

事後評価に係る資料【港湾関係】

令和2年7月27日

港湾空港部

# 1. 事業評価対象箇所

(第1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（事後評価）

令和2年度					
事業名(箇所名)	清水港新興津地区 国際海上コンテナターミナル整備事業	事業主体	中部地方整備局		
実施箇所	静岡県静岡市				
該当基準	事後評価:事業完了後				
主な事業の諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、泊地(水深15m)、防波堤 等				
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成30年度	
総事業費	258億円				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港において、コンテナ取扱貨物量の増加及び船舶の大型化に伴う既存施設の能力不足(他港の利用、岸壁の利用待ち)を解消し、物流の効率化を図るとともに、大規模地震発生時の幹線物流機能を確保する。</li> </ul>				
便益の主な根拠	<ul style="list-style-type: none"> <li>陸上及び海上輸送距離の短縮による輸送コスト削減 (便益対象のコンテナ貨物:14.6万TEU(H30年))</li> <li>岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減 (便益対象の岸壁利用待ち回数:年間154回)</li> <li>大規模地震発生時の輸送コスト削減 (便益対象の大規模地震:南海トラフ地震(平均発生間隔 88.2年 経過年数 74年))</li> </ul>				
事業全体の投資効率性	基準年度	令和2年度			
	B:総便益(億円)	831		C:総費用(億円)	431
	全体B/C	1.9		B-C	401
	EIRR(%)	7.9%			
費用対効果分析の算定基礎となった要因と変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ取扱貨物量(前回再評価時(H24年)におけるH30年推計:32.7万TEU H30年実績:40.6万TEU)</li> <li>総事業費(前回再評価時(H24年)の計画:245億円 実績:258億円)</li> <li>事業期間(前回再評価時(H24年)の計画:H20年度~H27年度 実績:H20年度~H30年度)</li> </ul>				
事業の効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>陸上及び海上輸送距離の短縮による輸送コスト削減(27.4億円/年:H30年における便益)</li> <li>岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減(2.7億円/年)</li> <li>大規模地震発生時の輸送コスト削減(2.8億円/年:地震発生確率が最大となるR10年における便益)</li> </ul>				
社会経済情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>新東名高速道路、中部横断自動車道等の整備の進展により、清水港と背後圏を結ぶ物流ネットワークが強化され、清水港周辺地域において物流施設の立地が増加した。</li> <li>これに伴い、当該物流施設を活用した清水港のコンテナ利用が促進された。</li> </ul>				
今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</li> </ul>				
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要性はないと考える。</li> </ul>				
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。</li> </ul>				

### 3. 便益の計測

#### 3-1. 便益の概要

項目	区分	備考	便益(2018年)	
陸上及び海上輸送距離の短縮による輸送コスト削減	輸送費用削減	陸上及び海上輸送距離の短縮に伴うコンテナ貨物の輸送費用の削減	26.83	億円/年
	輸送時間費用削減	陸上及び海上輸送距離の短縮に伴うコンテナ貨物の輸送時間費用の削減	0.61	億円/年
岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減	滞船費用削減	岸壁の利用待ち(滞船)解消に伴う船舶の運航費用の削減	0.89	億円/年
	滞船時間費用削減	岸壁の利用待ち(滞船)解消に伴うコンテナ貨物の海上輸送時間費用の削減	1.77	億円/年
大規模地震発生時の輸送コスト削減	輸送費用削減	大規模地震発生時における陸上及び海上輸送距離の短縮に伴うコンテナ貨物の輸送費用の削減	2.53	億円/年 <sup>※</sup>
	輸送時間費用削減	大規模地震発生時における陸上及び海上輸送距離の短縮に伴うコンテナ貨物の輸送時間費用の削減	0.27	億円/年 <sup>※</sup>

