

## 再評価に係る資料【港湾事業】

平成22年9月7日

港湾空港部

## 目 次

1. 位置図 .....	1
2. 再評価対象事業の評価書等	
○ 衣浦港武豊北ふ頭地区 多目的国際ターミナル整備事業 .....	2
○ 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 .....	8

# 事業評価対象箇所 (第2回中部地方整備局事業評価監視委員会審議対象)



## 事業評価カルテ(再評価)

<b>平成 22 年度</b>										
事業名(箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (衣浦港 武豊北ふ頭地区)				事業主体	中部地方整備局				
実施箇所	愛知県知多郡武豊町									
該当基準	再々評価:再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-12m)、航路・泊地(-12m)									
事業期間	事業採択	昭和 61 年度			完了	平成 29 年度				
総事業費	117 億円			残事業費	37 億円					
目的・必要性	・取扱貨物の増大、及び船舶の大型化に対応し、物流の効率化を図るとともに、航行の安全性を確保するために多目的国際ターミナルを進めている。									
便益の主な根拠	・輸送コスト削減 (平成30年度予測取扱貨物量:31万トン)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 22 年度								
	B:総便益(億円)	203	C:総費用(億円)	174	全体B/C	1.2	B-C	28	EIRR (%)	4.6%
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	64	C:総費用(億円)	30	継続B/C	2.1				
感度分析					事業全体のB/C			残事業のB/C		
	需 要 (-10%~+10%)				( 1.1 ~ 1.3 )			( 1.9 ~ 2.3 )		
	建 設 費 (+10%~-10%)				( 1.2 ~ 1.1 )			( 2.3 ~ 1.9 )		
	建設期間 (+10%~-10%)				( 1.2 ~ 1.1 )			( 2.2 ~ 2.0 )		
社会経済情勢等の変化	・世界同時不況の影響を受けH21年は減少したが、周辺企業の原料輸入計画、工場の建設、統合計画もあり、回復の可能性は十分ある。									
主な事業の進捗状況	総事業費117億円、既投資額80億円 平成21年度末現在 事業進捗率68%									
主な事業の進捗の見込み	平成29年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減:浚渫土の有効利用(くぼ地の埋め戻し)により、コスト縮減を図る。 代替案:現在、岸壁は完成形、航路泊地は完成幅400mの内の200mにて供用しており、残る事業は航路泊地の拡幅のみであるため、代替として新規に岸壁・泊地整備を行うよりも早期に効果を発現できる。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点		貨幣換算が困難な効果							
	安全 環境 代替港	海難事故による危険性の減少 CO2、NOx排出量が削減 他港湾施設の老朽化に伴う工事中の代替港としての機能								

衣浦港武豊北ふ頭多目的国際ターミナル整備事業  
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	輸送コストの削減	2,613	円/t・年	背後圏への距離短縮による輸送コストの削減	11.0	億円/年

\* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成16年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(-12m)、航路・泊地(-12m)、ふ頭用地

衣浦港武豊北ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業  
費用便益分析シート(割引前)

【全体事業】

割引前 (億円)										
年度	施設 供用期間	初期投 資・ 更新投資	運営・維 持 コスト	総費用 (C)	陸上輸送 コスト 削減便益	船舶大型 化による 輸送コスト 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)	
1986		3.9		3.9					-3.9	
1987		5.9		5.9					-5.9	
1988		4.7		4.7					-4.7	
1989		3.7		3.7					-3.7	
1990		5.0		5.0					-5.0	
1991		4.8		4.8					-4.8	
1992		5.6		5.6					-5.6	
1993		2.0		2.0					-2.0	
1994		0.6		0.6					-0.6	
1995		2.3		2.3					-2.3	
1996	1	1.7	0.03	1.7	0.1			0.1	-1.6	
1997	2	0.5	0.03	0.5	0.5			0.5	0.0	
1998	3	2.6	0.03	2.6	0.5			0.5	-2.1	
1999	4	3.8	0.03	3.8	0.6			0.6	-3.3	
2000	5	2.1	0.03	2.1	2.7			2.7	0.5	
2001	6	2.1	0.03	2.1	1.5			1.5	-0.7	
2002	7	2.1	0.03	2.2	0.0			0.0	-2.2	
2003	8	5.1	0.03	5.1	0.1			0.1	-5.1	
2004	9	5.0	0.03	5.0	0.8			0.8	-4.2	
2005	10	6.0	0.03	6.0	1.5			1.5	-4.5	
2006	11	3.9	0.02	3.9	1.5			1.5	-2.5	
2007	12	2.5	0.02	2.5	1.6	0.9		2.5	0.0	
2008	13	3.3	0.03	3.3	1.6	0.9		2.5	-0.8	
2009	14	3.9	0.03	3.9	1.5	0.9		2.4	-1.5	
2010	15	1.2	0.03	1.2	1.5	1.0		2.5	1.3	
2011	16	1.9	0.03	1.9	5.0	1.0		6.0	4.1	
2012	17	3.6	0.03	3.6	5.0	1.0		6.0	2.4	
2013	18	3.6	0.03	3.6	5.0	1.0		6.0	2.4	
2014	19	6.3	0.03	6.3	5.0	1.0		6.0	-0.3	
2015	20	6.3	0.03	6.3	5.0	1.0		6.0	-0.3	
2016	21	6.3	0.03	6.3	5.0	1.0		6.0	-0.3	
2017	22	6.3	0.03	6.3	5.0	1.0		6.0	-0.3	
2018	23		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2019	24		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2020	25		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2021	26		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2022	27		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2023	28		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2024	29		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2025	30		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2026	31		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2027	32		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2028	33		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2029	34		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2030	35		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2031	36		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2032	37		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2033	38		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2034	39		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2035	40		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2036	41		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2037	42		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2038	43		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2039	44		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2040	45		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2041	46		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2042	47		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2043	48		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2044	49		0.03	0.0	9.0	2.0		11.0	11.0	
2045	50		0.03	0.0	9.0	2.0	12.6	23.6	23.6	
合計		118.3	1.40	119.7	303.0	66.4	12.6	382.1	262.4	

