



No. 6

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第2回

神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

令和3年8月
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中止による
コスト、工期への影響は考慮していない

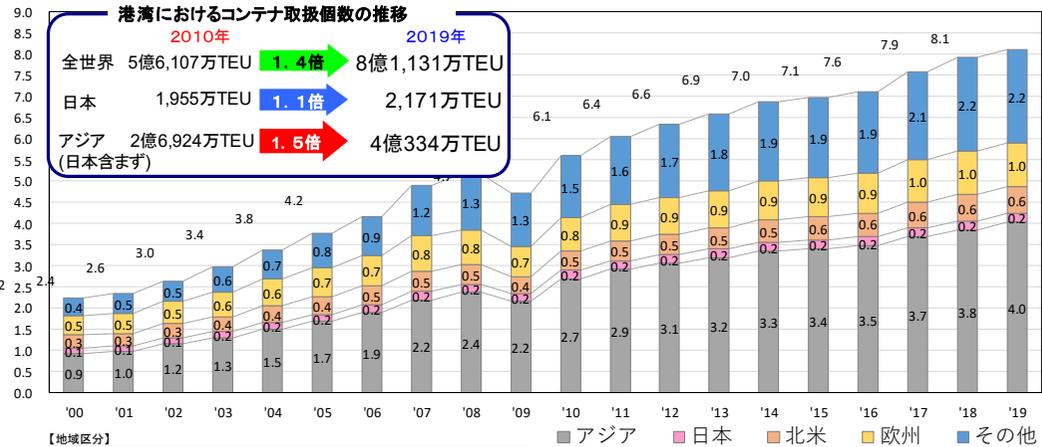
目 次

| | | |
|------------------------|-------|----|
| 1. 事業概要 | | 1 |
| 2. 事業の必要性等に関する視点 | | 4 |
| 3. 事業進捗の見込みの視点 | | 12 |
| 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 | | 13 |
| 5. 関係自治体の意見 | | 14 |
| 6. 対応方針(原案) | | 15 |

1. 事業概要 ~ 国際コンテナ戦略港湾を取り巻く背景 ~

① 世界各地の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

近隣諸港のコンテナ個数は著しく増大

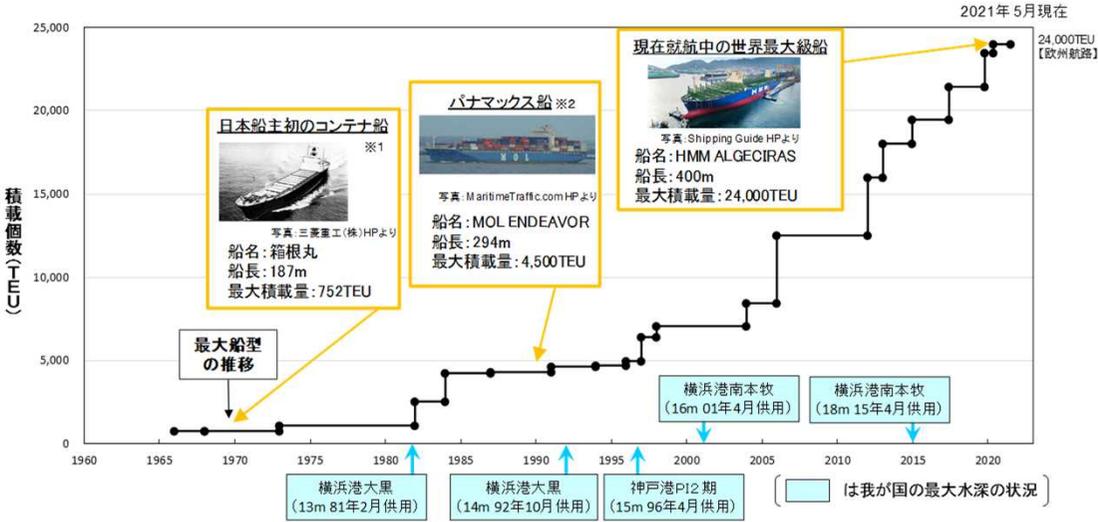


【地域区分】
 2000~19年
 ○アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
 ○北米：アメリカ、カナダ
 ○欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
 ○その他：上記以外(日本除く)

出典：THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units) 及び UNCTAD(Container port throughput, annual)より国土交通省港湾局作成

② コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

大量一括輸送によるコスト縮減の観点からコンテナ船の大型が益々進展



※1 かつて日本郵船(株)が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。
 ※2 新パナマ運河(2016年6月供用)供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型(船長294m以内、船幅32.3m以内)。
 (出典) 2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコムス社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成
 ※TEU (twenty-foot equivalent unit) 国際標準規格 (ISO規格) の20フィートコンテナを1とし、40フィートコンテナを2として計算する単位

③ 船社間アライアンスの再編

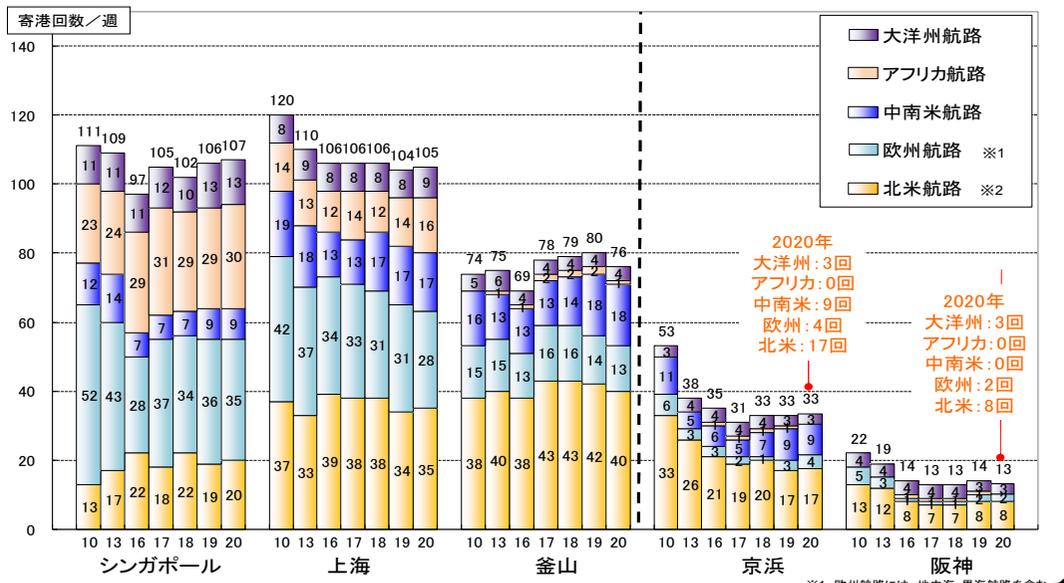
船舶の大型化等に対応するため船社間のアライアンスの再編が進展

| | | | |
|---|--|---|--|
| 2Mアライアンス (船腹シェア28%：2016年2月時点) (2015年1月よりサービス開始) マースクとMSCは、2014年8月に(米連邦海事委員会) FMC)にて2Mアライアンスの承認を申請、同年10月に承認。アジア-欧州航路、大西洋横断航路、太平洋横断航路で約30%のシェアを占める。 2M Network Maersk Line(デンマーク) MSC(スイス) | G6アライアンス (船腹シェア17%：2016年2月時点) (2012年3月よりサービス開始) Hapag-Lloyd、OOCL、日本郵船(日本)とAPL、Hyundai、商船三井(日本)が結成したアジア-欧州航路におけるアライアンス。 G6 Alliance Hapag-Lloyd(ドイツ) APL(アメリカ) Hyundai(韓国) 日本郵船(日本) OOCL(香港) 商船三井(日本) | CKYHE (船腹シェア16%：2016年2月時点) (2014年4月よりサービス開始) COSCO、Hanjin、Yang Ming、川崎汽船(日本)が結成したアジア-北欧州、地中海におけるアライアンス。 CKYHE COSCO(中国) Hanjin(韓国) 川崎汽船(日本) Yang Ming(台湾) Evergreen(台湾) | OCEAN THREE (船腹シェア15%：2016年2月時点) (2015年1月よりサービス開始) CMA CGM、CSCL、United Arab Shipping Co(UASC)が結成したアジアと北欧州、地中海、北米東岸間におけるアライアンス。 OCEAN THREE CMA CGM(フランス) China Shipping Container Lines(CSCL 中国) UASC(UAE) |
|---|--|---|--|

| | | |
|---|---|---|
| 2Mアライアンス (船腹シェア33%：2021年6月時点) 世界トップのシェアを誇るMaersk Lineと第2位のMSOのアライアンス。2016年12月にはMaersk LineがHamburg Südを買収。世界最大のシェアを有するアライアンス。ZIMとは2M枠外で提携。 Maersk Line(デンマーク) MSC(スイス) 協力船員 ZIM(イスラエル) | オーシャンアライアンス (船腹シェア30%：2021年6月時点) (2017年4月よりサービス開始) 2015年末からのCMA CGMによるAPL買収やCOSCOとCSCLの経営統合を引き継ぎ、2016年4月に発表された、CMA CGM、COSCO、Evergreen、OOCLの4社による新アライアンス。 2Mに次ぐ大規模なアライアンス。 COSCOとOOCLを買収、買収後もOOCLブランドを維持(2018年7月24日) CMA CGM(フランス) COSCO(中国) Evergreen(台湾) OOCL(香港) | ザ・アライアンス (船腹シェア20%：2021年6月時点) (2017年4月よりサービス開始) 2M、OCEANに次ぐ第3のアライアンス(Hapag-LloydとUASCの経営統合並びにHANJIN破綻による社連合)。2017年7月には、日本郵船と川崎汽船と商船三井がコンテナ船事業を統合し、ONEを設立。2018年4月からサービス開始。2020年4月からは、HMMが参加する新体制でのサービスを開始。 ONE(Ocean Network Express: 日本) Hapag-Lloyd(ドイツ) Yang Ming(台湾) HMM(韓国) |
|---|---|---|

④ アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較

基幹航路の寄港地絞り込みが進み、我が国への基幹航路寄港が減少



(出典) 国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)より国土交通省港湾局作成
 ※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
 ※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

1. 事業概要 ～ 国際コンテナ戦略港湾を取り巻く背景 ～

近隣アジア主要港間の競争が激化する中、神戸港は平成22年8月に大阪港と共に国際コンテナ戦略港湾「阪神港」として選定し、国際コンテナ戦略港湾政策を推進。

政策目的

国際基幹航路(※)の我が国への寄港を維持・拡大することにより、グローバルに展開する国内企業のサプライチェーンマネジメントに貢献し、我が国経済の国際競争力を強化

⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路:アジアと欧州・北米といった地域間を、各地域の主要な港湾に寄港しながら結ぶ、国際海上物流の幹線として機能する航路

取り組み

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・ 基幹航路の維持・拡大に必要となるフィーダー航路網の充実

国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

- ・ 流通加工・保管等の複合機能を有する物流施設の立地促進等、国際戦略港湾背後へのロジスティクス・ハブ機能の強化

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・ コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための大水深岸壁の整備等のコンテナターミナルの機能強化
- ・ コンテナターミナルにおける良好な労働環境と世界最高水準の生産性の確保のため、遠隔操作RTGやゲート前混雑解消のための「CONPAS」の導入促進等港湾のデジタル化

1. 事業概要

■整備目的(コンテナターミナルの機能強化)

- ・国際基幹航路におけるアジアでの寄港地の絞り込みが進む中、船舶の大型化に対応できるよう、大水深岸壁の整備等によるコンテナターミナルの機能強化を図るとともに、大規模地震発生時においてもコンテナターミナルが国際海上コンテナ輸送網の拠点として機能するよう、岸壁及び荷さばき地の耐震改良を行う。
- ・今般、国際コンテナ戦略港湾政策の取組により増加する国際フィーダー航路※1)の貨物を複数のコンテナターミナルの一体利用により効率的に荷役するため、必要な荷さばき地面積の確保、コンテナターミナル内の施設(コンテナヤード、ゲート、管理棟等)整備の追加及び耐震改良範囲の変更を行う。

※1) 国際フィーダー航路とは、基幹航路のサービスがない国内港湾から基幹航路を利用するコンテナを国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)で載せ替えるために国内港湾と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ航路のこと。

■事業の概要

| 事業区分 | 施設名等 | | 事業期間 | 事業費 | 備考 |
|---|-------------------|---------------------|---------|---------|--------|
| 直轄事業 | 岸壁 | 岸壁(-15m、-12m、-7.5m) | S63~H14 | 344億円 | |
| | | 岸壁(増深・耐震改良) | H21~R7 | 851億円 | 38億円減 |
| | | 岸壁(-16m)(耐震) | H18~H20 | 126億円 | |
| | 航路・泊地等(-16m、-15m) | | H5~R9 | 706億円 | 30億円増 |
| | 荷さばき地 | | H23~R7 | 1,333億円 | 295億円増 |
| | 防波堤等 | | H5~R9 | 397億円 | |
| 補助事業 | | | S62~H8 | 86億円 | |
| 貸付事業・起債事業 (ガントリークレーン、コンテナヤード、ゲート、管理棟等) | | | H3~R7 | 1,115億円 | 143億円増 |
| 合計 | | | S62~R9 | 4,958億円 | |

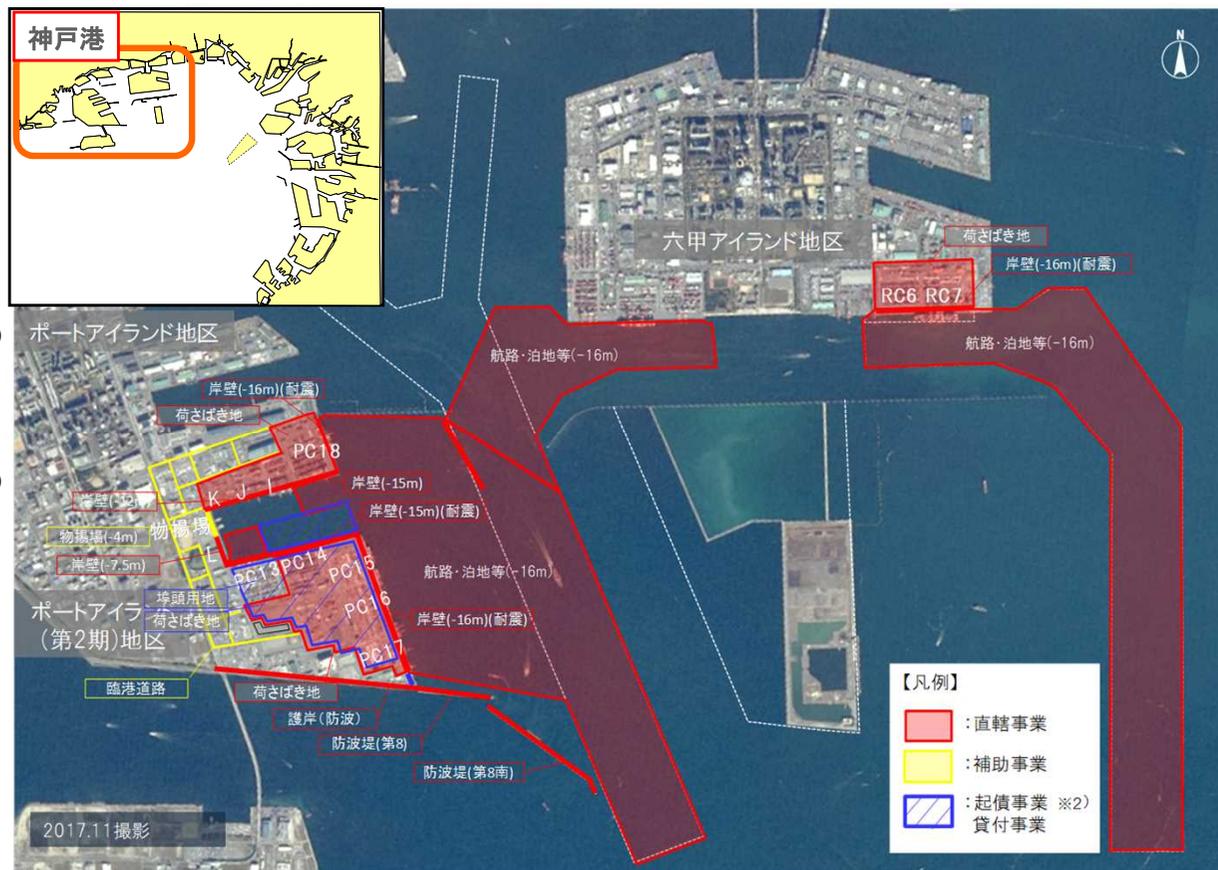
(は前回評価時からの変更箇所)

注1)荷さばき地の耐震改良範囲の変更

注2)必要な荷さばき地面積の確保及び施設整備の追加

■事業の見直し

- ・事業費の増加 : 全体事業費 4,528億円 → 4,958億円
- ・事業期間の延伸 : 令和 7年度 → 令和 9年度



※2) 起債・貸付事業は、凡例で明示する他に事業対象コンテナターミナルでのガントリークレーン等の整備がある。

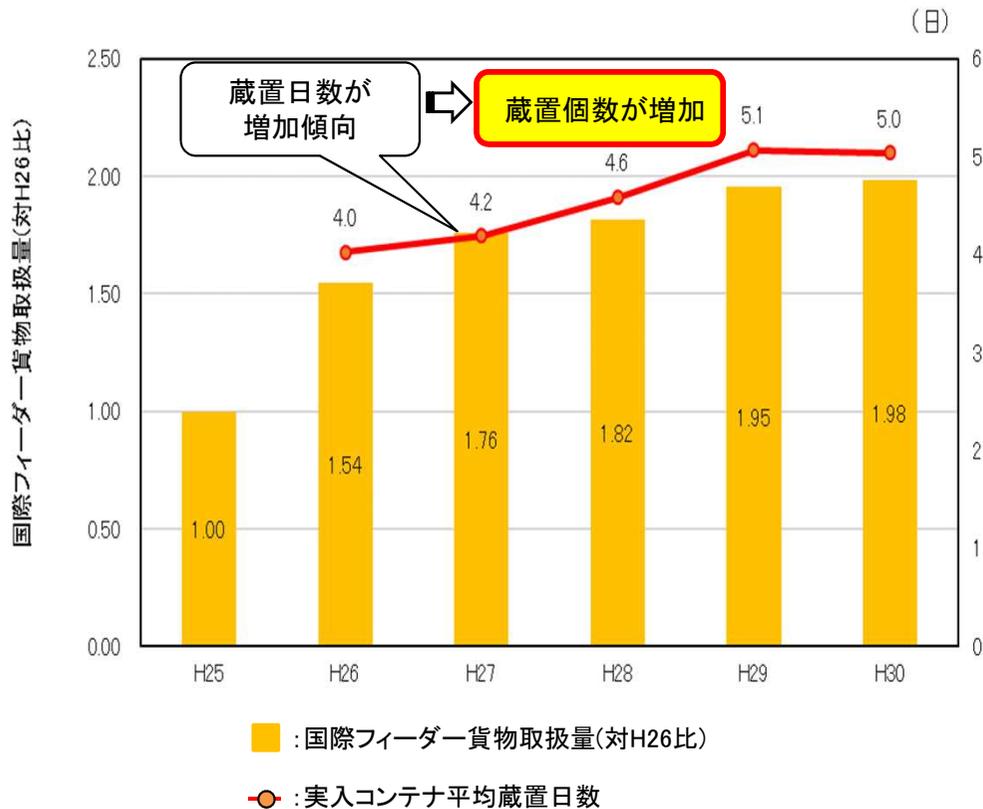
2. 事業の必要性等に関する視点

(2) 事業を巡る社会情勢等の変化(国際フィーダー貨物の増加により発生した課題)

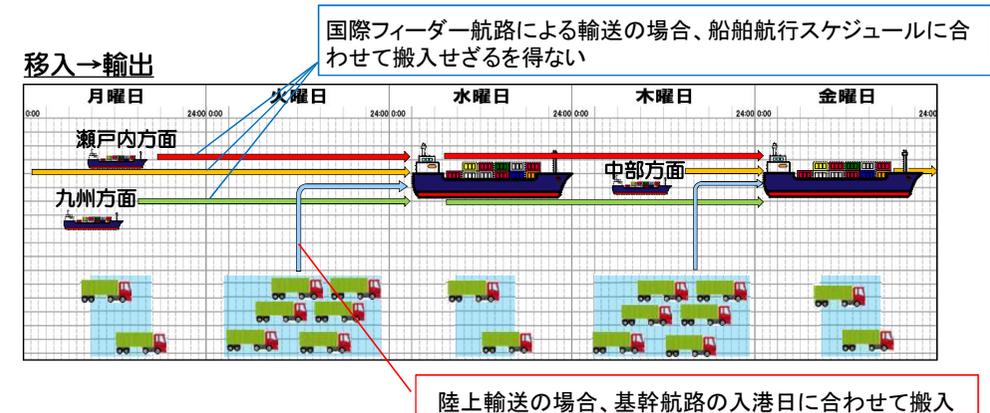
(ア) 国際フィーダー貨物の増加に伴う荷役機能の不足

- 個々のコンテナを陸上輸送によりコンテナターミナルの荷さばき地に搬出入する場合、国際航路の入港日に合わせて比較的タイムリーに搬出入日が決められるが、国際フィーダー航路による輸送の場合は、船舶航行スケジュールに合わせるため、荷さばき地での待ち(=蔵置日数)が増加する傾向があり、その結果、コンテナターミナル内における貨物の蔵置個数の増加を招いている。
- 今後、ポートアイランド(第2期)地区コンテナターミナルにおいては、国際フィーダー貨物の増加とともに外貨貨物の増加が見込まれ、荷さばき地の更なる逼迫が懸念されるため、必要な荷さばき地面積の確保と共に、複数のコンテナターミナルの一体的な利用による荷役効率化が必要。

