

再評価に係る資料【港湾関係】

平成25年11月29日

港湾空港部

1. 事業評価対象箇所

(第7回中部地方整備局事業評価監視委員会審議対象)



2. 事業評価カルテ(再評価)

平成 25 年度										
事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区)				事業主体	中部地方整備局				
実施箇所	三重県四日市市									
該当基準	再評価:再評価実施後3年が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-14m)、泊地(-14m)、防波堤、臨港道路(延長4.1km)、ふ頭用地、荷役機械									
事業期間	事業採択	平成	13	年度	完了	平成	29	年度		
総事業費	755 億円			残事業費	211 億円					
目的・必要性	<p>・既存施設のコンテナ貨物取扱能力不足を補うため、新たなコンテナターミナルを整備するとともに、臨港道路の整備により港湾関連交通を高速道路網に接続し、定時制・即時性を確保することで物流効率化を支援する。</p> <p>・臨港道路の整備により周辺道路に対する交通混雑緩和や環境負荷を軽減し沿道環境の改善を図る。</p> <p>・霞ヶ浦地区は背後地とのアクセスルートが霞大橋1本であり災害時・地震時に孤立化することが懸念されるため、臨港道路の整備によりリダンダンシー(代替機能)を確保し災害対応力の強化を図る。</p>									
便益の主な根拠	<p>・背後圏への輸送距離短縮による輸送コストの削減 (平成30年予測取扱貨物量:11.1万TEU)</p> <p>・交通ネットワーク内における交通の輸送コストの削減 (平成30年臨港道路交通量:9,947台/日)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 25 年度								
	B:総便益(億円)	1,553	C:総費用(億円)	909	全体B/C	1.7	B-C	643	EIRR (%)	7.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	254	C:総費用(億円)	185	継続B/C	1.4				
感度分析					事業全体のB/C			残事業のB/C		
	需 要 (-10%~+10%)				(1.6 ~ 1.9)			(1.2 ~ 1.5)		
	建 設 費 (+10%~-10%)				(1.7 ~ 1.8)			(1.3 ~ 1.5)		
	建設期間 (+10%~-10%)				(1.7 ~ 1.7)			(1.3 ~ 1.4)		
社会経済情勢等の変化	<p>・外貿コンテナ貨物は自動車部品等を中心として増加。平成24年には過去最高を記録(18.3万TEU)。今年(平成25年)は過去最高を記録した前年を上回る実績を示す。また、南海トラフの巨大地震による地震被害や津波の浸水被害等が懸念されるなか、大規模災害時等における四日市港の緊急物資輸送拠点としての役割や東日本大震災等を教訓とした道路ネットワークのリダンダンシーの確保、また、周辺企業の労働者及び住民の一時避難施設としての活用など臨港道路(霞4号幹線)の防災機能としての役割が期待されている。</p>									
主な事業の進捗状況	<p>総事業費755億円、既投資額544億円 平成25年度末現在 事業進捗率72%</p>									
主な事業の進捗の見込み	<p>・霞4号幹線の早期完成を望む要望が経済界をはじめ自治体、港湾利用者から継続して提出されている。</p> <p>・社会的影響や自然環境に与える影響に関して、毎年継続的に専門家の助言等をいただいている。</p>									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>コスト縮減: ・引き続きコスト縮減を念頭におき、適正工法の選定やライフサイクルコスト(LCC)低減を図る予定。</p> <p>代替案: ・コンテナターミナルは平成22年4月に全面供用しており、残事業は臨港道路(霞4号幹線)のみである。本事業の投資効果を早期に発現させるためには、残事業の執行が最も効率的と考えられる。</p> <p>・臨港道路(霞4号幹線)は、計画の段階から学識者等による委員会(平成12年~平成15年)において、港湾の発展と地域環境との共存、地域社会の成長・発展を目指して総合的な検討がされ、平成23年4月港湾計画改訂時には環境への影響を低減するためにルートの一部修正を行っており、代替案の立案は困難である。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点	貨幣換算が困難な効果								
	環境	・CO2、NOxの排出量削減								
	安全	・災害対応力の強化(津波・地震等が発生した時のリダンダンシー等)								

四日市港霞ヶ浦北ふ頭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	ターミナルによる輸送コストの削減	45	千円/TEU・年	背後圏への輸送距離短縮による輸送コストの削減	50.0 億円/年
	臨港道路による輸送コストの削減、交通事故の削減	155	千円/台・年	交通ネットワーク内における輸送コストの削減、交通事故の削減	15.4 億円/年

* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年7月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(-14m)、泊地(-14m)、防波堤、臨港道路(延長4.1km)、ふ頭用地、荷役機械

四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

費用便益分析シート(割引前)

事業全体

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 7.5% NPV= 643.3 億円
B/C= 1.71

