

No. 9-1

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第5回

神戸港ポートアイランド(第2期)地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

平成23年12月
近畿地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の必要性等に関する視点	.....	4
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化		
2) 事業の整備効果		
3) 事業の投資効果		
3. 事業の進捗の見込みの視点	.....	7
4. コスト削減や代替案立案等の可能性の視点	.....	8
5. 関係自治体の意見	.....	8
6. 対応方針(原案)	.....	9

1. 事業の概要

【事業経緯】

昭和62年度	事業着手
平成16年7月	阪神港としてスーパー中樞港湾に指定
平成19年12月	大阪湾諸港の一開港化が実現
平成22年4月	国際海上コンテナターミナル(PC18東)(水深16m)供用開始
平成22年8月	国際コンテナ戦略港湾に阪神港を選定

【国際コンテナ戦略港湾の取り組み】

◆施策の位置づけ

- ①「新成長戦略(2010年6月18日閣議決定)」の実現
- ②アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大
- ③目標：2015年：国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
2020年：国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

《実現の方策》

- ①公設民営化やターミナルの一体運営の推進等による物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などサービスの向上
- ②内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の促進
- ③コンテナ船の大型化の進展に対応しうる大水深のコンテナターミナルの整備
- ④民の視点により港湾の戦略的な運営を行う「港湾運営会社」の設立

【阪神港の目指すべき姿】

- 西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大(基幹航路の維持・強化)
- 釜山港等東アジア主要港湾を凌ぐ港湾サービスを確保し、国内ハブ機能の再構築

1. 事業の概要

【整備目的】

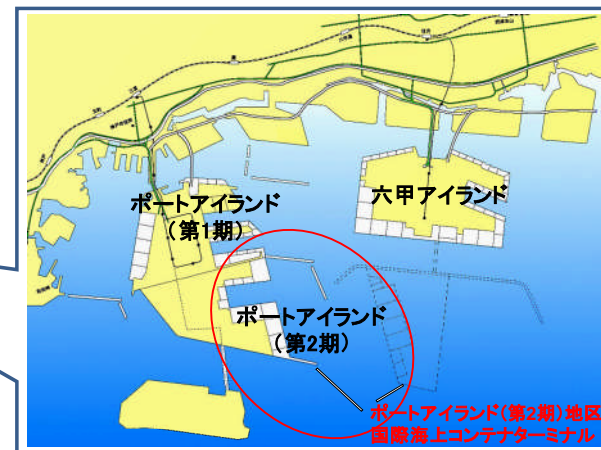
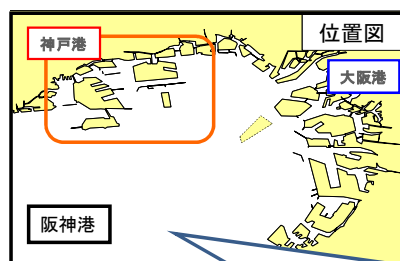
- 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際競争力を強化する。
- 大規模地震発生時に国際物流機能を確保し、社会経済活動を維持する。

【事業の概要、進捗状況等】

事業区分	施設名	数量	事業期間	事業費	進捗率
直轄事業	岸壁(-16m)(耐震)【PC18E】	400m	H18~H20	126億円	100%
	岸壁(増深・耐震改良)【PC14~17】	1,850m	H21~H28	674億円	73%
	岸壁(-15m)【PC13、PC18S】	700m	H2~H14	208億円	100%
	岸壁(-12m)	700m	S63~H13	103億円	100%
	岸壁(-7.5m)	130m	S63~H8	33億円	100%
	航路、泊地等(-16m)	32ha	H19~H27	340億円	55%
	航路、泊地等(-15m)	14ha	H5~H14	42億円	100%
	荷さばき地	15ha	H23~H27	184億円	47%
	防波堤(第8)、(第8南)	1,800m	H5~H32	314億円	62%
	護岸(防波)	1,548m	H6~H10	83億円	100%
補助事業	岸壁(-7.5m)	130m	S63~H8	38億円	100%
	物揚場(-4m)	270m	S62~H5	20億円	100%
	道路	1式	H5~H22	28億円	100%
貸付事業	岸壁(-15m)	1,400m	H3~H8	446億円	100%
	泊地(-15m)	9ha	H7~H10	23億円	100%
貸付事業 起債事業	埠頭用地	90ha	H3~H14	258億円	100%
	荷役機械	1式	H4~H22	133億円	100%
合計				3,054億円	82%

【全体事業費の増加】

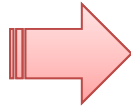
- 船舶の大型化及び増大する貨物に対応するために必要な荷さばき地と荷役機械の追加により210億円増加



2. 事業の必要性等に関する視点

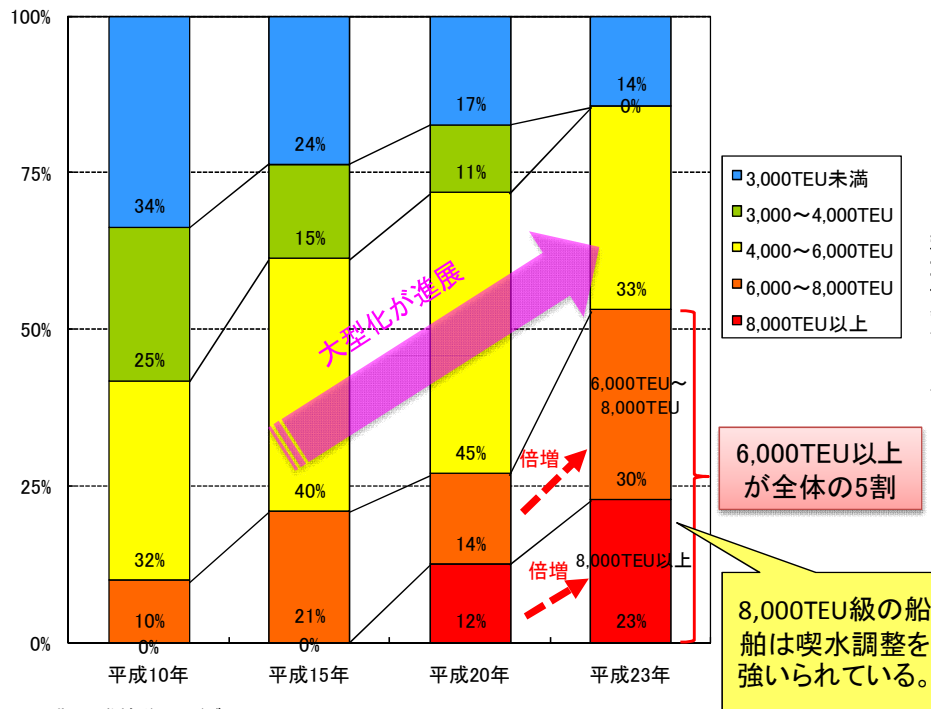
1) 事業を巡る社会情勢等の変化(コンテナ船大型化の進展)

