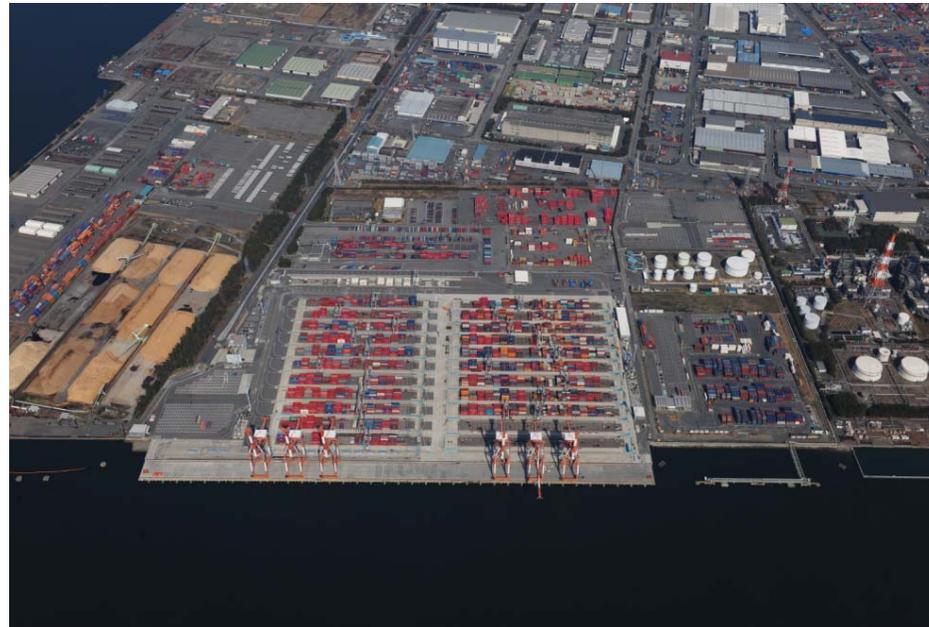


名古屋港飛島心頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 事後評価 説明資料



平成25年12月12日
名古屋港湾事務所

目 次

1. 名古屋港の概要	1
2. 事業目的	4
3. 事業の概要	
社会情勢の変化	5
(1) 既存施設的能力不足解消	
(ターミナル整備による貨物輸送コスト削減効果)	6
(耐震化による震災後の貨物輸送コスト削減効果)	7
事業の投資効果	9
4. 評価のまとめ	
(1) 今後の事後評価の必要性	10
(2) 改善措置の必要性	10
(3) 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. 名古屋港の概要

