

徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業

岸壁(-13m)②

事業再評価

平成23年3月11日

国土交通省 四国地方整備局

目 次

1. 事業の概要.....	1
1. 1 徳島小松島港の概要.....	1
1. 2 徳島小松島港の経緯.....	2
1. 3 徳島小松島港の役割.....	2
1. 4 港湾取扱貨物量の推移.....	3
1. 5 事業の目的.....	4
1. 6 事業の経緯.....	4
2. 事業の必要性等に関する視点.....	5
2. 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化.....	5
2. 1. 1 前提となっている需要見込みの変化.....	5
(1) 原木.....	5
(2) カオリン.....	6
2. 1. 2 地元情勢の変化.....	7
(1) 原木を取り巻く立地企業の動向.....	7
(2) カオリンを取り巻く輸送形態の動向.....	8
(3) コンテナターミナル移転.....	8
2. 2 事業の投資効果.....	9
2. 2. 1 プロジェクトの構成施設.....	9
2. 2. 2 事業実施による効果分析.....	9
(1) 便益項目の抽出.....	9
(2) 輸送コスト削減便益.....	9
(3) 埠頭用地の残存価値.....	11
2. 2. 3 費用便益分析.....	12
2. 2. 4 定性的な効果の把握.....	13
2. 2. 5 感度分析の実施.....	13
(1) 感度分析において変動させる要因.....	13
(2) 感度分析結果.....	13
2. 3 事業の進捗状況.....	14
3. 事業の進捗の見込みの視点.....	15
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点.....	16
4. 1 コスト縮減への取り組み.....	16
4. 2 代替案立案等の可能性.....	16
4. 2. 1 代替案立案等の可能性.....	16
4. 2. 2 代替案における事業の必要性の視点.....	18
4. 2. 3 代替案における事業の進捗状況.....	22
4. 2. 4 代替案における事業の進捗の見込みの視点.....	22
5. 対応方針（原案）.....	23

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している。本港の背後には徳島県の政治・経済・文化の中心地である徳島市および小松島市を擁し、古くから大阪・神戸・和歌山など近畿経済圏との結びつきが強く、徳島県の海上交通の要衝として重要な役割を果たしている。

本港は、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月小松島港と徳島港とを統合して設立された重要港湾である。この経緯もあって、現在も徳島港区と小松島港区に大別されている。

赤石地区にある小松島港区は、本港の南側に位置している。背後に小松島市を擁し、神田瀬川河口を中心に発展してきた港区であり、本県における外貿の拠点となっている。

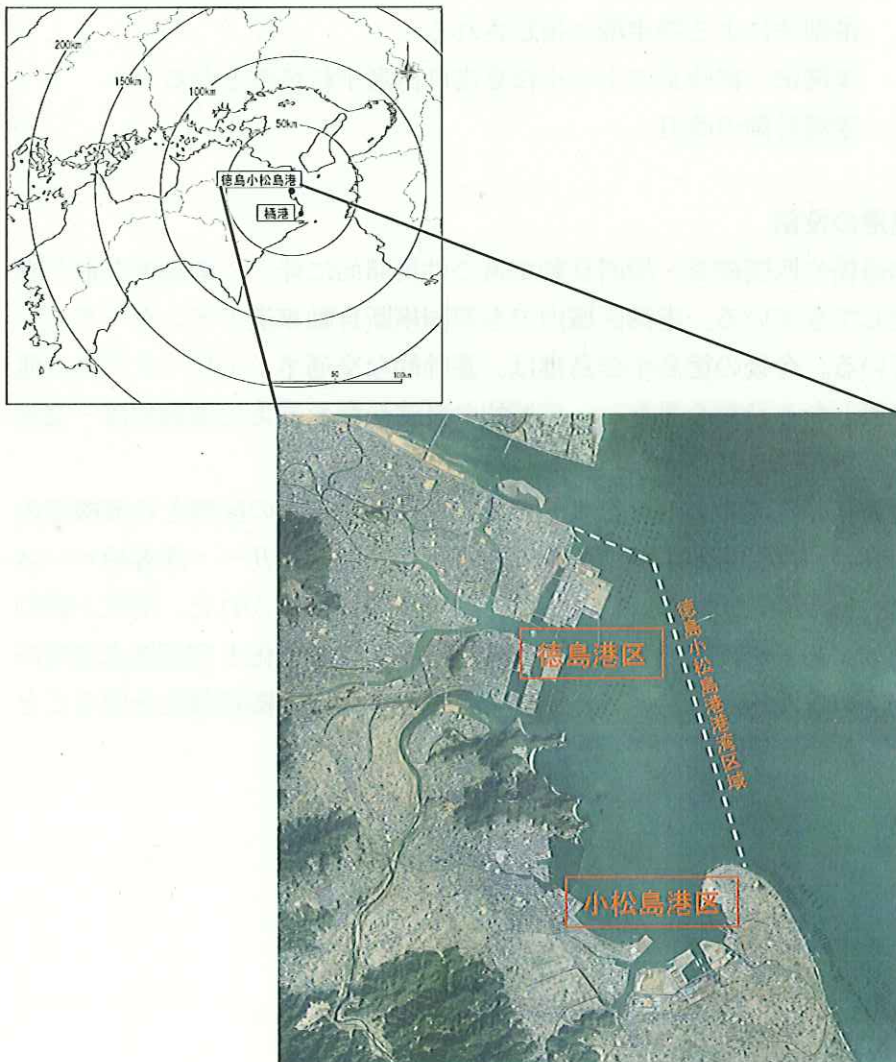


図 徳島小松島港位置図

1. 2 徳島小松島港の経緯

明治 23 年	徳島港の維持浚渫が行われる
明治 32 年	小松島港と徳島港との定期航路が開設される。
大正 10 年	小松島港が重要港湾に指定される
昭和 23 年	小松島港が関税法による開港場に指定される
昭和 26 年	小松島港が港湾法による重要港湾に、徳島港が地方港湾にそれぞれ指定される
昭和 33 年	港湾計画が定められる
昭和 39 年	徳島港と小松島港が合併し、新たに小松島港として重要港湾に指定される
昭和 47 年	港湾計画の改訂
昭和 62 年	港湾計画の改訂
昭和 63 年	港則法による特定港に指定される
平成 12 年	港湾法一部改正により小松島港は徳島小松島港となる
平成 13 年	港湾計画の改訂

1. 3 徳島小松島港の役割

近年、本州四国連絡橋や四国縦貫・横断自動車道の供用開始に伴い、徳島県を取り巻く環境は大きく変化してきている。港湾区域内でも四国横断自動車道のインターチェンジ設置が計画されている。今後の徳島小松島港は、基幹的な交通ネットワークによる他府県との連携の中で要となる役割を果たし、広域的な経済活動を支える国際物流・交流拠点へと発展することが期待されている。

こうしたことを背景に、物流の効率化を目的とした大水深バースの配置と物流機能の移転、陳腐化した施設の利用転換および、海陸の結節点となるフェリー・旅客船バースの集約化等、港湾全体を再編・再開発していくこととし、「世界に開かれた、活気と賑わい溢れる徳島小松島港」を基本理念として、外貿物流機能拡充・強化と交流拠点空間の形成、水際線および水域の活用・保全、さらには防災拠点としての機能強化を図ることとしている。