割引前		(億円)										(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)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減 便益	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)	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)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減 便益	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
2001		39.4		39.4						-39.4		2001		63.1		63.1							-63.1
2002		44.8		44.8						-44.8		2002		68.9		68.9							-68.9
2003		69.7		69.7						-69.7		2003		103.2		103.2							-103.2
2004		94.6		94.6						-94.6		2004		134.7		134.7							-134.7
2005		60.3		60.3						-60.3		2005		82.5		82.5							-82.5
2006	1	48.8	0.2	49.0	27.7					-21.2		2006		64.2	0.3	64.5	36.5						36.5
2007	2	26.6	0.2	26.8	32.8					6.1		2007	1	33.6	0.2	33.9	41.5						41.5
2008	3	23.4	0.2	23.6	31.4					7.8		2008	2	28.5	0.2	28.7	38.2						38.2
2009	4	35.3	0.2	35.5	29.2					-6.3		2009	3	41.3	0.2	41.6	34.2						34.2
2010	5	17.9	0.2	17.9	30.3					12.3		2010	4	19.9	0.2	20.2	34.0						34.0
2011	6	14.4	0.2	14.6	33.5					18.8		2011	5	15.6	0.2	15.8	36.2						36.2
2012	7	19.6	0.2	19.8	37.8					18.0		2012	6	20.4	0.2	20.6	39.3						39.3
2013	8	25.4	0.2	25.5	39.8					14.3		2013	7	25.5	0.2	25.5	39.8						39.8
2014	9	32.1	0.2	32.3	41.9					9.5		2014	8	30.9	0.2	31.1	40.2						40.2
2015	10	71.4	0.2	71.6	43.9					-27.7		2015	9	66.0	0.2	66.2	40.6						40.6
2016	11	66.7	0.2	66.9	45.9					-20.9		2016	10	59.3	0.2	59.4	40.8						40.8
2017	12	30.7	0.2	30.9	48.0					17.0		2017	11	26.3	0.2	26.4	41.0						41.0
2018	13		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2018	12	0.85	0.2	0.85	41.0	1.2	-0.005				41.0
2019	14		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2019	13	0.82	0.3	0.3	41.1	1.1	-0.005				41.1
2020	15		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2020	14	0.79	0.2	0.2	39.5	1.0	-0.005				39.5
2021	16		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2021	15	0.76	0.2	0.2	38.0	1.0	-0.005				38.0
2022	17	16.7		16.7	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2022	16	0.73	0.2	0.2	36.5	1.0	-0.005				36.5
2023	18		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2023	17	0.70	0.2	0.2	35.1	0.9	-0.004				35.1
2024	19		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2024	18	0.68	0.2	0.2	33.8	0.9	-0.004				33.8
2025	20		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2025	19	0.65	0.2	0.2	32.5	0.9	-0.004				32.5
2026	21		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2026	20	0.62	0.2	0.2	31.2	0.8	-0.004				31.2
2027	22		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2027	21	0.60	0.2	0.2	30.0	0.8	-0.004				30.0
2028	23		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2028	22	0.58	0.2	0.2	28.9	0.8	-0.004				28.9
2029	24		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2029	23	0.56	0.2	0.2	27.8	0.8	-0.004				27.8
2030	25		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2030	24	0.53	0.2	0.2	26.7	0.8	-0.004				26.7
2031	26		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2031	25	0.51	0.2	0.2	25.7	0.7	-0.003				25.7
2032	27		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2032	26	0.49	0.2	0.2	24.7	0.7	-0.003				24.7
2033	28		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2033	27	0.47	0.1	0.1	23.7	0.6	-0.003				23.7
2034	29		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2034	28	0.46	0.1	0.1	22.8	0.6	-0.003				22.8
2035	30		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2035	29	0.44	0.1	0.1	21.9	0.6	-0.003				21.9
2036	31		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2036	30	0.42	0.1	0.1	21.1	0.6	-0.003				21.1
2037	32		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2037	31	0.41	0.1	0.1	20.3	0.6	-0.003				20.3
2038	33		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2038	32	0.39	0.1	0.1	19.5	0.6	-0.003				19.5
2039	34	16.7		16.7	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2039	33	0.38	0.1	0.1	18.8	0.5	-0.002				18.8
2040	35		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2040	34	0.36	0.1	0.1	18.0	0.5	-0.002				18.0
2041	36		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2041	35	0.35	0.1	0.1	17.3	0.5	-0.002				17.3
2042	37		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2042	36	0.33	0.1	0.1	16.7	0.5	-0.002				16.7
2043	38		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2043	37	0.32	0.1	0.1	16.0	0.5	-0.002				16.0
2044	39		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2044	38	0.31	0.1	0.1	15.4	0.4	-0.002				15.4
2045	40		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2045	39	0.30	0.1	0.1	14.8	0.4	-0.002				14.8
2046	41		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2046	40	0.29	0.1	0.1	14.3	0.4	-0.002				14.3
2047	42		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2047	41	0.27	0.1	0.1	13.7	0.4	-0.002				13.7
2048	43		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2048	42	0.26	0.1	0.1	13.2	0.4	-0.002				13.2
2049	44		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2049	43	0.25	0.1	0.1	12.7	0.4	-0.002				12.7
2050	45		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2050	44	0.24	0.1	0.1	12.2	0.4	-0.002				12.2
2051	46		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2051	45	0.23	0.1	0.1	11.7	0.3	-0.001				11.7
2052	47		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2052	46	0.22	0.1	0.1	11.3	0.3	-0.001				11.3
2053	48		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2053	47	0.22	0.1	0.1	10.8	0.3	-0.001				10.8
2054	49		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2054	48	0.21	0.1	0.1	10.4	0.3	-0.001				10.4
2055	50		0.3	0.3	50.0	13.9	1.4	-0.006		85.0		2055	49	0.20	0.1	0.1	10.0	0.3	-0.001				10.0
合計		754.5	14.3	768.8	2342.4	529.0	54.7	-0.241	42.5	1079.9		合計		901.7	7.7	909.4	1290.3	230.5	23.8	-0.105	8.2	1552.7	643.3

