



No. 6

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和6年度第2回

まいづる わだ  
舞鶴港和田地区  
国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

令和6年11月  
近畿地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	.....	3
2. 事業の必要性等に関する視点	.....	4
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	.....	4
2) 事業計画の見直し	.....	5
3) 事業の整備効果	.....	9
4) 事業の投資効果	.....	12
3. 事業進捗の見込みの視点	.....	13
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	.....	14
5. 関係自治体の意見	.....	15
6. 対応方針(原案)	.....	17

# 評価手法の変更(プロジェクトの統合)

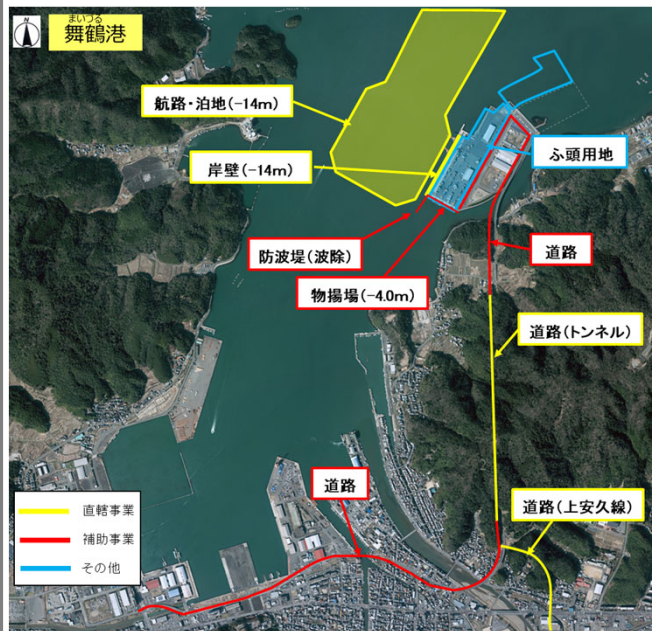
- 舞鶴港では、「①舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業」と「②舞鶴港和田地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業」の2事業があり、陸上輸送においては、①事業で整備する道路を②事業で整備する岸壁にて取り扱う貨物の輸送に利用することから、2事業の便益は密接な関係を有している。
- 前回再評価および新規採択後の令和4年には、新たに国際フィーダー船が就航するなど状況変化がある中、①事業および②事業で整備した連続する2つの物流ターミナルを一体的に運用することでより一層の利便性の向上が見込まれる。
- 以上より、2事業を統合し一体の事業と整理した上で再評価を行い、ご審議いただくこととしたい。

