

(事後評価)

# 横須賀港 久里浜地区 国内物流ターミナル整備事業

平成20年10月21日

国土交通省 関東地方整備局

# 久里浜地区の概要



- ・横須賀港久里浜地区は横須賀港の最南部に位置し、航行速度規制を受ける浦賀水道を通航することなく入港できる港であり、首都圏への海上輸送と陸上輸送の結節点として地理的なメリットがある。
- ・フェリーターミナルの整備による交通・交流・観光の拠点としての機能の強化が進められてきており、現在、東京湾フェリー(久里浜⇄金谷)、東海汽船(久里浜⇄伊豆大島)(季節運航)が就航している。

# 整備の必要性

- 久里浜1・2号岸壁は、平成5年6月の港湾計画改訂により内貿貨物岸壁（-7.5m）260mとして位置づけ
  - ※ 株式会社シャトル・ハイウェイラインが、荷主（陸運会社）中心で平成11年12月3日に設立
  - ※ 平成12年10月に大分～横須賀間の一般旅客定期航路事業の免許を取得
- 平成13年11月の港湾計画一部変更
  - ・ 高速フェリーに対応した内貿貨物ターミナルの整備
  - ・ 大規模地震時の市民の生活を支える物資輸送拠点として、利活用する計画とした
- ※ 平成16年4月17日から中古船2隻を購入し運航開始
  - ・ 横須賀（久里浜）～大分（大在）を1日に上下各1本運航（日曜日は運休）



シャトル おおいた

- 総トン数:15,137トン ■航海速度:22.5ノット
- 全長:178.0m ■全幅:24.8m ■喫水:6.51m
- 車両搭載数:  
乗用車105台、トラック(12mシャーシ)100台
- 旅客定員:285名



シャトル よこすか

- 総トン数:11,274トン ■航海速度:22.5ノット
- 全長:178.0m ■全幅:25.0m ■喫水:6.52m
- 車両搭載数:乗用車105台、トラック(12mシャーシ)100台
- 旅客定員:284名

# 整備事業の概要

## ○整備目的

- ・ 高速フェリーに対応したフェリーターミナルの整備による物流の効率化
- ・ 大規模地震時の市民の生活を支える物資輸送拠点

## ○整備内容

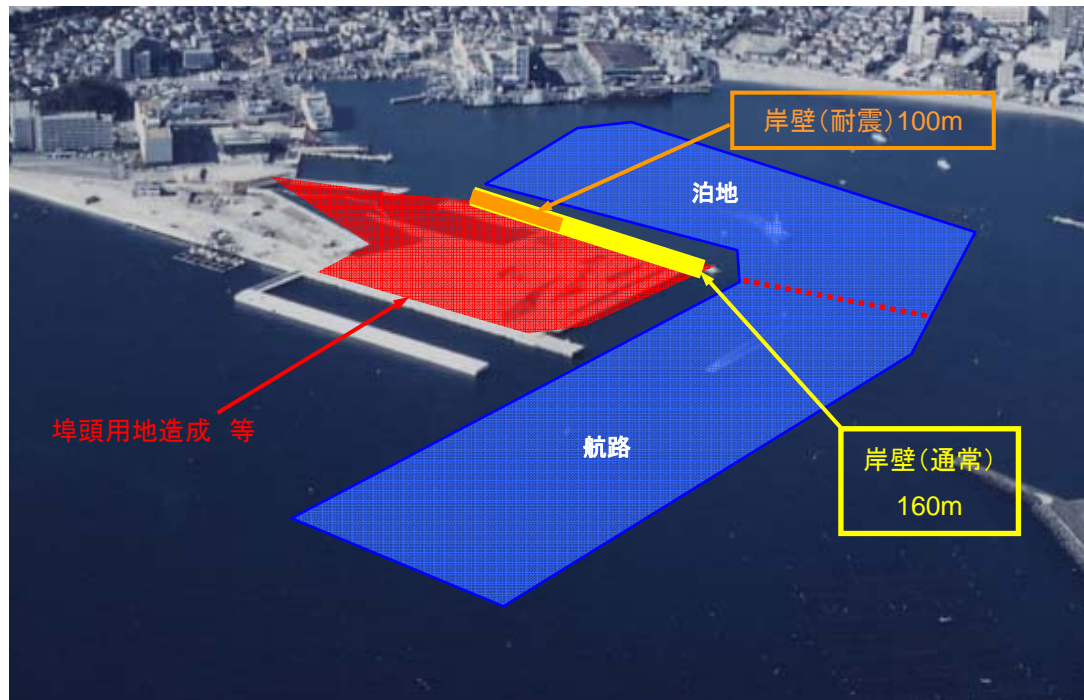
- ・ 高速フェリー対応国内物流ターミナル（水深-7.5m対応）
- ・ 岸壁、航路・泊地、臨港道路、埠頭用地造成

