

事後評価に係る資料【港湾事業】

令和4年1月19日

港湾空港部

目 次

1.位置図	1
2.名古屋港飛島ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業	
2-1.事業評価カルテ(事後評価)	2
2-2.費用便益の概要	3
2-3.費用便益分析シート	4
2-3-1.別添資料	5
2-4.残存価値	9
2-5.事業費等内訳書	10
3.御前崎港女岩地区防波堤整備事業	
3-1.事業評価カルテ(事後評価)	11
3-2.費用便益の概要	12
3-3.費用便益分析シート	13
3-3-1.別添資料	15
3-4.残存価値	18
3-5.事業費等内訳書	19

1. 事業評価対象箇所

(第4回中部地方整備局事業評価監視委員会審議対象)

評価対象港湾	
国際拠点港湾 重要港湾 避難港湾	



2.名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業

2-1. 事業評価カルテ(事後評価)

事業名	名古屋港 飛島ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業		担当課	港湾計画課			事業 主体	中部地方整備局	
			担当課長名	福田 浩司					
実施箇所	愛知県飛島村								
該当基準	事業完了後一定期間が経過している事業								
主な事業の 諸元	岸壁(水深16m)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、東航路(水深16m)、道路(改良)、ふ頭用地、上物								
事業期間	事業採択	平成14年度	完了	平成28年度					
総事業費(億 円)	前回評価時	708		完了時	703				
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋港のコンテナ貨物取扱量は、リーマンショックの影響により一時的な減少があったものの、その後回復基調にあり今後のコンテナ貨物取扱量の増大に対応したターミナルの整備が課題である。 飛島ふ頭においては北米や欧州といった基幹航路の維持を図るための高規格・高効率なターミナルの整備及び大型化する船舶に対応するための航路増深が課題である。 名古屋港の位置する中部地方では、将来的に大規模地震の発生が懸念されている。震災被害によって港湾機能が損なわれると、物流障害により背後圏ひいては我が国の社会経済に大きな影響を与える恐れがある。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物量の増大、船舶の大型化に対応するための大水深岸壁を擁するコンテナターミナルを整備し、そのターミナルに接続する航路を増深する。また岸壁については耐震強化岸壁として整備することで、大規模地震時の経済活動の維持を図る。 <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・地域連携等の確保・強化。 施策目標:海上輸送基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 								
上位計画の 位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第1節-(3)-③-(国際競争力を有する物流網の構築) 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性 第2節-(3)(国土基盤の維持・整備・活用) 社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定) 第3章 第2節 4.重点項目4:経済の好循環を支える基盤整備【4-3:民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化】 名古屋港港湾計画(平成27年12月改訂) 								
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 								
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 企業の進出等による生産拡大、雇用創出 <p><定量的な効果 主なもの></p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減(通常時) 便益対象貨物(令和元年度実績値):16.8万TEU/年 輸送コストの削減(災害時) 便益対象貨物(令和元年度実績値):4.5万TEU/年 貨物の陸上輸送距離の短縮による、CO₂、NO_x等の排出量の削減 								
費用対効果 分析の算定 基礎となった 要因の変化	<ul style="list-style-type: none"> ○事業費:708億円(H26年度再評価)→703億円(R3年度事後評価) ○事業期間:平成14年度～平成28年度(H26年度再評価)→平成14年度～平成28年度(R3年度事後評価) ○便益の主な根拠 <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送コストの削減(通常時):2,781億円(平成29年予測コンテナ取扱貨物量:コンテナ貨物32.2万TEU/年)(H26年度再評価) <ul style="list-style-type: none"> →3,616億円(令和元年コンテナ取扱貨物量:コンテナ貨物29.5万TEU/年)(R3年度事後評価) 海上輸送コストの削減(災害時):92.1億円(平成29年予測コンテナ取扱貨物量:コンテナ貨物32.2万TEU/年)(H26年度再評価) <ul style="list-style-type: none"> →53.7億円(令和元年コンテナ取扱貨物量:コンテナ貨物29.5万TEU/年)(R3年度事後評価) 								
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和3年度						
	B:総便益 (億円)	3,684	C:総費用(億円)	1,488	EIRR (%)	10.7%	B-C	2,196	全体B/C
事業実施による環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋港におけるコンテナ取扱施設能力が向上したことによって、コンテナ貨物量の取扱量が増加した。 大水深の岸壁が整備されることによって、基幹航路を中心とした航路では船舶が大型化が進展した。 								
社会経済情勢等の変化	名二環(名古屋西～飛島)の2021年5月開通による道路ネットワークの充実や、港湾周辺における物流施設の立地が進展した。								
今後の事後 評価の必要 性	事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。								
改善措置の 必要性	事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。								
同種事業の 計画・調査の あり方や事業 評価手法の 見直しの 必要性	本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。								
対応方針	事業の目的に対する効果を発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。								
対応方針理 由	目的に対する効果を発現しているため								
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 対応方針(案)は妥当である。								

2-2. 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)	
		便益額	単位	備考	便益額	単位
利用者便益	輸送コストの削減	73.2	千円/TEU・年	通常時の貨物輸送コストの削減効果	109.3	億円/年
耐震便益	輸送コストの削減	7.1	千円/TEU・年	大規模地震時の幹線貨物輸送コストの削減効果	3.2	億円/年

* 表中の便益額は、デフレーターによる基準年価格の換算額

* 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、再投資費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(水深16m)、泊地(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、東航路(-16m)、道路(改良)、ふ頭用地、上物

2-3. 分析シート 名古屋港飛鳥ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

EIRR=	10.7%	NPV=	2,196 億円
B/C=	2.5		

割引前										(億円)	
年度	施設 供用期間	建設費・再 投資費	管理運営 費	総費用 (C)	通常時の 輸送コスト 削減便益	震災時の 輸送コスト 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)		
2002		70.8		70.8					-70.8		
2003		115.6		115.6					-115.6		
2004		139.8		139.8					-139.8		
2005		82.9		82.9					-82.9		
2006	1	13.6	0.4	13.9	46.6		46.6	32.6			
2007	2	85.9	0.3	86.2	56.7		56.7	-29.5			
2008	3	92.1	0.3	92.4	51.7		51.7	-40.7			
2009	4	61.5	0.3	61.8	51.4		51.4	-10.4			
2010	5	27.2	0.3	27.6	78.0		78.0	50.4			
2011	6	21.6	0.3	21.9	86.2		86.2	64.2			
2012	7	18.1	0.3	18.4	84.4		84.4	66.0			
2013	8	17.2	0.3	17.5	82.4		82.4	64.9			
2014	9	24.6	0.3	24.9	82.6		82.6	57.7			
2015	10	15.3	0.3	15.6	77.9		77.9	62.3			
2016	11	21.7	0.3	22.0	77.7		77.7	55.7			
2017	12		0.3	0.3	90.6		90.6	90.3			
2018	13		0.3	0.3	112.8		112.8	112.5			
2019	14		0.3	0.3	109.3		109.3	109.0			
2020	15		0.3	0.3	109.3		109.3	109.0			
2021	16		0.3	0.3	103.7	2.9	106.6	106.3			
2022	17	1.0	0.3	1.3	103.6	3.0	106.5	105.3			
2023	18		0.3	0.3	103.5	3.0	106.5	106.2			
2024	19	11.1	0.3	11.4	103.4	3.1	106.4	95.0			
2025	20		0.3	0.3	103.3	3.1	106.4	106.1			
2026	21		0.3	0.3	103.2	3.1	106.4	106.1			
2027	22		0.3	0.3	103.2	3.2	106.4	106.1			
2028	23	11.3	0.3	11.5	103.2	3.2	106.3	94.8			
2029	24		0.3	0.3	103.2	3.2	106.3	106.1			
2030	25		0.3	0.3	103.2	3.2	106.4	106.1			
2031	26		0.3	0.3	103.2	3.2	106.4	106.1			
2032	27		0.3	0.3	103.3	3.1	106.4	106.1			
2033	28		0.3	0.3	103.3	3.1	106.4	106.1			
2034	29	11.1	0.3	11.4	103.4	3.0	106.5	95.0			
2035	30		0.3	0.3	103.5	3.0	106.5	106.2			
2036	31		0.3	0.3	103.6	2.9	106.6	106.3			
2037	32		0.3	0.3	103.7	2.9	106.6	106.3			
2038	33		0.3	0.3	103.9	2.8	106.7	106.4			
2039	34	1.0	0.3	1.3	104.0	2.7	106.8	105.5			
2040	35		0.3	0.3	104.2	2.7	106.8	106.5			
2041	36		0.3	0.3	104.3	2.6	106.9	106.6			
2042	37		0.3	0.3	104.5	2.5	107.0	106.7			
2043	38		0.3	0.3	104.6	2.4	107.1	106.8			
2044	39		0.3	11.4	104.8	2.3	107.1	95.7			
2045	40	11.3	0.3	11.5	105.0	2.2	107.2	95.7			
2046	41		0.3	0.3	105.1	2.2	107.3	107.0			
2047	42		0.3	0.3	105.3	2.1	107.4	107.1			
2048	43		0.3	0.3	105.5	2.0	107.5	107.2			
2049	44		0.3	0.3	105.6	1.9	107.5	107.3			
2050	45		0.3	0.3	105.8	1.8	107.6	107.3			
2051	46		0.3	0.3	106.0	1.7	107.7	107.4			
2052	47		0.3	0.3	106.1	1.7	107.8	107.5			
2053	48		0.3	0.3	106.3	1.6	107.8	107.6			
2054	49	11.1	0.3	11.4	106.4	1.5	107.9	96.5			
2055	50		0.3	0.3	106.6	1.4	107.9	163.5			
合計		876.7	14.7	891.3	4848.9	90.3	55.7	4995.0	4103.6		