- 神戸港に寄港する基幹航路投入船型のシェアは、この3年間で6,000TEU～8,000TEU級及び8,000TEU超級のコンテナ船が倍増しており、6,000TEU級以上が全体の5割を占める。
- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船の大型化はさらに進展。



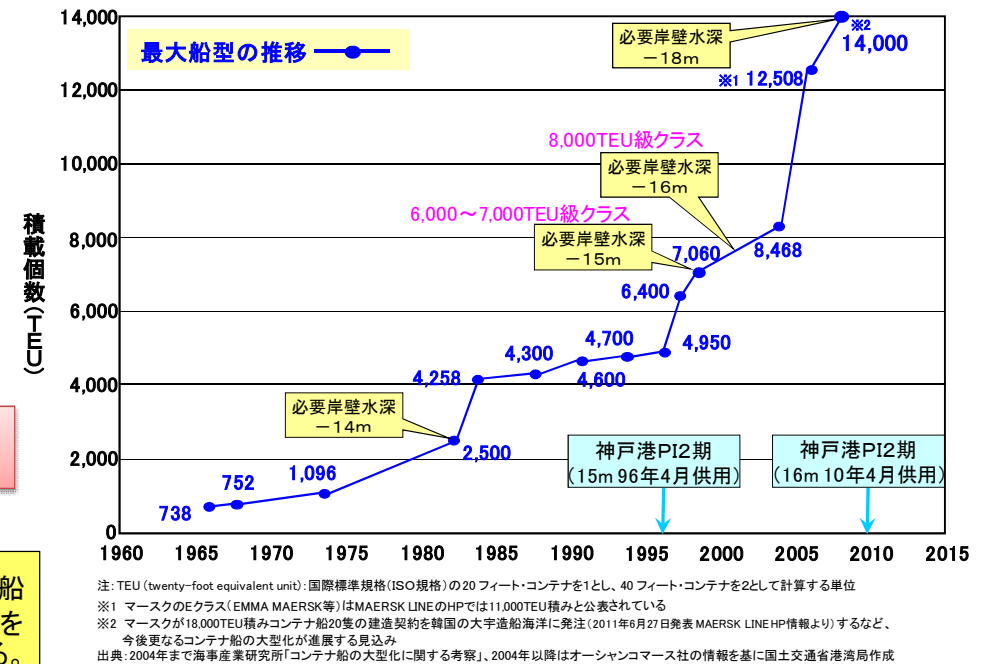
コンテナ船大型化に対応すべく、早期の施設整備が必要。
航路及び泊地の整備が未了であり、水深確保が急務。(※岸壁は供用済)

●神戸港に寄港する基幹航路投入船型のシェア



出典：国際輸送ハンドブック2011

●コンテナ船の最大船型の推移



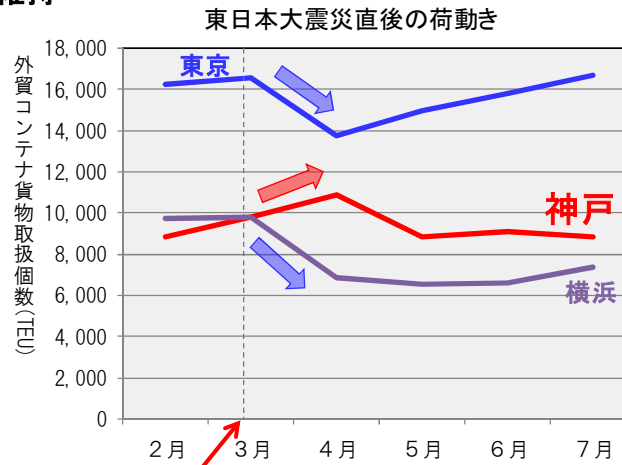
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る経済情勢等の変化(大規模災害時における国際物流機能の確保)

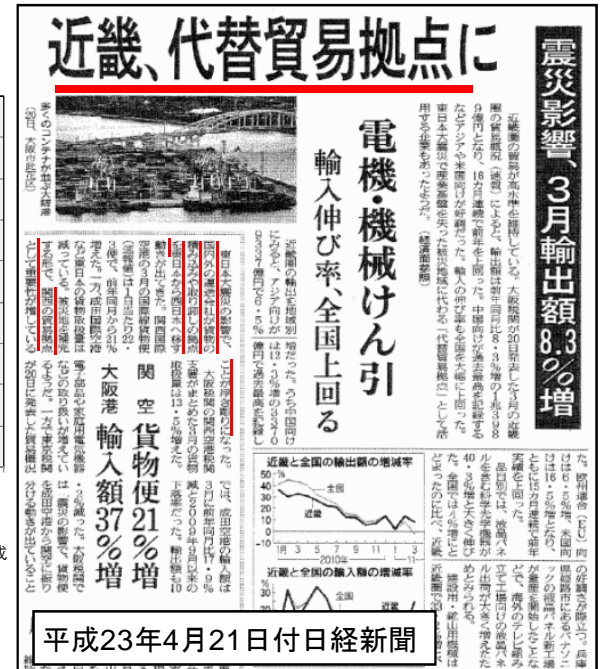
- 大規模地震発生時における経済的被害の軽減と社会経済活動を維持するため、我が国には地勢的・経済的観点から東西2箇所に国際ハブ港が必要であり、国際物流機能の確保が求められている。
- 中央防災会議・地震調査研究本部は、今後30年以内に東南海地震、南海地震の発生確率をそれぞれ60~70%、60%程度と推定している。

