

三河港 ふ頭再編改良事業 (港湾整備事業)

事後評価 説明資料

令和5年1月23日

中部地方整備局 三河港湾事務所

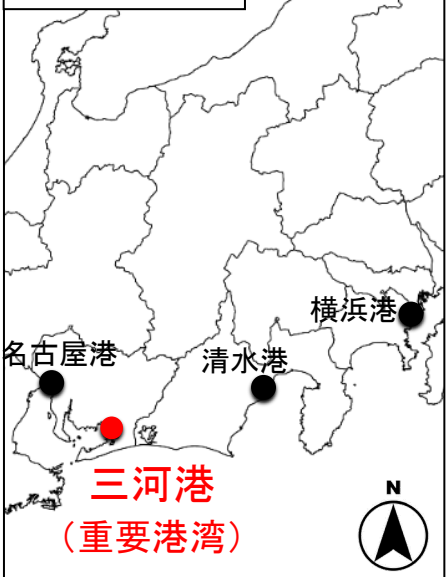
目 次

1. 三河港の概要	1
2. 事業の概要	3
3. 事業効果の発現状況	5
4. 評価のまとめ	9

1. 三河港の概要(1)

- 三河港は、わが国の中央に位置し、首都圏や近畿圏をカバーする地理的優位性を誇る物流拠点として、また東三河地域の産業の中核として重要な役割を担っている。
- 臨海部には多数の事業所が立地し、生産・物流活動を行うほか、広大かつ自然環境豊かな水域を持ち、リゾート・マリンレジャーなど多くの機能を有している。

三河港の位置



三河港の全景と主な利用状況



三河港の主な取扱貨物(令和2年)

輸出	完成自動車、鉄鋼、金属くず等
輸入	完成自動車、石材、鋼材、再利用資源等
移出	完成自動車、鉄鋼、鋼材、廃棄物等
移入	完成自動車、鉄鋼、セメント、石炭等

(資料: ジオスペース プラス)

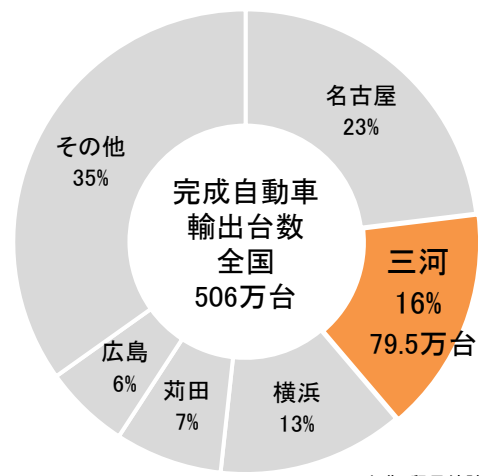
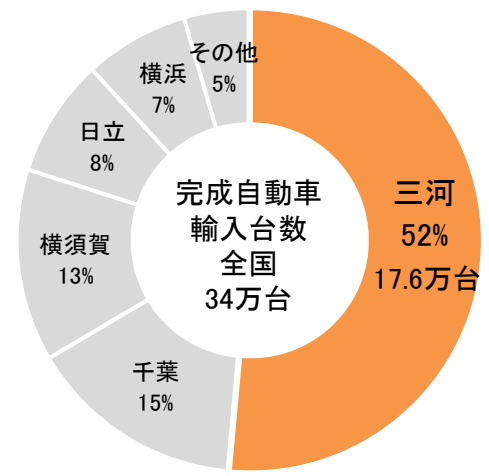
1. 三河港の概要(2)

- モノづくり愛知を代表する自動車産業が周辺地域に集積し、海外自動車メーカーも臨海部に多数立地しており、我が国の経済を支える自動車産業の拠点港湾として重要な役割を果たしている。
- 特に、完成自動車の輸入においては、台数・金額ともに29年連続で全国一位の取扱量を誇っている。

完成自動車の輸出入台数(令和3年)