## ○整備期間

平成5年～平成15年

（平成16年に供用開始）

## ○整備費用：約125億円

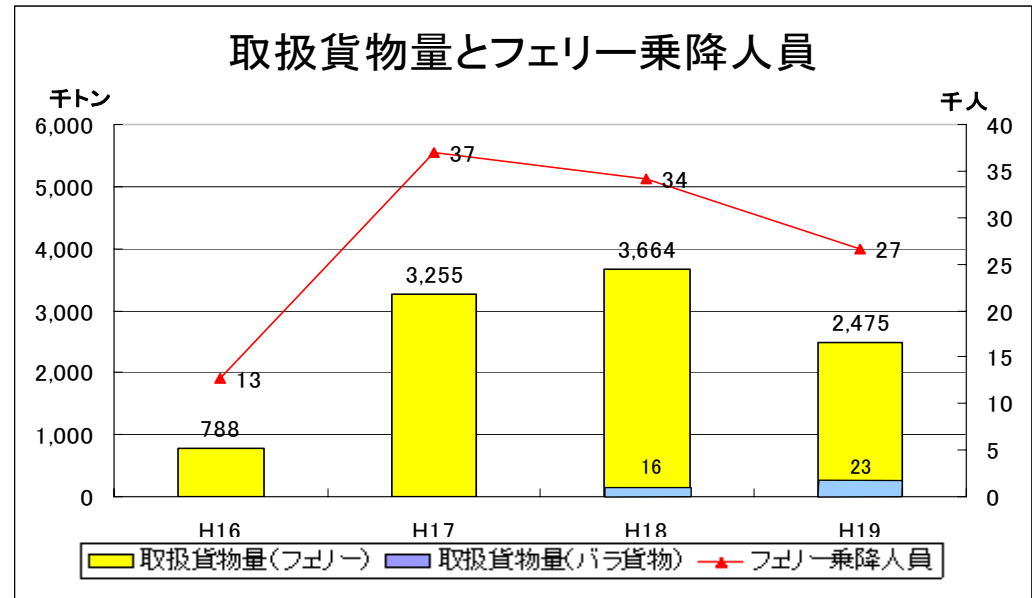


施設	目的	施工期間	金額 (百万円)
岸壁	高速フェリーに対応 震災時の緊急物資 輸送に対応	平成5 ～ 平成14	4,680
航路泊地	高速フェリーに対応 震災時の緊急物資 輸送に対応	平成12 ～ 平成15	1,450
埠頭用地 造成等	フェリー貨物の荷捌 き地、臨港道路	平成6 ～ 平成16	6,320
合計			12,450

# 整備後の状況

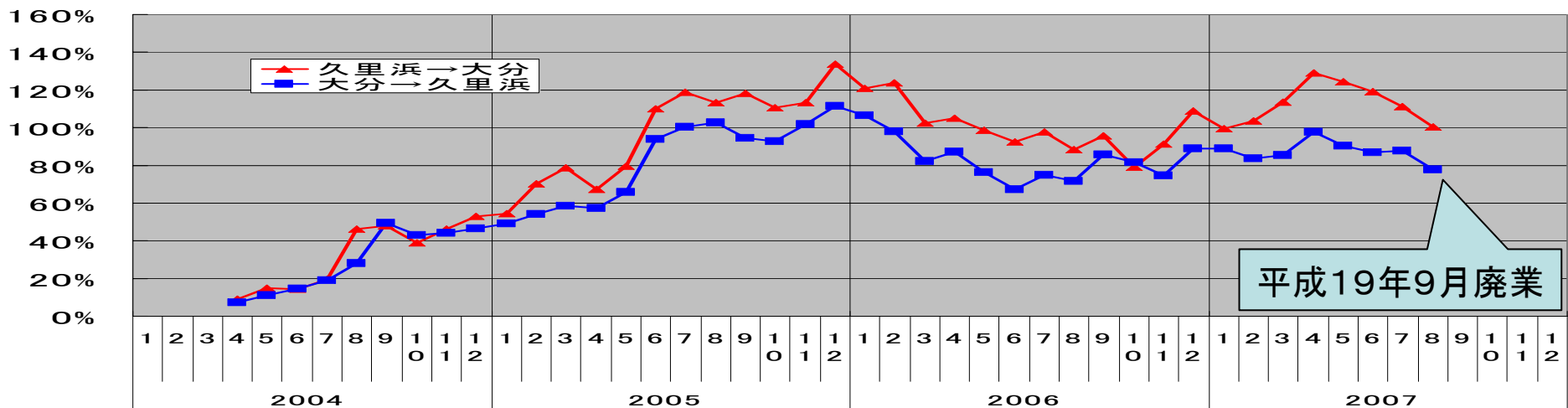
## ○整備後

・平成16年に久里浜と大分を結ぶフェリー（シャトル・ハイウェイライン）が就航。関東ー九州間の貨物を順調に伸ばしていたが、燃料費の高騰により、平成19年9月廃業に至った



