



No. 9-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第3回

まいづる わだ
舞鶴港和田地区
国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成26年11月

近畿地方整備局

目 次

1.	事業の概要	・ ・ ・ ・ ・ 1
2.	事業の必要性等に関する視点	・ ・ ・ ・ ・ 2
	1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	
	2) 事業の整備効果	
	3) 事業の投資効果	
3.	事業進捗の見込みの視点	・ ・ ・ ・ ・ 6
4.	コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	・ ・ ・ ・ ・ 7
5.	関係自治体の意見	・ ・ ・ ・ ・ 7
6.	対応方針（原案）	・ ・ ・ ・ ・ 8

1. 事業の概要

■ 整備目的

- ・近畿圏北部を発着する外貨コンテナ貨物の輸送効率化
- ・埠頭再編によるバルク貨物、完成自動車(中古自動車)の物流効率化への対応及び大型化する外航船舶への対応
- ・大規模地震発生時における阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保
- ・臨港道路の整備により、埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上を図ることによる利便性・安全性の向上

■ 事業概要、進捗状況等

【直轄事業】

施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
岸壁(-14m)	H4 ~ H28	105億円	98億円	93%
泊地(-14m)	H5 ~ H28	27億円	24億円	89%
道路	H3 ~ H33	112億円	55億円	49%
合計	-	243億円	176億円	72%

【補助事業】

施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
物揚場(-4m)	H4 ~ H21	11億円	11億円	100%
防波堤(波除)	H5 ~ H33	7億円	6億円	85%
道路	H1 ~ H28	116億円	106億円	92%
合計	-	134億円	123億円	92%

【起債事業】

施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
上屋・荷役機械	H20 ~ H29	24億円	14億円	59%
ふ頭用地	H4 ~ H28	43億円	40億円	93%
合計	-	67億円	54億円	81%

【防衛補助事業】

施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
ふ頭用地	H6 ~ H21	40億円	40億円	100%
合計	-	40億円	40億円	100%

事業全体	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
	H1 ~ H33	485億円	393億円	81%

※端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも合致しない。

■ 位置図



■ 事業費・事業期間の変更

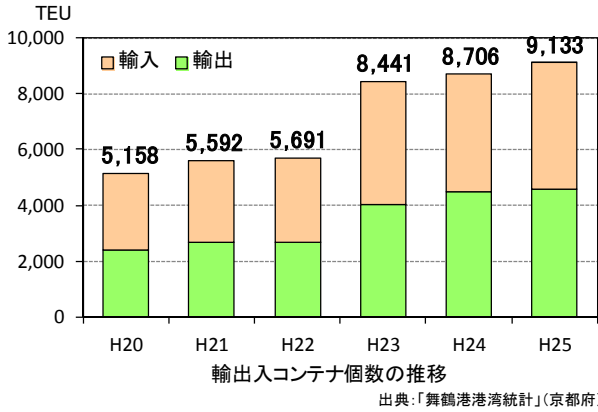
- ・H25の港湾計画改訂に伴い、和田埠頭に荷さばき施設整備と貨物集約が進みつつあるため、係留施設の機能強化が必要となり事業費が増額した。また、道路(高架部)の調査・設計や切土の流用事業調整等に時間を要するため、事業期間が延びることとなった。

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 増加するコンテナ貨物への対応

- 舞鶴港は、近畿圏北部における日本海側の唯一の国際物流ターミナルであり、北東アジアと我が国の窓口として極めて重要。
- 当国際物流ターミナルの整備、供用(H22)に伴い、コンテナ取扱量が増加しており、背後圏の貨物需要への対応が求められている。
- 平成26年7月に舞鶴若狭自動車道が開通し、京都縦貫自動車道がH26年度中に供用予定であり、近畿圏北部における舞鶴港へのアクセスが向上。



撮影: H25.11

コンテナ船の荷役状況

■ 大型化する外航船舶への対応

- 舞鶴港の主要バルク貨物であるけい砂の輸送船は大型化の傾向であり、5万t級の船が入港している。
- 岸壁水深よりも必要水深が大きい大型船が入港する際には、喫水調整等、非効率な輸送形態となっている。



舞鶴港に入港するケイ砂船 (Fujisuka, 52,454DWT)

■ 大規模地震発生時における 阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保

- 大規模地震発生時に阪神港で取り扱うことが出来ないコンテナ貨物が発生するため、阪神港を補完するリダンダンシー機能が必要。

■ ターミナル背後の道路状況への対応

- 港湾貨物関係車両が一般道を通行することにより、渋滞の発生、安全性の低下等の恐れがある。



大手交差点を中心とする一般道渋滞の様子

■ ロシア向け中古自動車の物流効率化への対応

- ロシア向け輸出中古自動車は、かつて原木船等の帰り荷として輸出されていたが、港湾での荷役効率性の高いRORO船利用へ転換されており、岸壁に近接したモータープールの配置等、荷役効率性の高い埠頭が求められている。