四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

費用便益分析シート(割引前)

残事業

EIRR= 6.2% NPV= 69.6 億円
B/C= 1.38

費用便益分析シート(割引後)

割引前										割引後																
(億円)										(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)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)	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)	ターミナル 輸送コスト 削減便益	臨港道路 輸送時間 費用削減	臨港道路 輸送費用 削減便益	臨港道路 交通事故 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)		
2006	1											2006	1	1.32												
2007	2											2007	2	1.27												
2008	3											2008	3	1.22												
2009	4											2009	4	1.17												
2010	5											2010	5	1.12												
2011	6											2011	6	1.08												
2012	7											2012	7	1.04												
2013	8											2013	8	1.00												
2014	9	32.1	0.1	32.1		13.9	1.4	-0.006		15.4	-32.1	2014	9	0.96	30.9	0.1	30.9		11.4	1.2	-0.005		12.6	-30.9		
2015	10	71.4	0.1	71.4		13.9	1.4	-0.006		15.4	-71.4	2015	10	0.92	66.0	0.1	66.0		11.0	1.1	-0.005		12.1	-66.0		
2016	11	66.7	0.1	66.7		13.9	1.4	-0.006		15.4	-66.7	2016	11	0.89	59.3	0.1	59.3		10.6	1.1	-0.005		11.7	-59.3		
2017	12	30.7	0.1	30.7		13.9	1.4	-0.006		15.4	-30.7	2017	12	0.85	26.3	0.1	26.3		10.2	1.1	-0.005		11.1	-26.3		
2018	13		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2018	13	0.82		0.1			9.8	1.0	-0.004		10.8	10.7		
2019	14		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2019	14	0.79		0.1			9.4	1.0	-0.004		10.4	10.3		
2020	15		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2020	15	0.76		0.1			9.0	0.9	-0.004		10.0	9.9		
2021	16		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2021	16	0.73		0.1			8.7	0.9	-0.004		9.6	9.5		
2022	17		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2022	17	0.70		0.1			8.4	0.9	-0.004		9.2	9.1		
2023	18		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2023	18	0.68		0.1			8.0	0.8	-0.004		8.8	8.8		
2024	19		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2024	19	0.65		0.1			7.7	0.8	-0.004		8.5	8.5		
2025	20		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2025	20	0.62		0.1			7.4	0.8	-0.003		8.2	8.1		
2026	21		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2026	21	0.60		0.1			7.1	0.7	-0.003		7.9	7.8		
2027	22		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2027	22	0.58		0.1			6.9	0.7	-0.003		7.6	7.5		
2028	23		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2028	23	0.56		0.1			6.6	0.7	-0.003		7.3	7.2		
2029	24		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2029	24	0.53		0.1			6.4	0.7	-0.003		7.0	7.0		
2030	25		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2030	25	0.51		0.1			6.1	0.6	-0.003		6.7	6.7		
2031	26		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2031	26	0.49		0.1			5.9	0.6	-0.003		6.5	6.4		
2032	27		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2032	27	0.47		0.1			5.6	0.6	-0.003		6.2	6.2		
2033	28		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2033	28	0.46		0.1			5.4	0.6	-0.002		6.0	5.9		
2034	29		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2034	29	0.44		0.1			5.2	0.5	-0.002		5.8	5.7		
2035	30		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2035	30	0.42		0.1			5.0	0.5	-0.002		5.5	5.5		
2036	31		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2036	31	0.41		0.1			4.8	0.5	-0.002		5.3	5.3		
2037	32		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2037	32	0.39		0.1			4.6	0.5	-0.002		5.1	5.1		
2038	33		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2038	33	0.38		0.1			4.5	0.5	-0.002		4.9	4.9		
2039	34		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2039	34	0.36		0.1			4.3	0.4	-0.002		4.7	4.7		
2040	35		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2040	35	0.35		0.1			4.1	0.4	-0.002		4.6	4.5		
2041	36		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2041	36	0.33		0.1			4.0	0.4	-0.002		4.4	4.4		
2042	37		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2042	37	0.32		0.1			3.8	0.4	-0.002		4.2	4.2		
2043	38		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2043	38	0.31		0.1			3.7	0.4	-0.002		4.0	4.0		
2044	39		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2044	39	0.30		0.1			3.5	0.4	-0.002		3.9	3.9		
2045	40		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2045	40	0.29		0.1			3.4	0.4	-0.002		3.7	3.7		
2046	41		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2046	41	0.27		0.1			3.3	0.3	-0.001		3.6	3.6		
2047	42		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2047	42	0.26		0.1			3.1	0.3	-0.001		3.5	3.4		
2048	43		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2048	43	0.25		0.1			3.0	0.3	-0.001		3.3	3.3		
2049	44		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2049	44	0.24		0.1			2.9	0.3	-0.001		3.2	3.2		
2050	45		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2050	45	0.23		0.1			2.8	0.3	-0.001		3.1	3.1		
2051	46		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2051	46	0.23		0.1			2.7	0.3	-0.001		3.0	3.0		
2052	47		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2052	47	0.22		0.1			2.7	0.3	-0.001		3.0	3.0		
2053	48		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2053	48	0.21		0.1			2.6	0.3	-0.001		3.0	3.0		
2054	49		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2054	49	0.20		0.1			2.5	0.3	-0.001		3.1	3.1		
2055	50		0.1			13.9	1.4	-0.006		15.4		2055	50	0.19		0.1			2.4	0.3	-0.001		3.0	2.9		
合計			4.8	201.0	0.0	529.0	54.7	-2.41	0.0	583.5	377.7	合計			182.5	2.1	184.6	0.0	230.5	23.8	-1.05	0.0	254.2	69.6		