1. 4 港湾取扱貨物量の推移

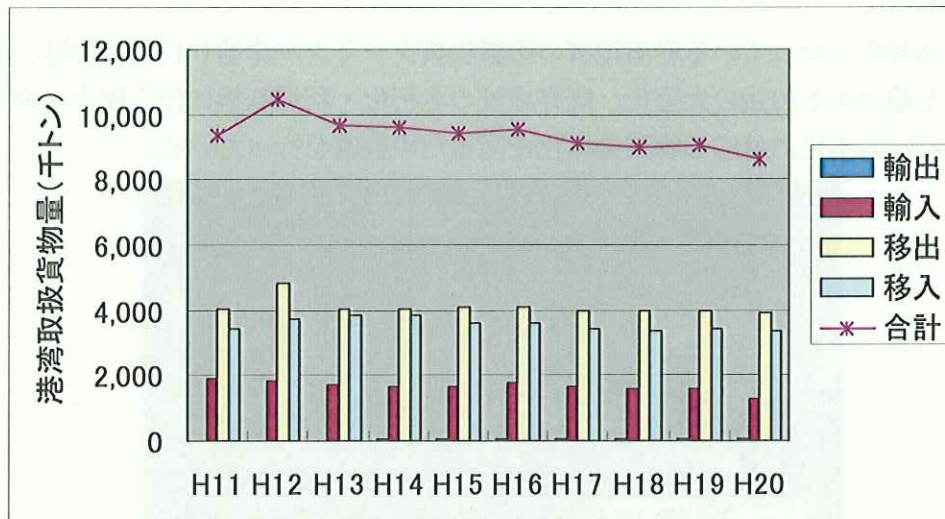
徳島小松島港は、徳島県の経済文化の中心地である徳島市を背後地とする徳島港区と、小松島市を背後地とする小松島港区からなる重要港湾である。

徳島港区は、東京と北九州との間を結ぶフェリー航路、釜山との間を結ぶ国際定期コンテナ航路が就航している。また、小松島港区は、背後地に立地する木材関連企業や製紙関連企業の原料となる林産品（原木・木材チップ）の供給基地となっている。

港湾取扱貨物量としてはフェリー貨物が太宗であり、その他にチップ、原木、非金属鉱物をはじめとする輸入貨物がある。

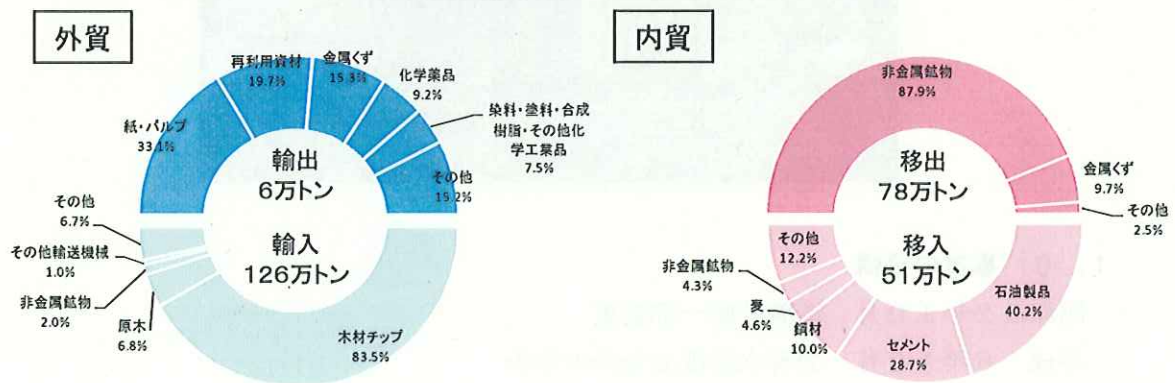
徳島小松島港の港湾取扱貨物量

※フェリー貨物含む



資料：徳島県の港湾統計

取扱貨物の品目内訳（2008 年）



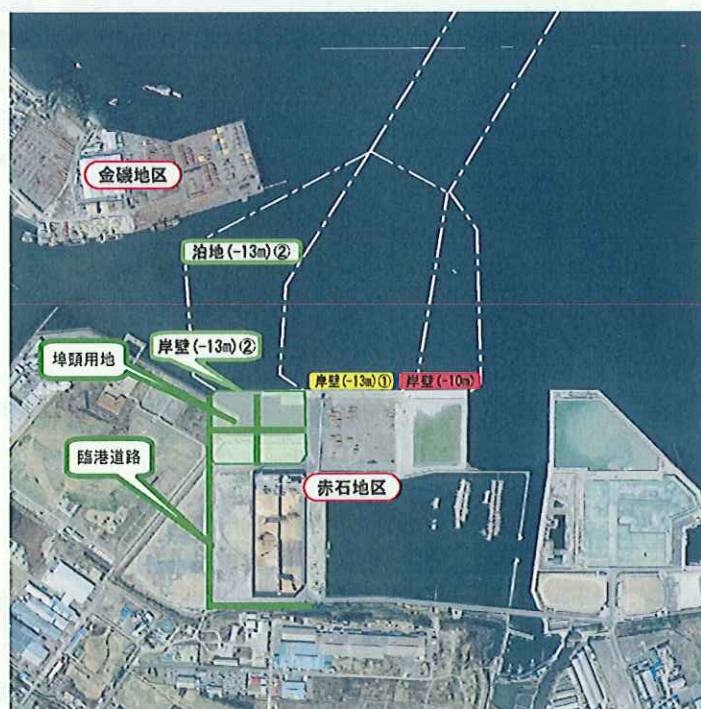
※フェリー貨物除く

出典：港湾統計年表（平成 20 年）

の配置と物流機能の移転、
を図っている。この中で、
充・強化を図る物流関連ゾ
目改訂)により位置付けられ

関連企業に必要な原材料（木）の輸送手段として大型貨物船からの原材料を輸送する大型を早期に発現させるため、スを段階的に整備している

岸壁(-13m)②では、原木、
転換に伴う原木・カオリン
っている。



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

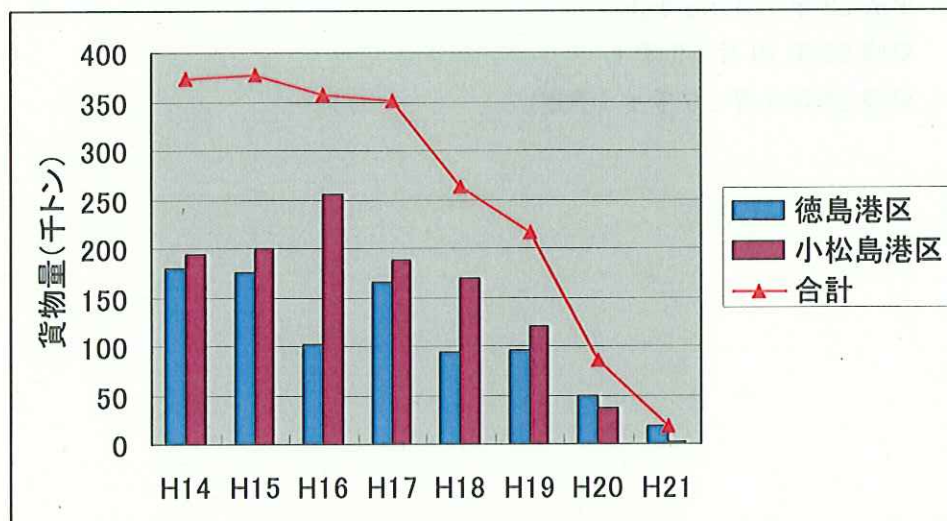
2. 1. 1 前提となっている需要見込みの変化

(1) 原木

当初見込んでいた原木輸入量は、近年の徳島県での素材需要量の減少と県産材の利用促進の流れから、大幅に減少している。

一方で、小松島港区背後の合板製造工場を買収し、操業予定の大手合板製造会社へのヒアリングでは、合板製造用の原材料である原木を北米から大型の原木船（28,000～32,000DWT）によって、年間36千トン程度輸入（月あたり3千トン）することが確認出来ているため、原木の需要として36千トン／年を設定する。