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	4.6%	NPV=	28.2 億円
B/C=	1.2		

割引後 (億円)										
年度	施設 供用期間	社会的 割引率	初期投 資・ 更新投資	運営・維 持 コスト	総費用 (C)	陸上輸送 コスト 削減便益	船舶大型 化による 輸送コスト 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1986			2.56		9.9					-9.9
1987			2.46		14.4					-14.4
1988			2.37		11.2					-11.2
1989			2.28		8.4					-8.4
1990			2.19		10.9					-10.9
1991			2.11		10.1					-10.1
1992			2.03		11.3					-11.3
1993			1.95		3.9					-3.9
1994			1.87		1.2					-1.2
1995			1.80		4.1					-4.1
1996	1		1.73	2.9	0.05	3.0	0.1		0.1	-2.9
1997	2		1.67	0.8	0.05	0.8	0.8		0.8	0.0
1998	3		1.60	4.1	0.05	4.2	0.9		0.9	-3.3
1999	4		1.54	5.9	0.04	5.9	0.9		0.9	-5.0
2000	5		1.48	3.1	0.04	3.1	3.9		3.9	0.8
2001	6		1.42	3.0	0.04	3.0	2.1		2.1	-0.9
2002	7		1.37	2.9	0.04	3.0	0.0		0.0	-3.0
2003	8		1.32	6.7	0.04	6.7	0.1		0.1	-6.7
2004	9		1.27	6.3	0.04	6.4	1.1		1.1	-5.3
2005	10		1.22	7.2	0.03	7.3	1.9		1.9	-5.4
2006	11		1.17	4.6	0.03	4.6	1.7		1.7	-2.9
2007	12		1.12	2.8	0.02	2.8	1.8	1.0	2.8	0.0
2008	13		1.08	3.5	0.04	3.6	1.7	1.0	2.7	-0.9
2009	14		1.04	4.0	0.03	4.0	1.6	0.9	2.5	-1.5
2010	15		1.00	1.2	0.03	1.2	1.5	1.0	2.5	1.3
2011	16		0.96	1.8	0.03	1.9	4.8	1.0	5.8	3.9
2012	17		0.92	3.3	0.03	3.3	4.7	0.9	5.6	2.2
2013	18		0.89	3.2	0.02	3.2	4.5	0.9	5.4	2.2
2014	19		0.85	5.4	0.02	5.4	4.3	0.9	5.2	-0.2
2015	20		0.82	5.2	0.02	5.2	4.1	0.8	5.0	-0.2
2016	21		0.79	5.0	0.02	5.0	4.0	0.8	4.8	-0.2
2017	22		0.76	4.8	0.02	4.8	3.8	0.8	4.6	-0.2
2018	23		0.73		0.02	0.0	6.6	1.5	8.0	8.0
2019	24		0.70		0.02	0.0	6.3	1.4	7.7	7.7
2020	25		0.68		0.02	0.0	6.1	1.3	7.4	7.4
2021	26		0.65		0.02	0.0	5.8	1.3	7.1	7.1
2022	27		0.62		0.02	0.0	5.6	1.2	6.9	6.9
2023	28		0.60		0.02	0.0	5.4	1.2	6.6	6.6
2024	29		0.58		0.02	0.0	5.2	1.1	6.3	6.3
2025	30		0.56		0.02	0.0	5.0	1.1	6.1	6.1
2026	31		0.53		0.01	0.0	4.8	1.1	5.9	5.9
2027	32		0.51		0.01	0.0	4.6	1.0	5.6	5.6
2028	33		0.49		0.01	0.0	4.4	1.0	5.4	5.4
2029	34		0.47		0.01	0.0	4.3	0.9	5.2	5.2
2030	35		0.46		0.01	0.0	4.1	0.9	5.0	5.0
2031	36		0.44		0.01	0.0	3.9	0.9	4.8	4.8
2032	37		0.42		0.01	0.0	3.8	0.8	4.6	4.6
2033	38		0.41		0.01	0.0	3.6	0.8	4.5	4.5
2034	39		0.39		0.01	0.0	3.5	0.8	4.3	4.3
2035	40		0.38		0.01	0.0	3.4	0.7	4.1	4.1
2036	41		0.36		0.01	0.0	3.2	0.7	4.0	4.0
2037	42		0.35		0.01	0.0	3.1	0.7	3.8	3.8
2038	43		0.33		0.01	0.0	3.0	0.7	3.7	3.7
2039	44		0.32		0.01	0.0	2.9	0.6	3.5	3.5
2040	45		0.31		0.01	0.0	2.8	0.6	3.4	3.4
2041	46		0.30		0.01	0.0	2.7	0.6	3.3	3.3
2042	47		0.29		0.01	0.0	2.6	0.6	3.1	3.1
2043	48		0.27		0.01	0.0	2.5	0.5	3.0	3.0
2044	49		0.26		0.01	0.0	2.4	0.5	2.9	2.9
2045	50		0.25		0.01	0.0	2.3	0.5	3.2	6.0
合計			173.2	1.09	174.3	164.2	35.1	3.2	202.5	28.2

衣浦港武豊北ふ頭地区多目的国際ターミナル整備<sub>3</sub>残事業  
費用便益分析シート(割引前)

【残事業】

割引前										(億円)
年度	施設 供用期間	初期投 資・ 更新投資	運営・維 持 コスト	総費用 (C)	陸上輸送 コスト 削減便益	船舶大型 化による 輸送コスト 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)	
1986										
1987										
1988										
1989										
1990										
1991										
1992										
1993										
1994										
1995										
1996	1									
1997	2									
1998	3									
1999	4									
2000	5									
2001	6									
2002	7									
2003	8									
2004	9									
2005	10									
2006	11									
2007	12									
2008	13									
2009	14									
2010	15	1.2	0.03	1.2					-1.2	
2011	16	1.9	0.03	1.9					-1.9	
2012	17	3.6	0.03	3.6					-3.6	
2013	18	3.6	0.03	3.6					-3.6	
2014	19	6.3	0.03	6.3					-6.3	
2015	20	6.3	0.03	6.3					-6.3	
2016	21	6.3	0.03	6.3					-6.3	
2017	22	6.3	0.03	6.3					-6.3	
2018	23		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2019	24		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2020	25		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2021	26		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2022	27		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2023	28		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2024	29		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2025	30		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2026	31		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2027	32		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2028	33		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2029	34		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2030	35		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2031	36		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2032	37		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2033	38		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2034	39		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2035	40		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2036	41		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2037	42		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2038	43		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2039	44		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2040	45		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2041	46		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2042	47		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2043	48		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2044	49		0.03	0.0	3.9	1.0		4.9	4.9	
2045	50		0.03	0.0	3.9	1.0	3.9	8.9	8.8	
合計		35.4	1.01	36.4	110.5	27.9	3.9	142.4	105.9	

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	10.0%	NPV=	33.2 億円
B/C=	2.1		