## 前回評価と今回評価の比較

### 前回評価

【令和元年度再評価】

①舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業



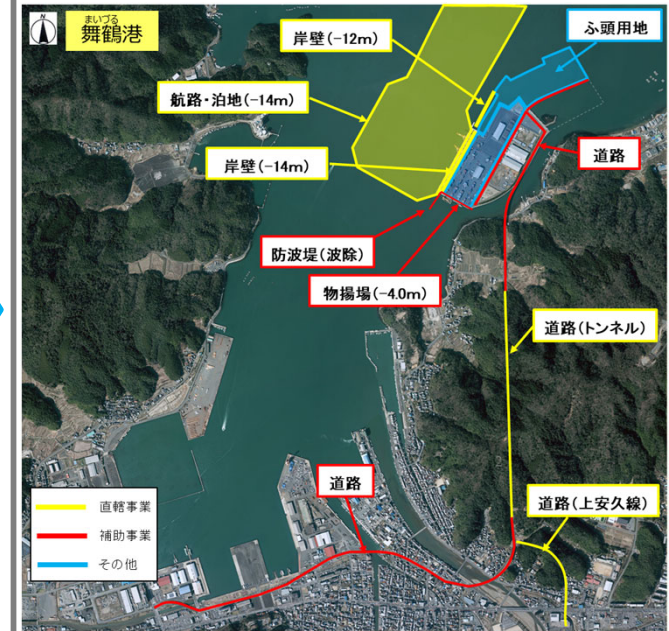
【令和2年度新規評価】

②舞鶴港和田地区国際物流ターミナル(-12m)整備事業



### 今回評価

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業



# 1. 事業の概要

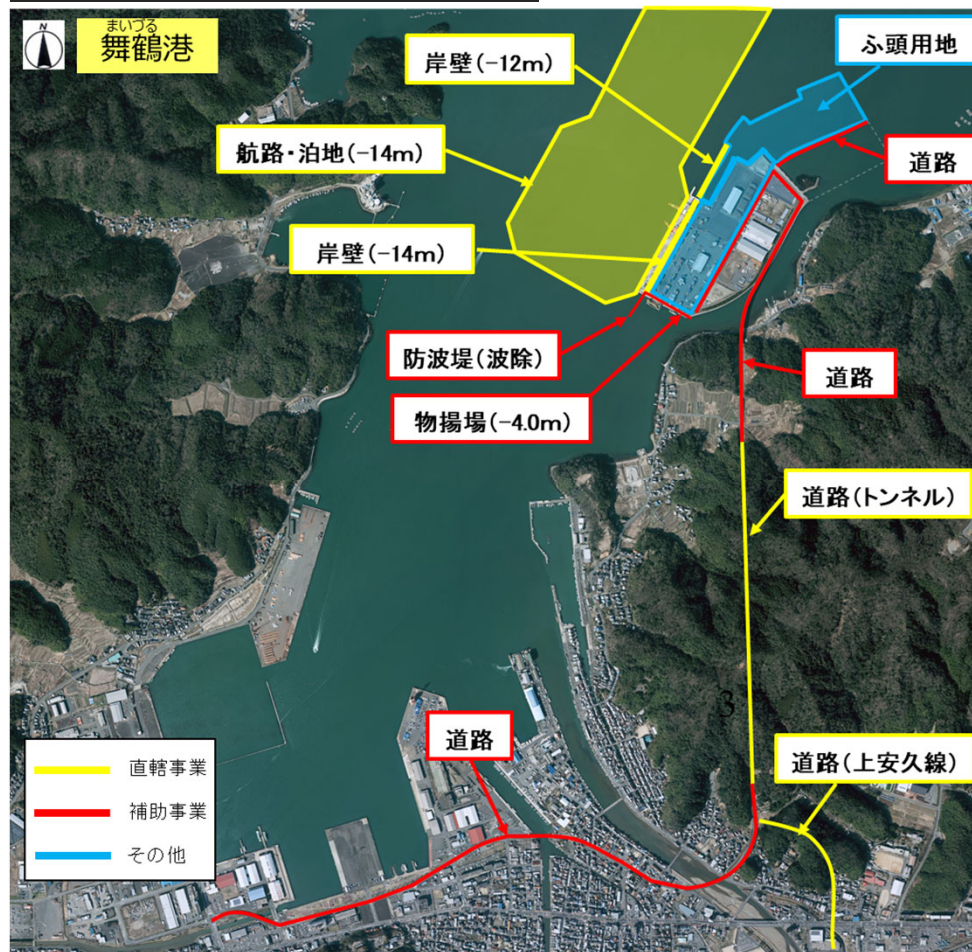
## (1) 整備目的

- 本事業は、貨物需要の増大や船舶の大型化へ対応するため、近畿圏北部を発着するコンテナ貨物やバルク貨物の輸送効率化および埠頭間連絡と幹線道路へのアクセスを図ることによる利便性・安全性の向上を目的とし、国際物流ターミナルの整備を行う。
- 太平洋側大規模地震発生時に、阪神港を補完するリダンダンシー機能を確保する。

## (2) 事業概要

事業区分	施設名	事業期間	総事業費	
直轄事業	岸壁(-14m)	H4 ~ H29	112億円	
	航路・泊地(-14m)	H5 ~ H29	26億円	
	道路	トンネル	H3 ~ H21	169億円
		上安久線	H19 ~ R16	
	岸壁(-12m)	R3 ~ R11	92億円	
	計		399億円	
補助事業		H1 ~ R17	140億円	
その他(起債事業等)		H4 ~ R17	269億円	
合計			808億円	