割引後										(億円)		
年度	施設 供用期間	社会的 割引率	建設費・ 再投資費	管理運営 費	総費用 (C)	通常時の 輸送コスト 削減便益	震災時 輸送コスト 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)		
2002			2.11	149.1	149.1					-149.1		
2003			2.03	234.1	234.1					-234.1		
2004			1.95	272.3	272.3					-272.3		
2005			1.87	155.3	155.3					-155.3		
2006	1		1.80	24.4	0.6	25.1	83.8		83.8	58.8		
2007	2		1.73	148.7	0.6	149.3	98.3		98.3	-51.1		
2008	3		1.67	153.3	0.6	153.9	86.1		86.1	-67.8		
2009	4		1.60	98.4	0.6	99.0	82.2		82.2	-16.7		
2010	5		1.54	41.9	0.5	42.4	120.1		120.1	77.7		
2011	6		1.48	32.0	0.5	32.5	127.5		127.5	95.1		
2012	7		1.42	25.7	0.5	26.2	120.1		120.1	93.9		
2013	8		1.37	23.5	0.5	23.9	112.7		112.7	88.8		
2014	9		1.32	32.3	0.4	32.8	108.7		108.7	76.0		
2015	10		1.27	19.4	0.4	19.8	98.6		98.6	78.8		
2016	11		1.22	26.4	0.4	26.8	94.6		94.6	67.7		
2017	12		1.17		0.4	0.4	106.0		106.0	105.7		
2018	13		1.12		0.3	0.3	126.9		126.9	126.6		
2019	14		1.08		0.3	0.3	118.2		118.2	117.9		
2020	15		1.04		0.3	0.3	113.7		113.7	113.4		
2021	16		1.00		0.3	0.3	103.7	2.9	106.6	106.3		
2022	17		0.96	0.9	0.3	1.2	99.6	2.8	102.4	101.2		
2023	18		0.92		0.3	0.3	95.7	2.8	98.5	98.2		
2024	19		0.89	9.9	0.3	10.2	91.9	2.7	94.6	84.5		
2025	20		0.85		0.2	0.2	88.3	2.7	91.0	90.7		
2026	21		0.82		0.2	0.2	84.8	2.6	87.4	87.2		
2027	22		0.79		0.2	0.2	81.5	2.5	84.1	83.8		
2028	23		0.76	8.5	0.2	8.8	78.4	2.4	80.8	72.0		
2029	24		0.73		0.2	0.2	75.4	2.3	77.7	77.5		
2030	25		0.70		0.2	0.2	72.5	2.2	74.7	74.5		
2031	26		0.68		0.2	0.2	69.7	2.1	71.9	71.7		
2032	27		0.65		0.2	0.2	67.1	2.0	69.1	68.9		
2033	28		0.62		0.2	0.2	64.5	1.9	66.5	66.3		
2034	29		0.60	6.7	0.2	6.9	62.1	1.8	63.9	57.1		
2035	30		0.58		0.2	0.2	59.8	1.7	61.5	61.3		
2036	31		0.56		0.2	0.2	57.5	1.6	59.2	59.0		
2037	32		0.53		0.2	0.2	55.4	1.5	56.9	56.8		
2038	33		0.51		0.1	0.1	53.3	1.4	54.8	54.6		
2039	34		0.49	0.5	0.1	0.6	51.3	1.4	52.7	52.1		
2040	35		0.47		0.1	0.1	49.4	1.3	50.7	50.6		
2041	36		0.46		0.1	0.1	47.6	1.2	48.8	48.7		
2042	37		0.44		0.1	0.1	45.8	1.1	46.9	46.8		
2043	38		0.42		0.1	0.1	44.1	1.0	45.2	45.1		
2044	39		0.41	4.5	0.1	4.6	42.5	0.9	43.5	38.8		
2045	40		0.39	4.4	0.1	4.5	40.9	0.9	41.8	37.3		
2046	41		0.38		0.1	0.1	39.4	0.8	40.2	40.1		
2047	42		0.36		0.1	0.1	38.0	0.7	38.7	38.6		
2048	43		0.35		0.1	0.1	36.6	0.7	37.3	37.2		
2049	44		0.33		0.1	0.1	35.2	0.6	35.9	35.8		
2050	45		0.32		0.1	0.1	33.9	0.6	34.5	34.4		
2051	46		0.31		0.1	0.1	32.7	0.5	33.2	33.1		
2052	47		0.30		0.1	0.1	31.5	0.5	31.9	31.9		
2053	48		0.29		0.1	0.1	30.3	0.4	30.7	30.7		
2054	49		0.27	3.1	0.1	3.1	29.2	0.4	29.6	26.5		
2055	50		0.26		0.1	0.1	28.1	0.4	43.2	43.1		
合計				1475.4	12.2	1487.6	3615.6	53.7	14.7	3684.0	2196.4	

2-3-1. 便益の詳細 With-Without表

(通常時の輸送コスト削減便益)

(1)北米西岸航路の代替港利用回避・船舶大型化便益
 代替港は、大阪港及び横浜港に設定。取扱貨物量は、36.632TEU(R1年以降一定)とする。
 対象プロジェクトの実施により、31.8億円/年の輸送コストが削減可能となる。
 輸送費用と時間費用の合計値が“負”となるため、静岡県及び滋賀県は除外している。

【陸上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,051		124		213		70		49	
	20ft輸入	2,477		357		181		220		137	
	20ft	3,529		482		394		290		187	
	40ft輸出	4,428		522		898		295		208	
	40ft輸入	6,996		1,010		510		622		388	
		11,424		1,532		1,408		917		595	
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	45.9	364.6	96.3	353.5	129.4	279.8	371.9	322.6	223.2	136.1
	片道(高速利用なし)	24.1	182.3	49.8	183.3	71.5	153.3	181.5	165.6	106.1	68.4
	一般道路(km)	21.8	182.3	46.5	170.2	57.9	126.5	190.4	157.0	117.1	67.7
輸送費用(円/個)	20ft	40,430	142,830	65,430	137,990	75,540	118,590	142,830	133,140	108,910	78,930
	40ft	62,850	210,990	102,030	204,180	116,410	177,080	210,990	197,410	163,530	121,190
高速道路料金(円/個)		1,320	12,190	2,210	11,620	4,590	10,090	11,920	0	7,140	4,010
使用台数(台)			14,952		2,014		1,801		1,207		782
	20ft		3,529		482		394		290		187
	40ft		11,424		1,532		1,408		917		595
陸上輸送費用(千円/年)		880,387	3,096,577	192,283	402,682	201,853	314,101	249,292	219,640	123,229	89,989
陸上輸送費用削減便益(億円/年)			22.16		2.10		1.12		-0.30		-0.33

【陸上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,051		124		213		70		49	
	20ft輸入	2,477		357		181		220		137	
	20ft	4,428		522		898		295		208	
	40ft輸出	6,996		1,010		510		622		388	
	40ft輸入										
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	24.1	182.3	49.8	183.3	71.5	153.3	181.5	165.6	106.1	68.4
	一般道路(km)	6.8	4.3	19.4	13.8	5.8	6.3	7.5	14.2	2.8	11.4
	高速道路(km)	17.3	178.0	30.4	169.5	65.7	147.0	174.0	151.4	103.3	57.0
輸送時間(時間)		0.44	2.59	1.00	2.76	1.08	2.22	2.63	2.52	1.51	1.13
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	2,200	2,200	2,200	2,200
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900
	小計	1,018	5,991	273	753	506	1,041	405	388	164	123
陸上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	2,071	12,190	679	1,875	370	762	1,101	1,055	394	295
	20ft輸入	6,429	37,842	1,724	4,759	3,199	6,576	2,558	2,451	1,035	774
	40ft輸出	8,927	52,550	2,928	8,081	1,597	3,283	4,745	4,547	1,697	1,270
	40ft輸入										
	小計	18,445	108,573	5,604	15,468	5,673	11,661	8,808	8,440	3,289	2,462
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)		0.90		0.10		0.06		0.00	0.440		-0.01