図 輸入原木取扱量の推移



資料：徳島県の港湾統計

※H21は速報値

(2) カオリン

徳島小松島港背後に立地する大手製紙会社が輸入しているカオリンの輸入量は、平成 19 年に 49,717 t、平成 20 年は 47,620t (移入 21,899 t 含む) であり、カオリンの需要推計としては大手製紙会社の生産能力から推計される年間 55 千トン程度の需要量に対して、現状での景気にあわせた生産調整等により 8 割程度の稼働状況に応じた需要量であることがヒアリングより確認出来ている。

一方で、カオリンの輸入形態は、大型貨物船とコンテナ船(神戸からの内航フイーダー船)が状況に応じて使い分けられており、大型貨物船による調達、最近の傾向から年間 20 千トン程度が見込まれることが関係者へのヒアリングから確認出来ているため、カオリンの需要として 20 千トン／年を設定する。

【近年のバルク船によるカオリン輸入実績】

平成 22 年 7 月 : 5 千 t

平成 22 年 10 月 : 5 千 t

平成 23 年 3 月 : 5 千 t (予定)

2. 1. 2 地元情勢の変化

(1) 原木を取り巻く立地企業の動向

徳島小松島港における原木の取扱は、金磯・赤石地区を中心とする小松島港区、津田地区を中心とする徳島港区の2箇所で行われている。

しかしながら、近年、徳島小松島港周辺に立地する木材関連の企業では県産材の利用促進や原木に代わって輸入された製材を高次加工（プレカット等）して出荷する業態に変化するなど、輸入原木を原料とする木材関連の企業が減少し原木の取扱は大幅に減少している。

一方で、大手合板製造会社等へのヒアリングでは、合板製造を行う上で国産材だけでは製品の強度を確保することが難しく、輸入原木が少なからず必要であることが確認出来ており、今後とも一定量の原木輸入が見込まれる。また、新たに小松島港区背後に進出予定である大手合板製造会社は北米材の輸入にあたり、赤石地区を利用する計画である。

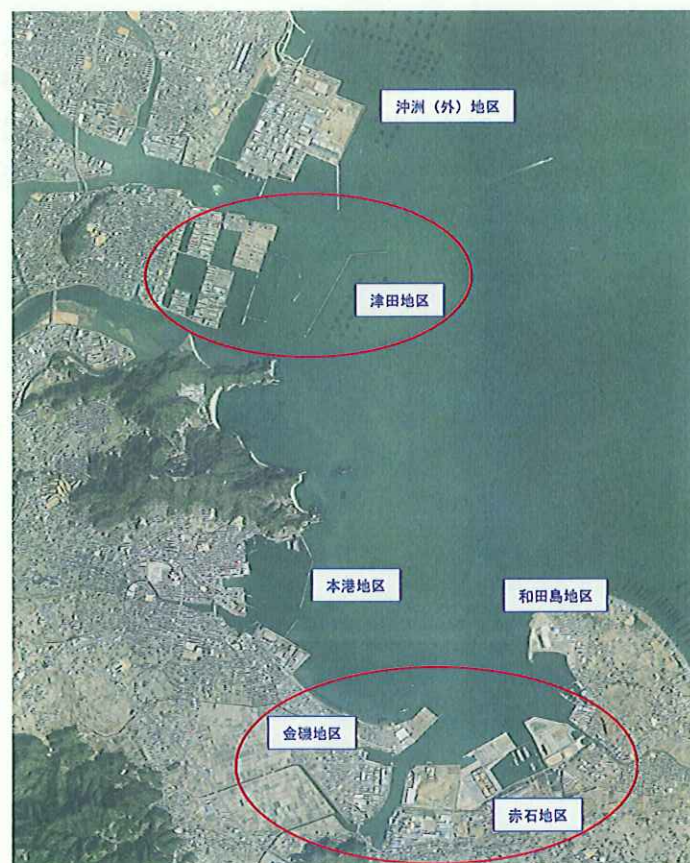


図 徳島小松島港における原木の主な取扱地区

(2) カオリンを取り巻く輸送形態の動向

カオリンは製紙のための原材料として輸入されるもので、平成 20 年頃までは大型貨物船で主に金磯地区の岸壁から陸揚げされていた。(北米から釜山経由で徳島―釜山航路のコンテナを利用していただものも一部ある。)

平成 21 年には輸送コスト等の理由から、徳島小松島港で陸揚げされるカオリンのほぼ全量がコンテナ船により北米から神戸港へ輸入され神戸港から内航フィーダー船により徳島小松島港に輸送されていた。

平成 22 年においては、北米コンテナ料金等の高騰で、一部が大型貨物船で他の製紙会社等と共同で輸入されるなど、荷主が輸送時期や輸送コスト等を総合的に判断してコンテナ船もしくは大型貨物船による調達を選択している状況にあることが、ヒアリングにより確認出来ている。

(3) コンテナターミナル移転

現在、徳島小松島港では沖洲(外)地区において外内貿コンテナを取り扱っている。しかしながら、コンテナ船の大型化やコンテナ貨物の増加に伴い背後用地が狭隘となり、コンテナターミナルを赤石地区に平成 23 年 3 月に移転する計画である。これによって、赤石地区は外貿コンテナ船、内貿コンテナ船、及び原木、カオリン等のバルク貨物を取り扱う大型貨物船等が利用する予定である。



図 コンテナターミナルの移転

2. 2 事業の投資効果

2. 2. 1 プロジェクトの構成施設

区分	施設名
中心的施設	岸壁(-13m)②
関連施設	泊地(-13m)、ふ頭用地、臨港道路

2. 2. 2 事業実施による効果分析

(1) 便益項目の抽出

本プロジェクト実施による便益項目として、以下が挙げられる。

- ① 輸送コストの削減
- ② 埠頭用地の残存価値

(2) 輸送コスト削減便益

【便益計測対象貨物量】

国際物流ターミナル岸壁(-13m)②で取り扱う原木、カオリンを便益計測対象の取扱貨物とする。

表 需要の推計

取扱貨物	推計値	H22以降の貨物量推計方法
原木(岸壁(-13m)②)	36千トン	企業ヒアリングにより決定
カオリン(岸壁(-13m)②)	20千トン	企業ヒアリングにより決定

【便益の計測】

1) 原木

輸入原木の取扱における物流効率化については、赤石地区岸壁(-13m)②が整備されない場合、隣接する岸壁(-13m)①が考えられるが、当該岸壁は背後をコンテナターミナルとして利用するため、大型貨物船が係留して原木等のバルク貨物を扱うことは不可能である。したがって、原木の取扱いには同港徳島港区の津田地区岸壁(-10m)を利用することとなり非効率な輸送を強いられる。プロジェクトの実施により非効率な輸送が解消され、年間 1.35 億円 の海上輸送費用、及び年間 0.05 億円 の陸上輸送費用の削減が可能となる。