【国際フィーダー貨物量とコンテナターミナルにおけるコンテナ蔵置日数の推移】



【国際フィーダー貨物の蔵置日数が増加するイメージ】



コンテナ個数の増加により、コンテナ積み上げ段数が増加している様子

2. 事業の必要性等に関する視点

(イ) バース混雑に伴う国際フィーダー船の非効率な輸送等

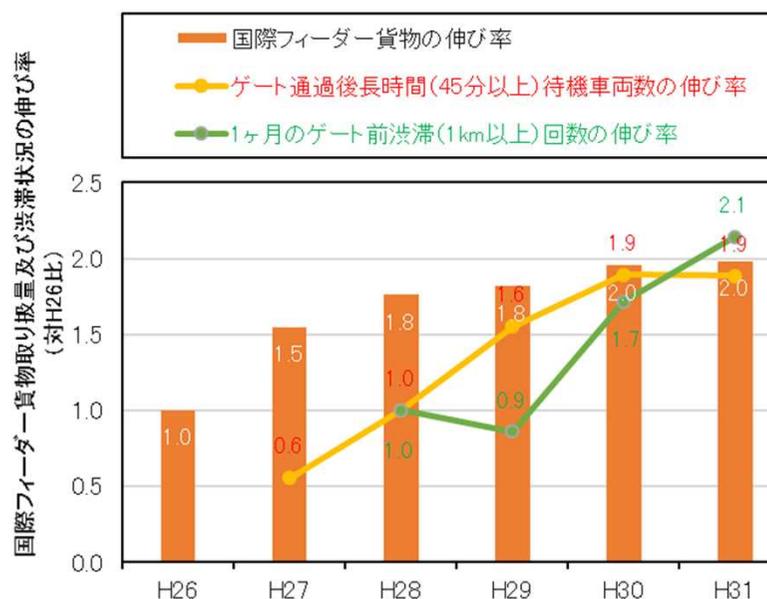
- 国際フィーダー航路の増加に伴う岸壁の混雑や複数のコンテナターミナルによるオペレーションに起因して、国際フィーダー船においては、以下の非効率な輸送が発生している状況。
 - ① 本船(基幹航路)との着岸の重複が生じた場合、本船が優先されるため国際フィーダー船の沖待ち、あるいは、荷役途中での一時離岸(沖待ち後、再度着岸)。
 - ② 複数のコンテナターミナルの岸壁にそれぞれ着岸して荷役を実施(バースホッピングの発生)。
- また、コンテナターミナルの荷役効率の低下により、ターミナル外までのコンテナ車両の滞留が発生。
- 岸壁の柔軟な利用による国際フィーダー船の在港時間縮減の観点からも複数のコンテナターミナルの一体的な利用が必要。

【沖待ち・バースホッピングのイメージ】

- バース混雑や本船(基幹航路)優先着岸のため、国際フィーダー船は、沖待ち、一時離岸といった非効率な輸送が発生。
- 国際フィーダー船のバースホッピング(複数バース寄り)が発生。



【国際フィーダー貨物量とコンテナターミナル内外での交通渋滞の推移】



- コンテナターミナルの荷役効率が低下し、ターミナル外まで交通滞留が発生



(2019年11月27日撮影)
コンテナターミナル前の滞留状況

(3) 事業を巡る社会情勢等の変化(施工条件の変更)

- 航路等から発生する浚渫土砂受入施設の護岸整備において、原地盤の改良に伴う盛上土が想定以上に発生したことによる撤去費用や航行船舶の影響を考慮した石材投入方法の変更に伴い、航路・泊地等の整備費用が増加。

2. 事業の必要性等に関する視点～事業計画の見直し～

(4) 事業計画の見直し(荷役機能の強化)の概要

【港湾計画の一部変更(R3. 3)】

国際フィーダー貨物の増加に伴う蔵置日数の増加を踏まえ、「港湾の施設の技術上の基準・同解説」に基づき、ポートアイランド(第2期)地区コンテナターミナルの埠頭用地の規模を増大させる見直しを行った。



【事業計画の見直し】

港湾計画で見直した埠頭用地の範囲を一体的且つ継続的に利用できるように、以下のとおり事業計画の見直しを図る。

- ◆埠頭用地を一体的に利用するため、コンテナターミナル内の施設(コンテナヤード、ゲート、管理棟等)の整備(配置の見直し)を行う。
- ◆大規模地震発生時に国際海上コンテナ貨物輸送網の拠点として機能維持させるため最低限必要な荷さばき地の耐震改良範囲を変更する。

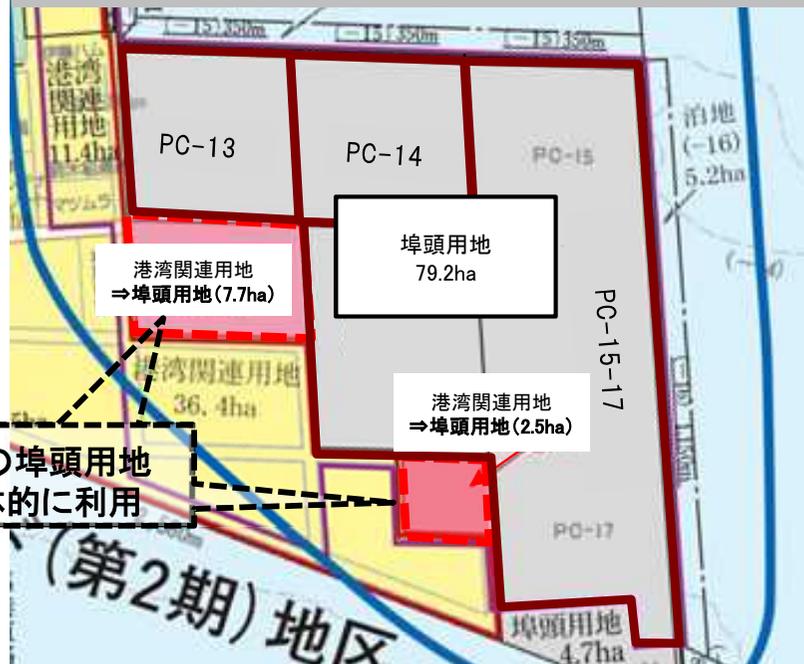
【事業費の増額】

- ◆全体事業費 4,528億円 → 4,958億円(コンテナターミナル内施設及び荷さばき地耐震改良に係る整備、航路・泊地の整備における附帯施設整備)

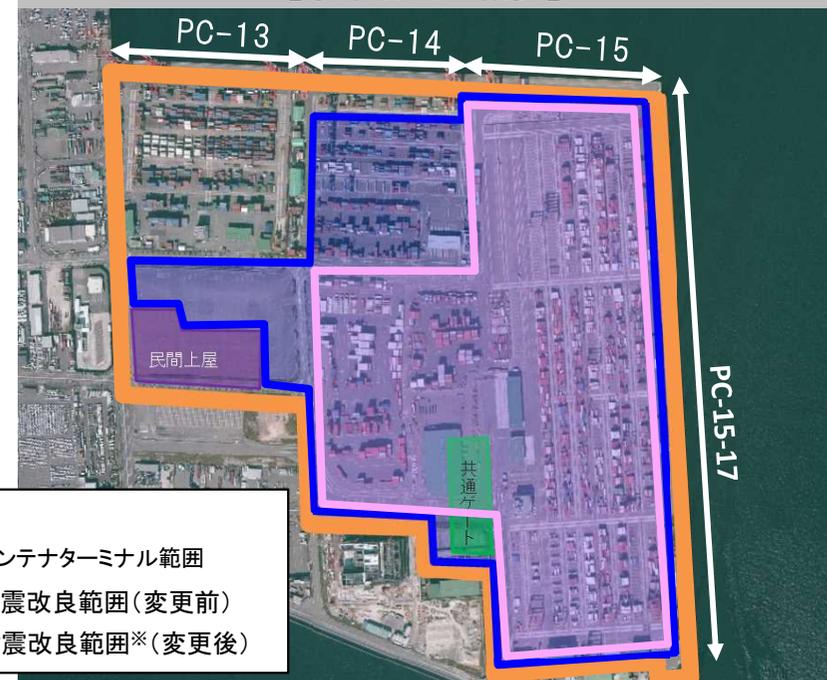
【事業期間】

- ◆令和7年度→令和9年度(コンテナターミナル内施設及び荷さばき地耐震改良に係る整備を優先することに伴い、防波堤、航路・泊地の整備期間を延伸)

【港湾計画変更の概要(令和3年3月)】



【事業計画の概要】



- 【凡例】
- オレンジ コンテナターミナル範囲
 - ピンク 耐震改良範囲(変更前)
 - ブルー 耐震改良範囲*(変更後)

※ゲート等建築物設計の結果やレイアウトの微修正により範囲を変更する可能性がある

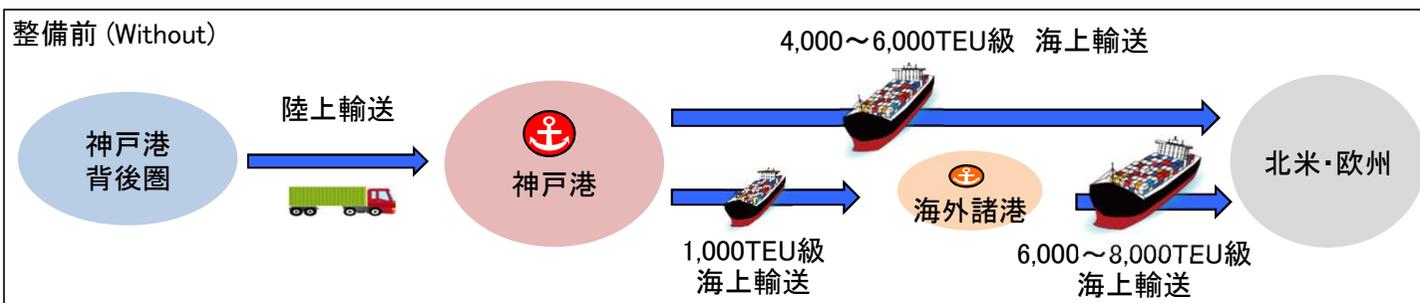
2. 事業の必要性等に関する視点 ～事業の整備効果～

(5) 事業の整備効果

船舶の大型化に伴う輸送コスト削減(基幹航路)

- 本事業の実施により、6,000～8,000TEU積みの大型コンテナ船の寄港が可能となり、輸送コストを削減する。

外貿コンテナ貨物(基幹航路)の輸送形態イメージ



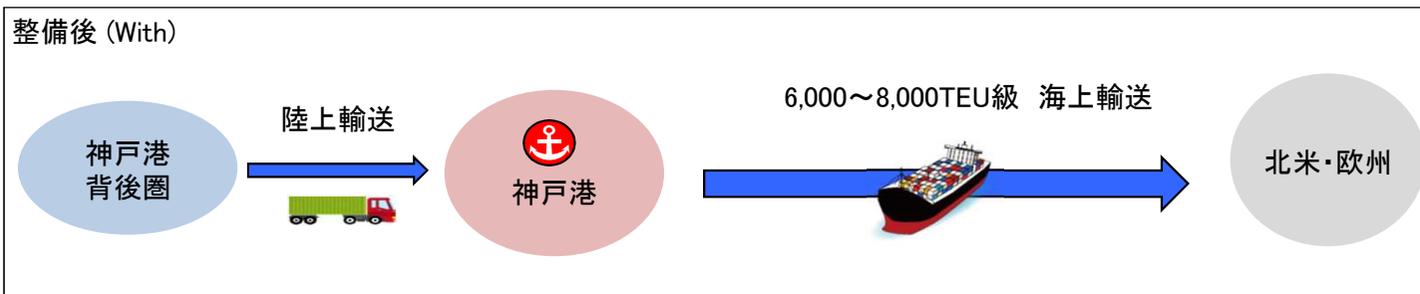
・積荷調整や喫水調整等による損失などが回避されることによる海上輸送コスト削減が可能。

輸送コスト削減便益

316億円/年

※前回(R1)評価時 349億円/年

※便益額は、ローカル貨物の内、近畿2府4県コンテナ詰取出口場所コンテナ貨物を対象に推計

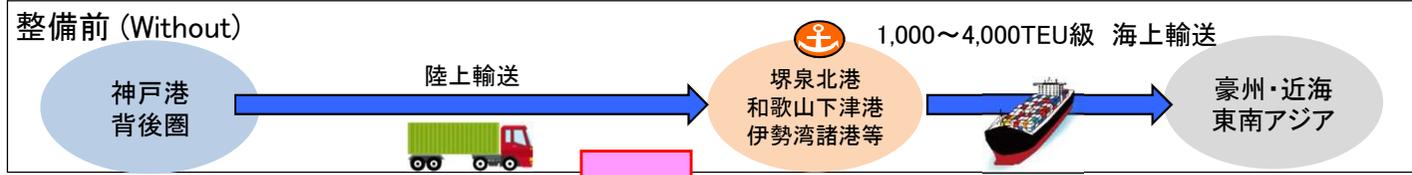


2. 事業の必要性等に関する視点 ~事業の整備効果~

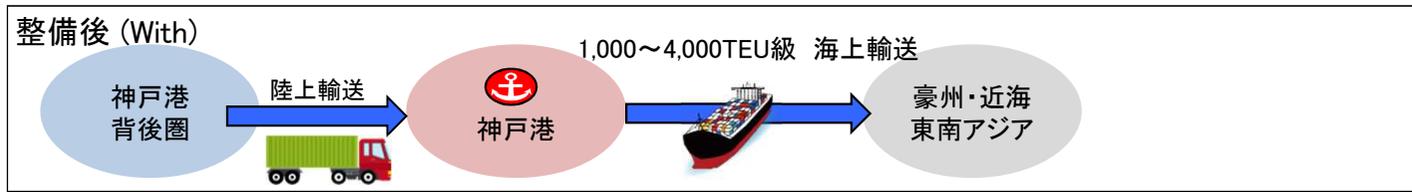
陸上輸送コスト削減(その他航路)

● 本事業の実施により、神戸港背後圏の外貨コンテナ貨物需要の増大に対応でき、陸上輸送コストを削減。

外貨コンテナ貨物(その他航路)の輸送形態イメージ



・代替港である伊勢湾諸港等までの陸上輸送コスト削減が可能。



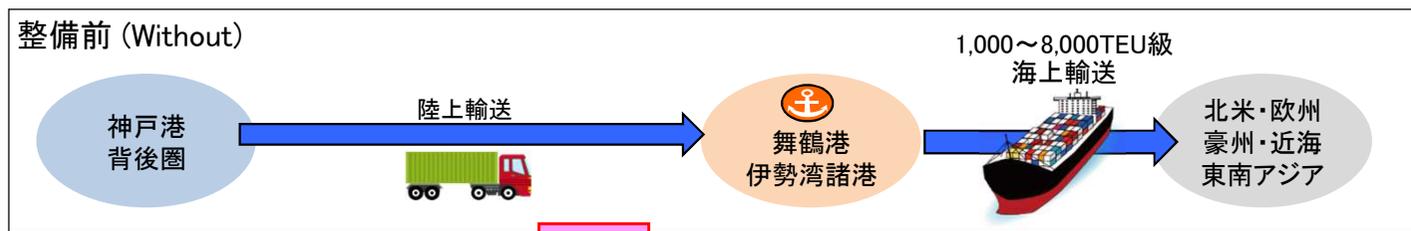
輸送コスト削減便益
615億円/年
※前回(R1)評価時 642億円/年

※便益額は、ローカル貨物の内、近畿2府4県コンテナ詰取出場所コンテナ貨物を対象に推計

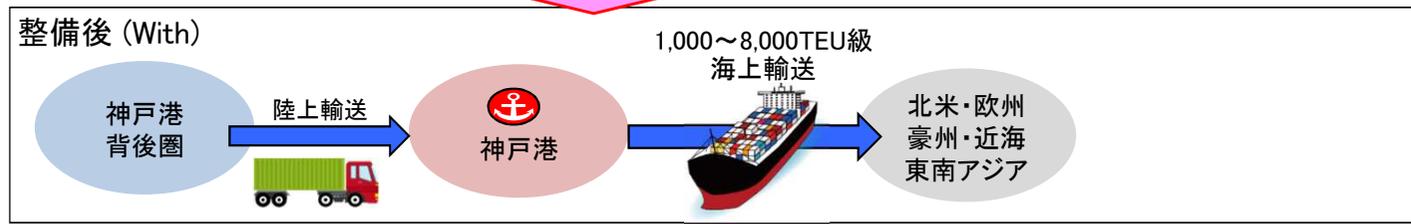
震災直後の陸上輸送コスト削減 (コンテナ貨物)

● 本事業の実施により、大規模地震発生時のコンテナ貨物の取り扱いが可能となり、代替港利用による輸送コスト増大を回避。

大規模地震発生時の輸送形態イメージ



・本事業の実施により、大規模地震発生時も輸出入コンテナ貨物を神戸港で取り扱うことが可能。
・本事業が実施されなかった場合、舞鶴港、伊勢湾諸港までの陸上輸送が必要となる。



輸送コスト削減便益
28億円/年
※前回(R1)評価時 31億円/年

※地震発生確率考慮後の単年度の便益額(最大)
※便益額は、ローカル貨物の内、近畿2府4県コンテナ詰取出場所コンテナ貨物を対象に推計

2. 事業の必要性等に関する視点 ～事業の整備効果～

貨幣換算しない効果

①国際競争力の強化

【直航サービスの維持による物流コスト増大の回避】

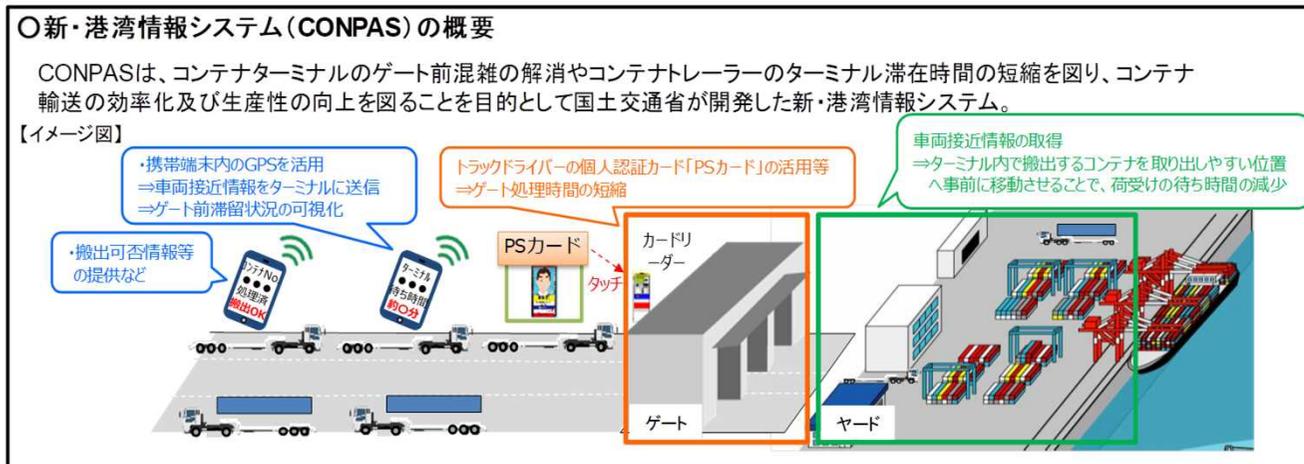
- ・ コンテナ船の大型化が進展している現状を踏まえると、本事業を実施しない場合、神戸港、北米や欧州、東南アジア等を結ぶ直航サービスが喪失することも想定されるが、本事業実施により、直航サービスの喪失により発生する釜山港等での積替による物流コストの増大を避けることができる。
- ・ これにより、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンの強靱化が図られる。

【コンテナターミナル荷役時間及び国際フィーダー船在港時間の短縮】

- ・ コンテナターミナルの一体的な利用により、コンテナターミナル内の荷役効率化及び国際フィーダー船をはじめとする船舶運航の効率化が実現し、コンテナターミナル内の荷役作業時間、国際フィーダー船の在港時間の短縮が図られる。

【コンテナトレーラーのゲート前待機時間及びターミナル内滞在時間の短縮】

- ・ また、本事業の実施により、「COMPAS(新・港湾情報システム)」の導入効果をより高める事が可能となり、コンテナトレーラーのゲート前待機時間及びターミナル内滞在時間が一層短縮される。



②CO₂及びNO_x等の排出量削減

- ・ ゲート処理の迅速化によるゲート前渋滞の緩和、陸上輸送距離の短縮によりCO₂及びNO_x等の排出量が削減される。10

2. 事業の必要性等に関する視点 ～事業の整備効果～

- 便益(B)
「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成29年3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」、「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。
- 費用(C)
本プロジェクト整備に係る総事業費および運営管理費を算出。

■ 全体事業

| 便益 (B) | 輸送コスト削減便益 | 耐震便益 | 残存価値 | 総便益 | 費用便益比 (B/C) |
|--------|-----------------|-------|-------|----------|-------------|
| | 34,394億円 | 440億円 | 412億円 | 35,246億円 | 3.5 |
| 費用 (C) | 総費用(総事業費+運営管理費) | | | 10,119億円 | |

- ※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場合がある
- ※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

■ 残事業

| 便益 (B) | 輸送コスト削減便益 | 耐震便益 | 残存価値 | 総便益 | 費用便益比 (B/C) |
|--------|-----------------|-------|------|---------|-------------|
| | 3,952億円 | 440億円 | 58億円 | 4,350億円 | 4.5 |
| 費用 (C) | 総費用(総事業費+運営管理費) | | | 991億円 | |

- ※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場合がある
- ※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

■ 検討条件

| | |
|------------------|-------------|
| 基準年 | : 令和3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的割引率 | : 4% |
| 推計に用いた資料 | : 港湾統計 |
| 適用した費用便益分析マニュアル | : 平成29年3月版 |
| 事業費 | : 4,958億円 |
| 運営管理費 | : 18.2億円/年 |

※計算期間50年間に発生する更新費、維持管理費用を計算期間で除した

■ 前回の便益からの変更概要(参考)

