

(再評価)

資料2-3-②
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第7回)

東京港中央防波堤外側地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

平成23年12月12日
国土交通省 関東地方整備局
東京都 港湾局

港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ(再評価)

平成 23 年度								
事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (東京港 中央防波堤外側地区)	担当課	本省港湾局計画課	事業主体	関東地方整備局			
担当課長名	松原 裕							
実施箇所	カルテ表示項目 東京都江東区 検索対象都道府県指定(複数可) 東京都							
該当基準	5年継続:事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業							
主な事業の諸元	岸壁(-16m)(耐震)、航路・泊地、航路、泊地 等							
事業期間	事業採択	平成 19 年度	完了	平成 25 年度				
総事業費(億円)	728	残事業費(億円)	525					
目的・必要性	東京港において、コンテナ船の大型化およびコンテナ需要の増大に対応するため大水深のコンテナターミナルを整備し、物流効率化を図ることで、国際競争力の向上を目指す。併せて耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し、経済活動を継続的に行えるようにする。							
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成34年予測貨物取扱量:36万TEU)							
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度						
B:総便益(億円)	1,661	C:総費用(億円)	758	全体B/C	2.2			
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,661	C:総費用(億円)	550	継続B/C	3.0	EIRR (%)	9.1
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C			
	需 要 (-10%～+10%)		(2.0 ~ 2.4)		(2.7 ~ 3.3)			
	建 設 費 (+10%～-10%)		(2.1 ~ 2.4)		(2.8 ~ 3.3)			
	建設期間 (+10%～-10%)		(- ~ -)		(- ~ -)			
事業の効果等	当該事業を実施することにより、今後増大する貨物量に対応することができ、物流機能の効率化が図られる。また、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。							
社会経済情勢等の変化	特になし							
主な事業の進捗状況	総事業費728億円、既投資額203億円 平成22年度末現在 事業進捗率28%							
主な事業の進捗の見込み	平成25年度に完成予定							
コスト縮減や代替案立案等の可能性	岸壁背後の地盤改良材として軽量混合処理土を使用する計画であるが、その混合処理土の材料として航路・泊地の浚渫土砂の活用を検討し、コスト縮減を図る。							
対応方針	継続							
対応方針理由	充分な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						
	国際競争力強化・物流効率化	物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化						
	環境	CO2、NOx等の排出量削減						
	安全	防災機能強化、緊急輸送体制の強化						
概要図(位置図)	H23東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業_概要図.PDF							
バックデータ1	コメント	費用便益の概要						
	ファイル名	H23東京港中央防波堤外側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.PDF						
バックデータ2	コメント	費用便益分析シート						
	ファイル名	H23東京港中央防波堤外側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.PDF						
事業評価監視委員会HP								

東京港中央防波堤外側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	21	千円／TEU・年	ターミナル新設による陸上・海上輸送コストの削減	47 億円／年
	輸送コストの削減	64	千円／TEU・年	海外トランシップ回避による海上輸送コストの削減	
耐震便益	輸送コストの削減	694	円／TEU・年	耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減	4 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23年)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(-16m)(耐震)、航路・泊地、航路、泊地 等

〔ターミナル新設による輸送コストの削減〕

対象プロジェクトの実施により、荷主は近傍の東京港が利用できるようになり、整備しない場合に想定される他港利用に比べて、輸送コストが縮減される。

計算の結果、便益は以下に示すように年間 48.1 億円となる。

		With 時	Without 時	備考
①	便益対象貨物量（千 TEU/年） (実入り)	183	183	
②	陸上輸送費用（億円/年）	31.0	71.7	
③	海上輸送費用（億円/年）	30.1	31.3	
④	輸送時間費用（億円/年）	188.7	194.9	(代替港) 茨城港常陸那珂港区、川崎港、清水港 等
便益合計（億円/年）		48.1		

【陸上輸送費用削減便益】

項目		With時	Without時
貨物取扱量	(TEU／年)	80,712	80,712
	(個／年)	52,225	52,225
使用台数(台／年)		52,225	52,225
陸上輸送費用原単位(円／台)	31,119	～	239,410
陸上輸送費用(億円／年)	31.0		71.7
陸上輸送費用削減便益(億円／年)	40.7		

【海上輸送費用削減便益】

項目		With時	Without時
貨物取扱量	(TEU／年)	80,712	80,712
	(個／年)	52,225	52,225
船型(TEU型)		1,000 ～ 8,000	1,000 ～ 8,000
海上輸送時間(日)	1.54	～	16.47
海上輸送費用原単位(円／個)	23,223	～	139,879
海上輸送費用(億円／年)	30.1		31.3
海上輸送費用削減便益(億円／年)	1.2		

【輸送時間費用削減便益】

項目		With時	Without時
貨物取扱量	(TEU／年)	80,712	80,712
	(個／年)	52,225	52,225
陸上輸送距離(km)		23 ～ 381	125 ～ 715
陸上輸送時間(時間)	0.42	～	5.40
陸上輸送時間費用原単位(円／個)	504	～	2,300
海上輸送距離(シーマイル)	689	～	9,686
海上輸送時間(日)	1.54	～	16.47
海上輸送時間費用原単位(円／個)	44,352	～	1,304,424
輸送時間費用(億円／年)	188.7		194.9
海上輸送費用削減便益(億円／年)	6.3		

