

三河港 神野地区 国際物流ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局
平成23年 9月

【事業の目的】

三河港における外貨貨物(完成自動車)需要の増加及び船舶の大型化に対応した取扱能力の向上を図るため、神野地区において、水深12m(耐震)の国際物流ターミナルの整備を行う。

【対象事業】

整備施設 : 岸壁(-12m)(耐震)、泊地(-12m)、ふ頭用地(2.0ha)

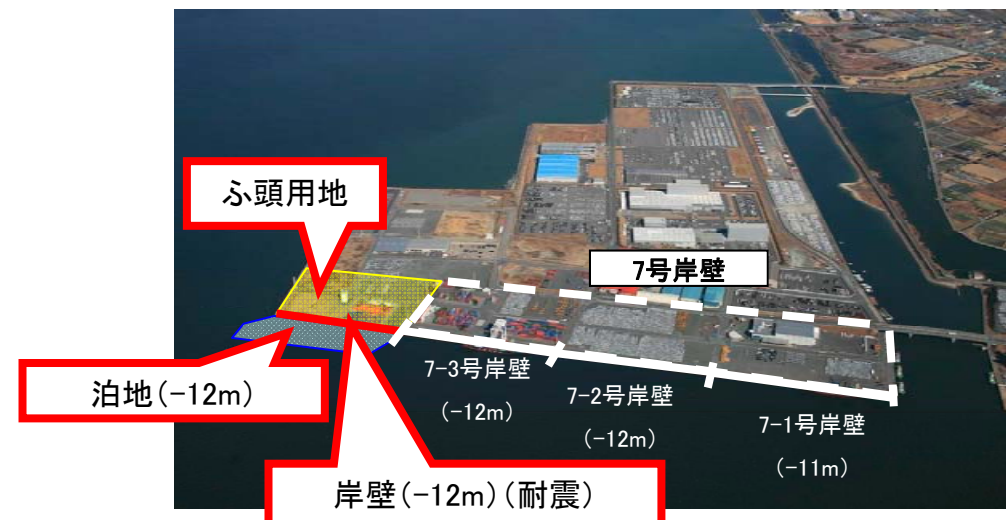
事業期間 : 平成24年度～平成29年度

事業費 : 58億円(うち、港湾整備事業費:54億円)

《事業スケジュール》

事業区分	施設名	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29
直轄事業	岸壁(-12m)(耐震)	■	■	■	■	■	■
	泊地(-12m)					■	■
起債事業	ふ頭用地					■	■

《位置図》



三河港の現状

三河港は、中部地域の基幹産業である自動車を中心とした「ものづくり」を支えるとともに、わが国のほぼ中央に位置することから全国に向けた物流の結節点として首都圏や近畿圏をもカバーする地理的優位性を誇る物流拠点である。

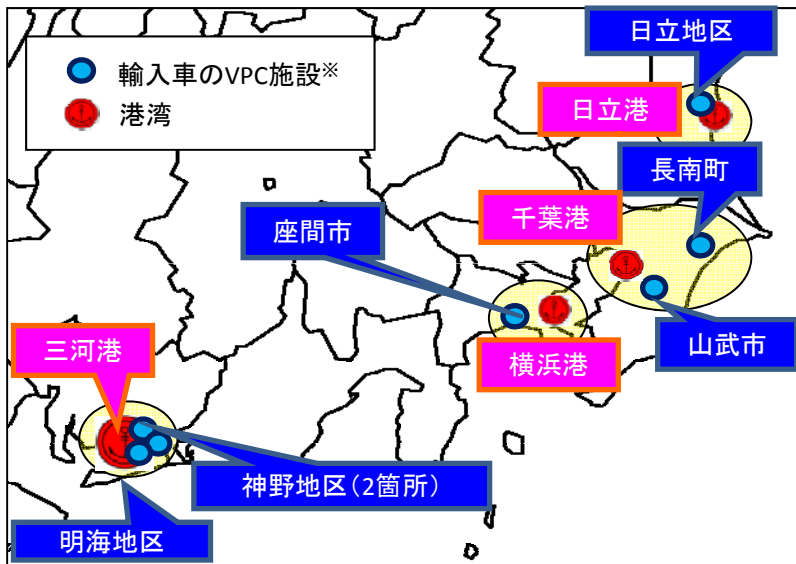
また、三河港の背後地域には、我が国を代表する自動車メーカーの組立工場が立地しているとともに、日本に4地域しかない輸入自動車の基地の一つとなっていることから、完成自動車の取扱量において、世界第5位及び国内第2位(平成21年実績)と日本最大級のシェアを誇り、我が国の完成自動車輸出入拠点として重要な役割を果たしている。