【海上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft	3,529		482		394		290		187	
	40ft	11,424		1,532		1,408		917		595	
海上輸送距離(マイル)片道	4,380	4,542	4,380	4,542	4,380	4,542	4,380	4,253	4,380	4,542	
海上輸送速度(マイル/時)	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	
輸送時間(日)	10.2	10.6	10.2	10.6	10.2	10.6	10.2	9.9	10.2	10.6	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft	34,792	36,056	34,792	36,056	34,792	36,056	34,792	33,844	34,792	36,056
	40ft	52,076	53,968	52,076	53,968	52,076	53,968	52,076	50,657	52,076	53,968
海上輸送費用(千円/年)	20ft	122,764	127,224	16,754	17,363	13,697	14,195	10,099	9,823	6,490	6,725
	40ft	594,911	616,525	79,788	82,687	73,297	75,960	47,746	46,445	30,996	32,122
	小計	717,675	743,749	96,542	100,050	86,994	90,155	57,844	56,268	37,485	38,847
海上輸送費用削減便益(億円/年)		0.26		0.04		0.03		-0.02		0.01	

【海上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,051		124		213		70		49	
	20ft輸入	2,477		357		181		220		137	
	40ft輸出	4,428		522		898		295		208	
	40ft輸入	6,996		1,010		510		622		388	
	40ft										
輸送時間(日)		10.2	10.6	10.2	10.6	10.2	10.6	10.2	9.9	10.2	10.6
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft輸出	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900
	小計	566,214	568,418	66,815	69,435	114,785	119,286	37,690	36,582	26,555	27,596
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	1,152,185	1,197,369	168,277	172,798	83,878	87,272	102,454	99,440	63,824	66,327
	20ft輸入	3,576,723	3,716,986	422,064	438,616	725,084	753,519	238,087	231,085	167,743	174,322
	40ft輸出	4,966,873	5,161,652	716,794	744,903	362,017	376,214	441,661	428,671	275,133	285,922
	40ft輸入										
	小計	10,261,994	10,664,425	1,371,950	1,425,752	1,285,865	1,336,291	819,892	795,778	533,255	554,167
海上輸送時間費用削減便益(億円/年)		4.02		0.54		0.50		-0.24		0.21	

・Without-Withの算定結果表

通常時	便益	単位: 億円/年	
		With	Without
愛知県	27.3	118.8	146.1
岐阜県	2.8	16.7	19.4
三重県	1.7	15.8	17.5
静岡県	-0.6	11.4	10.8
滋賀県	-0.1	7.0	6.9
合計	31.8	151.3	183.1

(2) 北欧・地中海航路の代替港利用回避便益
 代替港は、神戸港および横浜港に設定。取扱貨物量は、108.114TEU(R1年以降一定)とする。
 対象プロジェクトの実施により、75.6億円/年の輸送コストが削減可能となる。
 輸送費用と時間費用の合計値が「負」となるため、静岡県及び滋賀県は除外している。

【陸上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県											
	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時										
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	7,853		927		1,592		523		368										
	20ft輸入	5,692		821		415		506		315										
	40ft輸出	19,514		2,303		3,956		1,299		915										
	40ft輸入	12,166		1,756		887		1,082		674										
	40ft	31,680		4,058		4,843		2,381		1,589										
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	45.9	382.8	96.3	383.1	129.4	317.9	371.9	322.6	223.2	151.3									
	片道(高速利用なし)	24.1	189.2	49.8	197.2	71.5	167.3	181.5	165.6	106.1	75.5									
	片道(高速利用なし)	21.8	193.6	46.5	185.9	57.9	150.6	190.4	157.0	117.1	75.8									
輸送費用(円/個)	20ft	40,430	147,670	65,430	147,670	75,540	128,310	142,830	133,140	108,910	85,700									
	40ft	62,850	217,770	102,030	217,770	116,410	190,630	210,990	197,410	163,530	130,800									
高速道路料金(円/個)		1,320	12,640	2,210	12,520	4,590	11,010	11,920	0	7,140	4,880									
使用台数(台)		45,224		5,806		6,849		3,410		2,273										
	20ft	13,544		1,748		2,007		1,029		684										
	40ft	31,680		4,058		4,843		2,381		1,589										
陸上輸送費用(千円/年)	2,598,393		9,470,721		541,291		1,214,641		746,770		1,256,066		689,914		606,971		350,540		277,527	
陸上輸送費用削減便益(億円/年)	68.72				6.73				5.09				-0.83				-0.73			

【陸上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	7,853		927		1,592		523		368	
	20ft輸入	5,692		821		415		506		315	
	40ft輸出	19,514		2,303		3,956		1,299		915	
	40ft輸入	12,166		1,756		887		1,082		674	
	40ft	31,680		4,058		4,843		2,381		1,589	
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	24.1	189.2	49.8	197.2	71.5	167.3	181.5	165.6	106.1	75.5
	一般道路(km)	6.8	4.6	19.4	14.3	5.8	6.8	7.5	14.2	2.8	5.6
	高速道路(km)	17.3	184.6	30.4	182.9	65.7	160.5	174.0	151.4	103.3	69.9
輸送時間(時間)	0.44	2.69	1.00	2.96	1.08	2.42	2.63	2.52	1.51	1.13	
	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	
時間費用原単位(円/h/個)	20ft輸出	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	
	20ft輸入	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	
	40ft輸出	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	
	40ft輸入	7,601	46,472	2,039	6,034	3,782	8,475	3,024	2,898	1,223	916
	40ft	4,758	29,090	1,561	4,619	851	1,907	2,529	2,423	905	677
陸上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	28,335	173,227	7,599	22,493	14,099	31,592	11,274	10,802	4,560	3,413
	20ft輸入	15,524	94,907	5,092	15,071	2,777	6,223	8,251	7,906	2,951	2,208
	40ft	56,218	343,697	16,290	48,218	21,510	48,198	25,078	24,029	9,639	7,214
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)	2.87		0.32		0.27		-0.01		-0.02		

【海上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft	13,544		1,748		2,007		1,029		684	
	40ft	31,680		4,058		4,843		2,381		1,589	
海上輸送距離(マイル)片道	11,464	11,376	11,464	11,376	11,464	11,376	11,464	11,590	11,464	11,376	
海上輸送速度(マイル/時)(4,000~6,000TEU)	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	
輸送時間(日)	26.7	26.5	26.7	26.5	26.7	26.5	26.7	27.0	26.7	26.5	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft	86,932	86,300	86,932	86,300	86,932	86,300	86,932	87,880	86,932	86,300
	40ft	130,121	129,175	130,121	129,175	130,121	129,175	130,121	131,540	130,121	129,175
海上輸送費用(千円/年)	20ft	1,177,428	1,168,868	1,519,959	1,508,554	1,744,511	1,731,883	89,438	90,413	59,423	58,991
	40ft	4,122,264	4,092,295	5,280,933	5,242,554	6,301,139	6,255,558	309,792	313,170	206,777	205,273
	小計	5,299,693	5,261,163	6,800,892	6,751,107	8,045,650	7,987,441	399,229	403,583	266,199	264,264
海上輸送費用削減便益(億円/年)	-0.39		-0.05		-0.06		0.04		-0.02		

【海上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	神戸港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	7,853		927		1,592		523		368	
	20ft輸入	5,692		821		415		506		315	
	40ft輸出	19,514		2,303		3,956		1,299		915	
	40ft輸入	12,166		1,756		887		1,082		674	
	40ft	31,680		4,058		4,843		2,381		1,589	
輸送時間(日)	26.7	26.5	26.7	26.5	26.7	26.5	26.7	27.0	26.7	26.5	
	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft輸出	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	
	20ft輸入	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	
	40ft輸出	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	
	40ft輸入	7,601	46,472	2,039	6,034	3,782	8,475	3,024	2,898	1,223	916
	40ft	4,758	29,090	1,561	4,619	851	1,907	2,529	2,423	905	677
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	11,070,365	10,987,441	1,306,337	1,296,551	2,244,219	2,227,409	736,908	745,188	519,185	515,296
	20ft輸入	6,929,617	6,877,710	1,000,047	992,556	505,074	501,291	616,190	623,114	383,856	380,981
	40ft	41,265,490	40,956,385	4,869,453	4,832,977	8,365,470	8,302,807	2,746,871	2,777,734	1,935,295	1,920,799
40ft	22,608,409	22,439,058	3,262,730	3,238,290	1,647,843	1,635,500	2,010,369	2,032,957	1,252,361	1,242,980	
小計	81,873,882	81,260,594	10,438,566	10,360,374	12,762,607	12,667,007	6,110,338	6,178,993	4,090,698	4,060,056	
海上輸送時間費用削減便益(億円/年)	-6.13		-0.78		-0.96		0.69		-0.31		