※大規模地震発生時の輸送コスト削減便益は、地震の発生確率が最大となる2028年の値を示している。

### 3-2. 費用便益分析シート

割引率 4.0% CBR 1.9  
EIRR 7.9% NPV 401億円

割引前												単位:億円				
年度	供用期間	評価年	総費用C	費用			総便益B	便益				総便益B-C				
				事業費	管理運営費	再投資費		陸上及び海上輸送距離の短縮による輸送コスト削減	岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減	大規模地震発生時の輸送コスト削減	残存価値					
H20		-12	23.8	23.8								-23.8				
H21		-11	47.4	47.4								-47.4				
H22		-10	35.8	35.8								-35.8				
H23		-9	68.9	68.9								-68.9				
H24		-8	44.9	44.9								-44.9				
H25	1	-7	15.1	14.8	0.3	0.4	0	0.4				-14.6				
H26	2	-6	7.8	7.4	0.4	9.7	8.8	0.9				1.9				
H27	3	-5	18.9	18.5	0.4	11.8	10.5	1.3				-7.1				
H28	4	-4	15.6	15.0	0.6	13.4	11.6	1.8				-2.2				
H29	5	-3	2.5	1.9	0.6	18.2	16.0	2.2				15.7				
H30	6	-2	1.9	1.1	0.8	30.3	27.6	2.7				28.4				
R1	7	-1	0.6	0.6		30.3	27.6	2.7				29.6				
R2	8	0	0.5	0.5		31.6	27.6	2.7	1.3			31.1				
R3	9	1	0.5	0.5		32.9	27.6	2.7	2.6			32.3				
R4	10	2	0.5	0.5		32.9	27.6	2.7	2.6			32.4				
R5	11	3	0.5	0.5		33.0	27.6	2.7	2.7			32.5				
R6	12	4	0.5	0.5		33.0	27.6	2.7	2.7			32.5				
R7	13	5	0.5	0.5		33.0	27.6	2.7	2.8			32.5				
R8	14	6	0.5	0.5		33.1	27.6	2.7	2.8			32.5				
R9	15	7	0.5	0.5		33.1	27.6	2.7	2.8			32.6				
R10	16	8	0.5	0.5		33.1	27.6	2.7	2.8			32.6				
R11	17	9	0.5	0.5		33.1	27.6	2.7	2.8			32.6				
R12	18	10	19.5	19.5	19.0	33.1	27.6	2.7	2.8	13.5		32.0				
R13	19	11	0.5	0.5		33.0	27.6	2.7	2.8			32.5				
R14	20	12	0.5	0.5		33.0	27.6	2.7	2.7			32.5				
R15	21	13	0.5	0.5		33.0	27.6	2.7	2.7			32.5				
R16	22	14	0.5	0.5		32.9	27.6	2.7	2.7			32.4				
R17	23	15	0.5	0.5		32.9	27.6	2.7	2.6			32.4				
R18	24	16	0.5	0.5		32.8	27.6	2.7	2.6			32.3				
R19	25	17	0.5	0.5		32.8	27.6	2.7	2.5			32.3				
R20	26	18	0.5	0.5		32.7	27.6	2.7	2.5			32.2				
R21	27	19	0.5	0.5		32.7	27.6	2.7	2.4			32.1				
R22	28	20	0.5	0.5		32.6	27.6	2.7	2.3			32.1				
R23	29	21	0.5	0.5		32.5	27.6	2.7	2.3			32.0				
R24	30	22	0.5	0.5		32.5	27.6	2.7	2.2			31.9				
R25	31	23	0.5	0.5		32.4	27.6	2.7	2.1			31.9				
R26	32	24	0.5	0.5		32.3	27.6	2.7	2.0			31.8				
R27	33	25	0.5	0.5		32.2	27.6	2.7	2.0			31.7				
R28	34	26	0.5	0.5		32.1	27.6	2.7	1.9			31.6				
R29	35	27	19.5	19.5	19.0	32.1	27.6	2.7	1.8	12.5		12.5				
R30	36	28	0.5	0.5		32.0	27.6	2.7	1.7			31.5				
R31	37	29	0.5	0.5		31.9	27.6	2.7	1.6			31.4				
R32	38	30	0.5	0.5		31.8	27.6	2.7	1.6			31.3				
R33	39	31	0.5	0.5		31.8	27.6	2.7	1.5			31.2				
R34	40	32	0.5	0.5		31.7	27.6	2.7	1.4			31.2				
R35	41	33	0.5	0.5		31.6	27.6	2.7	1.4			31.1				
R36	42	34	0.5	0.5		31.6	27.6	2.7	1.3			31.0				
R37	43	35	0.5	0.5		31.5	27.6	2.7	1.2			31.0				
R38	44	36	0.5	0.5		31.4	27.6	2.7	1.2			30.9				
R39	45	37	0.5	0.5		31.4	27.6	2.7	1.1			30.8				
R40	46	38	0.5	0.5		31.3	27.6	2.7	1.0			30.8				
R41	47	39	0.5	0.5		31.2	27.6	2.7	1.0			30.7				
R42	48	40	0.5	0.5		31.2	27.6	2.7	0.9			30.7				
R43	49	41	0.5	0.5		31.1	27.6	2.7	0.9			30.6				
R44	50	42	0.5	0.5		104.8	27.6	2.7	0.8	73.8		104.3				
合計			344	280	26	38	1,577	1,289	127	87	74	1,233				