割引後										(億円)
年度	施設 供用期間	社会的 割引率	初期投 資・ 更新投資	運営・維 持コスト	総費用 (C)	陸上輸送 コスト 削減便益	船舶大型 化による 輸送コスト 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1986										
1987										
1988										
1989										
1990										
1991										
1992										
1993										
1994										
1995										
1996	1									
1997	2									
1998	3									
1999	4									
2000	5									
2001	6									
2002	7									
2003	8									
2004	9									
2005	10									
2006	11									
2007	12									
2008	13									
2009	14									
2010	15		1.2	0.03	1.2					-1.2
2011	16		0.96	0.03	1.9					-1.9
2012	17		0.92	0.03	3.3					-3.3
2013	18		0.89	0.02	3.2					-3.2
2014	19		0.85	0.02	5.4					-5.4
2015	20		0.82	0.02	5.2					-5.2
2016	21		0.79	0.02	5.0					-5.0
2017	22		0.76	0.02	4.8					-4.8
2018	23		0.73	0.02	0.0	2.9	0.7		3.6	3.6
2019	24		0.70	0.02	0.0	2.8	0.7		3.5	3.5
2020	25		0.68	0.02	0.0	2.7	0.7		3.3	3.3
2021	26		0.65	0.02	0.0	2.6	0.6		3.2	3.2
2022	27		0.62	0.02	0.0	2.5	0.6		3.1	3.1
2023	28		0.60	0.02	0.0	2.4	0.6		3.0	3.0
2024	29		0.58	0.02	0.0	2.3	0.6		2.9	2.8
2025	30		0.56	0.02	0.0	2.2	0.6		2.7	2.7
2026	31		0.53	0.01	0.0	2.1	0.5		2.6	2.6
2027	32		0.51	0.01	0.0	2.0	0.5		2.5	2.5
2028	33		0.49	0.01	0.0	1.9	0.5		2.4	2.4
2029	34		0.47	0.01	0.0	1.9	0.5		2.3	2.3
2030	35		0.46	0.01	0.0	1.8	0.5		2.3	2.2
2031	36		0.44	0.01	0.0	1.7	0.4		2.2	2.2
2032	37		0.42	0.01	0.0	1.7	0.4		2.1	2.1
2033	38		0.41	0.01	0.0	1.6	0.4		2.0	2.0
2034	39		0.39	0.01	0.0	1.5	0.4		1.9	1.9
2035	40		0.38	0.01	0.0	1.5	0.4		1.9	1.8
2036	41		0.36	0.01	0.0	1.4	0.4		1.8	1.8
2037	42		0.35	0.01	0.0	1.4	0.3		1.7	1.7
2038	43		0.33	0.01	0.0	1.3	0.3		1.6	1.6
2039	44		0.32	0.01	0.0	1.3	0.3		1.6	1.6
2040	45		0.31	0.01	0.0	1.2	0.3		1.5	1.5
2041	46		0.30	0.01	0.0	1.2	0.3		1.5	1.5
2042	47		0.29	0.01	0.0	1.1	0.3		1.4	1.4
2043	48		0.27	0.01	0.0	1.1	0.3		1.4	1.3
2044	49		0.26	0.01	0.0	1.0	0.3		1.3	1.3
2045	50		0.25	0.01	0.0	1.0	0.3	1.0	2.2	2.2
合計			29.8	0.55	30.4	50.0	12.6	1.0	63.6	33.2

〔ターミナル整備による陸上輸送コストの削減便益〕

武豊北ふ頭地区2号岸壁での貨物を輸送する陸上輸送費用の削減額を算出する。

Without時の代替港は岸壁・背後ヤードの利用状況を考慮し名古屋港または四日市港を設定。

取扱貨物量31万t/年(H30推計値)とする。対象プロジェクトの実施により、8.99億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時	
		衣浦港	名古屋港	四日市港
貨物取扱量(t/年)	金属くず(輸出)	36,362	36,362	
	金属くず(移出)	83,822	83,822	
	鋼材	20,083	20,083	
	珪砂	170,000		170,000
陸上輸送距離(km)	金属くず(輸出)	44	66	
	金属くず(移出)	6	72	
	鋼材	28	68	
	珪砂			118
陸上輸送費用(円/t)	金属くず(輸出)	2,253	2,745	
	金属くず(移出)	1,514	2,992	
	鋼材	1,236	1,812	
	珪砂			4,387
陸上輸送費用(億円/年)	金属くず(輸出)	0.82	1.00	
	金属くず(移出)	1.27	2.51	
	鋼材	0.25	0.36	
	珪砂			7.46
陸上輸送費用削減便益(計)(億円/年)		8.99		

〔船舶大型化による海上輸送コストの削減便益〕

鋼材を輸送する海上輸送費用の削減額を算出する。

With時は50,000DWT級貨物船、Without時は30,000DWT級貨物船を利用するものと設定。

取扱貨物量11万t/年(H22推計値)とする。対象プロジェクトの実施により、2.0億円/年の輸送コストが削減可能となる。

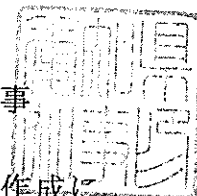
【海上輸送費用】

項 目		With時	Without時
		50,000DWT	30,000DWT
貨物取扱量(t/年)	鋼材	110,000	110,000
海上輸送費用(円/t)	鋼材	2,500	4,310
海上輸送費用(億円/年)	鋼材	2.75	4.74
海上輸送費用削減便益(計)(億円/年)		1.99	



中部地方整備局長 殿

愛知県知事



中部地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）  
平成22年8月17日付け国部整企画第45号の意見照会について、下記のとおり回答します。

記

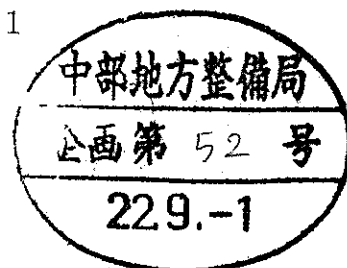
【道路事業】

事業名	意見
一般国道153号 豊田北バイパス	1 「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。  2 現在、愛知県で整備を進めている国道419号（陣中町～上原町）の拡幅事業が平成20年代中旬に完了する予定であり、この事業効果を早期に発現させるためにも、国道419号と接続する豊田北バイパスについては、平成20年代後半の供用を目指し、整備促進をお願いしたい。  3 なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

【港湾事業】

事業名	意見
衣浦港武豊北ふ頭地区 多目的国際ターミナル 整備事業	1 「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。  2 事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