・Without-Withの算定結果表

単位: 億円/年

通算時	便益	With	Without
愛知県	65.1	898.3	963.4
岐阜県	6.2	116.8	123.0
三重県	4.3	143.4	147.7
静岡県	-0.1	72.2	72.1
滋賀県	-1.1	47.2	46.1
合計	75.6	1,158.4	1,234.1

・代替港利用回避・船舶大型化便益まとめ

単位: 億円/年

背後圏	便益	Without	With
愛知県	92.4	1,017.1	1,109.5
岐阜県	9.0	133.4	142.4
三重県	6.1	159.2	165.2
静岡県	-0.7	83.6	82.9
滋賀県	-1.2	54.1	52.9
合計	107.5	1,309.7	1,417.1

〔大規模地震時の輸送コスト削減便益〕

(1)北米西岸航路の代替港利用回避便益
 代替港は、横浜港に設定。取扱貨物量は、10,188TEU(R1年以降一定)とする。
 対象プロジェクトの実施により、13.0億円/年の輸送コストが削減可能となる。
 輸送費用と時間費用の合計値が“負”となるため、静岡県は除外している。

〔陸上輸送費用〕

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,130		229		133		75		53	
	20ft輸入	1,011		74		146		90		56	
	40ft輸出	1,356		275		160		90		64	
	40ft輸入	1,213		88		175		108		67	
	20ft	2,569		363		335		198		131	
	40ft										
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	45.9	691.3	96.3	741.3	129.4	796.3	371.9	322.6	223.2	900.5
	片道(高速利用なし)	24.1	348.2	49.8	365.5	71.5	400.8	181.5	165.6	106.1	443.7
	片道(高速利用なし)	21.8	343.1	46.5	375.8	57.9	395.5	190.4	157.0	117.1	456.8
輸送費用(円/個)	20ft	40,430	204,880	65,430	213,110	75,540	221,340	142,830	133,140	108,910	246,110
	40ft	62,850	296,220	102,030	307,360	116,410	318,490	210,990	197,410	163,530	351,920
高速道路料金(円/個)		1,320	22,620	2,210	23,740	4,590	26,820	11,920	0	7,140	29,320
使用台数(台)	20ft	4,709		666		614		363		240	
	40ft	2,141		303		279		165		109	
陸上輸送費用(千円/年)		254,209	1,306,021	58,340	191,966	62,909	184,971	69,706	61,086	34,965	79,870
陸上輸送費用削減便益(億円/年)		10.52		1.34		1.22		-0.09		0.45	

〔陸上輸送時間費用〕

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,130		229		133		75		53	
	20ft輸入	1,011		74		146		90		56	
	40ft輸出	1,356		275		160		90		64	
	40ft輸入	1,213		88		175		108		67	
	20ft	2,569		363		335		198		131	
	40ft										
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	45.9	691.3	96.3	741.3	129.4	796.3	371.9	322.6	223.2	900.5
	一般道路(km)	24.1	348.2	49.8	365.5	71.5	400.8	181.5	165.6	106.1	443.7
	高速道路(km)	21.8	343.1	46.5	375.8	57.9	395.5	190.4	157.0	117.1	456.8
輸送時間(時間)	0.44	5.07	1.00	5.32	1.08	5.64	2.63	2.52	1.51	6.33	
	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	
時間費用原単位(円/h/個)	20ft輸出	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	
	20ft輸入	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	
	40ft輸出	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	
	40ft輸入	1,094	12,604	504	2,881	317	1,854	435	417	176	
	20ft	845	9,737	140	745	299	1,563	449	430	161	
	40ft	1,969	22,683	907	4,825	570	2,978	783	750	317	
陸上輸送時間費用(千円/年)	1,548	17,834	256	1,364	548	2,863	823	788	294	1,233	
	5,455	62,857	1,807	9,614	1,734	9,058	2,490	2,386	948	3,973	
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)		0.57		0.08		0.07		0.00		0.03	

〔海上輸送費用〕

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県	
	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	1,130		229		133		75		53
	40ft	1,356		275		160		90		64
海上輸送距離(マイル)片道	4.380	4.253	4.380	4.253	4.380	4.253	4.380	4.253	4.380	4.253
海上輸送速度(マイル/時)(4,000~6,000TEU)	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9
輸送時間(日)	10.2	9.9	10.2	9.9	10.2	9.9	10.2	9.9	10.2	9.9
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft	34,792	33,844	34,792	33,844	34,792	33,844	34,792	33,844	34,792
	40ft	52,076	50,657	52,076	50,657	52,076	50,657	52,076	50,657	52,076
海上輸送費用(千円/年)	20ft	74,482	72,452	10,532	10,245	9,713	9,449	5,744	5,587	3,791
	40ft	133,766	130,121	18,916	18,401	17,447	16,971	10,316	10,035	6,810
海上輸送費用削減便益(億円/年)		208,248	202,574	29,448	28,646	27,160	26,420	16,060	15,622	10,602
		-0.06		-0.01		-0.01		0.00		0.00

〔海上輸送時間費用〕

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県	
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	1,130		229		133		75		53
	20ft輸入	1,011		74		146		90		56
	40ft輸出	1,356		275		160		90		64
	40ft輸入	1,213		88		175		108		67
	20ft	2,200		2,200		2,200		2,200		2,200
	40ft	1,900		1,900		1,900		1,900		1,900
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	608,573	590,674	123,348	119,720	71,799	69,688	40,502	39,311	28,536
	20ft輸入	470,133	456,306	34,266	33,258	67,847	65,852	41,805	40,575	28,042
	40ft輸出	1,095,217	1,063,005	222,026	215,496	129,239	125,438	72,904	70,760	51,364
	40ft輸入	861,086	835,760	62,761	60,915	124,268	120,613	76,569	74,317	47,699
	小計	3,035,009	2,945,744	442,401	429,389	393,153	381,590	231,780	224,963	153,641
	海上輸送時間費用削減便益(億円/年)		-0.89		-0.13		-0.12		-0.07	

-Without-Withの算定結果表

	便益	単位: 億円/年	
		With	Without
通京時			
愛知県	10.1	35.0	45.2
岐阜県	1.3	5.3	6.6
三重県	1.2	4.8	6.0
静岡県	-0.2	3.2	3.0
滋賀県	0.4	2.0	2.4
合計	13.0	47.2	60.2

(2) 北欧・地中海航路の代替港利用回避便益
 代替港は、横浜港に設定。取扱貨物量は、27,892TEU(R1年以降一定)とする。
 対象プロジェクトの実施により、42.5億円/年の輸送コストが削減可能となる。
 輸送費用と時間費用の合計値が“負”となるため、静岡県は除外している。

【陸上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	3,093		627		365		206		145	
	20ft輸入	2,767		399		399		246		153	
	40ft輸出	5,860		829		764		452		298	
	40ft輸入	3,712		752		438		247		174	
	40ft輸入	3,321		242		479		295		184	
	40ft	7,032		994		917		542		358	
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	45.9	691.3	96.3	741.3	129.4	796.3	371.9	322.6	223.2	900.5
	片道(高速利用なし)	24.1	348.2	49.8	365.5	71.5	400.8	181.5	165.6	106.1	443.7
	片道(高速利用なし)	21.8	343.1	46.5	375.8	57.9	395.5	190.4	157.0	117.1	456.8
輸送費用(円/個)	20ft	40,430	204,880	65,430	213,110	75,540	221,340	142,830	133,140	108,910	246,110
	40ft	62,850	296,220	102,030	307,360	116,410	318,490	210,990	197,410	163,530	351,920
高速道路料金(円/個)		1,320	22,620	2,210	23,740	4,590	26,820	11,920	0	7,140	29,320
使用台数(台)			12,892		1,823		1,682		994		656
	20ft		5,860		829		764		452		298
	40ft		7,032		994		917		542		358
陸上輸送費用(千円/年)		695,924	3,575,364	159,717	525,546	172,227	506,395	190,833	167,237	95,725	218,661
陸上輸送費用削減便益(億円/年)			28.79		3.66		3.34		-0.24		1.23

【陸上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	3,093		627		365		206		145	
	20ft輸入	2,767		202		399		246		153	
	40ft輸出	3,712		752		438		247		174	
	40ft輸入	3,321		242		479		295		184	
	40ft										
輸送距離(km)	片道(高速利用あり)	24.1	348.2	49.8	365.5	71.5	400.8	181.5	165.6	106.1	443.7
	一般道路(km)	6.8	16.0	19.4	16.8	5.8	6.6	7.5	14.2	2.8	12.5
	高速道路(km)	17.3	332.2	30.4	348.7	65.7	394.2	174.0	151.4	103.3	431.2
輸送時間(時間)	20ft	0.44	5.07	1.00	5.32	1.08	5.64	2.63	2.52	1.51	6.33
	40ft	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200
時間費用原単位(円/h/個)	20ft輸出	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900
	20ft輸入	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300
	40ft輸出	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900
	40ft輸入	2,994	34,499	1,379	7,339	867	4,529	1,191	1,141	482	2,020
	40ft	2,313	26,657	383	2,039	819	4,279	1,230	1,178	440	1,844
陸上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	5,389	62,099	2,483	13,210	1,561	8,152	2,144	2,055	867	3,636
	20ft輸入	4,237	48,824	702	3,734	1,501	7,838	2,252	2,158	805	3,377
	40ft	14,934	172,078	4,948	26,321	4,749	24,798	6,817	6,532	2,595	10,876
陸上輸送時間費用削減便益(億円/年)		1.57		0.21		0.20		0.00		0.08	