平成23年3月の東日本大震災により関東の輸入自動車基地が被災した際には、三河港において陸揚げされ、リダンダンシーの役割を担った。

《位置図》

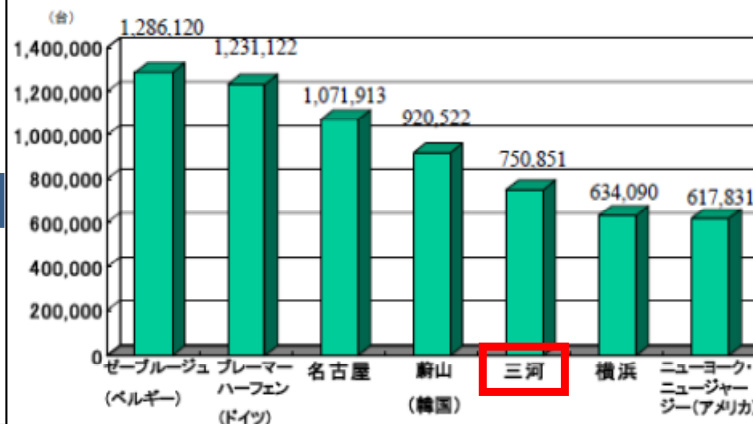


《国内の輸入自動車取扱拠点》

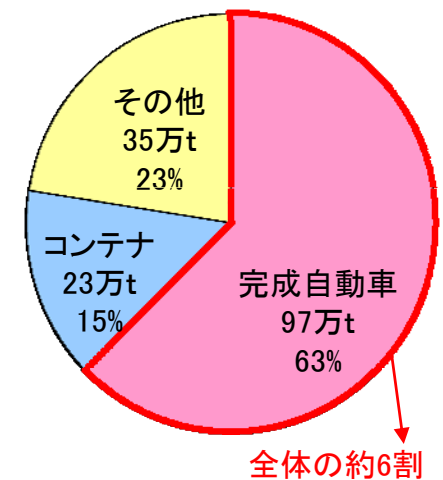


※VPC・・・自動車整備センター

《世界の自動車港湾取扱台数(輸出入合計)[平成21年]》



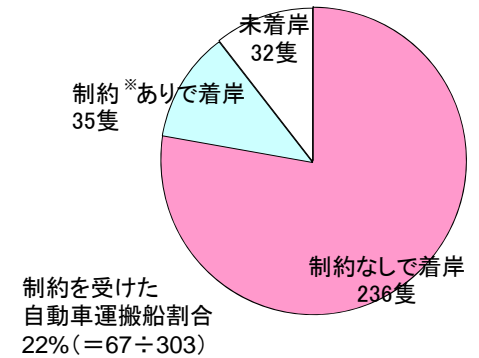
《三河港神野7号岸壁取扱貨物[平成22年]》



【①完成自動車需要の増加への対応】

- ・完成自動車を取り扱っている神野地区は、自動車運搬船の大型化による岸壁延長不足や完成自動車と一般貨物の混在により、自動車運搬船の沖待ちや抜港が発生。完成自動車物流機能に支障をきたしている。
- ・今後、完成自動車の取扱については、新興国(主に中南米)向けの輸出やこれに伴うトランシップ貨物、平成21年にVPC(自動車整備センター)が新設されたことによる輸入自動車の増加が見込まれている。