## 位置図



## (3) 全体事業費・事業期間の変更

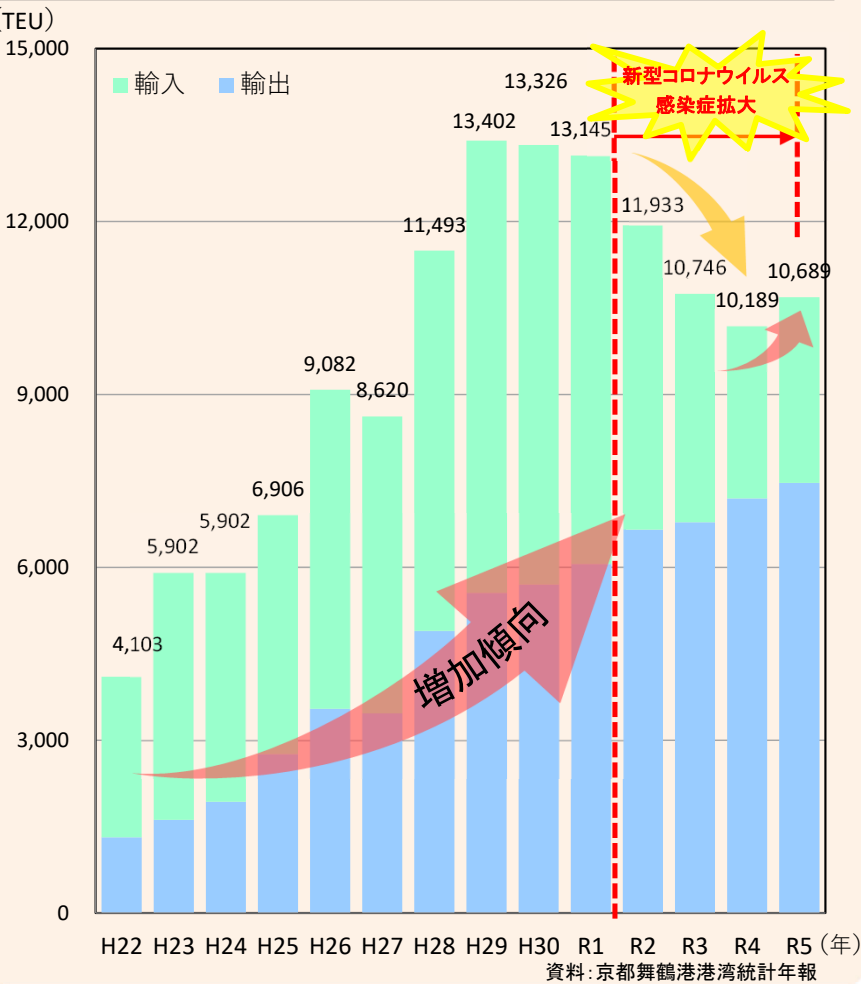
- ・公共工事関連単価等の変動による事業費の増額(609億円→808億円)
- ・臨港道路整備に伴う地元調整およびふ頭用地の造成に時間を要したことによる事業期間の延伸(令和9年度→令和17年度)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

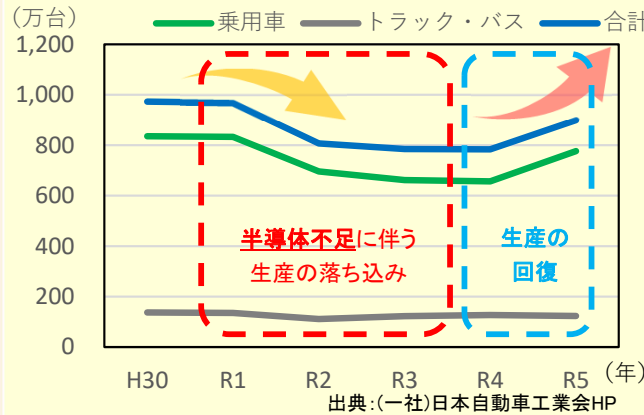
## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 外貨コンテナの取扱量は、増加傾向で推移していたところ、新型コロナウイルスの影響により国内消費が落ち込み、輸入が一時減少傾向になっていたが、感染症法上の分類が2類から5類に移行したことで経済活動が回復し、再び増加に転じている。
- 新型コロナウイルスの影響で全世界的に生じていた半導体不足による自動車生産の落ち込みに伴い、自動車用ガラスの需要が低下。それに伴い、ガラスの原料となる珪砂・ソーダ灰の輸入量にも落ち込みが見られたが、令和5年の自動車生産の回復に伴い、ガラス原料の輸入量も元に戻りつつある。
- 国際フィーダー航路(週1便)開設(令和4年2月)に伴う新規貨物獲得により、さらなる岸壁利用の増加が見込まれる。