撮影: H26.5

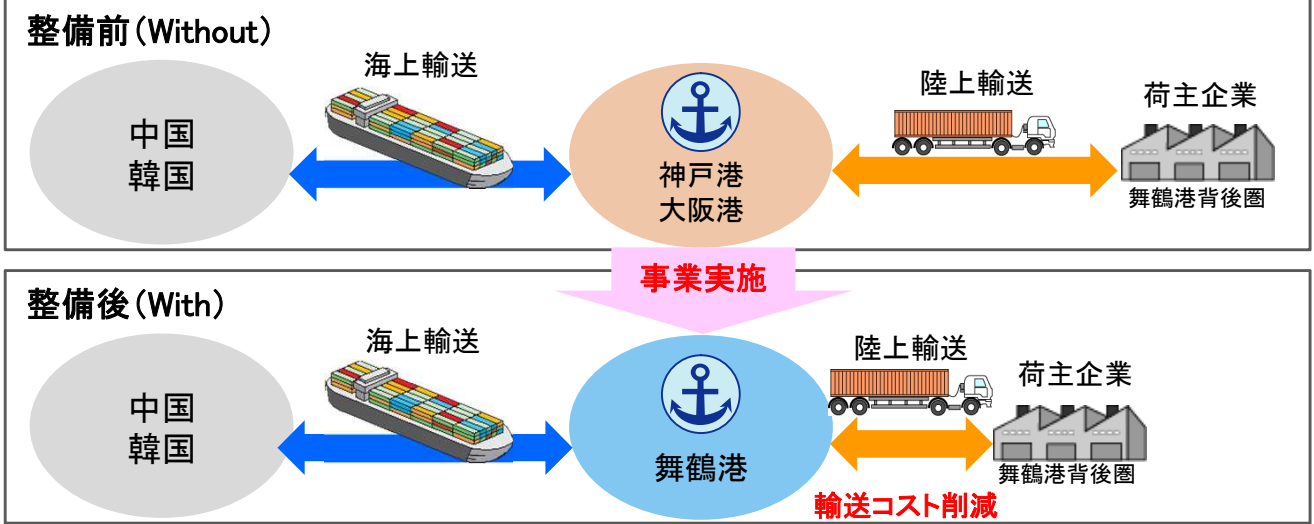
中古車を積み込むRORO船

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【輸送コストの削減】

輸送コストの削減

●舞鶴港背後圏におけるコンテナ貨物(ダイレクト貨物)の輸送形態イメージ

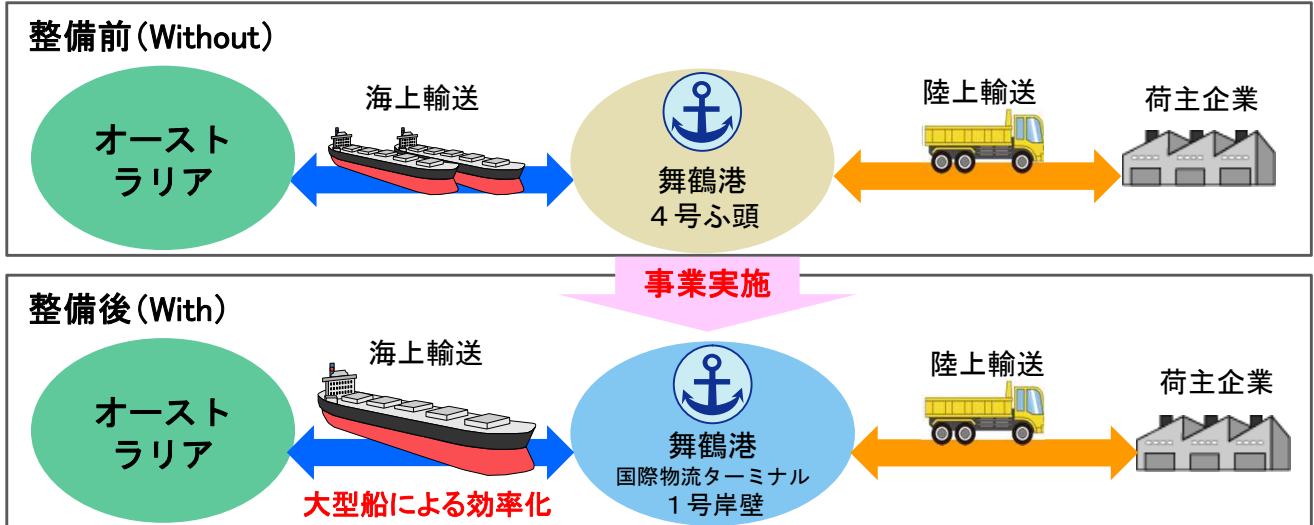


・本プロジェクト実施により、舞鶴港背後圏のコンテナ貨物(ダイレクト貨物)の取扱いが可能となり輸送コストを削減することが可能となる。

輸送コスト削減便益：11.7億円/年

船舶の大型化に伴う輸送コスト削減

●けい砂輸入の輸送形態イメージ



・本プロジェクト実施により、けい砂輸送船の大型化への対応が可能となり、海上輸送コストを削減することが可能となる。

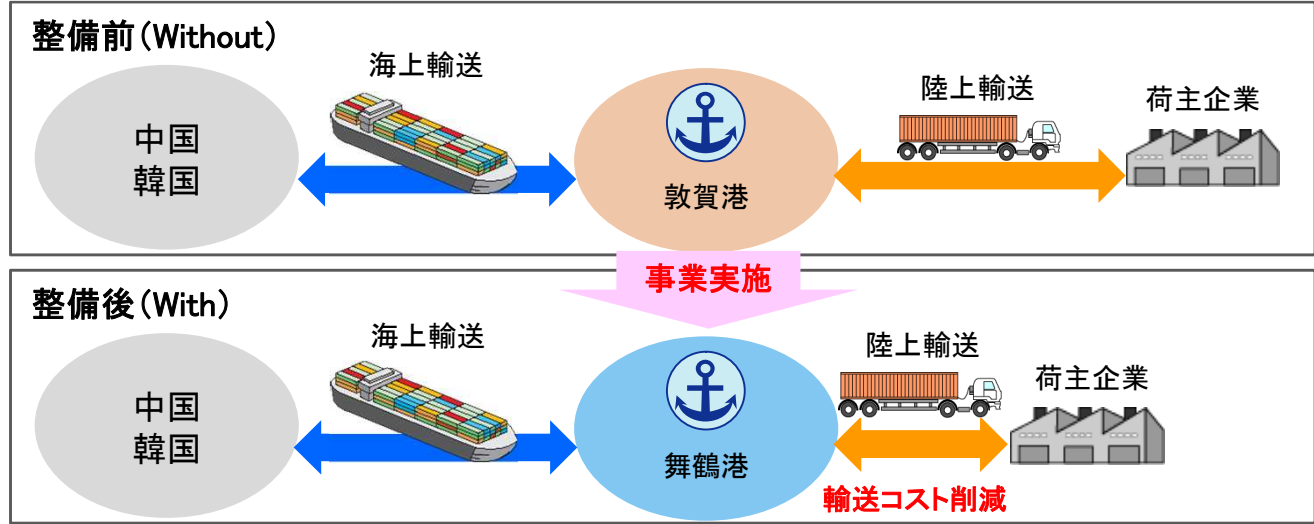
輸送コスト削減便益：2.7億円/年

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【大阪湾地域における大規模地震発生時の輸送コストの削減】

■ 大阪湾地域における大規模地震発生時における阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保

● 大阪湾地域における大規模地震発生時の輸送形態イメージ



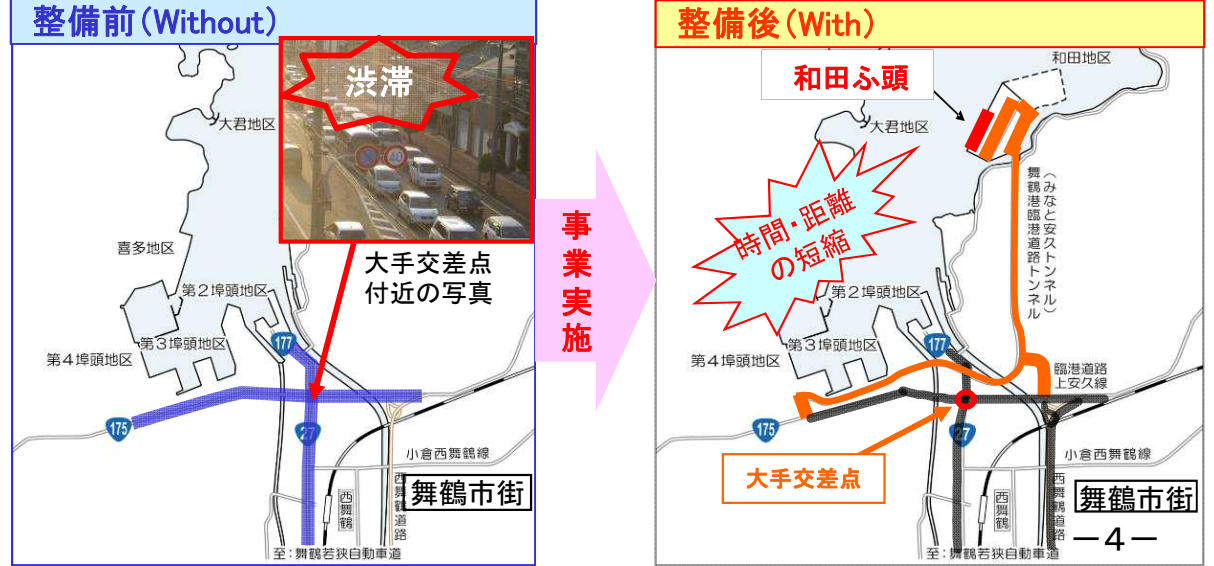
・本プロジェクト実施により、大阪湾地域における大規模地震発生時におけるコンテナ物流機能のリダンダンシーを確保することにより、発災時の輸送コストを削減することが可能となる。

輸送コスト削減便益：0.6億円/年
※：地震発生確率を考慮後の代表年の便益額

2) 事業の整備効果【輸送・移動コストの削減、交通事故減少による損失の削減】

■ 臨港道路整備による輸送・移動コストの削減、交通事故減少による損失の削減

● 臨港道路整備による埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上



・本プロジェクト実施により、ターミナルへ接続する道路の渋滞が緩和され、輸送・移動コストの削減が可能となる。

・本プロジェクト実施により、港湾貨物車両と一般車両の交通分離が図られ、通行の危険性が低減し交通事故による損失を削減することが可能となる。

輸送・移動コスト削減便益
 交通事故減少損失回避便益：17.3億円/年

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成23年6月 国土交通省港湾局)に基づき「輸送コストの削減」、「震災後の輸送コストの削減」、「輸送・移動コストの削減、交通事故の減少」、「残存価値」について本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出した。

■ 費用(C)

本プロジェクト整備に係る総事業費及び運営管理費を算出した。

■ 全体事業

便益 (B)	輸送コスト 削減便益	輸送・移動 コスト、交 通事故減少 便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	386億円	483億円	7億円	875億円	
費用 (C)	事業費		運営管理費	総費用	
	750億円	1億円		751億円	

■ 算出条件

基準年	: 平成26年度
検討期間	: 供用開始後50年間
現在価値算出のための社会割引率	: 4%
推計に用いた資料	: 港湾統計、道路交通センサス
適用した費用便益分析マニュアル	: 平成23年6月版
事業費	: 485億円
運営管理費	: 5百万円/5年(岸壁)

■ 残事業

便益 (B)	輸送コスト 削減便益	輸送・移動 コスト、交 通事故減少 便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	51億円	115億円	2億円	168億円	
費用 (C)	事業費		運営管理費	総費用	
	78億円	0.1億円		78億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

3. 事業進捗の見込みの視点

■岸壁の整備は93%、泊地の整備は89%及び道路の整備は49%であり、事業全体では81%進捗している。残りの施設整備においても、平成33年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。

【直轄事業】				
施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
岸壁(-14m)	H4 ~ H28	105億円	98億円	93%
泊地(-14m)	H5 ~ H28	27億円	24億円	89%
道路	H3 ~ H33	112億円	55億円	49%
合計	—	243億円	176億円	72%
【補助事業】				
施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
物揚場(-4m)	H4 ~ H21	11億円	11億円	100%
防波堤(波除)	H5 ~ H33	7億円	6億円	85%
道路	H1 ~ H28	116億円	106億円	92%
合計	—	134億円	123億円	92%
【起債事業】				
施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
上屋・荷役機械	H20 ~ H29	24億円	14億円	59%
ふ頭用地	H4 ~ H28	43億円	40億円	93%
合計	—	67億円	54億円	81%
【防衛補助事業】				
施設名	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
ふ頭用地	H6 ~ H21	40億円	40億円	100%
合計	—	40億円	40億円	100%
事業全体				
	事業期間	事業費	既投資分	進捗率
	H1 ~ H33	485億円	393億円	81%

※端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも合致しない。

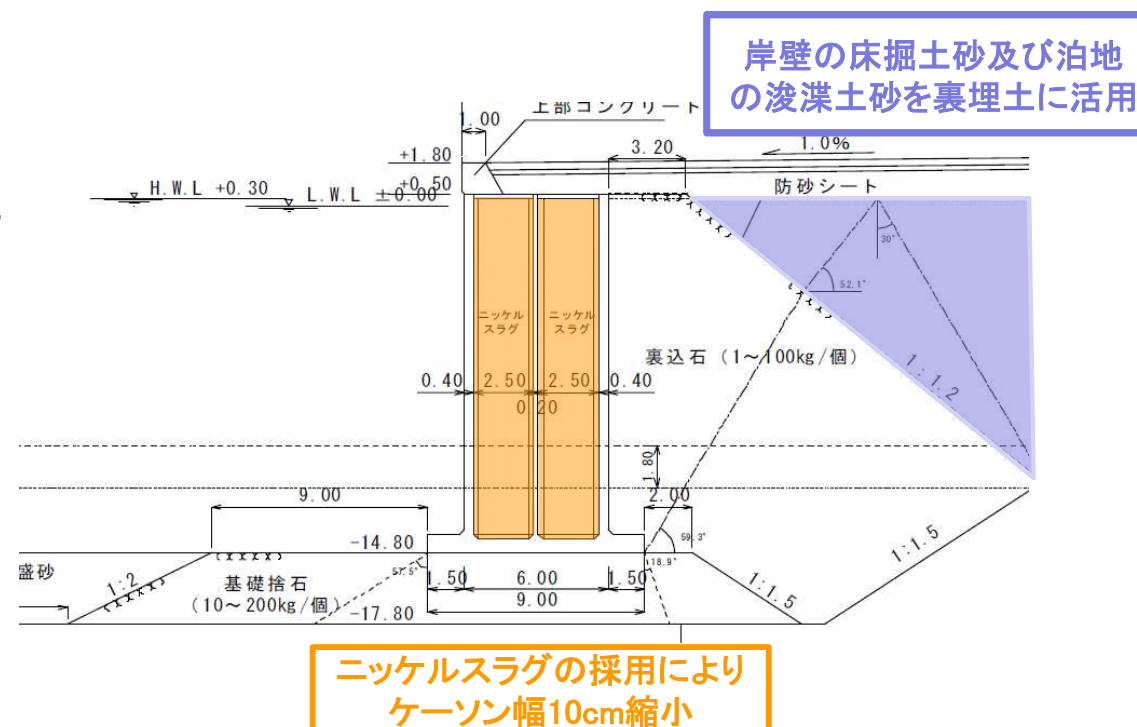


4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■コスト縮減対策

岸壁(-14m) (約2億円縮減)