前回評価時(R1)の便益額

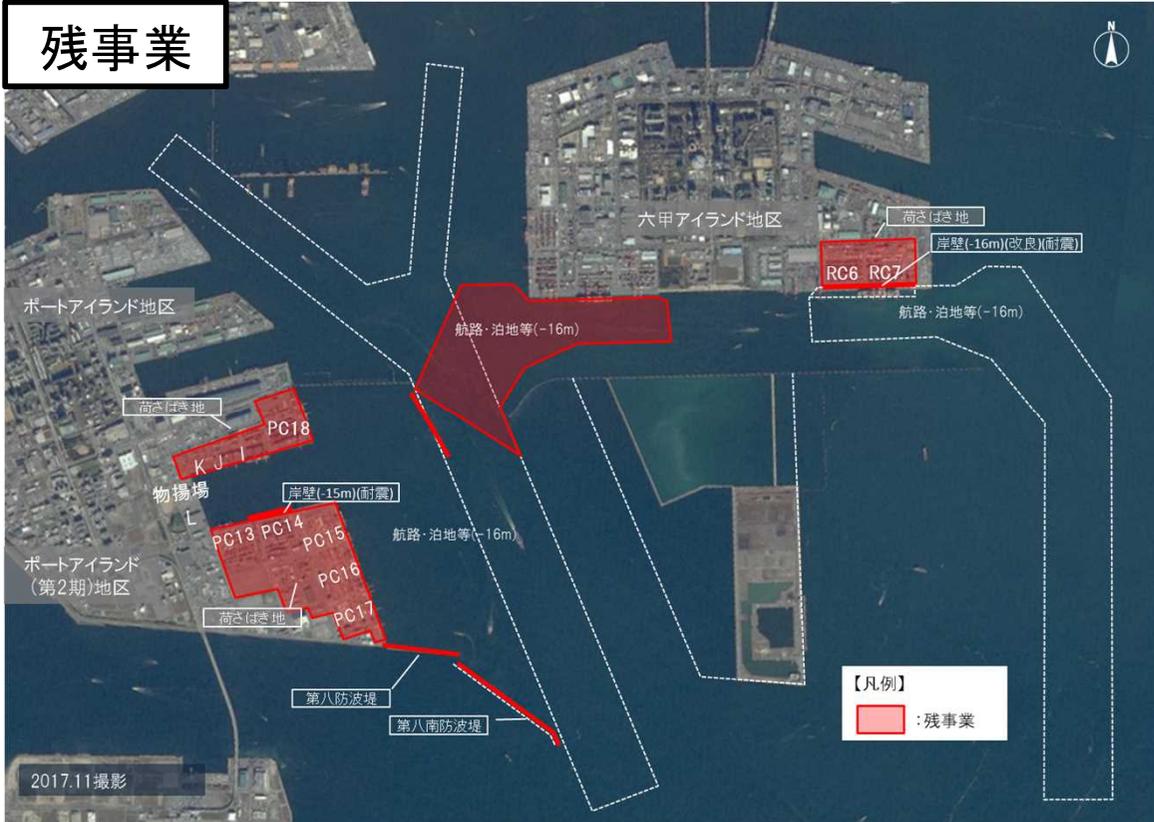
| 便益 (B) | 輸送コスト削減便益 | 耐震便益 | 残存価値 | 総便益 | B/C |
|--------|-----------------|-------|-------|----------|-----|
| | 32,858億円 | 439億円 | 326億円 | 33,623億円 | 3.8 |
| 費用 (C) | 総費用(総事業費+運営管理費) | | | 8,859億円 | |

【前回評価時(R1)からの総便益の変更要因】

- ・基準年次の変更により既発便益(現在価値化後)が増

3. 事業進捗の見込みの視点

- 水深16m岸壁であるPC-15~18及びRC-6~7は水深16mで供用済みである。
- プロジェクト全体では83%まで事業が進んでいる。
- 残事業においても令和9年度完成に向け事業進捗を図る。

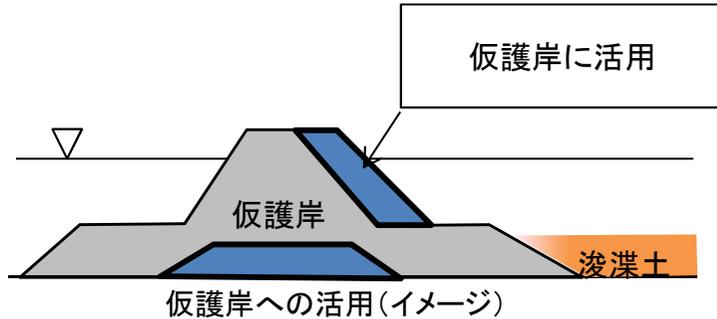
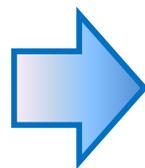


| 事業区分 | 事業期間 | 事業費 | 残事業費 | 進捗率 |
|--------------|--------|---------|-------|------|
| 直轄事業 | S63~R9 | 3,757億円 | 679億円 | 82% |
| 補助事業 | S62~H8 | 86億円 | 0億円 | 100% |
| 貸付事業 起債事業 | H3~R7 | 1,115億円 | 146億円 | 87% |
| 合計 | S62~R9 | 4,958億円 | 825億円 | 83% |

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

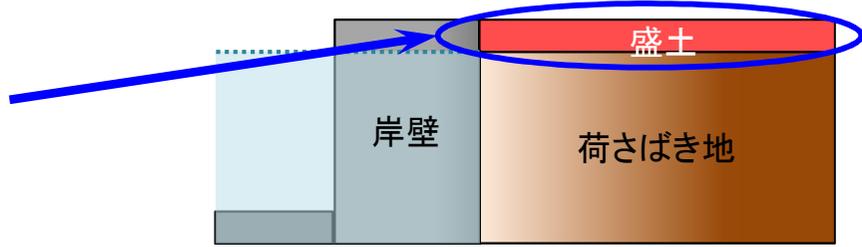
コスト縮減及び代替案例

①現場発生品の流用：産廃処分→有効活用
 他事業で撤去した既存防波堤の現場発生品（被覆石・捨石等）を浚渫土砂受入施設仮護岸に有効活用し、コスト縮減を図る。
 （約20億）



②建設発生土の流用：購入材→流用材
 荷捌き地で必要となる盛土材について、購入土に替えて他事業で発生する建設発生土を流用しコスト縮減を図る（約6億）とともに環境対策にも寄与する。

- ・他事業の建設発生土を荷さばき地の盛土材として有効活用
- ・購入土材料費を削減できるとともに、環境へも配慮



現時点においても、コスト縮減が図られた合理的な計画であり、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用などコスト縮減に努める。

5. 関係自治体の意見

■ 神戸市長

令和3年7月15日付 神港物第68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)

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾としての神戸港において重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

今後の事業継続にあたっては、効果的な事業手法の検討やコスト縮減の徹底をお願いします。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- 事業目的であるコンテナターミナルの機能強化、荷役の効率化及び大規模地震発生時の幹線貨物輸送の維持が必要な状況は変化していない。
- 基幹航路における寄港地の絞り込みが進展している状況の中、外貿コンテナ船舶の大型化への対応が可能となる。
- 埠頭用地を一体的に利用するため、コンテナターミナル内の施設の整備(配置の見直し)を行うことで、国際フィーダー貨物等の効率的な取扱いが可能となり、今後増大する外貿コンテナ貨物への対応が可能となる。
- 大規模地震発生時における貨物取扱機能が確保できる。
- 費用便益比(B/C)は、全体事業で3.5、残事業で4.4である。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 本プロジェクトはこれまでに83%まで整備が進んでおり、残りの施設整備においても、引き続き着実な事業進捗を図る。



神戸港国際海上コンテナ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. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和3年度第2回

神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和3年8月
近畿地方整備局

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析【事業費+10%】

【資料1-4】

費用便益分析シート(割引前)

| 年度 | 施設供用期間 | 割引前 | | | | | | | | | | | 総便益 (B) | 純便益 (B-C) | | | |
|------|--------|-----------|----------|---------|-------------|------------------------|-------------|------------------------|----------------|----------------|-----------|---------|---------|-----------|--|--|----------|
| | | 初期投資・更新投資 | 運営・維持コスト | 総費用 (C) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | R1-船舶の大型化便益 | R1-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | R1-地震時輸送コストの削減 | R1-施設被害回避 | 残存価値 | | | | | |
| 1987 | | 0.1 | | 0.1 | | | | | | | | | | | | | -0.1 |
| 1988 | | 19.1 | | 19.1 | | | | | | | | | | | | | -19.1 |
| 1989 | | 30.720 | | 30.72 | | | | | | | | | | | | | -30.7 |
| 1990 | | 24.080 | | 24.08 | | | | | | | | | | | | | -24.1 |
| 1991 | | 84.220 | | 84.22 | | | | | | | | | | | | | -84.2 |
| 1992 | | 175.090 | | 175.09 | | | | | | | | | | | | | -175.1 |
| 1993 | | 157.760 | | 157.76 | | | | | | | | | | | | | -157.8 |
| 1994 | | 188.690 | | 188.69 | | | | | | | | | | | | | -188.7 |
| 1995 | | 495.230 | | 495.23 | | | | | | | | | | | | | -495.2 |
| 1996 | | 215.720 | 2,120.0 | 217.84 | | 29.8 | | | | | | | | | | | -188.1 |
| 1997 | | 70.910 | 2,640.0 | 73.55 | | 41.9 | | | | | | | | | | | -31.6 |
| 1998 | | 78.820 | 2,690.0 | 81.51 | | 86.0 | | | | | | | | | | | 4.5 |
| 1999 | | 42.180 | 2,720.0 | 44.90 | 12.54 | 98.6 | | | | | | | | | | | 6.3 |
| 2000 | | 37.770 | 2,710.0 | 40.48 | 17.76 | 93.8 | | | | | | | | | | | 71.0 |
| 2001 | | 99.3 | 2,760.0 | 102.10 | 20.62 | 78.9 | | | | | | | | | | | -2.6 |
| 2002 | | 96.2 | 2,790.0 | 98.96 | 23.20 | 137.9 | | | | | | | | | | | 62.1 |
| 2003 | | 27.5 | 3,360.0 | 30.85 | 38.36 | 261.4 | | | | | | | | | | | 269.0 |
| 2004 | | 13.24 | 3,310.0 | 16.55 | 48.41 | 328.7 | | | | | | | | | | | 360.6 |
| 2005 | | 8.9 | 3,280.0 | 12.18 | 62.77 | 423.2 | | | | | | | | | | | 473.8 |
| 2006 | | 26.1 | 3,120.0 | 29.22 | 81.03 | 479.8 | | | | | | | | | | | 531.6 |
| 2007 | | 122.2 | 3,040.0 | 125.25 | 91.19 | 505.3 | | | | | | | | | | | 471.2 |
| 2008 | | 78.8 | 2.9 | 81.69 | 99.02 | 523.7 | | | | | | | | | | | 541.1 |
| 2009 | | 629.3 | 3.0 | 632.35 | 98.27 | 421.4 | | | | | | | | | | | 519.7 |
| 2010 | 1 | 40.0 | 3.3 | 43.34 | 120.10 | 501.8 | | | | | | | | | | | 621.9 |
| 2011 | 2 | 149.9 | 3.2 | 153.1 | 121.7 | 515.2 | | | | | | | | | | | 636.9 |
| 2012 | 3 | 229.3 | 3.2 | 232.5 | 95.5 | 531.5 | | | | | | | | | | | 627.0 |
| 2013 | 4 | 258.5 | 3.1 | 261.6 | 74.7 | 601.9 | | | | | | | | | | | 394.5 |
| 2014 | 5 | 229.2 | 2.9 | 232.1 | 72.5 | 529.7 | | | | | | | | | | | 370.1 |
| 2015 | 6 | 234.0 | 3.4 | 237.5 | 54.0 | 522.0 | | | | | | | | | | | 575.9 |
| 2016 | 7 | 242.1 | 3.4 | 245.5 | 55.9 | 561.3 | | | | | | | | | | | 617.2 |
| 2017 | 8 | 197.9 | 3.5 | 201.4 | 54.3 | 599.0 | 83.9 | | | | | | | | | | 737.5 |
| 2018 | 9 | 85.0 | 4.3 | 89.2 | 54.3 | 554.7 | 101.2 | | | | | | | | | | 710.2 |
| 2019 | 10 | 121.7 | 4.1 | 125.7 | 54.3 | 544.2 | 97.8 | | | | | | | | | | 696.3 |
| 2020 | 11 | 51.5 | 4.6 | 56.1 | 54.3 | 481.2 | 99.4 | | | | | | | | | | 634.9 |
| 2021 | 12 | 100.7 | 4.6 | 105.2 | 54.3 | 493.0 | 127.2 | | | | | | | | | | 674.5 |
| 2022 | 13 | 186.6 | 5.0 | 191.6 | 54.3 | 493.0 | 129.2 | | | | | | | | | | 676.5 |
| 2023 | 14 | 157.5 | 5.2 | 162.7 | 54.3 | 493.0 | 131.2 | | | | | | | | | | 678.5 |
| 2024 | 15 | 130.9 | 5.2 | 136.1 | 54.3 | 493.0 | 133.2 | | | | | | | | | | 680.6 |
| 2025 | 16 | 215.3 | 5.2 | 220.5 | 54.3 | 493.0 | 135.3 | | | | | | | | | | 682.6 |
| 2026 | 17 | 63.9 | 5.2 | 69.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.2 | 5.5 | 5.1 | | | | | | 964.6 |
| 2027 | 18 | 109.2 | 5.2 | 114.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.4 | 5.6 | 5.2 | | | | | | 964.9 |
| 2028 | 19 | 11.0 | 5.2 | 16.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | | | | | 965.1 |
| 2029 | 20 | 40.6 | 5.2 | 45.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | | | | | 965.2 |
| 2030 | 21 | 21.8 | 5.2 | 27.0 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | | | | | 965.2 |
| 2031 | 22 | 32.9 | 5.2 | 38.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | | | | | 965.1 |
| 2032 | 23 | 35.7 | 5.2 | 40.9 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.5 | 5.6 | 5.2 | | | | | | 965.0 |
| 2033 | 24 | 27.6 | 5.2 | 32.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.3 | 5.5 | 5.1 | | | | | | 964.6 |
| 2034 | 25 | 8.1 | 5.2 | 13.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.0 | 5.5 | 5.1 | | | | | | 964.3 |
| 2035 | 26 | 6.3 | 5.2 | 11.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.7 | 5.4 | 5.0 | | | | | | 963.8 |
| 2036 | 27 | 11.2 | 5.2 | 16.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.4 | 5.3 | 4.9 | | | | | | 963.3 |
| 2037 | 28 | 2.9 | 5.2 | 8.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.0 | 5.2 | 4.8 | | | | | | 962.7 |
| 2038 | 29 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 20.5 | 5.1 | 4.7 | | | | | | 962.1 |
| 2039 | 30 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 20.0 | 5.0 | 4.6 | | | | | | 961.4 |
| 2040 | 31 | 16.0 | 5.2 | 21.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 19.5 | 4.9 | 4.5 | | | | | | 960.6 |
| 2041 | 32 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 19.0 | 4.7 | 4.4 | | | | | | 959.8 |
| 2042 | 33 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 18.4 | 4.6 | 4.3 | | | | | | 959.0 |
| 2043 | 34 | 9.9 | 5.2 | 15.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 17.9 | 4.4 | 4.1 | | | | | | 958.1 |
| 2044 | 35 | 28.7 | 5.2 | 33.9 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 17.3 | 4.3 | 4.0 | | | | | | 957.2 |
| 2045 | 36 | 11.0 | 5.2 | 16.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 16.7 | 4.1 | 3.9 | | | | | | 956.3 |
| 2046 | 37 | 40.6 | 5.2 | 45.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 16.0 | 4.0 | 3.7 | | | | | | 955.4 |
| 2047 | 38 | 21.8 | 5.2 | 27.0 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | | | | | | 954.5 |
| 2048 | 39 | 32.9 | 5.2 | 38.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 14.8 | 3.7 | 3.4 | | | | | | 953.6 |
| 2049 | 40 | 35.7 | 5.2 | 40.9 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 14.2 | 3.5 | 3.3 | | | | | | 952.7 |
| 2050 | 41 | 27.6 | 5.2 | 32.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 13.6 | 3.4 | 3.1 | | | | | | 951.8 |
| 2051 | 42 | 8.1 | 5.2 | 13.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 13.0 | 3.2 | 3.0 | | | | | | 950.9 |
| 2052 | 43 | 6.3 | 5.2 | 11.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 12.4 | 3.1 | 2.9 | | | | | | 950.0 |
| 2053 | 44 | 11.2 | 5.2 | 16.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 11.8 | 2.9 | 2.7 | | | | | | 949.1 |
| 2054 | 45 | 2.9 | 5.2 | 8.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 11.2 | 2.8 | 2.6 | | | | | | 948.3 |
| 2055 | 46 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 10.6 | 2.7 | 2.5 | | | | | | 947.5 |
| 2056 | 47 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 10.1 | 2.5 | 2.3 | | | | | | 946.6 |
| 2057 | 48 | 16.0 | 5.2 | 21.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 9.6 | 2.4 | 2.2 | | | | | | 945.8 |
| 2058 | 49 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 9.0 | 2.2 | 2.1 | | | | | | 945.1 |
| 2059 | 50 | | 5.2 | 5.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 8.5 | 2.1 | 2.0 | 1,792.5 | 2,736.9 | | | | 2,731.7 |
| 合計 | | 5,991.8 | 281.4 | 6,273.1 | 7,770.2 | 31,864.5 | | 585.4 | | | | | | | | | 42,621.2 |

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 12.6% NPV= 25,028 億円
B/C= 3.4

| 年度 | 施設供用期間 | 社会的割引率 | 割引後 | | | | | | | | | | | 総便益 (B) | 純便益 (B-C) | | |
|------|--------|--------|-----------|----------|---------|-------------|------------------------|-------------|------------------------|----------------|----------------|-----------|------|---------|-----------|--|----------|
| | | | 初期投資・更新投資 | 運営・維持コスト | 総費用 (C) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | R1-船舶の大型化便益 | R1-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | R1-地震時輸送コストの削減 | R1-施設被害回避 | 残存価値 | | | | |
| 1987 | | 3.79 | 0.5 | | | 0.5 | | | | | | | | | | | -0.5 |
| 1988 | | 3.65 | 69.8 | | | 69.8 | | | | | | | | | | | -69.8 |
| 1989 | | 3.51 | 107.8 | | | 107.8 | | | | | | | | | | | -107.8 |
| 1990 | | 3.37 | 81.2 | | | 81.2 | | | | | | | | | | | -81.2 |
| 1991 | | 3.24 | 272.9 | | | 272.9 | | | | | | | | | | | -272.9 |
| 1992 | | 3.12 | 546.3 | | | 546.3 | | | | | | | | | | | -546.3 |
| 1993 | | 3.00 | 473.3 | | | 473.3 | | | | | | | | | | | -473.3 |
| 1994 | | 2.88 | 543.4 | | | 543.4 | | | | | | | | | | | -543.4 |
| 1995 | | 2.77 | 1,371.8 | | | 1,371.8 | | | | | | | | | | | -1,371.8 |
| 1996 | | 2.67 | 578.0 | 5.7 | | 583.6 | | | | | | | | | | | -578.0 |
| 1997 | | 2.56 | 181.5 | 6.8 | | 188.3 | | | | | | | | | 79.4 | | 107.3 |
| 1998 | | 2.46 | 193.9 | 6.6 | | 200.5 | | | | | | | | | | | 211.7 |
| 1999 | | 2.37 | 100.0 | 6.5 | 106.4 | 29.7 | | | | | | | | | | | 233.7 |
| 2000 | | 2.28 | 86.1 | 6.2 | 92.3 | 40.5 | | | | | | | | | | | 213.8 |
| 2001 | | 2.19 | 217.6 | 6.0 | 223.59 | 45.2 | | | | | | | | | | | 172.7 |
| 2002 | | 2.11 | 202.9 | 5.9 | 208.8 | 49.0 | | | | | | | | | | | 290.9 |
| 2003 | | 2.03 | 55.8 | 6.8 | 62.6 | 77.9 | | | | | | | | | | | 530.7 |
| 2004 | | 1.95 | 25.8 | 6.5 | 32.3 | 94.4 | | | | | | | | | | | 641.0 |
| 2005 | | 1.87 | 16.6 | 6.1 | 22.8 | 117.4 | | | | | | | | | | | 791.4 |
| 2006 | | 1.80 | 47.0 | 5.6 | 52.6 | 145.9 | | | | | | | | | | | 863.7 |
| 2007 | | 1.73 | 211.4 | | | | | | | | | | | | | | |

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析【事業費-10%】

【資料1-5】

費用便益分析シート(割引前)