割引後												単位:億円				
年度	供用期間	評価年	総費用C*	費用			総便益B*	便益				総便益B*-C*				
				事業費	管理運営費	再投資費		陸上及び海上輸送距離の短縮による輸送コスト削減	岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減	大規模地震発生時の輸送コスト削減	残存価値					
H20		-12	38.2	38.2								-38.2				
H21		-11	73.0	73.0								-73.0				
H22		-10	52.9	52.9								-52.9				
H23		-9	98.1	98.1								-98.1				
H24		-8	61.5	61.5								-61.5				
H25	1	-7	19.9	19.4	0.4	0.6	0	0.6				-19.3				
H26	2	-6	9.8	9.4	0.5	12.3	11.1	1.1				2.4				
H27	3	-5	23.0	22.5	0.5	14.4	12.7	1.6				-8.6				
H28	4	-4	18.2	17.6	0.7	15.7	13.6	2.1				-2.5				
H29	5	-3	2.8	2.1	0.7	20.5	18.0	2.5				17.7				
H30	6	-2	2.1	1.2	0.8	32.7	29.8	2.9				30.7				
R1	7	-1	0.7	0.7		31.5	28.7	2.8				30.8				
R2	8	0	0.5	0.5		31.6	27.6	2.7	1.3			31.1				
R3	9	1	0.5	0.5		31.6	26.5	2.6	2.5			31.1				
R4	10	2	0.5	0.5		30.4	25.5	2.5	2.4			30.0				
R5	11	3	0.5	0.5		29.3	24.5	2.4	2.4			28.8				
R6	12	4	0.4	0.4		28.2	23.6	2.3	2.3			27.8				
R7	13	5	0.4	0.4		27.2	22.7	2.2	2.3			26.7				
R8	14	6	0.4	0.4		26.1	21.8	2.1	2.2			25.7				
R9	15	7	0.4	0.4		25.1	21.0	2.0	2.1			24.7				
R10	16	8	0.4	0.4		24.2	20.2	2.0	2.1			23.8				
R11	17	9	0.4	0.4		23.2	19.4	1.9	2.0			22.9				
R12	18	10	13.2	12.8	12.8	22.3	18.6	1.8	1.9	9.1		9.1				
R13	19	11	0.3	0.3		21.5	17.9	1.7	1.8			21.1				
R14	20	12	0.3	0.3		20.6	17.2	1.7	1.7			20.3				
R15	21	13	0.3	0.3		19.8	16.6	1.6	1.6			19.5				
R16	22	14	0.3	0.3		19.0	15.9	1.5	1.5			18.7				
R17	23	15	0.3	0.3		18.3	15.3	1.5	1.5			18.0				
R18	24	16	0.3	0.3		17.5	14.7	1.4	1.4			17.3				
R19	25	17	0.3	0.3		16.8	14.2	1.4	1.3			16.6				
R20	26	18	0.3	0.3		16.2	13.6	1.3	1.2			15.9				
R21	27	19	0.2	0.2		15.5	13.1	1.3	1.1			15.3				
R22	28	20	0.2	0.2		14.9	12.6	1.2	1.1			14.6				
R23	29	21	0.2	0.2		14.3	12.1	1.2	1.0			14.0				
R24	30	22	0.2	0.2		13.7	11.6	1.1	0.9			13.5				
R25	31	23	0.2	0.2		13.1	11.2	1.1	0.9			12.9				
R26	32	24	0.2	0.2		12.6	10.8	1.0	0.8			12.4				
R27	33	25	0.2	0.2		12.1	10.4	1.0	0.7			11.9				
R28	34	26	0.2	0.2		11.6	10.0	1.0	0.7			11.4				
R29	35	27	6.8	6.6	6.6	11.1	9.6	0.9	0.6	4.3		4.3				
R30	36	28	0.2	0.2		10.7	9.2	0.9	0.6			10.5				
R31	37	29	0.2	0.2		10.2	8.8	0.9	0.5			10.1				
R32	38	30	0.2	0.2		9.8	8.5	0.8	0.5			9.7				
R33	39	31	0.2	0.2		9.4	8.2	0.8	0.4			9.3				
R34	40	32	0.1	0.1		9.0	7.9	0.8	0.4			8.9				
R35	41	33	0.1	0.1		8.7	7.6	0.7	0.4			8.5				
R36	42	34	0.1	0.1		8.3	7.3	0.7	0.3			8.2				
R37	43	35	0.1	0.1		8.0	7.0	0.7	0.3			7.8				
R38	44	36	0.1	0.1		7.7	6.7	0.7	0.3			7.5				
R39	45	37	0.1	0.1		7.3	6.5	0.6	0.3			7.2				
R40	46	38	0.1	0.1		7.1	6.2	0.6	0.2			6.9				
R41	47	39	0.1	0.1		6.8	6.0	0.6	0.2			6.7				
R42	48	40	0.1	0.1		6.5	5.7	0.6	0.2			6.4				
R43	49	41	0.1	0.1		6.2	5.5	0.5	0.2			6.1				
R44	50	42	0.1	0.1		20.2	5.3	0.5	0.2	14.2		20.1				
合計			431	396	15	19	831	699	70	48	14	401				