- ・ケーソンの中詰材に砂より安価で比重の重いニッケルスラグを採用することにより、ケーソン幅が10cm縮小。
- ・岸壁の床掘土砂及び泊地の浚渫土砂を岸壁背後の裏埋土に活用。



5. 関係自治体の意見

京都府知事

平成26年11月4日付 6港第148号

近畿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)

残事業である係留施設の機能強化や泊地の整備並びにふ頭に接続する臨港道路上安久線は、京都舞鶴港の振興にとって不可欠な事業と考えており、引き続き事業を推進し、早期完成に努められたい。

なお、事業の実施に当たっては更なる費用の縮減に努められたい。

6. 対応方針(原案)

1) 事業の必要性等に関する視点

- 本プロジェクト実施により、舞鶴港背後圏のコンテナ貨物の取扱いが可能となり陸上輸送コストを削減することが可能となる。
- 本プロジェクト実施により、けい砂輸送船の大型化への対応が可能となり、海上輸送コストを削減することが可能となる。
- 本プロジェクト実施により、阪神地域における大規模地震発生時におけるコンテナ物流機能のレジリエンスを確保することにより、発災時の輸送コストの削減が可能となる。
- 本プロジェクト実施により、ターミナルへ接続する道路の渋滞が緩和され、輸送・移動コストの削減が可能となる。また、港湾貨物車両と一般車両の交通分離が図られ、通行の危険性が低減し交通事故による損失を削減することが可能となる。

2) 事業進捗の見込みの視点

- 岸壁の整備は93%、泊地の整備は89%及び道路の整備は49%であり、事業全体では81%進捗している。残りの施設整備においても、平成33年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。



舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業は、事業の必要性等に関する視点、事業進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。引き続き、事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続

No. 9-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第3回

まいづる わだ
舞鶴港和田地区
国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成26年11月

近畿地方整備局

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

【資料 1-1】

EIRR= 4.7% NPV= 124 億円
B/C= 1.16

		(億円)												
		割引前												
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)	コンテナ貨物 輸送コスト削減効果	風力発電設備 輸送コスト削減効果	けい秒 輸送コスト削減効果	中古車輸送 輸送コスト削減効果	震災時貨物 輸送コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1989		2.1		2.1										-2.1
1990		2.4		2.4										-2.4
1991		0.8		0.8										-0.8
1992		4.3		4.3										-4.3
1993		7.6		7.6										-7.6
1994		16.8		16.8										-16.8
1995		33.2		33.2										-33.2
1996		23.8		23.8										-23.8
1997		17.5		17.5										-17.5
1998		20.9		20.9					10.0	0.1		10.1		-10.8
1999		18.7		18.7					10.2	0.1		10.3		-8.4
2000		19.2		19.2					10.4	0.1		10.5		-8.7
2001		16.3		16.3					10.6	0.1		10.7		-5.6
2002		16.5		16.5					10.9	0.1		11.0		-5.5
2003		19.0		19.0					11.1	0.1		11.2		-7.8
2004		40.4		40.4					11.4	0.1		11.5		-28.9
2005		41.2		41.2					11.6	0.1		11.7		-29.5
2006		26.3		26.3					11.7	0.1		11.8		-14.5
2007		12.6		12.6					11.8	0.1		11.9		-0.7
2008		11.8		11.8					11.9	0.1		12.0		0.2
2009		26.5		26.5					12.1	0.1		12.2		-14.3
2010	1	1.0		1.0	1.8				3.0	0.1		4.9	3.9	
2011	2	1.0		1.0	2.7				3.0	0.1		5.8	4.8	
2012	3	1.5		1.5	2.7				3.0	0.1		5.8	4.3	
2013	4	13.4		13.4	3.2		0.6		3.0	0.1		6.9	-6.5	
2014	5	7.4	0.05	7.45	4.1		1.0	0.4	3.0	0.1		8.6	1.2	
2015	6	13.0		13.0	5.1		1.4	0.4	3.0	0.1		10.0	-3.0	
2016	7	14.2		14.2	6.0	0.3		1.8	0.4	0.0		11.6	-2.6	
2017	8	9.2	0.4	9.6	7.0	0.3		2.2	0.4	0.0		15.7	6.1	
2018	9	13.0		13.0	7.9	0.4		2.6	0.4	0.0		17.1	4.1	
2019	10	15.6	0.05	15.65	8.9	0.5		3.0	0.5	0.0		18.7	3.1	
2020	11	10.5		10.5	9.8	0.6		3.4	0.5	0.0		20.1	9.6	
2021	12	7.4		7.4	10.8	0.6		3.7	0.5	0.0		21.4	14.0	
2022	13		0.1	0.1	11.7	0.7		4.1	0.5	17.3	0.1	37.1	37.0	
2023	14				11.7	0.7		4.1	0.5	17.3	0.1	37.1	37.1	
2024	15		0.05	0.05	11.7	0.7		4.1	0.6	17.3	0.1	37.2	37.2	
2025	16				11.7	0.7		4.1	0.6	17.3	0.1	37.2	37.2	
2026	17	5.4		5.4	11.7	0.7		4.1	0.6	17.3	0.1	37.2	31.8	
2027	18				11.7	0.7		4.1	0.6	17.3	0.1	37.2	37.2	
2028	19				11.7	0.7		4.1	0.6	17.3	0.1	37.2	37.2	
2029	20				11.7	0.7		4.1	0.6	17.3	0.1	37.2	37.2	
2030	21		0.6	0.6	11.7	0.7		4.1	0.6	17.3	0.1	37.2	36.6	
2031	22				11.7	0.7		4.1	0.6	17.2	0.1	37.1	37.1	
2032	23				11.7	0.7		4.1	0.6	17.1	0.1	37.0	37.0	
2033	24				11.7	0.7		4.1	0.6	17.0	0.1	36.9	36.9	
2034	25	9.1		9.1	11.7	0.7		4.1	0.6	16.9	0.1	36.8	27.7	
2035	26				11.7	0.7		4.1	0.6	16.8	0.1	36.7	36.7	
2036	27		0.1	0.1	11.7	0.7		4.1	0.6	16.6	0.1	36.5	36.4	
2037	28		0.4	0.4	11.7	0.7		4.1	0.6	16.5	0.1	36.4	36.0	
2038	29				11.7	0.7		4.1	0.6	16.4	0.1	36.3	36.3	
2039	30		0.05	0.05	11.7	0.7		4.1	0.6	16.3	0.1	36.2	36.2	
2040	31				11.7	0.7		4.1	0.5	16.2	0.1	36.0	36.0	
2041	32		0.1	0.1	11.7	0.7		4.1	0.5	16.1	0.1	35.9	35.8	
2042	33				11.7	0.7		4.1	0.5	15.9	0.1	35.7	35.7	
2043	34	5.4		5.4	11.7	0.7		4.1	0.5	15.8	0.1	35.6	30.2	
2044	35		0.27	0.3	11.7	0.7		4.1	0.5	15.7	0.1	35.5	35.2	
2045	36				11.7	0.7		4.1	0.5	15.6	0.1	35.4	35.4	
2046	37	4.3		4.3	11.7	0.7		4.1	0.5	15.5	0.1	35.3	31.0	
2047	38	8.1		8.1	11.7	0.7		4.1	0.4	15.3	0.1	35.0	26.9	
2048	39				11.7	0.7		4.1	0.4	15.2	0.1	34.9	34.9	
2049	40				11.7	0.7		4.1	0.4	15.1	0.1	34.8	34.8	
2050	41				11.7	0.7		4.1	0.4	15.0	0.1	34.7	34.7	
2051	42	9.1		9.1	11.7	0.7		4.1	0.4	14.9	0.1	34.6	25.5	
2052	43				11.7	0.7		4.1	0.4	14.8	0.1	34.5	34.5	
2053	44				11.7	0.7		4.1	0.4	14.7	0.1	34.4	34.4	
2054	45		0.05	0.05	11.7	0.7		4.1	0.3	14.5	0.1	34.1	34.1	
2055	46				11.7	0.7		4.1	0.3	14.4	0.1	34.0	34.0	
2056	47	4.2		4.2	11.7	0.7		4.1	0.3	14.3	0.1	33.9	29.7	
2057	48		0.2	0.2	11.7	0.7		4.1	0.3	14.2	0.1	33.8	33.6	
2058	49				11.7	0.7		4.1	0.3	14.1	0.1	33.7	33.7	
2059	50				11.7	0.7		4.1	0.3	14.0	0.1	38.6	72.2	72.2
合計		530.7	2.4	533.1	514.6	29.3	116.1	175.5	22.2	777.5	6.2	38.6	1,680.0	1,146.9