【海上輸送費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft	5,860		829		764		452		298	
	40ft	7,032		994		917		542		358	
海上輸送距離(マイル)片道	11,464	11,590	11,464	11,590	11,464	11,590	11,464	11,590	11,464	11,590	
海上輸送速度(マイル/時)(4,000~6,000TEU)	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	17.9	
輸送時間(日)	26.7	27.0	26.7	27.0	26.7	27.0	26.7	27.0	26.7	27.0	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft	86,932	87,880	86,932	87,880	86,932	87,880	86,932	87,880	86,932	87,880
	40ft	130,121	131,540	130,121	131,540	130,121	131,540	130,121	131,540	130,121	131,540
海上輸送費用(千円/年)	20ft	509,440	514,996	72,042	72,827	66,445	67,170	39,289	39,718	25,936	26,218
	40ft	915,044	925,023	129,400	130,811	119,347	120,649	70,570	71,340	46,585	47,093
	小計	1,424,485	1,440,019	201,442	203,638	185,792	187,818	109,859	111,057	72,520	73,311
海上輸送費用削減便益(億円/年)		0.16		0.02		0.02		0.01		0.01	

【海上輸送時間費用】

背後圏 取扱港湾 項目	愛知県		岐阜県		三重県		静岡県		滋賀県		
	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	名古屋港 With時	横浜港 Without時	名古屋港 With時	大阪港 Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	3,093		627		365		206		145	
	20ft輸入	2,767		202		399		246		153	
	40ft輸出	3,712		752		438		247		174	
	40ft輸入	3,321		242		479		295		184	
	40ft										
輸送時間(日)	26.7	27.0	26.7	27.0	26.7	27.0	26.7	27.0	26.7	27.0	
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft輸出	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	
	40ft	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	
海上輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	4,360,390	4,409,384	883,952	893,884	514,539	520,321	290,253	293,514	204,496	206,794
	20ft輸入	3,369,137	3,406,992	245,564	248,323	486,216	491,680	299,588	302,954	186,629	188,726
	40ft輸出	7,848,703	7,936,890	1,591,114	1,608,991	926,171	936,577	522,455	528,326	368,093	372,229
	40ft輸入	6,170,840	6,240,175	449,770	454,823	890,544	900,550	548,719	554,884	341,825	345,666
	小計	21,749,069	21,993,441	3,170,399	3,206,022	2,817,470	2,849,127	1,661,015	1,679,678	1,101,043	1,113,415
海上輸送時間費用削減便益(億円/年)		2.44		0.36		0.32		0.19		0.12	

-Without-Withの算定結果表

	便益	単位: 億円/年	
		With	Without
通常時			
愛知県	33.0	238.8	271.8
岐阜県	4.3	35.4	39.6
三重県	3.9	31.8	35.7
静岡県	-0.04	19.7	19.6
滋賀県	1.4	12.7	14.2
合計	42.5	318.7	361.3

-まとめ

	便益	単位: 億円/年	
		Without	With
背後圏			
愛知県	43.1	273.9	317.0
岐阜県	5.5	40.7	46.2
三重県	5.0	36.7	41.7
静岡県	-0.2	22.9	22.7
滋賀県	1.9	14.7	16.6
合計	55.6	365.9	421.5

2-4. 残存価値

プロジェクトの供用期間の終了時点における残存価値を算出する。対象プロジェクトにおいて残存価値を計上できる施設は、ふ頭用地、荷役機械であり、その残存価値は55.7億円となる。

	項目	数量	備考
	ふ頭用地の面積(m2)	350,000	エプロン部を除く
①	ふ頭用地の面積(m2)	112,000	エプロン部を除く売却可能な面積とする。
②	土地単価(円/m2)	45,600	近隣の地価公示価格
③	ふ頭用地の残存価値(億円)	51.10	②×①
④	クレーンの整備費用(公社)(億円)	1.07	使用期間/耐用年数 = 16年/17年
⑤	クレーンの残存価値(公社)(億円)	0.06	④×(9/10)×(1-16/17)
⑥	クレーンの整備費用(民間)(億円)	12.38	使用期間/耐用年数 = 10年/17年
⑦	クレーンの残存価値(民間)(億円)	4.59	⑥×(9/10)×(1-10/17)
⑧	残存価値 合計(億円)	55.74	

※クレーンの残存価値の算定式

$$\text{残存価値} = (1 - l/L) \times 9/10A$$

ここで、L=耐用年数

l=投資、再投資後からの年数(使用期間)

A=当初価格

2-5. 事業費等内訳書

(1) 事業費

(税込み)

項目	数量	金額 (億円)
工事費		703
岸壁(水深16m)		
本体工他一式	350m	151
泊地(-16m)		
浚渫工他一式	78ha	4
航路・泊地(-16m)		
浚渫工他一式	17.7ha	131
航路(-16m)		
浚渫工他一式	571ha	315
道路改良		
一式	2,600m	14
ふ頭用地		
用地造成他	35ha	35
上物		
一式	1.9ha	53

(2) 管理運営費

項目	数量	金額 (億円/年)
管理運営費	1式	0.30

※港湾管理者等へのヒアリングにより算出している。

3.御前崎港女岩地区防波堤整備事業

3-1. 事業評価カルテ(事後評価)

事業名	御前崎港女岩地区防波堤整備事業		担当課	港湾計画課		事業主体	中部地方整備局			
			担当課長名	福田 浩司						
実施箇所	静岡県御前崎市									
該当基準	事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、防波堤、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	昭和49年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	前回評価時	438億円		完了時	437億円					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物需要の増加や船舶の大型化への対応が必要となっているとともに、御前崎港周辺を航行する船舶の荒天時における避難場所の確保が必要となっている。 <p><達成すべき目標></p> <ol style="list-style-type: none"> ①物流の効率化 国際物流ターミナルを整備し、物流の効率化を図る。 ②避難船舶の安全性向上 防波堤を整備して静穏な水域を確保し、航行船舶の避難場所を確保する。 									
上位計画の位置づけ	<p>◆国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定)</p> <p>第1部 第3章 第1節(3)③グローバルな「対流」促進の強化(国際競争力を有する物流網の構築)</p> <p>第2部 第4章 第1節(1)(1)国際交通拠点の競争力強化(国際的な物流拠点の形成に向けた取組)</p> <p>第2部 第5章 第2節(2)インフラ機能の強化・高度化</p> <p>◆社会資本整備重点計画(第5次)(令和3年5月28日閣議決定)</p> <p>第3章 第2節 2.重点目標2:接続可能なインフラメンテナンス【4-1:集約・再編等によるインフラストックの適正化】</p> <p>第3章 第2節 4.重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備【4-1:サプライチェーン全体の強靱化・最適化】</p> <p>◆経済財政運営と改革の基本方針 2021(令和3年6月 18 日閣議決定)</p> <p>3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り～新たな地方創生の展開と分散型国づくり～</p> <p>(8)分散型国づくりと個性を活かした地域づくり</p>									
事業の多面的な効果	<p>■政策目標・施策目標</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体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・御前崎港利用の利便性が向上し、企業の新規立地や設備投資が進展、雇用が創出 ・防波堤整備により港内の静穏性が向上し、漁業等の産業活動の安全性が向上 ・クルーズ船の入港が可能な岸壁や静穏な水域が確保されていたことにより、クルーズ船の効果的な誘致活動を実施でき、初寄港が実現 ・港内に静穏性が高い水域が確保されたことにより、釣りやマリッジジャー(シーカヤック、SUP等)を安全に行うことが可能となり、地域の賑わい創出に貢献 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減(完成自動車) 便益対象貨物(令和2年度実績値):127万トン/年 ・輸送コストの削減(内航定期航路貨物) 便益対象貨物(令和2年度実績値):50万トン/年 ・海難事故による船舶損失被害の回避 便益対象 8.6回/年 ・輸送の効率化により、排出ガス(CO2,NOx)が削減 									
	<p>○事業費:438億円(平成27年再評価) → 437億円(R3年度事後評価)</p> <p>○事業期間:昭和49年度～平成30年度(平成27年再評価) → 昭和49年度～平成29年度(R3年度事後評価)</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コスト(完成自動車)の削減:3.8億円(平成30年予測取扱貨物量:完成自動車 100万トン/年)(平成27年度再評価) →8.0億円(令和3年予測取扱貨物量:完成自動車 127万トン/年)(令和3年度事後評価) ・輸送コスト(内航定期航路貨物)の削減:40.9億円(平成30年予測取扱貨物量:内航定期航路貨物 141万トン/年)(平成27年度再評価) →31.3億円(令和3年予測取扱貨物量:内航定期航路貨物 50万トン/年)(令和3年度事後評価) ・輸送コスト(その他一般貨物)の削減:8.9億円(平成30年予測取扱貨物量:その他一般貨物 2万トン/年)(平成27年度再評価) →0円(平成30年以降の取扱い無し) 									
事業全体の投資効率性	基準年度		令和3年度							
	B:総便益(億円)	6,247	C:総費用(億円)	1,855	EIRR(%)	10.3%	B-C	4,392	全体B/C	3.4
事業実施による環境の変化	・事業実施により大型船の入港が可能となり、新たな定期航路の就航及び自動車輸出の拠点としての利用が促進され、御前崎港の取扱貨物量が増加した。									
社会経済情勢等の変化	・金谷御前崎連絡道路等の整備により御前崎港と背後圏を結ぶ物流ネットワークが強化され、企業の新規立地や投資が進展した。これにより、御前崎港の利用が促進され、取扱貨物量が増加した。									
今後の事後評価の必要性	・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。									
改善措置の必要性	・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。									
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	・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。									
対応方針	・今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。									
対応方針理由	・整備目的どおりの効果を発現しているため。									
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(案)は妥当である。 									