※H19の貨物量、乗降人員は1月～8月までの数字を計上

## 消席率



※消席率: 積載可能貨物車輛台数に対する実績積載台数の割合

## 【事業者の意見】

### ● 運送業者の意見

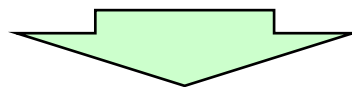
- ・ 輸送コスト増大  
陸上輸送距離が大幅に増加  
車両設備投資及び運行費が増加
- ・ ドライバーへの負担増加  
ドライバーの拘束時間が増加  
ドライバー不足問題

### ● 荷主の意見

- ・ 改正省エネ法により、  
CO2の削減が義務づけられ、  
CO2排出量の少ない輸送モードの  
利用要請が高まっている
- ・ 物流コストの低減

### ● 内航船社の意見

久里浜－大分間をシャトル2隻でのデイリー運航は効率的  
横須賀港は、東京湾の入り口であることから東京湾内の航行時間が2時間削減可能



上記のように、荷主等からの意見では、CO2排出量の少なく低廉な輸送モードの利用が求められており、関東と九州を結ぶ航路への期待が強く、船社からの意見では、久里浜地区からのシャトル便のメリットは大きいという意見があった。

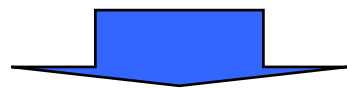
# 【航路誘致活動】

## 1. シヤトルハイウェイライン倒産後の航路誘致に向けた動き

- 倒産直後に船社への久里浜港の利用を打診
- 航路誘致のための追跡調査
  - ・シヤトルハイウェイライン利用貨物の動向
  - ・潜在貨物量の需要調査
  - ・荷主、船社、自治体等へのヒアリング
  - ・久里浜地区からの新規航路先検討、検討先への打診

## 2. 最近の横須賀港久里浜地区を巡る動向と今後の誘致活動

- 宮崎県関係者による横須賀港視察（H20. 8. 7）
  - ・宮崎県との誘致協議会の立ち上げに向けた連絡調整
  - ・横須賀市関係者による宮崎港の調査視察
  - ・誘致協議会の立ち上げ（関係官庁、荷主、船社等）
  - ・横須賀港説明会の開催（九州）
- 新規航路検討先での横須賀港説明会の開催（随時）
  - ・誘致協議会等の立ち上げ（関係官庁、荷主、船社等）



平成21年度末～平成22年度 新規航路開設先、船社等の決定



※新規航路開設申請手続き（1年程度）

**平成23年度中 新規航路開設**

# 便益の考え方

## Without ケース(再整備なし)

フェリー航路がないため、関東ー九州間の貨物は他のRORO船による輸送、またはトラックによる陸上輸送を行うことになる。また、震災時の緊急物資輸送についても他の耐震岸壁からの輸送となる。そのため、輸送距離や輸送時間が増加し、輸送コストが増大する。