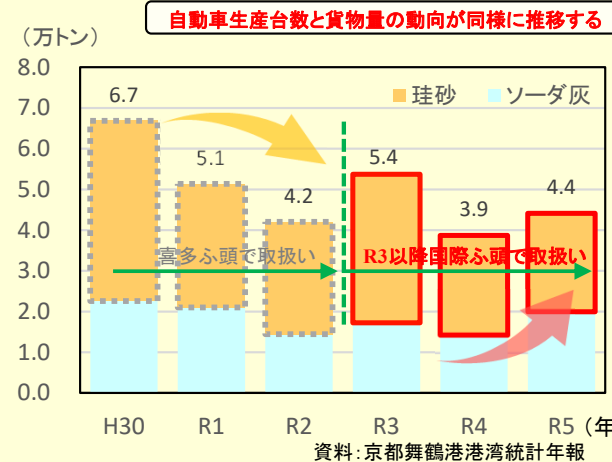
### ■ 外貨コンテナ(実入り)の取扱量に関する動向



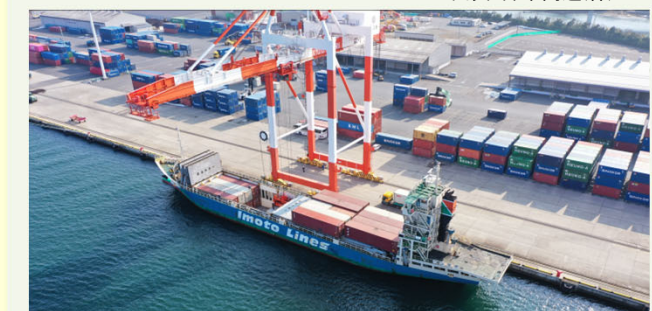
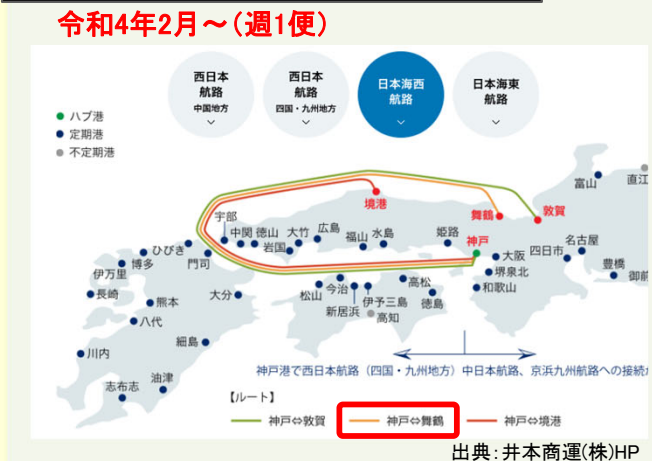
### ■ 自動車生産台数に関する動向



### ■ 珪砂・ソーダ灰に関する動向



### ■ 国際フィーダー航路の開設



- 国際フィーダー航路の概要
- 運航船社: 井本商運(株)、OOCL (Orient Overseas Container Line Limited)
- 船種: コンテナ船
- 船名: だいこく (総トン数: 749トン、最大積載能力: 189TEU)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業計画の見直し (事業費の増) (約609億円→約808億円)