		(億円)													
		割引後													
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)	コンテナ貨物 輸送コスト削減効果	風力発電設備 輸送コスト削減効果	けい秒 輸送コスト削減効果	中古車輸送 輸送コスト削減効果	震災時貨物 輸送コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1989			2.67	5.6		5.6									-5.6
1990			2.56	6.2		6.2									-6.2
1991			2.46	2.0		2.0									-2.0
1992			2.37	10.2		10.2									-10.2
1993			2.28	17.3		17.3									-17.3
1994			2.19	36.8		36.8									-36.8
1995			2.11	69.9		69.9									-69.9
1996			2.03	48.2		48.2									-48.2
1997			1.95	34.1		34.1									-34.1
1998			1.87	39.1		39.1									-20.2
1999			1.80	33.7		33.7					18.7	0.2	18.9		-15.1
2000			1.73	33.2		33.2					18.4	0.2	18.5		-15.1
2001			1.67	27.1		27.1					18.0	0.2	18.2		-9.3
2002			1.60	26.4		26.4					17.6	0.2	17.8		-8.8
2003			1.54	29.2		29.2					17.5	0.2	17.6		-12.0
2004			1.48	59.8		59.8					17.1	0.2	17.2		-42.8
2005			1.42	58.6		58.6					16.9	0.1	17.0		-42.0
2006			1.37	36.0		36.0					16.5	0.1	16.7		-42.0
2007			1.32	16.6		16.6					16.0	0.1	16.1		-19.8
2008			1.27	14.9		14.9					15.5	0.1	15.7		-0.9
2009			1.22	32.2		32.2					15.1	0.1	15.2		0.3
2010	1		1.17	1.2		1.2	2.1				14.7	0.1	14.8		-17.4
2011	2		1.12	1.1		1.1	3.0				3.5	0.1	5.7	4.6	
2012	3		1.08	1.6		1.6	2.9				3.4	0.1	6.5	5.4	
2013	4		1.04	13.9		13.9	3.3		0.6		3.2	0.1	7.3	4.7	
2014	5		1.00	7.4	0.1	7.45	4.1		1.0	0.4	3.1	0.1	7.2	-6.8	
2015	6		0.96	12.5		12.5	4.9		1.3	0.4	3.0	0.1	8.6	1.2	
2016	7		0.92	13.1		13.1	5.5	0.3	1.7	0.4	2.9	0.1	9.6	-2.9	
2017	8		0.89	8.2	0.4	8.5	6.2	0.3	2.4	0.4	2.8	0.1	10.7	-2.4	
2018	9		0.85	11.1		11.1	6.8	0.3	2.3	0.2	2.7	0.1	14.0	5.4	
2019	10		0.82	12.8	0.0	12.86	7.3	0.4	2.2	0.3	2.6	0.1	14.6	3.5	
2020	11		0.79	8.3		8.3	7.7	0.5	2.1	0.2	2.5	0.1	15.4	2.5	
2021	12		0.76	5.6		5.6	8.2	0.5	2.1	0.2	2.4	0.1	15.9	7.6	
2022	13		0.73		0.1	0.1	8.5	0.5	2.0	0.3	2.3	0.1	16.3	10.6	
2023	14		0.70				8.2	0.5	1.9	0.4	2.2	0.1	16.3	10.6	
2024	15		0.68		0.0	0.03	7.9	0.5	1.8	0.4	2.1	0.1	16.3		

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【需要+10%】
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

【資料 1-2】

EIRR= 5.2% NPV= 211 億円
B/C= 1.28

年度	施設供用期間	割引前 (億円)																	
		初期投資・更新投資	運営・維持コスト	コンテナ貨物		風力発電設備		けい砂		中古車輸送		震災時貨物		臨港道路整備		交通事故減少効果	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
				総費用(C)	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果				
1989		2.1		2.1														-2.1	
1990		2.4		2.4														-2.4	
1991		0.8		0.8														-0.8	
1992		4.3		4.3														-4.3	
1993		7.6		7.6														-7.6	
1994		16.8		16.8														-16.8	
1995		33.2		33.2														-33.2	
1996		23.8		23.8														-23.8	
1997		17.5		17.5														-17.5	
1998		20.9		20.9														-20.9	
1999		18.7		18.7										11.0	0.1		11.1	-9.8	
2000		19.2		19.2										11.2	0.1		11.3	-7.4	
2001		16.3		16.3										11.4	0.1		11.6	-7.7	
2002		16.5		16.5										11.8	0.1		11.8	-4.5	
2003		19.0		19.0										12.0	0.1		12.1	-4.4	
2004		40.4		40.4										12.2	0.1		12.3	-6.7	
2005		41.2		41.2										12.5	0.1		12.7	-27.8	
2006		26.3		26.3										12.8	0.1		12.9	-28.3	
2007		12.6		12.6										12.9	0.1		13.0	-13.3	
2008		11.8		11.8										13.0	0.1		13.1	0.5	
2009		26.5		26.5										13.1	0.1		13.2	1.4	
2010	1	1.0		1.0	2.0									13.3	0.1		13.4	-13.1	
2011	2	1.0		1.0	3.0									3.3	0.1		5.4	4.4	
2012	3	1.5		1.5	3.0									3.3	0.1		6.4	5.4	
2013	4	13.4		13.4	3.5									3.3	0.1		6.4	4.9	
2014	5	7.4	0.05	7.45	4.5									3.3	0.1		7.6	-5.8	
2015	6	13.0		13.0	5.6									1.1	0.4		9.5	2.0	
2016	7	14.2		14.2	6.6	0.3								1.5	0.4		11.0	-2.0	
2017	8	9.2	0.4	9.6	7.7	0.3	3.0							2.0	0.4		12.8	-1.4	
2018	9	13.0		13.0	8.7	0.4	3.0							2.4	0.4		17.3	7.7	
2019	10	15.6	0.05	15.65	9.8	0.6	3.0							2.9	0.4		18.8	5.8	
2020	11	10.5		10.5	10.8	0.7	3.0							3.3	0.6		20.6	4.9	
2021	12	7.4		7.4	11.9	0.7	3.0							3.7	0.6		22.1	11.6	
2022	13		0.1	0.1	12.9	0.8	3.0							4.1	0.6		23.5	16.1	
2023	14				12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		40.8	40.7	
2024	15		0.05	0.05	12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		40.8	40.8	
2025	16				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.9	40.9	
2026	17		5.4	5.4	12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.9	35.5	
2027	18				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.9	40.9	
2028	19				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.9	40.9	
2029	20				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.9	40.9	
2030	21		0.6	0.6	12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.9	40.3	
2031	22				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.8	40.8	
2032	23				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.7	40.7	
2033	24				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.6	40.6	
2034	25		9.1	9.1	12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.5	31.4	
2035	26				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.4	40.4	
2036	27		0.1	0.1	12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.2	40.1	
2037	28		0.4	0.4	12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		40.0	39.6	
2038	29				12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		39.9	39.9	
2039	30		0.05	0.05	12.9	0.8	3.0							4.5	0.7		39.8	39.8	
2040	31				12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		39.6	39.6	
2041	32		0.1	0.1	12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		39.5	39.4	
2042	33				12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		39.3	39.3	
2043	34		5.4	5.4	12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		39.2	33.8	
2044	35			0.27	12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		39.1	38.8	
2045	36				12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		38.9	38.9	
2046	37		4.3	4.3	12.9	0.8	3.0							4.5	0.6		38.8	34.5	
2047	38		8.1	8.1	12.9	0.8	3.0							4.5	0.4		38.5	30.4	
2048	39				12.9	0.8	3.0							4.5	0.4		38.4	38.4	
2049	40				12.9	0.8	3.0							4.5	0.4		38.3	38.3	
2050	41				12.9	0.8	3.0							4.5	0.4		38.2	38.2	
2051	42		9.1	9.1	12.9	0.8	3.0							4.5	0.4		38.1	29.0	
2052	43				12.9	0.8	3.0							4.5	0.4		38.0	38.0	
2053	44				12.9	0.8	3.0							4.5	0.4		37.8	37.8	
2054	45			0.05	12.9	0.8	3.0							4.5	0.3		37.5	37.5	
2055	46				12.9	0.8	3.0							4.5	0.3		37.4	37.4	
2056	47		4.2	4.2	12.9	0.8	3.0							4.5	0.3		37.3	33.1	
2057	48			0.2	12.9	0.8	3.0							4.5	0.3		37.2	37.0	
2058	49				12.9	0.8	3.0							4.5	0.3		37.1	37.1	
2059	50				12.9	0.8	3.0							4.5	0.3		38.6	75.6	
合計		530.7	2.4	533.1	566.1	32.2	127.7	193.1	24.4	855.3	6.8	38.6	1,844.1	1,311.0					

年度	施設供用期間	割引後 (億円)																		
		社会的割引率	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	コンテナ貨物		風力発電設備		けい砂		中古車輸送		震災時貨物		臨港道路整備		交通事故減少効果	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
					総費用(C)	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果					
1989		2.67		5.6															-5.6	
1990		2.56		6.2															-6.2	
1991		2.46		2.0															-2.0	
1992		2.37		10.2															-10.2	
1993		2.28		17.3															-17.3	
1994		2.19		36.8															-36.8	
1995		2.11		69.9															-69.9	
1996		2.03		48.2															-48.2	
1997		1.95		34.1															-34.1	
1998		1.87		39.1															-39.1	
1999		1.80		33.7											20.6	0.2		20.8	-18.3	
2000		1.73		33.2											20.2	0.2		20.4	-13.3	
2001		1.67		27.1											19.8	0.2		20.0	-13.2	
2002		1.60		26.4											19.4	0.2		19.4	-7.5	
2003		1.54		29.2											19.2	0.2		19.4	-7.0	
2004		1.48		59.8											18.8	0.2		18.8	-10.3	
2005		1.42		58.6											18.6	0.2		18.7	-41.1	
2006		1.37		36.0											18.2	0.2		18.3	-40.3	
2007		1.32		16.6											17.6	0.2		17.8	-18.2	
2008		1.27		14.9											17.1	0.1		17.2	0.6	
2009		1.22		32.2											16.6	0.1		16.7	1.8	
2010	1	1.17		1.2											16.2	0.1		16.3	-15.9	</

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【需要-10%】
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