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 12.6% NPV= 25,226 億円
B/C= 3.5

| 年度 | 割引前 | | | | | | | | | | | 総便益 (B) | 純便益 (B-C) | | | | |
|------|--------|-----------|----------|---------|-------------|------------------------|-------------|------------------------|----------------|----------------|-----------|---------|-----------|------|--|--|----------|
| | 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) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | R1-船舶の大型化便益 | R1-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | R1-地震時輸送コストの削減 | R1-施設被害回避 | | | 残存価値 | | | |
| 1987 | | 0.1 | | 0.1 | | | | | | | | | | | | | -0.1 |
| 1988 | | 19.1 | | 19.1 | | | | | | | | | | | | | -19.1 |
| 1989 | | 30.720 | | 30.72 | | | | | | | | | | | | | -30.7 |
| 1990 | | 24.080 | | 24.08 | | | | | | | | | | | | | -24.1 |
| 1991 | | 84.220 | | 84.22 | | | | | | | | | | | | | -84.2 |
| 1992 | | 175.090 | | 175.09 | | | | | | | | | | | | | -175.1 |
| 1993 | | 157.760 | | 157.76 | | | | | | | | | | | | | -157.8 |
| 1994 | | 188.690 | | 188.69 | | | | | | | | | | | | | -188.7 |
| 1995 | | 495.230 | | 495.23 | | | | | | | | | | | | | -495.2 |
| 1996 | | 215.720 | 2,120.0 | 217.84 | | 29.8 | | | | | | 29.8 | | | | | -188.1 |
| 1997 | | 70.910 | 2,640.0 | 73.55 | | 41.9 | | | | | | 41.9 | | | | | -31.6 |
| 1998 | | 78.820 | 2,690.0 | 81.51 | | 86.0 | | | | | | 86.0 | | | | | 4.5 |
| 1999 | | 42.180 | 2,720.0 | 44.90 | 12.54 | 98.6 | | | | | | 111.2 | | | | | 66.3 |
| 2000 | | 37.770 | 2,710.0 | 40.48 | 17.76 | 93.8 | | | | | | 111.5 | | | | | 71.0 |
| 2001 | | 99.3 | 2,760.0 | 102.10 | 20.62 | 78.9 | | | | | | 99.5 | | | | | -2.6 |
| 2002 | | 96.2 | 2,790.0 | 98.96 | 23.20 | 137.9 | | | | | | 161.1 | | | | | 62.1 |
| 2003 | | 27.5 | 3,360.0 | 30.85 | 38.36 | 261.4 | | | | | | 299.8 | | | | | 269.0 |
| 2004 | | 13.24 | 3,310.0 | 16.55 | 48.41 | 328.7 | | | | | | 377.1 | | | | | 360.6 |
| 2005 | | 8.9 | 3,280.0 | 12.18 | 62.77 | 423.2 | | | | | | 486.0 | | | | | 473.8 |
| 2006 | | 26.1 | 3,120.0 | 29.22 | 81.03 | 479.8 | | | | | | 560.9 | | | | | 531.6 |
| 2007 | | 122.2 | 3,040.0 | 125.25 | 91.19 | 505.3 | | | | | | 596.5 | | | | | 471.2 |
| 2008 | | 78.8 | 2.9 | 81.69 | 99.02 | 523.7 | | | | | | 622.8 | | | | | 541.1 |
| 2009 | | 629.3 | 3.0 | 632.35 | 98.27 | 421.4 | | | | | | 519.7 | | | | | 519.7 |
| 2010 | | 40.0 | 3.3 | 43.34 | 120.10 | 501.8 | | | | | | 621.9 | | | | | 578.6 |
| 2011 | 1 | 149.9 | 3.2 | 153.1 | 121.7 | 515.2 | | | | | | 636.9 | | | | | 483.8 |
| 2012 | 3 | 229.3 | 3.2 | 232.5 | 95.5 | 531.5 | | | | | | 627.0 | | | | | 394.5 |
| 2013 | 4 | 258.5 | 3.1 | 261.6 | 74.7 | 527.2 | | | | | | 601.9 | | | | | 340.4 |
| 2014 | 5 | 229.2 | 2.9 | 232.1 | 72.5 | 529.7 | | | | | | 602.2 | | | | | 370.1 |
| 2015 | 6 | 234.0 | 3.4 | 237.5 | 54.0 | 522.0 | | | | | | 575.9 | | | | | 338.6 |
| 2016 | 7 | 242.1 | 3.4 | 245.5 | 55.9 | 561.3 | | | | | | 617.2 | | | | | 371.7 |
| 2017 | 8 | 197.9 | 3.5 | 201.4 | 54.3 | 599.0 | 83.9 | | | | | 737.5 | | | | | 535.8 |
| 2018 | 9 | 85.0 | 4.3 | 89.2 | 54.3 | 554.7 | 101.2 | | | | | 710.2 | | | | | 620.9 |
| 2019 | 10 | 121.7 | 4.1 | 125.7 | 54.3 | 544.2 | 97.8 | | | | | 696.3 | | | | | 570.6 |
| 2020 | 11 | 51.5 | 4.6 | 56.1 | 54.3 | 481.2 | 99.4 | | | | | 634.9 | | | | | 578.9 |
| 2021 | 12 | 100.7 | 4.6 | 105.2 | 54.3 | 493.0 | 127.2 | | | | | 674.5 | | | | | 569.3 |
| 2022 | 13 | 152.7 | 4.1 | 156.8 | 54.3 | 493.0 | 129.2 | | | | | 676.5 | | | | | 519.7 |
| 2023 | 14 | 128.8 | 4.3 | 133.1 | 54.3 | 493.0 | 131.2 | | | | | 678.5 | | | | | 545.5 |
| 2024 | 15 | 107.1 | 4.3 | 111.3 | 54.3 | 493.0 | 133.2 | | | | | 680.6 | | | | | 569.2 |
| 2025 | 16 | 176.2 | 4.3 | 180.4 | 54.3 | 493.0 | 135.3 | | | | | 682.6 | | | | | 502.2 |
| 2026 | 17 | 52.3 | 4.3 | 56.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.2 | 5.5 | 5.1 | 964.6 | | | | | 908.1 |
| 2027 | 18 | 89.4 | 4.3 | 93.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.4 | 5.6 | 5.2 | 964.9 | | | | | 871.3 |
| 2028 | 19 | 9.0 | 4.3 | 13.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | 965.1 | | | | | 951.9 |
| 2029 | 20 | 33.3 | 4.3 | 37.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | 965.2 | | | | | 927.7 |
| 2030 | 21 | 17.8 | 4.3 | 22.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | 965.2 | | | | | 943.2 |
| 2031 | 22 | 26.9 | 4.3 | 31.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | 965.1 | | | | | 934.0 |
| 2032 | 23 | 29.2 | 4.3 | 33.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.5 | 5.6 | 5.2 | 965.0 | | | | | 931.5 |
| 2033 | 24 | 22.6 | 4.3 | 26.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.3 | 5.5 | 5.1 | 964.6 | | | | | 937.8 |
| 2034 | 25 | 6.6 | 4.3 | 10.9 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.0 | 5.5 | 5.1 | 964.3 | | | | | 953.4 |
| 2035 | 26 | 5.1 | 4.3 | 9.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.7 | 5.4 | 5.0 | 963.8 | | | | | 954.5 |
| 2036 | 27 | 9.2 | 4.3 | 13.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.4 | 5.3 | 4.9 | 963.3 | | | | | 949.9 |
| 2037 | 28 | 2.4 | 4.3 | 6.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.0 | 5.2 | 4.8 | 962.7 | | | | | 956.1 |
| 2038 | 29 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 20.5 | 5.1 | 4.7 | 4.7 | 962.1 | | | | | 957.8 |
| 2039 | 30 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 20.0 | 5.0 | 4.6 | 4.6 | 961.4 | | | | | 957.1 |
| 2040 | 31 | 13.1 | 4.3 | 17.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 19.5 | 4.9 | 4.5 | 960.6 | | | | | 943.3 |
| 2041 | 32 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 19.0 | 4.7 | 4.4 | 4.4 | 959.8 | | | | | 955.6 |
| 2042 | 33 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 18.4 | 4.6 | 4.3 | 4.3 | 959.0 | | | | | 950.0 |
| 2043 | 34 | 8.1 | 4.3 | 12.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 17.9 | 4.4 | 4.1 | 958.1 | | | | | 945.8 |
| 2044 | 35 | 23.5 | 4.3 | 27.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 17.3 | 4.3 | 4.0 | 957.2 | | | | | 929.5 |
| 2045 | 36 | 9.0 | 4.3 | 13.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 16.7 | 4.1 | 3.9 | 956.3 | | | | | 943.1 |
| 2046 | 37 | 33.3 | 4.3 | 37.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 16.0 | 4.0 | 3.7 | 955.4 | | | | | 917.9 |
| 2047 | 38 | 17.8 | 4.3 | 22.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | 954.5 | | | | | 932.5 |
| 2048 | 39 | 26.9 | 4.3 | 31.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 14.8 | 3.7 | 3.4 | 953.6 | | | | | 922.4 |
| 2049 | 40 | 29.2 | 4.3 | 33.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 14.2 | 3.5 | 3.3 | 952.7 | | | | | 919.2 |
| 2050 | 41 | 22.6 | 4.3 | 26.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 13.6 | 3.4 | 3.1 | 951.8 | | | | | 925.0 |
| 2051 | 42 | 6.6 | 4.3 | 10.9 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 13.0 | 3.2 | 3.0 | 950.9 | | | | | 940.0 |
| 2052 | 43 | 5.1 | 4.3 | 9.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 12.4 | 3.1 | 2.9 | 950.0 | | | | | 940.6 |
| 2053 | 44 | 9.2 | 4.3 | 13.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 11.8 | 2.9 | 2.7 | 949.1 | | | | | 935.7 |
| 2054 | 45 | 2.4 | 4.3 | 6.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 11.2 | 2.8 | 2.6 | 948.3 | | | | | 941.7 |
| 2055 | 46 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 10.6 | 2.7 | 2.5 | 2.5 | 947.5 | | | | | 943.2 |
| 2056 | 47 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 10.1 | 2.5 | 2.3 | 2.3 | 946.6 | | | | | 942.4 |
| 2057 | 48 | 13.1 | 4.3 | 17.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 9.6 | 2.4 | 2.2 | 945.8 | | | | | 928.5 |
| 2058 | 49 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 9.0 | 2.2 | 2.1 | 2.1 | 945.1 | | | | | 940.8 |
| 2059 | 50 | 4.3 | 4.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 8.5 | 2.1 | 2.0 | 1.9 | 1,792.5 | 2,736.9 | | | | 2,732.6 |
| 合計 | | 5,750.0 | 245.3 | 5,995.3 | 7,770.2 | 31,864.5 | | 585.4 | | | | 1,792.5 | 48,894.4 | | | | 42,899.1 |

| 年度 | 割引後 | | | | | | | | | | | 総便益 (B) | 純便益 (B-C) | | | | |
|------|--------|--------|-----------|----------|---------|-------------|------------------------|-------------|------------------------|----------------|----------------|---------|-----------|-----------|------|--|----------|
| | 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) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | R1-船舶の大型化便益 | R1-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | R1-地震時輸送コストの削減 | | | R1-施設被害回避 | 残存価値 | | |
| 1987 | | | 3.79 | 0.5 | | 0.5 | | | | | | | | | | | -0.5 |
| 1988 | | | 3.65 | 69.8 | | 69.8 | | | | | | | | | | | -69.8 |
| 1989 | | | 3.51 | 107.8 | | 107.8 | | | | | | | | | | | -107.8 |
| 1990 | | | 3.37 | 81.2 | | 81.2 | | | | | | | | | | | -81.2 |
| 1991 | | | 3.24 | 272.9 | | 272.9 | | | | | | | | | | | -272.9 |
| 1992 | | | 3.12 | 546.3 | | 546.3 | | | | | | | | | | | -546.3 |
| 1993 | | | 3.00 | 473.3 | | 473.3 | | | | | | | | | | | -473.3 |
| 1994 | | | 2.88 | 543.4 | | 543.4 | | | | | | | | | | | -543.4 |
| 1995 | | | 2.77 | 1,371.8 | | 1,371.8 | | | | | | | | | | | -1,371.8 |
| 1996 | | | 2.67 | 578.0 | 5.7 | 581.6 | | | | | | | | | | | -502.2 |
| 1997 | | | 2.56 | 181.5 | 6.8 | 188.3 | | | | | | | 79.4 | | | | -81.0 |
| 1998 | | | 2.46 | 193.9 | 6.6 | 200.5 | | | | | | | | | | | 211.7 |
| 1999 | | | 2.37 | 100.0 | 6.5 | 106.4 | 29.7 | | | | | | | | | | 263.4 |
| 2000 | | | 2.28 | 86.1 | 6.2 | 92.3 | 40.5 | | | | | | | | | | 162.0 |
| 2001 | | | 2.19 | 217.6 | 6.0 | 223.59 | 45.2 | | | | | | | | | | -5.7 |
| 2002 | | | 2.11 | 202.9 | 5.9 | 208.8 | 49.0 | | | | | | | | | | 131.1 |
| 2003 | | | 2.03 | 55.8 | 6.8 | 62.6 | 77.9 | | | | | | | | | | |

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析【建設期間+10%】

【資料1-6】

費用便益分析シート(割引前)

| (億円) | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--------|-----------|----------|---------|-------------|------------------------|-------------|------------------------|----------------|----------------|-----------|---------|----------|----------|
| 年度 | 施設供用期間 | 割引前 | | | | | | | | | | | | |
| | | 初期投資・更新投資 | 運営・維持コスト | 総費用(C) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | R1-船舶の大型化便益 | R1-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | R1-地震時輸送コストの削減 | R1-施設被害回避 | 残存価値 | 総便益(B) | 純便益(B-C) |
| 1987 | | 0.1 | | 0.1 | | | | | | | | | -0.1 | |
| 1988 | | 19.1 | | 19.1 | | | | | | | | | -19.1 | |
| 1989 | | 30.720 | | 30.72 | | | | | | | | | -30.7 | |
| 1990 | | 24.080 | | 24.08 | | | | | | | | | -24.1 | |
| 1991 | | 84.220 | | 84.22 | | | | | | | | | -84.2 | |
| 1992 | | 175.090 | | 175.09 | | | | | | | | | -175.1 | |
| 1993 | | 157.760 | | 157.76 | | | | | | | | | -157.8 | |
| 1994 | | 188.690 | | 188.69 | | | | | | | | | -188.7 | |
| 1995 | | 495.230 | | 495.23 | | | | | | | | | -495.2 | |
| 1996 | | 215.720 | 2,120.0 | 217.84 | | 29.8 | | | | | | 29.8 | -188.1 | |
| 1997 | | 70.910 | 2,640.0 | 73.55 | | 41.9 | | | | | | 41.9 | -31.6 | |
| 1998 | | 78.820 | 2,690.0 | 81.51 | | 86.0 | | | | | | 86.0 | 4.5 | |
| 1999 | | 42.180 | 2,720.0 | 44.90 | 12.54 | 98.6 | | | | | | 111.2 | 66.3 | |
| 2000 | | 37.770 | 2,710.0 | 40.48 | 17.76 | 93.8 | | | | | | 111.5 | 71.0 | |
| 2001 | | 99.3 | 2,760.0 | 102.10 | 20.62 | 78.9 | | | | | | 99.5 | -2.6 | |
| 2002 | | 96.2 | 2,790.0 | 98.96 | 23.20 | 137.9 | | | | | | 161.1 | 62.1 | |
| 2003 | | 27.5 | 3,360.0 | 30.85 | 38.36 | 261.4 | | | | | | 299.8 | 269.0 | |
| 2004 | | 13.24 | 3,310.0 | 16.55 | 48.41 | 328.7 | | | | | | 377.1 | 360.6 | |
| 2005 | | 8.9 | 3,280.0 | 12.18 | 62.77 | 423.2 | | | | | | 486.0 | 473.8 | |
| 2006 | | 26.1 | 3,120.0 | 29.22 | 81.03 | 479.8 | | | | | | 560.9 | 531.6 | |
| 2007 | | 122.2 | 3,040.0 | 125.25 | 91.19 | 505.3 | | | | | | 596.5 | 471.2 | |
| 2008 | | 78.8 | 2.9 | 81.69 | 99.02 | 523.7 | | | | | | 622.8 | 541.1 | |
| 2009 | | 629.3 | 3.0 | 632.35 | 98.27 | 421.4 | | | | | | 519.7 | -112.7 | |
| 2010 | 1 | 40.0 | 3.3 | 43.34 | 120.10 | 501.8 | | | | | | 621.9 | 578.6 | |
| 2011 | 2 | 149.9 | 3.2 | 153.1 | 121.7 | 515.2 | | | | | | 636.9 | 483.8 | |
| 2012 | 3 | 229.3 | 3.2 | 232.5 | 95.5 | 531.5 | | | | | | 627.0 | 394.5 | |
| 2013 | 4 | 258.5 | 3.1 | 261.6 | 74.7 | 527.2 | | | | | | 601.9 | 340.4 | |
| 2014 | 5 | 229.2 | 2.9 | 232.1 | 72.5 | 529.7 | | | | | | 602.2 | 370.1 | |
| 2015 | 6 | 234.0 | 3.4 | 237.5 | 54.0 | 522.0 | | | | | | 575.9 | 338.5 | |
| 2016 | 7 | 242.1 | 3.4 | 245.5 | 55.9 | 561.3 | | | | | | 617.2 | 371.7 | |
| 2017 | 8 | 197.9 | 3.5 | 201.4 | 54.3 | 599.0 | 83.9 | | | | | 737.5 | 535.8 | |
| 2018 | 9 | 85.0 | 4.3 | 89.2 | 54.3 | 554.7 | 101.2 | | | | | 710.2 | 620.9 | |
| 2019 | 10 | 121.7 | 4.1 | 125.7 | 54.3 | 544.2 | 97.8 | | | | | 696.3 | 570.6 | |
| 2020 | 11 | 51.5 | 4.6 | 56.1 | 54.3 | 481.2 | 99.4 | | | | | 634.9 | 578.9 | |
| 2021 | 12 | 83.9 | 4.6 | 88.4 | 54.3 | 493.0 | 127.2 | | | | | 674.5 | 586.1 | |
| 2022 | 13 | 141.4 | 4.6 | 145.9 | 54.3 | 493.0 | 129.2 | | | | | 676.5 | 530.6 | |
| 2023 | 14 | 119.3 | 4.7 | 124.0 | 54.3 | 493.0 | 131.2 | | | | | 678.5 | 554.5 | |
| 2024 | 15 | 99.2 | 4.7 | 103.9 | 54.3 | 493.0 | 133.2 | | | | | 680.6 | 576.7 | |
| 2025 | 16 | 163.1 | 4.7 | 167.8 | 54.3 | 493.0 | 135.3 | | | | | 682.6 | 514.7 | |
| 2026 | 17 | 49.9 | 4.7 | 54.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.2 | 5.5 | 5.1 | 682.6 | 514.7 | |
| 2027 | 18 | 97.1 | 4.7 | 61.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.4 | 5.6 | 5.2 | 964.6 | 908.9 | |
| 2028 | 19 | 151.8 | 4.7 | 156.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | 965.1 | 808.7 | |
| 2029 | 20 | 37.0 | 4.7 | 41.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | 965.2 | 923.5 | |
| 2030 | 21 | 19.8 | 4.7 | 24.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | 965.2 | 940.7 | |
| 2031 | 22 | 29.9 | 4.7 | 34.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | 965.1 | 930.5 | |
| 2032 | 23 | 32.5 | 4.7 | 37.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.5 | 5.6 | 5.2 | 965.0 | 927.7 | |
| 2033 | 24 | 25.1 | 4.7 | 29.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.3 | 5.5 | 5.1 | 964.6 | 934.8 | |
| 2034 | 25 | 7.4 | 4.7 | 12.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 22.0 | 5.5 | 5.1 | 964.3 | 952.2 | |
| 2035 | 26 | 5.7 | 4.7 | 10.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.7 | 5.4 | 5.0 | 963.8 | 953.4 | |
| 2036 | 27 | 6.8 | 4.7 | 11.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.4 | 5.3 | 4.9 | 963.3 | 951.7 | |
| 2037 | 28 | 3.4 | 4.7 | 8.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 21.0 | 5.2 | 4.8 | 962.7 | 954.6 | |
| 2038 | 29 | 2.6 | 4.7 | 7.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 20.5 | 5.1 | 4.7 | 962.1 | 954.7 | |
| 2039 | 30 | | 4.7 | 4.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 20.0 | 5.0 | 4.6 | 961.4 | 956.6 | |
| 2040 | 31 | 14.6 | 4.7 | 19.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 19.5 | 4.9 | 4.5 | 960.6 | 941.3 | |
| 2041 | 32 | | 4.7 | 4.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 19.0 | 4.7 | 4.4 | 959.8 | 955.1 | |
| 2042 | 33 | | 4.7 | 4.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 18.4 | 4.6 | 4.3 | 959.0 | 954.2 | |
| 2043 | 34 | 9.0 | 4.7 | 13.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 17.9 | 4.4 | 4.1 | 958.1 | 944.4 | |
| 2044 | 35 | 26.1 | 4.7 | 30.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 17.3 | 4.3 | 4.0 | 957.2 | 926.4 | |
| 2045 | 36 | 10.0 | 4.7 | 14.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 16.7 | 4.1 | 3.9 | 956.3 | 941.6 | |
| 2046 | 37 | 37.0 | 4.7 | 41.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 16.0 | 4.0 | 3.7 | 955.4 | 913.8 | |
| 2047 | 38 | 19.8 | 4.7 | 24.5 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | 954.5 | 930.0 | |
| 2048 | 39 | 29.9 | 4.7 | 34.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 14.8 | 3.7 | 3.4 | 953.6 | 919.0 | |
| 2049 | 40 | 32.5 | 4.7 | 37.2 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 14.2 | 3.5 | 3.3 | 952.7 | 915.5 | |
| 2050 | 41 | 25.1 | 4.7 | 29.8 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 13.6 | 3.4 | 3.1 | 951.8 | 922.0 | |
| 2051 | 42 | 7.4 | 4.7 | 12.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 13.0 | 3.2 | 3.0 | 950.9 | 938.8 | |
| 2052 | 43 | 5.7 | 4.7 | 10.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 12.4 | 3.1 | 2.9 | 950.0 | 939.6 | |
| 2053 | 44 | 6.8 | 4.7 | 11.6 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 11.8 | 2.9 | 2.7 | 949.1 | 937.6 | |
| 2054 | 45 | 3.4 | 4.7 | 8.1 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 11.2 | 2.8 | 2.6 | 948.3 | 940.2 | |
| 2055 | 46 | 2.6 | 4.7 | 7.4 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 10.6 | 2.7 | 2.5 | 947.5 | 940.1 | |
| 2056 | 47 | | 4.7 | 4.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 10.1 | 2.5 | 2.3 | 946.6 | 941.9 | |
| 2057 | 48 | 14.6 | 4.7 | 19.3 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 9.6 | 2.4 | 2.2 | 945.8 | 926.6 | |
| 2058 | 49 | | 4.7 | 4.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 9.0 | 2.2 | 2.1 | 945.1 | 940.3 | |
| 2059 | 50 | | 4.7 | 4.7 | 179.2 | 588.9 | 137.3 | 26.3 | 8.5 | 2.1 | 2.0 | 1,792.5 | 2,736.9 | |
| 合計 | | 5,870.9 | 263.5 | 6,134.4 | 7,770.2 | 31,864.5 | | 585.4 | | | | 1,792.5 | 48,894.4 | 42,759.9 |

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 12.6% NPV= 25,147 億円
B/C= 3.5

| (億円) | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--------|--------|-----------|----------|---------|-------------|------------------------|-------------|------------------------|----------------|----------------|-----------|------|----------|
| 年度 | 施設供用期間 | 社会的割引率 | 割引後 | | | | | | | | | | | |
| | | | 初期投資・更新投資 | 運営・維持コスト | 総費用(C) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | R1-船舶の大型化便益 | R1-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | R1-地震時輸送コストの削減 | R1-施設被害回避 | 残存価値 | 総便益(B) |
| 1987 | | 3.79 | 0.5 | | | 0.5 | | | | | | | | -0.5 |
| 1988 | | 3.65 | 69.8 | | | 69.8 | | | | | | | | -69.8 |
| 1989 | | 3.51 | 107.8 | | | 107.8 | | | | | | | | -107.8 |
| 1990 | | 3.37 | 81.2 | | | 81.2 | | | | | | | | -81.2 |
| 1991 | | 3.24 | 272.9 | | | 272.9 | | | | | | | | -272.9 |
| 1992 | | 3.12 | 546.3 | | | 546.3 | | | | | | | | -546.3 |
| 1993 | | 3.00 | 473.3 | | | 473.3 | | | | | | | | -473.3 |
| 1994 | | 2.88 | 543.4 | | | 543.4 | | | | | | | | -543.4 |
| 1995 | | 2.77 | 1,371.8 | | | 1,371.8 | | | | | | | | -1,371.8 |
| 1996 | | 2.67 | 576.0 | 5.7 | | 581.6 | | | | | | | | -502.2 |
| 1997 | | 2.56 | 181.5 | 6.8 | | 188.3 | | | | | | 79.4 | | -81.0 |
| 1998 | | 2.46 | 193.9 | 6.6 | | 200.5 | | | | | | | | -211.7 |
| 1999 | | 2.37 | 100.0 | 6.5 | 106.4 | 29.7 | | | | | | | | 263.4 |
| 2000 | | 2.28 | 86.1 | 6.2 | 92.3 | 40.5 | | | | | | | | 254.3 |
| 2001 | | 2.19 | 217.6 | 6.0 | 223.59 | 45.2 | | | | | | | | 217.9 |
| 2002 | | 2.11 | 202.9 | 5.9 | 208.8 | 49.0 | | | | | | | | 339.9 |
| 2003 | | 2.03 | 55.8 | 6.8 | 62.6 | 77.9 | | | | | | | | 608.6 |
| 2004 | | 1.95 | 25.8 | 6.5 | 32.3 | 94.4 | | | | | | | | 735.4 |
| 2005 | | 1.87 | 16.6 | 6.1 | 22.8 | 117.4 | | | | | | | | 908.8 |
| 2006 | | 1.80 | 47.0 | 5.6 | 52.6 | 145.9 | | | | | | | | 1,009.5 |
| 2007 | | 1.73 | 211.4 | 5.3 | 216.7 | 157.8 | | | | | | | | 1,031.9 |
| 2008 | | 1.67 | 131.6 | 4.9 | 136.4 | 165.4 | | | | | | | | 1,040.0 |
| 2009 | | 1.60 | 1,006.9 | 4.9 | 1,011.8 | 674.2 | | | | | | | | 831.4 |
| 2010 | 1 | 1.54 | 61.6 | 5.1 | 66.7 | 185.0 | | | | | | | | 957.8 |
| 2011 | 2 | 1.48 | 221.9 | 4.7 | 226.6 | 180.1 | | | | | | | | 942.6 |
| 2012 | 3 | 1.42 | 325.6 | 4.5 | 330.2 | 135.7 | | | | | | | | 890.3 |
| 2013 | 4 | 1.37 | 354.1 | 4.3 | 358.3 | 102.4 | | | | | | | | 824.6 |
| 2014 | 5 | 1.32 | 302.5 | 3.8 | 306.4 | 95.7 | | | | | | | | 794.9 |
| 2015 | 6 | 1.27 | 297.2 | 4.3 | 301.6 | 68.5 | | | | | | | | 731.4 |
| 2016 | 7 | 1.22 | 295.3 | 4.2 | 299.5 | 68.2 | | | | | | | | 753.0 |