3. With-Without表

【別添】

〔輸送コスト削減便益〕

(1) 北米航路

代替港は、名古屋港に設定。取扱貨物量は、12,164TEU(H30推計値)とする。

対象プロジェクトの実施により2.9億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考	
	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時		
コンテナ個数(個/年)	20ft 40ft	3,032 3,638	546 655	0 0	0 0	0 0	① ②	
輸送距離(km)		70 35	131 72.3	186.9 91.1	227.6 108.2	136.2 76.2	109.2 58.5	MapFanWeb ルート検索
		35 35	58.7 58.7	95.8 95.8	119.4 119.4	60.0 60.0	50.7 50.7	
輸送費用(円)	20ft 40ft	49,650 77,280	77,700 119,310	94,350 142,930	107,220 160,990	77,700 119,310	67,740 105,170	③ (解説書P2-1-32)
高速費用(円/台)		0	4,595	5,718	7,213	4,148	2,349	④
使用台数(台)		6,670		1,201		0		⑤+⑥
	20ft 40ft	3,032 3,638		546 655		0 0		⑤=① ⑥=②
陸上輸送費用(千円/年)		431,683	700,285	152,002	172,653	0	0	⑦=(③+④)×⑤ +(③+④)×⑥
陸上輸送費用削減便益(億円/年)		2.68		0.21		0.00		⑧=Without時 -With時

【陸上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考	
	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時		
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出 20ft輸入 40ft輸出 40ft輸入	2,250 782 2,700 938		546 0 655 0		0 0 0 0	⑨	
輸送距離(km)	片道(高速道路利用有り) 一般道(km) 高速道路(km)	35.0 35.0 0.0	72.3 6.6 65.7	91.1 8.8 82.3	108.2 3.8 104.4	76.2 17.1 59.1	58.5 26.0 32.5	⑩+⑪ ⑩ ⑪
輸送時間(時間)		1.01	1.09	1.38	1.54	1.30	1.20	⑫=⑩/34.5 +⑪/73.1
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出 20ft輸入 40ft輸出 40ft輸入	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	⑬ (解説書P2-1-34)
陸上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出 20ft輸入 40ft輸出 40ft輸入 小計	5,000 1,501 8,999 2,747 18,247	5,396 1,620 9,712 2,965 19,692	1,658 0 2,983 0 4,641	1,850 0 3,329 0 5,179	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	⑭=⑨×⑫×⑬
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)		0.02		0.00		0.00		⑮=Without時 -With時