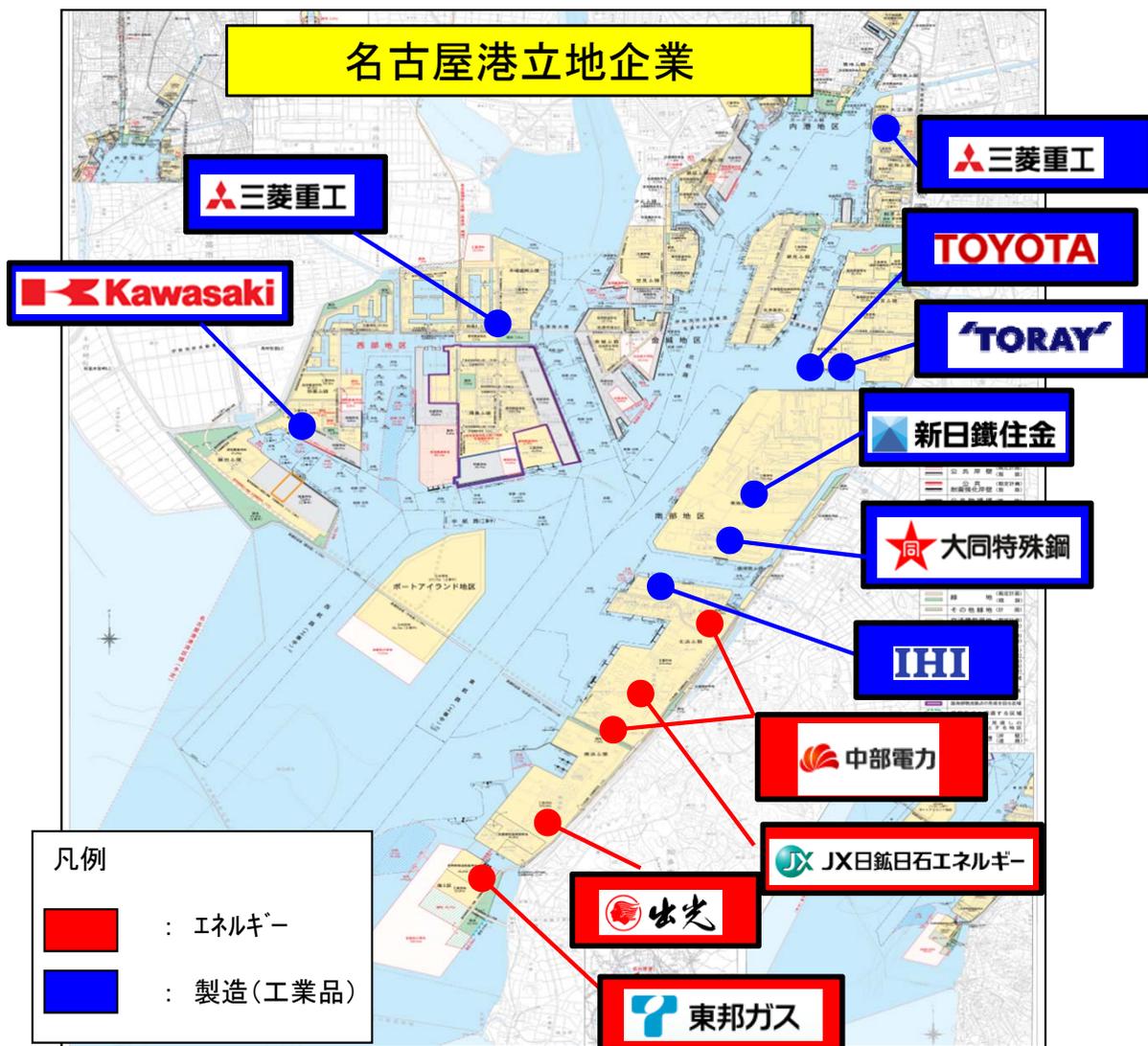
- 中部地域を背後圏とする名古屋港は、伊勢湾の最奥部に位置し、4市1村にまたがる広大な水域と陸域を有し、工業港と商業港のバランスのとれた国際総合港湾である。
- 1907年の開港以来、着実な発展を遂げ、中部経済の海の玄関口として、地域経済はもとより日本経済の発展に大きく貢献している。
- 平成24年、名古屋港は総取扱貨物量 11年連続日本一(2億トン)、貿易額は3年連続日本一(14.3兆円)となっている。



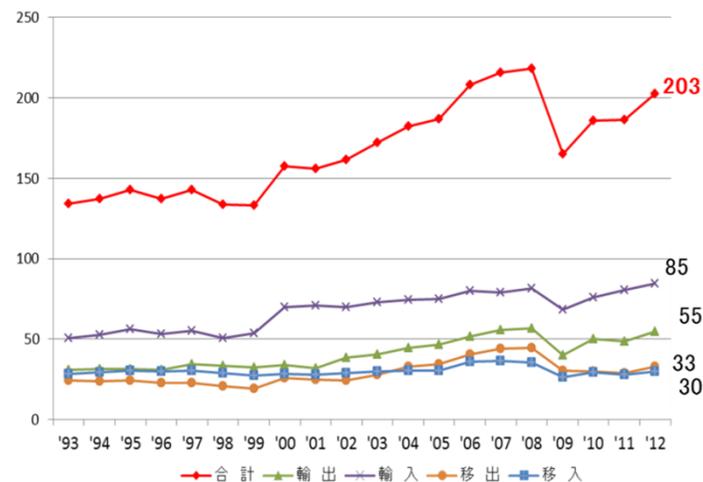
1. 名古屋港の概要

【名古屋港背後地域における企業立地状況】

- 名古屋港には製造業やエネルギー産業、自動車の輸出拠点が立地している。
- 名古屋港を取り巻く背後エリアには、我が国を代表する企業の本社や生産拠点等が集積しており、名古屋港はこれらの背後圏産業の発展を支えている。

