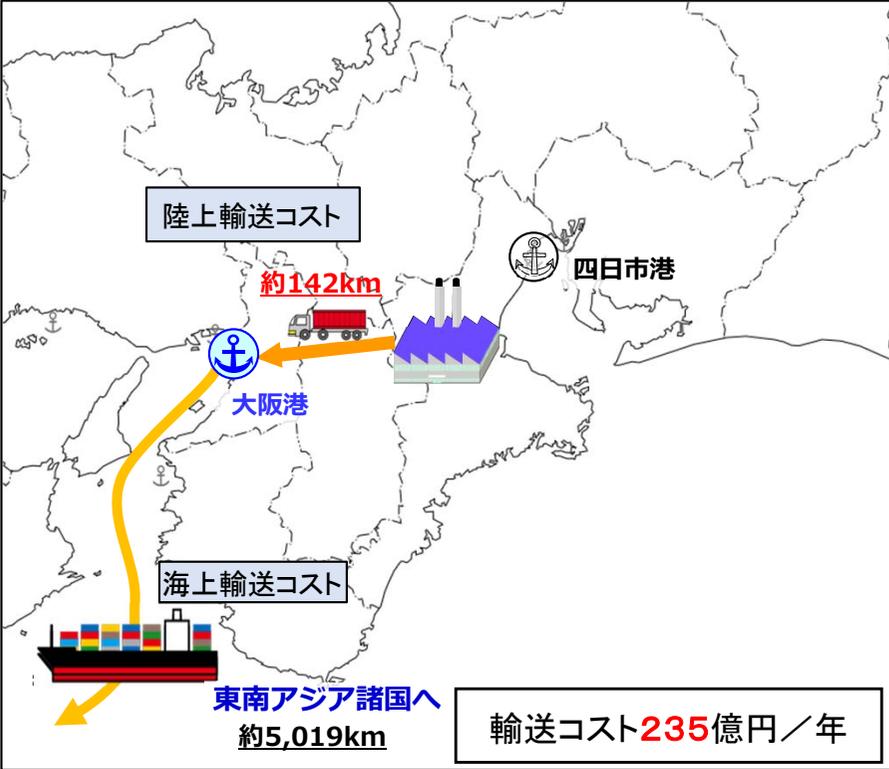
事業の効果

○四日市港のコンテナ貨物取扱能力が強化されることにより、他の港(以下『代替港』)を利用する非効率な輸送が解消され、陸上輸送コストの削減が図られた。

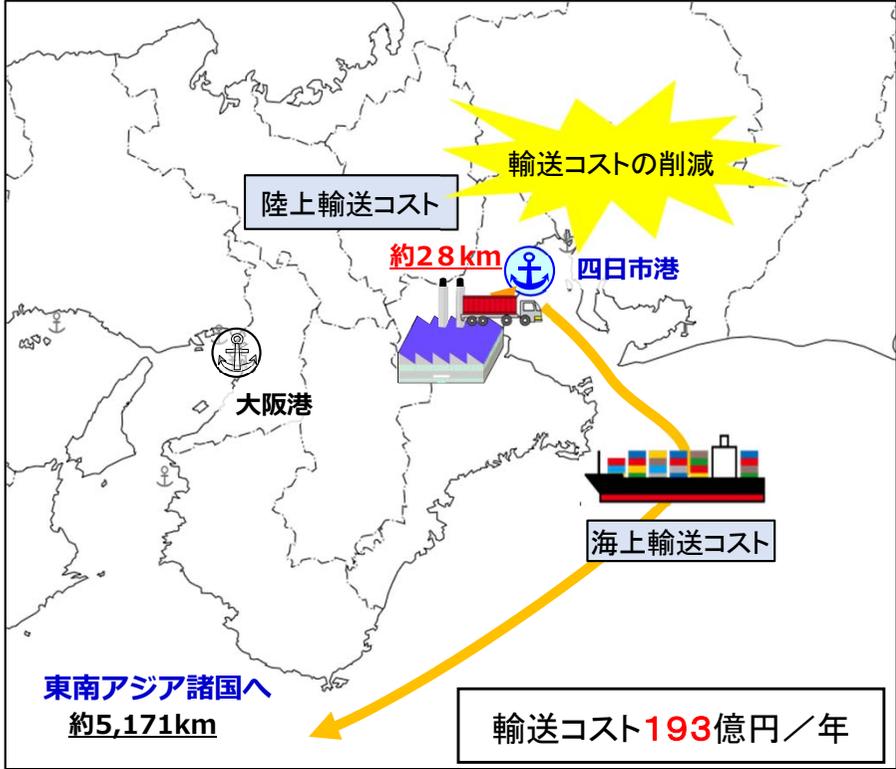
事業効果の発現状況図: 三重県内の荷主が東南アジア航路を利用する場合

Without (整備なし) 時:
大阪港の岸壁を利用

With (整備あり) 時:
四日市港の当該岸壁を利用



単年度便益
42億円/年



※上記の単年度便益は代表年(令和3年)の便益額(現在価値化前)である。
 ※単年度便益の合計値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。
 ※新設ターミナルにおいて、主要な航路は東南アジア航路となるため、事例として明示。
 ※大阪港より近傍の港においては、W80岸壁と同規模(水深-14m)以上の係留施設を有していない、取扱余力がない等により代替港の選定から外れている。
