

# 名古屋港 鍋田心頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 事後評価 説明資料

---



平成24年11月12日  
名古屋港湾事務所

# 目次

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| 1. 事業の概要                          |    |
| (1) 名古屋港の概要                       | 1  |
| (2) 事業概要                          | 2  |
| 2. 費用対分析効果                        |    |
| (1) 取扱貨物と将来想定                     | 3  |
| (2) 費用対効果分析結果                     | 4  |
| (3) 前回評価との比較                      | 5  |
| 3. 便益計測について                       |    |
| (1) ターミナル新設による輸送コスト削減             | 6  |
| (2) 船舶大型化による海上輸送コスト削減             | 7  |
| (3) 震災後の幹線貨物輸送コスト削減               | 8  |
| (4) 残存価値                          | 9  |
| 4. 事後評価の視点                        |    |
| (1) 社会情勢の変化                       | 10 |
| (2) 今後の事後評価の必要性                   | 10 |
| (3) 改善措置の必要性                      | 10 |
| (4) 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 | 10 |

# 1. 事業の概要

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

## (1)名古屋港の概要

- 中部地域を背後圏とする名古屋港は、伊勢湾の最奥部に位置し、4市1村にまたがる広大な水域と陸域を有し、工業港と商業港のバランスのとれた国際総合港湾である。
- 1907年の開港以来、着実な発展を遂げ、中部経済の海の玄関口として、地域経済はもとより日本経済の発展に大きく貢献している。
- 平成23年、名古屋港は総取扱貨物量 10年連続日本一(1億8,631万トン)、貿易黒字額14年連続日本一(4兆6,781億円)、輸出額13年連続日本一(9兆0,630億円)となっている。



# 1. 事業の概要

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

## (2)事業概要

背景

名古屋港は、中部圏のものづくり産業等を支える国際港湾であり、背後圏に立地する製造業等の国際物流拠点として、欧州・北米の基幹航路や中国を中心とする近海航路を含め、多くの国際定期航路が開設されている。

また名古屋港の位置する地域では、東南海地震の発生が予測されている。震災被害によって港湾機能が損なわれると、背後圏ひいては我が国の社会経済に大きな影響を与える恐れがある。

目的1

既存施設コンテナターミナルの拡充によりコンテナ取扱量増加に対応し、荷主等事業者の物流効率化を支援する。

目的2

西航路の増深により、船舶の大型化に対応する。

目的3

耐震構造の採用により、大規模地震時の物流機能を確保する。

### 事業内容

事業採択:平成6年度

工事着手:平成7年度

整備期間:平成7年度～平成18年度

構成施設:

- ・岸壁(水深14m、延長350m、耐震強化)
- ・泊地(水深14m、150.8ha)
- ・西航路(水深14m)
- ・ふ頭用地(16.3ha)
- ・荷役機械(ガントリークレーン3基)
- ・道路拡幅(7m×2, 930m)

全体事業費:580億円(税込み、割引前)



