

## 事後評価に係る資料【港湾整備事業】

令和5年1月23日

港湾空港部

# 目 次

1.位置図	1
2.三河港ふ頭再編改良事業	
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.事業費等内訳書	8

# 事業評価対象箇所

(第5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	



2.三河港 ふ頭再編改良事業  
2-1.事業評価カルテ(事後評価)

事業名	三河港ふ頭再編改良事業			担当課	中部地方整備局 港湾計画課	事業 主体	中部地方整備局		
				担当課長名	渡邊 弘				
実施箇所	愛知県 豊橋市								
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12m)の延伸(耐震)、泊地(水深12m)、ふ頭用地								
事業期間	事業採択	平成26年度	完了	平成29年度					
総事業費 (億円)	前回評価時	50		完了時	46				
目的・必要 性	<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt; 我が国の完成自動車輸出入の拠点である三河港では、①岸壁延長の不足による沖待ちの発生、②完成自動車と一般貨物の混在、③大規模地震発生時の脆弱な物流機能といった課題を抱えている。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt; ・完成自動車取扱需要の増加に対応するため、神野地区7号岸壁において、岸壁(水深12m)等の整備を行う。また、貨物の混在を解消することを目的とした、ふ頭再編を進める。 ・将来発生が懸念される南海トラフ地震に対する耐震性を確保し、震災後の緊急物資輸送を行うとともに、震災後の物流機能を確保し、経済活動を支える。</p>								
上位計画の 位置づけ	<p>◆国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定) 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) 第2部 第4章 第1節(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) 第2部 第5章 第2節(2)インフラ機能の強化・高度化 第2部 第6章 第4節(2)交通・物流に関する施策(物資、人員等の安定的な輸送を確保するため、施設の耐震化) ◆第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定) 第3章 第2節 1. 重点目標1:防災・減災が主流となる社会の実現【1-2:切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減】 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】 ◆経済財政運営と改革の基本方針 2021(令和4年6月7日閣議決定) 第3章内外の環境変化への対応 2. 防災・減災、国土強靱化の推進、東日本大震災等からの復興 ◆港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt; II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (2)我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 (3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p>								
事業の多面的 な効果	<p>■政策目標・施策目標 ・政策目標:国際競争力、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</p>								
	<p>■定性的・定量的な効果</p> <p>&lt;定性的な効果&gt; ・物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上 ・既存ターミナルの混雑の緩和</p> <p>&lt;定量的な効果&gt; ・輸送コストの削減 便益対象貨物(令和3年度実績値):158万トン/年(完成自動車) ・輸送の効率化により、排出ガス(CO2,NOx)が削減</p>								
費用対効果 分析の算定 基礎となった 要因の変化	<p>○事業費:50億円(平成25年新規評価時) → 46億円(令和4年事後評価時)</p> <p>○便益の主な根拠</p> <p>・陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減:98.6億円(令和4年予測取扱貨物量:178万トン/年)(H25年度新規採択時評価) → 93.6億円(令和4年予測取扱貨物量:158万トン/年)(R4年度事後評価)</p> <p>・沖待ち解消による滞船コスト削減:9.5億円(滞船解消時間:194時間(H24実績))(H25年度新規採択時評価) → 1.0億円(滞船解消時間:54時間(H29、R3実績))(R4年度事後評価)</p> <p>・震災時における緊急物資の輸送コスト削減:0.6億円(令和4年予測取扱貨物量:4,429トン)(H25年度新規採択時評価) → 2.1億円(令和4年予測取扱貨物量:9,479トン)(R4年度事後評価)</p> <p>・震災時における完成自動車の輸送コスト削減:9.9億円(令和4年予測取扱貨物量:178万トン/年)(H25年度新規採択時評価) → 9.8億円(令和4年予測取扱貨物量:120万トン/年)(R4年度事後評価)</p>								
事業全体の 投資効率性	基準年度		令和4年度						
	B:総便益 (億円)	108	C:総費用(億円)	60	EIRR (%)	7.5	B-C	47	全体B/C
事業実施に よる環境の 変化	特になし								
社会経済情 勢等の変化	特になし								
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									

## 2-2.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	陸上輸送コストの削減	1.6	千円/トン・年	陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減	3.8	億円/年
	滞船コストの削減	70	千円/時間・年	沖待ち解消による滞船コスト削減	0.04	億円/年
耐震便益	緊急物資輸送コストの削減	42	千円/トン・年	震災時における緊急物資の輸送コスト削減	0.1	億円/年
	一般貨物輸送コストの削減	1.7	千円/トン・年	震災時における完成自動車の輸送コスト削減	0.5	億円/年

