

徳島小松島港沖洲（外）地区  
複合一貫輸送ターミナル整備事業  
事業再評価

平成25年11月28日

国土交通省 四国地方整備局

－ 目 次 －

<b>1. 事業の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1 徳島小松島港の概要.....	1
1.2 徳島小松島港の経緯.....	1
1.3 港湾取扱貨物量の推移.....	2
1.4 事業の目的・規模.....	3
1.5 事業の経緯.....	3
<b>2. 事業の必要性等に関する視点</b> .....	<b>4</b>
2.1 事業を巡る社会経済情勢等の変化.....	4
2.1.1 前提となっている需要見込みの変化.....	4
2.1.2 地元情勢の変化.....	6
2.2 事業の投資効果.....	8
2.2.1 事業の構成施設.....	8
2.2.2 事業実施による効果分析.....	8
(1) 便益項目の抽出.....	8
(2) 輸送コストの削減.....	8
(3) 耐震便益.....	9
(4) 残存価値.....	12
2.2.3 費用便益分析.....	13
2.2.4 定性的な効果の把握.....	17
(1) 震災による被害への不安の軽減、復旧・復興の支援.....	17
(2) 排気ガスの削減効果.....	18
2.2.5 感度分析の実施.....	18
(1) 感度分析において変動させる要因.....	18
(2) 感度分析結果.....	18
2.3 事業の進捗状況.....	19
<b>3. 事業の進捗の見込みの視点</b> .....	<b>19</b>
<b>4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</b> .....	<b>20</b>
4.1 コスト縮減への取り組み.....	20
4.2 代替案立案等の可能性.....	21
<b>5. 対応方針（原案）</b> .....	<b>22</b>

## 1. 事業の概要

### 1. 1 徳島小松島港の概要

徳島小松島港は、四国東部の紀伊水道沿岸のほぼ中央に位置する重要港湾である。背後には、徳島県の政治・経済・文化の中心地である徳島市及び小松島市を擁し、古くから大阪、神戸など近畿経済圏との結びつきが強く、本県の海上交通の要衝として重要な役割を果たしている。

昭和 39 年 1 月徳島地区が新産業都市に指定されたのを機に、同年 3 月地方港湾徳島港と重要港湾小松島港とを統合して設立された重要港湾であり、現在も徳島港区と小松島港区に大別される。

徳島港区の沖洲（外）地区はマリニピア沖洲として整備され、陸側の沖洲地区では和歌山との間にフェリー航路が就航し、津田地区は四国で唯一、東京と四国とを結ぶ（東京～徳島～北九州）フェリー航路が就航している。

また、小松島港区は、赤石地区において韓国（釜山）との間を結ぶ国際定期コンテナ航路が就航しており、背後に立地する製紙関連産業の原料となる林産品（木材チップ）の供給基地となっている。

### 1. 2 徳島小松島港の経緯

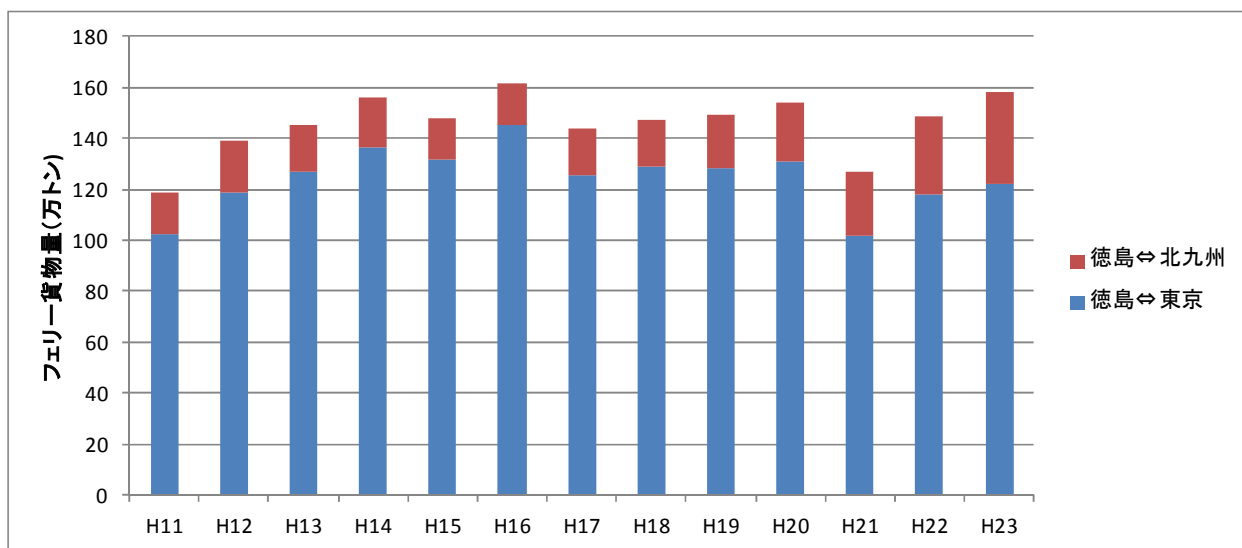
1899 年（明治 32 年）	徳島港と小松島港との定期航路が開設される。
1921 年（大正 10 年）	小松島港が第 2 種重要港湾に指定される。
1948 年（昭和 23 年）	小松島港が関税法による開港場に指定される。
1951 年（昭和 26 年）	港湾法により小松島港は重要港湾、徳島港は地方港湾に指定される。
1956 年（昭和 31 年）	南海汽船（現南海フェリー）が和歌山港との間にフェリー航路を開設。
1964 年（昭和 39 年）	小松島港、徳島港を合併し新たに小松島港として重要港湾に指定される。
1972 年（昭和 47 年）	オーシャンフェリーが千葉港との間にフェリー航路を開設。
1973 年（昭和 48 年）	東九フェリーが小倉港との間にフェリー航路を開設。
1995 年（平成 7 年）	コンテナ定期航路が開設される。
2000 年（平成 12 年）	港湾法一部改正により重要港湾名が徳島小松島港に変更となる。
2001 年（平成 13 年）	港湾計画の改定により複合一貫輸送ターミナルが位置付けられる。
2008 年（平成 20 年）	港湾計画が一部変更され、現在の計画となる。



図 徳島小松島港位置図

### 1. 3 港湾取扱貨物量の推移

徳島小松島港においては、北九州～徳島～東京のフェリー航路が1日2回寄港している。当該航路の貨物量については、平成20年の世界経済同時不況の影響等により増減はあるものの、最近では、ほぼ輸送能力の上限に達し、頭打ちの状況となっている。



資料：フェリー会社の提供資料より作成

図 長距離フェリーの航路別取扱量の推移（徳島～東京、九州）



積降状況



牽引車接続状況



積込車間状況



混雑状況

## 1. 4 事業の目的・規模

### ・目的

本事業は、徳島小松島港沖洲(外)地区において、今後のフェリー貨物の増大や船舶の大型化に対応し物流機能の効率化を図るとともに、切迫する大規模地震発生へ備え、耐震機能の強化を図ることを目的としている。

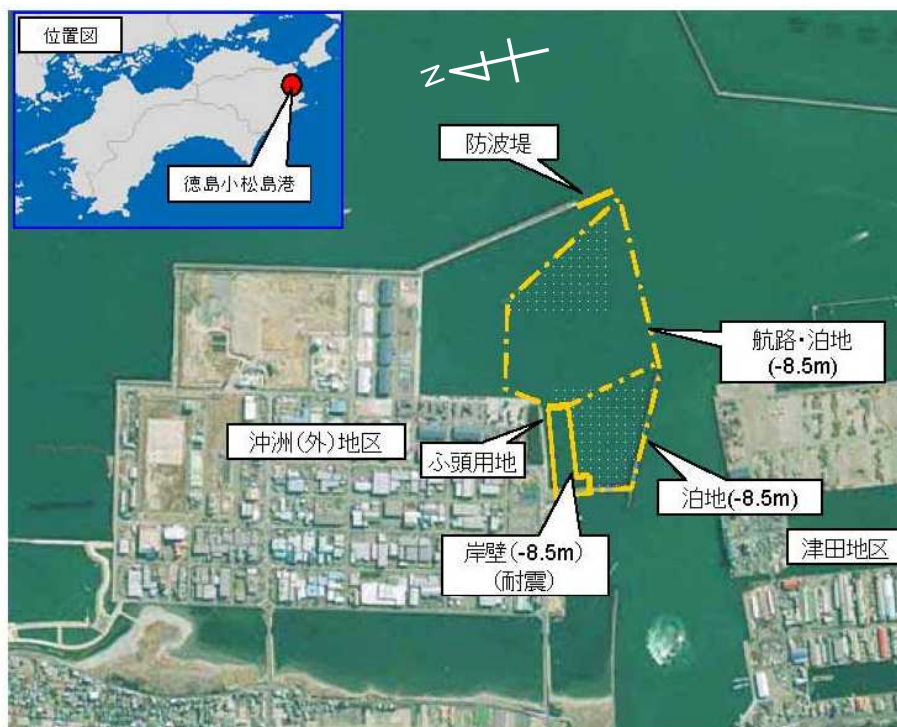


図 徳島小松島港沖洲(外)地区整備箇所

①事業期間：平成 21 年度～平成 29 年度

②総事業費：141 億円

③構成施設：岸壁 (-8.5m) (耐震)、泊地 (-8.5m)、航路・泊地 (-8.5m)、防波堤、ふ頭用地等

## 1. 5 事業の経緯

2001 年 (平成 13 年)	港湾計画位置付け
2008 年 (平成 20 年)	港湾計画一部変更
2009 年 (平成 21 年) 4 月	事業採択
2011 年 (平成 23 年) 7 月	現地工事着工
2012 年 (平成 24 年) 11 月	岸壁のケーソン 1 函目据付け



岸壁据付状況 (撮影：H25. 10)



ケーソン据付状況 (撮影：H24. 12)

- 2. 事業の必要性等に関する視点
  - 2. 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化
    - 2. 1. 1 前提となっている需要見込みの変化

【フェリーの役割】

徳島小松島港においては、北九州～徳島～東京航路のフェリーが毎日就航し、安定した運航を行っている。本フェリーは、四国と関東とを連絡している唯一のフェリーであり、荷主は徳島県にとどまらず四国全域に及んでおり把握している限りにおいて約50社の企業に定期利用されていることから、四国にとって欠かせないものとなっている。