担当 建設部建設企画課企画第二グループ  
電話 052-954-6611



## 事業評価カルテ(再評価)

<b>平成 22 年度</b>										
事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区)			事業主体	中部地方整備局					
実施箇所	三重県四日市市									
該当基準	再評価:事業採択時から5年経過して継続中の事業									
主な事業の諸元	岸壁(-14m)、泊地(-14m)、防波堤、臨港道路(延長4,050m)、ふ頭用地、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成 13 年度			完了	平成 27 年度				
総事業費	666 億円			残事業費	185 億円					
目的・必要性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後ヤードが不足しており、荷さばき効率が悪い。</li> <li>・岸壁水深が-12mのため、船舶の大型化に対応できない。</li> <li>・港湾へのアクセス性が悪いため、貨物の定時性・安全性が確保できない。</li> <li>・霞ヶ浦ふ頭は1本の接続路でつながっている出島であるため、災害・事故等が起きた際に孤立化の恐れ。</li> </ul> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>コンテナ貨物取扱能力不足の解消による物流の効率化、ならびに災害・事故時におけるリダンダンシーの確保。</p>									
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後圏への距離短縮による貨物の輸送コスト削減(平成28年 予測取扱貨物量:10.8万トン)</li> <li>・交通ネットワーク内における交通の輸送コスト削減(平成28年 臨港道路交通量:9,614台/日)</li> </ul>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 22 年度								
	B:総便益(億円)	1,421	C:総費用(億円)	727	全体B/C	2.0	B-C	695	EIRR (%)	8.4%
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	396	C:総費用(億円)	160	継続B/C	2.5				
感度分析					事業全体のB/C			残事業のB/C		
	需 要 (-10%~+10%)		( 1.8 ~ 2.1 )			( 2.2 ~ 2.7 )				
	建 設 費 (+10%~-10%)		( 1.9 ~ 2.0 )			( 2.3 ~ 2.7 )				
	建設期間 (+10%~-10%)		( 1.9 ~ 1.9 )			( 2.4 ~ 2.5 )				
社会経済情勢等の変化	<p>・世界同時不況の影響を受けたものの、取扱貨物量は平成22年に入り回復傾向にある。加えて、ゲートオープン時間延長モデル事業の実施により、物流効率化に伴う需要の増加が期待される。</p>									
主な事業の進捗状況	総事業費666億円、既投資額481億円 平成22年度時点 事業進捗率72%									
主な事業の進捗の見込み	平成27年度に完成予定									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減:背後から発生する建設残土等の工事流用土を積極的に活用(約4.8億円の縮減) 代替案の可能性:特になし									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点	貨幣換算が困難な効果								
	環境	CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 排出量が削減								
	安全	防災機能強化、緊急輸送体制の強化								

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  
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	輸送コストの削減	42.0	千円/TEU・年	背後圏への距離短縮による貨物の輸送コスト削減	45.5	億円/年
	輸送コストの削減	226.8	千円/台・年	交通ネットワーク内における交通の輸送コスト削減	21.8	億円/年

\* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成16年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(-14m)、泊地(-14m)、防波堤、臨港道路(延長4,050m)、ふ頭用地、荷役機械

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  
費用便益分析シート(割引前)

【全体事業】

割引前 (億円)											
年度	施設 供用期間	初期投資 更新投資	運営・維 持 コスト	総費用 (C)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減 便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
2001		37.7		37.7							-37.7
2002		42.8		42.8							-42.8
2003		66.7		66.7							-66.7
2004		90.6		90.6							-90.6
2005		57.9		57.9							-57.9
2006	1	46.8	0.2	47.0	25.5				25.5		-21.5
2007	2	25.5	0.2	25.7	29.9				29.9		4.3
2008	3	21.6	0.2	21.8	30.0				30.0		8.2
2009	4	33.5	0.2	33.7	28.2				28.2		-5.5
2010	5	16.8	0.2	17.0	30.7				30.7		13.7
2011	6	16.2	0.2	16.4	33.2				33.2		16.7
2012	7	34.3	0.2	34.5	35.6				35.6		1.1
2013	8	33.8	0.2	34.0	38.1				38.1		4.1
2014	9	46.2	0.2	46.4	40.6				40.6		-5.8
2015	10	45.3	0.2	45.4	43.0				43.0		-2.4
2016	11	0.0	0.6	0.6	45.5	18.8	2.3	-0.03	66.6	66.0	0.6
2017	12	0.0	0.6	0.6	45.5	18.8	2.3	-0.03	66.6	66.0	0.6
2018	13	0.0	0.6	0.6	45.5	18.8	2.3	-0.03	66.6	66.1	0.6
2019	14	0.0	0.6	0.6	45.5	18.9	2.4	-0.03	66.7	66.1	0.6
2020	15	0.0	0.6	0.6	45.5	18.9	2.4	-0.03	66.7	66.2	0.6
2021	16	0.0	0.6	0.6	45.5	19.0	2.4	-0.03	66.8	66.2	0.6
2022	17	16.7	0.6	17.3	45.5	19.0	2.4	-0.03	66.8	49.5	17.3
2023	18	0.0	0.6	0.6	45.5	19.0	2.4	-0.03	66.9	66.3	0.6
2024	19	0.0	0.6	0.6	45.5	19.1	2.4	-0.03	66.9	66.4	0.5
2025	20	0.0	0.6	0.6	45.5	19.1	2.4	-0.03	67.0	66.4	0.6
2026	21	0.0	0.6	0.6	45.5	19.2	2.4	-0.03	67.0	66.5	0.5
2027	22	0.0	0.6	0.6	45.5	19.2	2.4	-0.03	67.1	66.5	0.6
2028	23	0.0	0.6	0.6	45.5	19.3	2.4	-0.03	67.1	66.6	0.5
2029	24	0.0	0.6	0.6	45.5	19.3	2.4	-0.03	67.2	66.6	0.6
2030	25	0.0	0.6	0.6	45.5	19.4	2.4	-0.03	67.3	66.7	0.6
2031	26	5.7	0.6	6.2	45.5	19.3	2.4	-0.03	67.2	61.0	6.2
2032	27	0.0	0.6	0.6	45.5	19.3	2.4	-0.03	67.2	66.6	0.6
2033	28	0.0	0.6	0.6	45.5	19.3	2.4	-0.03	67.1	66.6	0.5
2034	29	0.0	0.6	0.6	45.5	19.2	2.4	-0.03	67.1	66.5	0.6
2035	30	0.0	0.6	0.6	45.5	19.2	2.4	-0.03	67.1	66.5	0.6
2036	31	0.0	0.6	0.6	45.5	19.2	2.4	-0.03	67.0	66.5	0.5
2037	32	0.0	0.6	0.6	45.5	19.1	2.4	-0.03	67.0	66.4	0.6
2038	33	0.0	0.6	0.6	45.5	19.1	2.4	-0.03	67.0	66.4	0.6
2039	34	16.7	0.6	17.3	45.5	19.1	2.4	-0.03	66.9	49.6	17.3
2040	35	0.0	0.6	0.6	45.5	19.0	2.4	-0.03	66.9	66.3	0.6
2041	36	0.0	0.6	0.6	45.5	19.0	2.4	-0.03	66.9	66.3	0.6
2042	37	0.0	0.6	0.6	45.5	19.0	2.4	-0.03	66.8	66.3	0.5
2043	38	0.0	0.6	0.6	45.5	18.9	2.4	-0.03	66.8	66.2	0.6
2044	39	0.0	0.6	0.6	45.5	18.9	2.4	-0.03	66.8	66.2	0.6
2045	40	0.0	0.6	0.6	45.5	18.9	2.4	-0.03	66.7	66.2	0.5
2046	41	0.0	0.6	0.6	45.5	18.8	2.4	-0.03	66.7	66.1	0.6
2047	42	0.0	0.6	0.6	45.5	18.8	2.4	-0.02	66.7	66.1	0.6
2048	43	0.0	0.6	0.6	45.5	18.7	2.4	-0.02	66.6	66.1	0.5
2049	44	0.0	0.6	0.6	45.5	18.7	2.4	-0.02	66.6	66.0	0.6
2050	45	0.0	0.6	0.6	45.5	18.7	2.4	-0.02	66.5	66.0	0.5
2051	46	0.0	0.6	0.6	45.5	18.6	2.4	-0.02	66.5	66.0	0.5
2052	47	0.0	0.6	0.6	45.5	18.6	2.4	-0.02	66.5	65.9	0.6
2053	48	0.0	0.6	0.6	45.5	18.6	2.4	-0.02	66.4	65.9	0.5
2054	49	0.0	0.6	0.6	45.5	18.5	2.4	-0.02	66.4	65.8	0.6
2055	50	0.0	0.6	0.6	45.5	18.5	2.4	-0.02	46.4	112.8	112.2
合計		654.8	24.4	679.3	2154.3	758.8	95.9	-1.0	46.4	3054.3	2375.1