\* 便益の算出にあたっては、以下を参照

- ① 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
- ② 耐震便益は地震発生確率考慮後の値を記載

### 費用

費用項目	建設費 管理運営費
事業の対象施設	岸壁(水深12m)(耐震)、航路泊地(水深12m)、ふ頭用地

2-3.費用便益分析シート

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							残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)	
		事業費	管理運営費	再投資費	総費用 (C)	陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減	沖待ち解消による滞船コスト削減	震災時における緊急物資の輸送コスト削減				震災時における完成自動車の輸送コスト削減
2014		8.8			8.81					-8.81		
2015		8.1			8.10					-8.10		
2016		8.9			8.88					-8.88		
2017		20.2			20.16					-20.16		
2018	1					2.8	0.04		2.87	2.87		
2019	2					2.3	0.04		2.29	2.29		
2020	3		0.02		0.02		0.04		0.04	0.02		
2021	4					3.9	0.04		3.89	3.89		
2022	5		0.87		0.87	3.9	0.04	0.1	4.55	3.68		
2023	6		0.02		0.02	3.9	0.04	0.1	4.56	4.54		
2024	7					3.9	0.04	0.1	4.57	4.57		
2025	8					3.9	0.04	0.1	4.58	4.58		
2026	9		0.06		0.06	3.9	0.04	0.1	4.58	4.52		
2027	10		0.01		0.01	3.9	0.04	0.1	4.58	4.57		
2028	11					3.9	0.04	0.1	4.58	4.58		
2029	12		0.02		0.02	3.9	0.04	0.1	4.58	4.56		
2030	13					3.9	0.04	0.1	4.58	4.58		
2031	14					3.9	0.04	0.1	4.57	4.57		
2032	15		0.03		0.03	3.9	0.04	0.1	4.56	4.54		
2033	16					3.9	0.04	0.1	4.55	4.55		
2034	17					3.9	0.04	0.1	4.54	4.54		
2035	18		0.06		0.06	3.9	0.04	0.1	4.53	4.47		
2036	19					3.9	0.04	0.1	4.52	4.52		
2037	20		0.01		0.01	3.9	0.04	0.1	4.50	4.49		
2038	21		0.02		0.02	3.9	0.04	0.1	4.49	4.47		
2039	22					3.9	0.04	0.1	4.47	4.47		
2040	23					3.9	0.04	0.1	4.45	4.45		
2041	24		0.02		0.02	3.9	0.04	0.1	4.44	4.42		
2042	25		0.01		0.01	3.9	0.04	0.1	4.42	4.41		
2043	26					3.9	0.04	0.1	4.40	4.40		
2044	27		0.06		0.06	3.9	0.04	0.1	4.38	4.32		
2045	28					3.9	0.04	0.1	4.36	4.36		
2046	29					3.9	0.04	0.1	4.34	4.34		
2047	30		0.88		0.88	3.9	0.04	0.1	4.32	3.45		
2048	31					3.9	0.04	0.1	4.31	4.31		
2049	32					3.9	0.04	0.1	4.29	4.29		
2050	33		0.02		0.02	3.9	0.04	0.1	4.27	4.25		
2051	34					3.9	0.04	0.1	4.25	4.25		
2052	35		0.87		0.87	3.9	0.04	0.1	4.23	3.37		
2053	36		0.06		0.06	3.9	0.04	0.1	4.22	4.15		
2054	37					3.9	0.04	0.1	4.20	4.20		
2055	38					3.9	0.04	0.1	4.18	4.18		
2056	39		0.02		0.02	3.9	0.04	0.0	4.17	4.15		
2057	40		0.01		0.01	3.9	0.04	0.0	4.15	4.14		
2058	41					3.9	0.04	0.0	4.14	4.14		
2059	42		0.02		0.02	3.9	0.04	0.0	4.12	4.11		
2060	43					3.9	0.04	0.0	4.11	4.11		
2061	44					3.9	0.04	0.0	4.10	4.10		
2062	45		0.08		0.08	3.9	0.04	0.0	4.08	4.01		
2063	46		1.14		1.14	3.9	0.04	0.0	4.07	2.93		
2064	47					3.9	0.04	0.0	4.06	4.06		
2065	48		0.02		0.02	3.9	0.04	0.0	4.05	4.03		
2066	49					3.9	0.04	0.0	4.04	4.04		
2067	50		0.01		0.01	3.9	0.04	0.0	4.04	4.04		
合計		45.9	4.3		50.3	186.3	1.9	3.7	17.3	7.5	216.7	166.4