図 長距離フェリー航路図

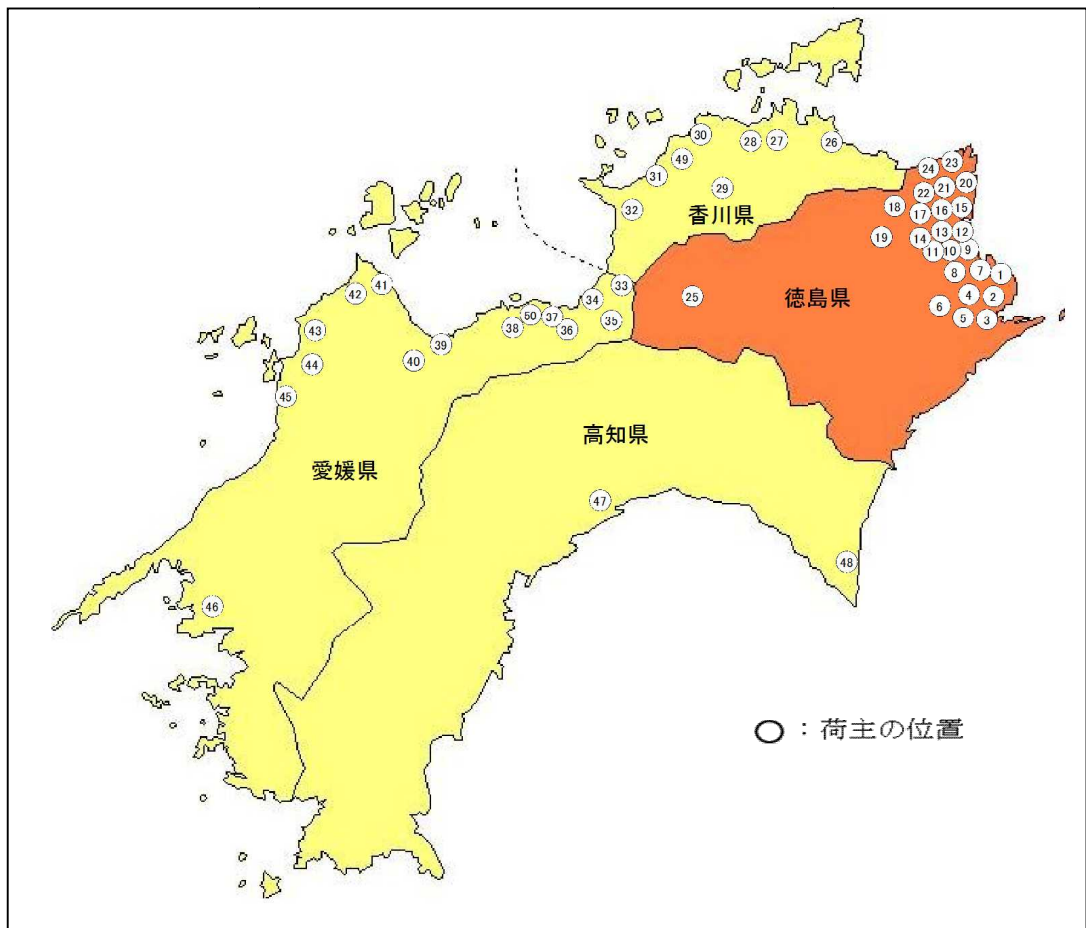


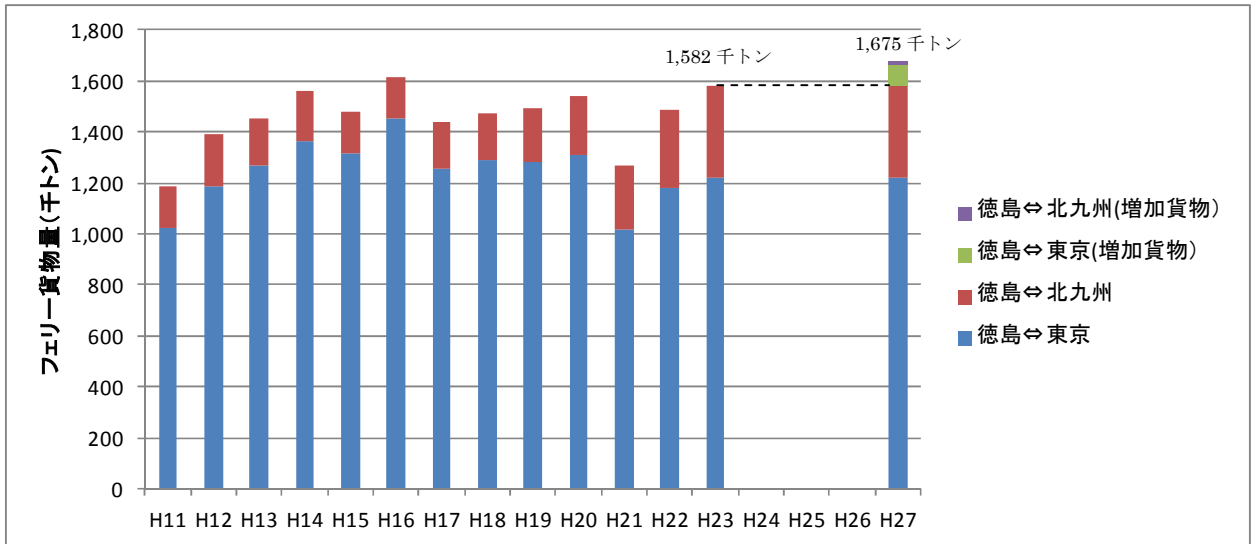
図 主要荷主位置図

### 【フェリー貨物の動向】

東京、北九州を結ぶ長距離フェリーによる取扱貨物量は、平成 20 年の世界経済同時不況等の影響により、平成 21 年には減少したものの、平成 23 年には以前の水準まで回復している。

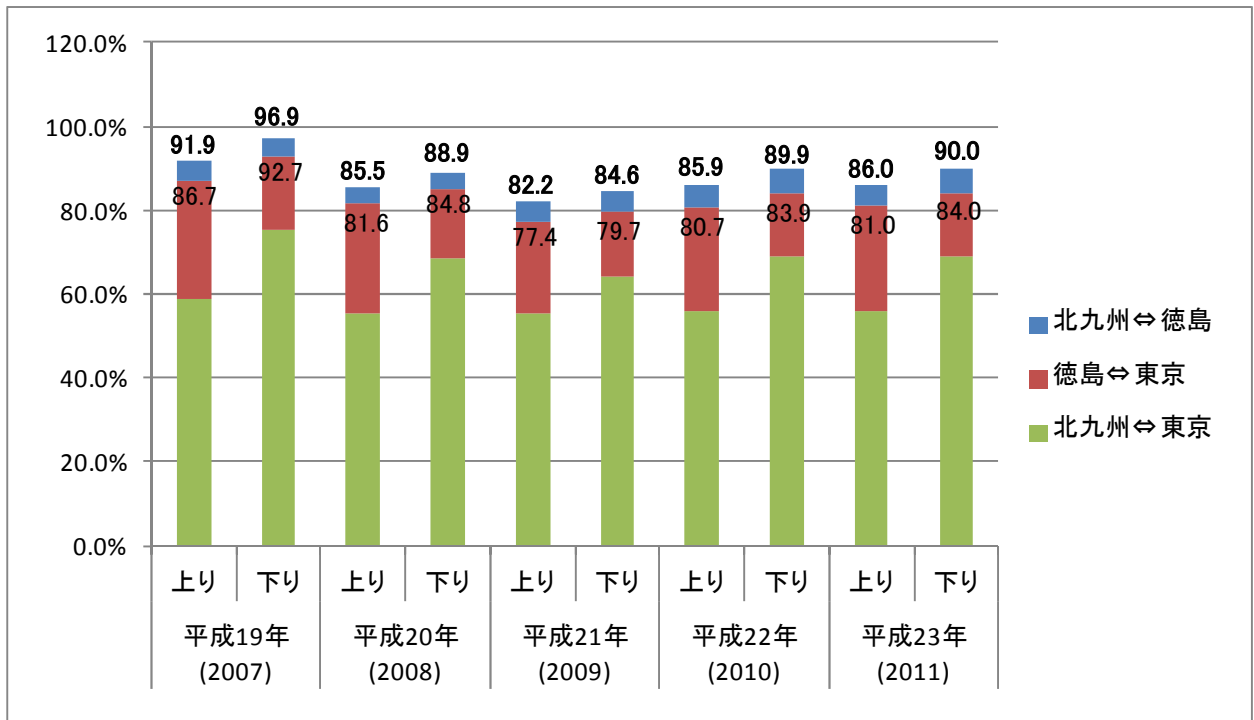
消席率は、上り下りともに 90%程度で推移しており、ほぼ輸送能力の上限に達している状況となっている。

今後の取扱量は、荷主、運送業者へのヒアリングにより、平成 27 年度の取扱量を 1,675 千トンと設定し、その後は、一定推移するものと設定する。(ヒアリングは、フェリー会社が平成 27 年度より船舶を大型化することを前提に実施。)



資料：港湾統計及び企業ヒアリングより作成

図 取扱量の需要推計



資料：フェリー会社提供資料

図 長距離フェリーの航路就航状況 (消席率) の推移

## 2. 1. 2 地元情勢の変化

### 【フェリー会社の動向】

近年、全国のフェリー航路において、無人化航送による輸送効率化やドライバーの休息時間の確保のため、需要は増加しており、フェリーを大型化する傾向にある。

同様に徳島小松島港のフェリー航路においても、荷主等事業者から高い需要があるものの、現状でも満船に近い状態であることから、フェリーの大型化が急務となっている。

一般にフェリーの更新時期として、20年経過した時点で8割の船舶は更新している状況の中、現在運航している11,500総トンのフェリー4隻は建造後20年を経過し老朽化が進み更新時期を迎えている。フェリー会社は、今後の長距離フェリー需要に対応するため、平成27年度より順次大型化（約13,000総トン）していく計画である。

また、船舶の更新に合わせ、燃費の効率化等により30%以上の省エネを図る事を目標としている。

<参考：全国フェリーアンケート調査結果：平成25年国土交通省港湾局調べ>

- ・船齢15～20年では全体の8割が更新し、25年時点では全体9割以上が更新を実施。

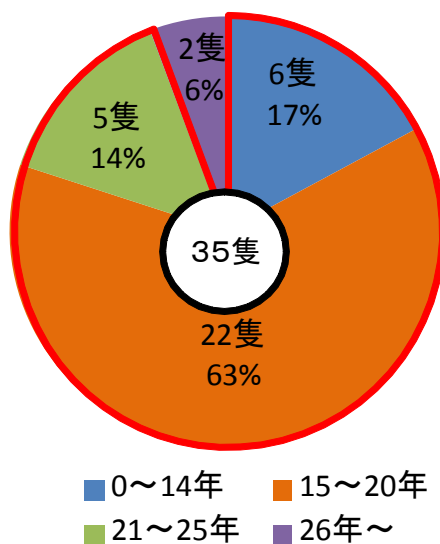


図 全国のフェリー船舶リプレイス時期



### 【船舶の大型化に対応した施設の必要性】

フェリー会社は、船舶の大型化を予定しているが、徳島小松島港及び周辺の港湾にも大型化に対応できる岸壁はない。現在就航している東京港、北九州港は、既に船舶の大型化に対応することが可能な施設となっており、徳島小松島港だけが整備の遅れている状況である。