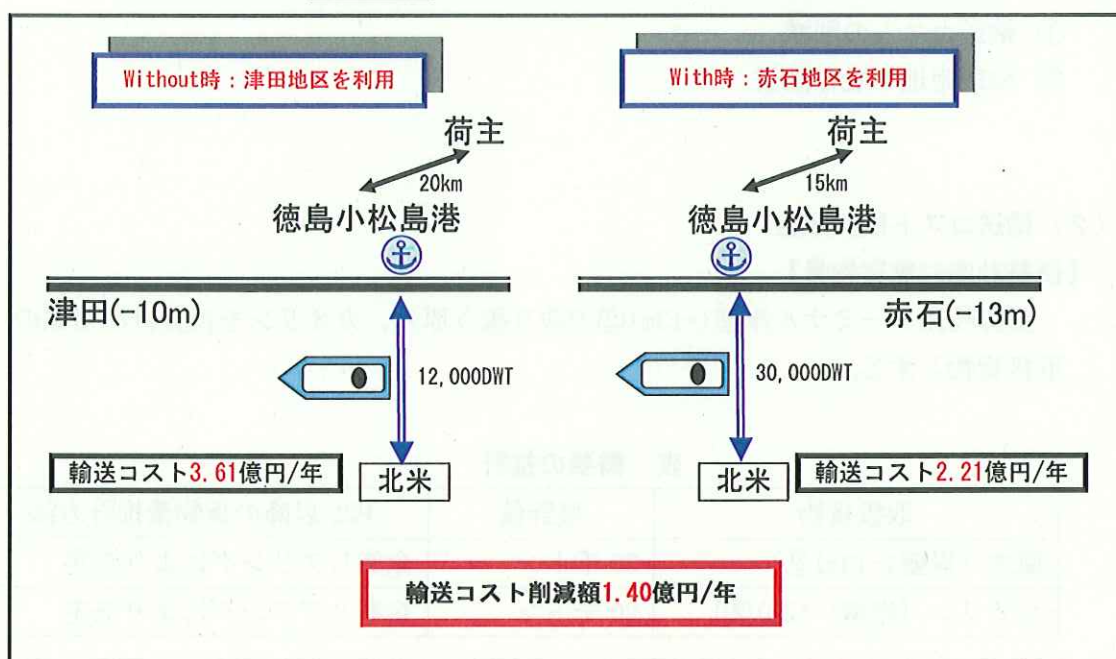


図 With時/Without時の輸送ルート

2) カオリン

赤石地区岸壁(-13m)②整備により、コンテナ輸送により輸入されているカオリンの一部が、40,000DWT クラスの大型貨物船にて輸入できるようになり、年間約 0.74 億円 の輸送コスト削減が可能となる。

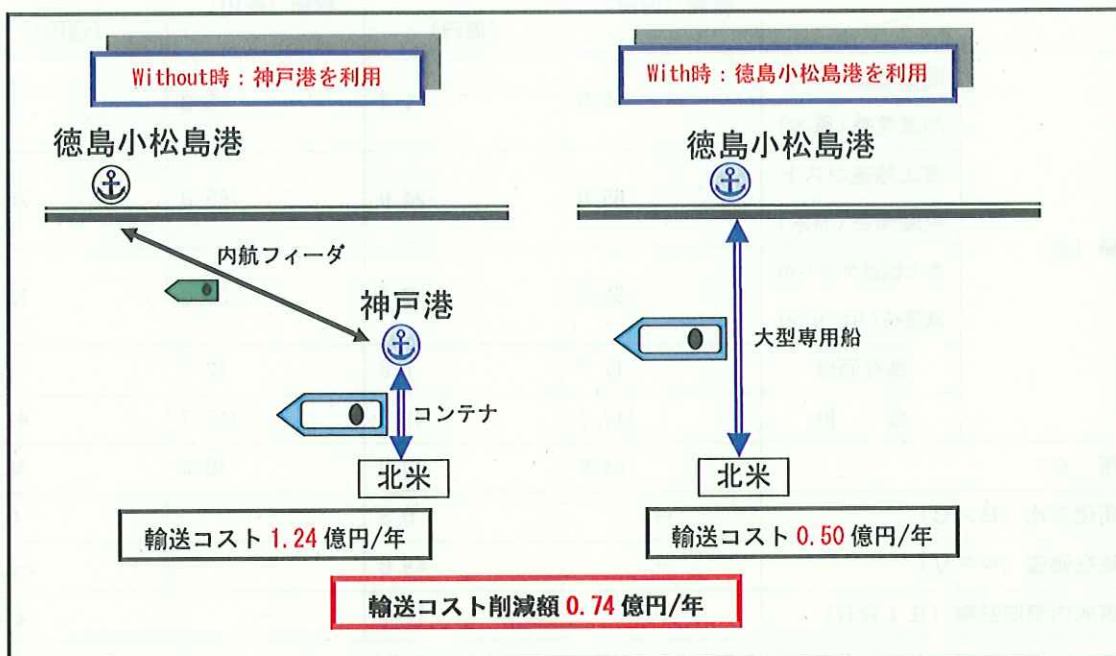


図 With時/Without時の輸送ルート

(3) 埠頭用地の残存価値

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精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。残存価値を計上する施設としては、プロジェクトの構成施設に含まれる土地、荷役機械、上屋などが考えられる。

本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる施設は埠頭用地のみであり、その残存価値(現在価値)は、12.74 億円となる。

表 埠頭用地の残存価値

①	ふ頭用地の面積(m ²)	59,000	
②	土地単価(円/m ²)	21,600	地価公示の基準地価格 「小松島(県)9-1：金磯臨海工業団地」
	ふ頭用地の残存価値(億円)	12.74	②×①

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）	陸上輸送コスト削減便益（原木）	5.0	1.4	5.0	1.4
	海上輸送コスト削減便益（原木）	65.0	24.9	65.0	24.9
	海上輸送コスト削減便益（カオリン）	35.0	13.4	35.0	13.4
	残存価値	12.7	1.6	12.7	1.6
	合 計	117.7	41.3	117.7	41.3
費用（C）		84.9	90.3	49.4	44.2
費用便益比（B／C）		—	0.5	—	0.9
純現在価値（NPV）		—	-49.0	—	-2.9
経済的内部収益率（EIRR）		—	1.1%	—	3.7%

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	前回再評価時 （基準年 H18）	今回再評価時 （基準年 H22）	備考 （前回再評価時からの変更点）
総費用（C）	87 億円	90 億円	・ 基準年の見直し
	（87 億円）	（87 億円）	・ （ ） 内は維持管理費を除く事業費（税込み）
総便益（B）	104 億円	41 億円	・ 基準年の見直し、貨物量推計の見直し
原 木	204 千トン／年	36 千トン／年	・ 輸入原木取扱量の減少
カオリン	43 千トン／年	20 千トン／年	・ カオリンの輸入形態の変化
費用対効果（B/C）	1.2	0.5	

注1） 総費用には事業費（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%及びデフレータを考慮した基準年における現在価値の値。

2. 2. 4 定性的な効果の把握

地球的規模での環境改善への意識や取組が高まる中、赤石地区国際物流ターミナルの整備により、港から荷主までの陸上輸送距離の短縮やモーダルシフトの推進が図られ、二酸化炭素や窒素酸化物といった排出ガス・沿道騒音の軽減等の効果が期待される。

<参考>CO2削減量：0.98 トン-C/年

NOx削減量：0.03 トン/年

※陸上輸送に関わる分のみ記載している。

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通りとする。

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にし、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
需要	基本ケースの±10%
建設費	基本ケースの±10%
建設期間	基本ケースの±0年

(2) 感度分析結果

感度分析結果は下表の通り、「事業全体の投資効率性」の評価では、需要及び建設費の変動が分析結果に影響を及ぼす要因となった。

「残事業の投資効率性」の評価では、需要の変動が最も大きな影響を及ぼす要因となった。

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	需要		建設費		建設期間		基本 ケー ス	需要		建設費		建設期間	
	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%		-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%
0.5	0.4	0.5	0.5	0.4	0.5	0.5	0.9	0.8	1.1	1.0	0.9	0.9	0.9

2. 3 事業の進捗状況

徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業は、外貿物流機能の拡充・強化を図る物流関連ゾーンとして港湾計画（昭和 62 年 11 月改訂及び平成 13 年 7 月改訂）により位置付けられている。

主要な施設は、40,000DWT 級の貨物船に対応可能な水深(-13m)を有する岸壁 2 バース及び泊地(-13m)と 10,000DWT 級の貨物船に対応可能な水深(-10m)を有する 1 バース及び泊地(-10m)であり、岸壁(-13m)2 バースの内、1 バースは平成 13 年 7 月に、岸壁(-10m)は平成 18 年 10 月に供用を開始している。