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 7.5% NPV= 47 億円  
B/C= 1.8

(億円)

年度	施設供用期間	社会的割引率	割引後							残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)	
			事業費	管理運営費	再投資費	総費用 (C)	陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減	沖待ち解消による滞船コスト削減	震災時における緊急物資の輸送コスト削減				震災時における完成自動車の輸送コスト削減
2014		1.37	12.1			12.06						-12.06	
2015		1.32	10.7			10.66						-10.66	
2016		1.27	11.2			11.23						-11.23	
2017		1.22	24.5			24.52						-24.52	
2018	1	1.17					3.3	0.04			3.35	3.35	
2019	2	1.12					2.5	0.04			2.58	2.58	
2020	3	1.08		0.02		0.02		0.04			0.04	0.02	
2021	4	1.04					4.0	0.04			4.05	4.05	
2022	5	1.00		0.87		0.87	3.9	0.04	0.1	0.5	4.55	3.68	
2023	6	0.96		0.02		0.02	3.7	0.04	0.1	0.5	4.38	4.37	
2024	7	0.92					3.6	0.03	0.1	0.5	4.22	4.22	
2025	8	0.89					3.4	0.03	0.1	0.5	4.07	4.07	
2026	9	0.85		0.05		0.05	3.3	0.03	0.1	0.5	3.92	3.86	
2027	10	0.82		0.01		0.01	3.2	0.03	0.1	0.5	3.77	3.76	
2028	11	0.79					3.0	0.03	0.1	0.4	3.62	3.62	
2029	12	0.76		0.01		0.01	2.9	0.03	0.1	0.4	3.48	3.47	
2030	13	0.73					2.8	0.03	0.1	0.4	3.34	3.34	
2031	14	0.70					2.7	0.03	0.1	0.4	3.21	3.21	
2032	15	0.68		0.02		0.02	2.6	0.03	0.1	0.4	3.08	3.06	
2033	16	0.65					2.5	0.02	0.1	0.4	2.96	2.96	
2034	17	0.62					2.4	0.02	0.1	0.3	2.84	2.84	
2035	18	0.60		0.04		0.04	2.3	0.02	0.1	0.3	2.72	2.68	
2036	19	0.58					2.2	0.02	0.1	0.3	2.61	2.61	
2037	20	0.56		0.00		0.00	2.1	0.02	0.1	0.3	2.50	2.50	
2038	21	0.53		0.01		0.01	2.1	0.02	0.1	0.3	2.40	2.39	
2039	22	0.51					2.0	0.02	0.1	0.2	2.30	2.30	
2040	23	0.49					1.9	0.02	0.0	0.2	2.20	2.20	
2041	24	0.47		0.01		0.01	1.8	0.02	0.0	0.2	2.11	2.10	
2042	25	0.46		0.00		0.00	1.8	0.02	0.0	0.2	2.02	2.01	
2043	26	0.44					1.7	0.02	0.0	0.2	1.93	1.93	
2044	27	0.42		0.03		0.03	1.6	0.02	0.0	0.2	1.85	1.82	
2045	28	0.41					1.6	0.02	0.0	0.2	1.77	1.77	
2046	29	0.39					1.5	0.01	0.0	0.1	1.69	1.69	
2047	30	0.38		0.33		0.33	1.4	0.01	0.0	0.1	1.62	1.29	
2048	31	0.36					1.4	0.01	0.0	0.1	1.55	1.55	
2049	32	0.35					1.3	0.01	0.0	0.1	1.49	1.49	
2050	33	0.33		0.01		0.01	1.3	0.01	0.0	0.1	1.42	1.42	
2051	34	0.32					1.2	0.01	0.0	0.1	1.36	1.36	
2052	35	0.31		0.27		0.27	1.2	0.01	0.0	0.1	1.31	1.04	
2053	36	0.30		0.02		0.02	1.1	0.01	0.0	0.1	1.25	1.23	
2054	37	0.29					1.1	0.01	0.0	0.1	1.20	1.20	
2055	38	0.27					1.1	0.01	0.0	0.1	1.15	1.15	
2056	39	0.26		0.00		0.00	1.0	0.01	0.0	0.1	1.10	1.09	
2057	40	0.25		0.00		0.00	1.0	0.01	0.0	0.1	1.05	1.05	
2058	41	0.24					0.9	0.01	0.0	0.0	1.01	1.01	
2059	42	0.23		0.00		0.00	0.9	0.01	0.0	0.0	0.97	0.96	
2060	43	0.23					0.9	0.01	0.0	0.0	0.93	0.93	
2061	44	0.22					0.8	0.01	0.0	0.0	0.89	0.89	
2062	45	0.21		0.02		0.02	0.8	0.01	0.0	0.0	0.85	0.83	
2063	46	0.20		0.23		0.23	0.8	0.01	0.0	0.0	0.82	0.59	
2064	47	0.19					0.7	0.01	0.0	0.0	0.78	0.78	
2065	48	0.19		0.00		0.00	0.7	0.01	0.0	0.0	0.75	0.75	
2066	49	0.18					0.7	0.01	0.0	0.0	0.72	0.72	
2067	50	0.17		0.00		0.00	0.7	0.01	0.0	0.0	0.72	0.72	
合計			58.5	2.0		60.4	93.6	1.0	2.1	9.8	1.3	107.7	47.3