### ■全体事業費の見直し

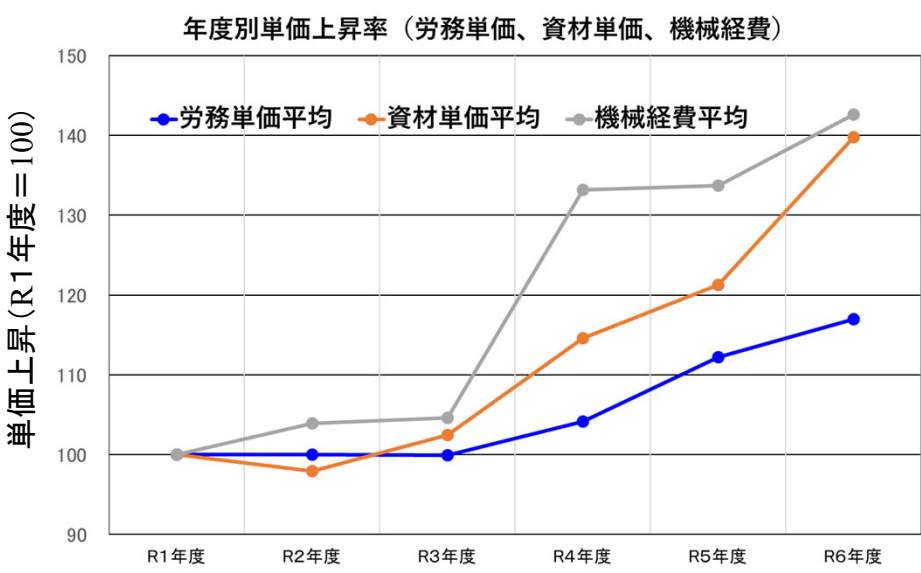
- 労務費単価、資機材単価、建設機械経費の上昇により全体事業費が増となった。
- 地元調整及び関係機関との調整の結果、道路、岸壁及びふ頭用地の構造や地盤改良に見直しが生じた。そのため、追加で設計の見直し及び施工検討を実施し、コスト縮減を含めた構造の見直しを行った結果、全体事業費が増となった。

### ■事業費増加の要因

- ①物価上昇による労務費及び資機材経費等の増 (+約54億円)
- ②構造・工法の見直しによる施工費の増 (+約48億円)
- ③地盤改良の見直しによる施工費の増(+約97億円)

### ① 物価上昇による労務費及び資機材経費等の増 (+約54億円)

- 前回評価(令和元年度)以降、公共工事関連単価は経年的に上昇。
- 前回評価時点の令和元年単価を100とすると、令和6年度労務単価は117.0、資材単価が139.8、機械経費が142.6に上昇。



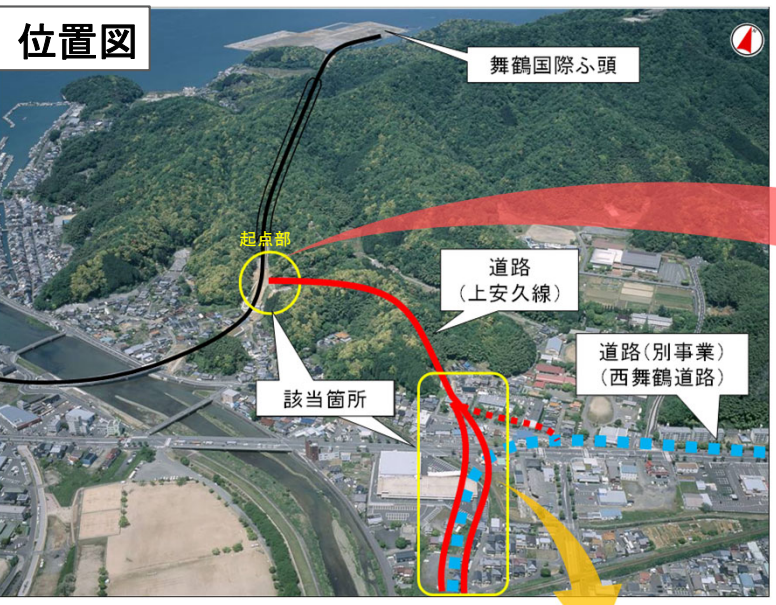
	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
労務費平均	100.0	100.0	99.9	104.2	112.2	117.0
資材費平均	100.0	98.0	102.5	114.6	121.3	139.8
機械経費平均	100.0	103.9	104.6	133.2	133.7	142.6