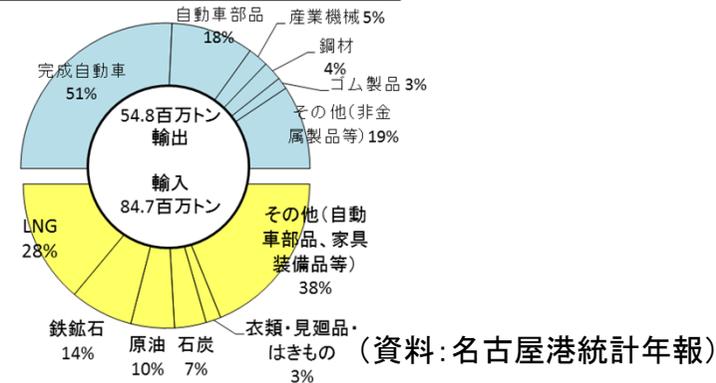


百万吨 名古屋港 総取扱貨物量推移 2012確報値



(資料:名古屋港統計年報)

外貿主要品目内訳(2012年確報値)



(資料:名古屋港統計年報)

1. 名古屋港の概要

【名古屋港のコンテナターミナル(CT)状況】

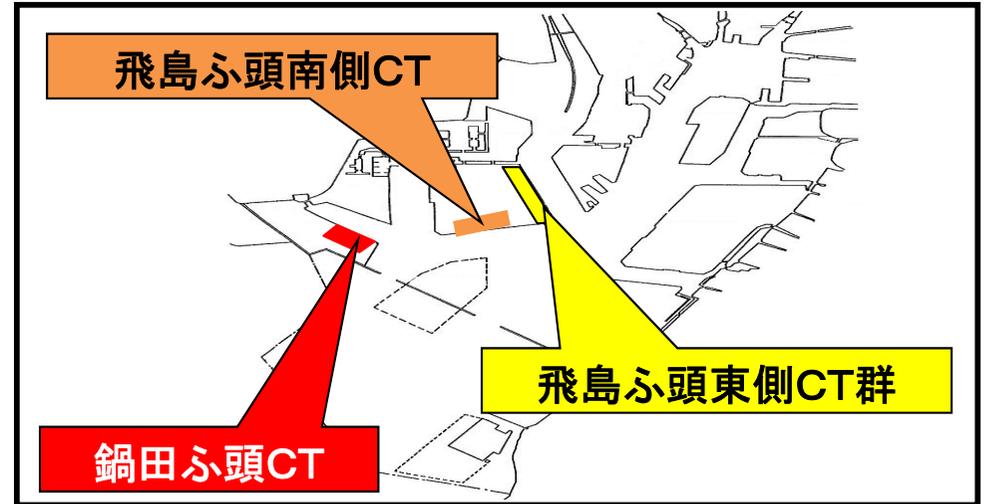
飛島ふ頭南側CT



飛島ふ頭南側CT

飛島ふ頭東側CT群

鍋田ふ頭CT



※()内は岸壁水深

鍋田ふ頭CT



飛島ふ頭東側CT群



【コンテナターミナル別の取扱量】

名古屋港の2012年取扱個数 249万TEU

飛島ふ頭南側(48万TEU)

鍋田ふ頭(103万TEU)

飛島北

飛島ふ頭東側(98万TEU)

NCB

飛島南

19.3%

41.4%

6.7%

19.1%

13.4%

注) TEU : 20ft.(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位。20ft.コンテナ1個を1TEUとして計算。

2. 事業目的

整備目的

(1) 貨物量増加への対応(既存施設的能力不足解消)

- 外貨コンテナ貨物取扱量の増加及び船舶の大型化に伴う既存施設能力不足を解消し、物流効率化を支援するため、岸壁及び航路・泊地、ふ頭用地、荷役機械の整備を行う。
- また、名古屋港は南海トラフ巨大地震の被害想定エリア内であり、被災時の貨物輸送の対応も必要であることから、耐震構造を採用し大規模地震時のコンテナ貨物輸送拠点として物流機能を維持し地域経済を支える。