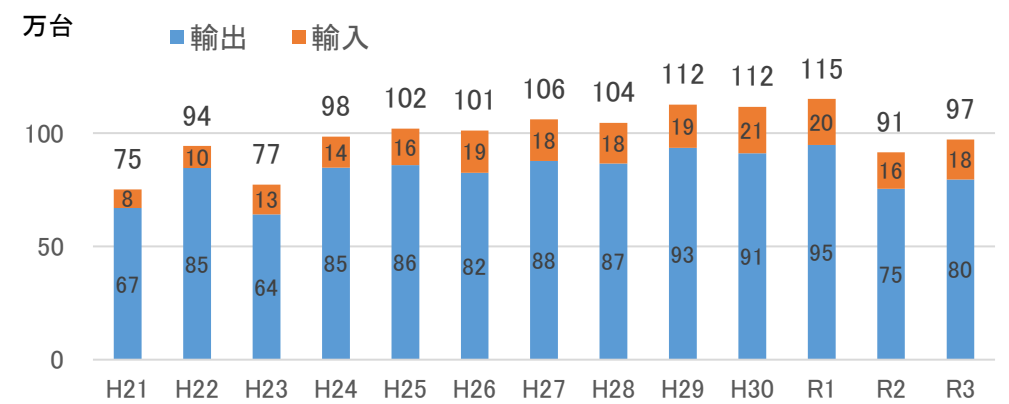
輸入台数 全国1位(29年連続)

輸出台数 全国2位(5年連続)



出典: 貿易統計

三河港における完成自動車の輸出入台数の推移



出典: 貿易統計

三河港を拠点としている自動車メーカー

輸入	
輸出	

完成自動車の荷役状況(輸入)



2. 事業の概要(1)

整備目的・概要

- 貨物の混在解消を目的とした取扱機能のふ頭再編を進める神野地区において、完成自動車取扱需要の増加に対応するため、岸壁(水深12m)等の整備を行う。
- 大規模地震発災時の緊急物資や救援部隊の迅速な輸送を通じて市民の生命・生活を守るとともに、物流機能の早期回復によって背後圏の地域経済を支えるため、耐震性を有する岸壁を整備する。

事業内容

- 事業採択：平成26年度
- 事業期間：平成26年度～平成29年度
- 構成施設

施設名	数量	備考
岸壁(水深12m)(延伸)(耐震)	260m	直轄
泊地(水深12m)	1.1ha	
ふ頭用地	2.0ha	起債

- 全体事業費：46億円(税込)