 ※W80岸壁での取扱貨物を便益対象貨物として設定している。

3. 事業効果の発現状況(2) (W80号岸壁整備による港の利便性の向上)

○ W80号岸壁の整備による四日市港の利便性の向上により、コンテナの主要品目である自動車部品の製造品出荷額が増加した。

W80号岸壁整備による取扱貨物の増加(自動車部品)

○ワイヤーハーネス※の世界シェアトップクラスである自動車部品メーカーは、主に四日市港から東南アジア向けにワイヤーハーネスに使用する部品を輸出している。

○W80号岸壁の整備に伴い東南アジア航路の航路数や便数が増えたことにより、自動車部品(輸出)の取扱貨物量も順調に推移しており、今後もEVの需要拡大等に起因して貨物量も増加することが見込まれている。

※自動車内に張り巡らされた電力や電子制御信号を送るための電線パーツ

W80号岸壁の品目別貨物構成比

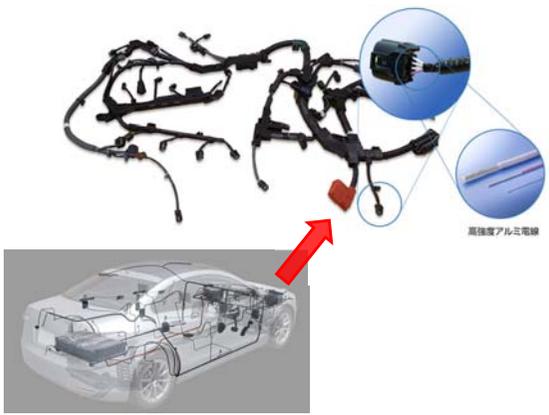
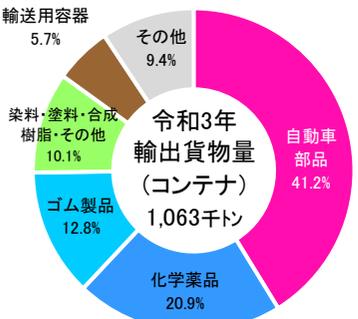


写真: 自動車用のワイヤーハーネス(出典: 住友電装(株)HP)