■東日本大震災直後に神戸港が国際物流機能を維持

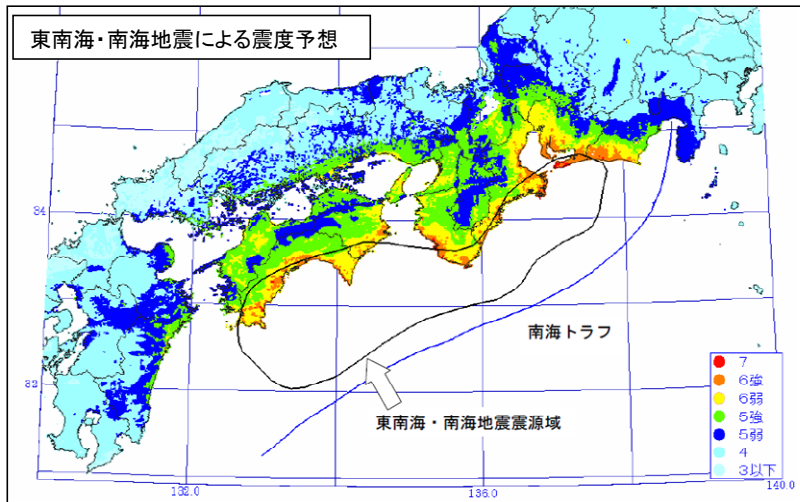
- 京浜港に寄港していた欧州コンテナ船社が東日本大震災の影響で抜港したが、代替港として阪神港に寄港。
- 神戸港が国際コンテナ戦略港湾としての代替機能を果たし、国際物流機能を維持した。



東日本大震災発生 (平成23年3月11日)
 ※ 2011/8/12 Zepol Japn ニュースリリースの数値を元に作成



■切迫する東南海・南海地震等大規模地震



平成7年の阪神大震災では港湾施設に甚大な被害が発生



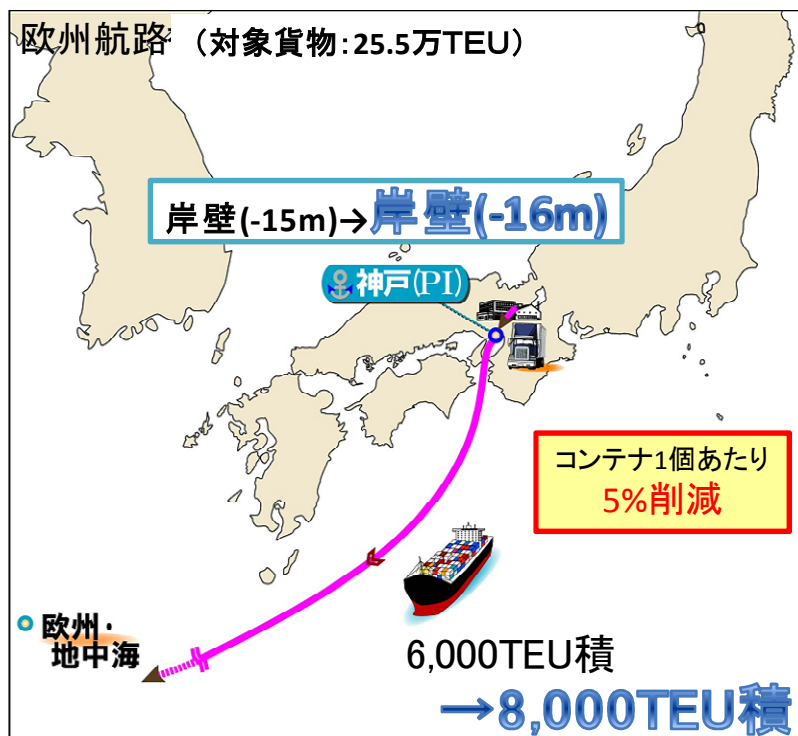
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【物流効率化】

■ 輸送コストの削減

- 水深16mの岸壁を整備することにより、大型船(8,000TEU級)の接岸が可能となり、スケールメリットを生かした大量輸送により、海上輸送コストが削減される。
- 大型化する基幹航路に対応することが可能となる。

岸壁(-16m)の整備による輸送形態の変化



【船舶大型化による輸送コスト削減効果】
107億円/年削減

■ 震災後の幹線貨物輸送コストの増大回避

- 大規模地震に耐える構造(耐震強化)とすることで、地震時においても継続的に貨物の取扱いが可能となり、震災後の西日本の経済活動を維持することが可能となる。
- 震災直後における代替港利用による輸送コストの増大回避が図られる。



【震災時の輸送コストの増大回避効果】
39億円/年削減
(地震発生確率考慮済みの値)

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益 (B)

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成23年6月 国土交通省港湾局)に基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能な「輸送コスト削減」、「震災後の幹線貨物輸送コストの増大回避」、「施設被害の回避」、「残存価値」を算出。

■ 費用 (C)

国際海上コンテナターミナル整備に係る建設費及び運営管理費で算出。

■ 事業全体

便益 (B)	輸送コスト削減便益	震災後の幹線貨物輸送コストの増大回避便益	施設被害の回避便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	8,675億円	644億円	182億円	259億円	9,761億円		2.1
費用 (C)	事業費		管理運営費		総費用	
	4,618億円		74億円		4,692億円	

■ 算出条件等

基準年	: 平成23年度
検討期間	: 暫定供用開始後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 平成22年 神戸港大観
適用した費用便益分析マニュアル	: 平成23年6月版
事業費	: 3,054億円
運営管理費	: 2億円/年(岸壁)

■ 残事業

便益 (B)	輸送コスト削減便益	震災後の幹線貨物輸送コストの増大回避便益	施設被害の回避便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	2,196億円	343億円	73億円	44億円	2,657億円		4.9
費用 (C)	事業費		管理運営費		総費用	
	500億円		42億円		542億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

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

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

3. 事業進捗の見込みの視点

■岸壁の整備は一部の耐震強化部分を除き完了しており、現在82%(事業費ベース)まで整備が進んでいる。今後、国際コンテナ戦略港湾としての機能を早期に発現すべく、残事業を着実に実施していく。なお、事業進捗を図る上で制約となる要因はない。