※割引前の入力値は、デフレータによる調整後の値を入力

### 3-3. 陸上及び輸送距離の短縮による輸送コスト削減

Without (整備なし)	既存コンテナターミナルの岸壁延長等の不足により、清水港で取り扱うことができないコンテナ貨物は、近隣の代替港で取り扱わなければならない。
With (整備あり)	コンテナターミナル(新興津2号岸壁)が整備されたことにより、清水港で新たにコンテナを取り扱うことが可能となり、輸送コストが削減。

項目	単位	without時	with時
コンテナ取扱個数	万TEU/年	14.6	14.6
利用港湾	-	名古屋港、三河港、御前崎港、 横浜港、東京港	清水港
陸上輸送距離(片道)	km	10.8 ~ 276.1	5.9 ~ 274.8
陸上輸送費用原単位	円/個	25,450 ~ 262,790	20,460 ~ 262,790
陸上輸送費用	億円/年	59.9	33.0
陸上輸送時間	時	0.34 ~ 4.15	0.18 ~ 4.88
陸上輸送時間費用原単位	円/個・時	1,200 ~ 2,300	1,200 ~ 2,300
陸上輸送時間費用	億円/年	1.4	0.6
船型	TEU	2,500	2,500
相手港	-	東南アジア主要港(清水港に就航する東南アジア航路より設定)	
海上輸送距離	シーマイル	2,509 ~ 2,652	2,579
海上輸送速度	ノット	15.0	15.0
海上輸送日数	日	7.0 ~ 7.4	7.2
海上輸送費用原単位	円/個	32,250 ~ 50,790	33,055 ~ 49,522
海上輸送費用	億円/年	21.1	21.1
海上輸送時間	時	167.2 ~ 176.8	171.9
海上輸送時間費用原単位	円/個・時	1,200 ~ 2,300	1,200 ~ 2,300
海上輸送時間費用	億円/年	151.5	151.7
陸上及び海上輸送コスト削減便益	億円/年	27.4	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない。

#### 【算定式】

代替港利用解消による輸送コスト削減便益＝陸上輸送費用削減便益＋陸上輸送時間費用削減便益＋海上輸送費用削減便益＋海上輸送時間費用削減便益

- ・陸上輸送費用削減便益＝【without時】Σ(コンテナ取扱個数×陸上輸送費用原単位)－【with時】Σ(コンテナ取扱個数×陸上輸送費用原単位)
- ・海上輸送費用削減便益＝【without時】Σ(コンテナ取扱個数×海上輸送費用原単位)－【with時】Σ(コンテナ取扱個数×海上輸送費用原単位)
- ・陸上及び海上輸送時間費用削減便益＝【without時】Σ(コンテナ取扱個数×輸送時間×時間費用原単位)－【with時】Σ(コンテナ取扱個数×輸送時間×時間費用原単位)