【海上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考	
	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時		
コンテナ個数(個/年)	20ft 40ft	3,032 3,638	546 655	0 0	0 0	0 0	① ②	
海上輸送距離(マイル) 片道		4,992	5,011	4,992	5,011	4,992	5,011	⑯距離表 (海上保安庁)
海上輸送速度(マイル/時)(4,000TEU)		23.2		23.2		23.2		⑰ (解説書P2-1-30)
輸送時間(日)		9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	⑱=⑯/⑰/24h
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft 40ft	60,870 91,260	60,870 91,260	60,870 91,260	60,870 91,260	60,870 91,260	60,870 91,260	⑲ (解説書P2-1-33)
海上輸送費用(千円/年)	20ft 40ft 計	184,558 332,004 516,562	184,558 332,004 516,562	33,235 59,775 93,010	33,235 59,775 93,010	0 0 0	0 0 0	⑳=①×⑲+②× ⑲
海上輸送費用削減便益(億円/年)		0.00		0.00		0.00		㉑=Without時 -With時

【海上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考	
	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時	四日市港 With時	名古屋港 Without時		
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出 20ft輸入 40ft輸出 40ft輸入	2,250 782 2,700 938		546 0 655 0		0 0 0 0	⑨	
輸送時間(日)		9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	⑳=⑯/⑰/24h
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出 20ft輸入 40ft輸出 40ft輸入	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	2,200 1,900 3,300 2,900	㉒ (解説書P2-1-34)
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出 20ft輸入 40ft輸出 40ft輸入 小計	1,069,200 320,933 1,924,560 587,563 3,902,256	1,069,200 320,933 1,924,560 587,563 3,902,256	259,459 0 466,884 0 726,343	259,459 0 466,884 0 726,343	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	㉓=⑨×⑳×24h ×㉒
海上輸送時間費用削減便益(億円/年)		0.00		0.00		0.00		㉔=Without時 -With時

・Without-Withの算定結果表

単位：億円/年

通常時	便益	With	Without
三重県	2.70	48.69	51.39
滋賀県	0.21	9.76	9.97
岐阜県	0.00	0.00	0.00
合計	2.91	58.45	61.36

・Without-Withの算定結果表(輸送費用と時間費用の合計値が"負"であるものは"0"として扱う)

単位：億円/年

通常時	便益	With	Without
三重県	2.70	48.69	51.39
滋賀県	0.21	9.76	9.97
岐阜県	0.00	0.00	0.00
合計	2.91	58.45	61.36

(2) 東南アジア航路

代替港は、大阪港に設定。取扱貨物量は、84,627TEU(H30推計値)とする。
対象プロジェクトの実施により41.9億円/年の輸送コストが削減可能となる。

背 後 圏 取 扱 港 湾 項 目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考
	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft 18,241	40ft 24,145	3,138	4,075	148	198	① ②
輸送距離(km)	70	305.4	186.9	145.1	136.2	362.8	MapFanWeb ルート検索
片道(高速道路利用有り)	35	162.3	91.1	76.3	76.2	191.2	
片道(高速道路利用無し)	35	143.1	95.8	68.8	60.0	171.6	
輸送費用(円)	20ft 49,650	40ft 77,280	94,350	142,930	77,700	140,610	③
高速費用(円/台)			5,718	5,600	4,148	11,745	④
使用台数(台)	42,386		7,213		346		⑤+⑥
20ft	18,241		3,138		148		⑤=①
40ft	24,145		4,075		198		⑥=②
陸上輸送費用(千円/年)	2,771,591	7,287,826	919,754	795,983	36,558	66,001	⑦=(③+④)×⑤ +⑥×⑥
陸上輸送費用削減便益(億円/年)	45.16		-1.24		0.29		⑧=Without時 -With時

背 後 圏 取 扱 港 湾 項 目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考
	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出 7,836	20ft輸入 10,405	1,230	1,908	66	82	⑨
	40ft輸出 13,383	40ft輸入 10,762	2,101	1,974	113	85	
輸送距離(km)	片道(高速道路利用有り) 35.0	一般道(km) 35.0	91.1	8.8	76.3	17.1	⑩+⑪ ⑩
片道(高速道路利用無し)	0.0	155.6	82.3	72.0	59.1	171.4	⑪
輸送時間(時間)	1.01	2.32	1.38	1.11	1.30	2.92	⑫=⑩/34.5 +⑪/73.1
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出 1,600	20ft輸入 2,300	1,600	2,300	1,600	2,300	⑬
	40ft輸出 1,200	40ft輸入 1,800	1,200	1,800	1,200	1,800	(解説書P2-1-34)
陸上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出 12,663	20ft輸入 12,611	2,716	2,541	137	128	⑭=⑨×⑫×⑬
	40ft輸出 31,089	40ft輸入 19,565	6,669	5,364	338	759	
小計	75,928	174,409	17,447	14,034	802	1,801	
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)	0.98		-0.03		0.01		⑮=Without時 -With時