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	8.4%	NPV=	695 億円
B/C=	2.0		

割引後 (億円)													
年度	施設 供用期間	社会的 割引率	初期投 資・更新 投資	運営・維 持コスト	総費用 (C)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減 便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)	
2001			1.42	53.7	53.7							-53.7	
2002			1.37	58.6	58.6							-58.6	
2003			1.32	87.7	87.7							-87.7	
2004			1.27	114.7	114.7							-114.7	
2005			1.22	70.4	70.4							-70.4	
2006	1		1.17	54.7	55.0	29.8					29.8	-25.2	
2007	2		1.12	28.7	28.9	33.7					33.7	4.8	
2008	3		1.08	23.4	23.6	32.5					32.5	8.9	
2009	4		1.04	34.9	35.1	29.3					29.3	-5.7	
2010	5		1.00	16.8	17.0	30.7					30.7	13.7	
2011	6		0.96	15.6	15.8	31.9					31.9	16.1	
2012	7		0.92	31.7	31.9	32.9					32.9	1.0	
2013	8		0.89	30.1	30.2	33.9					33.9	3.6	
2014	9		0.85	39.5	39.7	34.7					34.7	-5.0	
2015	10		0.82	37.2	37.4	35.4					35.4	-2.0	
2016	11		0.79	0.0	0.4	36.0	14.8	1.8	-0.02		52.6	52.2	
2017	12		0.76	0.0	0.4	34.6	14.3	1.8	-0.02		50.6	50.2	
2018	13		0.73	0.0	0.4	33.2	13.8	1.7	-0.02		48.7	48.3	
2019	14		0.70	0.0	0.4	32.0	13.3	1.7	-0.02		46.9	46.5	
2020	15		0.68	0.0	0.4	30.7	12.8	1.6	-0.02		45.1	44.7	
2021	16		0.65	0.0	0.4	29.5	12.3	1.5	-0.02		43.4	43.0	
2022	17		0.62	10.4	10.8	28.4	11.9	1.5	-0.02		41.7	30.9	
2023	18		0.60	0.0	0.3	27.3	11.4	1.4	-0.02		40.2	39.8	
2024	19		0.58	0.0	0.3	26.3	11.0	1.4	-0.02		38.7	38.3	
2025	20		0.56	0.3	0.3	25.3	10.6	1.3	-0.02		37.2	36.9	
2026	21		0.53	0.3	0.3	24.3	10.2	1.3	-0.01		35.8	35.5	
2027	22		0.51	0.3	0.3	23.4	9.9	1.2	-0.01		34.4	34.2	
2028	23		0.49	0.3	0.3	22.5	9.5	1.2	-0.01		33.1	32.9	
2029	24		0.47	0.3	0.3	21.6	9.2	1.1	-0.01		31.9	31.6	
2030	25		0.46	0.3	0.3	20.8	8.8	1.1	-0.01		30.7	30.4	
2031	26		0.44	2.5	2.7	20.0	8.5	1.1	-0.01		29.5	26.8	
2032	27		0.42	0.2	0.2	19.2	8.1	1.0	-0.01		28.3	28.1	
2033	28		0.41	0.2	0.2	18.5	7.8	1.0	-0.01		27.2	27.0	
2034	29		0.39	0.2	0.2	17.7	7.5	0.9	-0.01		26.2	26.0	
2035	30		0.38	0.2	0.2	17.1	7.2	0.9	-0.01		25.2	24.9	
2036	31		0.36	0.2	0.2	16.4	6.9	0.9	-0.01		24.2	24.0	
2037	32		0.35	0.2	0.2	15.8	6.6	0.8	-0.01		23.2	23.0	
2038	33		0.33	0.2	0.2	15.2	6.4	0.8	-0.01		22.3	22.1	
2039	34		0.32	5.4	5.5	14.6	6.1	0.8	-0.01		21.5	15.9	
2040	35		0.31	0.2	0.2	14.0	5.9	0.7	-0.01		20.6	20.5	
2041	36		0.30	0.2	0.2	13.5	5.6	0.7	-0.01		19.8	19.7	
2042	37		0.29	0.2	0.2	13.0	5.4	0.7	-0.01		19.1	18.9	
2043	38		0.27	0.2	0.2	12.5	5.2	0.7	-0.01		18.3	18.2	
2044	39		0.26	0.1	0.1	12.0	5.0	0.6	-0.01		17.6	17.4	
2045	40		0.25	0.1	0.1	11.5	4.8	0.6	-0.01		16.9	16.8	
2046	41		0.24	0.1	0.1	11.1	4.6	0.6	-0.01		16.3	16.1	
2047	42		0.23	0.1	0.1	10.7	4.4	0.6	-0.01		15.6	15.5	
2048	43		0.23	0.1	0.1	10.2	4.2	0.5	-0.01		15.0	14.9	
2049	44		0.22	0.1	0.1	9.9	4.1	0.5	-0.01		14.4	14.3	
2050	45		0.21	0.1	0.1	9.5	3.9	0.5	-0.01		13.9	13.7	
2051	46		0.20	0.1	0.1	9.1	3.7	0.5	0.00		13.3	13.2	
2052	47		0.19	0.1	0.1	8.8	3.6	0.5	0.00		12.8	12.7	
2053	48		0.19	0.1	0.1	8.4	3.4	0.4	0.00		12.3	12.2	
2054	49		0.19	0.1	0.1	8.4	3.4	0.4	0.00		12.3	12.2	
2055	50		0.18	0.1	0.1	8.1	3.3	0.4	0.00	8.3	20.1	20.0	
合計			0.04	715.9	11.0	727.0	1065.3	309.5	38.9	-0.4	8.3	1,421.5	694.5