## With ケース

高速フェリーによる海上輸送コストの低減、耐震強化岸壁により発生する便益、及び残存価値を計上する。

### 計上する便益

#### ・輸送便益

【貨物】他のRORO船による代替輸送、トラックによる陸上輸送による輸送コスト増大分を便益とする。

【旅客】他の公共交通機関を代替移動手段として、移動コスト増大分を便益とする。

#### ・耐震強化岸壁による便益

緊急物資輸送便益

施設被害回避便益

#### ・残存価値

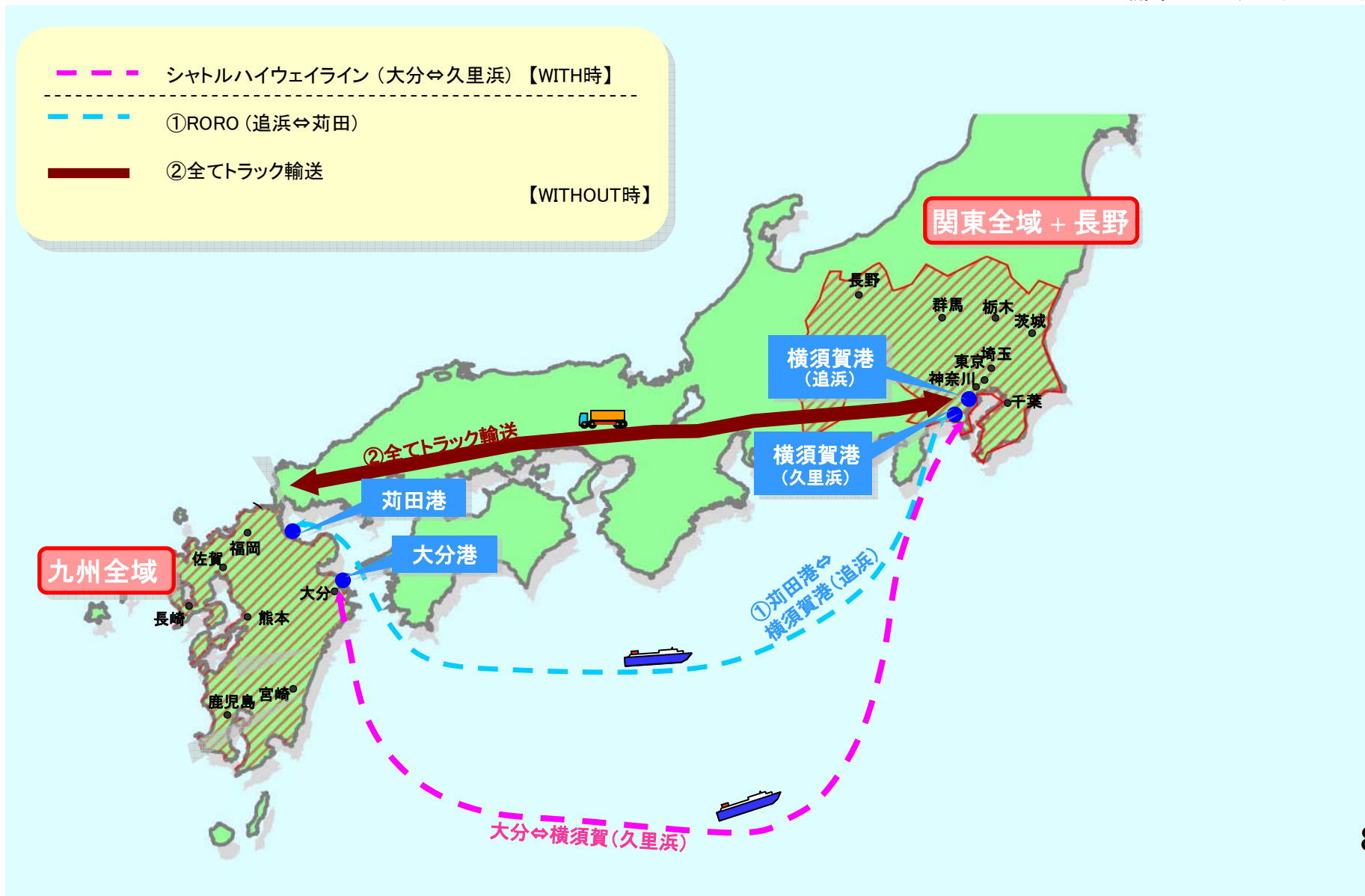
供用期間後の土地価格を便益に計上する。



# 【代替輸送ルート(貨物)】

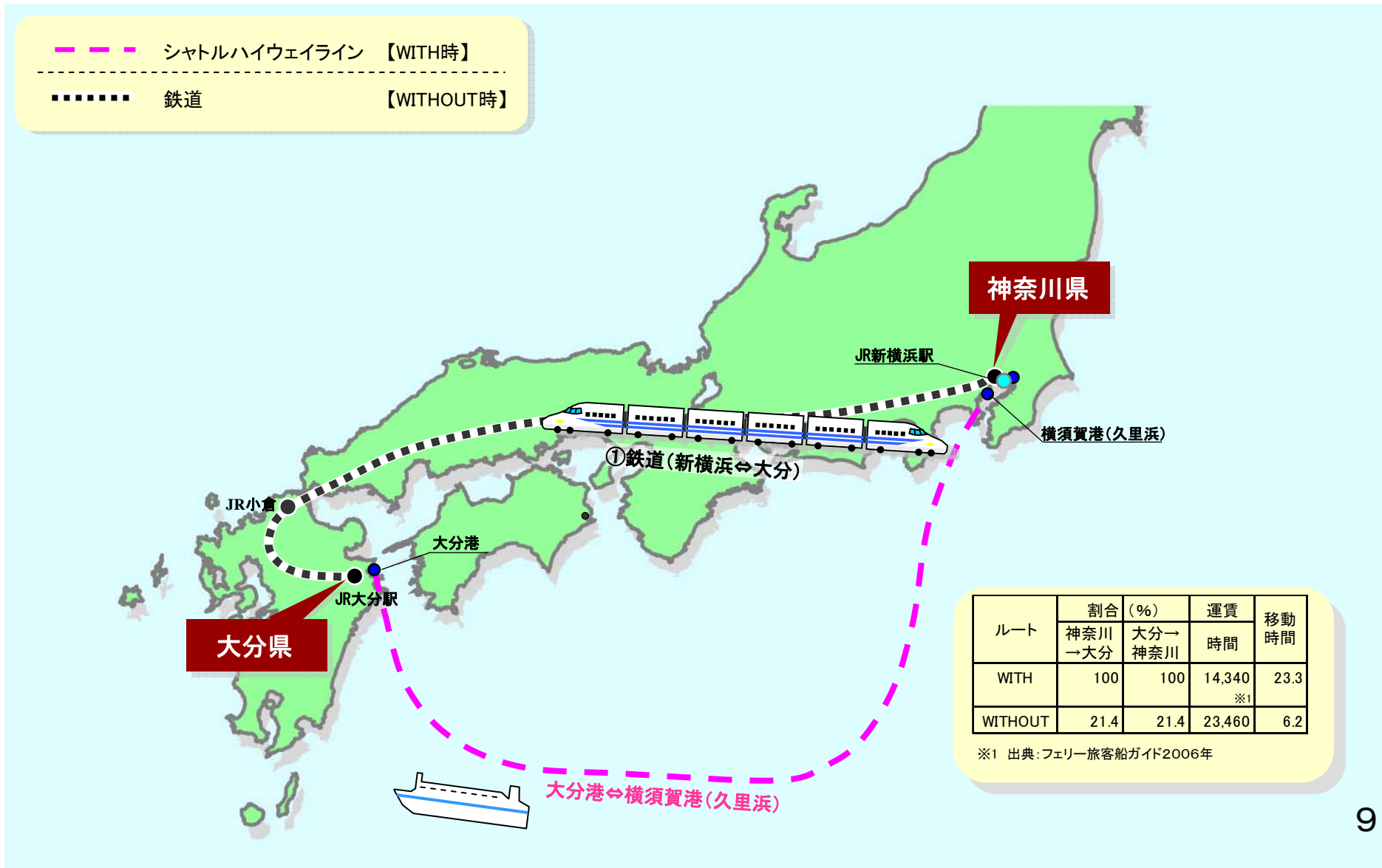
シャトルハイウェイラインの代替ルートは以下の2パターンがある。

(船社ヒアリングによる)