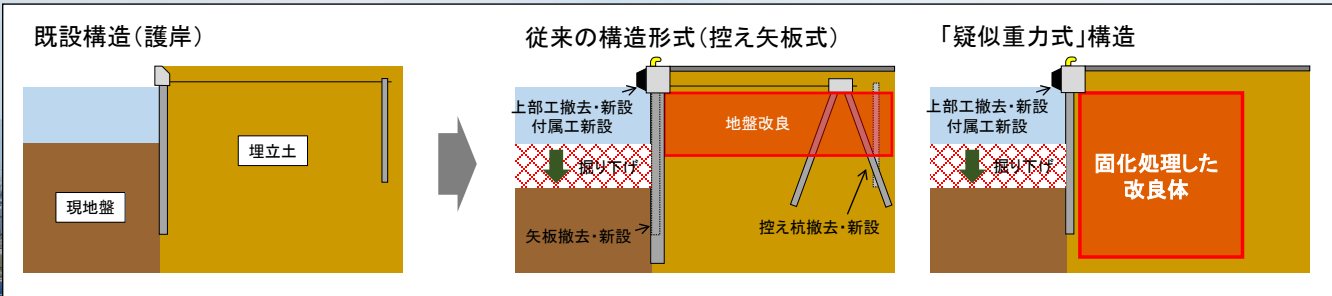
費用便益比

- B(総便益)/C(総費用):1.8

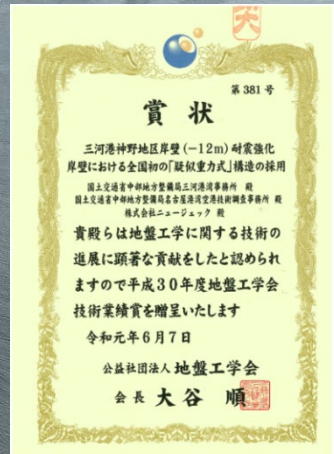
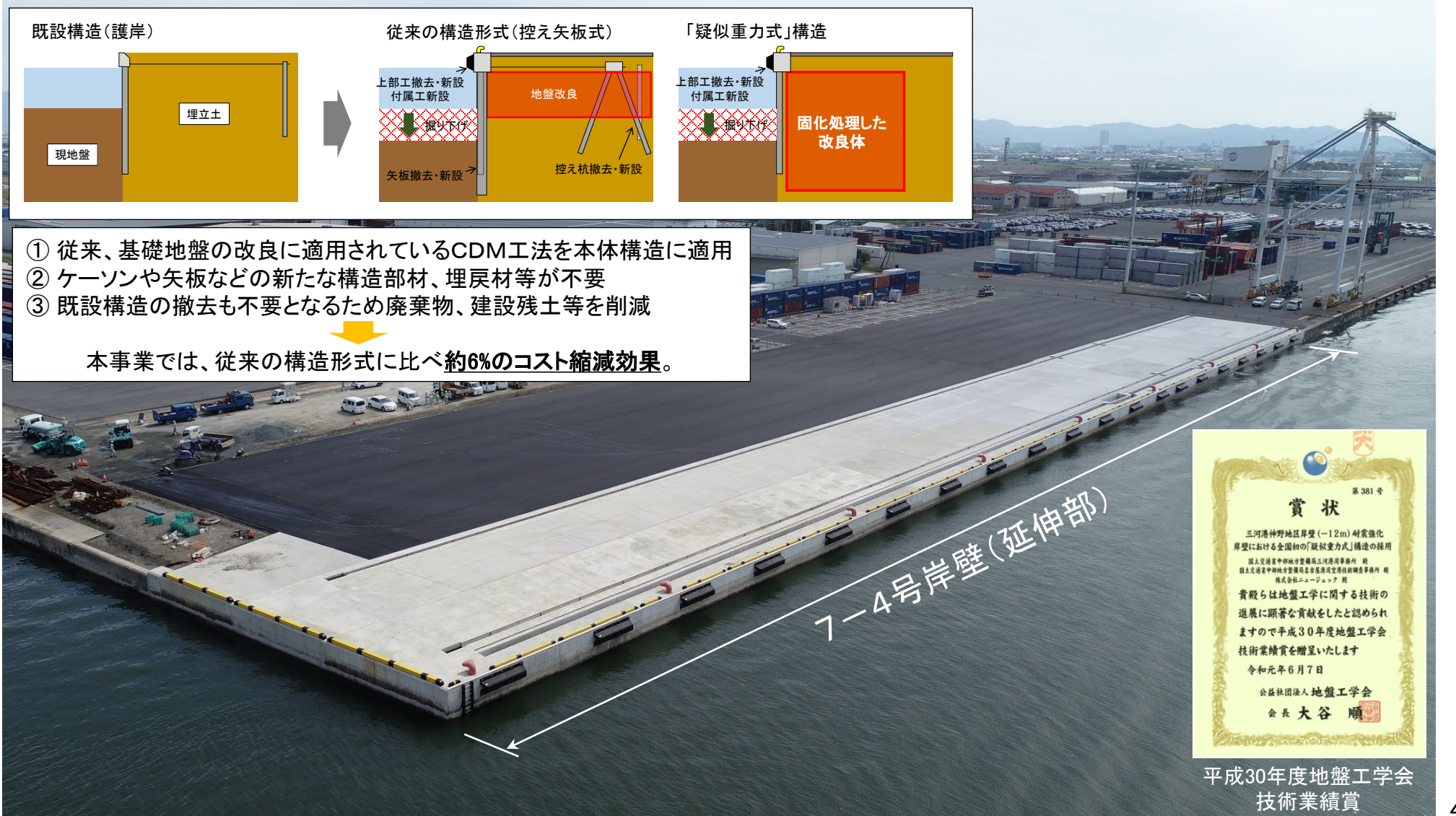


2. 事業の概要(2)

- 岸壁は、全国初となる「疑似重力式」構造を採用し施工を行った。これまでは岸壁等の軟弱基礎地盤の改良を目的に実施してきた深層混合処理工法で固化した改良体を岸壁の本体構造として採用した新しい構造形式。
- 本構造は、今後の港湾施設の整備・発展に大きく寄与するものとし、平成30年度地盤工学会技術業績賞を受賞。