さらには、既存フェリー岸壁は、建設後40年以上が経過し、施設の老朽化が進んでいることから、今後、輸送機能に支障を来すことや荷役作業中の事故等も危惧されている。

したがって、フェリー会社が船舶を更新する平成27年度までに新たな岸壁の整備が必要な状況である。

#### 本フェリーが就航している岸壁の状況

東京港	:	水深 8.5m × 岸壁延長 270m (本体 230m + 船首尾 40m)
北九州港	:	水深 8.0m × 岸壁延長 238m (本体 205m + 船首尾 33m)
徳島小松島港 (現在)	:	水深 7.5m × 岸壁延長 130m (ドルフィン設置により 160m)
徳島小松島港 (将来)	:	水深 8.5m × 岸壁延長 270m (本体 230m + 船首尾 40m)



フェリー岸壁



段差発生箇所

## 2. 2 事業の投資効果

### 2. 2. 1 事業の構成施設

区分	施設名
対象施設	岸壁 (-8.5m) (耐震) 泊地 (-8.5m) 航路・泊地 (-8.5m) 防波堤 ふ頭用地 等

### 2. 2. 2 事業実施による効果分析

#### (1) 便益項目の抽出

本プロジェクトの便益項目としては以下のとおり

- ① 輸送コストの削減
- ② 耐震便益
- ③ 残存価値

#### (2) 輸送コストの削減

##### 【便益計測対象貨物量】

徳島小松島港沖洲(外)地区複合一貫輸送ターミナルでは、フェリー貨物を取り扱う計画であり、背後用地等の整備状況に応じて、岸壁(-8.5m)(耐震)等について平成27年度の供用開始を予定している。

表 需要の推計

取扱貨物	推計値	貨物量の推計方法
フェリー貨物	1,675千トン	平成23年度取扱量+企業ヒアリング等により決定

##### 【便益の計測】

年間便益額は、without時とwith時における輸送コストの差により算出する。

本プロジェクトの実施により、船舶の大型化に対応する事が可能となり、また施設の老朽化により現在取り扱っている貨物が取り扱えなくなることを回避することが可能となる。

代替港については、徳島小松島港の近傍であり、かつ将来大型化されるフェリーが利用可能な港湾のうち、最も近い神戸港に設定した。

便益計測の結果、年間12.0億円の輸送コストの削減が見込まれる。

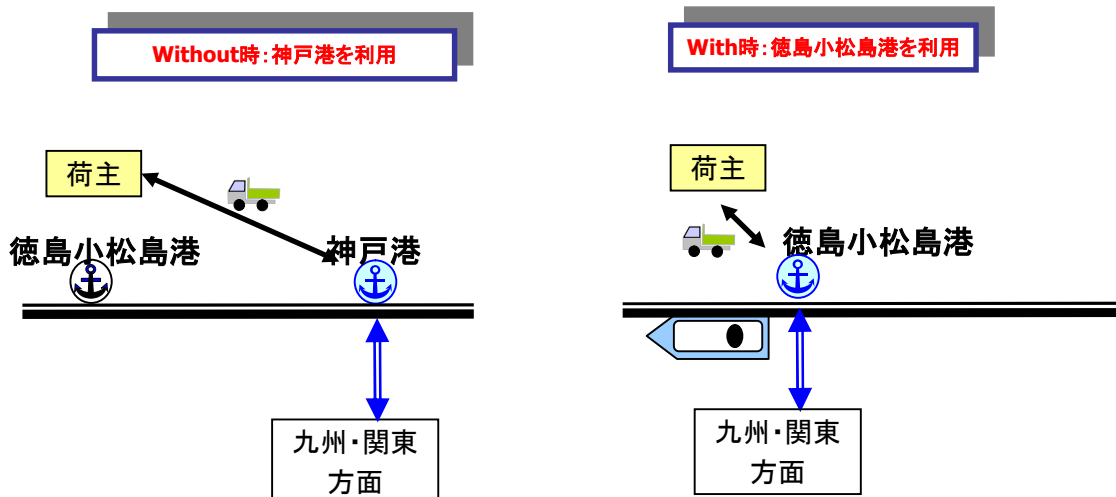


図 輸送コスト削減による便益

### (3) 耐震便益

#### 【便益の概要】

今回対象の岸壁(-8.5m)は耐震強化岸壁であることから、耐震強化岸壁に対する便益を計測する。

耐震強化岸壁の整備は、緊急物資や一般貨物を海上輸送により直接被災地域へ搬入することが可能となることから、これら貨物の輸送に要するコストを削減することができる。

#### 【便益計測対象貨物量】

表 需要の推計（震災時の輸送コストの削減）

取扱貨物	推計値	貨物量の推計方法
緊急物資	4,037 トン	対象地域の人口より算出
一般貨物（フェリー）	2,215 千トン	平成 23 年度取扱量×1.4（阪神・淡路大震災の事例）

#### 【代替港の設定】

地震災害時の代替港（Without 時）については、緊急物資と一般貨物に区分し、地域防災計画の想定地震である南海トラフを震源とした地震にて被害を受けないと想定されている港から、輸送ルート进行勘案し設定する。

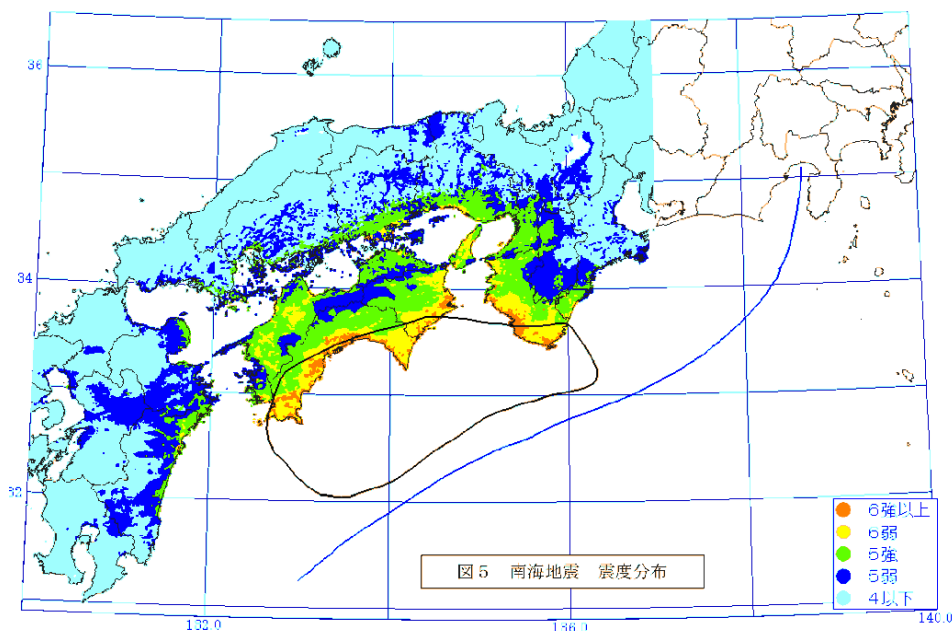


図 震度想定分布（南海地震）

### 【地震発生確率の算定】

切迫性が指摘されている南海地震を対象地震とし、発生確率は、各地震の平均活動間隔や最終発生年からの経過時間を考慮して、今後地震が発生する確率を長期的に評価する。南海地震の長期評価確率の設定に必要なパラメータは、文部科学省に設置されている地震調査研究推進本部の地震調査委員会資料に基づき以下を用いる。

- ・平均活動間隔：90.1年
- ・前回活動時期：昭和21年（1946年）12月（前回活動時期から平成25年度までに67年経過）
- ・活動間隔のばらつき：0.22

南海地震の発生確率は、平成27年で約1.7%、14年目（2029年：平成41年）にピークの約2.4%となる。また、平成27年（2015年）から耐震強化施設の供用期間終了年次である平成77年（2064年）までの間で発生する確率（累積発生確率）は約90.4%となる。

便益の計算に当たっては、地震発生確率を考慮して震災時における輸送コストの削減と施設被害の回避による効果を計測する。

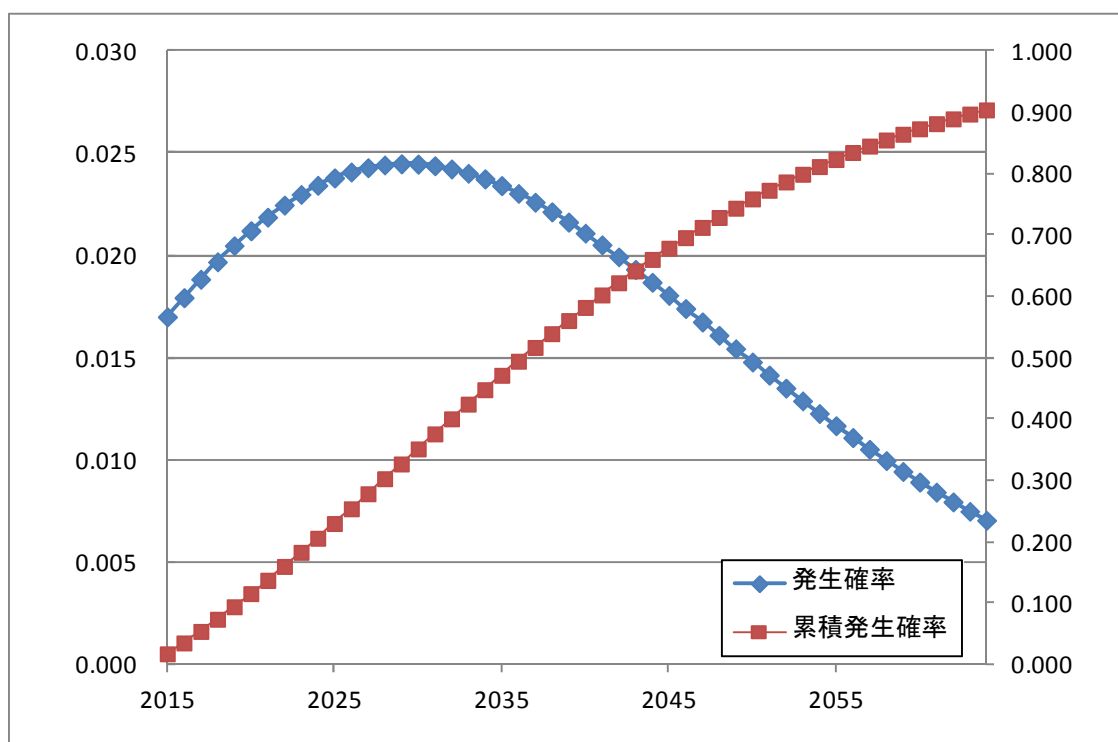


図 地震発生確率

【便益の計測】

1) 震災時の緊急物資輸送コスト削減

年間便益額は、With 時と Without 時におけるそれぞれの輸送コストの差より算出する。  
 本プロジェクトの実施により、代替港の舞鶴港からの陸上輸送コスト及びヘリコプターによる輸送コストが削減される。  
 その結果、年間 1.1 億円（地震発生確率考慮前）の輸送コスト削減便益の発生が見込まれる。