## 2-3-1 別添資料 With-Without表

〔陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減〕

Without (整備なし)	名古屋港(輸出)、横浜港(輸入)を利用
With (整備あり)	三河港を利用

○便益計算  
【完成自動車】

項目		With	Without	備考
①年間貨物量(トン/年)		1,576,872		港湾統計
②便益対象貨物量(トン/年)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	67,751		便益が発現しない貨物を控除
	静岡県湖西市の工場(輸出)	16,938		
	直背後工場(輸入)	152,929		
③トラック1台あたりの積載量(トン)		60		カーキャリア1台に6台積載できると想定し、1台当たりの積載量は60トンと設定。
④年間利用台数(台/年)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	1,130		②/③
	静岡県湖西市の工場(輸出)	283		
	直背後工場(輸入)	2,549		
⑤陸上片道輸送距離(km)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	99.1	165.5	Mapfanにより計測 輸出:名古屋港、輸入:横浜港
	静岡県湖西市の工場(輸出)	20.8	86.2	
	直背後工場(輸入)	0.6	280.6	
⑥1台あたりの往復輸送料金(円/台)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	69,840	100,150	「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)Ⅲ-1-41」
	静岡県湖西市の工場(輸出)	30,690	64,760	
	直背後工場(輸入)	22,360	155,330	
⑦年間輸送料金(百万円/年)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	78.9	113.2	④×⑥
	静岡県湖西市の工場(輸出)	8.7	18.3	
	直背後工場(輸入)	57.0	395.9	
便益(百万円)		383		without時(⑦)－with時(⑦)

〔沖待ち解消による滞船コスト削減〕

Without (整備なし)	自動車専用船の滞船が発生する
With (整備あり)	自動車専用船の滞船が減少する

○便益計算

項目		With	Without	備考
①滞船隻数(隻/年)		1	4	(参考値) 港湾統計 with時:R3実績値、without時:H29実績値
②総滞船時間(時間/年)		14	67	港湾統計 with時:R3実績値、without時:H29実績値
③滞船費用原単位(千円/時・隻)		68	69	滞船船舶平均値
④滞船費用(百万円/年)		1	5	②×③
便益(百万円)		4		without時(④)－with時(④)