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  
費用便益分析シート(割引前)

【残事業】

割引前 (億円)											
年度	施設 供用期間	初期投資 ・ 更新投資	運営・維 持 コスト	総費用 (C)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減 便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
2006	1										
2007	2										
2008	3										
2009	4										
2010	5										
2011	6	16.2		16.2					0.0	-16.2	
2012	7	34.3		34.3					0.0	-34.3	
2013	8	33.8		33.8					0.0	-33.8	
2014	9	46.2		46.2					0.0	-46.2	
2015	10	45.3		45.3					0.0	-45.3	
2016	11		0.4	0.4	3.0	18.8	2.3	-0.03	24.0	23.7	
2017	12		0.4	0.4	3.0	18.8	2.3	-0.03	24.1	23.7	
2018	13		0.4	0.4	3.0	18.8	2.3	-0.03	24.1	23.7	
2019	14		0.4	0.4	3.0	18.9	2.4	-0.03	24.2	23.8	
2020	15		0.4	0.4	3.0	18.9	2.4	-0.03	24.2	23.8	
2021	16		0.4	0.4	3.0	19.0	2.4	-0.03	24.2	23.9	
2022	17		0.4	0.4	3.0	19.0	2.4	-0.03	24.3	23.9	
2023	18		0.4	0.4	3.0	19.0	2.4	-0.03	24.4	24.0	
2024	19		0.4	0.4	3.0	19.1	2.4	-0.03	24.4	24.0	
2025	20		0.4	0.4	3.0	19.1	2.4	-0.03	24.5	24.1	
2026	21		0.4	0.4	3.0	19.2	2.4	-0.03	24.5	24.1	
2027	22		0.4	0.4	3.0	19.2	2.4	-0.03	24.6	24.2	
2028	23		0.4	0.4	3.0	19.3	2.4	-0.03	24.6	24.2	
2029	24		0.4	0.4	3.0	19.3	2.4	-0.03	24.7	24.3	
2030	25		0.4	0.4	3.0	19.4	2.4	-0.03	24.7	24.3	
2031	26		0.4	0.4	3.0	19.3	2.4	-0.03	24.7	24.3	
2032	27		0.4	0.4	3.0	19.3	2.4	-0.03	24.7	24.3	
2033	28		0.4	0.4	3.0	19.3	2.4	-0.03	24.6	24.2	
2034	29		0.4	0.4	3.0	19.2	2.4	-0.03	24.6	24.2	
2035	30		0.4	0.4	3.0	19.2	2.4	-0.03	24.5	24.2	
2036	31		0.4	0.4	3.0	19.2	2.4	-0.03	24.5	24.1	
2037	32		0.4	0.4	3.0	19.1	2.4	-0.03	24.5	24.1	
2038	33		0.4	0.4	3.0	19.1	2.4	-0.03	24.4	24.1	
2039	34		0.4	0.4	3.0	19.1	2.4	-0.03	24.4	24.0	
2040	35		0.4	0.4	3.0	19.0	2.4	-0.03	24.4	24.0	
2041	36		0.4	0.4	3.0	19.0	2.4	-0.03	24.3	24.0	
2042	37		0.4	0.4	3.0	19.0	2.4	-0.03	24.3	23.9	
2043	38		0.4	0.4	3.0	18.9	2.4	-0.03	24.3	23.9	
2044	39		0.4	0.4	3.0	18.9	2.4	-0.03	24.2	23.9	
2045	40		0.4	0.4	3.0	18.9	2.4	-0.03	24.2	23.8	
2046	41		0.4	0.4	3.0	18.8	2.4	-0.03	24.2	23.8	
2047	42		0.4	0.4	3.0	18.8	2.4	-0.02	24.1	23.8	
2048	43		0.4	0.4	3.0	18.7	2.4	-0.02	24.1	23.7	
2049	44		0.4	0.4	3.0	18.7	2.4	-0.02	24.1	23.7	
2050	45		0.4	0.4	3.0	18.7	2.4	-0.02	24.0	23.6	
2051	46		0.4	0.4	3.0	18.6	2.4	-0.02	24.0	23.6	
2052	47		0.4	0.4	3.0	18.6	2.4	-0.02	23.9	23.6	
2053	48		0.4	0.4	3.0	18.6	2.4	-0.02	23.9	23.5	
2054	49		0.4	0.4	3.0	18.5	2.4	-0.02	23.9	23.5	
2055	50		0.4	0.4	3.0	18.5	2.4	-0.02	23.8	23.5	
合計		175.8	14.9	190.7	118.4	758.8	95.9	-1.0	0.0	972.0	781.3