- ① 従来、基礎地盤の改良に適用されているCDM工法を本体構造に適用
 - ② ケーソンや矢板などの新たな構造部材、埋戻材等が不要
 - ③ 既設構造の撤去も不要となるため廃棄物、建設残土等を削減
- 本事業では、従来の構造形式に比べ約6%のコスト縮減効果。



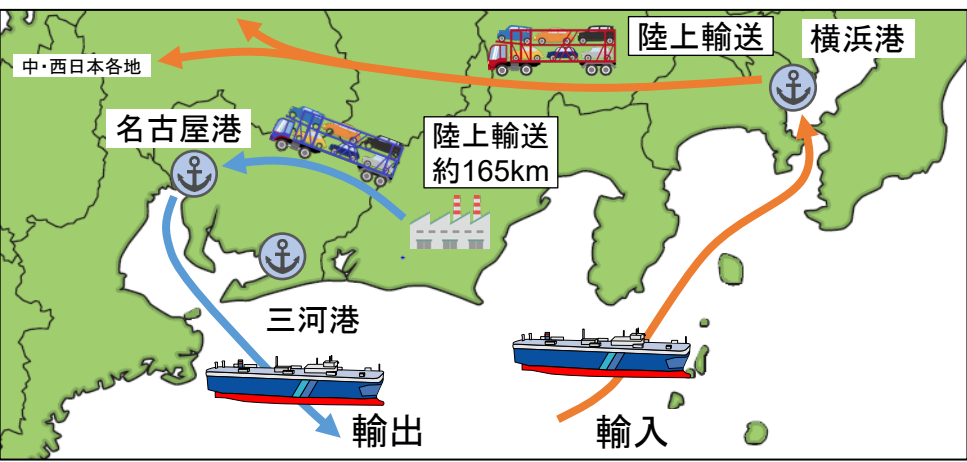
平成30年度地盤工学会
技術業績賞

3. 事業効果の発現状況 (陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減)

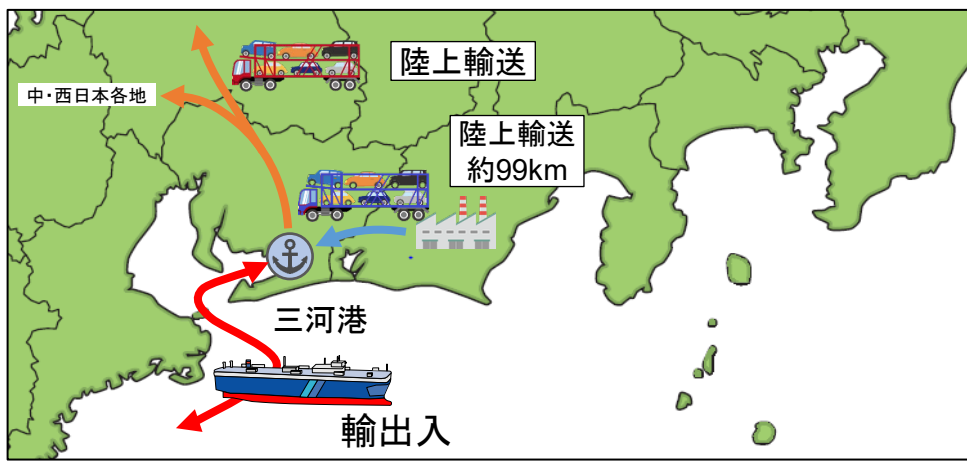
事業の効果

○ 岸壁を延伸することにより、三河港において増大する完成自動車を取り扱うことが可能となり、他の港(以下『代替港』)を利用する場合と比較して陸上輸送距離が短縮され、輸送コストの削減が図られた。