《7号岸壁における自動車運搬船着岸調整状況》

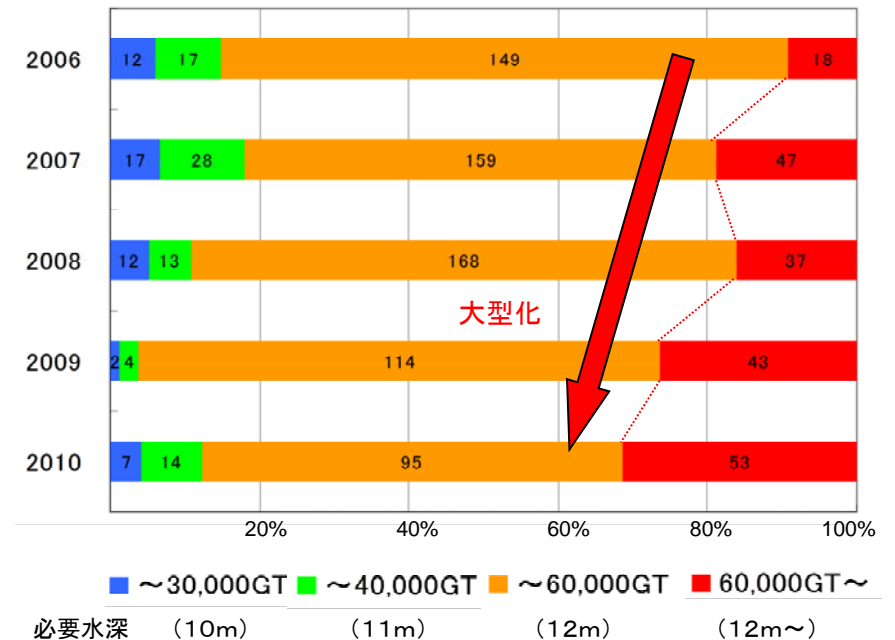


※制約: 希望日時に入港できない状況(沖待ち)。

【②大型自動車運搬船への対応】

- ・三河港に入港する自動車運搬船は、年々大型化しており、岸壁延長の不足により、大型船の入港や隣接する岸壁への船舶の入港にも支障をきたしている。
- ・今後、船舶の大型化や貨物量増加に伴う入港船舶数の増加への対応が遅れれば、施設不足による非効率な輸送がさらに顕在化することとなる。



《7号岸壁における自動車運搬船の大型化動向》



【③大規模地震への対応】

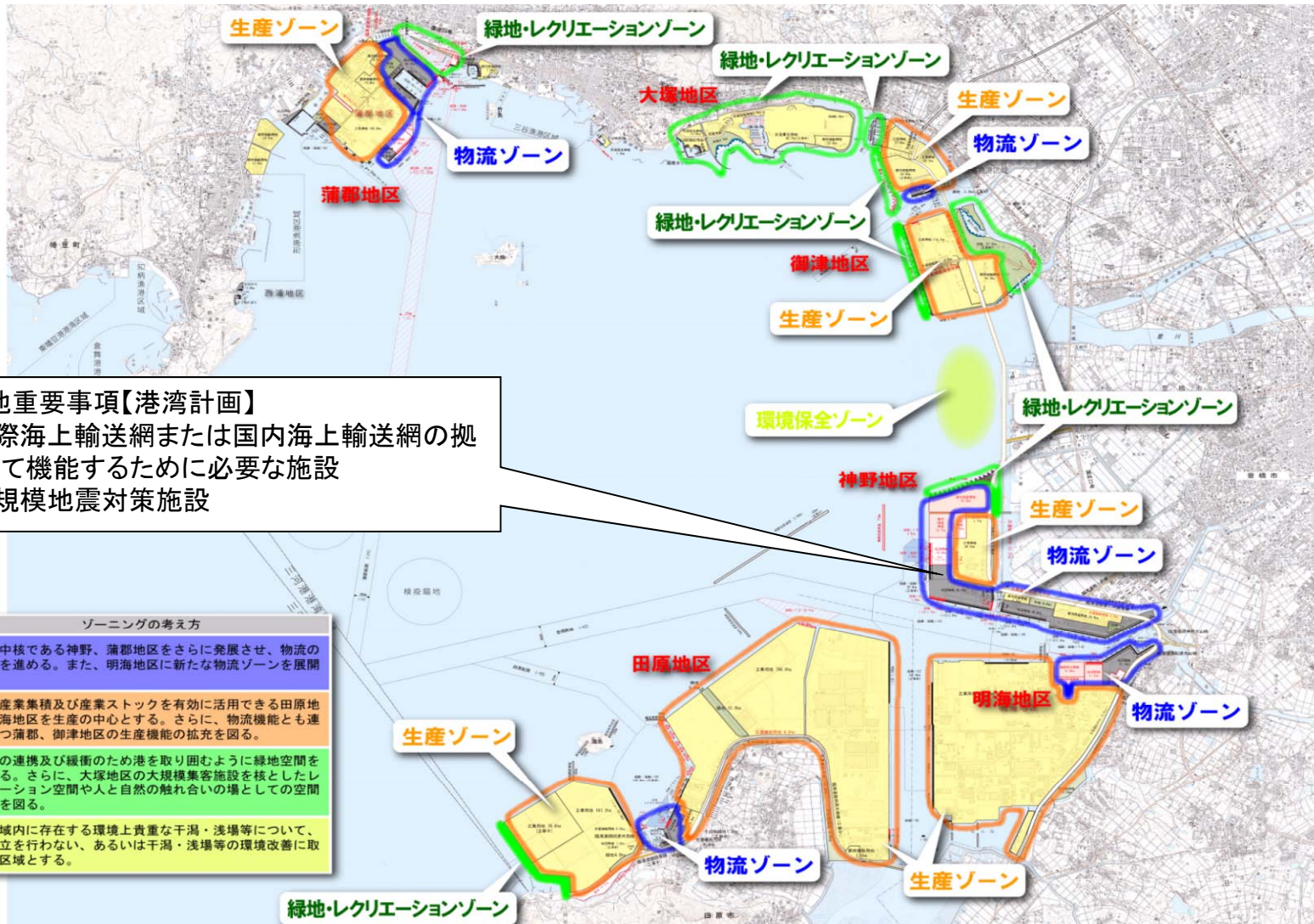
- ・三河港周辺地域は、東海地震に関する地震防災対策強化地域、東南海・南海時地震防災対策推進地域に指定されている。
 - ・三河港の耐震強化岸壁(緊急物資輸送対応)は、計画全3バースのうち1バースが未整備、1バースが暫定供用中であり、不足している状況である。
- よって、災害時の緊急物資輸送及び自動車流通港湾としての物流機能の維持を可能とするため、耐震強化岸壁を早期に整備する必要がある。