【海外トランシップ回避による輸送コストの削減】

対象プロジェクトの実施により、荷主は、近傍の東京港が利用できるようになり、整備しない場合に想定される海外トランシップ輸送に比べて、輸送コストが縮減される。

計算の結果、便益は以下に示すように年間 42.1 億円となる。

		With 時	Without 時	備考
①	便益対象貨物量 (千 TEU/年) (実入り)	51	51	
②	海上輸送費用 (億円/年)	42.2	49.7	
③	輸送時間費用 (億円/年)	395.4	430.0	(代替港) 仙台塩釜港、千葉 港、川崎港
便益合計 (億円/年)		42.1		

項目		With時	Without時
貨物取扱量	(TEU／年)	51,411	51,411
	(個／年)	33,266	33,266
船型(TEU型)	6,000 ~ 8,000	1,000 ~ 12,000	
海上輸送時間(日)	18.95 ~ 19.72	20.74 ~ 21.22	
海上輸送費用原単位(円／個)	96,673 ~ 166,497	117,003 ~ 182,639	
海上輸送費用(億円／年)	42.2	49.7	
海上輸送費用削減便益(億円／年)	7.5		

【輸送時間費用削減便益】

項目		With時	Without時
貨物取扱量	(TEU／年)	51,411	51,411
	(個／年)	33,266	33,266
海上輸送時間(日)	18.95 ~ 19.72	20.74 ~ 21.22	
海上輸送時間費用原単位(円／個)	864,120 ~ 1,561,824	945,744 ~ 1,680,624	
輸送時間費用(億円／年)	395.4	430.0	
海上輸送費用削減便益(億円／年)	34.6		

【震災時の陸上・海上輸送コスト削減】

対象プロジェクトの実施により、荷主は震災時においても近傍の東京港が利用できるようになり、整備しない場合に想定される他港利用に比べて、輸送コストが縮減される。

計算の結果、便益は以下に示すように年間 249.9 億円となる。

		With 時	Without 時	備考
①	便益対象貨物量（千 TEU/年） (実入り)	413	413	
②	陸上輸送費用（億円/年）	171.6	384.5	
③	海上輸送費用（億円/年）	182.8	190.1	
④	輸送時間費用（億円/年）	1,177.9	1,207.6	(代替港) 茨城港常陸那珂港区、清水港 等
便益合計（億円/年）		249.9		

項目	With 時	Without 時
貨物取扱量 (TEU/年)	365,358	365,358
(個/年)	236,408	236,408
使用台数(台/年)	236,408	236,408
陸上輸送距離(km)	23 ~ 381	125 ~ 715
陸上輸送費用原単位(円/台)	31,119 ~ 239,410	82,619 ~ 350,518
陸上輸送費用(億円/年)	171.6	384.5
陸上輸送費用削減便益(億円/年)	212.9	

【震災時における海上輸送費用削減便益】

項目	With 時	Without 時
貨物取扱量 (TEU/年)	365,358	365,358
(個/年)	236,408	236,408
船型(TEU型)	1,000 ~ 8,000	1,000 ~ 8,000
海上輸送時間(日)	1.54 ~ 19.72	1.70 ~ 19.60
海上輸送費用原単位(円/個)	23,223 ~ 166,497	24,853 ~ 165,514
海上輸送費用(億円/年)	182.8	190.1
海上輸送費用削減便益(億円/年)	7.3	

【震災時における輸送時間費用削減便益】

項目	With 時	Without 時
貨物取扱量 (TEU/年)	365,358	365,358
(個/年)	236,408	236,408
陸上輸送距離(km)	23 ~ 381	125 ~ 715
陸上輸送時間(時間)	0.42 ~ 5.40	1.80 ~ 9.89
陸上輸送時間費用原単位(円/時/個)	504 ~ 2,300	2,160 ~ 2,300
海上輸送距離(シーマイル)	689 ~ 11,596	759 ~ 11,523
海上輸送時間(日)	1.54 ~ 19.72	1.70 ~ 19.60
海上輸送時間費用原単位(円/時/個)	44,352 ~ 1,561,824	48,960 ~ 1,552,320
輸送時間費用(億円/年)	1,177.9	1,207.6
輸送時間費用削減便益(億円/年)	29.8	

[残存価値]

本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる施設はふ頭用地および荷役機械、航路であり、その残存価値は、213.6 億円となる。

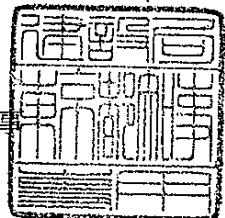
①	ふ頭用地の面積 (m ²)	180,000	
②	土地単価 (円／m ²)	115,549	H21 中央防波堤内側の固定資産税路線価（23年度修正率考慮）（東京都主税局）
ふ頭用地の残存価値（億円）	208.0	①×②	
航路の残存価値（億円）	13.0	航路の整備費用×10%	
クレーンの残存価値（億円）	3.3	使用可能年数／耐用年数 = 1年／17年	
残存価値 合計（億円）	224.3 213.6	税込み 税抜き	



23建総企第552号
平成23年12月5日

国土交通省関東地方整備局長 殿

東京都知事



関東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23年11月24日付国関整企画第211号にて照会がありました標記の件につ
いて、別紙のとおり回答致します。

(回答様式)

(再評価)

<東京都>

【港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案 ※	東京都知事の意見
東京港中央防波堤外側地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業	継続	物流機能の強化等に向けた東京港整備の推進 をお願いする。

※貴都の意見を踏まえ、関東地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。