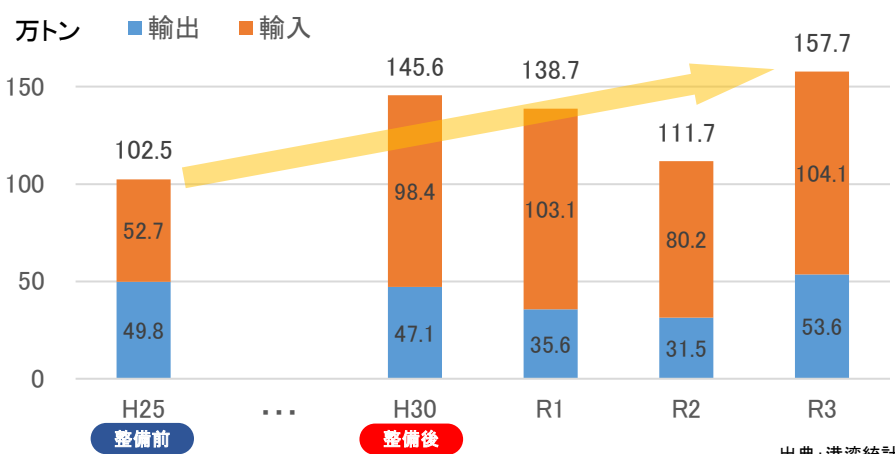
Without時(代替港を利用)



With時(三河港神野地区を利用)



神野地区における完成自動車取扱貨物量の推移



利用者の声



荷役事業者

岸壁の整備により完成自動車の取扱能力が向上した

利便性が向上し、トランシップ貨物も増大している



荷役事業者

陸上輸送コストの削減便益

陸上輸送コストの削減 3.8億円/年(※1)

貨物を名古屋港や横浜港まで陸上輸送し、輸出入するという非効率な輸送が回避される。

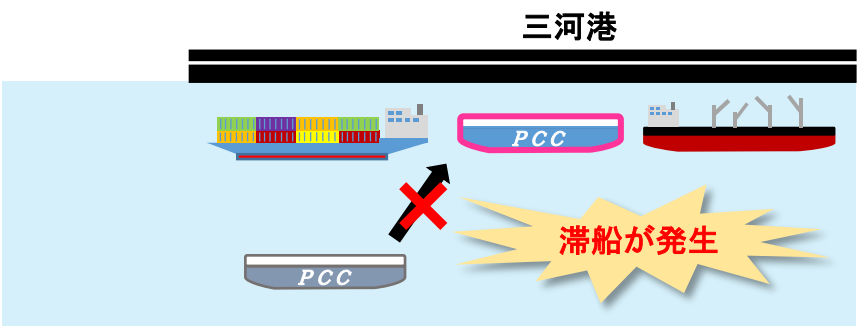
(※1) 代表年(令和4年) 5

3. 事業効果の発現状況 (沖待ち解消による滞船コスト削減)

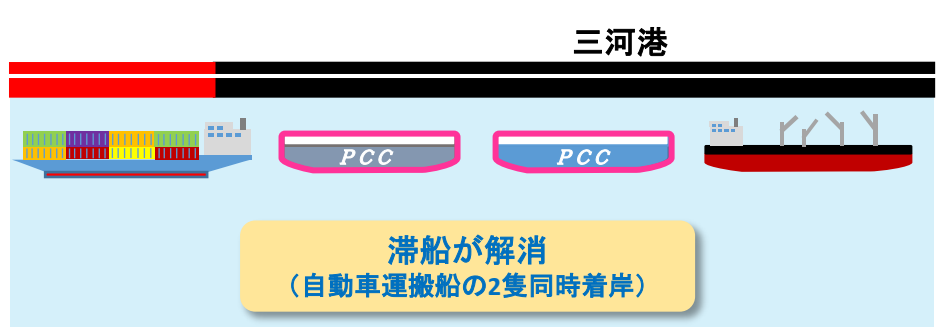
事業の効果

○ 岸壁を延伸することにより、大型自動車運搬船(PCC船)の2隻同時着岸が可能となり、岸壁延長不足により発生していた滞船が解消され、滞船によるコストの削減が図られた。