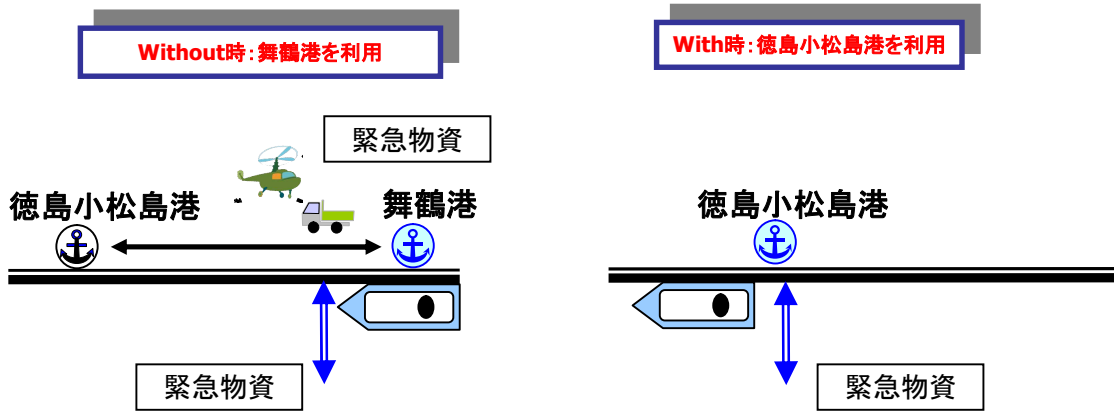


図 緊急物資輸送コスト削減による便益

2) 震災時の一般貨物の輸送コストの削減

年間便益額は、without 時と with 時における輸送コストの差により算出する。  
 徳島小松島港内には、現在使用している岸壁以外にフェリーの利用可能岸壁が無く、四国の近隣港湾にも利用可能な岸壁は無いことから、現在フェリーを利用してしている企業等は直接消費地まで陸上輸送をせざるを得なくなる。  
 耐震強化岸壁の整備に伴い、一般貨物は、岸壁が復旧されるまでの2年間（便益算定は23ヶ月分。初年は11ヶ月）について、直接消費地まで陸上輸送となる事が想定される。  
 便益計測の結果、3.8 億円（地震発生確率考慮前）の震災時の一般貨物の輸送コストの削減が見込まれる。

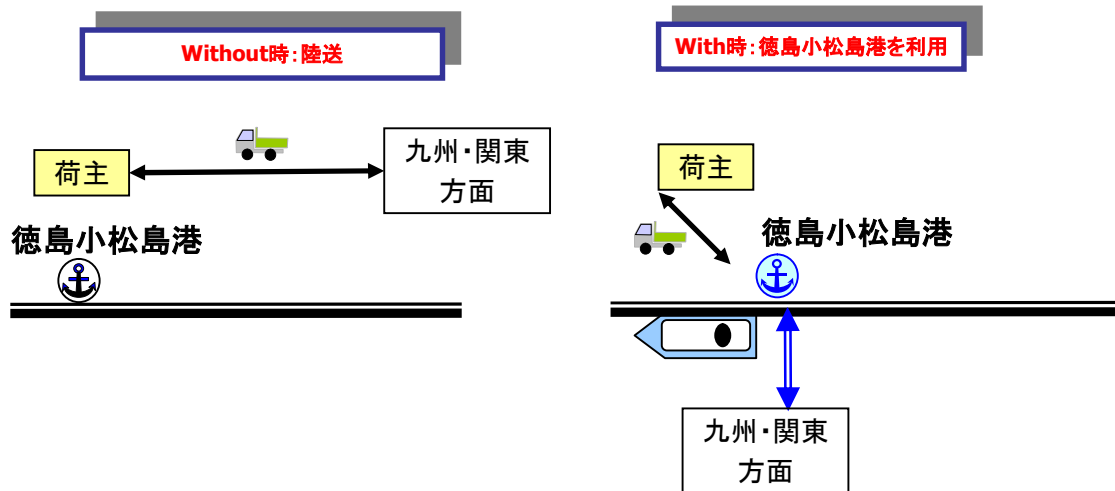


図 震災時における一般貨物の輸送コスト削減による便益

### 3) 施設被害回避

耐震強化岸壁の整備に伴い、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避できる。

便益計測の結果、43.3億円（地震発生確率考慮前）の復旧費用の削減が見込まれる。

### (4) 残存価値

#### 【基本的な考え方】

プロジェクトの供用期間（50年）の終了とともに、その時点で残った資産は清算されると仮定する。したがって、残存価値は終了時点で売却すると仮定した際の売却額と考える。

#### 【便益の計測】

本プロジェクトの実施において残存価値を計上できる施設はふ頭用地のみであり、その残存価値（現在価値）は、4.8億円となる。

表 残存価値

①	ふ頭用地の面積 (m <sup>2</sup> )	13,000	エプロン部を除く
②	土地単価 (円/m <sup>2</sup> )	37,000	公示価格
	ふ頭用地の残存価値 (百万円)	481	①×②

## 2. 2. 3 費用便益分析

		事業全体		残事業	
		総額 (億円)	現在価値換算後 (億円)	総額 (億円)	現在価値換算後 (億円)
便益 (B)	輸送コストの削減	572.5	236.5	577.5	238.5
	耐震便益	36.7	16.8	37.0	16.9
	残存価値	4.8	0.7	4.8	0.7
	合計	614.0	253.9	619.3	256.1
費用 (C)		139.6	138.0	46.0	38.3
費用便益比 (B/C)		—	1.8	—	6.7
純現在価値 (NPV)		—	116	—	218
経済的内部収益率 (EIRR)		—	8.0%	—	53.9%

注1) 端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。

注2) 費用には事業費(税抜き)以外に維持管理費が含まれる。

注3) 現在価値換算後の値は、社会的割引率4%及びデフレーターを考慮した基準年における現在価値の値。

前回評価時からの事業計画の変化を下表に示す。

項目	前回評価時 平成20年度	今回評価時 平成25年度	備考 (前回再評価時からの変更点)
総費用 (C)	106億円	138億円	・ 基準年の見直し ・ 地盤改良工事の盛り上がり土が当初想定より増大 ・ 地元調整による揚土場所の変更 ・ 防波堤の設計基準の見直し
	(127億円)	(141億円)	・ ( )は維持管理費を除く事業費(税込み)
総便益 (B)	270億円	254億円	・ 基準年の見直し
フェリー貨物	2,086千トン/年	1,675千トン/年	・ 目標貨物の見直し
費用便益比 (B/C)	2.5	1.8	

注1) 費用には事業費(税抜き)以外に維持管理費が含まれる。

注2) 総費用及び総便益は、社会的割引率4%及びデフレーターを考慮した基準年における現在価値の値。

【参考】

■事業費の見直し

地盤改良工事の盛り上がり土の処分費変更、揚土場所の変更、防波堤の設計基準の見直し

項目	施設	費用
(1) 地盤改良工事の盛り上がり土の増加、揚土場所の変更	岸壁(-8.5m)(耐震) 泊地(-8.5m) 航路・泊地(-8.5m)	10億円
(2) 防波堤の設計基準の見直し	防波堤	4億円
	合計	14億円

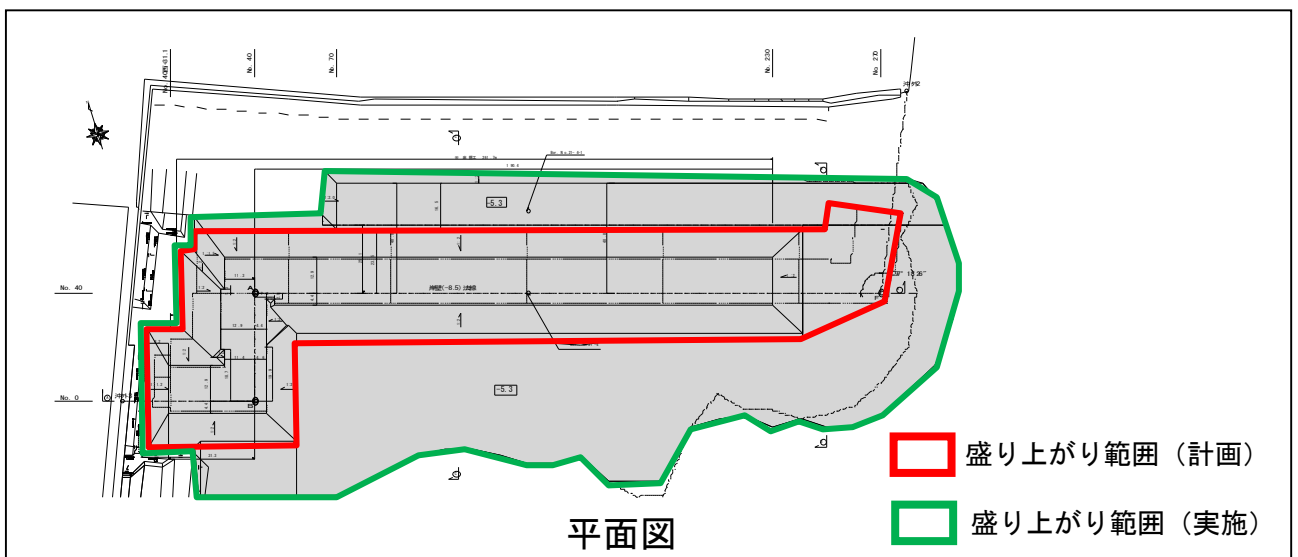
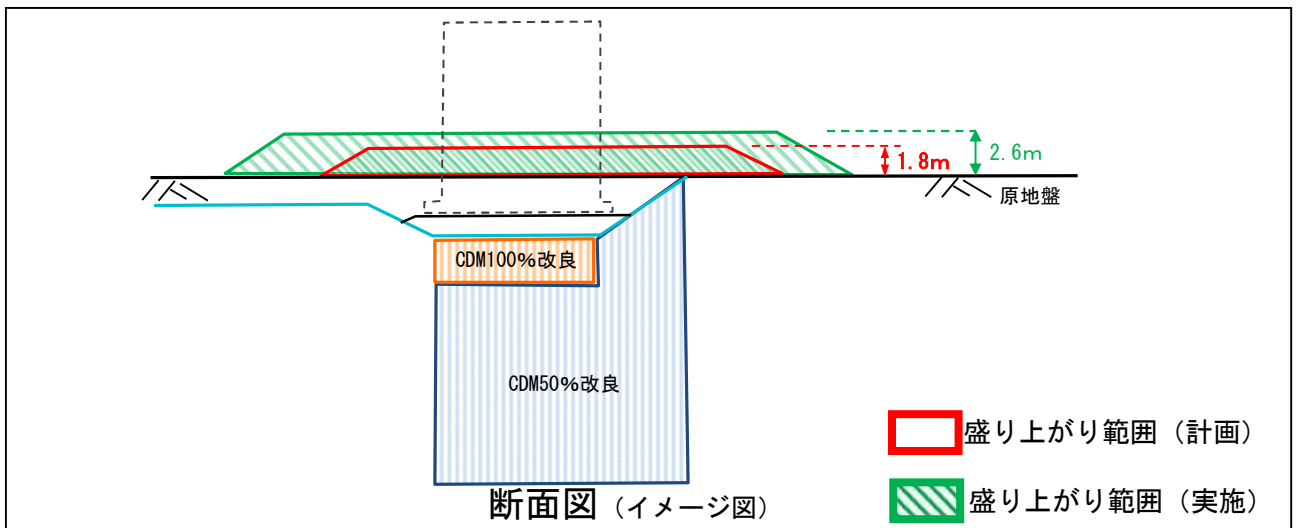
■事業費増加の要因