東南海地震の被害想定エリア

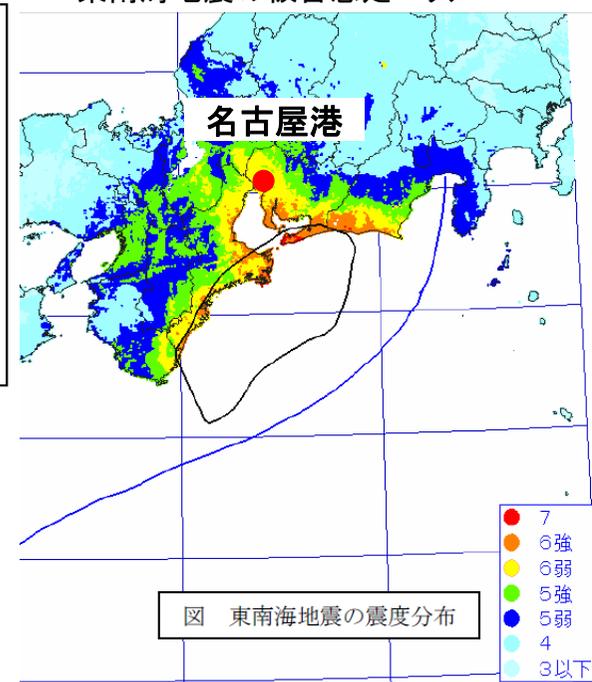


図 東南海地震の震度分布

(出典:中央防災会議 東南海、南海地震等に関する専門調査会 第16回会合資料)

事業内容

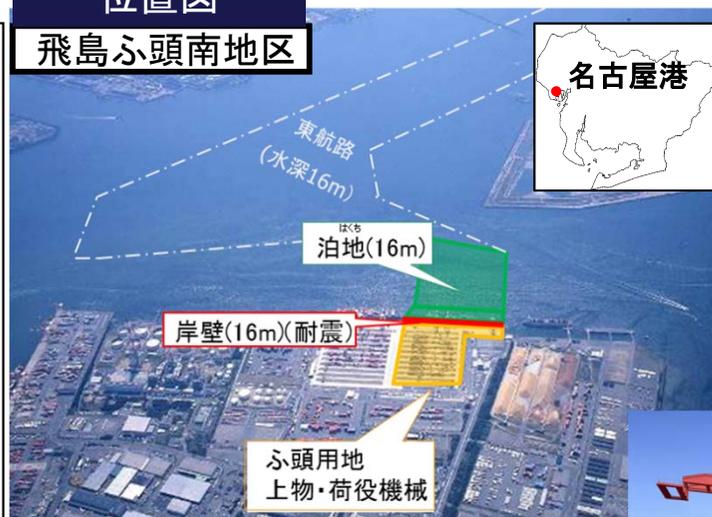
- 事業採択:平成17年度
- 工事着手:平成17年度
- 整備期間:平成17年度～平成21年度
- 構成施設:

整備目的		全体事業
既存施設の能力不足解消	岸壁(水深16m)(耐震)	400m
	泊地(水深16m)	17.0ha
	ふ頭用地	13.8ha
	上物・荷役機械	1式

- 全体事業費:351億円(税込み)