対策案の検討（計画段階評価）

評価項目		案1 国際物流ターミナル整備		案2 既存施設の利用再編と耐震改良	
概要		<ul style="list-style-type: none"> 新たに耐震強化岸壁を有する国際物流ターミナルを整備（岸壁(-12m)(耐震)、泊地(-12m)、ふ頭用地） 		<ul style="list-style-type: none"> 既存施設の耐震改良(岸壁(-12m)(耐震改良)) 	
課題への対応	増大する貨物への対応	○	・岸壁及びふ頭用地の拡充に伴う施設能力の増強により、完成自動車の需要増加に対応が可能となる。	×	・増加貨物の一部については、他港利用せざるを得ないため、横持ちが発生する。
	船舶の大型化への対応	○	・岸壁延長不足が解消され、船舶の大型化への対応が可能となる。	○	・既存施設の耐震改良にあわせて、岸壁延長を延伸することにより船舶の大型化に対応した岸壁延長が確保できる。
	大規模地震への対応	○	・耐震強化岸壁として整備することで大規模地震時の物流機能を確保することが可能となる。	○	・既存岸壁を耐震強化することで大規模地震時の物流機能を確保することが可能。
地域経済への影響		○	<ul style="list-style-type: none"> 背後圏に立地する自動車メーカーの新興国向けの輸出車増産に対応可能。 雇用増、産業の活性化が見込まれる。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 背後圏に立地する自動車メーカーの振興国向けの輸出車増産対応可能となるが、効果は限定的。 雇用増、産業の活性化は限定的。
環境への影響		△	<ul style="list-style-type: none"> 浚渫工事等による環境への影響が懸念される。 効率的な輸送により、排出ガスが削減される。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 横持ち輸送により排出ガスが増加する。 浚渫工事の必要なし。
実現性		△	<ul style="list-style-type: none"> 地元企業等との調整は軽微。 	×	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁を利用しながらの改良は不可となるが、施工中の代替施設の確保が困難。 近隣バース利用企業との調整が必要。
コスト		47億円		43億円	
総合評価		○		×	

【対応方針(案)】 案1による対策が妥当

三河港の港湾計画(平成23年5月改訂)において、神野地区は、「国際的な物流・産業拠点の形成」等の基本方針のもと、「物流ゾーン」として位置付けられており、本事業は、自動車流通港湾の拠点及び大規模地震対策施設としての機能を強化するものである。