## 2. 費用対分析効果

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

### (1) 取扱貨物と将来想定

#### 貨物取扱状況

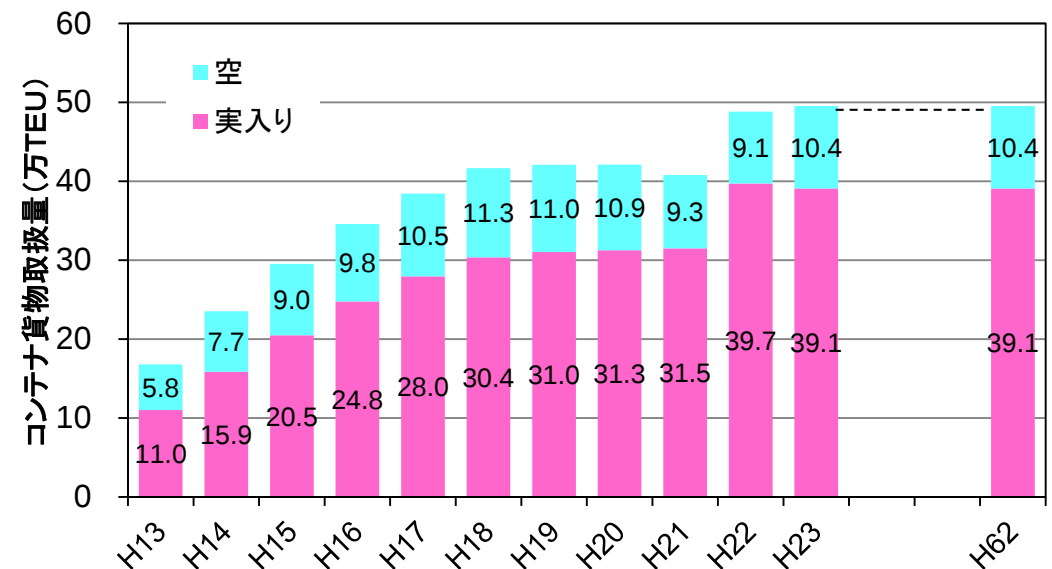
- 評価対象施設では、主に中国航路、東南アジア航路、韓国航路のコンテナ貨物が取り扱われており、平成13年に供用後増加傾向にある中、近年利用企業による当該施設的能力増強に係る投資及び航路誘致により大きく取扱貨物量を伸ばしている。
- 平成23年のコンテナ貨物取扱量は、過去最高の49.5万TEU(実入りのみでは39.1万TEU)を記録している。

#### 将来想定

- 評価対象施設におけるコンテナ貨物取扱量は増加傾向にあるが、将来は平成23年の取扱量39.1万TEU(実入り)が一定で推移するものとして設定。

#### 前回評価との想定貨物量比較

|                     | 想定貨物量(実入り) |
|---------------------|------------|
| 前回評価<br>(平成16年度再評価) | 31.5万TEU   |
| 今回評価<br>(事後評価)      | 39.1万TEU   |



※1TEUは、20フィートコンテナ1個分を示す単位である。(資料:名古屋港統計年報)

## 2. 費用対効果分析

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

### (2)費用対効果分析結果

費用対効果分析の結果、費用便益比(B/C)は2.5となり、事業の効果が発現していることを確認。

| 項目（割引後）    |             | 内容                | 評価期間内<br>（単位：億円） |
|------------|-------------|-------------------|------------------|
| 便益<br>（B）  | 輸送コスト削減効果   | ターミナル新設による輸送コスト削減 | 2,135            |
|            |             | 船舶大型化による海上輸送コスト削減 | 23               |
|            | 耐震強化岸壁の整備効果 | 震災後の幹線貨物輸送コスト削減効果 | 164              |
|            | 残存価値        | ふ頭用地、荷役機械の残存価値    | 16               |
|            | 合計          |                   | 2,338            |
| 費用<br>（C）  | 総事業費        | 初期投資費用            | 879              |
|            | 管理運営費・再投資費  | 維持管理費用、荷役機械の再投資費  | 71               |
|            | 合計          |                   | 950              |
| 費用便益比(B/C) |             |                   | 2.5              |

※総費用と総便益は平成24年に現在価値化

## 2. 費用対効果分析

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

### (3) 前回評価との比較

| 事項             | 前回評価<br>(H16再評価)                                                                                                                                                                                              | 今回評価<br>(事後評価)                                                                                                                                                                                             | 備考<br>(前回評価との相違点)                                                              |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 事業諸元           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁(水深14m、延長350m、耐震強化)</li> <li>・泊地(水深14m、150.8ha)</li> <li>・西航路(水深14m、増深・拡幅)</li> <li>・ふ頭用地(16.3ha)</li> <li>・荷役機械(ガントリークレーン3基)</li> <li>・道路拡幅(7m×2, 930m)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁(水深14m、延長350m、耐震強化)</li> <li>・泊地(水深14m、150.8ha)</li> <li>・西航路(水深14m、増深)</li> <li>・ふ頭用地(16.3ha)</li> <li>・荷役機械(ガントリークレーン3基)</li> <li>・道路拡幅(7m×2, 930m)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・西航路拡幅を見合わせ</li> </ul>                  |
| 事業期間           | 平成7～26年度                                                                                                                                                                                                      | 平成7～18年度                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備計画の見直しによる期間の短縮</li> </ul>            |
| 総事業費           | 670億円                                                                                                                                                                                                         | 580億円                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・西航路拡幅の見合わせによる事業費の縮小</li> </ul>         |
| 総費用<br>(C)     | 778億円                                                                                                                                                                                                         | 950億円                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価基準年の相違による差額</li> </ul>               |
| 総便益<br>(B)     | 2,083億円                                                                                                                                                                                                       | 2,338億円                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定貨物量の見直しおよび西航路に関する便益計測の見直し</li> </ul> |
| 費用対効果<br>(B/C) | 2.7                                                                                                                                                                                                           | 2.5                                                                                                                                                                                                        | —                                                                              |