(1) 地盤改良工事の盛り上がり土の増加、揚土場所の変更

1) 盛り上がり土の増加

地盤改良工事の盛り上がり土について、「海上工事における深層混合処理工法技術マニュアル(H20.7)」に基づき、平均で約1.8mの盛り上がりを想定していた。

しかし、実際に施工を行ったところ、軟弱な地盤特性により、平均で約2.6mの盛り上がりが発生し、また盛り上がりの範囲も広がったことから、床掘工の浚渫費用及びそれに伴う揚土費用を見直した。

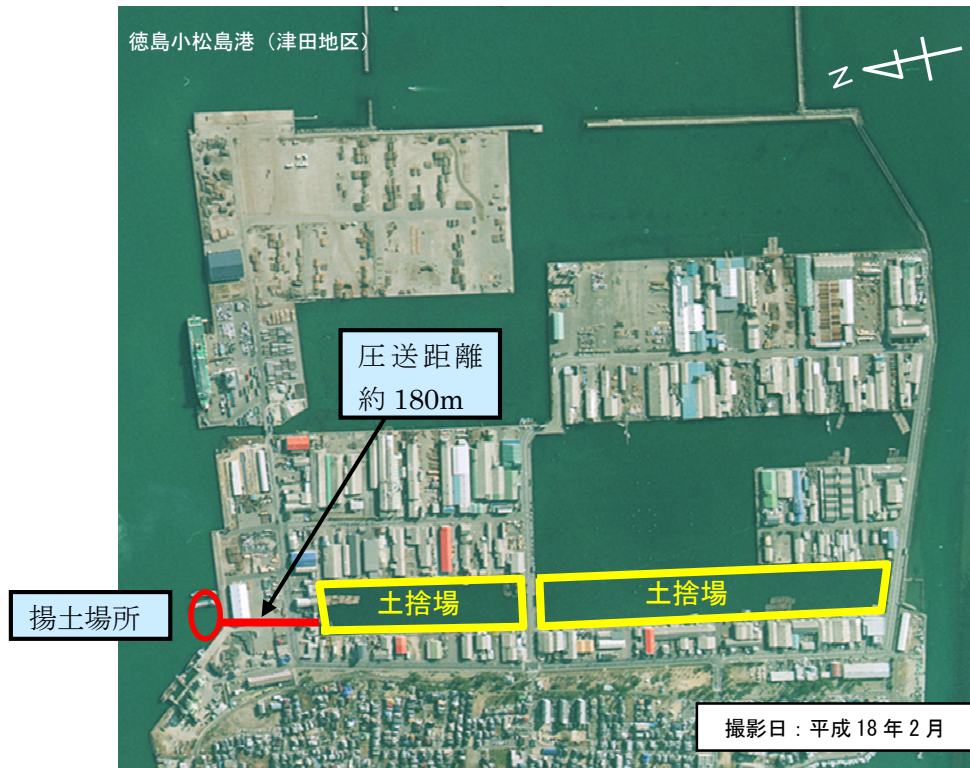




## 2) 揚土場所の変更

当初、圧送距離 180m 程度の場所から揚土する予定であったが、地元地権者との調整にて折り合いが付き、圧送距離約 490m の揚土場所に変更することとなった。

当初



変更後



図 揚土場所変更図

## (2) 防波堤の設計基準の見直し

防波堤の設計基準の見直しにより、地震、津波に対する補強を実施することとした。

### 【新規採択時と今回の目標貨物量の比較】

新規採択時の目標貨物量 209 万トン を今回 168 万トンに見直し。

新規採択時の利用者ヒアリングに基づき、59.0 万トンの増加を見込んでいたが、今回のヒアリングでは、25.8 万トンの増加に留まった。(25.8 万トンのうち、16.5 万トンは平成 23 年までに増加済であるため、今後の増加見込みは 9.3 万トン)

今後の見通しについて、平成 20 年の国土交通省自動車交通局の調査によると平成 27 年に 14 万人のトラックドライバーが不足するとの検討結果や、平成 24 年 4 月 29 日に 7 人が亡くなった関越自動車道高速バス事故によって、改めて示された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(労働大臣告示)の運用の厳格化などにより、ヒアリングした企業からはフェリー輸送に期待が寄せられている。

一方、増加貨物量に関しては、平成 20 年の世界経済同時不況を経て、フェリーリプレイス後の料金等を見極めたいとして、具体的な数字の提示は見送りたいという意見があった。

表 新規採択時と今回の目標貨物量の比較

企業名	新規採択時の 需要増減見込 (万トン)	今回の 需要増減見込 (万トン)	備 考
A 社	17.5	16.5	既に増加済
B 社	15.8	0.0	自社の内航船舶の利用増大
C 社	6.3	0.0	東日本大震災以後、関東との取引が現時点で見通せない
D 社	5.1	0.0	今後のフェリー料金を見極めたい
E 社	14.3	9.3	現段階では、9.3 万トンの増加の見通し 今後の状況によっては更なる増加の可能性あり
F 社		0.2	今後増加の見込
G 社		0.1	今後増加の見込
H 社		-0.3	取引先の動向により影響
I 社		0.0	自社のトラック台数に限りがあること、繁忙期の運転手の確保が難しいこと、長距離トラックドライバーの労働条件の改善により、フェリーの利用増加に前向き 具体的な検討は今後行う
J 社		0.0	具体的な数字は示せないが、増加予定 今後のフェリー料金を見極めたい
K 社		0.0	フェリーの利用は、現状維持 大量輸送が可能なものは既に海上輸送に転換している
L 社		0.0	フェリーの利用は、現状維持 今後のフェリー料金により増加の可能性もあり
合計	59.0	25.8	(25.8 万トンのうち、16.5 万トンは平成 23 年までに増加済であるため、今後の増加見込みは 9.3 万トン)

※上記の企業は、平成 24 年の当該フェリーにおける取扱貨物量が上位の企業と前回評価時に需要増を示していた企業

※その他の企業においても需要増に関して検討中の企業有

## 2. 2. 4 定性的な効果の把握

### (1) 震災による被害への不安の軽減、復旧・復興の支援

耐震強化岸壁の整備により、緊急物資の供給ルートの提供や事業活動の継続が可能となるため、地域住民や背後圏立地企業の不安を軽減することができる。また、ガレキの運搬や復旧資材の搬入等を行うことが可能となる。

なお、徳島県はフェリー会社と「船舶による災害時の輸送等に関する基本協定書」を締結し、被災者及び救援物資、災害応急対策要員・資機材等の輸送業務にフェリーを活用することとしており、徳島県地域防災計画に位置づけられている。

また、東日本大震災においては、徳島小松島港発着のフェリーが救援物資等の輸送に協力している。

### ・東日本大震災におけるフェリーでの支援状況（東京港）



### ・徳島県地域防災計画（資料編 P584～P585）より抜粋

6-56 船舶による災害時の輸送等に関する基本協定書

徳島県（以下「甲」という。）とオーシャン東九フェリー株式会社（以下「乙」という。）とは、大規模地震発生等の災害時における船舶による輸送等に関し、協定を締結する。

**（趣旨）**  
 第1条 この協定は、徳島県内で地震等の大規模災害が発生し、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づき、甲から乙に対して行う緊急救援輸送の要請に関し、適正かつ円滑な運営を期するため、その手続等について定めるものとする。

**（要請）**  
 第2条 甲は、地震等による大規模災害が発生し、次条に掲げる業務を遂行するため必要があるときは、乙に対し協力を要請するものとし、乙は、可能な限りこの要請に応ずるものとする。  
 2 前項の規定による要請は、文書により業務の内容及び期間等を指定して行う。ただし文書をもって要請するいとまがないときは、電話又は口頭で要請し、その後速やかに文書を交付するものとする。

**（業務内容）**  
 第3条 本協定により、甲が乙に対し協力を要請する業務は、次のとおりとする。  
 (1) 被災者（避難者を含む。）の輸送業務  
 (2) 災害救助に必要な食料品、生活必需品等の輸送業務  
 (3) 災害応急対策に必要な要員、資機材等の輸送業務  
 (4) その他船舶による支援業務

**（報告）**  
 第4条 乙は、前条の業務を実施したときは、速やかに、甲に対し、文書により報告のとする。  
**（経費の負担及び支払）**  
 第5条 第2条第1項の規定により乙が実施した業務に要した費用（人件費、輸送費等の実費負担額）は、甲が負担する。  
 2 費用の算出方法については、当該業務を行うために要する通常の実費として決定するものとする。  
 3 乙は、業務の終了後、当該業務に要した費用について甲に請求するものとする。  
 4 甲は、前項の請求があったときは、内容を確認し、甲の規定に基づきその払うものとする。  
**（事故等）**  
 第6条 乙の供給した船舶が故障その他の理由により運航を中断したときは、甲は、当該船舶を交換してその供給を継続しなければならない。  
 2 乙は、その船舶の運航に際し、事故が発生したときは、甲に対し速やか報告しなければならない。