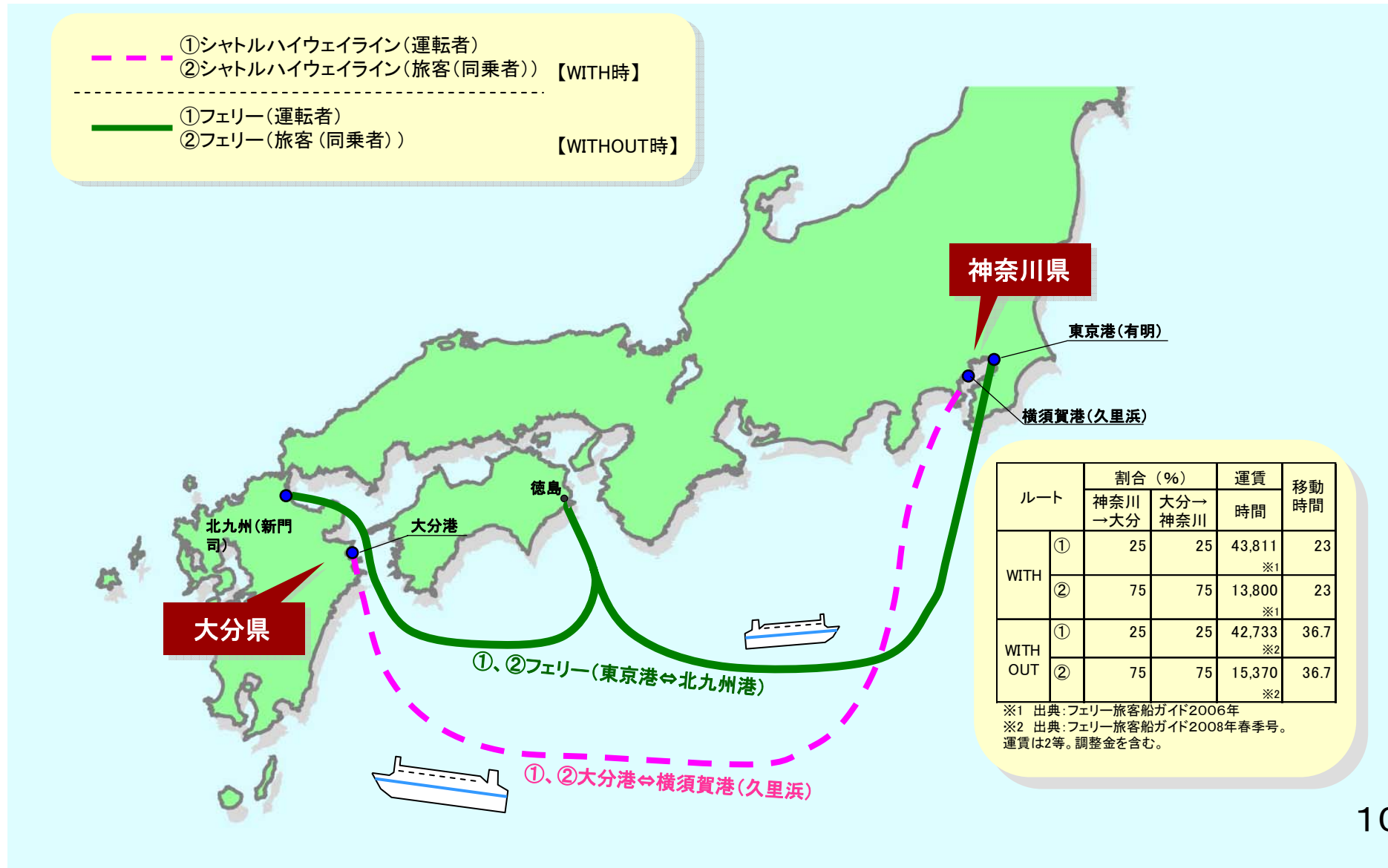
# 【代替輸送ルート(旅客)】

シャトルハイウェイラインの代替旅客ルート(自動車利用者以外の旅客の場合)は以下の1パターンがある。



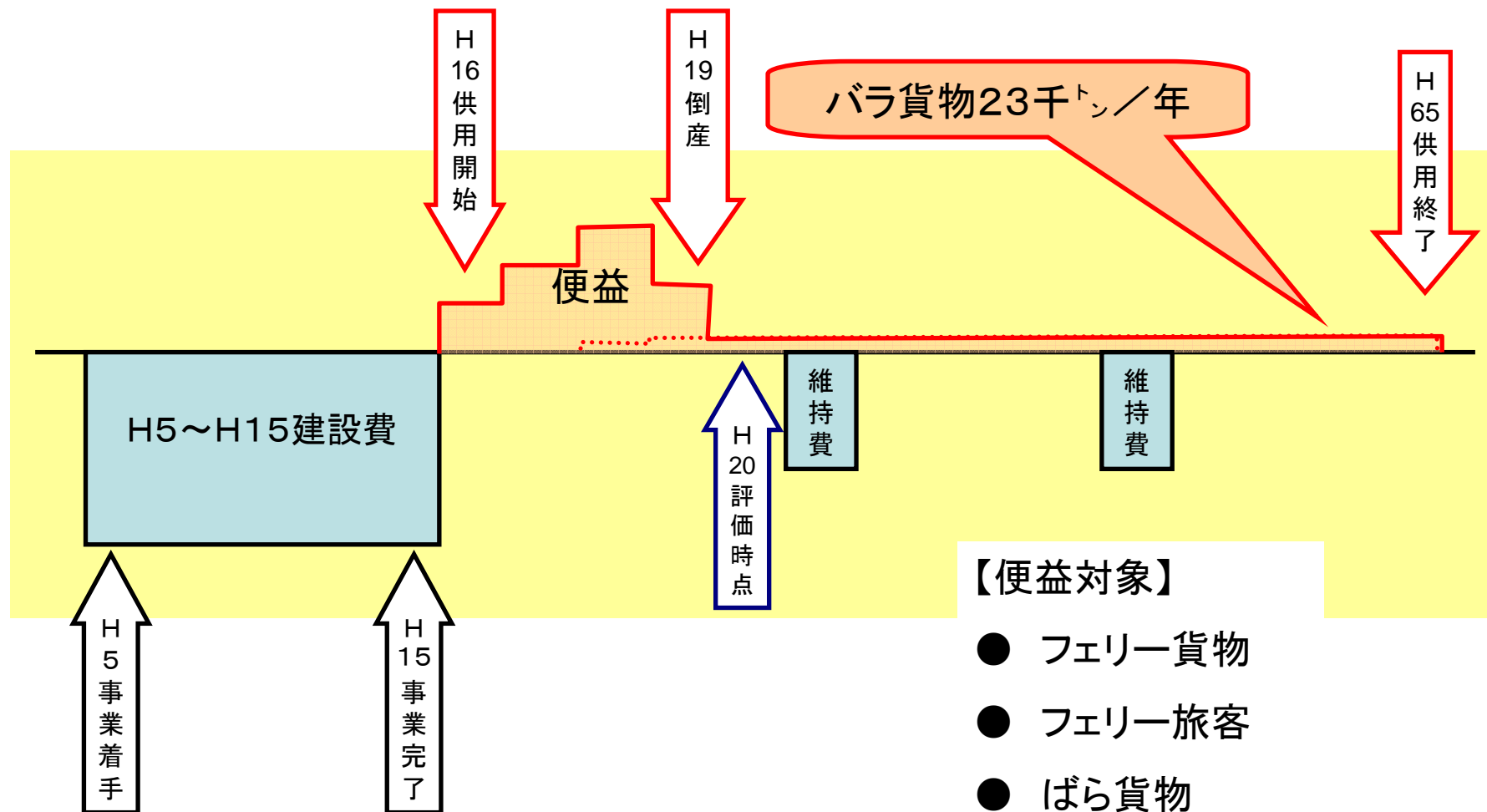
# 【代替輸送ルート(旅客:自動車利用)】

シャトルハイウェイラインの代替旅客ルート(自動車利用者の旅客の場合)は以下の1パターンがある。



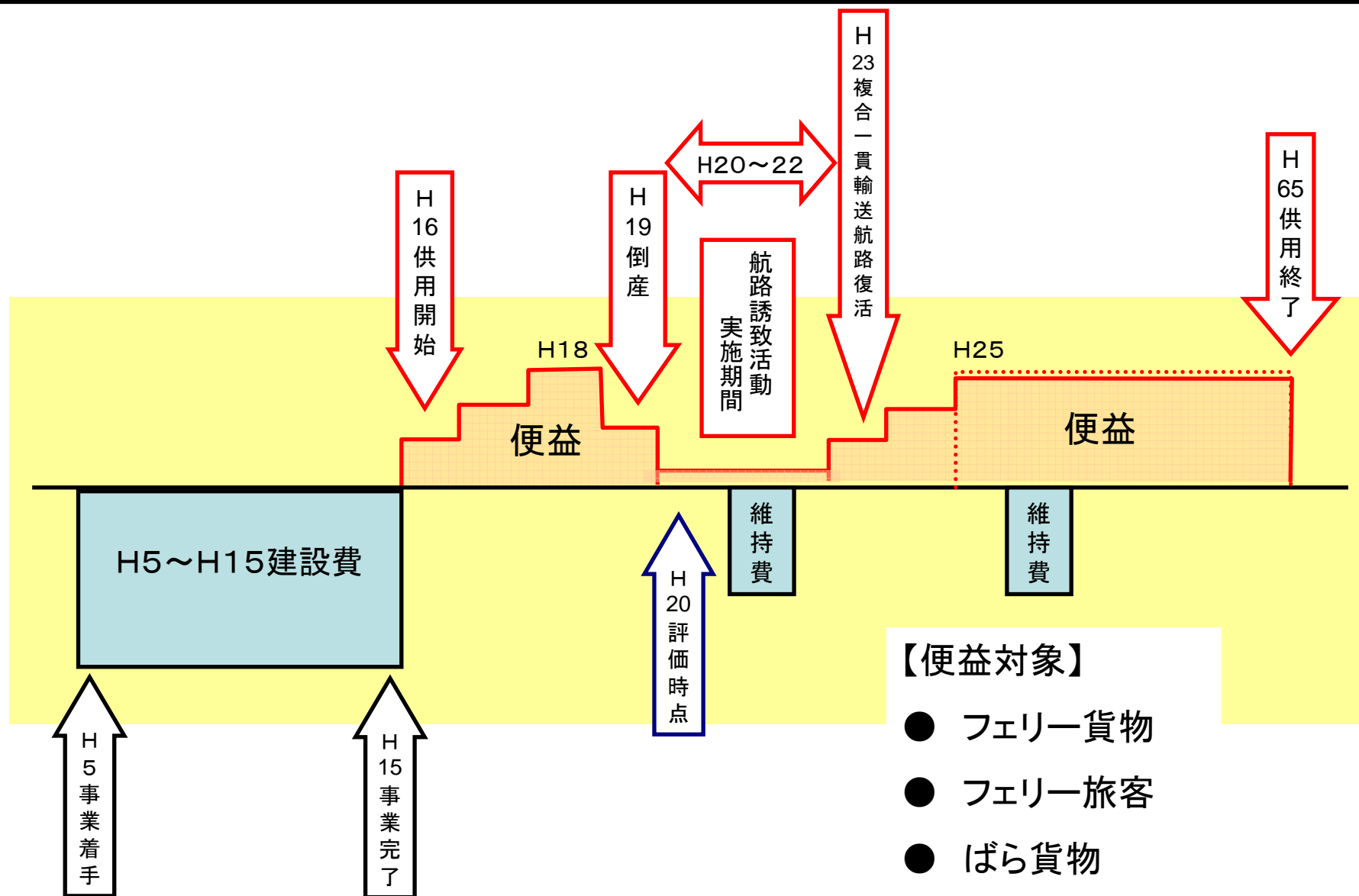
# 費用便益の算定について【ケース1】

平成16～19年フェリー、バラ貨物の取扱貨物実績と平成20年以降バラ貨物の推計による便益



# 費用便益の算定について【ケース2】

平成23年に複合一貫輸送航路復活と想定した場合の便益



## 【その他便益】

### ●緊急物資輸送便益

- ・被災8日目から1ヶ月後まで3トントラックによる陸上輸送費用の増大  
【対象人口】港湾分担被災人口13,600人(横須賀港港湾計画)、代替港：横浜港金沢地区

・便益 0.04億円／コスト 185億円 = 0.0002

### ●施設被害回避便益

- ・被災による施設機能の復旧に要する費用－耐震強化に要する費用  
【単年度復旧費用】5.4億円