### 3. 便益計測について

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

#### (1) ターミナル新設による輸送コスト削減

- ・ 名古屋港を利用できない場合、他港を利用することになり輸送コストが増加。
- ・ 同等の水深を有する代替港として、四日市港、大阪港、清水港を設定。(四日市港の水深14mの岸壁が整備される以前は、大阪港、清水港を代替港に設定)

Without時 : **四日市港等※1** を利用



輸送コスト **452.9** 億円/年

※1) その他の代替港: 大阪港、清水港  
※四捨五入の関係で金額は必ずしも一致しない

With時 : **名古屋港** を利用



輸送コスト **422.3** 億円/年

輸送コスト削減額 **30.6** 億円/年

### 3. 便益計測について

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

#### (2) 船舶大型化による海上輸送コスト削減

- 航路の増深をしない場合、1,000TEU級のコンテナ船しか入港できない。
- 増深を行うことで、2,000TEU級を上回る大型船による輸送が可能となり、海上輸送コストが削減。
- 大型化するコンテナ船の比率は、実績に基づき設定。



※四捨五入の関係で金額は必ずしも一致しない



輸送コスト削減額 **1.0** 億円/年

### 3. 便益計測について

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

#### (3) 震災後の幹線貨物輸送コスト削減効果

- 大規模地震時の岸壁被災により名古屋港を利用できない場合、他港利用となり輸送コストが増加。
- 被害の想定がもっとも大きい東南海地震の被災エリアおよび同等の水深を有する港を考慮し、代替港として清水港、大阪港、敦賀港を設定。

Without時：清水港等※<sup>1</sup>を利用



輸送コスト削減額 213.8 億円/年

※1) その他の代替港: 大阪港、敦賀港  
※四捨五入の関係で金額は必ずしも一致しない

地震の発生確率を考慮

(削減額に発生確率を乗じる)

With時：名古屋港を利用



輸送コスト削減額 7.6 億円/年

※7. 1億円/年は平成24年度に地震が発生した場合の削減額。各年の地震の発生確率により便益は変わる。  
※復旧期間を2年間とし、便益発生も2年間のみ計上。

### 3. 便益計測について

名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

#### (4) 残存価値

- 対象施設の供用期間後においても、ふ頭用地および荷役機械には残存価値があるものと想定される。供用期間の最終年次における残存価値を便益として計上。

ふ頭用地の価値

68.0 億円

荷役機械の価値

2.4 億円

残存価値 **70.4** 億円/年

※最終年次に計上  
※四捨五入の関係で金額の和は必ずしも一致しない

## 4. 事後評価の視点

### (1) 社会情勢の変化

#### 1) 事業を巡る社会情勢の変化

- 平成13年の施設供用以後、当該施設(鍋田第2バース)における取扱貨物量は順調に増加。
- 鍋田ふ頭地区におけるコンテナ貨物取扱量の増加に対応するため、平成24年3月に第3バースが供用。
- 今後、東南アジアや中国では更なる経済成長が予測されるため、当該施設のコンテナ貨物量は安定して推移することが見込まれる。

#### 2) 事業の投資効果(貨幣換算以外)

- 貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出量が削減。

### (2) 今後の事後評価の必要性

- 本事業は、前述のとおり整備目的に対して効果が発現していることが確認できたことから、今後の事後評価の必要性はないと考えます。

### (3) 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。

### (4) 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。