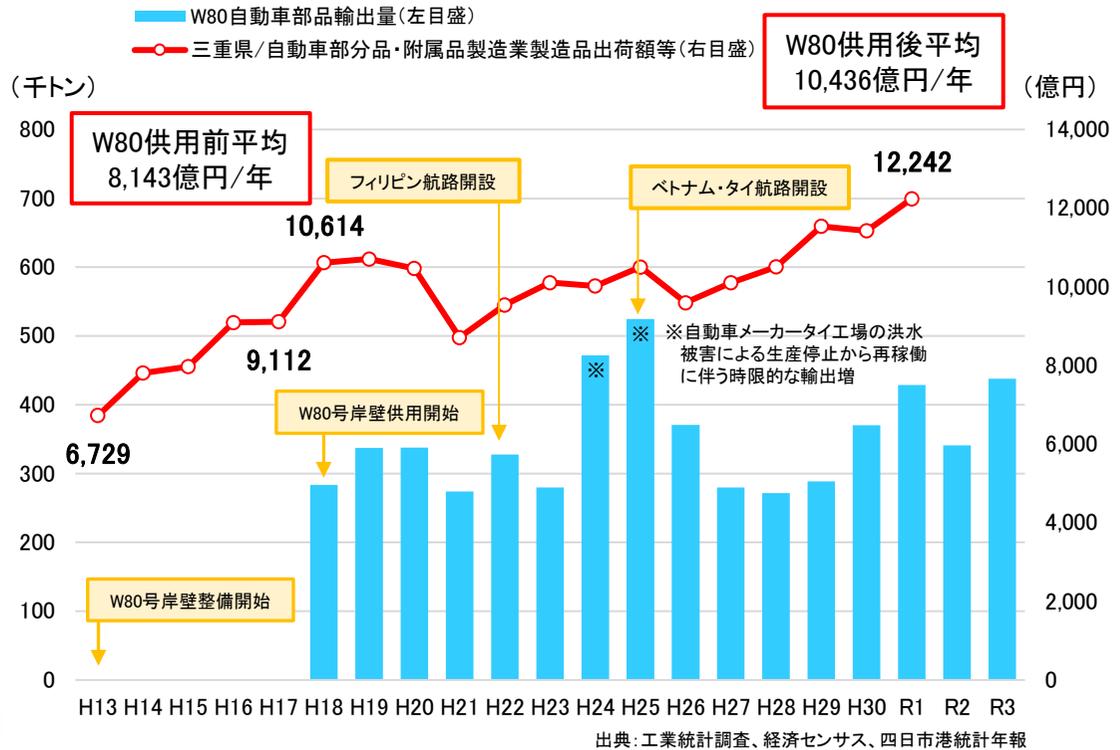


図 W80号岸壁における自動車部品輸出货量(東南アジア航路)

利用者の声(港湾運送業者・自動車部品メーカー)

・W80号岸壁の整備により、東南アジア航路の航路数や便数が増えたことにより自動車部品メーカーの取扱量が増加しております。

・岸壁整備に加え霞4号幹線の整備もあり、ワイヤーハーネス部材にかかる物流関連事業を行う新たな合弁会社※を設立しました。

※令和4年4月に港湾運送業者や自動車部品メーカー等が共同で設立



3. 事業効果の発現状況(3) (臨港道路整備による輸送効率化効果)

事業の効果

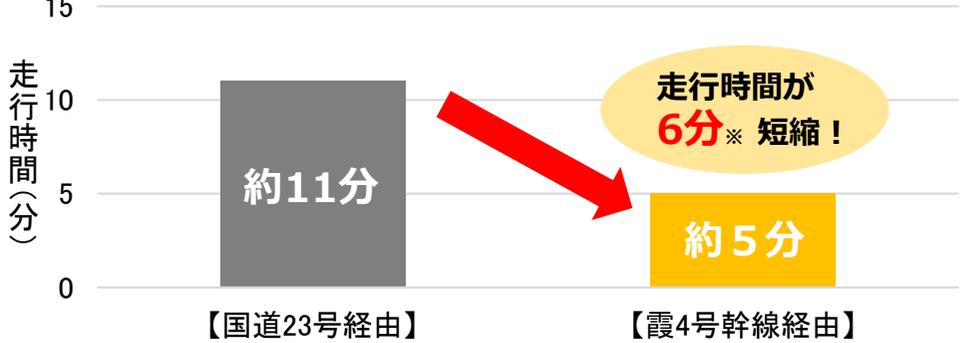
- 高速道路網と霞ヶ浦地区を円滑に結ぶ臨港道路(霞4号幹線)の整備により、港湾関連車両の所要時間の短縮が図られ速達性が確保された。
- 港湾関連車両の周辺道路へ与える負荷を抑え、周辺道路の混雑状況の緩和、沿道環境の改善に寄与した。
- また、霞ヶ浦地区への複数アクセスルート実現により、リダンダンシーが確保された。