その他重要事項【港湾計画】

1. 国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設
2. 大規模地震対策施設

ゾーン名	ゾーニングの考え方
物流ゾーン	物流の中核である神野、蒲郡地区をさらに発展させ、物流の効率化を進める。また、明海地区に新たな物流ゾーンを展開する。
生産ゾーン	既存の産業集積及び産業ストックを有効に活用できる田原地区、明海地区を生産の中心とする。さらに、物流機能とも連携しつつ蒲郡、御津地区の生産機能の拡充を図る。
緑地・レクリエーションゾーン	都市との連携及び緩衝のため港を取り囲むように緑地空間を配置する。さらに、大塚地区の大規模集客施設を核としたレクリエーション空間や人と自然の触れ合いの場としての空間の確保を図る。
環境保全ゾーン	港湾区域内に存在する環境上貴重な干潟・浅場等について、今後埋立を行わない、あるいは干潟・浅場等の環境改善に取り組む区域とする。

費用便益分析における貨物量等の設定

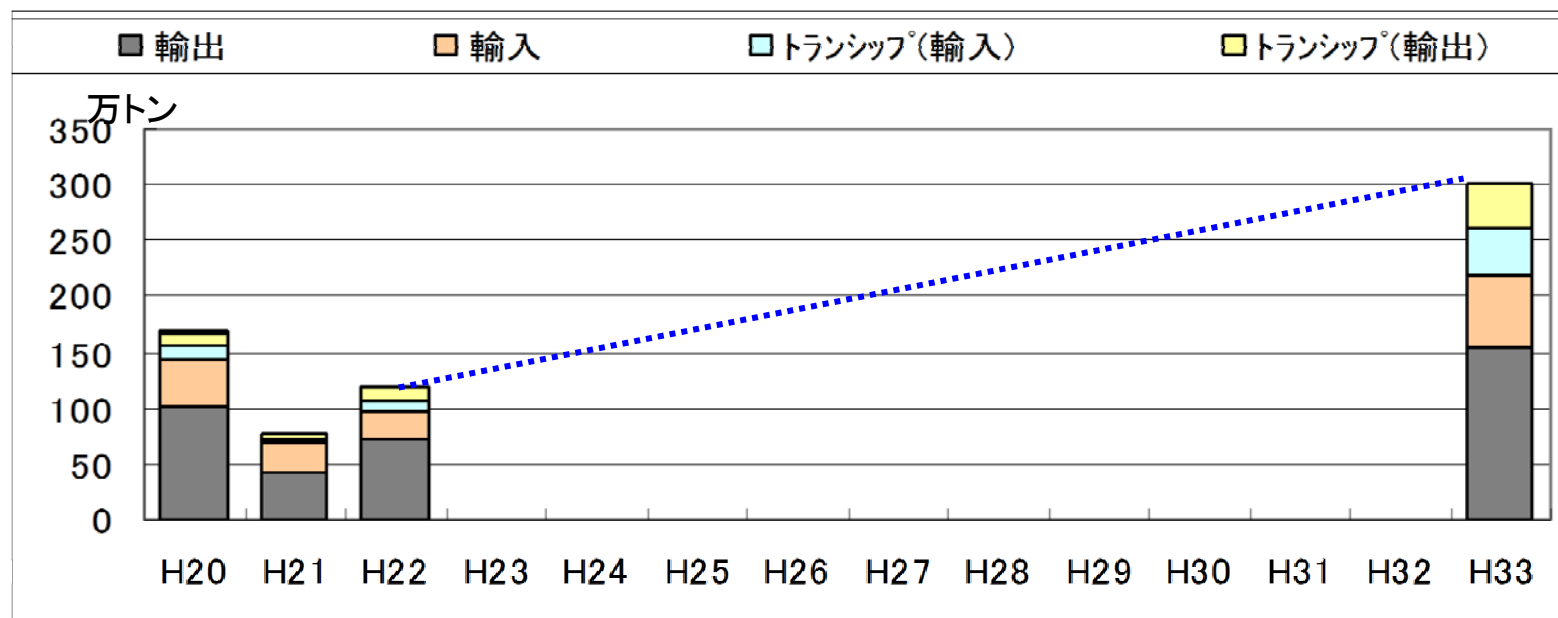
将来的に世界の自動車販売台数が今後とも伸びると予想されるなか、神野地区における新興国（特に中南米）向けの輸出が増加するとともに、同国方面への航路数の多さを活用したトランシップ貨物や三河港の輸入拠点を活用した輸入自動車の増加も見込まれている。

企業ヒアリング及び輸出相手国のGDPと三河港の輸出台数の相関関係によりH33年の将来値を設定した。（輸出相手国のGDPはIMFの予測値に基づき設定。） ⇒ 約300万トンと設定（三河港神野地区全体）。