**（補償）**  
 第7条 乙の従業員が、この協定に基づく輸送等に従事したことにより負傷し、若しくは疾病にかかり、又は死亡した場合においては、甲は、次に掲げる場合を除き、災害に伴う応急措置の業務に従事した者に対する損害補償に関する条例（昭和39年徳島県条例第84号）の定めるところにより、その損害を補償する。  
 (1) 業務に従事する者の故意又は重大な過失による場合  
 (2) 当該損害につき、乙又は業務に従事する者が締結した損害保険契約により、保険給付を受けることができる場合  
 (3) 当該損害が第三者の行為によるものであることであって、当該第三者から損害賠償を受けることができる場合  
**（細目）**  
 第8条 この協定を実施するために必要な事項については、別に定めるものとする。  
**（協定の有効期間）**  
 第9条 この協定の有効期間は、協定締結の日から平成21年9月31日までとする。ただし、期間満了の1か月前までに、甲又は乙が相手方に対し別段の意思表示をしないときは、この協定は、期間満了の翌日から更に1年間同一の条件をもって更新するものとし、以降もこれと同様とする。  
**（解期）**  
 第10条 この協定の実施に関し必要な事項は、甲乙協議の上、定めるものとする。また、この協定に定めのない事項及びこの協定に関して異議が生じたときは、その都度甲乙協議して定めるものとする。

この協定の成立を証するため、本条2通を作成し、甲乙記名押印の上、各自その1通を保有する。  
 平成20年9月21日  
 甲 徳島県  
 徳島県知事  
 乙 東京都中央区築地2丁目5番9号  
 オーシャン東九フェリー株式会社  
 代表取締役社長

徳島県地域防災計画  
 （資料編）

平成24年6月  
 徳島県防災会議

(2) 排気ガスの削減効果

徳島小松島港沖洲（外）地区複合一貫輸送ターミナルの整備により、徳島小松島港背後圏の輸送の効率化が図られる。特に、岸壁（-8.5m）（耐震）供用により、陸上輸送量が縮小され排出ガス軽減等の効果が期待できる。

<参考> CO2 削減量 : 2,903 トン-C/年  
 NOx 削減量 : 66 トン/年

2. 2. 5 感度分析の実施

社会経済状況の変化を想定し、要因別感度分析を実施する。

(1) 感度分析において変動させる要因

変動要因と変動幅は以下のとおりとする。

ただし、事業費、事業期間の変動幅の設定については、残事業分のみを対象とし、需要については、全体を±10%変動させた。

表 感度分析において変動させる要因

変動要因	変動幅
便益	基本ケースの±10%
事業費	基本ケースの±10%
事業期間	基本ケースの±10% (ただし、年単位で四捨五入)

(2) 感度分析結果

感度分析結果を以下に示す。

感度分析結果													
事業全体の投資効率性							残事業の投資効率性						
基本ケース	便益		事業費		事業期間		基本ケース	便益		事業費		事業期間	
	-10%	+10%	-10%	+10%	-1年	+1年		-10%	+10%	-10%	+10%	-1年	+1年
1.8	1.7	2.0	1.9	1.8	1.8	1.8	6.7	6.0	7.4	7.4	6.1	6.7	6.7

### 2. 3 事業の進捗状況

本事業は、貨物の増大と船舶の大型化に対応するため、新たに複合一貫輸送ターミナルを整備するとともに、大規模地震への備えとして耐震強化を図る事業であり、平成 21 年度新規採択、23 年度に海上工事に着手した。平成 25 年度末までに、岸壁のケーソン全函の据付及び地盤改良を完了予定である。

本事業の総事業費は 141 億円であり、平成 25 年度末までに 99 億円が投資されており、進捗状況は 71%となる。

事業区分	施設名	数量	事業費 (百万円)	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年
直轄	岸壁(-8.5m)(耐震)	270m	5,912	[進捗状況: 平成21-25年]								
	泊地(-8.5m)	58,000m <sup>2</sup> 304,700m <sup>3</sup>	2,475	[進捗状況: 平成22-26年]								
	航路・泊地(-8.5m)	190,000m <sup>2</sup> 171,300m <sup>3</sup>	1,742	[進捗状況: 平成22-26年]								
	防波堤	150m	3,104	[進捗状況: 平成26-29年]								
県	埠頭用地		825	[進捗状況: 平成21-27年]								

### 3. 事業の進捗見込みの視点

フェリー会社が船舶を更新する平成 27 年度までに岸壁を供用する予定であり、その後、防波堤については、平成 29 年度の完成を予定している。



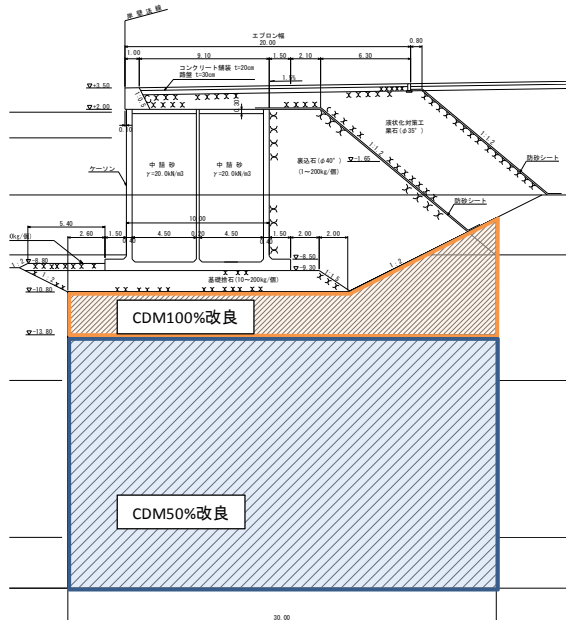
平成 24 年度末時点

#### 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

##### 4. 1 コスト縮減への取り組み

地盤改良範囲、床掘範囲について、断面の見直しによりコスト縮減を行っている。

【当初断面】



【変更断面】

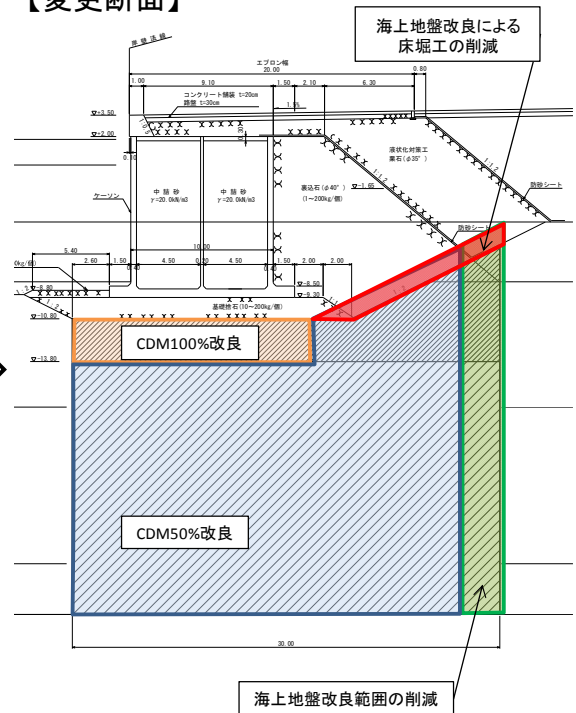
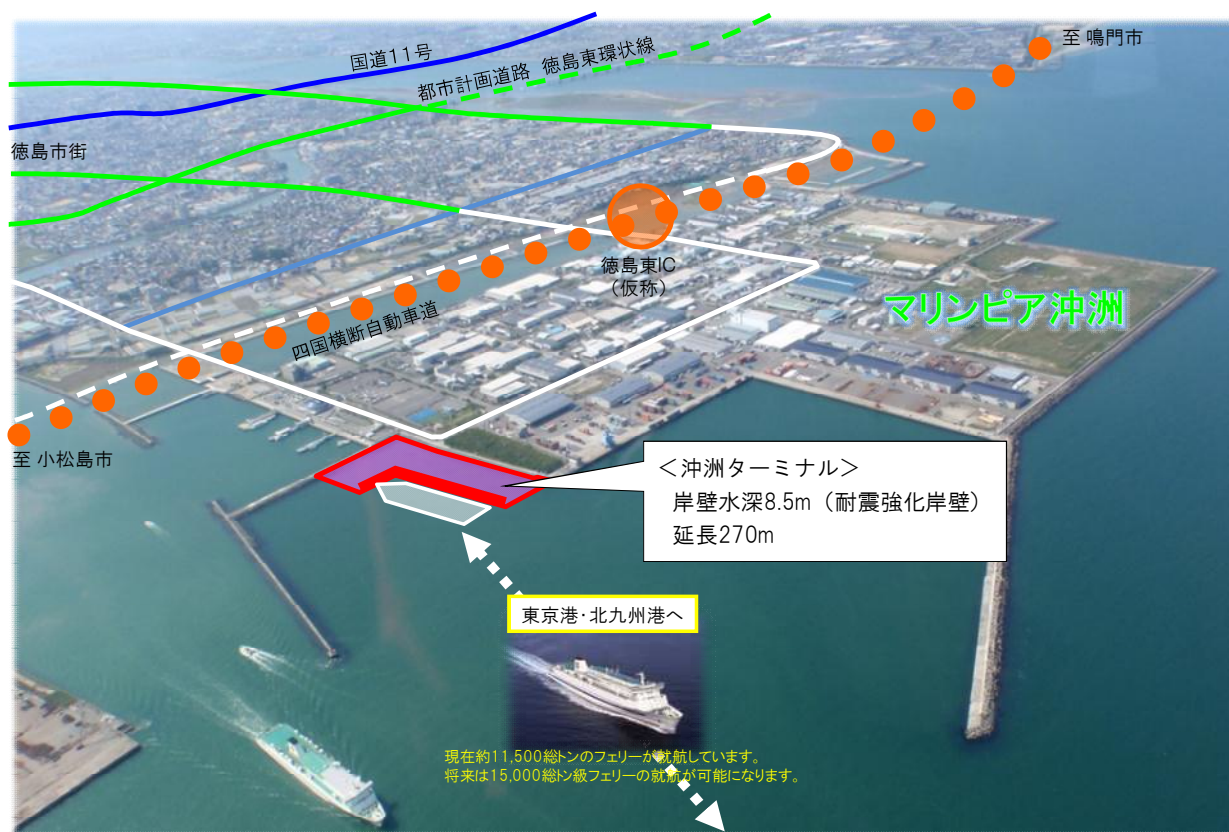