#### 【算定根拠】

- ・コンテナ取扱個数：新興津コンテナターミナルにおける2018年コンテナ取扱貨物量実績値(40.6万TEU)より、新興津2号岸壁供用前年(2012年)のコンテナ取扱貨物量(26.0万TEU)を除いた値(14.6万TEU)を便益対象貨物に設定。なお、輸出入先は実績より東南アジア方面に設定。
- ・利用港湾：東南アジア航路が就航する清水港近隣港湾を設定。
- ・陸上輸送距離：国内におけるコンテナの発生・消費地からの輸送距離を設定。
- ・船型：清水港に寄港する東南アジア航路の平均値を設定。
- ・相手港：清水港に寄港する東南アジア航路の寄港先より設定(ジャカルタ、シンガポール、バンコク、レムチャバン、マニラ、ハイフォン、ホーチミン、ポートケラン)。
- ・海上輸送距離：東南アジアの主要港までの航海距離を「距離表」(海上保安庁)より算出し、各主要港との輸出入コンテナ貨物量により重み付け平均した距離を設定。
- ・海上輸送速度：「港湾投資の評価に関する解説書2011」より設定。
- ・各輸送費用原単位及び輸送時間費用原単位：「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」より設定。

### 3-4. 岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減

Without(整備なし)	既存コンテナターミナルの岸壁延長等の不足により、コンテナ船が岸壁に着岸できず、岸壁の利用待ち(滞船)が発生。
With(整備あり)	コンテナターミナル(新興津2号岸壁)が整備されたことにより、岸壁の利用待ち(滞船)が解消され、輸送コストが削減。

項目	単位	without時	with時
滞船回数	回/年	154	0
コンテナ取扱個数	個/年	42,726	0
総滞船時間	時/年	827	0
滞船費用原単位	千円/時	27.8 ~ 604	27.8 ~ 604
滞船に伴う輸送費用	億円/年	0.9	0
コンテナ時間費用原単位	円/個・時	1,200 ~ 2,300	1,200 ~ 2,300
滞船に伴う輸送時間費用	億円/年	1.8	0
輸送コスト削減便益	億円/年	2.7	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない。

#### 【算定式】

岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減便益＝滞船に伴う輸送費用削減便益＋滞船に伴う輸送時間費用削減便益

- ・滞船に伴う輸送費用削減便益＝【without時】Σ(滞船時間×滞船費用原単位)
- ・滞船に伴う輸送時間費用削減便益＝【without時】Σ(コンテナ取扱個数×滞船時間×コンテナ時間費用原単位)

#### 【算定根拠】

- ・滞船回数:新興津2号岸壁供用前(2011年)における岸壁の利用待ち(1時間以上)の実績より設定。
- ・滞船費用原単位:「港湾整備事業の費用対効果マニュアル」より設定。
- ・コンテナ時間費用原単位:「港湾整備事業の費用対効果マニュアル」より設定。

### 3-5. 大規模地震発生時の輸送コスト削減

without (整備なし)	大規模地震発生時に岸壁が崩壊し、復旧するまでの間、清水港で取り扱うことができないコンテナ貨物は、近隣の代替港で取り扱わなければならない。
with (整備あり)	耐震岸壁が整備されたことにより、大規模地震発生時においても清水港でコンテナを取り扱うことが可能となり、輸送コストが削減。

項目	単位	without時	with時
コンテナ取扱個数	万TEU/年	14.6	14.6
利用港湾	-	東京港、横浜港	清水港
陸上輸送距離(片道)	km	75.8 ~ 276.1	5.9 ~ 274.8
陸上輸送費用原単位	円/個	82,320 ~ 262,790	20,460 ~ 262,790
陸上輸送費用	億円/年	165	76
陸上輸送時間	時	1.56 ~ 4.35	0.18 ~ 4.88
陸上輸送時間費用原単位	円/個・時	1,200 ~ 2,300	1,200 ~ 2,300
陸上輸送時間費用	億円/年	4.0	1.3
船型	TEU	2,500	2,500
相手港	-	東南アジア主要港(清水港に就航する東南アジア航路より設定)	
海上輸送距離	シーマイル	2,643 ~ 2,652	2,579
海上輸送速度	ノット	15.0	15.0
海上輸送日数	日	7.3 ~ 7.4	7.2
海上輸送費用原単位	円/個	33,799 ~ 50,790	33,055 ~ 49,522
海上輸送費用	億円/年	39.2	38.3
海上輸送時間	時	176.2 ~ 176.8	171.9
海上輸送時間費用原単位	円/個・時	1,200 ~ 2,300	1,200 ~ 2,300
海上輸送時間費用	億円/年	280.5	273.6
大規模地震発生時における輸送コスト削減便益	億円/年	99.4	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない。