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	11.2%	NPV=	236 億円
B/C=	2.5		

割引後 (億円)												
年度	施設 供用期間	社会的 割引率	初期投 資・更新 投資	運営・維 持コスト	総費用 (C)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減 便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
2006	1		1.17									
2007	2		1.12									
2008	3		1.08									
2009	4		1.04									
2010	5		1.00									
2011	6		0.96	15.6	0.0	15.6					0.0	-15.6
2012	7		0.92	31.7	0.0	31.7					0.0	-31.7
2013	8		0.89	30.1	0.0	30.1					0.0	-30.1
2014	9		0.85	39.5	0.0	39.5					0.0	-39.5
2015	10		0.82	37.2	0.0	37.2					0.0	-37.2
2016	11		0.79		0.3	0.3	2.3	14.8	1.8	-0.02	19.0	18.7
2017	12		0.76		0.3	0.3	2.2	14.3	1.8	-0.02	18.3	18.0
2018	13		0.73		0.3	0.3	2.2	13.8	1.7	-0.02	17.6	17.3
2019	14		0.70		0.3	0.3	2.1	13.3	1.7	-0.02	17.0	16.7
2020	15		0.68		0.3	0.3	2.0	12.8	1.6	-0.02	16.3	16.1
2021	16		0.65		0.2	0.2	1.9	12.3	1.5	-0.02	15.7	15.5
2022	17		0.62		0.2	0.2	1.8	11.9	1.5	-0.02	15.2	14.9
2023	18		0.60		0.2	0.2	1.8	11.4	1.4	-0.02	14.6	14.4
2024	19		0.58		0.2	0.2	1.7	11.0	1.4	-0.02	14.1	13.9
2025	20		0.56		0.2	0.2	1.6	10.6	1.3	-0.02	13.6	13.4
2026	21		0.53		0.2	0.2	1.6	10.2	1.3	-0.01	13.1	12.9
2027	22		0.51		0.2	0.2	1.5	9.9	1.2	-0.01	12.6	12.4
2028	23		0.49		0.2	0.2	1.5	9.5	1.2	-0.01	12.2	12.0
2029	24		0.47		0.2	0.2	1.4	9.2	1.1	-0.01	11.7	11.5
2030	25		0.46		0.2	0.2	1.4	8.8	1.1	-0.01	11.3	11.1
2031	26		0.44		0.2	0.2	1.3	8.5	1.1	-0.01	10.8	10.7
2032	27		0.42		0.2	0.2	1.2	8.1	1.0	-0.01	10.4	10.2
2033	28		0.41		0.2	0.2	1.2	7.8	1.0	-0.01	10.0	9.8
2034	29		0.39		0.1	0.1	1.2	7.5	0.9	-0.01	9.6	9.4
2035	30		0.38		0.1	0.1	1.1	7.2	0.9	-0.01	9.2	9.1
2036	31		0.36		0.1	0.1	1.1	6.9	0.9	-0.01	8.8	8.7
2037	32		0.35		0.1	0.1	1.0	6.6	0.8	-0.01	8.5	8.4
2038	33		0.33		0.1	0.1	1.0	6.4	0.8	-0.01	8.2	8.0
2039	34		0.32		0.1	0.1	0.9	6.1	0.8	-0.01	7.8	7.7
2040	35		0.31		0.1	0.1	0.9	5.9	0.7	-0.01	7.5	7.4
2041	36		0.30		0.1	0.1	0.9	5.6	0.7	-0.01	7.2	7.1
2042	37		0.29		0.1	0.1	0.8	5.4	0.7	-0.01	6.9	6.8
2043	38		0.27		0.1	0.1	0.8	5.2	0.7	-0.01	6.7	6.5
2044	39		0.26		0.1	0.1	0.8	5.0	0.6	-0.01	6.4	6.3
2045	40		0.25		0.1	0.1	0.8	4.8	0.6	-0.01	6.1	6.0
2046	41		0.24		0.1	0.1	0.7	4.6	0.6	-0.01	5.9	5.8
2047	42		0.23		0.1	0.1	0.7	4.4	0.6	-0.01	5.7	5.6
2048	43		0.23		0.1	0.1	0.7	4.2	0.5	-0.01	5.4	5.3
2049	44		0.22		0.1	0.1	0.6	4.1	0.5	-0.01	5.2	5.1
2050	45		0.21		0.1	0.1	0.6	3.9	0.5	-0.01	5.0	4.9
2051	46		0.20		0.1	0.1	0.6	3.7	0.5	0.00	4.8	4.7
2052	47		0.19		0.1	0.1	0.6	3.6	0.5	0.00	4.6	4.5
2053	48		0.19		0.1	0.1	0.5	3.4	0.4	0.00	4.4	4.4
2054	49		0.19		0.1	0.1	0.5	3.4	0.4	0.00	4.4	4.4
2055	50		0.18		0.1	0.1	0.5	3.3	0.4	0.00	4.2	4.2
合計		0.04	154.1	6.1	160.1	48.2	309.5	38.9	-0.4	0.0	396.1	236.0

〔輸送コスト削減便益〕〔北米航路〕

コンテナ貨物を北米航路にて輸送する陸上・海上輸送費用の削減額を算出する  
 Withoutの代替港は、近隣の名古屋港を設定。取扱貨物量は、20,191TEU/年(H28推計値)とする。  
 対象プロジェクトの実施により2.4億円/年の輸送コスト削減が可能となる。

【陸上輸送費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	名古屋港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	1,702	1,702
	20ft輸入	1,664	1,664
	40ft輸出	1,873	1,873
	40ft輸入	1,832	1,832
輸送時間(km)		66	82
輸送費用(円/個)	20ft輸出	240,400	275,430
	20ft輸入	240,400	275,430
	40ft輸出	362,410	410,520
	40ft輸入	362,410	410,520
陸上輸送費用(円/年)	20ft輸出	99,234,400	148,985,310
	20ft輸入	109,075,330	152,362,140
	40ft輸出	169,053,990	245,654,180
	40ft輸入	183,840,520	250,364,580
陸上輸送費用削減便益(計)		236,161,970	

【陸上輸送時間費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	名古屋港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	1,702	1,702
	20ft輸入	1,664	1,664
	40ft輸出	1,873	1,873
	40ft輸入	1,832	1,832
輸送時間(時間)		1.2	1.2
時間費用原単位(円/個)	20ft輸出	18,205	18,798
	20ft輸入	14,564	15,039
	40ft輸出	26,944	27,821
	40ft輸入	21,846	22,557
陸上輸送時間費用(円/年)	20ft輸出	8,938,172	9,548,250
	20ft輸入	7,331,259	7,951,873
	40ft輸出	14,560,027	15,554,424
	40ft輸入	12,108,396	13,130,864
陸上輸送時間費用削減便益(計)		3,247,557	

【海上輸送費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	名古屋港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	1,702	1,702
	20ft輸入	1,664	1,664
	40ft輸出	1,873	1,873
	40ft輸入	1,832	1,832
輸送距離(マイル)		4,992	4,992
輸送費用(円/個)	20ft輸出	201,159	201,159
	20ft輸入	201,159	201,159
	40ft輸出	301,755	301,755
	40ft輸入	301,755	301,755
海上輸送費用(円/年)	20ft輸出	114,124,206	114,124,206
	20ft輸入	111,576,192	111,576,192
	40ft輸出	188,395,705	188,395,705
	40ft輸入	184,271,720	184,271,720
海上輸送費用削減便益(計)		0	

【海上輸送時間費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	名古屋港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	1,702	1,702
	20ft輸入	1,664	1,664
	40ft輸出	1,873	1,873
	40ft輸入	1,832	1,832
輸送時間(日)		10	10
時間費用原単位(円/個)	20ft輸出	1,808,697	1,808,697
	20ft輸入	1,446,957	1,446,957
	40ft輸出	2,676,870	2,676,870
	40ft輸入	2,170,434	2,170,434
海上輸送時間費用(円/年)	20ft輸出	1,026,134,098	1,026,134,098
	20ft輸入	802,578,816	802,578,816
	40ft輸出	1,671,259,170	1,671,259,170
	40ft輸入	1,325,411,696	1,325,411,696
海上輸送時間費用削減便益(計)		0	

〔輸送コスト削減便益〕〔東南アジア航路〕

コンテナ貨物を東南アジア航路にて輸送する陸上・海上輸送費用の削減額を算出する。  
 Withoutの代替港は、大阪港を設定。取扱貨物量は、84,065TEU/年(H28推計値)とする。  
 対象プロジェクトの実施により41.7億円/年の輸送コスト削減が可能となる。