位置図

飛島ふ頭南地区



整備後の利用状況



施設イメージ

3. 事業の概要

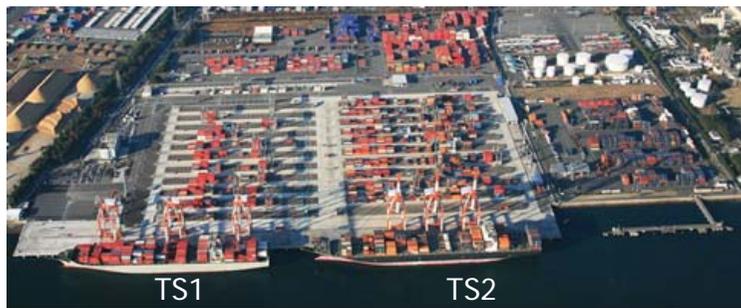
【社会情勢の変化】

貨物取扱状況及び将来想定

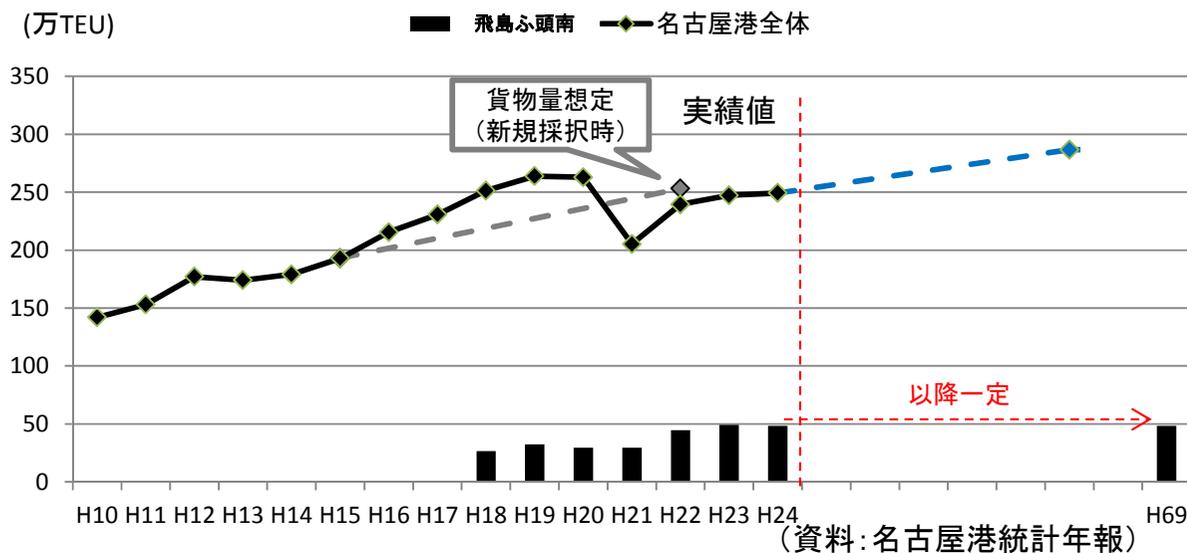
- 評価対象施設(TS1)では、基幹航路(北米西岸航路、北欧・地中海航路)及び近海航路(東南アジア航路、中国航路)が就航している。
- 平成20年12月に供用後、隣接する岸壁(TS2)と一体的に使用されており、平成24年の取扱実績は合計48.2万TEUであり、そのうち評価対象施設の取扱貨物は23.6万TEUである。
- 名古屋港の取扱貨物は今後も増加傾向にあると推計されるが、評価対象施設におけるコンテナ貨物取扱量は平成24年の取扱量23.6万TEUが今後も一定で推移するものとして設定。なお評価対象施設は-16mの大水深岸壁であり、基幹航路の貨物を対象貨物とする。

〈今回評価の貨物量(TS1)〉

	今回評価 想定貨物量
外貿コンテナ貨物	23.6万TEU



〈名古屋港外貿コンテナ取扱貨物量の推移(実績・想定)〉



防災の観点

- 南海トラフの巨大地震による地震被害や津波の浸水被害等が懸念されるなか、大規模災害時等における名古屋港の幹線貨物輸送拠点としての役割が期待されている。

3. 事業の概要

(1) 既存施設の能力不足解消(ターミナル整備による貨物輸送コスト削減効果)