背 後 圏 取 扱 港 湾 項 目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考
	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft 18,241	40ft 24,145	3,138	4,075	148	198	① ②
海上輸送距離(マイル) 片道	2,792	2,709	2,792	2,709	2,792	2,709	⑯距離表 (海上保安庁)
海上輸送速度(マイル/時)(2,000TEU)	20.9		20.9		20.9		⑰
輸送時間(日)	5.6	5.4	5.6	5.4	5.6	5.4	(解説書P2-1-30) ⑱=⑯/⑰/24h
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft 51,360	40ft 77,012	51,360	77,012	51,360	77,012	⑲
海上輸送費用(千円/年)	20ft 936,858	40ft 1,859,455	161,168	313,824	7,601	15,248	⑳=①×⑲+②×⑲
計	2,796,313	2,707,569	474,992	459,917	22,850	22,125	
海上輸送費用削減便益(億円/年)	-0.88		-0.15		-0.01		21=Without時 -With時

背 後 圏 取 扱 港 湾 項 目	三重県		滋賀県		岐阜県		備考
	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	四日市港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出 7,836	20ft輸入 10,405	1,230	1,908	66	82	⑨
	40ft輸出 13,383	40ft輸入 10,762	2,101	1,974	113	85	
輸送時間(日)	5.6	5.4	5.6	5.4	5.6	5.4	⑳=⑯/⑰/24h
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出 1,600	20ft輸入 2,300	1,600	2,300	1,600	2,300	㉑
	40ft輸出 1,200	40ft輸入 1,800	1,200	1,800	1,200	1,800	(解説書P2-1-34)
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出 1,685,053	20ft輸入 1,678,118	264,499	307,722	14,193	13,686	22=⑨×⑱×24h ×㉑
	40ft輸出 4,136,953	40ft輸入 2,603,543	649,461	477,550	34,931	33,683	
小計	10,103,668	9,742,823	1,699,233	1,638,546	82,911	79,950	
海上輸送時間費用削減便益(億円/年)	-3.61		-0.60		-0.03		23=Without時 -With時

・ Without-Withの算定結果表

通常時	便益	With	Without
三重県	41.65	157.48	199.13
滋賀県	-2.02	31.11	29.09
岐阜県	0.26	1.44	1.70
合計	39.89	190.03	229.92

・ Without-Withの算定結果表(輸送費用と時間費用の合計値が"負"であるものは"0"として扱う)

通常時	便益	With	Without
三重県	41.65	157.48	199.13
滋賀県	0.00	0.00	0.00
岐阜県	0.26	1.44	1.70
合計	41.91	158.92	200.83

(3) 韓国航路

代替港は、大阪港あるいは敦賀港に設定。取扱貨物量は、1,653TEU(H30推計値)とする。
対象プロジェクトの実施により0.6億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
背後圏 取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft	566		96		4		①
	40ft	236		40		2		②
輸送距離(km)	片道(高速道路利用有り)	70	305.4	186.9	145.1	136.2	192.2	MapFanWeb ルート検索
	片道(高速道路利用無し)	35	162.3	91.1	76.3	76.2	98	
	片道(高速道路利用無し)	35	143.1	95.8	68.8	60.0	94.2	
輸送費用(円)	20ft	49,650	126,310	94,350	81,040	77,700	97,680	③
	40ft	77,280	187,670	142,930	124,040	119,310	147,660	(解説書P2-1-32)
高速費用(円/台)		0	10,676	5,718	5,600	4,148	5,346	④
使用台数(台)		802		136		6		⑤+⑥
	20ft	566		96		4		⑤=①
	40ft	236		40		2		⑥=②
陸上輸送費用(千円/年)		46,340	124,344	15,552	13,424	574	718	⑦=(③+④)×⑤ +((③+④)×⑥)
陸上輸送費用削減便益(億円/年)		0.78		-0.03		0.00		⑧=Without時 -With時

【陸上輸送時間費用】		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
背後圏 取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	270		42		2		⑨
	20ft輸入	296		54		2		
	40ft輸出	127		20		1		
	40ft輸入	109		20		1		
輸送距離(km)	片道(高速道路利用有り)	35.0	162.3	91.1	76.3	76.2	98.0	⑩+⑪
	一般道(km)	35.0	6.7	8.8	4.3	17.1	21.2	⑩
	高速道路(km)	0.0	155.6	82.3	72.0	59.1	76.8	⑪
輸送時間(時間)		1.01	2.32	1.38	1.11	1.30	1.67	⑫=⑩/34.5 +⑪/73.1
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	⑬ (解説書P2-1-34)
	20ft輸入	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	
	40ft輸出	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	
陸上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	436	1,002	93	75	4	5	⑭=⑨×⑫×⑬
	20ft輸入	359	824	89	72	3	4	
	40ft輸出	295	678	63	51	3	4	
	40ft輸入	198	455	50	40	2	3	
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)		0.02		0.00		0.00		⑮=Without時 -With時