事業区分	施設名	事業期間	事業費	残事業費	進捗率
直轄事業	岸壁(-16m)(耐震)【PC18E】	H18~H20	126億円	0億円	100%
	岸壁(増深・耐震改良)【PC14~17】	H21~H28	674億円	184億円	73%
	岸壁(-15m)【PC13、PC18S】	H2~H14	208億円	0億円	100%
	岸壁(-12m)	S63~H13	103億円	0億円	100%
	岸壁(-7.5m)	S63~H8	33億円	0億円	100%
	航路、泊地等(-16m)	H19~H27	340億円	153億円	55%
	航路、泊地等(-15m)	H5~H14	42億円	0億円	100%
	荷さばき地	H23~H27	184億円	97億円	47%
	防波堤(第8)、(第8南)	H5~H32	314億円	121億円	62%
	護岸(防波)	H6~H10	83億円	0億円	100%
補助事業	岸壁(-7.5m)	S63~H8	38億円	0億円	100%
	物揚場(-4m)	S62~H5	20億円	0億円	100%
	道路	H5~H22	28億円	0億円	100%
貸付事業	岸壁(-15m)	H3~H8	446億円	0億円	100%
	泊地(-15m)	H7~H10	23億円	0億円	100%
貸付事業 起債事業	埠頭用地	H3~H14	258億円	0億円	100%
	荷役機械	H4~H22	133億円	0億円	100%
合計			3,054億円	554億円	82%



4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■コスト縮減への対応(参考)

- 既設岸壁のケーソン部分の耐震強化にあたり、従来の背後の土圧を軽減する工法から、ケーソンの中詰め材等に高い比重の材料を使用する工法を併用することにより、背後の土圧を軽減する範囲を縮小することにより、工事費の縮減、背後地での荷役作業の影響の低減を図った。(約4.0億円縮減)
- 今後は、撤去する防波堤のケーソンを新設防波堤に再利用することでコスト縮減を図る。

5. 関係自治体の意見

■神戸市長

平成23年11月28日付 神み技計第420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)

神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナルは、国際コンテナ戦略港湾の選定を受けた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

- 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際競争力の強化が不可欠。
- コンテナ船の大型化への対応。早期に航路、泊地による水深確保が急務。
- 東南海・南海地震等大規模地震への対応が急務。
- 費用便益比(B/C)は事業全体で2.1、残事業で4.9。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 岸壁の整備は一部の耐震強化部分を除き完了しており、現在82%(事業費ベース)まで整備が進んでいる。今後、国際コンテナ戦略港湾としての機能を早期に発現すべく、残事業を着実に実施していく。なお、事業進捗を図る上で制約となる要因はない。

神戸港ポートアイランド(第2期)地区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. 9-2

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第5回

神戸港ポートアイランド(第2期)地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

平成23年12月

近畿地方整備局

【 前回評価時との対比表 】

【 参考資料 】

平成23年度 第5回事業評価監視委員会

事業名：神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業

事業化年度：昭和62年度

	前回評価			今回評価	備考 (前回評価時からの主な変更点)
	①	②	③	平成23年12月	
	平成19年度	平成17年度	平成21年度		
再評価理由	再評価実施後5年間の経過	新規採択	新規採択	①再評価実施後3年間の経過 ②事業採択後5年間の経過した時点で継続中	
事業諸元	岸壁：水深15m、延長2,100m 泊地：水深15m、面積1,306千m ² 航路：水深15m、面積74千m ² 防波堤：(第8)、延長1,200m (第8南)、延長600m 等	岸壁：水深16m(耐震)、延長400m 泊地：水深16m、面積235千m ² 航路：水深16m、面積2,485千m ²	岸壁：増深・耐震改良、延長1,850m 泊地：水深16m、面積58千m ² 航路・泊地：水深16m、面積369千m ²	岸壁：水深16m(耐震)、延長400m 増深・耐震改良、延長1,850m 水深15m、延長2,100m 航路、泊地等：水深16m、面積3,180千m ² 水深15m、面積1,380千m ² 防波堤：(第8)、延長1,200m (第8南)、延長600m 荷さばき地：面積15ha 等	
全体事業費	1,823億円	306億円	713億円	3,054億円	・荷さばき地整備(液状化対策等)に要する費用の追加。 ・大型船に対応した荷役機械の導入に要する費用の追加。
進捗状況	87%	—	—	進捗率(事業費)：82% 岸壁：89% 航路、泊地等：62% 防波堤：62%	
費用対効果(B/C)	1.7 (残事業 4.5)	3.8	2.6	2.1 (残事業 4.9)	
B/C算出条件	評価年：H19 検討期間：供用開始から50年間 便益対象貨物：コンテナ 適用マニュアル：H16.6版	評価年：H17 検討期間：供用開始から50年間 便益対象貨物：コンテナ 適用マニュアル：H16.6版	評価年：H21 検討期間：供用開始から50年間 便益対象貨物：コンテナ 適用マニュアル：H16.6版	評価年：H23 検討期間：供用開始から50年間 便益対象貨物：コンテナ 適用マニュアル：H23.6版	・最新の貨物量実績を基に需要見直しを設定。 ・港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルの改訂による原単位の見直し
備考	<p>・これまで個別で評価を行っていたポートアイランド(第2期)地区の3事業を事業目的、対象施設、評価時期を鑑みて、今回一体事業として纏めて評価。</p> <p>【前回評価】①平成19年度：神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業 ②平成17年度：神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)(PC18) ③平成21年度：神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)(PC14-17)</p> <p>・H19.12に大阪湾諸港の一開港化が実現し、「阪神港」が誕生。 ・H22.8に阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定。</p>				

港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ(再評価)