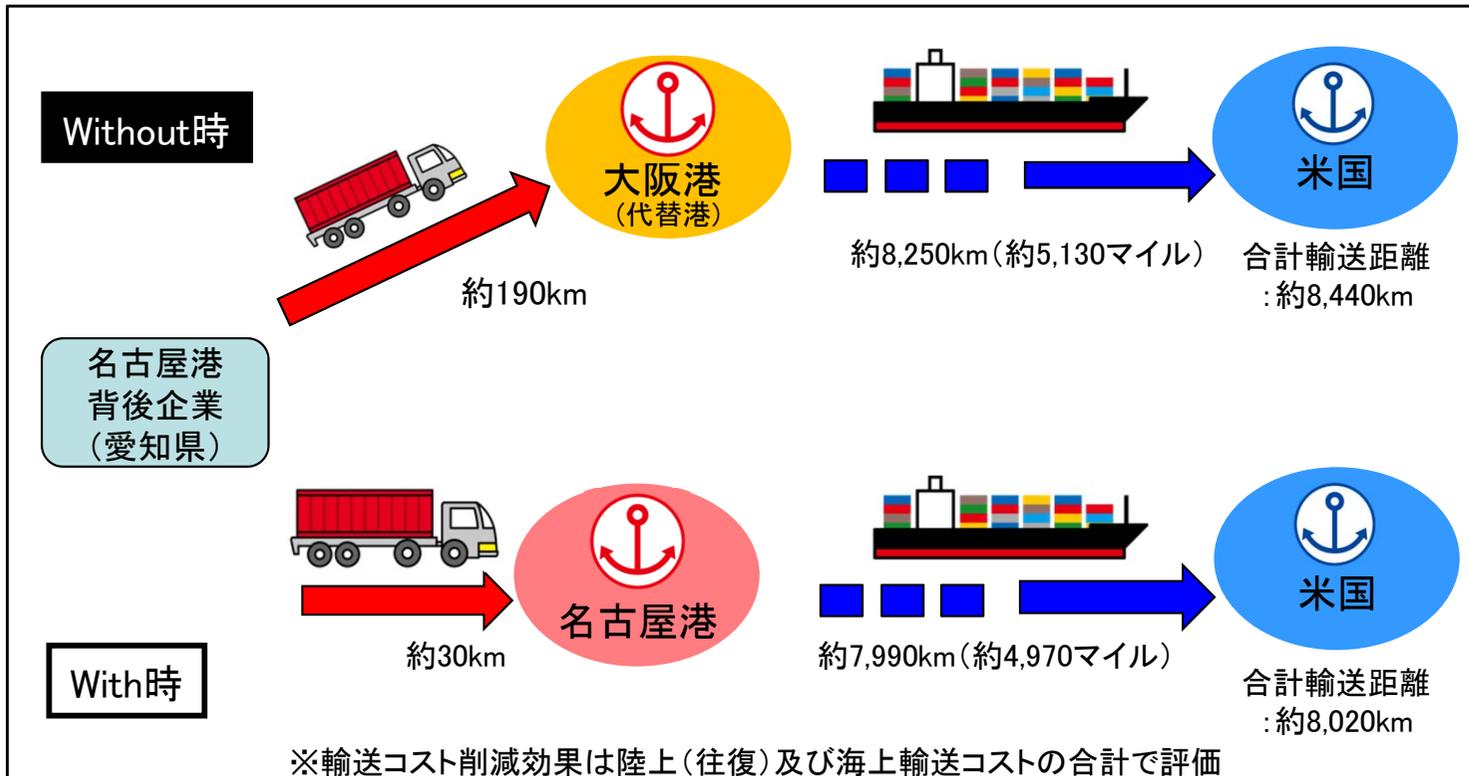
1) 現状の課題

■ 既存施設の能力不足により、名古屋港で取り扱えないコンテナ貨物は他の港(以下『代替港』)を利用することとなり、非効率な輸送になる。

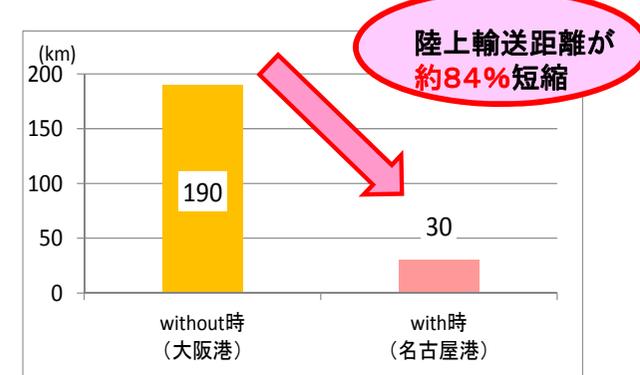
2) 整備効果

■ 新たなコンテナターミナルが整備されることにより、名古屋港で取り扱うことが可能となり、陸上輸送距離が短縮され、輸送コストが削減できる。

(輸送コストの削減例: 北米西岸航路、愛知県企業)



■ 輸送距離の短縮効果



3. 事業の概要

(1) 既存施設の能力不足解消(耐震化による震災後の貨物輸送コスト削減効果)