【陸上輸送費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	12,435	12,435
	20ft輸入	12,783	12,783
	40ft輸出	13,679	13,679
	40ft輸入	14,061	14,061
輸送距離(km)		66	139
輸送費用(円/個)	20ft輸出	240,400	378,210
	20ft輸入	240,400	378,210
	40ft輸出	362,410	549,670
	40ft輸入	362,410	549,670
陸上輸送費用(円/年)	20ft輸出	608,894,580	1,527,005,300
	20ft輸入	550,638,340	1,383,721,740
	40ft輸出	1,042,773,900	2,429,567,340
	40ft輸入	943,231,800	2,201,609,850
陸上輸送費用削減便益(計)		4,396,365,610	

【陸上輸送時間費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	12,435	12,435
	20ft輸入	12,783	12,783
	40ft輸出	13,679	13,679
	40ft輸入	14,061	14,061
輸送時間(時間)		1.2	2.2
時間費用原単位(円/個)	20ft輸出	11,652	20,549
	20ft輸入	8,739	15,411
	40ft輸出	17,477	30,824
	40ft輸入	13,108	23,118
陸上輸送時間費用(円/年)	20ft輸出	36,435,816	83,717,664
	20ft輸入	24,746,684	56,868,466
	40ft輸出	60,112,284	138,138,636
	40ft輸入	40,830,555	93,829,610
陸上輸送時間費用削減便益(計)		210,429,037	

【海上輸送費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	12,435	12,435
	20ft輸入	12,783	12,783
	40ft輸出	13,679	13,679
	40ft輸入	14,061	14,061
輸送距離(マイル)		2,792	2,710
輸送費用(円/個)	20ft輸出	165,708	161,316
	20ft輸入	165,708	161,316
	40ft輸出	248,484	241,896
	40ft輸入	248,484	241,896
海上輸送費用(円/年)	20ft輸出	613,119,600	596,869,200
	20ft輸入	555,895,104	541,161,408
	40ft輸出	1,011,329,880	984,516,720
	40ft輸入	916,905,960	892,596,240
海上輸送費用削減便益(計)		▲ 82,106,976	

【海上輸送時間費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20ft輸出	12,435	12,435
	20ft輸入	12,783	12,783
	40ft輸出	13,679	13,679
	40ft輸入	14,061	14,061
輸送時間(日)		6.3	6.1
時間費用原単位(円/個)	20ft輸出	724,410	703,134
	20ft輸入	543,309	527,352
	40ft輸出	1,086,615	1,054,704
	40ft輸入	814,962	791,028
海上輸送時間費用(円/年)	20ft輸出	2,680,317,000	2,601,595,800
	20ft輸入	1,822,620,592	1,769,090,176
	40ft輸出	4,422,523,050	4,292,645,280
	40ft輸入	3,007,209,780	2,918,893,320
海上輸送時間費用削減便益(計)		▲ 350,445,846	

〔輸送コスト削減便益〕〔韓国航路〕

コンテナ貨物を韓国航路にて輸送する陸上・海上輸送費用の削減額を算出する  
 Withoutの代替港は、三重県、滋賀県については大阪港、岐阜県については敦賀港を設定。  
 取扱貨物量は、4,153TEU/年(H28推計値)とする。  
 対象プロジェクトの実施により1.4億円/年の輸送コスト削減が可能となる。

【陸上輸送費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港・敦賀港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20R輸出	665	665
	20R輸入	301	301
	40R輸出	731	731
	40R輸入	330	330
輸送距離(km)		66	110
輸送費用(円/個)	20R輸出	240,400	327,530
	20R輸入	240,400	327,530
	40R輸出	362,410	481,870
	40R輸入	362,410	481,870
陸上輸送費用(円/年)	20R輸出	33,279,870	83,031,550
	20R輸入	12,579,730	31,570,170
	40R輸出	57,036,330	132,215,510
	40R輸入	21,460,980	50,044,530
陸上輸送費用削減便益(計)		172,504,850	

【陸上輸送時間費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港・敦賀港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20R輸出	665	665
	20R輸入	301	301
	40R輸出	731	731
	40R輸入	330	330
輸送時間(時間)		1.2	1.7
時間費用原単位(円/個)	20R輸出	11,652	16,492
	20R輸入	8,739	12,368
	40R輸出	17,477	24,737
	40R輸入	13,108	18,553
陸上輸送時間費用(円/年)	20R輸出	1,990,152	4,544,309
	20R輸入	565,470	1,296,422
	40R輸出	3,285,736	7,501,928
	40R輸入	929,253	2,130,885
陸上輸送時間費用削減便益(計)		8,702,933	

【海上輸送費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港・敦賀港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20R輸出	665	665
	20R輸入	301	301
	40R輸出	731	731
	40R輸入	330	330
輸送距離(マイル)		544	373
輸送費用(円/個)	20R輸出	65,874	52,223
	20R輸入	65,874	52,223
	40R輸出	98,847	78,365
	40R輸入	98,847	78,365
海上輸送費用(円/年)	20R輸出	13,306,548	10,460,906
	20R輸入	5,050,340	3,969,562
	40R輸出	21,976,983	17,278,048
	40R輸入	8,303,148	6,526,469
海上輸送費用削減便益(計)		▲ 10,402,034	

【海上輸送時間費用】

項目	利用港	With時	Without時
		四日市港	大阪港・敦賀港
コンテナ貨物取扱量(個/年)	20R輸出	665	665
	20R輸入	301	301
	40R輸出	731	731
	40R輸入	330	330
輸送時間(日)		1.4	0.9
時間費用原単位(円/個)	20R輸出	160,197	109,743
	20R輸入	120,147	82,306
	40R輸出	240,294	164,614
	40R輸入	180,222	123,461
海上輸送時間費用(円/年)	20R輸出	32,359,794	21,842,826
	20R輸入	9,211,270	6,215,392
	40R輸出	53,425,366	36,062,703
	40R輸入	15,138,648	10,214,933
海上輸送時間費用削減便益(計)		▲ 35,799,224	

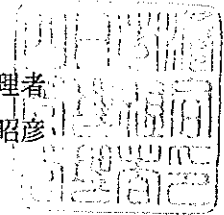




整 第 144 号  
平成22年8月27日

国土交通省中部地方整備局長  
富田 英治 様

四日市港管理組合 管理者  
三重県知事 野呂 昭彦



中部地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見  
照会について（回答）

平成22年8月17日付け国部整企画第45号で照会のありましたこのことについて  
下記のとおり回答します。

記

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については、地域の生活・産業と四日市港の発展のために極めて重要な事業であると認識しているところであり事業継続をお願いします。

なお、事業実施にあたっては、コスト削減の徹底を図るとともに、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。また、各年度の実施に当っては、引き続き当組合と十分な調整をお願いします。

連絡先

四日市港管理組合 経営企画部

整備課 港湾計画担当

電話 059-366-7037