事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (神戸港 ポートアイランド(第2期))		担当課	港湾局計画課		事業主体	近畿地方整備局			
実施箇所	兵庫県神戸市									
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業									
主な事業の諸元	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									
事業期間	事業採択	昭和 62 年度	完了	平成 32 年度						
総事業費(億円)	3,054		残事業費(億円)	554						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 釜山港をはじめとするアジア主要港のハブ機能強化により、日本発着の貨物がアジア主要港に奪われ、我が国への基幹航路就航が減少している状況である。 「選択」と「集中」のもと、選定された国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際競争力の強化が急務である。 東南海・南海地震等大規模地震時において、社会経済活動の維持を図る必要がある。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際海上コンテナターミナルを整備することにより、増大する貨物を効率的に扱い、船舶の大型化に対応することで輸送効率化を図り、合わせて岸壁の耐震強化により大規模地震時にも貨物を取扱うことが可能となる。</p> <p>①貨物輸送の効率化 ②船舶大型化への対応 ③震災時における一般貨物の輸送コスト削減</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 (平成32年度予測取扱貨物量：147万TEU)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度								
	B:総便益(億円)	9,761	C:総費用(億円)	4,692	全体B/C	2.1	B-C	5,068	EIRR (%)	7.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	2,657	C:総費用(億円)	542	継続B/C	4.9				
感度分析			事業全体のB/C			残事業のB/C				
	需 要 (-10%~+10%)	(1.9 ~ 2.3)			(4.4 ~ 5.4)					
	建 設 費 (+10%~-10%)	(2.0 ~ 2.1)			(4.5 ~ 5.4)					
	建 設 期 間 (+10%~-10%)	(2.1 ~ 2.1)			(4.9 ~ 5.0)					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①船舶の大型化に対応し、神戸港ポートアイランド(第2期)地区における物流機能の高度化、効率化が図られる。</p> <p>②地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能になるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> 戦略貨物の取扱増に伴う我が国の内部収益(オペレータ収益等)が拡大 地域産業の安定・発展・地域活力の強化 排出ガスの減少 沿道騒音等の軽減 									
社会経済情勢等の変化	国際コンテナ戦略港湾に阪神港を選定(平成22年8月)									
主な事業の進捗状況	総事業費3,054億円、既投資額2,499億円 平成23年度末現在 事業進捗率82%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成32年度の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	既設岸壁のケーソン部分の耐震強化にあたり、従来の背後の土圧を軽減する工法から、ケーソンの中詰め材等に高い比重の材料を使用する工法を併用することにより、背後の土圧を軽減する範囲を縮小することにより、工事費の縮減、背後地での荷役作業の影響の低減を図った。今後は、撤去する防波堤のケーソンを新設防波堤に再利用することでコスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									

神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	海上輸送効率化効果	27,235	円/TEU・年	コンテナ貨物の海上輸送コスト削減効果	327.1	億円/年
耐震便益	大規模地震時の幹線貨物輸送コスト削減効果	130,242	円/TEU・回	大規模地震発生時における幹線貨物輸送コストの削減効果	1676.8	億円/回
	大規模地震時の施設被害回避効果	464.8	億円/回	大規模地震発生時における施設被害回避効果	464.8	億円/回
残存価値	残存価値	1,729.6	億円	ふ頭用地及び荷役機械の残存価値(評価期間の最終年に計上)	1729.6	億円/年

* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(-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

〔外貿コンテナ貨物の輸送コスト削減便益〕

外貿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。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、釜山T/Sによる海上輸送として設定する。またその他航路（東南アジア、近海航路等）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、代替港を大阪港と設定する。便益対象貨物量は147万TEUと予測。本プロジェクトの実施により、327億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用-1】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		欧州・地中海航路(大型化)		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
個数(個/年)	20ft輸出	4,197	4,197	31,876	31,876	31,876	31,876
	40ft輸出	5,036	5,036	38,251	38,251	38,251	38,251
	20ft輸入	5,515	5,515	43,169	43,169	43,169	43,169
	40ft輸入	6,619	6,619	51,802	51,802	51,802	51,802
輸送距離(km)	6～153	6～153	6～153	6～153	6～153	6～153	6～153
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft輸出	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310
	40ft輸出	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670
	20ft輸入	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310	25,050～126,310
	40ft輸入	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670	38,710～187,670
陸上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	260,287	260,287	2,111,473	2,111,473	2,111,473	2,111,473
	40ft輸出	475,135	475,135	3,853,961	3,853,961	3,853,961	3,853,961
	20ft輸入	263,092	263,092	2,209,052	2,209,052	2,209,052	2,209,052
	40ft輸入	483,675	483,675	4,051,289	4,051,289	4,051,289	4,051,289
	小計	1,482,189	1,482,189	12,225,775	12,225,775	12,225,775	12,225,775
陸上輸送費用削減便益(計)							0

※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		欧州・地中海航路(大型化)		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	4,197	4,197	31,876	31,876	31,876	31,876
	40ft輸出	5,036	5,036	38,251	38,251	38,251	38,251
	20ft輸入	5,515	5,515	43,169	43,169	43,169	43,169
	40ft輸入	6,619	6,619	51,802	51,802	51,802	51,802
輸送距離(海里)	5,142	5,142～5,602	11,334	11,334～11,497	11,334	11,334	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft輸出	51,077	51,941～62,352	108,574	106,680～132,524	94,542	108,574
	40ft輸出	76,611	77,906～93,482	162,856	160,015～198,684	141,725	162,856
	20ft輸入	51,077	51,941～62,352	108,574	106,680～132,524	94,542	108,574
	40ft輸入	76,611	77,906～93,482	162,856	160,015～198,684	141,725	162,856
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	214,360	271,107	3,460,863	4,249,096	3,013,585	3,460,863
	40ft輸出	385,825	487,784	6,229,363	7,645,077	5,421,086	6,229,363
	20ft輸入	281,711	356,288	4,686,994	5,754,486	4,081,251	4,686,994
	40ft輸入	507,050	641,043	8,436,330	10,353,610	7,341,694	8,436,330
	小計	1,388,946	1,756,222	22,813,550	28,002,269	19,857,616	22,813,550
海上輸送費用削減便益(計)							8,511,929

※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		欧州・地中海航路(大型化)		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
個数(個/年)	20ft輸出	4,197	4,197	31,876	31,876	31,876	31,876
	40ft輸出	5,036	5,036	38,251	38,251	38,251	38,251
	20ft輸入	5,515	5,515	43,169	43,169	43,169	43,169
	40ft輸入	6,619	6,619	51,802	51,802	51,802	51,802
輸送時間(時間)	209～212	221～262	463～466	490～502	444～447	463～466	
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
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900
輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	1,945,598	2,093,690	32,508,075	34,465,262	31,235,867	32,508,075
	40ft輸出	3,502,077	3,768,643	58,514,536	62,037,471	56,224,561	58,514,536
	20ft輸入	2,205,432	2,373,515	37,994,610	40,283,753	36,506,623	37,994,610
	40ft輸入	4,039,423	4,347,281	69,590,128	73,782,875	66,864,762	69,590,128
	小計	11,692,530	12,583,129	198,607,349	210,569,361	190,831,813	198,607,349
輸送時間費用削減便益(計)							20,628,147