神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 [残事業] 【事業費+10%】

【資料1-11】

費用便益分析シート(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) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | 残存価値 | 総便益(B) | 純便益(B-C) |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 2022 | 13 | 186.6 | 5.0 | 191.6 | | | | | | | | | | -191.6 |
| 2023 | 14 | 157.5 | 5.2 | 162.7 | | | | | | | | | | -162.7 |
| 2024 | 15 | 130.9 | 5.2 | 136.1 | | | | | | | | | | -136.1 |
| 2025 | 16 | 215.3 | 5.2 | 220.5 | | | 2.0 | | | | | | 2.0 | -218.5 |
| 2026 | 17 | 63.9 | 5.2 | 69.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.2 | 5.5 | 5.1 | | 284.0 | 214.9 |
| 2027 | 18 | 109.2 | 5.2 | 114.4 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.4 | 5.6 | 5.2 | | 284.3 | 169.9 |
| 2028 | 19 | 11.0 | 5.2 | 16.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | 284.6 | 268.4 |
| 2029 | 20 | 40.6 | 5.2 | 45.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | 284.7 | 238.8 |
| 2030 | 21 | 21.8 | 5.2 | 27.0 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | 284.7 | 257.7 |
| 2031 | 22 | 32.9 | 5.2 | 38.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | 284.6 | 246.5 |
| 2032 | 23 | 35.7 | 5.2 | 40.9 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.5 | 5.6 | 5.2 | | 284.4 | 243.5 |
| 2033 | 24 | 27.6 | 5.2 | 32.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.3 | 5.5 | 5.1 | | 284.1 | 251.3 |
| 2034 | 25 | 8.1 | 5.2 | 13.3 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.0 | 5.5 | 5.1 | | 283.7 | 270.4 |
| 2035 | 26 | 6.3 | 5.2 | 11.5 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 21.7 | 5.4 | 5.0 | | 283.3 | 271.8 |
| 2036 | 27 | 11.2 | 5.2 | 16.4 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 21.4 | 5.3 | 4.9 | | 282.7 | 266.3 |
| 2037 | 28 | 2.9 | 5.2 | 8.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 21.0 | 5.2 | 4.8 | | 282.2 | 274.1 |
| 2038 | 29 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 20.5 | 5.1 | 4.7 | | 281.5 | 276.3 |
| 2039 | 30 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 20.0 | 5.0 | 4.6 | | 280.8 | 275.6 |
| 2040 | 31 | 16.0 | 5.2 | 21.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 19.5 | 4.9 | 4.5 | | 280.0 | 258.8 |
| 2041 | 32 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 19.0 | 4.7 | 4.4 | | 279.3 | 274.1 |
| 2042 | 33 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 18.4 | 4.6 | 4.3 | | 278.4 | 273.2 |
| 2043 | 34 | 9.9 | 5.2 | 15.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 17.9 | 4.4 | 4.1 | | 277.6 | 262.5 |
| 2044 | 35 | 28.7 | 5.2 | 33.9 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 17.3 | 4.3 | 4.0 | | 276.7 | 242.8 |
| 2045 | 36 | 11.0 | 5.2 | 16.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 16.7 | 4.1 | 3.9 | | 275.8 | 259.6 |
| 2046 | 37 | 40.6 | 5.2 | 45.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 16.0 | 4.0 | 3.7 | | 274.9 | 229.0 |
| 2047 | 38 | 21.8 | 5.2 | 27.0 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | | 274.0 | 247.0 |
| 2048 | 39 | 32.9 | 5.2 | 38.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 14.8 | 3.7 | 3.4 | | 273.1 | 234.9 |
| 2049 | 40 | 35.7 | 5.2 | 40.9 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 14.2 | 3.5 | 3.3 | | 272.1 | 231.2 |
| 2050 | 41 | 27.6 | 5.2 | 32.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 13.6 | 3.4 | 3.1 | | 271.2 | 238.4 |
| 2051 | 42 | 8.1 | 5.2 | 13.3 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 13.0 | 3.2 | 3.0 | | 270.3 | 257.0 |
| 2052 | 43 | 6.3 | 5.2 | 11.5 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 12.4 | 3.1 | 2.9 | | 269.4 | 258.0 |
| 2053 | 44 | 11.2 | 5.2 | 16.4 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 11.8 | 2.9 | 2.7 | | 268.6 | 252.2 |
| 2054 | 45 | 2.9 | 5.2 | 8.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 11.2 | 2.8 | 2.6 | | 267.7 | 259.6 |
| 2055 | 46 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 10.6 | 2.7 | 2.5 | | 266.9 | 261.7 |
| 2056 | 47 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 10.1 | 2.5 | 2.3 | | 266.1 | 260.9 |
| 2057 | 48 | 16.0 | 5.2 | 21.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 9.6 | 2.4 | 2.2 | | 265.3 | 244.1 |
| 2058 | 49 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 9.0 | 2.2 | 2.1 | | 264.5 | 259.3 |
| 2059 | 50 | | 5.2 | 5.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 8.5 | 2.1 | 2.0 | 253.6 | 517.3 | 512.1 |
| 合計 | | 1,330.1 | 197.4 | 1,527.5 | 4,247.3 | 3,258.9 | 139.0 | 895.6 | 585.4 | 145.4 | 135.2 | 253.6 | 9,660.4 | 8,132.9 |

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 23.6% NPV= 3,360 億円
B/C= 4.1

| | | | | | | | | | | | | | (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) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | 残存価値 | 総便益(B) | 純便益(B-C) |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2022 | 13 | 0.96 | 179.2 | 4.8 | 184.0 | | | | | | | | | | -184.0 |
| 2023 | 14 | 0.92 | 144.9 | 4.8 | 149.7 | | | | | | | | | | -149.7 |
| 2024 | 15 | 0.89 | 116.5 | 4.6 | 121.1 | | | | | | | | | | -121.1 |
| 2025 | 16 | 0.85 | 183.0 | 4.4 | 187.4 | | | | | | | | | | -185.7 |
| 2026 | 17 | 0.82 | 52.4 | 4.3 | 56.7 | 102.4 | | | | | | | | | 176.2 |
| 2027 | 18 | 0.79 | 86.3 | 4.1 | 90.4 | 98.7 | | | | | | | | | 134.3 |
| 2028 | 19 | 0.76 | 8.4 | 4.0 | 12.3 | 94.9 | | | | | | | | | 204.0 |
| 2029 | 20 | 0.73 | 29.7 | 3.8 | 33.5 | 91.2 | | | | | | | | | 174.3 |
| 2030 | 21 | 0.70 | 15.2 | 3.6 | 18.9 | 87.4 | | | | | | | | | 180.4 |
| 2031 | 22 | 0.68 | 22.4 | 3.5 | 25.9 | 85.0 | | | | | | | | | 167.6 |
| 2032 | 23 | 0.65 | 23.2 | 3.4 | 26.6 | 81.2 | | | | | | | | | 158.3 |
| 2033 | 24 | 0.62 | 17.1 | 3.2 | 20.3 | 77.5 | | | | | | | | | 155.8 |
| 2034 | 25 | 0.60 | 4.9 | 3.1 | 8.0 | 75.0 | | | | | | | | | 162.3 |
| 2035 | 26 | 0.58 | 3.6 | 3.0 | 6.7 | 72.5 | | | | | | | | | 157.6 |
| 2036 | 27 | 0.56 | 6.3 | 2.9 | 9.2 | 70.0 | | | | | | | | | 149.1 |
| 2037 | 28 | 0.53 | 1.5 | 2.8 | 4.3 | 66.2 | | | | | | | | | 145.3 |
| 2038 | 29 | 0.51 | | 2.7 | 2.7 | 63.7 | | | | | | | | | 140.9 |
| 2039 | 30 | 0.49 | | 2.6 | 2.6 | 61.2 | | | | | | | | | 135.0 |
| 2040 | 31 | 0.47 | 7.5 | 2.4 | 10.0 | 58.7 | | | | | | | | | 121.7 |
| 2041 | 32 | 0.46 | | 2.4 | 2.4 | 57.5 | | | | | | | | | 126.1 |
| 2042 | 33 | 0.44 | | 2.3 | 2.3 | 55.0 | | | | | | | | | 120.2 |
| 2043 | 34 | 0.42 | 4.2 | 2.2 | 6.3 | 52.5 | | | | | | | | | 110.2 |
| 2044 | 35 | 0.41 | 11.8 | 2.1 | 13.9 | 51.2 | | | | | | | | | 99.6 |
| 2045 | 36 | 0.39 | 4.3 | 2.0 | 6.3 | 48.7 | | | | | | | | | 101.2 |
| 2046 | 37 | 0.38 | 15.4 | 2.0 | 17.4 | 47.5 | | | | | | | | | 87.0 |
| 2047 | 38 | 0.36 | 7.8 | 1.9 | 9.7 | 45.0 | | | | | | | | | 88.9 |
| 2048 | 39 | 0.35 | 11.5 | 1.8 | 13.3 | 43.7 | | | | | | | | | 82.2 |
| 2049 | 40 | 0.33 | 11.8 | 1.7 | 13.5 | 41.2 | | | | | | | | | 76.3 |
| 2050 | 41 | 0.32 | 8.8 | 1.7 | 10.5 | 40.0 | | | | | | | | | 76.3 |
| 2051 | 42 | 0.31 | 2.5 | 1.6 | 4.1 | 38.7 | | | | | | | | | 79.7 |
| 2052 | 43 | 0.30 | 1.9 | 1.6 | 3.4 | 37.5 | | | | | | | | | 77.4 |
| 2053 | 44 | 0.29 | 3.3 | 1.5 | 4.8 | 36.2 | | | | | | | | | 73.1 |
| 2054 | 45 | 0.27 | 0.8 | 1.4 | 2.2 | 33.7 | | | | | | | | | 70.1 |
| 2055 | 46 | 0.26 | | 1.4 | 1.4 | 32.5 | | | | | | | | | 68.1 |
| 2056 | 47 | 0.25 | | 1.3 | 1.3 | 31.2 | | | | | | | | | 65.2 |
| 2057 | 48 | 0.24 | 3.8 | 1.3 | 5.1 | 30.0 | | | | | | | | | 58.6 |
| 2058 | 49 | 0.23 | | 1.2 | 1.2 | 28.7 | | | | | | | | | 59.7 |
| 2059 | 50 | 0.23 | | 1.2 | 1.2 | 28.7 | | | | | | | | | 117.8 |
| 合計 | | | 989.8 | 100.4 | 1,090.3 | 1,965.0 | 1,507.7 | 65.1 | 414.3 | 297.2 | 73.9 | 68.7 | 58.3 | 4,450.2 | 3,359.9 |

神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 【残事業】 【事業費-10%】

【資料1-12】

費用便益分析シート(割引前)

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 27.9% NPV= 3,558 億円
B/C= 5.0

| (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) | 割引前 | | | | | | | 総便益(B) | 純便益(B-C) |
| | | | | | PI-船舶の大型化便益 | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | 残存価値 | | |
| 2022 | 13 | 152.7 | 4.1 | 156.8 | | | | | | | | | -156.8 |
| 2023 | 14 | 128.8 | 4.3 | 133.1 | | | | | | | | | -133.1 |
| 2024 | 15 | 107.1 | 4.3 | 111.3 | | | | | | | | | -111.3 |
| 2025 | 16 | 176.2 | 4.3 | 180.4 | | | | | | | 2.0 | | -178.4 |
| 2026 | 17 | 52.3 | 4.3 | 56.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.2 | 5.5 | 5.1 | | 284.0 | 227.5 |
| 2027 | 18 | 89.4 | 4.3 | 93.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.4 | 5.6 | 5.2 | | 284.3 | 190.7 |
| 2028 | 19 | 9.0 | 4.3 | 13.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | 284.6 | 271.3 |
| 2029 | 20 | 33.3 | 4.3 | 37.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | 284.7 | 247.2 |
| 2030 | 21 | 17.8 | 4.3 | 22.1 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | 284.7 | 262.6 |
| 2031 | 22 | 26.9 | 4.3 | 31.2 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | 284.6 | 253.4 |
| 2032 | 23 | 29.2 | 4.3 | 33.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.5 | 5.6 | 5.2 | | 284.4 | 250.9 |
| 2033 | 24 | 22.6 | 4.3 | 26.8 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.3 | 5.5 | 5.1 | | 284.1 | 257.3 |
| 2034 | 25 | 6.6 | 4.3 | 10.9 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.0 | 5.5 | 5.1 | | 283.7 | 272.9 |
| 2035 | 26 | 5.1 | 4.3 | 9.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 21.7 | 5.4 | 5.0 | | 283.3 | 273.9 |
| 2036 | 27 | 9.2 | 4.3 | 13.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 21.4 | 5.3 | 4.9 | | 282.7 | 269.3 |
| 2037 | 28 | 2.4 | 4.3 | 6.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 21.0 | 5.2 | 4.8 | | 282.2 | 275.5 |
| 2038 | 29 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 20.5 | 5.1 | 4.7 | | 281.5 | 277.3 |
| 2039 | 30 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 20.0 | 5.0 | 4.6 | | 280.8 | 276.5 |
| 2040 | 31 | 13.1 | 4.3 | 17.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 19.5 | 4.9 | 4.5 | | 280.0 | 262.7 |
| 2041 | 32 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 19.0 | 4.7 | 4.4 | | 279.3 | 275.0 |
| 2042 | 33 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 18.4 | 4.6 | 4.3 | | 278.4 | 274.2 |
| 2043 | 34 | 8.1 | 4.3 | 12.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 17.9 | 4.4 | 4.1 | | 277.6 | 265.2 |
| 2044 | 35 | 23.5 | 4.3 | 27.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 17.3 | 4.3 | 4.0 | | 276.7 | 248.9 |
| 2045 | 36 | 9.0 | 4.3 | 13.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 16.7 | 4.1 | 3.9 | | 275.8 | 262.5 |
| 2046 | 37 | 33.3 | 4.3 | 37.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 16.0 | 4.0 | 3.7 | | 274.9 | 237.4 |
| 2047 | 38 | 17.8 | 4.3 | 22.1 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | | 274.0 | 251.9 |
| 2048 | 39 | 26.9 | 4.3 | 31.2 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 14.8 | 3.7 | 3.4 | | 273.1 | 241.9 |
| 2049 | 40 | 29.2 | 4.3 | 33.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 14.2 | 3.5 | 3.3 | | 272.1 | 238.6 |
| 2050 | 41 | 22.6 | 4.3 | 26.8 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 13.6 | 3.4 | 3.1 | | 271.2 | 244.4 |
| 2051 | 42 | 6.6 | 4.3 | 10.9 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 13.0 | 3.2 | 3.0 | | 270.3 | 259.4 |
| 2052 | 43 | 5.1 | 4.3 | 9.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 12.4 | 3.1 | 2.9 | | 269.4 | 260.1 |
| 2053 | 44 | 9.2 | 4.3 | 13.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 11.8 | 2.9 | 2.7 | | 268.6 | 255.1 |
| 2054 | 45 | 2.4 | 4.3 | 6.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 11.2 | 2.8 | 2.6 | | 267.7 | 261.1 |
| 2055 | 46 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 10.6 | 2.7 | 2.5 | | 266.9 | 262.6 |
| 2056 | 47 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 10.1 | 2.5 | 2.3 | | 266.1 | 261.8 |
| 2057 | 48 | 13.1 | 4.3 | 17.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 9.6 | 2.4 | 2.2 | | 265.3 | 247.9 |
| 2058 | 49 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 9.0 | 2.2 | 2.1 | | 264.5 | 260.3 |
| 2059 | 50 | | 4.3 | 4.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 8.5 | 2.1 | 2.0 | 253.6 | 517.3 | 513.1 |
| 合計 | | 1,088.3 | 161.3 | 1,249.6 | 4,247.3 | 139.0 | 895.6 | 585.4 | 145.4 | 135.2 | 253.6 | 9,660.4 | 8,410.8 |

| (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) | 割引後 | | | | | | | | | | 総便益(B) | 純便益(B-C) |
| | | | | | | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | 残存価値 | | | | |
| 2022 | 13 | 0.96 | 146.6 | 3.9 | 150.5 | | | | | | | | | | | -150.5 | |
| 2023 | 14 | 0.92 | 118.5 | 3.9 | 122.4 | | | | | | | | | | | -122.4 | |
| 2024 | 15 | 0.89 | 95.3 | 3.8 | 99.1 | | | | | | | | | | | -99.1 | |
| 2025 | 16 | 0.85 | 149.7 | 3.6 | 153.4 | | | | | | | | | | | -151.6 | |
| 2026 | 17 | 0.82 | 42.9 | 3.5 | 46.4 | 102.4 | | 78.6 | | 3.3 | | | | | | 232.9 | |
| 2027 | 18 | 0.79 | 70.6 | 3.4 | 73.9 | 98.7 | | 75.7 | | 3.2 | 21.6 | 18.2 | 4.5 | 4.2 | | 224.6 | |
| 2028 | 19 | 0.76 | 6.8 | 3.2 | 10.1 | 94.9 | | 72.9 | | 3.1 | 20.8 | 17.2 | 4.3 | 4.0 | | 216.3 | |
| 2029 | 20 | 0.73 | 24.3 | 3.1 | 27.4 | 91.2 | | 70.0 | | 2.9 | 19.2 | 16.5 | 4.1 | 3.8 | | 207.8 | |
| 2030 | 21 | 0.70 | 12.5 | 3.0 | 15.4 | 87.4 | | 67.1 | | 2.8 | 18.4 | 15.9 | 3.9 | 3.7 | | 199.3 | |
| 2031 | 22 | 0.68 | 18.3 | 2.9 | 21.2 | 85.0 | | 65.2 | | 2.7 | 17.9 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | | 193.5 | |
| 2032 | 23 | 0.65 | 19.0 | 2.8 | 21.8 | 81.2 | | 62.3 | | 2.6 | 17.1 | 14.6 | 3.6 | 3.4 | | 184.9 | |
| 2033 | 24 | 0.62 | 14.0 | 2.6 | 16.6 | 77.5 | | 59.4 | | 2.5 | 16.3 | 13.8 | 3.4 | 3.2 | | 176.1 | |
| 2034 | 25 | 0.60 | 4.0 | 2.6 | 6.5 | 75.0 | | 57.5 | | 2.4 | 15.8 | 13.2 | 3.3 | 3.1 | | 170.2 | |
| 2035 | 26 | 0.58 | 3.0 | 2.5 | 5.4 | 72.5 | | 55.6 | | 2.3 | 15.3 | 12.6 | 3.1 | 2.9 | | 164.3 | |
| 2036 | 27 | 0.56 | 5.1 | 2.4 | 7.5 | 70.0 | | 53.7 | | 2.3 | 14.8 | 12.0 | 3.0 | 2.8 | | 158.3 | |
| 2037 | 28 | 0.53 | 1.3 | 2.3 | 3.5 | 66.2 | | 50.8 | | 2.1 | 14.0 | 11.1 | 2.8 | 2.6 | | 149.6 | |
| 2038 | 29 | 0.51 | | 2.2 | 2.2 | 63.7 | | 48.9 | | 2.1 | 13.4 | 10.5 | 2.6 | 2.4 | | 143.6 | |
| 2039 | 30 | 0.49 | | 2.1 | 2.1 | 61.2 | | 47.0 | | 2.0 | 12.9 | 9.8 | 2.4 | 2.3 | | 137.6 | |
| 2040 | 31 | 0.47 | 6.2 | 2.0 | 8.2 | 58.7 | | 45.1 | | 1.9 | 12.4 | 9.2 | 2.3 | 2.1 | | 131.6 | |
| 2041 | 32 | 0.46 | | 2.0 | 2.0 | 57.5 | | 44.1 | | 1.9 | 12.1 | 8.7 | 2.2 | 2.0 | | 128.5 | |
| 2042 | 33 | 0.44 | | 1.9 | 1.9 | 55.0 | | 42.2 | | 1.8 | 11.6 | 8.1 | 2.0 | 1.9 | | 122.5 | |
| 2043 | 34 | 0.42 | 3.4 | 1.8 | 5.2 | 52.5 | | 40.3 | | 1.7 | 11.1 | 7.5 | 1.9 | 1.7 | | 116.6 | |
| 2044 | 35 | 0.41 | 9.6 | 1.7 | 11.4 | 51.2 | | 39.3 | | 1.7 | 10.8 | 7.1 | 1.8 | 1.6 | | 113.4 | |
| 2045 | 36 | 0.39 | 3.5 | 1.7 | 5.2 | 48.7 | | 37.4 | | 1.6 | 10.3 | 6.5 | 1.6 | 1.5 | | 107.5 | |
| 2046 | 37 | 0.38 | 12.6 | 1.6 | 14.3 | 47.5 | | 36.4 | | 1.5 | 10.0 | 6.1 | 1.5 | 1.4 | | 104.5 | |
| 2047 | 38 | 0.36 | 6.4 | 1.5 | 7.9 | 45.0 | | 34.5 | | 1.5 | 9.5 | 5.6 | 1.4 | 1.3 | | 98.6 | |
| 2048 | 39 | 0.35 | 9.4 | 1.5 | 10.9 | 43.7 | | 33.6 | | 1.4 | 9.2 | 5.2 | 1.3 | 1.2 | | 95.6 | |
| 2049 | 40 | 0.33 | 9.7 | 1.4 | 11.1 | 41.2 | | 31.6 | | 1.3 | 8.7 | 4.7 | 1.2 | 1.1 | | 89.8 | |
| 2050 | 41 | 0.32 | 7.2 | 1.4 | 8.6 | 40.0 | | 30.7 | | 1.3 | 8.4 | 4.3 | 1.1 | 1.0 | | 86.8 | |
| 2051 | 42 | 0.31 | 2.1 | 1.3 | 3.4 | 38.7 | | 29.7 | | 1.3 | 8.2 | 4.0 | 1.0 | 0.9 | | 83.8 | |
| 2052 | 43 | 0.30 | 1.5 | 1.3 | 2.8 | 37.5 | | 28.8 | | 1.2 | 7.9 | 3.7 | 0.9 | 0.9 | | 80.8 | |
| 2053 | 44 | 0.29 | 2.7 | 1.2 | 3.9 | 36.2 | | 27.8 | | 1.2 | 7.6 | 3.4 | 0.9 | 0.8 | | 77.9 | |
| 2054 | 45 | 0.27 | 0.6 | 1.2 | 1.8 | 33.7 | | 25.9 | | 1.1 | 7.1 | 3.0 | 0.8 | 0.7 | | 72.3 | |
| 2055 | 46 | 0.26 | | 1.1 | 1.1 | 32.5 | | 24.9 | | 1.1 | 6.9 | 2.8 | 0.7 | 0.6 | | 69.4 | |
| 2056 | 47 | 0.25 | | 1.1 | 1.1 | 31.2 | | 24.0 | | 1.0 | 6.6 | 2.5 | 0.6 | 0.6 | | 66.5 | |
| 2057 | 48 | 0.24 | 3.1 | 1.0 | 4.2 | 30.0 | | 23.0 | | 1.0 | 6.3 | 2.3 | 0.6 | 0.5 | | 63.7 | |
| 2058 | 49 | 0.23 | | 1.0 | 1.0 | 28.7 | | 22.1 | | 0.9 | 6.1 | 2.1 | 0.5 | 0.5 | | 60.9 | |
| 2059 | 50 | 0.23 | | 1.0 | 1.0 | 28.7 | | 22.1 | | 0.9 | 6.1 | 2.0 | 0.5 | 0.5 | 58.3 | 119.0 | |
| 合計 | | | 809.9 | 82.1 | 892.0 | 1,965.0 | 1,507.7 | 65.1 | 414.3 | 297.2 | 73.9 | 68.7 | 58.3 | 4,450.2 | 3,558.2 | | |