※各年の便益は、上記の輸送コスト削減便益に各年の地震発生確率を乗じることにより算出する。

#### 【算定式】

大規模地震発生時における代替港利用解消による輸送コスト削減便益＝陸上輸送費用削減便益＋陸上輸送時間費用削減便益＋海上輸送費用削減便益＋海上輸送時間費用削減便益

- ・陸上輸送費用削減便益＝【without時】Σ(コンテナ取扱個数×陸上輸送費用原単位)－【with時】Σ(コンテナ取扱個数×陸上輸送費用原単位)
- ・海上輸送費用削減便益＝【without時】Σ(コンテナ取扱個数×海上輸送費用原単位)－【with時】Σ(コンテナ取扱個数×海上輸送費用原単位)
- ・陸上及び海上輸送時間費用削減便益＝【without時】Σ(コンテナ取扱個数×輸送時間×時間費用原単位)－【with時】Σ(コンテナ取扱個数×輸送時間×時間費用原単位)

#### 【算定根拠】

- ・コンテナ取扱個数：新興津コンテナターミナルにおける2018年コンテナ取扱貨物量実績値(40.6万TEU)より、新興津2号岸壁供用前年(2012年)のコンテナ取扱貨物量(26.0万TEU)を除いた値(14.6万TEU)を便益対象貨物に設定。なお、輸出入先は実績より東南アジア方面に設定。
- ・利用港湾：東南アジア航路が就航する清水港近隣港湾のうち、南海トラフ地震による被災が見込まれる港湾を除いて設定。
- ・陸上輸送距離：国内におけるコンテナの発生・消費地からの輸送距離を設定。
- ・船型：清水港に寄港する東南アジア航路の平均値を設定。
- ・相手港：清水港に寄港する東南アジア航路の寄港先より設定(ジャカルタ、シンガポール、バンコク、レムチャパン、マニラ、ハイフォン、ホーチミン、ポートケラン)。
- ・海上輸送距離：東南アジアの主要港までの航海距離を「距離表」(海上保安庁)より算出し、各主要港との輸出入コンテナ貨物量により重み付け平均した距離を設定。
- ・海上輸送速度：「港湾投資の評価に関する解説書2011」より設定。
- ・各輸送費用原単位及び輸送時間費用原単位：「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」より設定。



### 3-6. 残存価値

#### ふ頭用地の残存価値

項目	数量
① ふ頭用地の面積	130,000 m <sup>2</sup>
② 土地単価	49,000 円/m <sup>2</sup>
③ ふ頭用地の残存価値(①×②)	63.7 億円

#### その他資産の残存価値

項目	防波堤	荷役機械
① 事業費	58.7億円	19.0億円
a 償却対象	52.9億円 90%	19.0億円 100%
b 非償却*	5.9億円 10%	0億円 0%
② 耐用年数	50年	17年
③ 計算期間終了時供用年数	47年	16年
④ 償却額(③/②×a)	49.7億円	17.9億円
⑤ 計算期間終了時点の売却額(a-④)	3.2億円	1.1億円
⑥ 撤去費用(⑤×10%)	0億円 **	0.1億円
⑦ 残存価値(⑤-⑥+b)	9.0億円	1.0億円

\*防波堤は耐用年数経過後も機能を発揮するため、投資額の10%を非償却分として計上

\*\*防波堤は供用後も撤去せずに使用するため、撤去費用は計上しない

#### 残存価値合計

ふ頭用地	63.7億円
防波堤	9.0億円
荷役機械	1.0億円
合計	73.8億円

## 4. 事業費等

### (1) 事業費

(税込み)

項目	数量	金額 (億円)
工事費		
岸壁(水深15m)(耐震)		
本工他一式	350m	94.7
泊地(水深15m)		
浚渫工	11.4ha	31.6
防波堤		
本工他一式	310m	54.5
荷役機械		
	2基	17.3
ふ頭用地		
	13ha	58.2
臨港道路		
	300m	1.6
間接経費	工事費に含む	0
合計		258.0

### (2) 管理運営費

項目	数量	金額 (億円/年)
管理運営費	1式	0.5

※港湾管理者へのヒアリング等を踏まえ算出。

### (3) 再投資費

項目	数量	金額 (億円/回)
再投資費	1式	19.0

※荷役機械について、耐用年数を考慮し17年に1回更新するものとした。