【資料 1-3】

EIRR= 4.2% NPV= 37 億円
B/C= 1.05

		(億円)												
		割引前												
年度	施設供用期間	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	コンテナ貨物輸送コスト削減効果	風力発電設備輸送コスト削減効果	けい砂輸送コスト削減効果	中古車輸送コスト削減効果	震災時貨物輸送コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	
1989		2.1		2.1									-2.1	
1990		2.4		2.4									-2.4	
1991		0.8		0.8									-0.8	
1992		4.3		4.3									-4.3	
1993		7.6		7.6									-7.6	
1994		16.8		16.8									-16.8	
1995		33.2		33.2									-33.2	
1996		23.8		23.8									-23.8	
1997		17.5		17.5									-17.5	
1998		20.9		20.9					9.0	0.1	9.1	9.1	-11.8	
1999		18.7		18.7					9.2	0.1	9.3	9.3	-9.4	
2000		19.2		19.2					9.4	0.1	9.5	9.5	-9.6	
2001		16.3		16.3					9.5	0.1	9.6	9.6	-6.7	
2002		16.5		16.5					9.8	0.1	9.9	9.9	-6.6	
2003		19.0		19.0					10.0	0.1	10.1	10.1	-8.9	
2004		40.4		40.4					10.3	0.1	10.4	10.4	-30.1	
2005		41.2		41.2					10.4	0.1	10.5	10.5	-30.7	
2006		26.3		26.3					10.5	0.1	10.6	10.6	-15.7	
2007		12.6		12.6					10.6	0.1	10.7	10.7	-1.9	
2008		11.8		11.8					10.7	0.1	10.8	10.8	-1.0	
2009		26.5		26.5					10.9	0.1	11.0	11.0	-15.5	
2010	1	1.0		1.0	1.6				2.7	0.1	4.4	3.4		
2011	2	1.0		1.0	2.4				2.7	0.1	5.2	4.2		
2012	3	1.5		1.5	2.4				2.7	0.1	5.2	3.7		
2013	4	13.4		13.4	2.9		0.5		2.7	0.1	6.2	-7.2		
2014	5	7.4	0.05	7.45	3.7		0.9	0.4	2.7	0.1	7.7	0.3		
2015	6	13.0		13.0	4.6		1.3	0.4	2.7	0.1	9.0	-4.0		
2016	7	14.2		14.2	5.4	0.3	1.6	0.4	2.7	0.1	10.4	-3.8		
2017	8	9.2	0.4	9.6	6.3	0.3	2.4	2.0	0.4	2.7	14.1	4.5		
2018	9	13.0		13.0	7.1	0.4	2.4	2.3	0.4	2.7	15.4	2.4		
2019	10	15.6	0.05	15.65	8.0	0.5	2.4	2.7	0.5	2.7	16.8	1.2		
2020	11	10.5		10.5	8.8	0.5	2.4	3.1	0.5	2.7	18.1	7.6		
2021	12	7.4		7.4	9.7	0.5	2.4	3.3	0.5	2.7	19.3	11.9		
2022	13		0.1	0.1	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.4	33.3		
2023	14				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.4	33.4		
2024	15		0.05	0.05	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.5	33.4		
2025	16				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.5	33.5		
2026	17	5.4		5.4	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.5	28.1		
2027	18				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.5	33.5		
2028	19				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.5	33.5		
2029	20				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.5	33.5		
2030	21		0.6	0.6	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.6	33.5	32.9		
2031	22				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.5	33.4	33.4		
2032	23				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.4	33.3	33.3		
2033	24				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.3	33.2	33.2		
2034	25	9.1		9.1	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.2	33.1	24.0		
2035	26				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	15.1	33.0	33.0		
2036	27		0.1	0.1	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.9	32.9	32.8		
2037	28		0.4	0.4	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.9	32.8	32.4		
2038	29				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.8	32.7	32.7		
2039	30		0.05	0.05	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.7	32.6	32.5		
2040	31				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.6	32.4	32.4		
2041	32		0.1	0.1	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.5	32.3	32.2		
2042	33				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.3	32.1	32.1		
2043	34	5.4		5.4	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.2	32.0	26.6		
2044	35		0.27	0.3	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.1	32.0	31.7		
2045	36				10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.0	31.9	31.9		
2046	37	4.3		4.3	10.5	0.6	2.4	3.7	0.5	14.0	31.8	27.5		
2047	38	8.1		8.1	10.5	0.6	2.4	3.7	0.4	13.8	31.5	23.4		
2048	39				10.5	0.6	2.4	3.7	0.4	13.7	31.4	31.4		
2049	40				10.5	0.6	2.4	3.7	0.4	13.6	31.3	31.3		
2050	41				10.5	0.6	2.4	3.7	0.4	13.5	31.2	31.2		
2051	42	9.1		9.1	10.5	0.6	2.4	3.7	0.4	13.4	31.1	22.0		
2052	43				10.5	0.6	2.4	3.7	0.4	13.3	31.1	31.1		
2053	44				10.5	0.6	2.4	3.7	0.4	13.2	31.0	31.0		
2054	45		0.05	0.05	10.5	0.6	2.4	3.7	0.3	13.1	30.7	30.6		
2055	46				10.5	0.6	2.4	3.7	0.3	13.0	30.6	30.6		
2056	47	4.2		4.2	10.5	0.6	2.4	3.7	0.3	12.9	30.5	26.3		
2057	48		0.2	0.2	10.5	0.6	2.4	3.7	0.3	12.8	30.4	30.2		
2058	49				10.5	0.6	2.4	3.7	0.3	12.7	30.3	30.3		
2059	50				10.5	0.6	2.4	3.7	0.3	12.6	30.2	68.8	68.8	
合計		530.7	2.4	533.1	463.1	26.4	104.5	158.0	20.0	699.8	5.6	38.6	1,515.9	982.7

		(億円)													
		割引後													
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)	コンテナ貨物輸送コスト削減効果	風力発電設備輸送コスト削減効果	けい砂輸送コスト削減効果	中古車輸送コスト削減効果	震災時貨物輸送コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
1989			2.67	5.6	5.6										-5.6
1990			2.56	6.2	6.2										-6.2
1991			2.46	2.0	2.0										-2.0
1992			2.37	10.2	10.2										-10.2
1993			2.28	17.3	17.3										-17.3
1994			2.19	36.8	36.8										-36.8
1995			2.11	69.9	69.9										-69.9
1996			2.03	48.2	48.2										-48.2
1997			1.95	34.1	34.1										-34.1
1998			1.87	39.1	39.1										-39.1
1999			1.80	33.7	33.7										-33.7
2000			1.73	33.2	33.2										-33.2
2001			1.67	27.1	27.1										-27.1
2002			1.60	26.4	26.4										-26.4
2003			1.54	29.2	29.2										-29.2
2004			1.48	59.8	59.8										-59.8
2005			1.42	58.6	58.6										-58.6
2006			1.37	36.0	36.0										-36.0
2007			1.32	16.6	16.6										-16.6
2008			1.27	14.9	14.9										-14.9
2009			1.22	32.2	32.2										-32.2
2010	1		1.17	1.2	1.2	1.9								3.2	4.0
2011	2		1.12	1.1	1.1	2.7								3.0	4.7
2012	3		1.08	1.6	1.6	2.6								2.9	4.0
2013	4		1.04	13.9	13.9	3.0			0.6					2.8	0.1
2014	5		1.00	7.4	7.45	3.7			0.9	0.4				2.7	0.1
2015	6		0.96	12.5	12.5	4.4			1.2	0.3				2.6	0.1
2016	7		0.92	13.1	13.1	5.0	0.2		1.5	0.3				2.5	0.1
2017	8		0.89	8.2	8.5	5.6	0.2	2.2	1.8	0.3				2.4	0.1
2018	9		0.85	11.1	11.1	6.1	0.3	2.1	2.0	0.3				2.3	0.1
2019	10		0.82	12.8	12.86	6.6	0.4	2.0	2.2	0.4				2.2	0.1
2020	11		0.79	8.3	8.3	7.0	0.4	1.9	2.4	0.4				2.1	0.1
2021	12		0.76	5.6	5.6	7.4	0.4	1.8	2.5	0.3				2.1	0.1
2022	13		0.73		0.1	7.7	0.5	1.8	2.7	0.3				1.4	0.1
2023	14		0.70			7.4	0.4	1.7	2.6	0.3				1.0	0.1
2024	15		0.68		0.0	7.1	0.4	1.6	2.5	0.4				1.0	0.1
2025	16		0.65			6.8	0.4	1.6	2.4	0.4				1.0	0.1
2026	17		0.62	3.4	3.4	6.6	0.4	1.5	2.3	0.3				0.9	0.1
2027	18		0.60			6.3	0.4	1.5	2.2	0.3				0.9	0.1
2028	19		0.58			6.1	0.4	1.4	2.1	0.3				0.9	0.1
2029	20		0.56			5.8</									

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【建設費+10%】
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