【陸上輸送費用-2】

項目		豪州航路		東南アジア航路		近海航路	
		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時
個数(個/年)	20ft輸出	1,233	1,233	103,815	103,815	42,398	42,398
	40ft輸出	1,480	1,480	124,578	124,578	50,877	50,877
	20ft輸入	1,460	1,460	70,875	70,875	48,748	48,748
	40ft輸入	1,753	1,753	85,050	85,050	58,498	58,498
輸送距離(km)		6~153	17~159	6~153	17~159	6~153	4~95
1個当たり陸上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	25,050~126,310	34,900~126,310	25,050~126,310	29,970~126,310	25,050~126,310	20,140~94,350
	40ft輸出	38,710~187,670	54,150~187,670	38,710~187,670	54,150~187,670	38,710~187,670	30,990~142,930
	20ft輸入	25,050~126,310	34,900~126,310	25,050~126,310	29,970~126,310	25,050~126,310	20,140~94,350
	40ft輸入	38,710~187,670	54,150~187,670	38,710~187,670	54,150~187,670	38,710~187,670	30,990~142,930
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	77,830	78,457	6,171,522	6,192,369	2,484,889	2,485,659
	40ft輸出	142,536	143,093	11,289,350	11,317,360	4,545,412	4,547,711
	20ft輸入	70,940	72,581	3,077,809	3,706,488	2,259,284	2,788,699
	40ft輸入	130,301	133,385	5,655,736	6,801,422	4,137,922	5,119,004
	小計	421,607	427,516	26,194,417	28,017,639	13,427,507	14,941,073
陸上輸送費用削減便益(計)							3,342,697

※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		豪州航路		東南アジア航路		近海航路	
		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,233	1,233	103,815	103,815	42,398	42,398
	40ft輸出	1,480	1,480	124,578	124,578	50,877	50,877
	20ft輸入	1,460	1,460	70,875	70,875	48,748	48,748
	40ft輸入	1,753	1,753	85,050	85,050	58,498	58,498
輸送距離(海里)		4,411	4,411	2,697	2,697	776	776~797
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	54,068	54,068	49,541	49,541	18,328	18,328~25,723
	40ft輸出	81,063	81,063	74,284	74,284	27,485	27,485~38,571
	20ft輸入	54,068	54,068	49,541	49,541	18,328	18,328~25,723
	40ft輸入	81,063	81,063	74,284	74,284	27,485	27,485~38,571
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	66,673	66,673	5,143,083	5,143,083	777,064	789,750
	40ft輸出	119,954	119,954	9,254,123	9,254,123	1,398,359	1,421,179
	20ft輸入	78,966	78,966	3,511,211	3,511,211	893,452	908,280
	40ft輸入	142,070	142,070	6,317,840	6,317,840	1,607,805	1,634,478
	小計	407,663	407,663	24,226,257	24,226,257	4,676,680	4,753,687
海上輸送費用削減便益(計)							77,007

※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		豪州航路		東南アジア航路		近海航路	
		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時
個数(個/年)	20ft輸出	1,233	1,233	103,815	103,815	42,398	42,398
	40ft輸出	1,480	1,480	124,578	124,578	50,877	50,877
	20ft輸入	1,460	1,460	70,875	70,875	48,748	48,748
	40ft輸入	1,753	1,753	85,050	85,050	58,498	58,498
輸送時間(時間)		190~193	190~193	130~133	130~133	36~39	36~38
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 (千円/年)	20ft輸出	376,819	376,870	21,566,584	21,569,254	2,571,610	2,586,896
	40ft輸出	650,012	650,100	37,202,358	37,206,963	4,436,026	4,462,395
	20ft輸入	334,243	334,328	11,018,729	11,032,751	2,208,271	2,231,693
	40ft輸入	601,637	601,790	19,833,713	19,858,953	3,974,888	4,017,048
	小計	1,962,711	1,963,088	89,621,384	89,667,921	13,190,795	13,298,032
輸送時間費用削減便益(計)							154,151

外貿コンテナ貨物の輸送コスト削減便益額 合計(百万円/年)

32,714

〔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の取扱いが可能となり、輸送コストの増大回避が図られる。地震時に外貿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、舞鶴港（近海航路）、伊勢湾諸港（基幹航路、東南アジア、近海航路等）を設定。便益対象貨物量は144万TEUと予測。本プロジェクトの実施により、1.677億円/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)	167,675
	(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）	99,661 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）	95,828 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	195,490 百万円/年
通常時の海上輸送削減便益：B	27,815 百万円/年
通常時発現便益を除いた地震時発現便益：Be-B	167,675 百万円/年

【陸上輸送費用-1（PC-14～17）】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		豪州航路	
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時
個数(個/年)	20ft輸出		26,917	26,917	1,233	1,233
	40ft輸出		32,301	32,301	1,480	1,480
	20ft輸入		36,864	36,864	1,460	1,460
	40ft輸入		44,237	44,237	1,753	1,753
輸送距離(km)			6～153	109～300	6～153	92～283
輸送費用(円/個)	20ft輸出		25,050～126,310	102,470～193,580	25,050～126,310	94,350～185,450
	40ft輸出		38,710～187,670	154,330～280,620	38,710～187,670	142,930～269,650
	20ft輸入		25,050～126,310	102,470～193,580	25,050～126,310	94,350～185,450
	40ft輸入		38,710～187,670	154,330～280,620	38,710～187,670	142,930～269,650
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出		1,783,035	4,118,765	77,803	172,338
	40ft輸出		3,254,481	7,115,010	142,504	299,441
	20ft輸入		1,886,415	5,492,168	70,911	201,832
	40ft輸入		3,459,589	9,500,416	130,267	350,902
	小計		10,383,520	26,226,359	421,485	1,024,513
陸上輸送費用削減便益(計)						16,445,867