現在整備中の岸壁(-13m)②の総事業費は 87 億円であり、平成 21 年度末時点で事業の進捗率は 41%である。

地区名	施設名	全体事業	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
徳島小松島港	改修	数量																	
赤石	岸壁(-13m)②	260m																	
	泊地(-13m)	12ha																	
	ふ頭用地	5.9ha																	
	臨港道路	1式																	

3. 事業の進捗の見込みの視点

今後事業を進めるにあたっては、ケーソンの設置、背後用地の埋立て、泊地浚渫等の海上工事を行うための関係者調整が必要である。



平成 21 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

赤石地区国際物流ターミナル整備事業では、コスト縮減を以下の通り行っている。

表 コスト縮減の実施内容

対 象 施 設	実 施 内 容
岸壁(-13m)②	・ 施工時期を調整し、地盤改良船の回航回数を削減した。

4. 2 代替案立案等の可能性

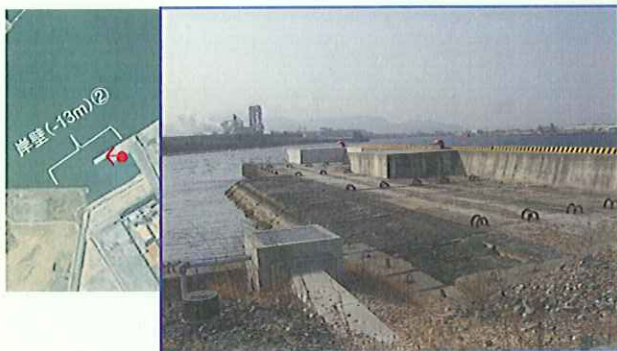
4. 2. 1 代替案立案等の可能性

当プロジェクトは臨港道路が一部整備済みであるとともに、岸壁(-13m)②については計画延長 260m に対して 125m 区間のケーソンが据え付けられ、エプロンや背後用地は未整備の状況である(写真参照)。

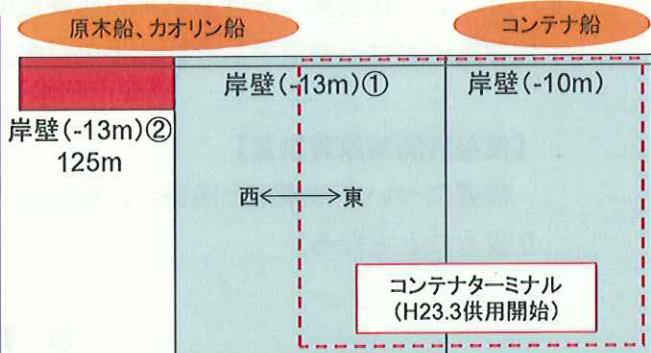
また、岸壁(-13m)②に隣接する岸壁(-10m)は平成 23 年 3 月にコンテナターミナルとして供用予定であり、現在、同港沖洲(外)地区に就航している韓国航路(週 3 便)、神戸港へのフィーダー航路(不定期)が利用する計画である。その他にも県内の中国向け貨物等を取り扱うため中国航路の誘致を港湾管理者、及び港湾荷役関係者が進めており中国航路が新設される可能性が高い。

更に、岸壁(-10m)の隣にある岸壁(-13m)①背後用地の東側部分はコンテナターミナルとして利用される計画であり、コンテナターミナル内での原木等のバルク貨物の荷役(荷捌き・運搬等)は、ターミナル内に蔵置されているコンテナとの接触等の事故や、バルク貨物のターミナル内での滞留によるコンテナターミナルの円滑な運営の妨げとなる。したがって、原木、カオリンを輸送する大型貨物船の岸壁(-13m)①東側部分を利用した係留、船側での荷捌きは不可能である。そのため、大型貨物船は整備済みの岸壁(-13m)②125m と岸壁(-13m)①の西側部分を利用する必要がある(図参照)。

一方で、今後の取扱貨物量を勘案すると、原木等を仮置きする背後用地としては岸壁(-13m)②の背後用地の整備は必要なく岸壁(-13m)①の西半分で十分であり、原木等を大型貨物船から荷下ろしする上でも岸壁(-13m)②125m 部分のエプロンを整備すれば原木、カオリンの取扱いが可能であることが確認できている。



岸壁(-13m)②の現況写真



コンテナターミナル供用後の利用形態図

以上のことから、代替案として岸壁(-13m)②の施設規模を 260m から現在ケーソンが据え付けられている 125m に見直し、あわせて泊地(-13m)、ふ頭用地、臨港道路の施設規模を現在の整備済み規模に見直しをする。



原 案



施設規模を見直した代替案

4. 2. 2 代替案における事業の必要性の視点

代替案における費用便益分析結果を示す。

【便益計測対象貨物量】

需要については原案と同様に、年当たり原木を 3.6 万 t、カオリンを 2.0 万 t 取り扱うこととなる。

表 需要推計

取扱貨物	推計値	H22 以降の貨物量推計方法
原木	36 千トン	企業ヒアリングにより決定
カオリン	20 千トン	企業ヒアリングにより決定

【便益の計測】

原木、カオリンいずれも原案と同様であり、それぞれの貨物に対する年当たりの便益は 2. 2. 2 と同様になる。

表 便益の計測

便益項目	便 益	対象貨物
海上輸送費用の削減効果	1.35 億円／年	原木
陸上輸送費用の削減効果	0.05 億円／年	原木
海上輸送費用の削減効果	0.74 億円／年	カオリン

また、施設規模の見直しに伴い、埠頭用地の面積が 5.9ha から 1.3ha に減少するため、その残存価値（現在価値）は、2.81 億円となる。

表 埠頭用地の残存価値

①	ふ頭用地の面積(m ²)	13,000	
②	土地単価(円/m ²)	21,600	地価公示の基準地価格 「小松島(県)9-1：金磯臨海工業団地」
	ふ頭用地の残存価値(億円)	2.81	②×①

【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）	陸上輸送コスト 削減便益（原木）	5.0	1.4	5.0	1.4
	海上輸送コスト 削減便益（原木）	65.0	24.9	65.0	24.9
	海上輸送コスト削 減便益（カオリン）	35.0	13.4	35.0	13.4
	残存価値	2.8	0.4	2.8	0.4
	合 計	107.8	40.1	107.8	40.1
費用（C）		36.7	46.7	1.2	0.6
費用便益比（B／C）		—	0.9	—	66.8
純現在価値（NPV）		—	-6.6	—	39.5
経済的内部収益率（EIRR）		—	3.5%	—	699.9%

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%及びデフレータを考慮した基準年における現在価値の値。

【原案と代替案の比較】

項目	原案 (基準年 H22)	代替案 (基準年 H22)	原案と代替案の変更点
総費用(C)	90 億円 (87 億円)	47 億円 (37 億円)	・ 岸壁延長、ふ頭用地等の施設規模見直し ・ () 内は維持管理費を除く事業費（税込み）
総便益(B)	41 億円	40 億円	・ 残存価値の減少（ふ頭用地）
原 木 カオリン	36 千トン／年 20 千トン／年	36 千トン／年 20 千トン／年	
費用便益比(B/C) (事業全体)	0.5	0.9	
費用便益比(B/C) (残事業)	0.9	66.8	

注1） 総費用には事業費（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%及びデフレータを考慮した基準年における現在価値の値。