【資料 1-4】

EIRR= 4.7% NPV= 115 億円
B/C= 1.15

		(億円)																				
		割引前																				
年度	施設供用期間	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	コンテナ貨物			風力発電			けい砂		中古車輸送		震災時貨物		臨海道路整備		交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	
				総費用(C)	輸送コスト削減効果	積込コスト削減効果	輸送コスト削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果					
1989		2.1		2.1																	-2.1	
1990		2.4		2.4																	-2.4	
1991		0.8		0.8																	-0.8	
1992		4.3		4.3																	-4.3	
1993		7.6		7.6																	-7.6	
1994		16.8		16.8																	-16.8	
1995		33.2		33.2																	-33.2	
1996		23.8		23.8																	-23.8	
1997		17.5		17.5																	-17.5	
1998		20.9		20.9																	-20.9	
1999		18.7		18.7																	-18.7	
2000		19.2		19.2																	-19.2	
2001		16.3		16.3																	-16.3	
2002		16.5		16.5																	-16.5	
2003		19.0		19.0																	-19.0	
2004		40.4		40.4																	-40.4	
2005		41.2		41.2																	-41.2	
2006		26.3		26.3																	-26.3	
2007		12.6		12.6																	-12.6	
2008		11.8		11.8																	-11.8	
2009		26.5		26.5																	-26.5	
2010	1	1.0		1.0	1.8																0.8	
2011	2	1.0		1.0	2.7																1.7	
2012	3	1.5		1.5	2.7																1.2	
2013	4	13.4		13.4	3.2																0.6	
2014	5	7.4	0.05	7.45	4.1																1.0	
2015	6	14.3		14.3	5.1																1.4	
2016	7	15.6		15.6	6.0	0.3															1.8	
2017	8	10.1	0.4	10.5	7.0	0.3	2.7	2.2	0.4	3.0	0.1									10.0	-4.3	
2018	9	14.3		14.3	7.9	0.4	2.7	2.6	0.4	3.0	0.1									11.6	-4.0	
2019	10	17.2	0.1	17.22	8.9	0.5	2.7	3.0	0.5	3.0	0.1									11.6	-4.0	
2020	11	11.6		11.6	9.8	0.6	2.7	3.4	0.5	3.0	0.1									10.0	-4.3	
2021	12	8.1	0.0	8.2	10.8	0.6	2.7	3.7	0.5	3.0	0.1									11.6	-4.0	
2022	13		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2023	14				11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2024	15		0.1	0.06	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2025	16				11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2026	17	5.9	0.0	6.0	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2027	18				11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2028	19				11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2029	20		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2030	21		0.7	0.7	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2031	22		0.0	0.0	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2032	23				11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2033	24				11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	17.3	0.1									11.6	-4.0	
2034	25	10.0	0.1	10.1	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	16.9	0.1									11.6	-4.0	
2035	26				11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	16.8	0.1									11.6	-4.0	
2036	27		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	16.6	0.1									11.6	-4.0	
2037	28		0.4	0.4	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	16.5	0.1									11.6	-4.0	
2038	29				11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	16.4	0.1									11.6	-4.0	
2039	30		0.1	0.06	11.7	0.7	2.7	4.1	0.6	16.3	0.1									11.6	-4.0	
2040	31				11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	16.2	0.1									11.6	-4.0	
2041	32		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	16.1	0.1									11.6	-4.0	
2042	33				11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	15.9	0.1									11.6	-4.0	
2043	34		5.9	5.9	11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	15.8	0.1									11.6	-4.0	
2044	35		0.3	0.3	11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	15.7	0.1									11.6	-4.0	
2045	36				11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	15.6	0.1									11.6	-4.0	
2046	37		4.7	4.7	11.7	0.7	2.7	4.1	0.5	15.5	0.1									11.6	-4.0	
2047	38		8.9	8.9	11.7	0.7	2.7	4.1	0.4	15.3	0.1									11.6	-4.0	
2048	39				11.7	0.7	2.7	4.1	0.4	15.2	0.1									11.6	-4.0	
2049	40		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	0.4	15.1	0.1									11.6	-4.0	
2050	41				11.7	0.7	2.7	4.1	0.4	15.0	0.1									11.6	-4.0	
2051	42		10.0	0.0	10.0	11.7	0.7	2.7	4.1	0.4	14.9	0.1								11.6	-4.0	
2052	43				11.7	0.7	2.7	4.1	0.4	14.8	0.1									11.6	-4.0	
2053	44				11.7	0.7	2.7	4.1	0.4	14.7	0.1									11.6	-4.0	
2054	45		0.1	0.06	11.7	0.7	2.7	4.1	0.3	14.5	0.1									11.6	-4.0	
2055	46				11.7	0.7	2.7	4.1	0.3	14.4	0.1									11.6	-4.0	
2056	47		4.6	4.6	11.7	0.7	2.7	4.1	0.3	14.3	0.1									11.6	-4.0	
2057	48		0.2	0.2	11.7	0.7	2.7	4.1	0.3	14.2	0.1									11.6	-4.0	
2058	49				11.7	0.7	2.7	4.1	0.3	14.1	0.1									11.6	-4.0	
2059	50		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	0.3	14.0	0.1									11.6	-4.0	
合計		543.6	2.9	546.5	514.6	29.3	116.1	175.5	22.2	777.5	6.2	38.6	1,680.0	1,133.5								

		(億円)																				
		割引後																				
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	コンテナ貨物			風力発電			けい砂		中古車輸送		震災時貨物		臨海道路整備		交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
					総費用(C)	輸送コスト削減効果	積込コスト削減効果	輸送コスト削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果					
1989			2.67	5.6																		-5.6
1990			2.56	6.2																		-6.2
1991			2.46	2.0																		-2.0
1992			2.37	10.2																		-10.2
1993			2.28	17.3																		-17.3
1994			2.19	36.8																		-36.8
1995			2.11	69.9																		-69.9
1996			2.03	48.2																		-48.2
1997			1.95	34.1																		-34.1
1998			1.87	39.1																		-39.1
1999			1.80	33.7																		-33.7
2000			1.73	33.2																		-33.2
2001			1.67	27.1																		-27.1
2002			1.60	26.4				</														

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【建設費－10%】
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

【資料 1-5】

EIRR=	4.8%	NPV=	133 億円
B/C=	1.18		

		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	コンテナ貨物		風力発電	けい砂	中古車輸送	震災時貨物	臨港道路整備による効果	交通事故減	残存	総便益	純便益
				総費用(C)	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果
1989		2.1		2.1										-2.1
1990		2.4		2.4										-2.4
1991		0.8		0.8										-0.8
1992		4.3		4.3										-4.3
1993		7.6		7.6										-7.6
1994		16.8		16.8										-16.8
1995		33.2		33.2										-33.2
1996		23.8		23.8										-23.8
1997		17.5		17.5										-17.5
1998		20.9		20.9										-20.9
1999		18.7		18.7										-18.7
2000		19.2		19.2										-19.2
2001		16.3		16.3										-16.3
2002		16.5		16.5										-16.5
2003		19.0		19.0										-19.0
2004		40.4		40.4										-40.4
2005		41.2		41.2										-41.2
2006		26.3		26.3										-26.3
2007		12.6		12.6										-12.6
2008		11.8		11.8										-11.8
2009		26.5		26.5										-26.5
2010	1	1.0		1.0										-1.0
2011	2	1.0		1.0										-1.0
2012	3	1.5		1.5										-1.5
2013	4	13.4		13.4				0.6						-13.4
2014	5	7.4	0.05	7.45				1.0	0.4					-7.45
2015	6	11.7		11.7				1.4	0.4					-11.7
2016	7	12.8		12.8		0.3		1.8	0.4					-12.8
2017	8	8.3	0.32	8.6		0.3		2.2	0.4					-8.6
2018	9	11.7		11.7		0.4		2.6	0.4					-11.7
2019	10	14.0	0.05	14.09		0.5		3.0	0.5					-14.09
2020	11	9.5		9.5		0.6		3.4	0.5					-9.5
2021	12	6.7	0.01	6.7		0.8		3.7	0.5					-6.7
2022	13	0.09		0.1		11.7		0.7	0.1					-0.09
2023	14					11.7		0.7	0.1					-11.7
2024	15		0.05	0.05		11.7		0.7	0.1					-0.05
2025	16					11.7		0.7	0.1					-11.7
2026	17	4.9	0.01	4.9		11.7		0.7	0.1					-4.9
2027	18					11.7		0.7	0.1					-11.7
2028	19					11.7		0.7	0.1					-11.7
2029	20		0.05	0.0		11.7		0.7	0.1					-0.05
2030	21		0.54	0.5		11.7		0.7	0.1					-0.54
2031	22		0.01	0.0		11.7		0.7	0.1					-0.01
2032	23					11.7		0.7	0.1					-11.7
2033	24					11.7		0.7	0.1					-11.7
2034	25	8.2	0.05	8.2		11.7		0.7	0.1					-8.2
2035	26					11.7		0.7	0.1					-11.7
2036	27		0.11	0.1		11.7		0.7	0.1					-0.11
2037	28		0.32	0.3		11.7		0.7	0.1					-0.32
2038	29					11.7		0.7	0.1					-11.7
2039	30		0.05	0.05		11.7		0.7	0.1					-0.05
2040	31					11.7		0.7	0.1					-11.7
2041	32		0.12	0.1		11.7		0.7	0.1					-0.12
2042	33					11.7		0.7	0.1					-11.7
2043	34	4.9		4.9		11.7		0.7	0.1					-4.9
2044	35		0.24	0.2		11.7		0.7	0.1					-0.24
2045	36					11.7		0.7	0.1					-11.7
2046	37		3.9	0.01	3.9	11.7		0.7	0.1					-3.9
2047	38		7.3		7.3	11.7		0.7	0.1					-7.3
2048	39					11.7		0.7	0.1					-11.7
2049	40		0.05	0.0		11.7		0.7	0.1					-0.05
2050	41					11.7		0.7	0.1					-11.7
2051	42		8.2	0.01	8.2	11.7		0.7	0.1					-8.2
2052	43					11.7		0.7	0.1					-11.7
2053	44					11.7		0.7	0.1					-11.7
2054	45		0.05	0.05		11.7		0.7	0.1					-0.05
2055	46					11.7		0.7	0.1					-11.7
2056	47		3.8	0.01	3.8	11.7		0.7	0.1					-3.8
2057	48		0.18	0.2		11.7		0.7	0.1					-0.18
2058	49					11.7		0.7	0.1					-11.7
2059	50		0.05	0.0		11.7		0.7	0.1					-0.05
合計		517.9	2.4	520.2	514.6	29.3	116.1	175.5	22.2	777.5	6.2	38.6	1,680.0	1,159.8

		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	コンテナ貨物		風力発電	けい砂	中古車輸送	震災時貨物	臨港道路整備による効果	交通事故減	残存	総便益	純便益
					総費用(C)	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果	削減効果
1989			2.67	5.6											-5.6
1990			2.56	6.2											-6.2
1991			2.46	2.0											-2.0
1992			2.37	10.2											-10.2
1993			2.28	17.3											-17.3
1994			2.19	36.8											-36.8
1995			2.11	69.9											-69.9
1996			2.03	48.2											-48.2
1997			1.95	34.1											-34.1
1998			1.87	39.1											-39.1
1999			1.80	33.7											-33.7
2000			1.73	33.2											-33.2
2001			1.67	27.1											-27.1
2002			1.60	26.4											-26.4
2003			1.54	29.2											-29.2
2004			1.48	59.8											-59.8
2005			1.42	58.6											-58.6
2006			1.37	36.0											-36.0
2007			1.32	16.6											-16.6
2008			1.27	14.9											-14.9
2009			1.22	32.2											-32.2
2010	1		1.17	1.2											-1.2
2011	2		1.12	1.1											-1.1
2012	3		1.08	1.6											-1.6
2013	4		1.04	13.9						0.6					-13.9
2014	5		1.00	7.4	0.1					1.0	0.4				-7.4
2015	6		0.96	11.3						1.3	0.4				-11.3
2016	7		0.92	11.8						1.7	0.4				-11.8
2017	8		0.89	7.4	0.3					2.4	0.4				-7.4
2018	9		0.85	10.0						2.2	0.3				-10.0
2019	10		0.82	11.5	0.0					11.58	7.3	0.4			-11.5
2020	11		0.79	7.5						7.5	2.1				-7.5
2021	12		0.76	5.1	0.0					5.1	2.8	0.4			-5.1
2022	13		0.73		0.1					8.5	2.0	3.0			-0.73
2023	14		0.70							8.2	1.9	2.9			-0.70
2024	15		0.68		0.0	0.03				7.9	1.8	2.8			-0.68
2025	16		0.65							7.6	1.8	2.7			-0.65
2026	17		0.62	3.0	0.0					7.3	1.7	2.6			-3.0
2027	18		0.60							7.0	1.6	2.5			-0.60
2028	19		0.58							6.8	1.6	2.4			-0.58
2029	20		0.56		0.0	0.0				6.5	1.5	2.3			-0.56
2030	21		0.53		0.3	0.3				6.2	1.4	2.2			-0.53
2031	22		0.51		0.0	0.0				6.0	1.4	2.1			-0.51
2032	23		0.49							5.8	1.3	2.0			-0.49
2033	24		0.47							5.6	1.3	1.9			-0.47
2034	25		0.46	3.7	0.0					5.3	1.2	1.9			-3.7
2035	26		0.44							5.1	1.2	1.8			-0.44
2036	27		0.42		0.0	0.0				4.9	1.1	1.7			-0.42
2037	28		0.41		0.1	0.1									