【海上輸送費用】		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
背後圏 取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft	566		96		4		①
	40ft	236		40		2		②
海上輸送距離(マイル) 片道		544	357	544	357	544	402	⑯距離表 (海上保安庁)
海上輸送速度(マイル/時)(1,000TEU)		18.6		18.6		18.6		⑰ (解説書P2-1-30)
輸送時間(日)		1.2	0.8	1.2	0.8	1.2	0.9	⑱=⑯/⑰/24h
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft	19,758	15,682	19,758	15,682	19,758	16,701	⑲ (解説書P2-1-33)
	40ft	29,626	23,514	29,626	23,514	29,626	25,042	
海上輸送費用(千円/年)	20ft	11,183	8,876	1,897	1,505	79	67	⑳=①×⑲+②×⑲
	40ft	6,992	5,549	1,185	941	59	50	
計		18,175	14,425	3,082	2,446	138	117	㉑
海上輸送費用削減便益(億円/年)		-0.04		-0.01		0.00		21=Without時 -With時

【海上輸送時間費用】		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
背後圏 取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	270		42		2		⑨
	20ft輸入	296		54		2		
	40ft輸出	127		20		1		
	40ft輸入	109		20		1		
輸送時間(日)		1.2	0.8	1.2	0.8	1.2	0.9	⑳=⑯/⑰/24h
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	㉑ (解説書P2-1-34)
	20ft輸入	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	
	40ft輸出	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	
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	12,442	8,294	1,935	1,290	92	69	22=⑨×⑳×24h ×㉑
	20ft輸入	10,230	6,820	1,866	1,244	69	52	
	40ft輸出	8,412	5,608	1,325	883	66	50	
	40ft輸入	5,651	3,767	1,037	691	52	39	
海上輸送時間費用削減便益(億円/年)		-0.13		-0.02		0.00		23=Without時 -With時

・Without-Withの算定結果表

単位: 億円/年			
通常時	便益	With	Without
三重県	0.63	1.02	1.65
滋賀県	-0.06	0.25	0.19
岐阜県	0.00	0.01	0.01
合計	0.57	1.28	1.85

・Without-Withの算定結果表(輸送費用と時間費用の合計値が"負"であるものは"0"として扱う)

単位: 億円/年			
通常時	便益	With	Without
三重県	0.63	1.02	1.65
滋賀県	0.00	0.00	0.00
岐阜県	0.00	0.01	0.01
合計	0.63	1.03	1.66

(4) 中国航路

代替港は、大阪港あるいは敦賀港に設定。取扱貨物量は、12,909TEU(H30推計値)とする。対象プロジェクトの実施により4.6億円/年の輸送コストが削減可能となる。

背後圏		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft	2,201		376		18		①
	40ft	3,038		523		25		②
輸送距離(km)	片道(高速道路利用有り)	70	305.4	186.9	145.1	136.2	192.2	MapFanWeb ルート検索
	片道(高速道路利用無し)	35	162.3	91.1	76.3	76.2	98	
輸送費用(円)	20ft	49,650	126,310	94,350	81,040	77,700	97,680	③
	40ft	77,280	187,670	142,930	124,040	119,310	147,660	(解説書P2-1-32)
高速費用(円/台)		0	10,676	5,718	5,600	4,148	5,346	④
使用台数(台)		5,239		899		43		⑤+⑥
	20ft	2,201		376		18		⑤=①
	40ft	3,038		523		25		⑥=②
陸上輸送費用(千円/年)		344,056	904,081	115,368	99,858	4,560	5,680	⑦=(③+④)×⑤ +(③+④)×⑥
陸上輸送費用削減便益(億円/年)		5.60		-0.15		0.01		⑧=Without時 -With時

背後圏		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,068		168		9		⑨
	20ft輸入	1,133		208		9		
	40ft輸出	1,289		202		11		
	40ft輸入	1,749		321		14		
輸送距離(km)	片道(高速道路利用有り)	35.0	162.3	91.1	76.3	76.2	98.0	⑩+⑪
	一般道(km)	35.0	6.7	8.8	4.3	17.1	21.2	⑩
	高速道路(km)	0.0	155.6	82.3	72.0	59.1	76.8	⑪
輸送時間(時間)		1.01	2.32	1.38	1.11	1.30	1.67	⑫=⑩/34.5 +⑪/73.1
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	⑬ (解説書P2-1-34)
	20ft輸入	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	
	40ft輸出	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	
陸上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	1,726	3,964	371	298	19	24	⑭=⑨×⑫×⑬
	20ft輸入	1,373	3,154	344	277	14	18	
	40ft輸出	2,994	6,878	641	516	33	42	
	40ft輸入	3,180	7,304	797	641	33	42	
小計	9,273	21,301	2,154	1,732	98	126		
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)		0.12		0.00		0.00		⑮=Without時 -With時