・便益 1.6億円／コスト 185億円 = 0.009

### ●残存価値

- ・供用終了時点での土地価格（近隣の工業用地土地単価から算出）を便益として計上  
【対象施設】埠頭用地・交通機能用地53,600m<sup>2</sup>

・便益 7.3億円／コスト 185億円 = 0.04

# 便益算定結果【現在価値化】

項目	内容	費用便益(ケース1)	費用便益(ケース2)
費用	総事業費	185億円	185億円
	合計	185億円	185億円
便益	輸送便益(フェリー貨物)	167億円 (0.9)	1,195億円 (6.5)
	輸送便益(フェリー旅客)	14億円 (0.07)	101億円 (0.5)
	輸送便益(金属くず)	5.8億円 (0.03)	5.8億円 (0.03)
	緊急物資輸送便益	0.04億円 (0.0002)	0.04億円 (0.0002)
	施設被害回避便益	1.6億円 (0.009)	1.6億円 (0.009)
	残存価値	7.3億円 (0.04)	7.3億円 (0.04)
	合計	195億円	1,311億円
B-C		10億円	1,126億円
B/C		1.1	7.1

※社会的割引率(4.0%)及びデフレーターを用いて現在価値化を行い算定

# 事業評価のまとめ

## ①事業の評価

横須賀港久里浜地区国内物流ターミナル整備事業は、事業完了後一定期間が経過したため、事後評価を行った。

- ・久里浜地区は事業完了後、フェリー就航、金属くずの取扱により施設の利用が図られていた。
- ・ケース1:平成19年度までの実績、平成20年度以降は金属くずを取扱くと推計した場合のB/Cは1.1と算出された。
- ・ケース2:平成19年度にSHLの倒産後、平成20年度からの3ヵ年航路誘致活動を実施し、平成23年にシャトル・ハイウェイラインと同ルートの複合一貫輸送航路が就航すると想定した場合のB/Cは7.1と算出された。

## ②今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

・施設利用料の減免などインセンティブ制度の導入や荷主との協働の取り組みにより新規航路誘致の促進を図り、また横須賀市と関東地方整備局において概ね3ヵ年を目途に航路誘致活動を継続し、再度評価監視委員会において、施設利用状況等の報告を行うものとする。

## ③同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法見直しの必要性

・同種事業についても、当初予定した施設利用主体(フェリー事業者等の船社)が社会情勢の変化により利用状況が大きく変化する可能性に備え、複数利用者による効率的な利用が図られるための方策を港湾管理者とともに実施していくことが必要である。