図 地盤改良範囲低減

#### 4. 2 代替案立案等の可能性

徳島小松島港を利用している荷主は、徳島市、徳島県内を主とする四国一円の企業が中心である。このため、本プロジェクトが実施されない場合、余分な陸上輸送費用等が増大する。したがって、徳島小松島港に複合一貫輸送ターミナル整備を行うことが最も合理的である。

また、関係者等より早期完成が望まれていることから、現在の計画に従い整備を進め、事業効果の早期発現を目指す。



## 5. 対応方針（原案）

### ① 再評価の視点

#### （1）事業の必要性に関する視点

##### 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- フェリー貨物の増加が見込まれているが、現状でも満船に近い状態である。
- 現在、11,500 総トンのフェリー4隻にて運航しているが、本船舶は建設後20年を経過し老朽化が進み更新時期を迎えている。
- フェリー会社は、船舶の更新にあわせ、船舶の大型化を予定している。

##### 【事業の投資効果】

- 輸送コストの削減（フェリー貨物）
- 震災時の緊急物資、一般貨物（フェリー貨物など）の取扱いによる輸送コストの削減
- 施設被害の回避
- 排出ガスの削減・沿道騒音の軽減
- 震災時における被害への不安の軽減ならびに震災後の事業活動への不安の軽減
- 費用便益比（B/C） 全体事業：1.8 残事業：6.7

##### 【事業の進捗状況】

- 平成21年に事業着手
- 平成23年に現地工事着手
- 全体の事業進捗率は71%（平成25年度末）

#### （2）事業進捗の見込みの視点

##### 【事業進捗の見込み】

- 岸壁は、平成27年度より暫定供用を開始予定。
- 残事業については、平成29年度完成を目指している。

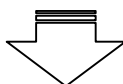
#### （3）コスト縮減や代替案等の可能性の視点

- 地盤改良範囲、床堀範囲について、断面の見直しによりコスト縮減を行っている。
- 徳島小松島港を利用している荷主は、徳島市、徳島県内を主とする四国一円の企業が中心であり、徳島小松島港に複合一貫輸送ターミナルを整備することが最も合理的である。

### ② 地方公共団体の意見

##### 【徳島県知事意見】（抜粋）

当該事業の「対応方針（原案）」については、異議ありません。  
引き続き、コスト縮減に努めつつ、早期供用に向け、事業の推進をお願いします。



##### 【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、徳島小松島港沖洲（外）地区複合一貫輸送ターミナル整備事業を継続する。



## 県への意見照会と回答

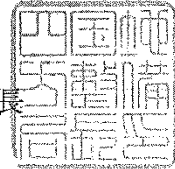


国四整企画第39号

平成25年11月 7日

徳島県知事 殿

四国地方整備局長



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

平素より国土交通省直轄事業の推進にあたり、ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、四国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年11月28日に第4回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年11月19日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局 企画部 企画課 企画第一係

電話 087-811-8308

港湾空港部 港湾計画課 事業計画第二係

電話 087-811-8330

(別紙)

(再評価)

【港湾整備事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
徳島小松島港沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

運第 128 号  
平成 25 年 11 月 18 日

四国地方整備局長 殿

徳島県知事



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係  
る意見照会について（平成25.11.7国四整企画第39号に対する回答）

平素は、本県の港湾行政の推進につきまして、多大な御尽力を頂いておりますことに、  
厚くお礼申し上げます。

さて、さきに照会がありましたこのことについての意見は、別添のとおりです。



○徳島小松島港沖洲（外）地区複合一貫輸送ターミナル整備事業に対する意見

沖洲（外）地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

当該事業は、物流機能の強化に向け、長距離フェリー船舶の大型化に対応するとともに、四国横断自動車道路と直結する複合一貫輸送を確立するものであります。

また、南海トラフの巨大地震などの大規模災害時において、被災者の救援、緊急物資等の海上輸送路を確保するものであり、本県の発展、防災・減災対策等のために、なくてはならない事業であります。

このため、引き続き、コスト縮減に努めつつ、早期供用に向け、事業の推進をお願いします。

## 費用便益比算出資料

費用便益分析の算定表（全体事業：総額）

（億円）

年度	施設供用期間	割引前							
		初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コストの削減	耐震便益	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
2009		3.7		3.7					-3.7
2010		6.3		6.3					-6.3
2011		45.9		45.9					-45.9
2012		25.4		25.4					-25.4
2013		12.3		12.3					-12.3
2014		10.2		10.2					-10.2
2015	1	7.3	0.1	7.5	11.5	0.7		12.1	4.7
2016	2	10.9	0.1	11.1	11.5	0.7		12.2	1.1
2017	3	11.0	0.1	11.2	11.5	0.8		12.2	1.1
2018	4		0.1	0.1	11.5	0.8		12.3	12.1
2019	5		0.1	0.1	11.5	0.8		12.3	12.2
2020	6		0.1	0.1	11.5	0.9		12.3	12.2
2021	7		0.1	0.1	11.5	0.9		12.3	12.2
2022	8		0.1	0.1	11.5	0.9		12.4	12.2
2023	9		0.1	0.1	11.5	0.9		12.4	12.3
2024	10		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2025	11		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2026	12		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2027	13		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2028	14		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2029	15		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2030	16		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2031	17		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2032	18		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2033	19		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2034	20		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2035	21		0.1	0.1	11.5	1.0		12.4	12.3
2036	22		0.1	0.1	11.5	0.9		12.4	12.3
2037	23		0.1	0.1	11.5	0.9		12.4	12.2
2038	24		0.1	0.1	11.5	0.9		12.4	12.2
2039	25		0.1	0.1	11.5	0.9		12.3	12.2
2040	26		0.1	0.1	11.5	0.9		12.3	12.2
2041	27		0.1	0.1	11.5	0.8		12.3	12.2
2042	28		0.1	0.1	11.5	0.8		12.3	12.1
2043	29		0.1	0.1	11.5	0.8		12.2	12.1
2044	30		0.1	0.1	11.5	0.8		12.2	12.1
2045	31		0.1	0.1	11.5	0.7		12.2	12.1
2046	32		0.1	0.1	11.5	0.7		12.2	12.0
2047	33		0.1	0.1	11.5	0.7		12.1	12.0
2048	34		0.1	0.1	11.5	0.7		12.1	12.0
2049	35		0.1	0.1	11.5	0.6		12.1	12.0
2050	36		0.1	0.1	11.5	0.6		12.1	11.9
2051	37		0.1	0.1	11.5	0.6		12.0	11.9
2052	38		0.1	0.1	11.5	0.5		12.0	11.9
2053	39		0.1	0.1	11.5	0.5		12.0	11.9
2054	40		0.1	0.1	11.5	0.5		12.0	11.8
2055	41		0.1	0.1	11.5	0.5		11.9	11.8
2056	42		0.1	0.1	11.5	0.5		11.9	11.8
2057	43		0.1	0.1	11.5	0.4		11.9	11.8
2058	44		0.1	0.1	11.5	0.4		11.9	11.7
2059	45		0.1	0.1	11.5	0.4		11.8	11.7
2060	46		0.1	0.1	11.5	0.4		11.8	11.7
2061	47		0.1	0.1	11.5	0.3		11.8	11.7
2062	48		0.1	0.1	11.5	0.3		11.8	11.6
2063	49		0.1	0.1	11.5	0.3		11.8	11.6
2064	50		0.1	0.1	11.5	0.3	4.8	16.6	16.4
合計		133.1	6.5	139.6	572.5	36.7	4.8	614.0	474.4

費用便益分析の算定表（全体事業：現在価値換算後）

(億円)

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)	割引後				純便益 (B-C)
						輸送コストの 削減	耐震便益	残存価値	総便益 (B)	
2009		1.17	4.3		4.3					-4.3
2010		1.12	7.1		7.1					-7.1
2011		1.08	49.5		49.5					-49.5
2012		1.04	26.4		26.4					-26.4
2013		1.00	12.3		12.3					-12.3
2014		0.96	9.8		9.8					-9.8
2015	1	0.92	6.7	0.1	6.9	10.5	0.6		11.2	4.3
2016	2	0.89	9.7	0.1	9.9	10.2	0.7		10.8	1.0
2017	3	0.85	9.4	0.1	9.5	9.7	0.7		10.4	0.9
2018	4	0.82		0.1	0.1	9.4	0.7		10.1	9.9
2019	5	0.79		0.1	0.1	9.1	0.7		9.7	9.6
2020	6	0.76		0.1	0.1	8.7	0.7		9.4	9.3
2021	7	0.73		0.1	0.1	8.4	0.7		9.0	8.9
2022	8	0.70		0.1	0.1	8.0	0.6		8.7	8.6
2023	9	0.68		0.1	0.1	7.8	0.6		8.4	8.3
2024	10	0.65		0.1	0.1	7.4	0.6		8.1	8.0
2025	11	0.62		0.1	0.1	7.1	0.6		7.7	7.6
2026	12	0.60		0.1	0.1	6.9	0.6		7.5	7.4
2027	13	0.58		0.1	0.1	6.6	0.6		7.2	7.1
2028	14	0.56		0.1	0.1	6.4	0.6		7.0	6.9
2029	15	0.53		0.1	0.1	6.1	0.5		6.6	6.5
2030	16	0.51		0.1	0.1	5.8	0.5		6.3	6.3
2031	17	0.49		0.1	0.1	5.6	0.5		6.1	6.0
2032	18	0.47		0.1	0.1	5.4	0.5		5.8	5.8
2033	19	0.46		0.1	0.1	5.3	0.5		5.7	5.7
2034	20	0.44		0.1	0.1	5.0	0.4		5.5	5.4
2035	21	0.42		0.1	0.1	4.8	0.4		5.2	5.2
2036	22	0.41		0.1	0.1	4.7	0.4		5.1	5.0
2037	23	0.39		0.1	0.1	4.5	0.4		4.8	4.8
2038	24	0.38		0.1	0.1	4.4	0.3		4.7	4.6
2039	25	0.36		0.1	0.1	4.1	0.3		4.4	4.4
2040	26	0.35		0.1	0.1	4.0	0.3		4.3	4.3
2041	27	0.33		0.0	0.0	3.8	0.3		4.1	4.0
2042	28	0.32		0.0	0.0	3.7	0.3		3.9	3.9
2043	29	0.31		0.0	0.0	3.6	0.2		3.8	3.8
2044	30	0.30		0.0	0.0	3.4	0.2		3.7	3.6
2045	31	0.29		0.0	0.0	3.3	0.2		3.5	3.5
2046	32	0.27		0.0	0.0	3.1	0.2		3.3	3.2
2047	33	0.26		0.0	0.0	3.0	0.2		3.2	3.1
2048	34	0.25		0.0	0.0	2.9	0.2		3.0	3.0
2049	35	0.24		0.0	0.0	2.8	0.2		2.9	2.9
2050	36	0.23		0.0	0.0	2.6	0.1		2.8	2.7
2051	37	0.23		0.0	0.0	2.6	0.1		2.8	2.7
2052	38	0.22		0.0	0.0	2.5	0.1		2.6	2.6
2053	39	0.21		0.0	0.0	2.4	0.1		2.5	2.5
2054	40	0.20		0.0	0.0	2.3	0.1		2.4	2.4
2055	41	0.19		0.0	0.0	2.2	0.1		2.3	2.3
2056	42	0.19		0.0	0.0	2.2	0.1		2.3	2.3
2057	43	0.18		0.0	0.0	2.1	0.1		2.1	2.1
2058	44	0.17		0.0	0.0	2.0	0.1		2.0	2.0
2059	45	0.16		0.0	0.0	1.8	0.1		1.9	1.9
2060	46	0.16		0.0	0.0	1.8	0.1		1.9	1.9
2061	47	0.15		0.0	0.0	1.7	0.1		1.8	1.8
2062	48	0.15		0.0	0.0	1.7	0.1		1.8	1.8
2063	49	0.14		0.0	0.0	1.6	0.0		1.6	1.6
2064	50	0.14		0.0	0.0	1.6	0.0	0.7	2.3	2.3
合 計			135.3	2.7	138.0	236.5	16.8	0.7	253.9	116.0