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【建設期間+10%】
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

【資料1-6】

EIRR= 4.7% NPV= 117 億円
B/C= 1.16

		(億円)												
		割引前												
年度	施設供用期間	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	コンテナ貨物輸送コスト削減効果	風力発電設備輸送コスト削減効果	けい砂輸送コスト削減効果	中古車輸送コスト削減効果	震災時貨物輸送コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	
1989		2.1		2.1									-2.1	
1990		2.4		2.4									-2.4	
1991		0.8		0.8									-0.8	
1992		4.3		4.3									-4.3	
1993		7.6		7.6									-7.6	
1994		16.8		16.8									-16.8	
1995		33.2		33.2									-33.2	
1996		23.8		23.8									-23.8	
1997		17.5		17.5									-17.5	
1998		20.9		20.9					10.0	0.1		10.1	-10.8	
1999		18.7		18.7					10.2	0.1		10.3	-8.4	
2000		19.2		19.2					10.4	0.1		10.5	-8.7	
2001		16.3		16.3					10.6	0.1		10.7	-5.6	
2002		16.5		16.5					10.9	0.1		11.0	-5.5	
2003		19.0		19.0					11.1	0.1		11.2	-7.8	
2004		40.4		40.4					11.4	0.1		11.5	-28.9	
2005		41.2		41.2					11.6	0.1		11.7	-29.5	
2006		26.3		26.3					11.7	0.1		11.8	-14.5	
2007		12.6		12.6					11.8	0.1		11.9	-0.7	
2008		11.8		11.8					11.9	0.1		12.0	0.2	
2009		26.5		26.5					12.1	0.1		12.2	-14.3	
2010	1	1.0		1.0	1.8				3.0	0.1		4.9	3.9	
2011	2	1.0		1.0	2.7				3.0	0.1		5.8	4.8	
2012	3	1.5		1.5	2.7				3.0	0.1		5.8	4.3	
2013	4	13.4		13.4	3.2		0.6		3.0	0.1		6.9	-6.5	
2014	5	7.4	0.05	7.45	4.1		1.0	0.4	3.0	0.1		8.5	1.1	
2015	6	11.5		11.5	4.9		1.3	0.4	3.0	0.1		9.7	-1.8	
2016	7	8.7		8.7	5.8	0.3	1.7	0.4	3.0	0.1		11.2	2.5	
2017	8	4.2	0.4	4.6	6.6	0.3	2.7	2.0	3.0	0.1		15.1	10.5	
2018	9	11.6		11.6	7.5	0.4	2.7	2.4	3.0	0.1		16.4	4.9	
2019	10	13.9	0.05	13.96	8.3	0.5	2.7	2.7	3.0	0.1		17.8	3.8	
2020	11	9.4		9.4	9.2	0.6	2.7	3.1	3.0	0.1		19.1	9.7	
2021	12	6.6		6.6	10.0	0.6	2.7	3.4	3.0	0.1		20.3	13.7	
2022	13	9.4	0.1	9.5	10.9	0.7	2.7	3.8	3.0	0.1		21.6	12.1	
2023	14				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.1	37.1	
2024	15		0.05	0.05	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.2	37.2	
2025	16				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.2	37.2	
2026	17	5.4		5.4	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.2	31.8	
2027	18				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.2	37.2	
2028	19				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.2	37.2	
2029	20				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.2	37.2	
2030	21		0.6	0.6	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.2	36.6	
2031	22				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.1	37.1	
2032	23				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		37.0	37.0	
2033	24				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.9	36.9	
2034	25	9.1		9.1	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.8	27.7	
2035	26				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.7	36.7	
2036	27		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.5	36.4	
2037	28		0.4	0.4	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.4	36.0	
2038	29				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.3	36.3	
2039	30		0.05	0.05	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.2	36.2	
2040	31				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		36.0	36.0	
2041	32		0.1	0.1	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		35.9	35.8	
2042	33				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		35.7	35.7	
2043	34	5.4		5.4	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		35.6	30.2	
2044	35		0.27	0.3	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		35.5	35.2	
2045	36				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		35.4	35.4	
2046	37	4.3		4.3	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		35.3	31.0	
2047	38	8.1		8.1	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		35.0	26.9	
2048	39				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.9	34.9	
2049	40				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.8	34.8	
2050	41				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.7	34.7	
2051	42	9.1		9.1	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.6	25.5	
2052	43				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.5	34.5	
2053	44				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.4	34.4	
2054	45		0.05	0.05	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.1	34.1	
2055	46				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		34.0	34.0	
2056	47	4.2		4.2	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		33.9	29.7	
2057	48		0.2	0.2	11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		33.8	33.6	
2058	49				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1		33.7	33.7	
2059	50				11.7	0.7	2.7	4.1	3.0	0.1	38.6	72.2	72.2	
合計		522.9	2.4	525.3	510.4	29.3	116.1	173.5	22.2	763.2	6.2	38.6	1,659.4	1,134.1

		(億円)														
		割引後														
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)	コンテナ貨物輸送コスト削減効果	風力発電設備輸送コスト削減効果	けい砂輸送コスト削減効果	中古車輸送コスト削減効果	震災時貨物輸送コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	
1989			2.67	5.6	5.6										-5.6	
1990			2.56	6.2	6.2										-6.2	
1991			2.46	2.0	2.0										-2.0	
1992			2.37	10.2	10.2										-10.2	
1993			2.28	17.3	17.3										-17.3	
1994			2.19	36.8	36.8										-36.8	
1995			2.11	69.9	69.9										-69.9	
1996			2.03	48.2	48.2										-48.2	
1997			1.95	34.1	34.1										-34.1	
1998			1.87	39.1	39.1										-39.1	
1999			1.80	33.7	33.7								18.7	0.2	18.9	-20.2
2000			1.73	33.2	33.2								18.4	0.2	18.5	-15.1
2001			1.67	27.1	27.1								18.0	0.2	18.2	-15.1
2002			1.60	26.4	26.4								17.6	0.2	17.8	-9.3
2003			1.54	29.2	29.2								17.5	0.2	17.6	-8.8
2004			1.48	59.8	59.8								17.1	0.2	17.2	-12.0
2005			1.42	58.6	58.6								16.9	0.1	17.0	-42.8
2006			1.37	36.0	36.0								16.5	0.1	16.7	-42.0
2007			1.32	16.6	16.6								16.0	0.1	16.1	-19.8
2008			1.27	14.9	14.9								15.5	0.1	15.7	-0.9
2009			1.22	32.2	32.2								15.1	0.1	15.2	0.3
2010	1		1.17	1.2	1.2	2.1							14.7	0.1	14.8	-17.4
2011	2		1.12	1.1	1.1	3.0							14.0	0.1	14.1	-4.6
2012	3		1.08	1.6	1.6	2.9							14.0	0.1	14.1	4.6
2013	4		1.04	13.9	13.9	3.3							14.0	0.1	14.1	4.7
2014	5		1.00	7.4	7.4	4.1	0.6						14.0	0.1	14.1	-6.8
2015	6		0.96	11.0	11.0	4.7	1.3	0.4					14.0	0.1	14.1	1.1
2016	7		0.92	8.0	8.0	5.3	1.5	0.4					14.0	0.1	14.1	-1.7
2017	8		0.89	3.7	3.7	0.4	4.1	5.9	0.3	2.4	1.8	0.4	2.7	0.1	13.4	9.3
2018	9		0.85	9.9	9.9	9.9	6.4	0.3	2.3	2.0	0.3	2.6	0.1	14.0	4.1	
2019	10		0.82	11.4	11.4	0.0	11.48	6.8	0.4	2.2	2.2	0.4	2.5	0.1	14.6	3.2
2020	11		0.79	7.4	7.4	7.4	7.2	0.5	2.1	2.4	0.4	2.4	0.1	15.1	7.7	
2021	12		0.76	5.0	5.0	7.6	0.5	2.1	2.6	0.4	2.3	0.1	15.4	10.4		
2022	13		0.73	6.9	6.9	6.9	7.9	0.5	2.0	2.7	0.4	2.2	0.1	15.8	8.9	
2023	14		0.70			8.2	0.5	1.9	2.9	0.4	12.2	0.1	26.1	26.1		
2024	15		0.68		0.003	7.9	0.5	1.8	2.8	0.4	11.7	0.1	25.1	25.1		
2025	16		0.65			7.6	0.5	1.8	2.7	0.4	11.2	0.1	24.2	24.2		
2026	17		0.62	3.4	3.4	7.3	0.4	1.								