※R1～R6の労務単価(京都府)、物価資料(材料単価(舞鶴港))、機械経費(陸上機械(近畿)、海上機械(全国))を元に算出

# 2. 事業の必要性等に関する視点

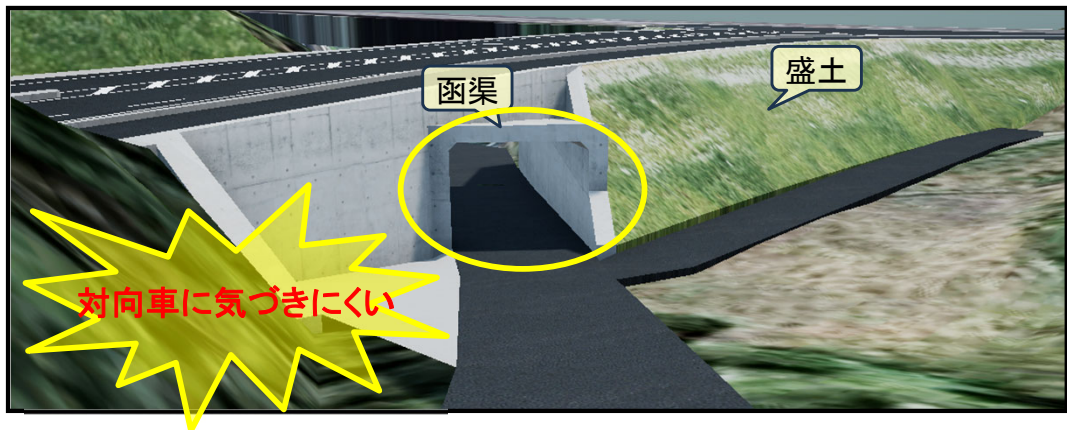
## ② 構造・工法の見直しによる施工費の増 (+約48億円)

- 起点部の構造について経済性の観点から、盛土構造+函渠工(場所打ちボックスカルバート)を想定していたが、地元調整により、構造形式を橋梁構造へ見直した。
- 鋼管ソイルセメント杭について、ボーリングの結果、支持層の深さ及び土層構成が想定と異なったことにより鋼管ソイルセメント杭の長さ及び土留めの構造、打設方法に変更が生じた。



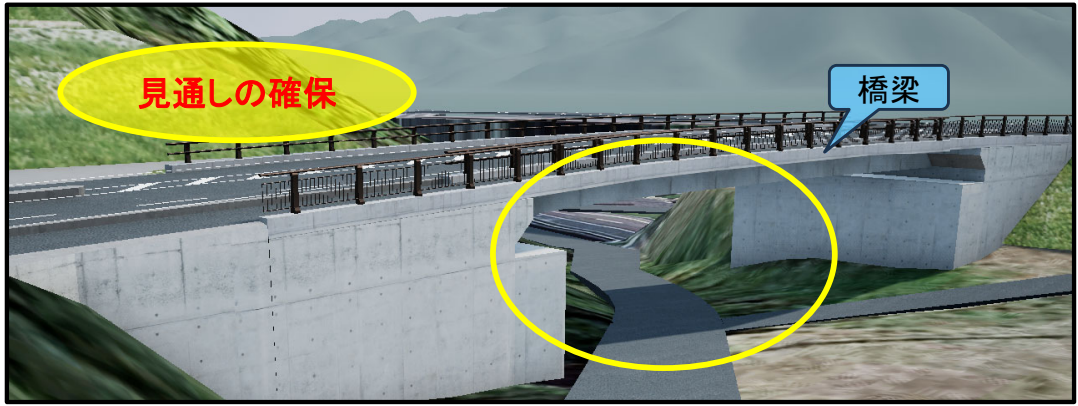
### ○起点部の構造変更

盛土構造+函渠工

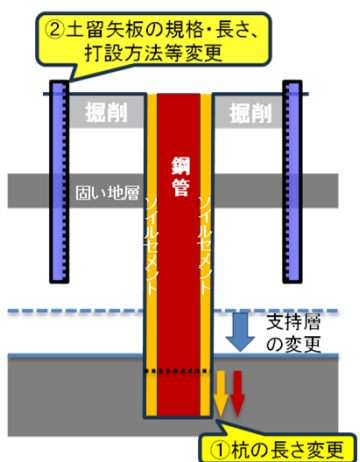
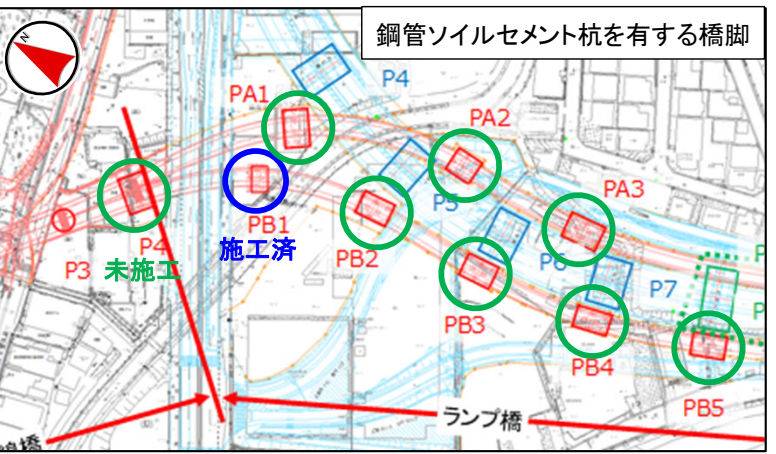