※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（PC-14～17）】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		豪州航路	
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出		26,917	26,917	1,233	1,233
	40ft輸出		32,301	32,301	1,480	1,480
	20ft輸入		36,864	36,864	1,460	1,460
	40ft輸入		44,237	44,237	1,753	1,753
輸送距離(海里)			11,334	11,425	4,411	4,388
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出		94,542	95,278	54,068	53,808
	40ft輸出		141,725	142,829	81,063	80,672
	20ft輸入		94,542	95,278	54,068	53,808
	40ft輸入		141,725	142,829	81,063	80,672
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出		2,544,824	2,564,636	66,673	66,352
	40ft輸出		4,577,842	4,613,502	119,954	119,375
	20ft輸入		3,485,176	3,512,307	78,966	78,586
	40ft輸入		6,269,423	6,318,260	142,070	141,385
	小計		16,877,265	17,008,705	407,663	405,698
海上輸送費用削減便益(計)						129,475

※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 (PC-14~17)】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		豪州航路	
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時
個数(個/年)	20ft輸出		26,917	26,917	1,233	1,233
	40ft輸出		32,301	32,301	1,480	1,480
	20ft輸入		36,864	36,864	1,460	1,460
	40ft輸入		44,237	44,237	1,753	1,753
輸送時間(時間)			444~447	450~454	190~193	191~195
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出		2,200	2,200	1,600	1,600
	40ft輸出		3,300	3,300	2,300	2,300
	20ft輸入		1,900	1,900	1,200	1,200
	40ft輸入		2,900	2,900	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出		26,377,158	26,694,069	376,819	378,024
	40ft輸出		47,478,885	48,049,324	650,012	652,092
	20ft輸入		31,174,750	31,561,316	334,243	335,667
	40ft輸入		57,099,015	57,807,041	601,637	604,200
	小計		162,129,808	164,111,750	1,962,711	1,969,983
輸送時間費用削減便益(計)						1,989,214

※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 (PC-14~17)】

項目	東南アジア航路		近海航路			
	With時	Without時	With時	Without時		
個数(個/年)	20ft輸出	106,151	106,151	43,333	43,333	
	40ft輸出	127,381	127,381	52,000	52,000	
	20ft輸入	72,470	72,470	49,823	49,823	
	40ft輸入	86,964	86,964	59,788	59,788	
輸送距離(km)	6~153	92~283	6~153	69~283		
1個当たり陸上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	25,050~126,310	94,350~185,450	25,050~126,310	77,700~185,450	
	40ft輸出	38,710~187,670	142,930~269,650	38,710~187,670	119,310~269,650	
	20ft輸入	25,050~126,310	94,350~185,450	25,050~126,310	77,700~185,450	
	40ft輸入	38,710~187,670	142,930~269,650	38,710~187,670	119,310~269,650	
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	6,307,815	14,593,067	2,538,481	5,790,392	
	40ft輸出	11,540,289	25,386,859	4,644,226	10,094,267	
	20ft輸入	3,146,072	10,278,829	2,307,883	6,859,979	
	40ft輸入	5,781,813	17,839,125	4,227,721	11,935,221	
	小計	26,775,989	68,097,880	13,718,311	34,679,859	
陸上輸送費用削減便益(計)						62,283,439

※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 (PC-14~17)】

項目	東南アジア航路		近海航路			
	With時	Without時	With時	Without時		
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	106,151	106,151	43,333	43,333	
	40ft輸出	127,381	127,381	52,000	52,000	
	20ft輸入	72,470	72,470	49,823	49,823	
	40ft輸入	86,964	86,964	59,788	59,788	
輸送距離(海里)	2,697	2,791	776	797~921		
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	49,541	51,068	18,328	20,684~25,723	
	40ft輸出	74,284	76,574	27,485	31,017~38,571	
	20ft輸入	49,541	51,068	18,328	20,684~25,723	
	40ft輸入	74,284	76,574	27,485	31,017~38,571	
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	5,258,813	5,420,905	794,212	937,819	
	40ft輸出	9,462,361	9,754,063	1,429,217	1,687,561	
	20ft輸入	3,590,227	3,700,888	913,165	1,084,860	
	40ft輸入	6,460,017	6,659,164	1,643,278	1,952,151	
	小計	24,771,418	25,535,020	4,779,872	5,662,391	
海上輸送費用削減便益(計)						1,646,121

※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 (PC-14~17)】

項目	東南アジア航路		近海航路			
	With時	Without時	With時	Without時		
個数(個/年)	20ft輸出	106,151	106,151	43,333	43,333	
	40ft輸出	127,381	127,381	52,000	52,000	
	20ft輸入	72,470	72,470	49,823	49,823	
	40ft輸入	86,964	86,964	59,788	59,788	
輸送時間(時間)	130~133	136~139	37~40	44~49		
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	
	40ft輸出	2,300	2,300	2,300	2,300	
	20ft輸入	1,200	1,200	1,200	1,200	
	40ft輸入	1,800	1,800	1,800	1,800	
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	22,051,879	23,087,103	2,628,357	3,199,444	
	40ft輸出	38,039,492	39,825,253	4,533,916	5,519,040	
	20ft輸入	11,266,694	11,828,168	2,256,993	2,763,350	
	40ft輸入	20,280,050	21,290,702	4,062,587	4,974,030	
	小計	91,638,115	96,031,226	13,481,853	16,455,864	
輸送時間費用削減便益(計)						7,367,122

※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-1 (PC-18E)】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		With時	Without時
	With時	Without時	With時	Without時		
個数(個/年)	20ft輸出	12,590	12,590	4,958	4,958	
	40ft輸出	15,108	15,108	5,950	5,950	
	20ft輸入	16,546	16,546	6,305	6,305	
	40ft輸入	19,855	19,855	7,566	7,566	
輸送距離(km)	6~153	109~300	6~153	109~300		
輸送費用(円/個)	20ft輸出	25,050~126,310	102,470~193,580	25,050~126,310	102,470~193,580	
	40ft輸出	38,710~187,670	154,330~280,620	38,710~187,670	154,330~280,620	
	20ft輸入	25,050~126,310	102,470~193,580	25,050~126,310	102,470~193,580	
	40ft輸入	38,710~187,670	154,330~280,620	38,710~187,670	154,330~280,620	
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	780,855	1,832,110	328,435	758,677	
	40ft輸出	1,425,393	3,174,615	599,476	1,310,585	
	20ft輸入	789,268	2,507,605	322,638	939,337	
	40ft輸入	1,451,013	4,332,862	591,701	1,624,876	
	小計	4,446,529	11,847,192	1,842,250	4,633,475	
陸上輸送費用削減便益(計)						10,191,888