【定性的な効果の把握】

1) 排出ガスの削減効果、沿道騒音の低減効果等

原案と同様に陸上輸送距離の短縮により、自動車からの排出ガス・沿道騒音が軽減される。

＜参考＞CO₂ 削減量：0.98 トン-C/年

NO_x 削減量：0.03 トン/年

※陸上輸送に関する分のみ記載している。

2) 岸壁延長の不足による滞船の発生

岸壁（-13m）②に隣接する岸壁（-13m）①では、固定の荷役機械（アンローダ）を本船に接続しチップ船が荷役を行う。そのため、原案ではチップ船の荷役に関係なく原木、カオリンの荷役が可能であるが、代替案では岸壁（-13m）①西側を利用できないため原木、カオリンを輸送する大型貨物船は滞船を強いられる可能性がある。

【感度分析の実施】

(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通りとする。

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にし、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
需要	基本ケースの±10%
建設費	基本ケースの±10%
建設期間	基本ケースの±0年

(2) 感度分析結果

感度分析結果は下表の通り、「事業全体の投資効率性」の評価では、平成21年度末時点の進捗率は99%であることから、需要の変動が分析結果に最も大きな影響を及ぼす要因となった。

「残事業の投資効率性」の評価では、需要及び建設費の変動が大きな影響を及ぼす要因となった。

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	需要		建設費		建設期間		基本 ケー ス	需要		建設費		建設期間	
	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%		-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%
0.9	0.7	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	66.8	58.0	76.0	66.8	57.3	66.8	66.8

4. 2. 3 代替案における事業の進捗状況

現在整備中の岸壁(-13m)②の総事業費は37億円であり、平成21年度末時点で事業の進捗率は99%である。

地区名	施設名	全体事業	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
徳島小松島港	改修	数量																	
赤石	岸壁(-13m)②	125m																	
	ふ頭用地	1.3ha																	
	臨港道路	1式																	

4. 2. 4 代替案における事業の進捗の見込みの視点

残事業である岸壁(-13m)②の125m部分のエプロンについては、既にケーソンの据付が終了しており、上部のエプロン舗装等の陸上工事を行うのみであることから、海上工事のための調整等を行わず事業の進捗が可能である。

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】

- 素材需要量の減少、国産材使用の進展等により、輸入原木の需要が減少しているが大型貨物船による輸送への対応は必要。
- 北米から輸入しているカオリンは、北米航路のコンテナ運賃の変動等により、荷主が「大型貨物船による輸送」、又は「コンテナ船による輸送」どちらかの輸送方法を選択しており大型貨物船による輸送への対応が必要。
- 平成23年3月に沖州（外）地区から赤石地区にコンテナターミナルが移転する計画である。

【事業の投資効果】

- 輸送コストの削減
- 排出ガスの削減・沿道騒音の軽減
- 費用便益比（B/C） 全体事業：0.5 残事業：0.9

【事業の進捗状況】

- 国際物流ターミナル岸壁（-13m）②の事業進捗率は41%（平成21年度末）

（２）事業進捗の見込みの視点

【事業進捗の見込み】

- ケーソン設置、泊地浚渫等の海上工事を行うための調整が必要である。

（３）コスト縮減や代替案等の可能性の視点

【コスト縮減への取り組み】

- 施工時期の調整により地盤改良船の回航回数を削減。

【代替案立案等の可能性】

- 当事業は臨港道路の一部が整備済みであり、岸壁（-13m）②は125mのケーソンが据え付けられエプロン、背後用地が未整備の状況である。
- また、現在の需要を考慮すると原木、カオリンは岸壁（-13m）②125mと岸壁（-13m）①の西側を利用することで取扱いが可能である。
- そのため、代替案として岸壁（-13m）②の施設規模を260mから125mに見直し、あわせてふ頭用地、泊地等の施設整備を取りやめ、残事業を貨物の取扱いに必要なエプロン整備等の陸上工事とする。

【代替案における事業の必要性、事業の進捗の見込みの視点】

- 費用便益比（B/C） 全体事業：0.9 残事業：66.8
- 事業の進捗率は99%（平成21年度末）
- 陸上工事のみであることから、海上工事の調整等を行わず事業の推進が可能である。

②地方公共団体の意見

【徳島県知事意見（抜粋）】

「施設規模を見直し事業を継続する」との「対応方針（原案）案」に基づき整備の実施をお願いします。なお、将来的に新たな需要が生じるなど変化があった場合には、これらの状況を考慮し適切に対応するをお願いします。



【今後の対応方針（原案）】

以上のことから、徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業岸壁（-13m）②の施設規模を見直し事業を継続する。

【第1問】 読者の立場から

読者の立場から

（1） 読者の立場から

「読者の立場から」というのは、読者が作品をどのように受け止めているか、あるいは受け止めるべきかを問うことです。読者は、作品を単なる物語として受け止めるのではなく、その背後にある社会的・文化的背景や作者の意図を読み取る必要があります。読者の立場から作品を分析することは、作品の多面的な理解に役立ちます。

読者の立場から作品を分析する際には、読者の感情や価値観、そして読者の文化的背景が重要な要素となります。読者は、作品を通じて作者の考えや感情を知ることができ、また、自分の考えや感情と作品の考えや感情を比較対照することができます。

読者の立場から作品を分析することは、作品の理解を深めるための重要な手段です。読者は、作品を通じて作者の考えや感情を知ることができ、また、自分の考えや感情と作品の考えや感情を比較対照することができます。

（2） 読者の立場から

読者の立場から作品を分析する際には、読者の感情や価値観、そして読者の文化的背景が重要な要素となります。読者は、作品を通じて作者の考えや感情を知ることができ、また、自分の考えや感情と作品の考えや感情を比較対照することができます。

（3） 読者の立場から

読者の立場から作品を分析する際には、読者の感情や価値観、そして読者の文化的背景が重要な要素となります。読者は、作品を通じて作者の考えや感情を知ることができ、また、自分の考えや感情と作品の考えや感情を比較対照することができます。

読者の立場から

読者の立場から作品を分析する際には、読者の感情や価値観、そして読者の文化的背景が重要な要素となります。読者は、作品を通じて作者の考えや感情を知ることができ、また、自分の考えや感情と作品の考えや感情を比較対照することができます。



読者の立場から作品を分析する際には、読者の感情や価値観、そして読者の文化的背景が重要な要素となります。読者は、作品を通じて作者の考えや感情を知ることができ、また、自分の考えや感情と作品の考えや感情を比較対照することができます。

県への意見照会と回答

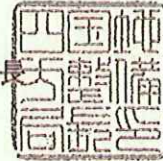


国四整企画第1039号

平成23年 2月22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23年3月11日に第5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23年3月7日(月)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

FAX 087-811-8408

(別紙)

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道55号 日和佐道路	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。

【港湾整備事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
徳島小松島港赤石地区国 際物流ターミナル整備事業 (岸壁(-13m)②)	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。

高第100055号
運第100060号
平成23年3月4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23.2.22国四整企画第1039号に対する回答)

平素は、本県の道路及び港湾行政の推進につきまして、多大な御尽力を
いただいておりますことに、厚く御礼申し上げます。

さて、先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。



一般国道55号 日和佐道路に対する意見

○日和佐道路の事業継続について

「日和佐道路」の事業を継続するという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

「日和佐道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国8の字ネットワーク」の一部を構成し、「四国横断自動車道（阿南～鳴門間）」とともに、四国東南部の「国土ミッシングリンク」を解消する道路であり、南海地震発生時の緊急輸送道路や、重篤救急患者の搬送など、県民の安全安心を支える「命の道」として、本県にとって必要不可欠な道路です。

また、「近畿の台所」を担う本県の豊かな農水産物を都市部へ速やかに安定に供給するための「物流の道」として、更には、美しい自然を活かした観光振興など、従来の3便益で評価できない様々な効果が期待できるものと考えています。