3-2. 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	25.9	千円/台・年	陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減	39.3	億円/年
避泊便益	船舶の損失被害回避便益	2.5	億円/隻・年	海難事故による船舶の損失被害回避	64.8	億円/年

* 便益の算出にあたっては、「港湾投資の評価に関する解説書2011(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(水深12m)、泊地(水深12m)、防波堤、ふ頭用地

3-3. 分析シート 御前崎港女岩地区 防波堤整備事業
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							
		建設費・再投資費	管理運営費	総費用 (C)	輸送コスト削減	避泊便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1974		4.1		4.1					-4.1
1975									
1976		5.4		5.4					-5.4
1977		3.8		3.8					-3.8
1978		15.6		15.6					-15.6
1979		15.9		15.9					-15.9
1980		8.6		8.6					-8.6
1981		16.5		16.5					-16.5
1982		28.0		28.0					-28.0
1983		35.7		35.7					-35.7
1984		21.7		21.7					-21.7
1985		13.0		13.0					-13.0
1986		16.2	0.1	16.3	2.4		2.4	2.4	-13.9
1987		22.4	0.1	22.5	4.6		4.6	4.6	-18.0
1988		19.7	0.1	19.8	6.2		6.2	6.2	-13.7
1989		18.8	0.1	18.8	10.5		10.5	10.5	-8.3
1990		19.3	0.1	19.4	8.4	21.7	30.1	30.1	10.8
1991		19.0	0.1	19.1	7.2	21.7	28.9	28.9	9.8
1992		24.3	0.1	24.3	7.0	21.7	28.7	28.7	4.4
1993		25.1	0.1	25.2	11.8	21.7	33.5	33.5	8.3
1994		26.2	0.1	26.3	14.1	21.7	35.8	35.8	9.5
1995		26.7	0.1	26.8	20.1	43.5	63.6	63.6	36.8
1996		19.6	0.1	19.7	20.7	43.5	64.1	64.1	44.4
1997		10.0	0.1	10.0	26.8	43.5	70.3	70.3	60.2
1998		7.6	0.0	7.6	27.3	43.5	70.7	70.7	63.1
1999		10.8	0.0	10.8	27.6	43.5	71.1	71.1	60.3
2000		8.9	0.4	9.2	28.5	43.5	71.9	71.9	62.7
2001		6.6		6.6	27.0	43.5	70.5	70.5	63.9
2002		6.4		6.4	26.3	43.5	69.8	69.8	63.4
2003		7.1		7.1	28.6	43.5	72.1	72.1	65.0
2004		12.0		12.0	27.7	43.5	71.2	71.2	59.2
2005		9.8	0.0	9.9	29.2	43.5	72.7	72.7	62.8
2006		8.9	0.1	9.0	30.9	43.5	74.4	74.4	65.3
2007		10.1	0.1	10.3	31.6	65.2	96.8	96.8	86.5
2008		7.5	0.1	7.6	35.6	65.2	100.8	100.8	93.2
2009		9.7	0.0	9.7	24.4	65.2	89.6	89.6	79.9
2010		4.9	0.1	5.0	30.2	65.2	95.4	95.4	90.4
2011		5.9	0.1	5.9	31.1	65.2	96.3	96.3	90.3
2012		5.8	0.1	5.8	46.7	65.2	111.9	111.9	106.1
2013		5.2	0.1	5.3	39.7	65.2	104.9	104.9	99.6
2014		1.9	0.1	1.9	39.8	65.2	105.0	105.0	103.0
2015		1.1	0.1	1.1	36.5	65.8	102.4	102.4	101.2
2016		6.7	0.1	6.8	21.4	65.8	87.2	87.2	80.4
2017		1.6	0.1	1.7	25.4	65.8	91.2	91.2	89.5
2018	1		0.1	0.1	24.8	65.8	90.6	90.6	90.6
2019	2		0.1	0.1	36.1	65.8	101.9	101.9	101.9
2020	3		0.1	0.1	38.1	65.8	103.9	103.9	103.9
2021	4		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2022	5		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2023	6		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2024	7		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2025	8		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2026	9		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2027	10		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2028	11		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2029	12		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2030	13		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2031	14		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2032	15		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2033	16		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2034	17		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2035	18		0.1	0.1	39.9	65.8	105.8	105.8	105.7
2036	19					65.8	65.8	65.8	65.8
2037	20					65.8	65.8	65.8	65.8
2038	21					65.8	65.8	65.8	65.8
2039	22					65.8	65.8	65.8	65.8
2040	23					65.8	65.8	65.8	65.8
2041	24					65.8	65.8	65.8	65.8
2042	25					65.8	65.8	65.8	65.8
2043	26					65.8	65.8	65.8	65.8
2044	27					65.8	65.8	65.8	65.8
2045	28					65.8	65.8	65.8	65.8
2046	29					65.8	65.8	65.8	65.8
2047	30					65.8	65.8	65.8	65.8
2048	31					65.8	65.8	65.8	65.8
2049	32					65.8	65.8	65.8	65.8
2050	33					65.8	65.8	65.8	65.8
2051	34					65.8	65.8	65.8	65.8
2052	35					65.8	65.8	65.8	65.8
2053	36					65.8	65.8	65.8	65.8
2054	37					65.8	65.8	65.8	65.8
2055	38					65.8	65.8	65.8	65.8
2056	39					65.8	65.8	65.8	65.8
2057	40					65.8	65.8	65.8	65.8
2058	41					65.8	65.8	65.8	65.8
2059	42					65.8	65.8	65.8	65.8
2060	43					65.8	65.8	65.8	65.8
2061	44					65.8	65.8	65.8	65.8
2062	45					65.8	65.8	65.8	65.8
2063	46					65.8	65.8	65.8	65.8
2064	47					65.8	65.8	65.8	65.8
2065	48					65.8	65.8	65.8	65.8
2066	49					65.8	65.8	65.8	65.8
2067	50					65.8	65.8	65.8	65.8
合計		553.9	3.5	557.4	1,452.8	4,641.0	51.0	6,144.8	5,587.4

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	10.3%	NPV=	4,392 億円
B/C=	3.4		

(億円)