※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 (PC-18E)】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		With時	Without時
	With時	Without時	With時	Without時		
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	12,590	12,590	4,958	4,958	
	40ft輸出	15,108	15,108	5,950	5,950	
	20ft輸入	16,546	16,546	6,305	6,305	
	40ft輸入	19,855	19,855	7,566	7,566	
輸送距離(海里)	5,142	4,992	11,334	11,425		
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	44,460	43,246	94,542	95,278	
	40ft輸出	66,653	64,834	141,725	142,829	
	20ft輸入	44,460	43,246	94,542	95,278	
	40ft輸入	66,653	64,834	141,725	142,829	
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	559,764	544,480	468,757	472,406	
	40ft輸出	1,007,017	979,535	843,239	849,807	
	20ft輸入	735,641	715,554	596,077	600,717	
	40ft輸入	1,323,419	1,287,302	1,072,272	1,080,625	
	小計	3,625,841	3,526,871	2,980,345	3,003,555	
海上輸送費用削減便益(計)						-75,760

※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 (PC-18E)】

項 目	北米航路		欧州・地中海航路			
	With時	Without時	With時	Without時		
個数(個/年)	20ft輸出	12,590	12,590	4,958	4,958	
	40ft輸出	15,108	15,108	5,950	5,950	
	20ft輸入	16,546	16,546	6,305	6,305	
	40ft輸入	19,855	19,855	7,566	7,566	
輸送時間(時間)	202~205	198~202	444~447	450~454		
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 (千円/年)	20ft輸出	5,608,772	5,492,566	4,858,674	4,917,049	
	40ft輸出	10,095,789	9,886,618	8,745,613	8,850,687	
	20ft輸入	6,357,494	6,236,918	5,331,882	5,397,997	
	40ft輸入	11,644,252	11,423,408	9,765,763	9,886,858	
	小計	33,706,307	33,039,510	28,701,932	29,052,591	
輸送時間費用削減便益(計)						-316,138

※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/回)	99,661
--	--------

〔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(465億円/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	474	
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)	-	464.79	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1,730億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(m2)	1,054,000	-
	地価単価(円/m2)	150,000	-
	残存価値(百万円)	158,100	-
荷役機械A (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	16	-
	更新費用(百万円)	944	-
	残存価値(百万円)	48	-
荷役機械B (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	15	-
	更新費用(百万円)	2,739	-
	残存価値(百万円)	276	-
荷役機械C (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	14	-
	更新費用(百万円)	965	-
	残存価値(百万円)	146	-
荷役機械D (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	13	-
	更新費用(百万円)	4,355	-
	残存価値(千円)	878	-
荷役機械E (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	12	-
	更新費用(百万円)	1,512	-
	残存価値(千円)	381	-
荷役機械F (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	11	-
	更新費用(百万円)	2,743	-
	残存価値(千円)	830	-
荷役機械G (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	10	-
	更新費用(百万円)	2,460	-
	残存価値(千円)	868	-
荷役機械G (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	6	-
	更新費用(百万円)	718	-
	残存価値(千円)	398	-
航路 (耐用年数50年)	所得費(事業費)(百万円)	18,933	-
	残存割合	21%	-
	残存価値(百万円)	3,751	-
防波堤A (耐用年数50年)	所得費(事業費)(百万円)	23,885	-
	残存割合	23%	-
	残存価値(百万円)	5,141	-
防波堤B (耐用年数50年)	所得費(事業費)(百万円)	7,562	-
	残存割合	30%	-
	残存価値(百万円)	2,146	-
残存価値 合計(億円)		1,730	-

神戸港ポートアイランド(第2期)地区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)※税込み
工事費		1,681
岸壁(水深16m)(耐震)		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)(増深・耐震改良)		238
舗装工	1式	4
地盤改良工	1,150m	178
設備工	1式	6
クレーン移設工	1式	49
岸壁(水深15m)(耐震改良)		301
舗装工	1式	6
地盤改良工	700m	258
設備工	1式	4
クレーン移設工	1式	33
岸壁(水深15m)		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

岸壁(水深12m)		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)		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
附属工	1式	1
舗装工	1式	0
雑工	1式	0
荷さばき地		67
舗装工	1式	2
地盤改良工	1式	65
防波堤(第8)、(第8)南		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)		74
基礎工	1,548m	25
本体工	1,548m	14
裏込工	1,548m	2
被覆工	1式	3
上部工	1,548m	30
航路、泊地等(水深16m)		308
浚渫工	3,180,500m ²	206
撤去工等	3,180,500m ²	102

航路、泊地等(水深15m)		33
浚渫工	1,380,000m ²	33
用地費及補償費		288
用地費	1式	242
補償費	1式	47
間接経費		138
合計		2,108

※1 港湾請負工事積算基準及び類似事業箇所の実績より算出している。

※2 各項目の事業費については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

(2)管理運営費

項目	数量	金額 (億円/年)
管理運営費	1式	2

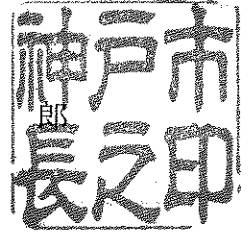
※港湾管理者等へのヒアリングにより算出している。



神み技計第 420 号
平成 23 年 11 月 28 日

近畿地方整備局長
上 総 周 平 様

神戸市長
矢 田 立



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）の作成に係る意見紹介について（回答）

平成 23 年 11 月 9 日付け、国近整企画第 50 号にて依頼ありました標記の
件について、下記のとおり回答いたします。

記

1. 回答
別紙のとおり

以上

（担当）

みなと総局技術部計画課
松木 浜端
Tel 078-322-5680
fax 078-322-6127

