

事後評価書

事業名	津松阪港（大口地区）港湾改修事業	事業区分	港湾改修事業 （国土交通省）	室名	港湾・海岸室
事業概要	工期 （下段当初）	平成12年度～平成18年度（平成22年）	全体事業費 （下段当初）	4,423百万円 （負担率：国5/10：県4/10：市町1/10）	
		平成12年度～平成18年度（平成22年）		4,714百万円 （負担率：国5/10：県4/10：市町1/10）	
事業目的及び内容		<p>事業目的：</p> <p>津松阪港は、伊勢湾西海岸の中央部に位置し、臨海部への企業立地が進み、中南勢地域の物流拠点として、また地域開発の拠点として重要な役割を果たすため、昭和46年3月に津・松阪両港を合併し、同年4月に重要港湾に指定されている。</p> <p>本港の背後圏である中南勢地域は、三重県の行政、商業の中心として発展してきている。恵まれた自然環境や中京と阪神両地域の至近に位置するという地理的優位性を活かし、第二名神自動車道、伊勢自動車道等の交通体系の整備により、三重県における交通、産業、文化の中核圏として大きく発展することが望まれている。</p> <p>本港は三重県中南勢地域における重要な物流拠点であるが、施設の老朽化や船舶の大型化、背後企業からの貨物輸送コスト削減のため、大型船舶が接岸可能な岸壁整備等が望まれていた。そのため、平成12年から松阪港区中央ふ頭について、係留施設や泊地等の整備を行い物流ターミナルの整備を行うことで物流効率化を図った。また、物流ターミナルの整備に合わせて旅客ターミナルに係る用地造成を行おうことで、旅客の移動効率化を図った。</p> <p>事業内容： 岸壁（-7.5m） L=260.0m 泊地（-7.5m） A=7.0ha 臨港道路（W=7.5m） 港内整備（フェンス工L=565.0m）</p> <p>事業経緯： 昭和12年度 事業着手 平成18年度 供用開始 平成22年度 事業完了</p>			
1・過去の再評価時の意見およびその後の対応		再評価対象事業の要件に該当しない。			
2・事業の効果		<p>2-1 事業の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中央ふ頭を水深7.5mに増深したことで大型船への対応力が向上し、他港を利用した非効率な輸送を回避できることで背後企業の輸送コスト削減が図られている。 ・ 今回の改良工事を実施したことで、老朽化が進んでいた中央ふ頭岸壁の延命化が図られた。 ・ 物流ターミナルの整備に合わせて用地造成等を行ったことで、松阪港から中部空港への海上アクセスが可能となっており、旅客の移動コスト削減が図られた。 <p>2-2 事業効果の評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成23年時点でB/Cは、1.13 である。 			
3・事業の環境面への配慮及び事業による環境の変化		<ul style="list-style-type: none"> ・ ターミナルの整備に伴い陸上・海上輸送が効率されたことで、CO2排出量が年間132トン、NOx排出量が年間2.2トン削減された。 			

4・事業を巡る社会経済情勢等の変化

4-1 入港船舶隻数の変化

- ・ 松阪港区における入港船舶数は、中部国際空港は羽田空港の埋め立てに使用される土砂が輸送されていた時期と比較すると、減少傾向にあるが、土砂以外の貨物はほぼ横ばいで推移している。
- ・ 中央ふ頭に入港船舶数は、当該事業が供用を開始した平成18年の149隻から平成23年（推計値）には297隻まで増加する見込みである。

4-2 船型の変化

- ・ 松阪港区に入港している船舶のうち、水深7.5mを必要とする船舶が多数入港している。
- ・ 中央ふ頭を利用している荷主企業は、来年を目途に更なる大型船を投入する計画であり、船型はさらに大型化する傾向にある。

4-3 取扱貨物量の変化

- ・ 松阪港区における貨物量は、中部国際空港は羽田空港の埋め立てに使用される土砂が輸送されていた時期と比較すると、減少傾向にあるが、土砂以外の貨物量は大きな変化がない。

4-4 取扱貨物の構成

- ・ 松阪港区の取扱貨物（H22）の構成は輸入：9.0万トン（6.2%）、移出：16.6万トン（11.4%）、移入：120.6万トン（82.4%）となっており、主な取扱い品目は以下の通りである。

【輸入】ニッケル、ドロマイト

【移出】廃土砂、珪砂、石材、菜種油・コーン油

【移入】スラグ、セメント、珪砂・長石、重油

4-5 旅客者数の変化

- ・ 平成18年12月に中部国際空港との間を結ぶ高速船が就航して以降、利用者数は減少している。（平成19年：11.8万人→平成22年：4.7万人）
- ・ 航路編成の見直しにより、運航便数が減少（平成19年：7往復/日→平成23年：5往復/日）したほか、松阪港区から中部国際空港への直行便が廃止となり津港区を経由することとなった。

5・県民の意見

5-1 ヒアリングの概要

- ・ 平成23年9月 主な松阪港利用企業（7社）に対しヒアリングを実施した。

5-2 貨物輸送の効率化の効果

- ・ 岸壁の増深と港内整備によって大型の外航船が入港可能になったため、平成23年から中央ふ頭を利用している。今後も引き続き利用したい。
- ・ 中央ふ頭が整備されたことで、入港船が分散し大口ふ頭で発生していた滞船がなくなった。

5-3 安全性向上の効果

- ・ 中央ふ頭は大口ふ頭と比較してふ頭用地が広く、段差もないため安全な荷役が可能である。今後、積極的に利用していきたい。
- ・ 中央ふ頭の整備によって、安全に接岸できるようになった。

5-4 不満、改善を要する指摘

- ・ 所定の水深が確保できるよう定期的な浚渫をお願いしたい。（松阪港は河川に近接しているため、航路の埋没が起きてしまう。）

6・今後の課題等

①施設の適正なモニタリングと維持管理

- ・ 所定の水深を確保し大型船入港時の安全性が確保できるよう、定期的な水深の計測と航路・泊地の浚渫を行っていく必要がある。

②施設の利用促進に向けた取り組み

- ・ 中央ふ頭における貨物および旅客の利用促進を図っていく必要がある。

津松阪港の概要

津なぎさまち(津港区)



伊倉津地区(津港区)



大口地区(松阪港区)



事業概要

事業名

- 津松阪港 (大口地区)
国補港湾改修事業

施行箇所

- 津松阪港 (大口地区)

事業期間

- 平成12年～平成22年

総事業費

- 44.2億円 (国費14.4億円)

整備施設

- 国際物流ターミナル
- 旅客対応ターミナル

位置図