神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 [残事業] 【事業期間+10%】

【資料1-13】

費用便益分析シート(割引前)

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 27.7% NPV= 3,462 億円
B/C= 4.5

| (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) | 割引前 | | | | | | | 総便益(B) | 純便益(B-C) |
| | | | | | PI-船舶の大型化便益 | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | 残存価値 | | |
| 2022 | 13 | 141.4 | 4.6 | 145.9 | | | | | | | | | -145.9 |
| 2023 | 14 | 119.3 | 4.7 | 124.0 | | | | | | | | | -124.0 |
| 2024 | 15 | 99.2 | 4.7 | 103.9 | | | | | | | | | -103.9 |
| 2025 | 16 | 163.1 | 4.7 | 167.8 | | | | | | | 2.0 | | -165.8 |
| 2026 | 17 | 49.9 | 4.7 | 54.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.2 | 5.5 | 5.1 | | 284.0 | 229.4 |
| 2027 | 18 | 87.1 | 4.7 | 91.8 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.4 | 5.6 | 5.2 | | 284.3 | 192.5 |
| 2028 | 19 | 151.8 | 4.7 | 156.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | 284.6 | 128.1 |
| 2029 | 20 | 37.0 | 4.7 | 41.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | 284.7 | 243.0 |
| 2030 | 21 | 19.8 | 4.7 | 24.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | | 284.7 | 260.1 |
| 2031 | 22 | 29.9 | 4.7 | 34.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | | 284.6 | 249.9 |
| 2032 | 23 | 32.5 | 4.7 | 37.2 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.5 | 5.6 | 5.2 | | 284.4 | 247.2 |
| 2033 | 24 | 25.1 | 4.7 | 29.8 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.3 | 5.5 | 5.1 | | 284.1 | 254.3 |
| 2034 | 25 | 7.4 | 4.7 | 12.1 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 22.0 | 5.5 | 5.1 | | 283.7 | 271.6 |
| 2035 | 26 | 5.7 | 4.7 | 10.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 21.7 | 5.4 | 5.0 | | 283.3 | 272.8 |
| 2036 | 27 | 6.8 | 4.7 | 11.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 21.4 | 5.3 | 4.9 | | 282.7 | 271.2 |
| 2037 | 28 | 3.4 | 4.7 | 8.1 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 21.0 | 5.2 | 4.8 | | 282.2 | 274.1 |
| 2038 | 29 | 2.6 | 4.7 | 7.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 20.5 | 5.1 | 4.7 | | 281.5 | 274.2 |
| 2039 | 30 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 20.0 | 5.0 | 4.6 | | 280.8 | 276.1 |
| 2040 | 31 | 14.6 | 4.7 | 19.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 19.5 | 4.9 | 4.5 | | 280.0 | 260.8 |
| 2041 | 32 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 19.0 | 4.7 | 4.4 | | 279.3 | 274.5 |
| 2042 | 33 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 18.4 | 4.6 | 4.3 | | 278.4 | 273.7 |
| 2043 | 34 | 9.0 | 4.7 | 13.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 17.9 | 4.4 | 4.1 | | 277.6 | 263.8 |
| 2044 | 35 | 26.1 | 4.7 | 30.8 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 17.3 | 4.3 | 4.0 | | 276.7 | 245.9 |
| 2045 | 36 | 10.0 | 4.7 | 14.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 16.7 | 4.1 | 3.9 | | 275.8 | 261.1 |
| 2046 | 37 | 37.0 | 4.7 | 41.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 16.0 | 4.0 | 3.7 | | 274.9 | 233.2 |
| 2047 | 38 | 19.8 | 4.7 | 24.5 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | | 274.0 | 249.4 |
| 2048 | 39 | 29.9 | 4.7 | 34.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 14.8 | 3.7 | 3.4 | | 273.1 | 238.4 |
| 2049 | 40 | 32.5 | 4.7 | 37.2 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 14.2 | 3.5 | 3.3 | | 272.1 | 234.9 |
| 2050 | 41 | 25.1 | 4.7 | 29.8 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 13.6 | 3.4 | 3.1 | | 271.2 | 241.4 |
| 2051 | 42 | 7.4 | 4.7 | 12.1 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 13.0 | 3.2 | 3.0 | | 270.3 | 258.2 |
| 2052 | 43 | 5.7 | 4.7 | 10.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 12.4 | 3.1 | 2.9 | | 269.4 | 259.0 |
| 2053 | 44 | 6.8 | 4.7 | 11.6 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 11.8 | 2.9 | 2.7 | | 268.6 | 257.0 |
| 2054 | 45 | 3.4 | 4.7 | 8.1 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 11.2 | 2.8 | 2.6 | | 267.7 | 259.6 |
| 2055 | 46 | 2.6 | 4.7 | 7.4 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 10.6 | 2.7 | 2.5 | | 266.9 | 259.5 |
| 2056 | 47 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 10.1 | 2.5 | 2.3 | | 266.1 | 261.3 |
| 2057 | 48 | 14.6 | 4.7 | 19.3 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 9.6 | 2.4 | 2.2 | | 265.3 | 246.0 |
| 2058 | 49 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 9.0 | 2.2 | 2.1 | | 264.5 | 259.8 |
| 2059 | 50 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 4.0 | 26.3 | 8.5 | 2.1 | 2.0 | 253.6 | 517.3 | 512.6 |
| 合計 | | 1,226.0 | 179.6 | 1,405.6 | 4,247.3 | 139.0 | 895.6 | 585.4 | 145.4 | 135.2 | 253.6 | 9,660.4 | 8,254.9 |

| (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) | 割引後 | | | | | | | | | | 総便益(B) | 純便益(B-C) |
| | | | | | | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | 残存価値 | | | | |
| 2022 | 13 | 0.96 | 135.7 | 4.4 | 140.1 | | | | | | | | | | | -140.1 | |
| 2023 | 14 | 0.92 | 109.8 | 4.4 | 114.1 | | | | | | | | | | | -114.1 | |
| 2024 | 15 | 0.89 | 88.3 | 4.2 | 92.5 | | | | | | | | | | | -92.5 | |
| 2025 | 16 | 0.85 | 138.6 | 4.0 | 142.7 | | | | | | | | | | | -141.0 | |
| 2026 | 17 | 0.82 | 40.9 | 3.9 | 44.8 | 102.4 | | 78.6 | | 3.3 | | | | | | 232.9 | |
| 2027 | 18 | 0.79 | 68.8 | 3.7 | 72.5 | 98.7 | | 75.7 | | 3.2 | 21.6 | 18.2 | 4.5 | 4.2 | | 188.1 | |
| 2028 | 19 | 0.76 | 115.3 | 3.6 | 118.9 | 94.9 | | 72.9 | | 3.1 | 20.8 | 17.7 | 4.4 | 4.1 | | 152.1 | |
| 2029 | 20 | 0.73 | 27.0 | 3.5 | 30.4 | 91.2 | | 70.0 | | 2.9 | 20.0 | 17.2 | 4.3 | 4.0 | | 97.4 | |
| 2030 | 21 | 0.70 | 13.9 | 3.3 | 17.2 | 87.4 | | 67.1 | | 2.8 | 19.2 | 16.5 | 4.1 | 3.8 | | 177.4 | |
| 2031 | 22 | 0.68 | 20.3 | 3.2 | 23.6 | 85.0 | | 65.2 | | 2.7 | 18.4 | 15.9 | 3.9 | 3.7 | | 199.3 | |
| 2032 | 23 | 0.65 | 21.1 | 3.1 | 24.2 | 81.2 | | 62.3 | | 2.6 | 17.9 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | | 193.5 | |
| 2033 | 24 | 0.62 | 15.5 | 2.9 | 18.5 | 77.5 | | 59.4 | | 2.5 | 17.1 | 14.6 | 3.6 | 3.4 | | 184.9 | |
| 2034 | 25 | 0.60 | 4.4 | 2.8 | 7.3 | 75.0 | | 57.5 | | 2.4 | 16.3 | 13.8 | 3.4 | 3.2 | | 176.1 | |
| 2035 | 26 | 0.58 | 3.3 | 2.7 | 6.0 | 72.5 | | 55.6 | | 2.3 | 15.8 | 13.2 | 3.3 | 3.1 | | 170.2 | |
| 2036 | 27 | 0.56 | 3.8 | 2.7 | 6.5 | 70.0 | | 53.7 | | 2.3 | 15.3 | 12.6 | 3.1 | 2.9 | | 164.3 | |
| 2037 | 28 | 0.53 | 1.8 | 2.5 | 4.3 | 66.2 | | 50.8 | | 2.1 | 14.8 | 12.0 | 3.0 | 2.8 | | 158.3 | |
| 2038 | 29 | 0.51 | 1.3 | 2.4 | 3.8 | 63.7 | | 48.9 | | 2.1 | 14.0 | 11.1 | 2.8 | 2.6 | | 149.6 | |
| 2039 | 30 | 0.49 | | 2.3 | 2.3 | 61.2 | | 47.0 | | 2.0 | 13.4 | 10.5 | 2.6 | 2.4 | | 143.6 | |
| 2040 | 31 | 0.47 | 6.8 | 2.2 | 9.1 | 58.7 | | 45.1 | | 1.9 | 14.0 | 11.1 | 2.8 | 2.6 | | 149.6 | |
| 2041 | 32 | 0.46 | | 2.2 | 2.2 | 57.5 | | 44.1 | | 1.9 | 12.4 | 9.2 | 2.3 | 2.1 | | 131.6 | |
| 2042 | 33 | 0.44 | | 2.1 | 2.1 | 55.0 | | 42.2 | | 1.8 | 12.9 | 9.8 | 2.4 | 2.3 | | 137.6 | |
| 2043 | 34 | 0.42 | 3.8 | 2.0 | 5.8 | 52.5 | | 40.3 | | 1.7 | 12.4 | 9.2 | 2.3 | 2.1 | | 131.6 | |
| 2044 | 35 | 0.41 | 10.7 | 1.9 | 12.6 | 51.2 | | 39.3 | | 1.7 | 12.1 | 8.7 | 2.2 | 2.0 | | 128.5 | |
| 2045 | 36 | 0.39 | 3.9 | 1.8 | 5.7 | 48.7 | | 37.4 | | 1.6 | 11.6 | 8.1 | 2.0 | 1.9 | | 122.5 | |
| 2046 | 37 | 0.38 | 14.0 | 1.8 | 15.8 | 47.5 | | 36.4 | | 1.5 | 11.1 | 7.5 | 1.9 | 1.7 | | 116.6 | |
| 2047 | 38 | 0.36 | 7.1 | 1.7 | 8.8 | 45.0 | | 34.5 | | 1.5 | 10.8 | 7.1 | 1.8 | 1.6 | | 113.4 | |
| 2048 | 39 | 0.35 | 10.5 | 1.7 | 12.1 | 43.7 | | 33.6 | | 1.4 | 10.3 | 6.5 | 1.6 | 1.5 | | 107.5 | |
| 2049 | 40 | 0.33 | 10.7 | 1.6 | 12.3 | 41.2 | | 31.6 | | 1.3 | 10.0 | 6.1 | 1.5 | 1.4 | | 104.5 | |
| 2050 | 41 | 0.32 | 8.0 | 1.5 | 9.5 | 40.0 | | 30.7 | | 1.3 | 9.5 | 5.6 | 1.4 | 1.3 | | 98.6 | |
| 2051 | 42 | 0.31 | 2.3 | 1.5 | 3.7 | 38.7 | | 29.7 | | 1.3 | 9.2 | 5.2 | 1.3 | 1.2 | | 95.6 | |
| 2052 | 43 | 0.30 | 1.7 | 1.4 | 3.1 | 37.5 | | 28.8 | | 1.2 | 8.7 | 4.7 | 1.2 | 1.1 | | 89.8 | |
| 2053 | 44 | 0.29 | 2.0 | 1.4 | 3.4 | 36.2 | | 27.8 | | 1.2 | 8.4 | 4.3 | 1.1 | 1.0 | | 86.8 | |
| 2054 | 45 | 0.27 | 0.9 | 1.3 | 2.2 | 33.7 | | 25.9 | | 1.1 | 8.2 | 4.0 | 1.0 | 0.9 | | 83.8 | |
| 2055 | 46 | 0.26 | 0.7 | 1.2 | 1.9 | 32.5 | | 24.9 | | 1.1 | 7.9 | 3.7 | 0.9 | 0.9 | | 80.8 | |
| 2056 | 47 | 0.25 | | 1.2 | 1.2 | 31.2 | | 24.0 | | 1.0 | 7.6 | 3.4 | 0.9 | 0.8 | | 77.9 | |
| 2057 | 48 | 0.24 | 3.5 | 1.1 | 4.6 | 30.0 | | 23.0 | | 1.0 | 7.1 | 3.0 | 0.8 | 0.7 | | 72.3 | |
| 2058 | 49 | 0.23 | | 1.1 | 1.1 | 28.7 | | 22.1 | | 0.9 | 6.9 | 2.8 | 0.7 | 0.6 | | 69.4 | |
| 2059 | 50 | 0.23 | | 1.1 | 1.1 | 28.7 | | 22.1 | | 0.9 | 6.6 | 2.5 | 0.6 | 0.6 | | 66.5 | |
| 合計 | | | 896.5 | 91.4 | 987.9 | 1,965.0 | 1,507.7 | 65.1 | 414.3 | 297.2 | 73.9 | 68.7 | 58.3 | 4,450.2 | 3,462.3 | | |

神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 [残事業] 【事業期間-10%】

【資料1-14】

費用便益分析シート(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) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | 割引前 | | | | | 総便益(B) | 純便益(B-C) | |
| | | | | | | | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | | | 残存価値 |
| 2022 | 13 | 184.3 | 4.6 | 188.9 | | | | | | | | | -188.9 | |
| 2023 | 14 | 157.8 | 4.7 | 162.5 | | | | | | | | | -162.5 | |
| 2024 | 15 | 133.6 | 4.7 | 138.4 | | | | | | | | | -138.4 | |
| 2025 | 16 | 210.4 | 4.7 | 215.1 | | | 2.0 | | | | 2.0 | | -213.1 | |
| 2026 | 17 | 72.7 | 4.7 | 77.5 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.2 | 5.5 | 5.1 | 284.0 | 206.6 | |
| 2027 | 18 | 26.1 | 4.7 | 30.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.4 | 5.6 | 5.2 | 284.3 | 253.5 | |
| 2028 | 19 | 10.0 | 4.7 | 14.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | 284.6 | 269.8 | |
| 2029 | 20 | 37.0 | 4.7 | 41.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | 284.7 | 243.0 | |
| 2030 | 21 | 19.8 | 4.7 | 24.5 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.7 | 5.6 | 5.2 | 284.7 | 260.1 | |
| 2031 | 22 | 29.9 | 4.7 | 34.6 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.6 | 5.6 | 5.2 | 284.6 | 249.9 | |
| 2032 | 23 | 32.5 | 4.7 | 37.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.5 | 5.6 | 5.2 | 284.4 | 247.2 | |
| 2033 | 24 | 25.1 | 4.7 | 29.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.3 | 5.5 | 5.1 | 284.1 | 254.3 | |
| 2034 | 25 | 7.4 | 4.7 | 12.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 22.0 | 5.5 | 5.1 | 283.7 | 271.6 | |
| 2035 | 26 | 5.7 | 4.7 | 10.4 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 21.7 | 5.4 | 5.0 | 283.3 | 272.8 | |
| 2036 | 27 | 12.8 | 4.7 | 17.6 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 21.4 | 5.3 | 4.9 | 282.7 | 265.2 | |
| 2037 | 28 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 21.0 | 5.2 | 4.8 | 282.2 | 277.4 | |
| 2038 | 29 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 20.5 | 5.1 | 4.7 | 281.5 | 276.8 | |
| 2039 | 30 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 20.0 | 5.0 | 4.6 | 280.8 | 276.1 | |
| 2040 | 31 | 14.6 | 4.7 | 19.3 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 19.5 | 4.9 | 4.5 | 280.0 | 260.8 | |
| 2041 | 32 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 19.0 | 4.7 | 4.4 | 279.3 | 274.5 | |
| 2042 | 33 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 18.4 | 4.6 | 4.3 | 278.4 | 273.7 | |
| 2043 | 34 | 9.0 | 4.7 | 13.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 17.9 | 4.4 | 4.1 | 277.6 | 263.8 | |
| 2044 | 35 | 26.1 | 4.7 | 30.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 17.3 | 4.3 | 4.0 | 276.7 | 245.9 | |
| 2045 | 36 | 10.0 | 4.7 | 14.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 16.7 | 4.1 | 3.9 | 275.8 | 261.1 | |
| 2046 | 37 | 37.0 | 4.7 | 41.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 16.0 | 4.0 | 3.7 | 274.9 | 233.2 | |
| 2047 | 38 | 19.8 | 4.7 | 24.5 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | 274.0 | 249.4 | |
| 2048 | 39 | 29.9 | 4.7 | 34.6 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 14.8 | 3.7 | 3.4 | 273.1 | 238.4 | |
| 2049 | 40 | 32.5 | 4.7 | 37.2 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 14.2 | 3.5 | 3.3 | 272.1 | 234.9 | |
| 2050 | 41 | 25.1 | 4.7 | 29.8 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 13.6 | 3.4 | 3.1 | 271.2 | 241.4 | |
| 2051 | 42 | 7.4 | 4.7 | 12.1 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 13.0 | 3.2 | 3.0 | 270.3 | 258.2 | |
| 2052 | 43 | 5.7 | 4.7 | 10.4 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 12.4 | 3.1 | 2.9 | 269.4 | 259.0 | |
| 2053 | 44 | 12.8 | 4.7 | 17.6 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 11.8 | 2.9 | 2.7 | 268.6 | 251.0 | |
| 2054 | 45 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 11.2 | 2.8 | 2.6 | 267.7 | 263.0 | |
| 2055 | 46 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 10.6 | 2.7 | 2.5 | 266.9 | 262.2 | |
| 2056 | 47 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 10.1 | 2.5 | 2.3 | 266.1 | 261.3 | |
| 2057 | 48 | 14.6 | 4.7 | 19.3 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 9.6 | 2.4 | 2.2 | 265.3 | 246.0 | |
| 2058 | 49 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 9.0 | 2.2 | 2.1 | 264.5 | 259.8 | |
| 2059 | 50 | | 4.7 | 4.7 | 124.9 | 95.9 | 4.0 | 26.3 | 8.5 | 2.1 | 2.0 | 253.6 | 517.3 | |
| 合計 | | 1,209.2 | 179.6 | 1,388.8 | 4,247.3 | 3,258.9 | 139.0 | 895.6 | 585.4 | 145.4 | 135.2 | 253.6 | 9,660.4 | 8,271.7 |