費用便益分析の算定表（残事業：総額）

(億円)

年度	施設供用期間	割引前							
		初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コストの削減	耐震便益	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
2014		10.2		10.2					-10.2
2015	1	7.3	0.1	7.5	11.6	0.7		12.2	4.8
2016	2	10.9	0.1	11.1	11.6	0.7		12.3	1.2
2017	3	11.0	0.1	11.2	11.6	0.8		12.3	1.2
2018	4		0.1	0.1	11.6	0.8		12.4	12.2
2019	5		0.1	0.1	11.6	0.8		12.4	12.3
2020	6		0.1	0.1	11.6	0.9		12.4	12.3
2021	7		0.1	0.1	11.6	0.9		12.5	12.3
2022	8		0.1	0.1	11.6	0.9		12.5	12.3
2023	9		0.1	0.1	11.6	0.9		12.5	12.4
2024	10		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2025	11		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2026	12		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2027	13		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2028	14		0.1	0.1	11.6	1.0		12.6	12.4
2029	15		0.1	0.1	11.6	1.0		12.6	12.4
2030	16		0.1	0.1	11.6	1.0		12.6	12.4
2031	17		0.1	0.1	11.6	1.0		12.6	12.4
2032	18		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2033	19		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2034	20		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2035	21		0.1	0.1	11.6	1.0		12.5	12.4
2036	22		0.1	0.1	11.6	0.9		12.5	12.4
2037	23		0.1	0.1	11.6	0.9		12.5	12.3
2038	24		0.1	0.1	11.6	0.9		12.5	12.3
2039	25		0.1	0.1	11.6	0.9		12.4	12.3
2040	26		0.1	0.1	11.6	0.9		12.4	12.3
2041	27		0.1	0.1	11.6	0.8		12.4	12.3
2042	28		0.1	0.1	11.6	0.8		12.4	12.2
2043	29		0.1	0.1	11.6	0.8		12.3	12.2
2044	30		0.1	0.1	11.6	0.8		12.3	12.2
2045	31		0.1	0.1	11.6	0.7		12.3	12.2
2046	32		0.1	0.1	11.6	0.7		12.3	12.1
2047	33		0.1	0.1	11.6	0.7		12.2	12.1
2048	34		0.1	0.1	11.6	0.7		12.2	12.1
2049	35		0.1	0.1	11.6	0.6		12.2	12.1
2050	36		0.1	0.1	11.6	0.6		12.2	12.0
2051	37		0.1	0.1	11.6	0.6		12.1	12.0
2052	38		0.1	0.1	11.6	0.6		12.1	12.0
2053	39		0.1	0.1	11.6	0.5		12.1	12.0
2054	40		0.1	0.1	11.6	0.5		12.1	11.9
2055	41		0.1	0.1	11.6	0.5		12.0	11.9
2056	42		0.1	0.1	11.6	0.5		12.0	11.9
2057	43		0.1	0.1	11.6	0.4		12.0	11.9
2058	44		0.1	0.1	11.6	0.4		12.0	11.8
2059	45		0.1	0.1	11.6	0.4		11.9	11.8
2060	46		0.1	0.1	11.6	0.4		11.9	11.8
2061	47		0.1	0.1	11.6	0.4		11.9	11.8
2062	48		0.1	0.1	11.6	0.3		11.9	11.8
2063	49		0.1	0.1	11.6	0.3		11.9	11.7
2064	50		0.1	0.1	11.6	0.3	4.8	16.7	16.5
合計		39.5	6.5	46.0	577.5	37.0	4.8	619.3	573.4

費用便益分析の算定表（残事業：現在価値換算後）

(億円)

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)	割引後			総便益(B)	純便益(B-C)
						輸送コストの削減	耐震便益	残存価値		
2014		0.96	9.8		9.8					-9.8
2015	1	0.92	6.7	0.1	6.9	10.6	0.6		11.3	4.4
2016	2	0.89	9.7	0.1	9.9	10.3	0.7		10.9	1.1
2017	3	0.85	9.4	0.1	9.5	9.8	0.7		10.5	1.0
2018	4	0.82		0.1	0.1	9.5	0.7		10.1	10.0
2019	5	0.79		0.1	0.1	9.1	0.7		9.8	9.7
2020	6	0.76		0.1	0.1	8.8	0.7		9.4	9.3
2021	7	0.73		0.1	0.1	8.4	0.7		9.1	9.0
2022	8	0.70		0.1	0.1	8.1	0.6		8.7	8.6
2023	9	0.68		0.1	0.1	7.9	0.6		8.5	8.4
2024	10	0.65		0.1	0.1	7.5	0.6		8.1	8.1
2025	11	0.62		0.1	0.1	7.2	0.6		7.8	7.7
2026	12	0.60		0.1	0.1	6.9	0.6		7.5	7.4
2027	13	0.58		0.1	0.1	6.7	0.6		7.3	7.2
2028	14	0.56		0.1	0.1	6.5	0.6		7.0	7.0
2029	15	0.53		0.1	0.1	6.1	0.5		6.7	6.6
2030	16	0.51		0.1	0.1	5.9	0.5		6.4	6.3
2031	17	0.49		0.1	0.1	5.7	0.5		6.2	6.1
2032	18	0.47		0.1	0.1	5.4	0.5		5.9	5.8
2033	19	0.46		0.1	0.1	5.3	0.5		5.8	5.7
2034	20	0.44		0.1	0.1	5.1	0.4		5.5	5.5
2035	21	0.42		0.1	0.1	4.9	0.4		5.3	5.2
2036	22	0.41		0.1	0.1	4.7	0.4		5.1	5.1
2037	23	0.39		0.1	0.1	4.5	0.4		4.9	4.8
2038	24	0.38		0.1	0.1	4.4	0.4		4.7	4.7
2039	25	0.36		0.1	0.1	4.2	0.3		4.5	4.4
2040	26	0.35		0.1	0.1	4.0	0.3		4.3	4.3
2041	27	0.33		0.0	0.0	3.8	0.3		4.1	4.1
2042	28	0.32		0.0	0.0	3.7	0.3		4.0	3.9
2043	29	0.31		0.0	0.0	3.6	0.2		3.8	3.8
2044	30	0.30		0.0	0.0	3.5	0.2		3.7	3.7
2045	31	0.29		0.0	0.0	3.4	0.2		3.6	3.5
2046	32	0.27		0.0	0.0	3.1	0.2		3.3	3.3
2047	33	0.26		0.0	0.0	3.0	0.2		3.2	3.2
2048	34	0.25		0.0	0.0	2.9	0.2		3.1	3.0
2049	35	0.24		0.0	0.0	2.8	0.2		2.9	2.9
2050	36	0.23		0.0	0.0	2.7	0.1		2.8	2.8
2051	37	0.23		0.0	0.0	2.7	0.1		2.8	2.8
2052	38	0.22		0.0	0.0	2.5	0.1		2.7	2.6
2053	39	0.21		0.0	0.0	2.4	0.1		2.5	2.5
2054	40	0.20		0.0	0.0	2.3	0.1		2.4	2.4
2055	41	0.19		0.0	0.0	2.2	0.1		2.3	2.3
2056	42	0.19		0.0	0.0	2.2	0.1		2.3	2.3
2057	43	0.18		0.0	0.0	2.1	0.1		2.2	2.1
2058	44	0.17		0.0	0.0	2.0	0.1		2.0	2.0
2059	45	0.16		0.0	0.0	1.9	0.1		1.9	1.9
2060	46	0.16		0.0	0.0	1.9	0.1		1.9	1.9
2061	47	0.15		0.0	0.0	1.7	0.1		1.8	1.8
2062	48	0.15		0.0	0.0	1.7	0.1		1.8	1.8
2063	49	0.14		0.0	0.0	1.6	0.0		1.7	1.6
2064	50	0.14		0.0	0.0	1.6	0.0	0.7	2.3	2.3
合計			35.6	2.7	38.3	238.5	16.9	0.7	256.1	217.8

(1) 事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)	残事業費 (億円)
工事費		118.3	37.3
岸壁(-8.5m)(耐震)		51.3	0.6
地盤改良工	270 m	26.0	0.0
基礎工	270 m	5.7	0.0
本体工	16 函	10.1	0.0
裏込及び裏埋工	270 m	3.9	0.0
舗装工	270 m	0.6	0.6
付属工	1 式	3.7	0.0
雑工	1 式	1.3	0.0
泊地(-8.5m)		20.9	3.7
浚渫工	305 千m3	20.9	3.7
航路・泊地(-8.5m)		15.1	2.0
浚渫工	171 千m3	15.1	2.0
防波堤		31.0	31.0
防波堤	150 m	31.0	31.0
用地費及び補償費		0.7	0.0
用地費		0.0	0.0
補償費		0.7	0.0
間接経費		13.4	2.1
合計		132.4	39.4

※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

項目	数量	全体事業費
		(億円/年)
管理運営費	1 式	0.13

※港湾管理者等へのヒアリングにより算出している。