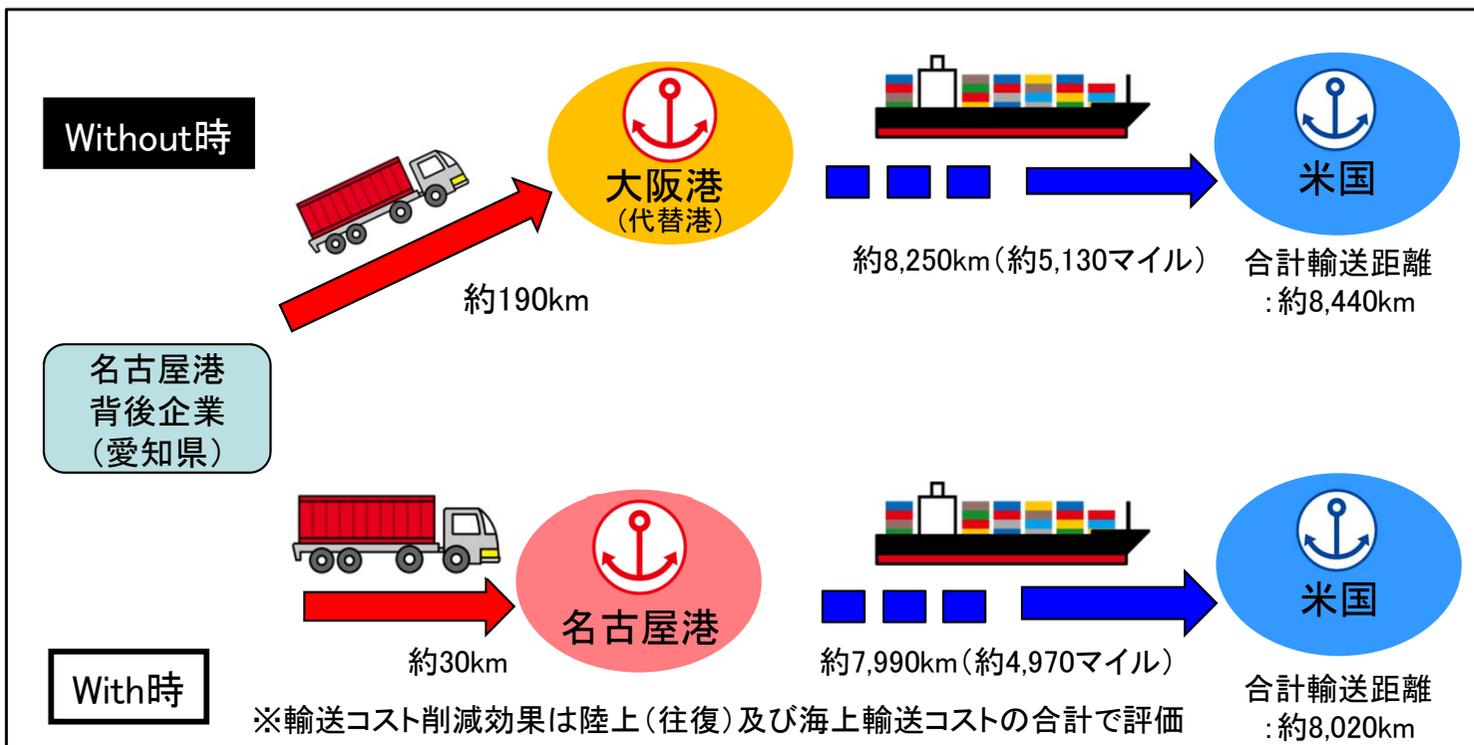
1) 現状の課題

■ 震災時に名古屋港背後の企業は名古屋港が利用できないため、他の港(以下『代替港』)を利用することとなり、非効率な輸送になる。

2) 整備効果

■ 耐震性のある新たなコンテナターミナルが整備されることにより、発災直後においても名古屋港が利用できることで陸上輸送距離が短縮され、輸送コストが削減できる。

(震災時輸送コストの削減例: 北米西岸航路、愛知県企業)



■ 輸送距離の短縮効果



【代替港の考え方】

同規模の岸壁水深、定期コンテナ航路の有無、取扱余力、輸送コストを勘案して代替可能な港湾を代替港として設定。

○代替港の選定(北米西岸航路の事例)