さらに、「日和佐道路」は、事業着手より16年の歳月を費やし、事業費では既に99パーセント以上の進捗であり、来年度あと数千万円を投入することにより、県南地域の住民が待ちかねた全線9.3キロメートルが完成供用し、大きな効果が得られることとなります。

このため、完成直前の「日和佐道路」については、一日も早い全線供用に向け、引き続き、事業の着実な実施をお願いいたします。

○評価手法等の改善について

今回の評価における将来交通需要推計は、現況と事業中の区間に限定したネットワークによるものであり、道路の未整備区間を多く抱える本県においては、便益算出の基礎となる将来交通需要が過小に推計されております。

また、従来の3便益のみによる評価手法では、地方の道路が持つ「多様な効果」が反映されておらず、道路の整備効果が十分に評価されていない面もあると考えております。

そこで、適切な評価のためには、国土ミッシングリンクを含めた道路ネットワークにより将来交通需要推計を行うこととし、また、本県が従来より提言してきた「救急救命向上便益」や「災害予防便益」など、貨幣価値換算が可能でかつ合理性が認められる効果を3便益に追加するとともに、「生鮮食料品消費者還元効果」や「企業立地による雇用創出効果」、「観光交流促進効果」など、貨幣価値換算が困難な効果についても十分踏まえるなど、地域の実情や固有の課題を適切に評価できる「新たな事業評価方法」の策定・導入をお願いいたします。

**徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業（岸壁（－13m）②）
に対する意見**

徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業（岸壁（－13m）②）を「継続」とするという「対応方針（原案）案」については、異議ありません。

徳島小松島港赤石地区につきましては、本県における国際物流の拠点として位置づけ、これまで「岸壁（－13m）①」、「岸壁（－10m）」をはじめとする港湾施設の整備が進められてきたところであります。

また、平成21年度からはガントリークレーンを備えた本格的なコンテナターミナルの整備を「岸壁（－10m）」で進めており、来たる3月12日に「徳島小松島港コンテナターミナル」として供用開始する運びとなっております。

「岸壁（－13m）②」は、現在、既にケーソン据付が終了している125m部分のエプロン舗装を施工することにより、隣接する既設の「岸壁（－13m）①」、「岸壁（－10m）」を合わせると延長約560mの連続した大型岸壁として利用することができます。

この大型岸壁を一体的に運用することで、木材チップ・原木・カオリンなどの一般貨物船やコンテナ船などの効果的かつ効率的な利用が当面可能となることから、「施設規模を見直し事業を継続する」との「対応方針（原案）案」に基づき整備の実施をお願いします。

なお、将来的に新たな需要が生じるなど変化があった場合には、これらの状況を考慮し適切に対応するようお願いします。

費用便益比算出資料

費用の算定表（事業全体：総額）【代替案】

(億円)										
割 引 前										
年度	施設供 用期間	初期投資・ 更新投資	運営・維持 コスト	総費用(C)	陸上輸送費 用 (原木)	海上輸送費 用 (原木)	海上輸送費用 (カオリン)	残存 価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1989										
1990										
1991										
1992										
1993										
1994										
1995										
1996										
1997		4.9		4.9						-4.9
1998		1.1		1.1						-1.1
1999										
2000										
2001		3.6		3.6						-3.6
2002		1.6		1.6						-1.6
2003		6.7		6.7						-6.7
2004		0.9		0.9						-0.9
2005		3.3		3.3						-3.3
2006		4.3		4.3						-4.3
2007		3.3		3.3						-3.3
2008		5.1		5.1						-5.1
2009		0.7		0.7						-0.7
2010										
2011										
2012										
2013		0.3		0.3						-0.3
2014	1				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2015	2				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2016	3				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2017	4		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2018	5				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2019	6				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2020	7				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2021	8				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2022	9		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2023	10				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2024	11				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2025	12				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2026	13				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2027	14		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2028	15				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2029	16				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2030	17				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2031	18				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2032	19		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2033	20				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2034	21				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2035	22				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2036	23				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2037	24		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2038	25				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2039	26				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2040	27				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2041	28				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2042	29		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2043	30				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2044	31				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2045	32				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2046	33				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2047	34		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2048	35				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2049	36				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2050	37				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2051	38				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2052	39		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2053	40				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2054	41				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2055	42				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2056	43				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2057	44		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2058	45				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2059	46				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2060	47				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2061	48				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2062	49				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2063	50				0.1	1.3	0.7	2.8	4.9	4.9
合 計		35.8	0.9	36.7	5.0	65.0	35.0	2.8	107.8	71.1

費用の算定表（事業全体：現在価値換算後）【代替案】

(億円)											
割引後											
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)	陸上輸送費 用 (原木)	海上輸送費 用 (原木)	海上輸送費 用 (カオリン)	残存 価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1989		2.28									
1990		2.19									
1991		2.11									
1992		2.03									
1993		1.95									
1994		1.87									
1995		1.80									
1996		1.73									
1997		1.67	8.2		8.2						-8.2
1998		1.60	1.8		1.8						-1.8
1999		1.54									
2000		1.48									
2001		1.42	5.1		5.1						-5.1
2002		1.37	2.2		2.2						-2.2
2003		1.32	8.8		8.8						-8.8
2004		1.27	1.1		1.1						-1.1
2005		1.22	4.0		4.0						-4.0
2006		1.17	5.0		5.0						-5.0
2007		1.12	3.7		3.7						-3.7
2008		1.08	5.5		5.5						-5.5
2009		1.04	0.7		0.7						-0.7
2010		1.00									
2011		0.96									
2012		0.92									
2013		0.89	0.3		0.3						-0.3
2014	1	0.85				0.1	1.1	0.6		1.8	1.8
2015	2	0.82				0.1	1.1	0.6		1.8	1.8
2016	3	0.79				0.1	1.0	0.6		1.7	1.7
2017	4	0.76		0.1	0.1	0.1	1.0	0.5		1.6	1.5
2018	5	0.73				0.1	0.9	0.5		1.5	1.5
2019	6	0.70				0.1	0.9	0.5		1.5	1.5
2020	7	0.68				0.1	0.9	0.5		1.5	1.5
2021	8	0.65				0.1	0.8	0.5		1.4	1.4
2022	9	0.62		0.1	0.1	0.1	0.8	0.4		1.3	1.2
2023	10	0.60				0.1	0.8	0.4		1.3	1.3
2024	11	0.58				0.1	0.8	0.4		1.3	1.3
2025	12	0.56				0.1	0.7	0.4		1.2	1.2
2026	13	0.53				0.1	0.7	0.4		1.2	1.2
2027	14	0.51		0.1	0.1	0.1	0.7	0.4		1.2	1.1
2028	15	0.49					0.6	0.3		0.9	0.9
2029	16	0.47					0.6	0.3		0.9	0.9
2030	17	0.46					0.6	0.3		0.9	0.9
2031	18	0.44					0.6	0.3		0.9	0.9
2032	19	0.42					0.5	0.3		0.8	0.8
2033	20	0.41					0.5	0.3		0.8	0.8
2034	21	0.39					0.5	0.3		0.8	0.8
2035	22	0.38					0.5	0.3		0.8	0.8
2036	23	0.36					0.5	0.3		0.8	0.8
2037	24	0.35					0.5	0.2		0.7	0.7
2038	25	0.33					0.4	0.2		0.6	0.6
2039	26	0.32					0.4	0.2		0.6	0.6
2040	27	0.31					0.4	0.2		0.6	0.6
2041	28	0.30					0.4	0.2		0.6	0.6
2042	29	0.29					0.4	0.2		0.6	0.6
2043	30	0.27					0.4	0.2		0.6	0.6
2044	31	0.26					0.3	0.2		0.5	0.5
2045	32	0.25					0.3	0.2		0.5	0.5
2046	33	0.24					0.3	0.2		0.5	0.5
2047	34	0.23					0.3	0.2		0.5	0.5
2048	35	0.23					0.3	0.2		0.5	0.5
2049	36	0.22					0.3	0.2		0.5	0.5
2050	37	0.21					0.3	0.1		0.4	0.4
2051	38	0.20					0.3	0.1		0.4	0.4
2052	39	0.19					0.3	0.1		0.4	0.4
2053	40	0.19					0.2	0.1		0.3	0.3
2054	41	0.18					0.2	0.1		0.3	0.3
2055	42	0.17					0.2	0.1		0.3	0.3
2056	43	0.16					0.2	0.1		0.3	0.3
2057	44	0.16					0.2	0.1		0.3	0.3
2058	45	0.15					0.2	0.1		0.3	0.3
2059	46	0.15					0.2	0.1		0.3	0.3
2060	47	0.14					0.2	0.1		0.3	0.3
2061	48	0.14					0.2	0.1		0.3	0.3
2062	49	0.13					0.2	0.1		0.3	0.3
2063	50	0.13					0.2	0.1	0.4	0.7	0.7
合計			46.4	0.3	46.7	1.4	24.9	13.4	0.4	40.1	-6.6