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 24.7% NPV= 3,452 億円
B/C= 4.5

| | | | | | | | | | | | | | (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) | PI-船舶の大型化便益 | PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | 割引後 | | | | | 総便益(B) | 純便益(B-C) | | | | |
| | | | | | | | | RI-船舶の大型化便益 | RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減 | PI-地震時輸送コストの削減 | RI-地震時輸送コストの削減 | RI-施設被害回避 | | | 残存価値 | | | |
| 2022 | 13 | 0.96 | 176.9 | 4.4 | 181.3 | | | | | | | | | -181.3 | | | | |
| 2023 | 14 | 0.92 | 145.2 | 4.4 | 149.5 | | | | | | | | | -149.5 | | | | |
| 2024 | 15 | 0.89 | 118.9 | 4.2 | 123.1 | | | | | | | | | -123.1 | | | | |
| 2025 | 16 | 0.85 | 178.8 | 4.0 | 182.8 | | | | | | 1.7 | | 1.7 | -181.1 | | | | |
| 2026 | 17 | 0.82 | 59.6 | 3.9 | 63.5 | 102.4 | | | | | 78.6 | 3.3 | 21.6 | 18.2 | 4.5 | 4.2 | 232.9 | 169.4 |
| 2027 | 18 | 0.79 | 20.6 | 3.7 | 24.4 | 98.7 | | | | | 75.7 | 3.2 | 20.8 | 17.7 | 4.4 | 4.1 | 224.6 | 200.3 |
| 2028 | 19 | 0.76 | 7.6 | 3.6 | 11.2 | 94.9 | | | | | 72.9 | 3.1 | 20.0 | 17.2 | 4.3 | 4.0 | 216.3 | 205.1 |
| 2029 | 20 | 0.73 | 27.0 | 3.5 | 30.4 | 91.2 | | | | | 70.0 | 2.9 | 19.2 | 16.5 | 4.1 | 3.8 | 207.8 | 177.4 |
| 2030 | 21 | 0.70 | 13.9 | 3.3 | 17.2 | 87.4 | | | | | 67.1 | 2.8 | 18.4 | 15.9 | 3.9 | 3.7 | 199.3 | 182.1 |
| 2031 | 22 | 0.68 | 20.3 | 3.2 | 23.6 | 85.0 | | | | | 65.2 | 2.7 | 17.9 | 15.4 | 3.8 | 3.6 | 193.5 | 170.0 |
| 2032 | 23 | 0.65 | 21.1 | 3.1 | 24.2 | 81.2 | | | | | 62.3 | 2.6 | 17.1 | 14.6 | 3.6 | 3.4 | 184.9 | 160.7 |
| 2033 | 24 | 0.62 | 15.5 | 2.9 | 18.5 | 77.5 | | | | | 59.4 | 2.5 | 16.3 | 13.8 | 3.4 | 3.2 | 176.1 | 157.7 |
| 2034 | 25 | 0.60 | 4.4 | 2.8 | 7.3 | 75.0 | | | | | 57.5 | 2.4 | 15.8 | 13.2 | 3.3 | 3.1 | 170.2 | 163.0 |
| 2035 | 26 | 0.58 | 3.3 | 2.7 | 6.0 | 72.5 | | | | | 55.6 | 2.3 | 15.3 | 12.6 | 3.1 | 2.9 | 164.3 | 158.3 |
| 2036 | 27 | 0.56 | 7.2 | 2.7 | 9.8 | 70.0 | | | | | 53.7 | 2.3 | 14.8 | 12.0 | 3.0 | 2.8 | 158.3 | 148.5 |
| 2037 | 28 | 0.53 | | 2.5 | 2.5 | 66.2 | | | | | 50.8 | 2.1 | 14.0 | 11.1 | 2.8 | 2.6 | 149.6 | 147.0 |
| 2038 | 29 | 0.51 | | 2.4 | 2.4 | 63.7 | | | | | 48.9 | 2.1 | 13.4 | 10.5 | 2.6 | 2.4 | 143.6 | 141.2 |
| 2039 | 30 | 0.49 | | 2.3 | 2.3 | 61.2 | | | | | 47.0 | 2.0 | 12.9 | 9.8 | 2.4 | 2.3 | 137.6 | 135.3 |
| 2040 | 31 | 0.47 | 6.8 | 2.2 | 9.1 | 58.7 | | | | | 45.1 | 1.9 | 12.4 | 9.2 | 2.3 | 2.1 | 131.6 | 122.6 |
| 2041 | 32 | 0.46 | | 2.2 | 2.2 | 57.5 | | | | | 44.1 | 1.9 | 12.1 | 8.7 | 2.2 | 2.0 | 128.5 | 126.3 |
| 2042 | 33 | 0.44 | | 2.1 | 2.1 | 55.0 | | | | | 42.2 | 1.8 | 11.6 | 8.1 | 2.0 | 1.9 | 122.5 | 120.4 |
| 2043 | 34 | 0.42 | 3.8 | 2.0 | 5.8 | 52.5 | | | | | 40.3 | 1.7 | 11.1 | 7.5 | 1.9 | 1.7 | 116.6 | 110.8 |
| 2044 | 35 | 0.41 | 10.7 | 1.9 | 12.6 | 51.2 | | | | | 39.3 | 1.7 | 10.8 | 7.1 | 1.8 | 1.6 | 113.4 | 100.8 |
| 2045 | 36 | 0.39 | 3.9 | 1.8 | 5.7 | 48.7 | | | | | 37.4 | 1.6 | 10.3 | 6.5 | 1.6 | 1.5 | 107.5 | 101.8 |
| 2046 | 37 | 0.38 | 14.0 | 1.8 | 15.8 | 47.5 | | | | | 36.4 | 1.5 | 10.0 | 6.1 | 1.5 | 1.4 | 104.5 | 88.6 |
| 2047 | 38 | 0.36 | 7.1 | 1.7 | 8.8 | 45.0 | | | | | 34.5 | 1.5 | 9.5 | 5.6 | 1.4 | 1.3 | 98.6 | 89.8 |
| 2048 | 39 | 0.35 | 10.5 | 1.7 | 12.1 | 43.7 | | | | | 33.6 | 1.4 | 9.2 | 5.2 | 1.3 | 1.2 | 95.6 | 83.5 |
| 2049 | 40 | 0.33 | 10.7 | 1.6 | 12.3 | 41.2 | | | | | 31.6 | 1.3 | 8.7 | 4.7 | 1.2 | 1.1 | 89.8 | 77.5 |
| 2050 | 41 | 0.32 | 8.0 | 1.5 | 9.5 | 40.0 | | | | | 30.7 | 1.3 | 8.4 | 4.3 | 1.1 | 1.0 | 86.8 | 77.2 |
| 2051 | 42 | 0.31 | 2.3 | 1.5 | 3.7 | 38.7 | | | | | 29.7 | 1.3 | 8.2 | 4.0 | 1.0 | 0.9 | 83.8 | 80.1 |
| 2052 | 43 | 0.30 | 1.7 | 1.4 | 3.1 | 37.5 | | | | | 28.8 | 1.2 | 7.9 | 3.7 | 0.9 | 0.9 | 80.8 | 77.7 |
| 2053 | 44 | 0.29 | 3.7 | 1.4 | 5.1 | 36.2 | | | | | 27.8 | 1.2 | 7.6 | 3.4 | 0.9 | 0.8 | 77.9 | 72.8 |
| 2054 | 45 | 0.27 | | 1.3 | 1.3 | 33.7 | | | | | 25.9 | 1.1 | 7.1 | 3.0 | 0.8 | 0.7 | 72.3 | 71.0 |
| 2055 | 46 | 0.26 | | 1.2 | 1.2 | 32.5 | | | | | 24.9 | 1.1 | 6.9 | 2.8 | 0.7 | 0.6 | 69.4 | 68.2 |
| 2056 | 47 | 0.25 | | 1.2 | 1.2 | 31.2 | | | | | 24.0 | 1.0 | 6.6 | 2.5 | 0.6 | 0.6 | 66.5 | 65.3 |
| 2057 | 48 | 0.24 | 3.5 | 1.1 | 4.6 | 30.0 | | | | | 23.0 | 1.0 | 6.3 | 2.3 | 0.6 | 0.5 | 63.7 | 59.0 |
| 2058 | 49 | 0.23 | | 1.1 | 1.1 | 28.7 | | | | | 22.1 | 0.9 | 6.1 | 2.1 | 0.5 | 0.5 | 60.9 | 59.8 |
| 2059 | 50 | 0.23 | | 1.1 | 1.1 | 28.7 | | | | | 22.1 | 0.9 | 6.1 | 2.0 | 0.5 | 0.5 | 58.3 | 119.0 |
| 合計 | | | 907.2 | 91.4 | 998.6 | 1,965.0 | 1,507.7 | 65.1 | 414.3 | 297.2 | 73.9 | 68.7 | 58.3 | 4,450.2 | 3,451.6 | | | |

神戸港 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 | 74.3 | 千円/TEU・年 | 船舶の大型化に伴う輸送コストの削減 | 316.5 | 億円/年 |
| | | 82.3 | 千円/TEU・年 | コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減 | 615.2 | 億円/年 |
| 耐震便益 | 輸送コストの削減 | 2.7 | 千円/TEU・年 | 耐震強化に係る震災直後の輸送コストの削減 ※地震発生確率考慮 | 28.3 | 億円/年 |
| | 施設被害の回避 | 5.2 | 億円/年 | 施設復旧費用 ※地震発生確率考慮 | 5.2 | 億円/年 |
| 残存価値 | 残存価値 | 1,792.5 | 億円 | ふ頭用地及び荷役機械等の残存価値(評価期間の最終年に計上) | 1,792.5 | 億円 |

* 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29年3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(-16m)(耐震)、岸壁(増深・耐震改良)、岸壁(-15m)、航路・泊地等(-16m)、航路・泊地等(-15m)、防波堤、荷さばき地 等 |

〔外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(船舶の大型化便益)〕

外資コンテナを輸送する海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。基幹航路without時の代替港は、神戸港六甲アイランド地区(4,000~6,000TEUクラス)による海上輸送、海外T/Sによる海上輸送として設定する。なお、本プロジェクトは岸壁(-15m)、岸壁(-16m)の段階的な供用を図っていることから、STEP-1を岸壁(-15m)、STEP-2を岸壁(-16m)の効果として計測する。また、With時、Without時ともに神戸港を利用することから陸上輸送等にかかる費用はキャンセルアウトとした。便益対象貨物量は43万TEU(突入り)と予測。本プロジェクトの実施により、313億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【海上輸送費用-STEP1】

| 項 目 | 北米航路 | | 欧州・地中海航路-1 | | 欧州・地中海航路-2 | | 南アフリカ航路 | | |
|-----------------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------------|--------------------|---------------------|------------------------|---------|
| | With時 (6,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | With時 (6,000TEU) | Without時 (海外TS) | With時 (8,000TEU~ 10,000TEU) | Without時 (海外TS) | With時 (6,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数 (個/年) | 20ft輸出 | 14,432 | 14,432 | 9,247 | 9,247 | 15,302 | 15,302 | 7,755 | 7,755 |
| | 40ft輸出 | 17,318 | 17,318 | 11,097 | 11,097 | 18,362 | 18,362 | 9,306 | 9,306 |
| | 20ft輸入 | 28,633 | 28,633 | 13,101 | 13,101 | 21,679 | 21,679 | 15,068 | 15,068 |
| | 40ft輸入 | 34,360 | 34,360 | 15,721 | 15,721 | 26,015 | 26,015 | 18,081 | 18,081 |
| 輸送距離(海里)(神戸港~相手港) | 5,142 | 5,142 | 11,334 | | 11,334 | | 7,869 | 7,869 | |
| 1個当たり海上輸送費用 (円/個) (神戸港~相手港) | 20ft輸出 | 43,695 | 49,538 | 93,045 | | 82,218~85,984 | | 65,409 | 74,318 |
| | 40ft輸出 | 65,475 | 74,302 | 139,425 | | 123,332~128,702 | | 98,013 | 111,472 |
| | 20ft輸入 | 43,695 | 49,538 | 93,045 | | 82,218~85,984 | | 65,409 | 74,318 |
| | 40ft輸入 | 65,475 | 74,302 | 139,425 | | 123,332~128,702 | | 98,013 | 111,472 |
| 輸送距離(海里)(神戸港~釜山港) | | | | 367 | | 367 | | | |
| 1個当たり海上輸送費用 (円/個) (神戸港~釜山港) | 20ft輸出 | | | | 10,642 | | 10,642 | | |
| | 40ft輸出 | | | | 15,968 | | 15,968 | | |
| | 20ft輸入 | | | | 10,642 | | 10,642 | | |
| | 40ft輸入 | | | | 15,968 | | 15,968 | | |
| 輸送距離(海里)(釜山港~相手港) | | | | 11,130 | | 11,130 | | | |
| 1個当たり海上輸送費用 (円/個) (釜山港~相手港) | 20ft輸出 | | | | 91,400 | | 80,708~84,404 | | |
| | 40ft輸出 | | | | 136,960 | | 121,067~126,337 | | |
| | 20ft輸入 | | | | 91,400 | | 80,708~84,404 | | |
| | 40ft輸入 | | | | 136,960 | | 121,067~126,337 | | |
| 1個当たりトランシップ費用 (円/個) (釜山港) | 20ft輸出 | | | | 12,000 | | 12,000 | | |
| | 40ft輸出 | | | | 18,000 | | 18,000 | | |
| | 20ft輸入 | | | | 12,000 | | 12,000 | | |
| | 40ft輸入 | | | | 18,000 | | 18,000 | | |
| 海上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 631 | 715 | 860 | 1,055 | 1,284 | 1,607 | 507 | 576 |
| | 40ft輸出 | 1,134 | 1,287 | 1,547 | 1,897 | 2,309 | 2,890 | 912 | 1,037 |
| | 20ft輸入 | 1,251 | 1,418 | 1,219 | 1,494 | 1,819 | 2,276 | 986 | 1,120 |
| | 40ft輸入 | 2,250 | 2,553 | 2,192 | 2,687 | 3,271 | 4,094 | 1,772 | 2,016 |
| | 小計 | 5,265 | 5,973 | 5,818 | 7,133 | 8,681 | 10,867 | 4,177 | 4,749 |
| 海上輸送費用削減便益(計) | | | | | | | | | 4,779 |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

※RC-6/7のWith時10,000TEU級-Without時海外TSをSTEP-1で集計した関係上、1個当りの海上輸送費用の表記は価格範囲がある。

【海上輸送費用-STEP2】

| 項 目 | 北米航路 | | 欧州・地中海航路-1 | | |
|----------------------|---------------------|------------------------|----------------------|------------------------|---------|
| | With時 (8,000TEU) | Without時 (6,000TEU) | With時 (10,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数 (個/年) | 20ft輸出 | 10,496 | 10,496 | 9,247 | 9,247 |
| | 40ft輸出 | 12,595 | 12,595 | 11,097 | 11,097 |
| | 20ft輸入 | 20,824 | 20,824 | 13,101 | 13,101 |
| | 40ft輸入 | 24,989 | 24,989 | 15,721 | 15,721 |
| 輸送距離(海里) | 5,142 | 5,142 | 11,334 | 11,334 | |
| 1個当たり海上輸送費用 (円/個) | 20ft輸出 | 40,480 | 43,695 | 82,218 | 93,045 |
| | 40ft輸出 | 60,590 | 65,475 | 123,332 | 139,425 |
| | 20ft輸入 | 40,480 | 43,695 | 82,218 | 93,045 |
| | 40ft輸入 | 60,590 | 65,475 | 123,332 | 139,425 |
| 海上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 425 | 459 | 760 | 860 |
| | 40ft輸出 | 763 | 825 | 1,369 | 1,547 |
| | 20ft輸入 | 843 | 910 | 1,077 | 1,219 |
| | 40ft輸入 | 1,514 | 1,636 | 1,939 | 2,192 |
| | 小計 | 3,545 | 3,829 | 5,145 | 5,818 |
| 海上輸送費用削減便益(計) | | | | 958 | |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送時間費用-STEP1】

| 項 目 | 北米航路 | | 欧州・地中海航路-1 | | 欧州・地中海航路-2 | | 南アフリカ航路 | | |
|--------------------|---------------------|------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------------|--------------------|---------------------|------------------------|--------|
| | With時 (6,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | With時 (6,000TEU) | Without時 (海外TS) | With時 (8,000TEU~ 10,000TEU) | Without時 (海外TS) | With時 (6,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数 (個/年) | 20ft輸出 | 14,432 | 14,432 | 9,247 | 9,247 | 15,302 | 15,302 | 7,755 | 7,755 |
| | 40ft輸出 | 17,318 | 17,318 | 11,097 | 11,097 | 18,362 | 18,362 | 9,306 | 9,306 |
| | 20ft輸入 | 28,633 | 28,633 | 13,101 | 13,101 | 21,679 | 21,679 | 15,068 | 15,068 |
| | 40ft輸入 | 34,360 | 34,360 | 15,721 | 15,721 | 26,015 | 26,015 | 18,081 | 18,081 |
| 輸送時間(時間) | 300 | 317 | 660 | 701 | 634 | 677 | 458 | 485 | |
| 時間費用原単位 (円/h/個) | 20ft輸出 | 2,200 | 2,200 | 2,200 | 2,200 | 2,200 | 2,200 | 1,600 | 1,600 |
| | 40ft輸出 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 2,300 | 2,300 |
| | 20ft輸入 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,200 | 1,200 |
| | 40ft輸入 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 1,800 | 1,800 |
| 輸送時間費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 9,525 | 10,059 | 13,427 | 14,257 | 21,330 | 22,703 | 5,688 | 6,015 |
| | 40ft輸出 | 17,145 | 18,105 | 24,169 | 25,663 | 38,394 | 40,866 | 9,812 | 10,377 |
| | 20ft輸入 | 16,321 | 17,235 | 16,428 | 17,444 | 26,098 | 27,778 | 8,289 | 8,766 |
| | 40ft輸入 | 29,893 | 31,567 | 30,090 | 31,950 | 47,800 | 50,878 | 14,919 | 15,778 |
| 輸送時間費用削減便益(計) | 72,884 | 76,966 | 84,114 | 89,314 | 133,622 | 142,226 | 38,707 | 40,936 | |
| | | | | | | | | | 20,115 |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

※RC-6/7のWith時10,000TEU級-Without時海外TSをSTEP-1で集計した関係上、1個当りの海上輸送費用の表記は価格範囲がある。

【海上輸送時間費用-STEP2】

| 項 目 | 北米航路 | | 欧州・地中海航路-1 | | |
|--------------------|---------------------|------------------------|----------------------|------------------------|--------|
| | With時 (8,000TEU) | Without時 (6,000TEU) | With時 (10,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数 (個/年) | 20ft輸出 | 10,496 | 10,496 | 9,247 | 9,247 |
| | 40ft輸出 | 12,595 | 12,595 | 11,097 | 11,097 |
| | 20ft輸入 | 20,824 | 20,824 | 13,101 | 13,101 |
| | 40ft輸入 | 24,989 | 24,989 | 15,721 | 15,721 |
| 輸送時間(時間) | 288 | 300 | 634 | 660 | |
| 時間費用原単位 (円/h/個) | 20ft輸出 | 2,200 | 2,200 | 2,200 | 2,200 |
| | 40ft輸出 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 |
| | 20ft輸入 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 |
| | 40ft輸入 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 |
| 輸送時間費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 6,650 | 6,927 | 12,890 | 13,427 |
| | 40ft輸出 | 11,970 | 12,469 | 23,202 | 24,169 |
| | 20ft輸入 | 11,395 | 11,870 | 15,771 | 16,428 |
| | 40ft輸入 | 20,871 | 21,741 | 28,886 | 30,090 |
| 輸送時間費用削減便益(計) | 50,887 | 53,007 | 80,749 | 84,114 | |
| | | | | 5,485 | |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

| | |
|---|-----|
| 外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(船舶の大型化便益) 合計(億円/年) | 313 |
| 外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(船舶の大型化便益) 合計(億円/年)<デフレータ補正後> | 316 |

【外貨コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(陸上輸送コストの削減)】

外貨コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。その他航路(豪州航路、東南アジア、近海航路)については、Without時はコンテナ貨物がオーバーフローすることから、代替港を伊勢湾諸港等と設定する。便益対象貨物量は75万TEU(実入り)と予測。本プロジェクトの実施により、609億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】

| 項目 | 豪州航路 | | 東南アジア航路 | | 近海航路 | | |
|----------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|
| | With時 (4,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | With時 (2,000TEU) | Without時 (2,000TEU) | With時 (1,000TEU) | Without時 (1,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数 (個/年) | 20ft輸出 | 1,305 | 1,305 | 66,442 | 66,442 | 26,289 | 26,289 |
| | 40ft輸出 | 1,567 | 1,567 | 79,730 | 79,730 | 31,547 | 31,547 |
| | 20ft輸入 | 1,438 | 1,438 | 68,423 | 68,423 | 55,965 | 55,965 |
| | 40ft輸入 | 1,727 | 1,727 | 82,105 | 82,105 | 67,158 | 67,158 |
| 輸送距離(km) | 6~153 | 92~276 | 6~153 | 92~276 | 6~153 | 4~237 | |
| 1個当たり陸上輸送費用 (円/個) | 20ft輸出 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 |
| | 40ft輸出 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 |
| | 20ft輸入 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 |
| | 40ft輸入 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 |
| 陸上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 89 | 203 | 4,325 | 10,059 | 1,692 | 3,646 |
| | 40ft輸出 | 163 | 351 | 7,896 | 17,410 | 3,090 | 6,343 |
| | 20ft輸入 | 77 | 204 | 3,179 | 10,029 | 2,904 | 7,600 |
| | 40ft輸入 | 141 | 354 | 5,824 | 17,389 | 5,320 | 13,238 |
| | 小計 | 470 | 1,111 | 21,224 | 54,886 | 13,006 | 30,827 |
| 陸上輸送費用削減便益(計) | | | | | | | 52,124 |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用】

| 項目 | 豪州航路 | | 東南アジア航路 | | 近海航路 | | |
|----------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------|
| | With時 (4,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | With時 (2,000TEU) | Without時 (2,000TEU) | With時 (1,000TEU) | Without時 (1,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数 (個/年) | 20ft輸出 | 1,305 | 1,305 | 66,442 | 66,442 | 26,289 | 26,289 |
| | 40ft輸出 | 1,567 | 1,567 | 79,730 | 79,730 | 31,547 | 31,547 |
| | 20ft輸入 | 1,438 | 1,438 | 68,423 | 68,423 | 55,965 | 55,965 |
| | 40ft輸入 | 1,727 | 1,727 | 82,105 | 82,105 | 67,158 | 67,158 |
| 輸送距離(海里) | 4,411 | 4,388 | 2,697 | 2,791 | 776 | 776~921 | |
| 1個当たり海上輸送費用 (円/個) | 20ft輸出 | 42,814 | 42,814 | 35,278 | 36,520 | 17,350 | 17,350~19,930 |
| | 40ft輸出 | 64,213 | 64,213 | 52,850 | 54,710 | 26,030 | 26,030~29,900 |
| | 20ft輸入 | 42,814 | 42,814 | 35,278 | 36,520 | 17,350 | 17,350~19,930 |
| | 40ft輸入 | 64,213 | 64,213 | 52,850 | 54,710 | 26,030 | 26,030~29,900 |
| 海上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 56 | 56 | 2,344 | 2,426 | 456 | 505 |
| | 40ft輸出 | 101 | 101 | 4,214 | 4,362 | 821 | 910 |
| | 20ft輸入 | 62 | 62 | 2,414 | 2,499 | 971 | 1,079 |
| | 40ft輸入 | 111 | 111 | 4,339 | 4,492 | 1,748 | 1,942 |
| | 小計 | 329 | 329 | 13,311 | 13,779 | 3,996 | 4,436 |
| 海上輸送費用削減便益(計) | | | | | | | 908 |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)】

| 項目 | 豪州航路 | | 東南アジア航路 | | 近海航路 | | |
|--------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|--------|
| | With時 (4,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | With時 (2,000TEU) | Without時 (2,000TEU) | With時 (1,000TEU) | Without時 (1,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数 (個/年) | 20ft輸出 | 1,305 | 1,305 | 66,442 | 66,442 | 26,289 | 26,289 |
| | 40ft輸出 | 1,567 | 1,567 | 79,730 | 79,730 | 31,547 | 31,547 |
| | 20ft輸入 | 1,438 | 1,438 | 68,423 | 68,423 | 55,965 | 55,965 |
| | 40ft輸入 | 1,727 | 1,727 | 82,105 | 82,105 | 67,158 | 67,158 |
| 輸送時間(時間) | 271~276 | 273~276 | 185~188 | 193~197 | 60~63 | 60~77 | |
| 時間費用原単位 (円/h/個) | 20ft輸出 | 1,600 | 1,600 | 1,600 | 1,600 | 1,600 | 1,600 |
| | 40ft輸出 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 |
| | 20ft輸入 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 |
| | 40ft輸入 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 |
| 輸送時間費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 568 | 572 | 19,747 | 20,697 | 2,564 | 2,994 |
| | 40ft輸出 | 981 | 987 | 34,063 | 35,702 | 4,422 | 5,165 |
| | 20ft輸入 | 469 | 472 | 15,221 | 15,974 | 4,077 | 4,788 |
| | 40ft輸入 | 845 | 851 | 27,397 | 28,752 | 7,338 | 8,618 |
| | 小計 | 2,864 | 2,882 | 96,428 | 101,125 | 18,401 | 21,565 |
| 輸送時間費用削減便益(計) | | | | | | | 7,880 |

| | |
|--|-----|
| 外貨コンテナ貨物の輸送コスト削減便益額(陸上輸送コストの削減) 合計(億円/年) | 609 |
| 外貨コンテナ貨物の輸送コスト削減便益額(陸上輸送コストの削減) 合計(億円/年)<デフレータ補正後> | 615 |