背後圏		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft	2,201		376		18		①
	40ft	3,038		523		25		②
海上輸送距離(マイル) 片道		917	759	917	759	917	804	⑯距離表 (海上保安庁)
海上輸送速度(マイル/時)(1,000TEU)		18.6		18.6		18.6		⑰
輸送時間(日)		2.1	1.7	2.1	1.7	2.1	1.8	(解説書P2-1-30)
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft	28,929	24,853	28,929	24,853	28,929	25,872	⑱=⑯/⑰/24h
	40ft	43,378	37,266	43,378	37,266	43,378	38,794	(解説書P2-1-33)
海上輸送費用(千円/年)	20ft	63,673	54,701	10,877	9,345	521	466	⑳=①×⑱+②×⑲
	40ft	131,782	113,214	22,687	19,490	1,084	970	
計		195,455	167,916	33,564	28,835	1,605	1,436	⑲
海上輸送費用削減便益(億円/年)		-0.27		-0.05		-0.01		21=Without時 -With時

背後圏		三重県		滋賀県		岐阜県		備考
取扱港湾		四日市港	大阪港	四日市港	大阪港	四日市港	敦賀港	
項目		With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,068		168		9		⑨
	20ft輸入	1,133		208		9		
	40ft輸出	1,289		202		11		
	40ft輸入	1,749		321		14		
輸送時間(日)		2.1	1.7	2.1	1.7	2.1	1.8	⑳=⑩/⑰/24h
時間費用原単位 (円/時間/コンテナ1個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	㉑ (解説書P2-1-34)
	20ft輸入	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	
	40ft輸出	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	
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	86,124	69,719	13,548	10,967	726	622	22=⑨×⑳×24h ×㉑
	20ft輸入	68,524	55,472	12,580	10,184	544	467	
	40ft輸出	149,421	120,960	23,416	18,956	1,275	1,093	
	40ft輸入	158,669	128,447	29,121	23,574	1,270	1,089	
小計	462,738	374,597	78,664	63,681	3,815	3,270		
海上輸送時間費用削減便益(億円/年)		-0.88		-0.15		-0.01		23=Without時 -With時

・ Without-Withの算定結果表

単位: 億円/年			
通常時	便益	With	Without
三重県	4.57	10.11	14.68
滋賀県	-0.35	2.30	1.95
岐阜県	-0.01	0.11	0.10
合計	4.21	12.52	16.73

・ Without-Withの算定結果表(輸送費用と時間費用の合計値が"負"であるものは"0"として扱う)

単位: 億円/年			
通常時	便益	With	Without
三重県	4.57	10.11	14.68
滋賀県	0.00	0.00	0.00
岐阜県	0.00	0.00	0.00
合計	4.57	10.11	14.68

(5)まとめ(背後圏別輸送コスト削減便益)

単位:億円/年

背後圏	便益	With	Without
三重県	49.6	217.3	266.9
滋賀県	0.2	9.8	10.0
岐阜県	0.3	1.5	1.7
合計	50.0	170.1	217.2

〔臨港道路整備による輸送時間削減・輸送費用削減・交通事故削減便益〕

臨港道路整備による輸送時間削減・輸送費用削減・交通事故削減額を算出する。
対象プロジェクトの実施により15.4億円/年の効果がある。

【将来交通量推計結果(H30)】

項目	臨港道路
将来交通量(H30)(台/日)	9,947

【便益算定結果】

項目	Without時	With時	便益(差額)
輸送時間(走行時間)(億円/年)	17,060.1	17,046.2	13.9
輸送費用(走行経費)(億円/年)	4,641.9	4,640.5	1.4
交通事故(億円/年)	766.2	766.2	0.0
臨港道路便益計(億円/年)	22,468.2	22,452.8	15.4

(1)事業費

(税込み)

項目	数量	全体事業費 (億円)	残事業費 (億円)
工事費			
岸壁(水深-14m)			
本工他一式	360m	136.3	0
泊地(水深-14m)			
浚渫工	63ha	72.6	0
防波堤(霞)			
本工他一式	200m	19.2	0
臨港道路(霞4号幹線)			
橋梁工他一式	4.1km	400	211.0
荷役機械			
ガントリークレーン製作工他一式	2基	17.6	0
ふ頭用地			
用地造成	18ha	109.4	0
間接経費	工事費に含む	0	0
合計		755.1	211.0

※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)管理運営費

(税込み)

項目	数量	金額 (億円/年)
管理運営費	1式	0.33

(3)再投資費

(税込み)

項目	数量	金額 (億円/17年)
再投資費	1式	17.6