臨港道路整備前



臨港道路整備後

〈くみえ川越IC～霞ヶ浦北埠頭コンテナターミナルまでの所要時間〉



※分析結果はナビタイムプローブデータの実走行時間に基づく、抽出期間(2021年1月～9月)の平均所要時間
 ※H30.10月に実施した交通量調査(ストップウォッチによる計測)では、国道23号経由16.5分、霞4号幹線経由7.5分であり、約9分の時間削減が図られる結果となった。なお、当調査日は10月のうち交通量が5番目に少ない日であり、交通量が多い日のピーク時間帯ではより一層の削減時間が見込まれる。

臨港道路整備による輸送効率化効果
27億円/年

利用者の声(港湾運送業者)

- ・霞4号幹線の利用より、ラッシュ時間帯は北方向(名古屋方面)の輸送時間が霞大橋利用時よりも15～20分短縮している。また、霞大橋利用の際も、交通量の分散により15分程度輸送時間が短縮している。
- ・交通混雑が緩和され利便性が向上している。



3. 事業効果の発現状況(4) (定性的な効果)

○ 定性的効果では、地域産業の安定・発展の強化や労働環境の改善等が発現している。

地域産業の安定・発展の強化

<新規物流センターの立地>

- ・W80号岸壁等の新たな施設整備に伴い、港湾運送業者A社及び倉庫業者B社は北ふ頭コンテナターミナル隣地に「霞北埠頭流通センター」を立地した。(竣工:平成29年5月/総投資額:約70億円※)
- ・霞4号幹線が整備されたことにより利便性が向上し、今後は新規岸壁の整備が計画されていることから、港湾運送業者A社、自動車部品メーカーC社および倉庫業者B社はみえ朝日IC付近に「三重朝日物流センター」の立地に至った。(竣工:令和5年6月予定/総投資額:約140億円※) ※出典:物流ニュースLNEWS



写真:霞北埠頭流通センター

労働環境の改善

<港湾関連従事者,トラックドライバーの労働時間短縮>

- ・輸送時間の短縮※によりコンテナの回送効率が上昇し、整備以前まで発生していたコンテナ待ちによる倉庫従事者の残業時間が削減されたほか、ドライバーの労働時間短縮にも繋がっています。 ※輸送時間の短縮は港湾関連車両の交通量が多くなるラッシュ時間帯によるもの

利用者の声
(港湾運送業者)

安心・安全の確保

<リダンダンシーの確保>

- ・集中豪雨の際は霞大橋付近の冠水により道路の一部が寸断されることもありますが、霞4号幹線の整備により、ターミナルへの別ルートが確保され、早期に運行が再開出来ていることからリダンダンシーが確保されていると感じています。



4. 評価のまとめ(1)

(1) 便益算定結果

項目		内容	評価期間内 (単位:億円)
			全体事業
便益(B)	国際海上コンテナ ターミナル整備効果	・ターミナル整備による輸送コスト削減効果 ・臨港道路整備による輸送時間削減、 輸送費用削減、交通事故削減効果	2,191
	残存価値	ふ頭用地、荷役機械	13
	合 計		2,204
費用(C)	総事業費	初期投資・更新投資費用	1,645
	管理運営費	維持管理費用	15
	合 計		1,660
費用便益比(B/C)			1.3

※数値は基準年における現在価値化及び社会的割引率による割引後の値である
 ※便益(B)は供用期間中に発現した整備効果(便益)の合計値である
 ※四捨五入により合計値が合わない場合がある

(2) 定性的効果の発現状況(主な内容)

- ・新規物流センターの立地
- ・港湾関連従事者,トラックドライバーの労働時間短縮
- ・リダンダンシーの確保

4. 評価のまとめ(2)

(3) 今後の事後評価の必要性

○ 本事業は、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はないと考えます。

(4) 改善措置の必要性

○ 本事業は、整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はないと考えます。

(5) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

○ 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考えます。