年度	施設供 用期間	割 引 後								
		社会 的 割引	建設費・再投 資費	管理運営 費	総費用 (C)	輸送コス ト削減	避治便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1974		6.32	25.6		25.6					-25.6
1975		6.07								
1976		5.84	31.8		31.8				9.4	-31.8
1977		5.62	21.3		21.3				17.3	-21.3
1978		5.40	84.1		84.1				22.4	-84.1
1979		5.19	82.4		82.4				36.9	-82.4
1980		4.99	43.0		43.0				101.6	-43.0
1981		4.80	79.4		79.4				93.8	-79.4
1982		4.62	129.2		129.2				89.5	-129.2
1983		4.44	158.3		158.3				100.5	-158.3
1984		4.27	92.4		92.4				103.2	-92.4
1985		4.10	53.4		53.4				176.2	-53.4
1986		3.95	63.9	0.4	64.3	9.4			171.0	-54.9
1987		3.79	85.1	0.3	85.5	17.3			180.1	-68.2
1988		3.65	71.9	0.3	72.3	22.4			174.3	-49.8
1989		3.51	65.8	0.3	66.1	36.9			168.5	-29.2
1990		3.37	65.1	0.3	65.3	28.3	73.3		163.9	36.3
1991		3.24	61.8	0.3	62.0	23.3	70.5		154.4	31.8
1992		3.12	75.7	0.2	75.9	21.7	67.8		147.0	13.6
1993		3.00	75.3	0.2	75.6	35.4	65.2		146.0	25.0
1994		2.88	75.5	0.2	75.7	40.5	62.7		138.7	27.4
1995		2.77	74.1	0.2	74.3	55.7	120.5		136.1	101.9
1996		2.67	52.3	0.2	52.5	55.1	115.9		133.9	118.5
1997		2.56	25.5	0.2	25.7	68.7	111.4		167.6	154.4
1998		2.46	18.7	0.1	18.8	67.2	107.1		167.8	155.6
1999		2.37	25.5	0.1	25.6	65.5	103.0		143.5	142.9
2000		2.28	20.2	0.8	21.0	64.9	99.0		146.8	142.9
2001		2.19	14.5		14.5	59.2	95.2		154.4	140.0
2002		2.11	13.5		13.5	55.4	91.6		147.0	133.5
2003		2.03	14.3		14.3	57.9	88.0		146.0	131.7
2004		1.95	23.3		23.3	54.0	84.7		138.7	115.4
2005		1.87	18.4	0.0	18.5	54.7	81.4		136.1	117.6
2006		1.80	16.0	0.3	16.3	55.6	78.3		133.9	117.6
2007		1.73	17.5	0.3	17.8	54.7	112.9		167.6	149.8
2008		1.67	12.5	0.2	12.6	59.2	108.6		167.8	155.1
2009		1.60	15.5	0.1	15.6	39.1	104.4		143.5	127.9
2010		1.54	7.6	0.1	7.7	46.5	100.4		146.8	139.1
2011		1.48	8.7	0.1	8.8	46.0	96.5		142.5	133.7
2012		1.42	8.2	0.1	8.3	66.5	92.8		159.3	150.9
2013		1.37	7.1	0.1	7.2	54.3	89.2		143.5	136.3
2014		1.32	2.4	0.1	2.5	52.3	85.8		138.1	135.6
2015		1.27	1.4	0.1	1.4	46.2	83.3		129.5	128.1
2016		1.22	8.2	0.1	8.3	26.0	80.1		106.1	97.8
2017		1.17	1.9	0.1	2.0	29.7	77.0		106.7	104.7
2018	1	1.12		0.1	0.1	27.9	74.1		101.9	101.9
2019	2	1.08		0.1	0.1	39.1	71.2		110.3	110.2
2020	3	1.04		0.1	0.1	39.6	68.5		108.1	108.0
2021	4	1.00		0.1	0.1	39.9	65.8		105.8	105.7
2022	5	0.96		0.1	0.1	38.4	63.3		101.7	101.6
2023	6	0.92		0.1	0.1	36.9	60.9		97.8	97.7
2024	7	0.89		0.1	0.1	35.5	58.5		94.0	94.0
2025	8	0.85		0.1	0.1	34.1	56.3		90.4	90.4
2026	9	0.82		0.0	0.0	32.8	54.1		86.9	86.9
2027	10	0.79		0.0	0.0	31.6	52.0		83.6	83.5
2028	11	0.76		0.0	0.0	30.3	50.0		80.4	80.3
2029	12	0.73		0.0	0.0	29.2	48.1		77.3	77.2
2030	13	0.70		0.0	0.0	28.1	46.3		74.3	74.3
2031	14	0.68		0.0	0.0	27.0	44.5		71.5	71.4
2032	15	0.65		0.0	0.0	25.9	42.8		68.7	68.7
2033	16	0.62		0.0	0.0	24.9	41.1		66.1	66.0
2034	17	0.60		0.0	0.0	24.0	39.5		63.5	63.5
2035	18	0.58		0.0	0.0	23.1	38.0		61.1	61.0
2036	19	0.56					36.6		36.6	36.6
2037	20	0.53					35.1		35.1	35.1
2038	21	0.51					33.8		33.8	33.8
2039	22	0.49					32.5		32.5	32.5
2040	23	0.47					31.2		31.2	31.2
2041	24	0.46					30.0		30.0	30.0
2042	25	0.44					28.9		28.9	28.9
2043	26	0.42					27.8		27.8	27.8
2044	27	0.41					26.7		26.7	26.7
2045	28	0.39					25.7		25.7	25.7
2046	29	0.38					24.7		24.7	24.7
2047	30	0.36					23.7		23.7	23.7
2048	31	0.35					22.8		22.8	22.8
2049	32	0.33					22.0		22.0	22.0
2050	33	0.32					21.1		21.1	21.1
2051	34	0.31					20.3		20.3	20.3
2052	35	0.30					19.5		19.5	19.5
2053	36	0.29					18.8		18.8	18.8
2054	37	0.27					18.0		18.0	18.0
2055	38	0.26					17.4		17.4	17.4
2056	39	0.25					16.7		16.7	16.7
2057	40	0.24					16.0		16.0	16.0
2058	41	0.23					15.4		15.4	15.4
2059	42	0.23					14.8		14.8	14.8
2060	43	0.22					14.3		14.3	14.3
2061	44	0.21					13.7		13.7	13.7
2062	45	0.20					13.2		13.2	13.2
2063	46	0.19					12.7		12.7	12.7
2064	47	0.19					12.2		12.2	12.2
2065	48	0.18					11.7		11.7	11.7
2066	49	0.17					11.3		11.3	11.3
2067	50	0.16					10.8	8.4	19.2	19.2
合計			1,848.5	6.5	1,855.0	2,037.8	4,200.9	8.4	6,247.1	4,392.1

3-3-1.便益の詳細 With-Without表

[輸送コスト削減便益(完成自動車)]

対象プロジェクトの実施により、完成自動車の陸上輸送費用が、令和3年以降では、797百万円/年輕減される。

項目		with時		without時		備考
利用港湾		御前崎港(女岩地区)		三河港		
背後圏		湖西市	牧之原市	湖西市	牧之原市	
貨物量・ 車両台数	①貨物量(R3)(千トン/年)	127	1,141	127	1,141	御前崎港統計
	②輸出車輸送台数(台/年)	12,670	114,070	12,670	114,070	(①×1,000)/10
	③トレーラー積載台数(台)	6	6	6	6	カーキャリア1台に6台積載と想定
	④トレーラー台数(台/年)	2,112	19,012	2,112	19,012	②/③
陸上輸送 距離	⑤輸送距離(km)	162.2	31.4	41.0	198.6	mapfanにより計測
陸上輸送 費用	⑥1台あたり陸上輸送費(円)	62,340	27,930	30,690	69,840	マニュアル表Ⅲ-1-16
	⑦陸上輸送費用(千円/年)	131,662	531,005	64,817	1,327,798	④×⑥/1,000
⑧陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		796,793				⑦牧之原市のwithout-with ※負の便益の湖西市は計上無し

[輸送コスト削減便益(内航定期船貨物)]

対象プロジェクトの実施によりRORO船による内航定期船貨物の陸上輸送費用が、令和3年以降では、3,133百万円/年輕減される。

静岡側陸上輸送+海上輸送

項目		単位	with時		without時		備考
利用港湾			御前崎港(女岩地区)		清水港		
背後圏			静岡県内		静岡県内		
陸上輸送 (静岡側)	①貨物量	t/年	500,600		500,600		船社ヒアリングによる推計値
	②トレーラー台数	台/年	945	~ 11,244	945	~ 11,244	①÷20t/台
	③陸上輸送距離	km	75	~ 11,244	30	~ 180	mapfanにより計測
	④陸上輸送費用原単位	円/台	39,920	~ 64,760	103,580	~ 143,260	マニュアル表2-2-16
	⑤陸上輸送費用	千円/年	43,583	~ 667,805	135,381	~ 1,502,985	②×④
	⑥陸上輸送時間	時	2.3	~ 5.3	0.9	~ 5.4	③÷33.3km/h
	⑦陸上輸送時間費用原単位	円/トンh	83.0	~ 613.0	83.0	~ 613.0	マニュアル表2-2-19
	⑧陸上輸送時間費用	千円/年	15,243	~ 299,229	12,477	~ 258,203	②×⑥×⑦
	⑨陸上輸送コスト削減便益	億円/年	10.46	~	117.32		⑥+⑧
海上輸送 (静岡側)	⑩海上輸送距離	km	896		763		航路情報
	⑪海上輸送費用原単位	円/台	87,960		77,820		マニュアル表2-2-18
	⑫海上輸送費用	千円/年	83,122	989,022	73,540	875,008	①×⑪
	⑬海上輸送時間	時	25.5		20.0		⑩÷対象航路船舶速度
	⑭海上輸送時間費用原単位	円/トンh	83.0	~ 571,108.9	0.0	~ 258,203.4	マニュアル表2-2-19
	⑮海上輸送時間費用	千円/年	104,552	~ 2,803,815	124,311	~ 1,478,234	②×(⑬+⑭)
⑯海上輸送費用	億円/年	△ 45.06	~	△ 0.38		⑮(without時-with時)	
⑰便益額(without時-with時)	億円/年	8.05				without時-with時	