【便益対象貨物の考え方】

・神野7号全体の貨物量約300万トンのうち、既存施設での取扱実績等より新規ターミナルにおいて約100万トンを取り扱うものとして設定した。（これまでの最大取扱量である約200万トンを超える貨物量を新規ターミナルにおいて取り扱うこととする。）

・約100万トンのうち、トランシップ貨物を除く輸出入車を便益対象貨物として設定。 → 約64万トンと設定。



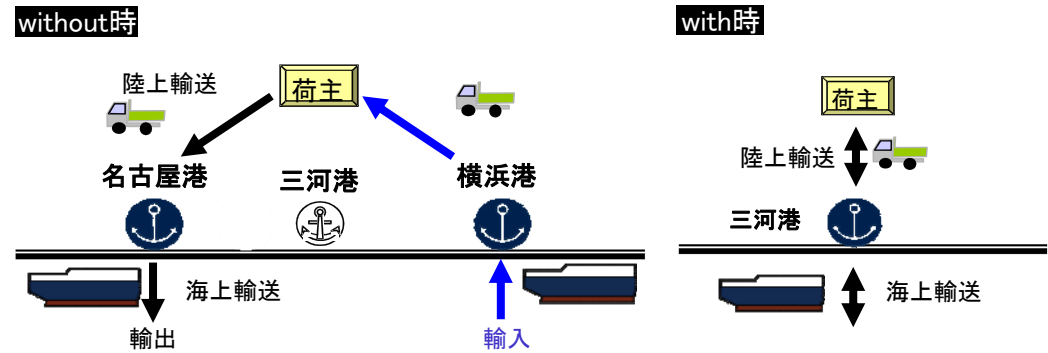
三河港神野地区における完成自動車の取扱量の設定

費用便益分析概要

【便益計算】 便益(B) = ① + ② + ③ + 残存価値(0.7億円) = 126.0億円(現在価値化後)

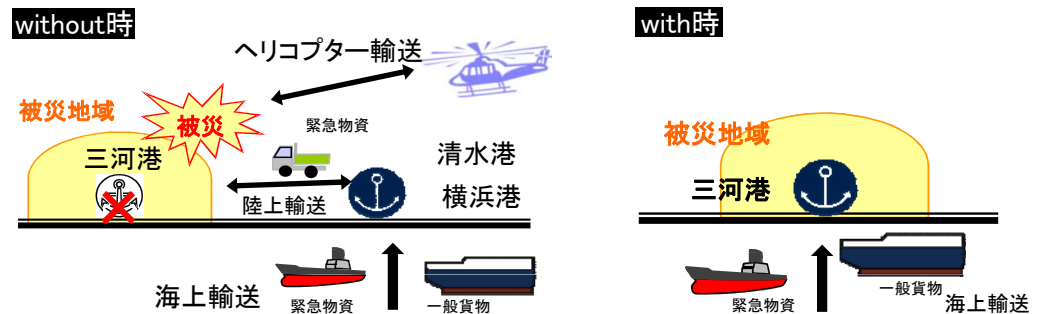
① 輸送コストの削減 5.9億円/年

横浜港や名古屋港へ貨物を陸送して輸出という非効率な輸送が解消され、代替港の利用による輸送コスト増大が回避される。



② 震災時における輸送コストの削減 1.5億円/年

岸壁の耐震化により、大規模地震発生時における緊急物資および一般貨物の輸送コスト増大が回避される。



③ 施設被害の回避 0.8億円/年

岸壁の耐震強化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避することができる。

【費用計算】 費用(C) = 事業費 + 管理運営費 + 更新費 = 47.3億円(現在価値化後)

【費用便益分析結果】 費用便益比(B/C) = 126.0 / 47.3 = 2.7

【①産業の国際競争力強化の向上】

新興国(主に中南米)向けの完成自動車の輸出増加、ヨーロッパ等からの輸入車増加に対応することで、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。

【②ターミナルの混雑緩和】

神野地区における荷捌きスペースの拡張により、ふ頭内の混雑等が解消される。

【③地域の安全・安心の確保】

耐震強化岸壁の整備により、震災時における地域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。

【④環境への負荷軽減】

港湾貨物の輸送の効率化等、通行車両の移動時間の短縮が図られることにより、CO₂、NO_x等の排出量が削減される。