〔震災時における緊急物資の輸送コスト削減〕

Without (整備なし)	ヘリコプター及び代替港(横浜港)を利用
With (整備あり)	三河港を利用

○便益計算

項目		With	Without	備考
①背後圏人口(人)		464,500		国勢調査(R2)及び三河港港湾計画(H23改訂)より設定 (豊橋市、豊川市の人口の1/2)
②被災直後から2日目の緊急物資量(トン)	農水産品	139.5		背後圏人口×貨物量原単位×被災率(30%) ×海上輸送分担率(0.919) (背後圏:豊橋市・豊川市・蒲郡市)
	雑工業品	23.2		
③3トンヘリコプター1台当たりの輸送回数(回)	農水産品	0	47	②/運搬可能量(3トン)
	雑工業品	0	8	
④3トンヘリコプター1台当たりの輸送コスト(千円/回)		0	2,640,500	解説書2-13-28
⑤被災直後～2日目の輸送コスト(百万円)		0	145.2	③×④
⑥時間費用原単位(円/プレートトン・時)	農水産品	122		解説書2-2-34
	雑工業品	613		
⑦被災直後～2日目の輸送時間コスト(百万円)		0	0.03	③×運搬可能量(3トン)×⑥×運搬時間(1時間)
被災直後～2日目の費用合計		0	145.3	⑤+⑦
⑧被災2日目～7日目の緊急物資量(トン)	農水産品	464.9		背後圏人口×貨物量原単位×被災率×海上輸送分担率 (背後圏:豊橋市・豊川市・蒲郡市)
	雑工業品	232.4		
⑨陸上片道輸送距離(km)		0	276	Mapfanにより計測 代替港:横浜港
⑩3トントラック1台の輸送費用(円)		0	64,900	解説書2-13-29
⑪使用トラック台数(台)	農水産品	0	155	⑧/運搬可能量(3トン)
	雑工業品	0	78	
⑫被災2日目～7日目の輸送コスト(百万円)		0	15.1	⑩×⑪
⑬陸上輸送時間		0	11.7	解説書2-13-29
⑭被災2日目～7日目の輸送時間コスト(百万円)		0	2.3	⑪×運搬可能量(3トン)×⑥×⑬
被災2日目～7日目の費用合計		0	17.5	⑤+⑦
⑮被災8日目～1か月の緊急物資量(トン)	農水産品	1,395.0		背後圏人口×貨物量原単位×被災率×海上輸送分担率 (背後圏:豊橋市・豊川市)
	雑工業品	7,223.8		
⑯使用トラック台数(台)	農水産品	0	466	⑮/運搬可能量(3トン)
	雑工業品	0	2,408	
⑰被災8日目～1か月の輸送コスト(百万円)		0	186.5	⑩×⑯
⑱被災8日目～1か月の輸送時間コスト(百万円)		0	53.7	⑯×運搬可能量(3トン)×⑥×⑬
被災8日目～1か月の費用合計		0	240.3	⑰+⑱
⑲便益(百万円)(地震発生確率考慮前)		403		without時-with時
便益(百万円)(地震発生確率考慮後)[代表年:R4]		12		⑲×地震発生確率(2.88%)[代表年:R4]



〔震災時における完成自動車の輸送コスト削減〕

Without (整備なし)	横浜港を利用
With (整備あり)	三河港を利用

○便益計算

項目		With	Without	備考
①年間貨物量(トン/年)		1,200,903		港湾統計
②便益対象貨物量(トン/年)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	278,377		便益が発現しない貨物を控除
	静岡県湖西市の工場(輸出)	69,594		
	直背後工場(輸入)	469,112		
③トラック1台あたりの積載量(トン)		60		カーキャリア1台に6台積載できると想定し、1台当たりの積載量は60トンと設定。
④年間利用台数(台/年)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	4,640		②/③
	静岡県湖西市の工場(輸出)	1,160		
	直背後工場(輸入)	7,819		
⑤陸上片道輸送距離(km)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	99.1	199.5	Mapfanにより計測 代替港:横浜港
	静岡県湖西市の工場(輸出)	20.8	256.7	
	直背後工場(輸入)	0.6	280.6	
⑥1台あたりの往復輸送料金(円/台)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	69,840	113,140	「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)Ⅲ-1-41」
	静岡県湖西市の工場(輸出)	30,690	145,060	
	直背後工場(輸入)	22,360	155,330	
⑦年間輸送料金(百万円/年)	静岡県牧之原市の工場(輸出)	324.1	525.0	④×⑥
	静岡県湖西市の工場(輸出)	35.6	168.3	
	直背後工場(輸入)	174.8	1,214.5	
⑧輸送コスト削減額(百万円/年)		990		without時(⑦)－with時(⑦)－通常時の輸送コストの削減額(383百万円/年)
⑨便益(百万円)(地震発生確率考慮前)		1,860		⑧×11/12+⑧×12/12/1.04
便益(百万円)(地震発生確率考慮後)[代表年:R4]		54		⑨×地震発生確率(2.88%)[代表年:R4]

2-4. 三河港 ふ頭再編改良事業 事業費  
【事後評価】

事業名	三河港ふ頭再編改良事業
-----	-------------

■建設費内訳

項目	単位	数量	金額(億円)	備考
工事費				
岸壁(水深12m)	式	1	42.2	
本體工 他一式	m	260	42.2	
泊地(水深12m)	式	1	3.0	
浚渫工 他一式	ha	1.1	3.0	
ふ頭用地	式	1	1.2	
舗装工 他一式	ha	2.0	1.2	
合計			46.4	税抜額43.0億円

■管理運営費等

項目	単位	数量	金額(億円)	備考
管理運営費等	式	1	4.3	

※三河港維持管理計画書より算出している。