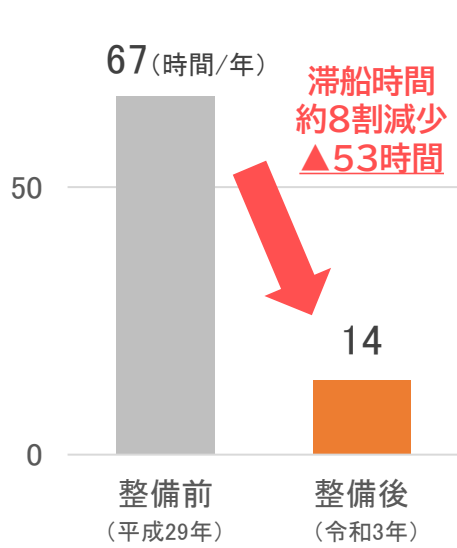
Without時 (岸壁延長不足により滞船が発生)



With時 (2隻同時着岸が可能となり滞船が解消)



自動車運搬船の滞船時間



自動車運搬船の入港隻数 (令和3年)

入港隻数	218 隻
うち、同時着岸隻数	96 隻

4割以上の船舶が同時着岸で入港

利用者の声

荷役事業者

自動車運搬船の恒常的な滞船が解消された。

荷役事業者

2隻係留の実現により、バースウィンドウの調整がしやすくなった。

大型自動車運搬船の2隻同時着岸の状況



滞船コストの削減便益

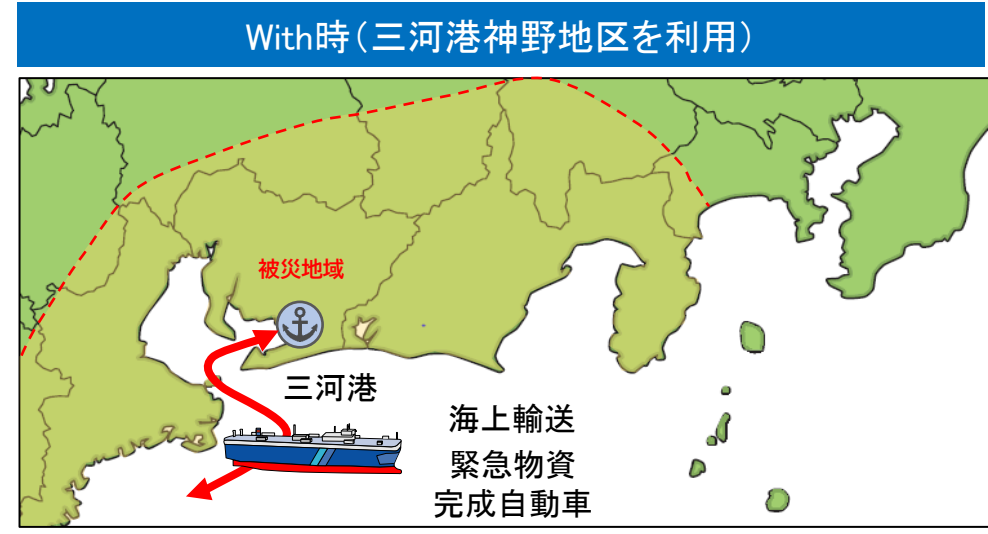
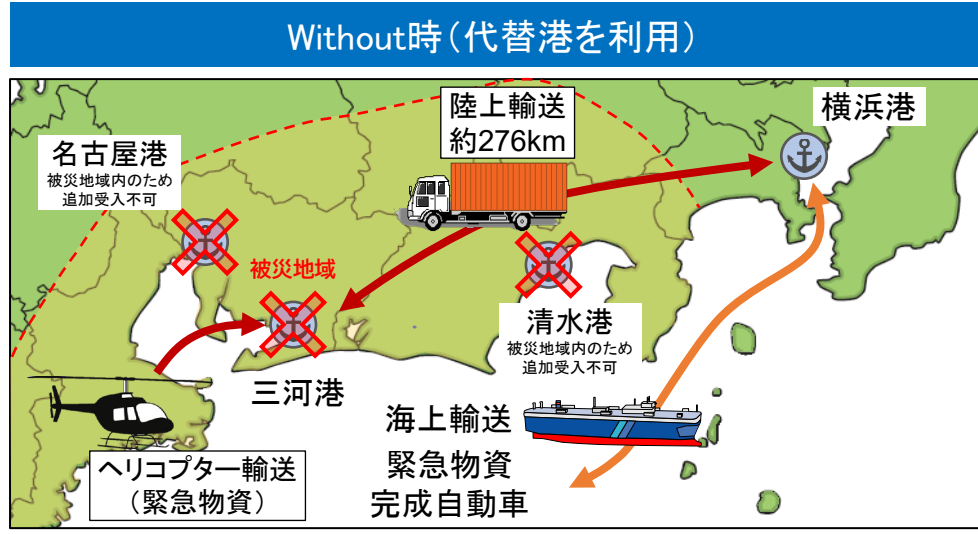
滞船コストの削減 400万円/年(※1)
 岸壁延長不足により発生していた滞船が解消され、滞船によるコストが削減される。