九州側陸上輸送

項目		単位	with時		without時		備考
利用港湾			博多港		大分港		
背後圏			北部九州		北部九州		
陸上輸送 (九州側)	①貨物量	t/年	500,600		500,600		船社ヒアリングによる推計値
	⑱トレーラー台数	台/年	190	~ 9,073	190	~ 9,073	①÷20t/台
	⑲陸上輸送距離	km	11	~ 570	28	~ 576	mapfanにより計測
	⑳陸上輸送費用原単位	円/台	22,360	~ 155,330	27,930	~ 155,330	マニュアル表2-2-16
	㉑陸上輸送費用	円/台	10,482	~ 202,872	12,468	~ 908,661	⑱×⑲
	㉒陸上輸送時間	時	0.3	~ 17.1	0.8	~ 17	⑲÷33.3km/h
	㉓陸上輸送時間費用原単位	円/トンh	83.0	~ 613.0	83.0	~ 613	マニュアル表2-2-19
	㉔陸上輸送時間費用	千円/年	1,260.6	~ 104,015.8	2,138.9	~ 703,198	⑱×㉑×㉒
	㉕陸上輸送費用	千円/年	11,742.9	~ 298,565.8	16,444.5	~ 1,611,859	㉑+㉔
㉖陸上輸送コスト削減便益	億円/年	△ 0.81	~	13.85		㉕(without時-with時)	
㉗陸上輸送コスト削減便益	億円/年	23.28				without時-with時	

㉘便益額(without時-with時)	億円/年	31.33				⑰+㉗
----------------------	------	-------	--	--	--	-----

〔避泊便益(海難事故による船舶の損失被害回避額)〕

対象プロジェクトの実施により、現在荒天時に海難事故の危険にさらされている船舶が避泊可能となり、海難事故による船舶の損失被害額が6,480百万円/年回避される。

項目	With時		Without時		備考		
	100GT～ 500GT未満	500GT～ 1,000GT未満	100GT～ 500GT未満	500GT～ 1,000GT未満			
① 期待損失額(千円/隻)	船舶損傷に伴う損害額	全損	438,400	680,000	438,400	680,000	港湾整備事業の費用対効果分析 マニュアル表Ⅲ-11-7
		重大損傷	306,900	476,000	306,900	476,000	
		軽微損傷	87,700	136,000	87,700	136,000	
	船舶修繕期間中の損失額	全損	211,300	255,500	211,300	255,500	
		重大損傷	139,000	168,000	139,000	168,000	
		軽微損傷	34,700	42,000	34,700	42,000	
	人的損失額(死亡)	全損	240,400	240,400	240,400	240,400	
		重大損傷	26,700	26,700	26,700	26,700	
		軽微損傷	0	0	0	0	
	人的損失額(負傷)	全損	200	200	200	200	
重大損傷		200	200	200	200		
軽微損傷		0	0	0	0		
積荷損失額	全損	18,400	35,600	18,400	35,600		
	重大損傷	11,000	21,400	11,000	21,400		
	軽微損傷	3,700	7,100	3,700	7,100		
事故船処理に伴う損失額	全損	66,000	66,000	66,000	66,000		
	重大損傷	95,000	95,000	95,000	95,000		
	軽微損傷	0	0	0	0		
流出油による海洋環境汚染に伴う損失額	全損	11,300	17,900	11,300	17,900		
	重大損傷	11,300	17,900	11,300	17,900		
	軽微損傷	0	0	0	0		
② 発生比率	全損	13.6%	7.3%	13.6%	7.3%	港湾投資の評価に関する解説書2011 表2-15-14(本州南岸を採用)	
	重大損傷	15.3%	13.8%	15.3%	13.8%		
	軽微損傷	19.3%	27.2%	19.3%	27.2%		
③ 損失回避額(千円/隻)	船舶損傷に伴う損害額	全損	59,622	49,640	59,622	49,640	①×②
		重大損傷	46,956	65,688	46,956	65,688	
		軽微損傷	16,926	36,992	16,926	36,992	
	船舶修繕期間中の損失額	全損	28,737	18,652	28,737	18,652	
		重大損傷	21,267	23,184	21,267	23,184	
		軽微損傷	6,697	11,424	6,697	11,424	
	人的損失額(死亡)	全損	32,694	17,549	32,694	17,549	
		重大損傷	4,085	3,685	4,085	3,685	
		軽微損傷	0	0	0	0	
	人的損失額(負傷)	全損	27	15	27	15	
重大損傷		31	28	31	28		
軽微損傷		0	0	0	0		
積荷損失額	全損	2,502	2,599	2,502	2,599		
	重大損傷	1,683	2,953	1,683	2,953		
	軽微損傷	714	1,931	714	1,931		
事故船処理に伴う損失額	全損	8,976	4,818	8,976	4,818		
	重大損傷	14,535	13,110	14,535	13,110		
	軽微損傷	0	0	0	0		
流出油による海洋環境汚染に伴う損失額	全損	1,537	1,307	1,537	1,307		
	重大損傷	1,729	2,470	1,729	2,470		
	軽微損傷	0	0	0	0		
④ 年間荒天回数(回/年)		8.6	8.6	8.6	8.6	港湾投資の評価に関する解説書2011 表2-15-10(本州南岸を採用)	
⑤ 一隻当たりの年間損失回避額(千円/隻)	船舶損傷に伴う損害額	全損	512,753	426,904	512,753	426,904	③×④
		重大損傷	403,819	564,917	403,819	564,917	
		軽微損傷	145,564	318,131	145,564	318,131	
	船舶修繕期間中の損失額	全損	247,136	160,403	247,136	160,403	
		重大損傷	182,896	199,382	182,896	199,382	
		軽微損傷	57,595	98,246	57,595	98,246	
	人的損失額(死亡)	全損	281,172	150,923	281,172	150,923	
		重大損傷	35,132	31,688	35,132	31,688	
		軽微損傷	0	0	0	0	
	人的損失額(負傷)	全損	234	126	234	126	
重大損傷		263	237	263	237		
軽微損傷		0	0	0	0		
積荷損失額	全損	21,521	22,350	21,521	22,350		
	重大損傷	14,474	25,398	14,474	25,398		
	軽微損傷	6,141	16,608	6,141	16,608		
事故船処理に伴う損失額	全損	77,194	41,435	77,194	41,435		
	重大損傷	125,001	112,746	125,001	112,746		
	軽微損傷	0	0	0	0		
流出油による海洋環境汚染に伴う損失額	全損	13,216	11,238	13,216	11,238		
	重大損傷	14,869	21,244	14,869	21,244		
	軽微損傷	0	0	0	0		
⑥	全損による損失額	1,153,226	813,379	1,153,226	813,379	⑤における各項目の総和	
	重大損傷による損失額	776,454	955,612	776,454	955,612		
	軽微損傷による損失額	209,301	432,985	209,301	432,985		
	計	2,138,980	2,201,976	2,138,980	2,201,976		
⑦ 避難船の避泊可能な隻数(隻)		2	1	0	0		
⑧ 避難船損傷による年間損失回避額(百万円/年)		4,278	2,202	0	0		
⑨ 避難船損傷回避による年間便益額(百万円/年)			6,480			⑧(With) - ⑧(Without)	

3-4. 残存価値

プロジェクトの供用期間の終了時点における残存価値を算出する。対象プロジェクトにおいて残存価値を計上できる施設は、ふ頭用地、防波堤であり、その残存価値は50.2億円となる。

項目		数量	備考
ふ頭用地			
①	ふ頭用地の面積(m ²)	65,000	エプロン部を除く売却可能な面積とする。
②	土地単価(円/m ²)	19,500	近隣の地価公示価格
③	ふ頭用地の残存価値(億円)	12.7	②×①
防波堤			
④	初期投資費用(億円)	375.50	
⑤	施設残存価値(億円)	37.6	港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル表より、初期投資額の10%
⑥	残存価値 合計(億円)	50.2	

3-5. 事業費等内訳書

(1) 事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)
工事費		311
防波堤(東)		238
基礎工	1,200m	59
根固工	1,200m	22
本體工	1,200m	52
上部工	1,200m	34
消波工	1,200m	58
雑工	1式	13
防波堤(西)		73
基礎工	870m	19
根固工	870m	7
本體工	870m	24
上部工	870m	3
消波工	870m	15
雑工	1式	5
用地費及補償費		
用地費	1式	2
間接経費		75
補助・起債		49
岸壁(水深12.0m)	480m	16
泊地(水深12.0m)	35ha	21
心頭用地	6.5ha	12
合計		437