舞鶴港和田地区国際物流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	46	千円/TEU・年	陸上及び海上輸送における輸送費用及び輸送時間費用削減によるコスト削減(コンテナ)	11.7	億円/年
		2	千円/トン・年	陸上輸送における輸送費用削減によるコスト削減(中古自動車)	4.1	億円/年
		3	千円/トン・年	陸上輸送における輸送費用削減によるコスト削減(風力発電機)	0.7	億円/年
		2	千円/トン・年	船舶大型化による海上輸送費用削減によるコスト削減(けい砂)	2.7	億円/年
震災時便益		1	千円/TEU・年	陸上輸送における輸送費用及び輸送時間費用削減によるコスト削減(震災時貨物)	0.6	億円/年
移動便益	輸送・移動コスト削減	17.3	億円/年	走行時間短縮・走行費用削減	17.3	億円/年
	交通事故削減	0.1	億円/年	事故損失額の減少	0.1	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6月)」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(-14m)、泊地(-14m)、臨港道路 等

[輸送コスト削減便益（コンテナ貨物）]

ここでは、コンテナの陸上輸送及び海上輸送の削減額を算出する。

without 時の代替港はコンテナ貨物発着地から大阪港または神戸港までの距離が近い港を設定する。

取扱貨物量は 25,359TEU/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 1,173 百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	without時	with時
取扱量(TEU)	25,359	25,359
陸上輸送距離(km)	※	※
陸上輸送費用原単位(円/個)		
陸上輸送費用(百万円)		
陸上輸送時間(h)		
時間費用原単位(円/h・個)		
陸上輸送時間費用(百万円)		
海上輸送距離		
海上輸送日数(日)		
海上輸送費用(円/個)		
海上輸送費用(百万円)		
輸送費用削減便益(千円)		
	小浜市	18,478
	高浜町	29,728
	あおい町	735
	若狭町	21,203
	京都市	0
	福知山市	336,622
	舞鶴市	441,905
	綾部市	72,620
	京田辺市	0
	京丹後市	29,683
	南丹市	25,664
	京丹波町	4,043
	伊根町	1,384
	与謝野町	3,020
	豊岡市	62,754
	養父市	7,124
	丹波市	7,881
	朝来市	87,605
	香美町	2,157
	甲賀市	0
	高島市	20,672
	彦根市	0
	鳥取市	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		1,173

※対象市町により値が異なるため、便益額のみを示す。

(注意)

便益が負の値になる場合は輸送コスト以外の便益が想定されるため、輸送コスト削減便益を 0 とする。

[輸送コスト削減便益（中古自動車）]

ここでは、中古自動車の陸上輸送費用の削減額を算出する。

Without 時の代替港は福井港を設定する。

取扱貨物量は 264,000 トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 413 百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目		without時	with時
年間貨物量(トン)	大阪市	132,000	132,000
	神戸市	132,000	132,000
中古自動車台数(台)	大阪市	13,200	13,200
	神戸市	13,200	13,200
キャリアカー台数(台)	大阪市	2,934	2,934
	神戸市	2,934	2,934
往復輸送距離(km)	大阪市	518.0	268.6
	神戸市	553.2	241.6
陸上輸送費用原単位(円/台)	大阪市	142,760	85,790
	神戸市	152,870	81,530
高速道路利用費用(円/台)	大阪市	15,028	8,889
	神戸市	15,602	9,195
輸送費用(千円)	大阪市	462,871	277,741
	神戸市	494,213	266,142
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)			413

[輸送コスト削減便益（風力発電機）]

ここでは、風力発電機の陸上輸送費用の削減額を算出する。

Without 時の代替港は敦賀港を設定する。

取扱貨物量は 20,317 トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 69 百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	without時	with時
年間貨物量(トン)	20,317	20,317
トレーラー台数(台)	1,016	1,016
往復輸送距離(km)	188	0
一般道路の輸送距離(km)	152	0
高速道路の輸送距離(km)	36	0
高速道路料金(円/台)	2,780	0
トレーラーの陸上輸送費用(円/台)	65,570	0
陸上輸送費用(千円)	69,444	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		69

[輸送コスト削減便益（けい砂）]

ここでは、船舶の大型化によるけい砂の海上輸送費用の削減額を算出する。

without 時の代替港は港内施設（第 4 埠頭）を設定する。

取扱量は 109,000 トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 270 百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	without時	with時
年間貨物量(トン)	109,000	109,000
1隻あたり積載貨物量(トン/隻)	12,000	55,000
1隻あたり海上輸送費用(千円/日・隻)	1,791	3,372
往復輸送日数(日)	23	21
年間延べ海上輸送隻数(隻)	10	2
海上輸送費用(千円)	411,914	141,624
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		270

[輸送コスト削減便益（震災時貨物）]

ここでは、震災時貨物（コンテナ）の陸上輸送費用の削減額を算出する。

without 時の代替港は敦賀港を設定する。

取扱量は 71,000 トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 60 百万円/年（代表年）の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	without時	with時
取扱量(TEU)	71,000	71,000
輸送距離(km)		
輸送費用原単位(円/個)		
輸送費用(百万円)	※	※
輸送時間(h)		
時間費用原単位(円/h・個)		
輸送時間費用(百万円)		
輸送費用削減便益 滋賀(千円)		13,944
輸送費用削減便益 京都(千円)		44,663
輸送費用削減便益 大阪(千円)		585,771
輸送費用削減便益 兵庫(千円)		712,106
輸送費用削減便益 奈良(千円)		0
輸送費用削減便益 和歌山(千円)		29,580
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		1,386

※対象都道府県により値が異なるため、便益額のみを示す。

（注意）

便益が負の値になる場合は輸送コスト以外の便益が想定されるため、輸送コスト削減便益を 0 とする。

地震発生確率は未考慮

[輸送コスト削減便益（臨港道路）]

【資料 3-4】

ここでは、臨港道路整備による一般交通の移動費用・移動時間費用及び事故損失額の削減額を算出する。

本プロジェクトの実施により 1,735 百万円/年の輸送コスト及び 12 百万円/年の事故損失額が削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	without時	with時
走行時間費用(百万円)	10,557	8,882
走行経費(百万円)	3,294	3,234
移動コスト(百万円)	13,851	12,116
移動コスト削減便益(百万円/年)		1,735
事故損失額(百万円)	819	807
事故損失減少便益(百万円/年)		12

[残存価値]

プロジェクトの供用期間(50年)の終了とともに、その時点で残った資産は精算されると仮定する。

本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる土地及び上屋、荷役機械等の陸上施設、泊地等の水域施設の残存価値を算出する。

本プロジェクトの供用終了と共に、3,887 百万円の残存価値が発生する。

【埠頭用地】

項目	without時	with時
面積(ha)	—	5.8
単価(円/m ²)	—	18,100
残存価値(百万円)	—	1,050
残存価値(計)(百万円)		1,050

【上屋】

項目	without時	with時
■上屋①		
耐用年数(年)	—	38
再投資からの年数(年)	—	12
当初価格(億円)	—	4.1
残存価値(百万円)	—	252.2
■上屋②		
耐用年数(年)	—	38
再投資からの年数(年)	—	3
当初価格(億円)	—	4.2
残存価値(百万円)	—	350.5
残存価値(計)(百万円)		603

【荷役機械】

【資料 3-5】

項目	without時	with時
■荷役機械①		
耐用年数(年)	—	17
再投資からの年数(年)	—	16
当初価格(億円)	—	5.4
残存価値(百万円)	—	28.8
■荷役機械②		
耐用年数(年)		17
再投資からの年数(年)	—	8
当初価格(億円)	—	9.1
残存価値(百万円)	—	433.2
残存価値(計)(百万円)		462

【泊地】

項目	without時	with時
■泊地①		
耐用年数(年)	—	50
再投資からの年数(年)	—	54
当初価格(百万円)	—	22.0
残存価値(百万円)	—	61.7
■泊地②		
耐用年数(年)	—	50
再投資からの年数(年)	—	43
当初価格(百万円)	—	2.6
残存価値(百万円)	—	58.6
残存価値(計)(百万円)		120

【道路用地】

項目	without時	with時
■上安久線		
山林(千円)	—	44,587
宅地(千円)	—	140,317
商業地(27号沿)(千円)	—	92,192
■和田トンネル		
山林(千円)	—	48,743
補助事業分(千円)	—	1,326,612
残存価値(計)(百万円)		1,652

項目	数量	全体事業費 (億円)
工事費		
岸壁(-14m)①		68
上部工	280m	2
舗装工	280m	3
付属工	1式	3
付帯設備工	1式	1
雑工	1式	0
撤去工	1式	0
準備工	33,853m ²	0
裏込・裏埋工	280m	7
基礎工	280m	33
本体工	280m	20
泊地(-14m)		19
浚渫工	637,000m ³	16
準備工	303,000m ²	2
道路		82
非常用設備工	1式	1
照明設備工	1式	1
舗装工	1,720m	1
意匠工	1式	0
敷地内整備工	1式	0
撤去工	1式	0
明り部工	1式	1
排水工	1,720m	1
本体工	1,260m	30
切土工	413,485m ³	28
盛土工	14,278m ³	0
法面工	17,669m ²	1
擁壁工	342m	1
函渠工	36m	1
橋梁工	1式	15
用地費及補償費		6
用地費	1式	3
補償費	1式	4
間接経費		68
合計		243

国近整企画64号
平成26年10月21日

京都府知事 殿

近畿地方整備局長

近畿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

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成26年11月10日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成26年11月4日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【港湾整備事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
舞鶴港 和田地区 国際物流ターミナル整備事業	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿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。

【公園事業】

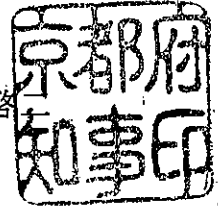
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
淀川河川公園	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿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。

6 港 第148号
平成26年11月4日

近畿地方整備局長 様

京都府知事 山田 啓



近畿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26年10月21日付け国近整企画第64号で意見照会の港湾事業につ
いて、別紙のとおり回答します。

別紙(港湾整備事業)

事業名	舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業
意見	<p>残事業である係留施設の機能強化や泊地の整備並びにふ頭に接続する臨港道路上安久線は、京都舞鶴港の振興にとって不可欠な事業と考えており、引き続き事業を推進し、早期完成に努められたい。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては更なる費用の縮減に努められたい。</p>