(※1) 代表年(令和4年) 6

3. 事業効果の発現状況 (震災時における輸送コスト削減)

事業の効果

○ 耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時にも三河港を利用できるため輸送コストの削減が図られる。



輸送コストの削減便益

緊急物資輸送コストの削減 (※1) **地震発生確率考慮前 4.0億円/年**
地震発生確率考慮後 0.1億円/年 (※3)

耐震強化岸壁の整備によって、被災1か月間緊急物資を被災地域へ直接搬入することが可能となり、輸送コストの増大を回避することができる。

完成自動車輸送コストの削減 (※2) **地震発生確率考慮前18.6億円/年**
地震発生確率考慮後 0.5億円/年 (※3)

耐震強化岸壁の整備によって、被災1か月後から2年後までの間完成自動車の輸送コストの増大を回避することができる。

緊急物資輸送コスト削減便益の対象貨物

対象地域：豊橋市および豊川市の一部
 対象人口：464,500人
 (令和2年10月1日現在人口)

(※1) 緊急物資は、1カ月分
 (※2) 完成自動車は、上記1カ月を除く2年分
 (※3) 代表年(令和4年)

3. 事業効果の発現状況（完成自動車輸入拠点化の進展）

- 岸壁整備により神野地区における完成自動車取扱機能が強化されたことを受けて、新たに民間企業による完成自動車取扱施設への設備投資が行われている。
- 特区制度を活用した地域の取り組みと合わせて完成自動車輸入の更なる拠点化が進んでいる。

民間企業等による完成自動車取扱施設の整備

完成自動車の取扱量増加を受けて、新たに民間企業により完成自動車の一時保管等を行うモータープールの整備が行われている。

平成31年3月12日 ニュースリリース(物流事業者)
御津モータープール竣工のご案内



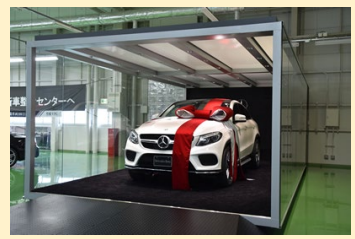
竣工日	平成31年2月27日
保管能力	約4,500台
敷地面積	126,105m ²

出典：物流事業者 ニュースリリース

特区制度を活用した拠点化への取り組み

- 「国際自動車特区」(平成15年5月23日特区認定)
 - ・自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化
- 「国際輸入自動車特区」(平成25年3月規制緩和)
 - ・インポーター等による、全国のナンバープレートの封印取付けが可能
- 「国際自動車トレード特区」(平成31年3月20日特区認定)
 - ・自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の簡素化

三河港工場訪問型自動車購入システム
 自動車購入者が納車施設に向いて車を受け取り、合わせて観光を楽しむというシステムで、全国ナンバーの取付けが可能となったことで実現。



出典：日本自動車輸入組合HP、インポーターHP

4. 評価のまとめ(1)

(1) 便益算定結果

項目		内容	金額 (億円)	
便益(B)	整備効果	岸壁延伸の整備効果	93.6	
			沖待ち解消による滞船コスト削減	1.0
		耐震強化岸壁の整備効果 (確率考慮済み)	震災時における緊急物資の輸送コスト削減	2.1
			震災時における完成自動車の輸送コスト削減	9.8
	残存価値		ふ頭用地の残存価値	1.3
	合計			107.7
費用(C)	建設費	初期投資費用	58.5	
	管理運営費	維持管理費用	2.0	
	合計			60.4
費用便益比(B/C)			1.8	

※数値は割引後の値である

※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)

- ・三河港利用の利便性向上による、輸入完成自動車の更なる拠点化

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。