〔耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避〕

今回整備される岸壁を耐震強化岸壁として整備することで、地震時においても継続的に幹線貨物を取り扱うことが可能となり、輸送コストの増大回避が図られる。地震時に外貨コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。Without時の代替港は、対象地震（南海地震）の影響範囲を鑑みて、伊勢湾諸港等を設定。便益対象貨物量は104万TEU（実入り）と予測。本プロジェクトの実施により、865億円/年（地震発生確率考慮前）の輸送コストが削減可能となる。

| | |
|--|-------------|
| 耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避額 合計(百万円/回) | 86,549 |
| | (地震発生確率考慮前) |

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| | 単年度便益 |
| I. 一般貨物輸送費削減（被災1年目（1年分））：B（Q1） | 86,308 百万円/年 |
| II. 一般貨物輸送費削減（被災1年後～2年後（1年分））：B（Q2） | 82,989 百万円/年 |
| 社会的割引率：i | 0.04 |
| 一般貨物輸送コスト削減効果：Be | 169,297 百万円/年 |
| 通常時の海上輸送削減便益：B | 82,748 百万円/年 |
| 通常時発現便益を除いた地震時発現便益：Be-B | 86,549 百万円/年 |

※地震時発現便益は、当該プロジェクトの耐震強化施設で発現する通常時便益を控除する。RC4/5及びRC7で発現する通常時の大型化便益は控除対象外としている。

【陸上輸送費用-1】

| 項 目 | 北米航路 | | 欧州・地中海航路 | | 豪州航路 | | |
|-------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|
| | With時 (8,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | With時 (8,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | With時 (4,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数(個/年) | 20ft輸出 | 14,262 | 14,262 | 12,879 | 12,879 | 1,253 | 1,253 |
| | 40ft輸出 | 17,113 | 17,113 | 15,452 | 15,452 | 1,505 | 1,505 |
| | 20ft輸入 | 28,296 | 28,296 | 18,241 | 18,241 | 1,385 | 1,385 |
| | 40ft輸入 | 33,955 | 33,955 | 21,887 | 21,887 | 1,662 | 1,662 |
| 輸送距離(km) | 6～153 | 106～292 | 6～153 | 108～292 | 6～153 | 92～276 | |
| 輸送費用(円/個) | 20ft輸出 | 25,450～128,310 | 104,090～188,380 | 25,450～128,310 | 104,090～188,380 | 25,450～128,310 | 95,840～188,380 |
| | 40ft輸出 | 39,320～190,630 | 156,770～273,910 | 39,320～190,630 | 156,770～273,910 | 39,320～190,630 | 145,190～273,910 |
| | 20ft輸入 | 25,450～128,310 | 104,090～188,380 | 25,450～128,310 | 104,090～188,380 | 25,450～128,310 | 95,840～188,380 |
| | 40ft輸入 | 39,320～190,630 | 156,770～273,910 | 39,320～190,630 | 156,770～273,910 | 39,320～190,630 | 145,190～273,910 |
| 陸上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 992 | 2,282 | 938 | 2,101 | 86 | 195 |
| | 40ft輸出 | 1,813 | 3,935 | 1,712 | 3,619 | 157 | 337 |
| | 20ft輸入 | 1,668 | 4,475 | 879 | 2,799 | 74 | 196 |
| | 40ft輸入 | 3,056 | 7,721 | 1,611 | 4,838 | 136 | 341 |
| 小計 | 7,529 | 18,413 | 5,139 | 13,357 | 452 | 1,069 | |
| 陸上輸送費用削減便益(計) | | | | | | 19,717 | |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用-1】

| 項 目 | 北米航路 | | 欧州・地中海航路 | | 豪州航路 | | |
|----------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|--------|
| | With時 (8,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | With時 (8,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | With時 (4,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数(個/年) | 20ft輸出 | 14,262 | 14,262 | 12,879 | 12,879 | 1,253 | 1,253 |
| | 40ft輸出 | 17,113 | 17,113 | 15,452 | 15,452 | 1,505 | 1,505 |
| | 20ft輸入 | 28,296 | 28,296 | 18,241 | 18,241 | 1,385 | 1,385 |
| | 40ft輸入 | 33,955 | 33,955 | 21,887 | 21,887 | 1,662 | 1,662 |
| 輸送距離(海里) | 5,142 | 4,992 | 11,334 | 11,425 | 4,411 | 4,388 | |
| 1個当たり海上輸送費用 (円/個) | 20ft輸出 | 40,480 | 39,216 | 85,984 | 86,616 | 42,812 | 42,812 |
| | 40ft輸出 | 60,590 | 58,698 | 128,702 | 129,648 | 64,213 | 64,213 |
| | 20ft輸入 | 40,480 | 39,216 | 85,984 | 86,616 | 42,812 | 42,812 |
| | 40ft輸入 | 60,590 | 58,698 | 128,702 | 129,648 | 64,213 | 64,213 |
| 海上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 577 | 559 | 1,107 | 1,116 | 54 | 54 |
| | 40ft輸出 | 1,037 | 1,004 | 1,989 | 2,003 | 97 | 97 |
| | 20ft輸入 | 1,145 | 1,110 | 1,568 | 1,580 | 59 | 59 |
| | 40ft輸入 | 2,057 | 1,993 | 2,817 | 2,838 | 107 | 107 |
| 小計 | 4,817 | 4,667 | 7,481 | 7,536 | 316 | 316 | |
| 海上輸送費用削減便益(計) | | | | | | -95 | |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)-1】

| 項 目 | 北米航路 | | 欧州・地中海航路 | | 豪州航路 | | |
|--------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|-------|
| | With時 (8,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | With時 (8,000TEU) | Without時 (8,000TEU) | With時 (4,000TEU) | Without時 (4,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数(個/年) | 20ft輸出 | 14,262 | 14,262 | 12,879 | 12,879 | 1,253 | 1,253 |
| | 40ft輸出 | 17,113 | 17,113 | 15,452 | 15,452 | 1,505 | 1,505 |
| | 20ft輸入 | 28,296 | 28,296 | 18,241 | 18,241 | 1,385 | 1,385 |
| | 40ft輸入 | 33,955 | 33,955 | 21,887 | 21,887 | 1,662 | 1,662 |
| 輸送時間(時間) | 288~291 | 280~283 | 634~637 | 640~643 | 272~276 | 272~276 | |
| 時間費用原単位 (円/h/個) | 20ft輸出 | 2,200 | 2,200 | 2,200 | 2,200 | 1,600 | 1,600 |
| | 40ft輸出 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 2,300 | 2,300 |
| | 20ft輸入 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,900 | 1,200 | 1,200 |
| | 40ft輸入 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 2,900 | 1,800 | 1,800 |
| 輸送時間費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 9,068 | 8,822 | 17,983 | 18,169 | 546 | 549 |
| | 40ft輸出 | 16,321 | 15,878 | 32,364 | 32,698 | 942 | 948 |
| | 20ft輸入 | 15,526 | 15,113 | 21,979 | 22,215 | 452 | 455 |
| | 40ft輸入 | 28,438 | 27,681 | 40,252 | 40,685 | 813 | 819 |
| 輸送時間費用削減便益(計) | 小計 | 69,353 | 67,494 | 112,578 | 113,767 | 2,753 | 2,771 |
| 輸送時間費用削減便益(計) | | | | | | | -651 |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【陸上輸送費用-2】

| 項 目 | 東南アジア航路 | | 近海航路 | | 南アフリカ航路 | | |
|----------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|
| | With時 (2,000TEU) | Without時 (2,000TEU) | With時 (1,000TEU) | Without時 (1,000TEU) | With時 (6,000TEU) | Without時 (6,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数(個/年) | 20ft輸出 | 70,348 | 70,348 | 24,761 | 24,761 | 2,017 | 2,017 |
| | 40ft輸出 | 84,418 | 84,418 | 29,715 | 29,715 | 2,421 | 2,421 |
| | 20ft輸入 | 72,447 | 72,447 | 52,715 | 52,715 | 3,922 | 3,922 |
| | 40ft輸入 | 86,934 | 86,934 | 63,259 | 63,259 | 4,705 | 4,705 |
| 輸送距離(km) | 6~153 | 92~276 | 6~153 | 69~276 | 12~139 | 108~292 | |
| 1個当たり陸上輸送費用 (円/個) | 20ft輸出 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 30,440~95,840 | 104,090~188,380 |
| | 40ft輸出 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 47,170~145,190 | 154,770~273,910 |
| | 20ft輸入 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 25,450~128,310 | 95,840~188,380 | 30,440~95,840 | 104,090~188,380 |
| | 40ft輸入 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 39,320~190,630 | 145,190~273,910 | 47,170~145,190 | 154,770~273,910 |
| 陸上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 4,582 | 10,650 | 1,690 | 3,896 | 111 | 335 |
| | 40ft輸出 | 8,363 | 18,434 | 3,087 | 6,753 | 204 | 576 |
| | 20ft輸入 | 3,378 | 10,618 | 2,903 | 8,189 | 160 | 594 |
| | 40ft輸入 | 6,188 | 18,411 | 5,319 | 14,202 | 294 | 1,026 |
| 陸上輸送費用削減便益(計) | 小計 | 22,511 | 58,113 | 13,001 | 33,040 | 769 | 2,531 |
| 陸上輸送費用削減便益(計) | | | | | | | 57,404 |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用-2】

| 項 目 | 東南アジア航路 | | 近海航路 | | 南アフリカ航路 | | |
|----------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------|
| | With時 (2,000TEU) | Without時 (2,000TEU) | With時 (1,000TEU) | Without時 (1,000TEU) | With時 (6,000TEU) | Without時 (6,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数(個/年) | 20ft輸出 | 70,348 | 70,348 | 24,761 | 24,761 | 2,017 | 2,017 |
| | 40ft輸出 | 84,418 | 84,418 | 29,715 | 29,715 | 2,421 | 2,421 |
| | 20ft輸入 | 72,447 | 72,447 | 52,715 | 52,715 | 3,922 | 3,922 |
| | 40ft輸入 | 86,934 | 86,934 | 63,259 | 63,259 | 4,705 | 4,705 |
| 輸送距離(海里) | 2,697 | 2,791 | 776 | 797~921 | 7,869 | 7,869 | |
| 1個当たり海上輸送費用 (円/個) | 20ft輸出 | 35,278 | 36,520 | 17,350 | 17,886~19,930 | 93,045 | 93,703 |
| | 40ft輸出 | 52,850 | 54,710 | 26,030 | 26,804~29,900 | 139,425 | 140,411 |
| | 20ft輸入 | 35,278 | 36,520 | 17,350 | 17,886~19,930 | 93,045 | 93,703 |
| | 40ft輸入 | 52,850 | 54,710 | 26,030 | 26,804~29,900 | 139,425 | 140,411 |
| 海上輸送費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 2,482 | 2,569 | 455 | 516 | 188 | 189 |
| | 40ft輸出 | 4,461 | 4,619 | 820 | 928 | 338 | 340 |
| | 20ft輸入 | 2,556 | 2,646 | 970 | 1,098 | 365 | 368 |
| | 40ft輸入 | 4,594 | 4,756 | 1,746 | 1,977 | 656 | 661 |
| 海上輸送費用削減便益(計) | 小計 | 14,093 | 14,590 | 3,991 | 4,519 | 1,546 | 1,557 |
| 海上輸送費用削減便益(計) | | | | | | | 1,035 |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)-2】

| 項目 | 東南アジア航路 | | 近海航路 | | 南アフリカ航路 | | |
|--------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|-------|
| | With時 (2,000TEU) | Without時 (2,000TEU) | With時 (1,000TEU) | Without時 (1,000TEU) | With時 (6,000TEU) | Without時 (6,000TEU) | |
| コンテナ取扱個数(個/年) | 20ft輸出 | 70,348 | 70,348 | 24,761 | 24,761 | 2,017 | 2,017 |
| | 40ft輸出 | 84,418 | 84,418 | 29,715 | 29,715 | 2,421 | 2,421 |
| | 20ft輸入 | 72,447 | 72,447 | 52,715 | 52,715 | 3,922 | 3,922 |
| | 40ft輸入 | 86,934 | 86,934 | 63,259 | 63,259 | 4,705 | 4,705 |
| 輸送時間(時間) | 185~188 | 193~197 | 60~63 | 64~77 | 660~663 | 666~669 | |
| 時間費用原単位 (円/h/個) | 20ft輸出 | 1,600 | 1,600 | 1,600 | 1,600 | 1,600 | 1,600 |
| | 40ft輸出 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 |
| | 20ft輸入 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 |
| | 40ft輸入 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 |
| 輸送時間費用 (百万円/年) | 20ft輸出 | 20,908 | 21,914 | 2,560 | 3,079 | 2,132 | 2,155 |
| | 40ft輸出 | 36,066 | 37,801 | 4,416 | 5,311 | 3,679 | 3,718 |
| | 20ft輸入 | 16,116 | 16,913 | 4,071 | 4,913 | 3,108 | 3,141 |
| | 40ft輸入 | 29,008 | 30,443 | 7,328 | 8,843 | 5,592 | 5,651 |
| 小計 | 102,098 | 107,071 | 18,374 | 22,146 | 14,512 | 14,665 | |
| 輸送時間費用削減便益(計) | | | | | | 8,898 | |

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

| | |
|---|--------|
| 耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避額 合計(百万円/年) | 86,308 |
| 耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避額 合計(百万円/年) <デフレータ補正後> | 87,170 |

(地震発生確率考慮前)

〔耐震強化岸壁の整備に伴う施設被害の回避便益〕

耐震強化施設は、震災時に損壊を免れることができる。本プロジェクトの実施により復旧のための追加的な支出(163億円/回)を回避することができる。(地震発生確率考慮前)

| 項目 | With時 | Without時 | 備考 |
|--------------------------|-------|----------|-----------------|
| ①岸壁(非耐震部分)建設費 (百万円/回) | 0 | 166 | |
| ②社会的割引率 | - | 0.04 | |
| 施設被害回避便益(岸壁復旧費用) (百万円/回) | - | 163 | ①/2+①/(2*(1+②)) |

※2年目については社会的割引率を考慮した。

〔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、荷役機械および航路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期間の終了と共に1,793億円の残存価値が発生する。

| 項目 | With時 | Without時 | |
|-------------------|-------------------------|-------------|---|
| ふ頭用地 | 建設用地面積(m ²) | 1,283,000 | - |
| | 地価単価(円/m ²) | 108,000 | - |
| | 残存価値(億円) | 1,386 | - |
| 荷役機械 (耐用年数17年) | 再投資からの経過年数 | 5~16 | - |
| | 更新費用(億円) | 0.9~37 | - |
| | 残存価値(億円) | 76 | - |
| 水域施設 (耐用年数50年) | 所得費(事業費)(億円) | 1~271 | - |
| | 残存割合 | 10.0%~42.4% | - |
| | 残存価値(億円) | 210 | - |
| 防波堤 (耐用年数50年) | 所得費(事業費)(億円) | 69~227 | - |
| | 残存割合 | 40.6%~42.4% | - |
| | 残存価値(億円) | 121 | - |
| 残存価値 合計(億円) | 1,793 | - | |

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 事業費

| 項目 | 数量 | 全体事業費(億円) |
|------------------------------|--------|-----------|
| 工事費 | | 2,418 |
| 岸壁(水深16m)(耐震)【PC-18E】 | 1式 | 77 |
| 地盤改良工 | 400m | 4 |
| 基礎工 | 400m | 7 |
| 本体工 | 400m | 38 |
| 被覆工 | 1式 | 0 |
| 裏込及び裏埋工 | 400m | 10 |
| 上部工 | 400m | 2 |
| 舗装工 | 1式 | 3 |
| 附帯工 | 1式 | 12 |
| 構造物撤去工 | 1式 | 1 |
| 岸壁(水深16m)(改良)(耐震)【RC-6~7】 | 1式 | 86 |
| 棧橋改良工 | 400m | 2 |
| 地盤改良工 | 400m | 66 |
| 附属工 | 400m | 18 |
| 岸壁(水深16m)(増深・耐震改良)【PC-15~17】 | 1式 | 231 |
| 舗装工 | 1式 | 4 |
| 地盤改良工 | 1,150m | 172 |
| 設備工 | 1式 | 6 |
| クレーン移設工 | 1式 | 49 |

| 項目 | 数量 | 全体事業費(億円) |
|----------------------------|------|-----------|
| 岸壁(水深15m)(耐震改良)【PC-14~15N】 | 1式 | 157 |
| 舗装工 | 1式 | 4 |
| 地盤改良工 | 700m | 115 |
| 設備工 | 1式 | 4 |
| クレーン移設工 | 1式 | 33 |
| 岸壁(水深15m) | 1式 | 187 |
| 地盤改良工 | 1式 | 4 |
| 基礎工 | 700m | 31 |
| 本体工 | 700m | 64 |
| 裏込及び裏埋工 | 700m | 19 |
| 上部工 | 700m | 9 |
| 舗装工 | 1式 | 3 |
| 附属工 | 1式 | 11 |
| 鋼管杭工 | 1式 | 30 |
| PC桁工 | 1式 | 7 |
| 雑工 | 1式 | 9 |

| 項目 | 数量 | 全体事業費(億円) |
|------------|------|-----------|
| 岸壁(水深12m) | 1式 | 91 |
| 基礎工 | 700m | 28 |
| 本体工 | 700m | 39 |
| 裏込及び裏埋工 | 700m | 14 |
| 上部工 | 700m | 3 |
| 舗装工 | 1式 | 3 |
| 附属工 | 1式 | 2 |
| 雑工 | 1式 | 3 |
| 岸壁(水深7.5m) | 1式 | 31 |
| 基礎工 | 130m | 11 |
| 本体工 | 130m | 7 |
| 裏込及び裏埋工 | 130m | 7 |
| 上部工 | 130m | 4 |
| 舗装工 | 1式 | 0 |
| 附属工 | 1式 | 1 |
| 雑工 | 1式 | 0 |
| 荷さばき地 | 1式 | 459 |
| 舗装工 | 1式 | 8 |
| 地盤改良工 | 1式 | 451 |

| 項目 | 数量 | 全体事業費(億円) |
|---------------|-------------------------|-----------|
| 防波堤(第8)、(第8)南 | 1式 | 275 |
| 地盤改良工 | 1,800m | 27 |
| 基礎工 | 1,800m | 200 |
| 本体工 | 1,800m | 26 |
| 根固工 | 1式 | 1 |
| 被覆工 | 1式 | 3 |
| 上部工 | 1,800m | 18 |
| 雑工 | 1式 | 1 |
| 護岸(防波) | 1式 | 74 |
| 基礎工 | 1,548m | 25 |
| 本体工 | 1,548m | 14 |
| 根固工 | 1,548m | 2 |
| 被覆工 | 1式 | 3 |
| 上部工 | 1,548m | 30 |
| 航路、泊地等(水深16m) | 1式 | 719 |
| 浚渫工 | 8,575,000m ² | 638 |
| 撤去工等 | 4,090,000m ² | 80 |
| 航路、泊地等(水深15m) | 1式 | 33 |
| 浚渫工 | 1,380,000m ² | 33 |

| 項目 | 数量 | 全体事業費(億円) |
|----------|----|-----------|
| 用地費及び補償費 | | 1,164 |
| 用地費 | 1式 | 1,113 |
| 補償費 | 1式 | 51 |
| 間接経費 | | 255 |
| 合計(税込) | | 3,834 |

(2)管理運営費

| 項目 | 数量 | 当初総事業費 (億円/年) |
|-------|----|------------------|
| 管理運営費 | 1式 | 2 |

※港湾管理者等へのヒアリングにより算出している。

国近整企画第37号
令和3年7月14日

神戸市長 殿

近畿地方整備局長
(公印省略)

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(依頼)

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、厚くお礼申し上げます。

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、令和3年8月4日(水)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、令和3年7月28日(水)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・お問い合わせ先

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)

【道路事業】

| 事業名 | 「対応方針(原案)」案※ | 備考 |
|-----------------|--------------|----|
| 一般国道175号 神出バイパス | 事業継続 | |

【港湾事業】

| 事業名 | 「対応方針(原案)」案※ | 備考 |
|----------------------|--------------|----|
| 神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 | 事業継続 | |

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価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。

(公印省略)

神港物第 68 号

令和 3 年 7 月 15 日

近畿地方整備局長
東 川 直 正 殿

神戸市長 久 元 喜 造

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）

令和 3 年 7 月 14 日付け、国近整企画第 37 号にて依頼のありました標記の件について、下記のとおり回答いたします。

記

1. 回答内容

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾としての神戸港において重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

今後の事業継続にあたっては、効果的な事業手法の検討やコスト縮減の徹底をお願いいたします。

以上

(担当)

神戸市港湾局物流戦略課

TEL 078-595-6302

FAX 078-595-6296