航路	背後圏	代替港	水深(m)	航路	取扱余力	陸上輸送距離 距離(km)	海上輸送距離 距離(シマイル)	輸送コスト 順位	選択
北米西岸航路	愛知県	大阪港	-15~-16	○	○	186	5,130	1位	◎
		横浜港	-16	○	○	348	4,841	2位	
	岐阜県	大阪港	-15~-16	○	○	186	5,130	1位	◎
		横浜港	-16	○	○	384	4,841	2位	
	三重県	大阪港	-15~-16	○	○	155	5,130	1位	◎
		横浜港	-16	○	○	408	4,841	2位	
静岡県	大阪港	-15~-16	○	○	351	5,130	2位		
	横浜港	-16	○	○	175	4,841	1位	◎	
滋賀県	大阪港	-15~-16	○	○	70	5,130	1位	◎	
	横浜港	-16	○	○	444	4,841	2位		

Without時 : 大阪港等を利用



With時 : 名古屋港を利用



■貨物輸送イメージ(北米西岸航路の事例)

航路別背後圏別の代替港の選定結果
大阪港、横浜港を代替港に設定

航路	背後圏	代替港
北米西岸	愛知県	大阪港
	岐阜県	
	三重県	横浜港
	静岡県	
北欧・地中海	滋賀県	大阪港
	愛知県	大阪港
	岐阜県	
	三重県	横浜港
	静岡県	
滋賀県	大阪港	

【代替港の考え方(震災時)】

同規模の岸壁水深、定期コンテナ航路の有無、取扱余力、輸送コスト及び東南海地震被害想定範囲を考慮して代替可能な港湾を代替港として設定。

○代替港の選定(北米西岸航路の事例)

航路	背後圏	代替港	水深(m)	航路	取扱余力	陸上輸送距離 距離(km)	海上輸送距離 距離(シマイル)	輸送コスト 順位	選択
北米西岸航路	愛知県	大阪港	-15~-16	○	○	186	5,130	1位	◎
		横浜港	-16	○	○	348	4,841	2位	
	岐阜県	大阪港	-15~-16	○	○	186	5,130	1位	◎
		横浜港	-16	○	○	384	4,841	2位	
	三重県	大阪港	-15~-16	○	○	155	5,130	1位	◎
		横浜港	-16	○	○	408	4,841	2位	
静岡県	大阪港	-15~-16	○	○	351	5,130	2位		
	横浜港	-16	○	○	175	4,841	1位	◎	
滋賀県	大阪港	-15~-16	○	○	70	5,130	1位	◎	
	横浜港	-16	○	○	444	4,841	2位		

Without時 : 大阪港等を利用



With時 : 名古屋港を利用



■貨物輸送イメージ(北米西岸航路の事例)

航路別背後圏別の代替港の選定結果
大阪港、横浜港を代替港に設定

航路	背後圏	代替港
北米西岸	愛知県	大阪港
	岐阜県	
	三重県	横浜港
	静岡県	
北欧・地中海	滋賀県	大阪港
	愛知県	大阪港
	岐阜県	
	三重県	横浜港
	静岡県	
滋賀県	大阪港	

※想定地震被害範囲(東南海地震)

3. 事業の概要

【事業の投資効果】

費用対効果分析の結果、費用便益比(B/C)は2.9となり、投資効果を確認。

事項	前回評価 (H16新規事業採択時評価)	今回評価 (H25事後評価)	備考 (前回評価との相違点)
事業諸元	<ul style="list-style-type: none">・岸壁(水深16m、延長400m、耐震強化)・泊地(水深16m、17ha)・ふ頭用地(13.8ha)・上物・荷役機械(1式)	<ul style="list-style-type: none">・岸壁(水深16m、延長400m、耐震強化)・泊地(水深16m、17ha)・ふ頭用地(13.8ha)・上物・荷役機械(1式)	—
事業期間	平成17年度～平成21年度	平成17年度～平成21年度	—
総事業費	365億円	351億円	・ 事業費の精査
総費用 (C)	364億円	545億円	・ 基準年次の見直し
総便益 (B)	3,166億円	1,558億円	・ 想定貨物量の変更
費用対効果 (B/C)	8.7	2.9	—

4. 評価のまとめ

(1) 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を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。

(2) 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、改善の必要はないと考えます。

(3) 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はないと考えます。