費用の算定表（残事業：総額）【代替案】

(億円)										
割引前										
年度	施設供 用期間	初期投資・ 更新投資	運営・維持 コスト	総費用(C)	陸上輸送費 用 (原木)	海上輸送費 用 (原木)	海上輸送費用 (カオリン)	残存 価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1989										
1990										
1991										
1992										
1993										
1994										
1995										
1996										
1997										
1998										
1999										
2000										
2001										
2002										
2003										
2004										
2005										
2006										
2007										
2008										
2009										
2010										
2011										
2012										
2013		0.3		0.3						-0.3
2014	1				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2015	2				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2016	3				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2017	4		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2018	5				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2019	6				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2020	7				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2021	8				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2022	9		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2023	10				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2024	11				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2025	12				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2026	13				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2027	14		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2028	15				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2029	16				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2030	17				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2031	18				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2032	19		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2033	20				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2034	21				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2035	22				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2036	23				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2037	24		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2038	25				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2039	26				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2040	27				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2041	28				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2042	29		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2043	30				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2044	31				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2045	32				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2046	33				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2047	34		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2048	35				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2049	36				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2050	37				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2051	38				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2052	39		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2053	40				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2054	41				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2055	42				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2056	43				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2057	44		0.1	0.1	0.1	1.3	0.7		2.1	2.0
2058	45				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2059	46				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2060	47				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2061	48				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2062	49				0.1	1.3	0.7		2.1	2.1
2063	50				0.1	1.3	0.7	2.8	4.9	4.9
合 計		0.3	0.9	1.2	5.0	65.0	35.0	2.8	107.8	106.6

費用の算定表（残事業：現在価値換算後）【代替案】

(億円)											
割引後											
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)	陸上輸送費 用 (原本)	海上輸送費 用 (原本)	海上輸送費 用 (カオリン)	残存 価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1989		2.28									
1990		2.19									
1991		2.11									
1992		2.03									
1993		1.95									
1994		1.87									
1995		1.80									
1996		1.73									
1997		1.67									
1998		1.60									
1999		1.54									
2000		1.48									
2001		1.42									
2002		1.37									
2003		1.32									
2004		1.27									
2005		1.22									
2006		1.17									
2007		1.12									
2008		1.08									
2009		1.04									
2010		1.00									
2011		0.96									
2012		0.92									
2013		0.89	0.3		0.3						-0.3
2014	1	0.85				0.1	1.1	0.6		1.8	1.8
2015	2	0.82				0.1	1.1	0.6		1.8	1.8
2016	3	0.79				0.1	1.0	0.6		1.7	1.7
2017	4	0.76		0.1	0.1	0.1	1.0	0.5		1.6	1.5
2018	5	0.73				0.1	0.9	0.5		1.5	1.5
2019	6	0.70				0.1	0.9	0.5		1.5	1.5
2020	7	0.68				0.1	0.9	0.5		1.5	1.5
2021	8	0.65				0.1	0.8	0.5		1.4	1.4
2022	9	0.62		0.1	0.1	0.1	0.8	0.4		1.3	1.2
2023	10	0.60				0.1	0.8	0.4		1.3	1.3
2024	11	0.58				0.1	0.8	0.4		1.3	1.3
2025	12	0.56				0.1	0.7	0.4		1.2	1.2
2026	13	0.53				0.1	0.7	0.4		1.2	1.2
2027	14	0.51		0.1	0.1	0.1	0.7	0.4		1.2	1.1
2028	15	0.49					0.6	0.3		0.9	0.9
2029	16	0.47					0.6	0.3		0.9	0.9
2030	17	0.46					0.6	0.3		0.9	0.9
2031	18	0.44					0.6	0.3		0.9	0.9
2032	19	0.42					0.5	0.3		0.8	0.8
2033	20	0.41					0.5	0.3		0.8	0.8
2034	21	0.39					0.5	0.3		0.8	0.8
2035	22	0.38					0.5	0.3		0.8	0.8
2036	23	0.36					0.5	0.3		0.8	0.8
2037	24	0.35					0.5	0.2		0.7	0.7
2038	25	0.33					0.4	0.2		0.6	0.6
2039	26	0.32					0.4	0.2		0.6	0.6
2040	27	0.31					0.4	0.2		0.6	0.6
2041	28	0.30					0.4	0.2		0.6	0.6
2042	29	0.29					0.4	0.2		0.6	0.6
2043	30	0.27					0.4	0.2		0.6	0.6
2044	31	0.26					0.3	0.2		0.5	0.5
2045	32	0.25					0.3	0.2		0.5	0.5
2046	33	0.24					0.3	0.2		0.5	0.5
2047	34	0.23					0.3	0.2		0.5	0.5
2048	35	0.23					0.3	0.2		0.5	0.5
2049	36	0.22					0.3	0.2		0.5	0.5
2050	37	0.21					0.3	0.1		0.4	0.4
2051	38	0.20					0.3	0.1		0.4	0.4
2052	39	0.19					0.3	0.1		0.4	0.4
2053	40	0.19					0.2	0.1		0.3	0.3
2054	41	0.18					0.2	0.1		0.3	0.3
2055	42	0.17					0.2	0.1		0.3	0.3
2056	43	0.16					0.2	0.1		0.3	0.3
2057	44	0.16					0.2	0.1		0.3	0.3
2058	45	0.15					0.2	0.1		0.3	0.3
2059	46	0.15					0.2	0.1		0.3	0.3
2060	47	0.14					0.2	0.1		0.3	0.3
2061	48	0.14					0.2	0.1		0.3	0.3
2062	49	0.13					0.2	0.1		0.3	0.3
2063	50	0.13					0.2	0.1	0.4	0.7	0.7
合計			0.3	0.3	0.6	1.4	24.9	13.4	0.4	40.1	39.5

(1)事業費 代替案

項目	数量	全体事業費 (億円)	残事業費 (億円)
工事費			
岸壁(水深13m)			
地盤改良工	125 m	6.2	0
基礎工	// m	3.9	0
本体工(ケーソン)	9 函	8.9	0
裏込及び裏埋工	125 m	2.3	0
上部工	// m	0.3	0
舗装工	// m	0.4	0.3
附属工	1 式	0.5	0.03
ふ頭用地			
	1.3 ha	4.3	0.0
臨港道路			
道路舗装工	1 式	2.8	0
間接経費		7	0.02
合計		36.6	0.35

※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	金額 (億円/年)
管理運営費	1 式	0.03

※港湾管理者等へのヒアリングにより算出している。