見直し

### 橋梁構造



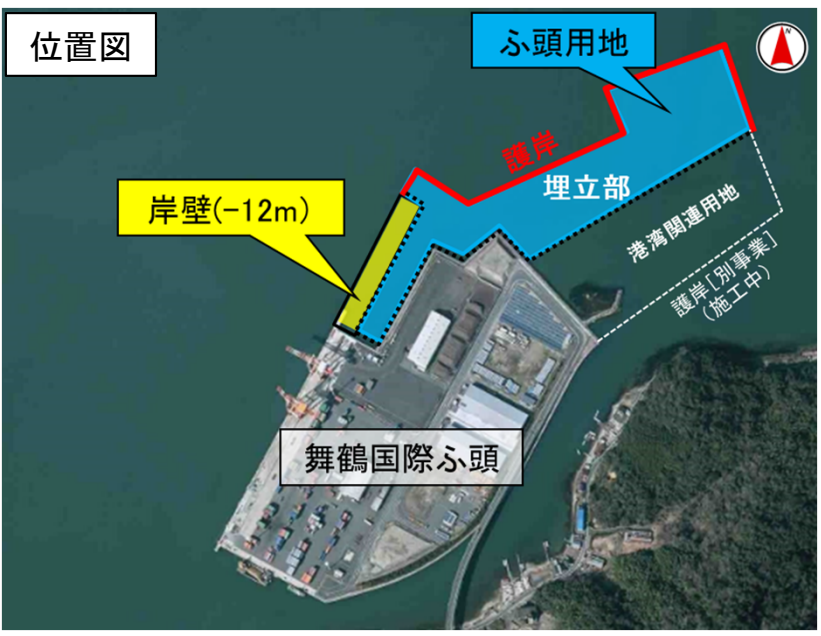
### ○鋼管ソイルセメント杭の変更



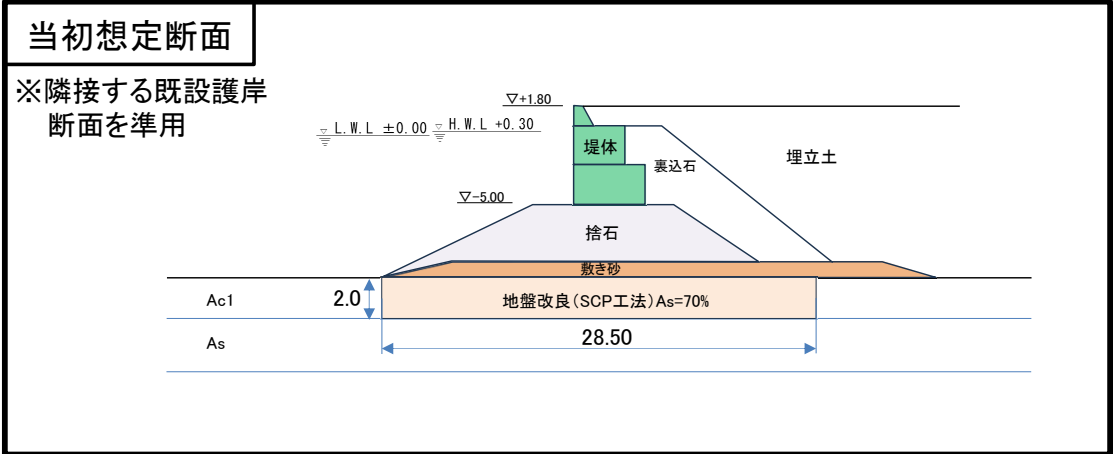
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## ③ 地盤改良の見直しによる施工費の増 (+約97億円)

- ふ頭用地の護岸構築に必要な地盤改良について、隣接護岸と同様の構造断面を想定していたが、ボーリングの結果を踏まえた設計を実施した結果、当初想定に対し地盤改良範囲(幅、深さ)に変更が生じた。



### ○護岸の構造断面見直し

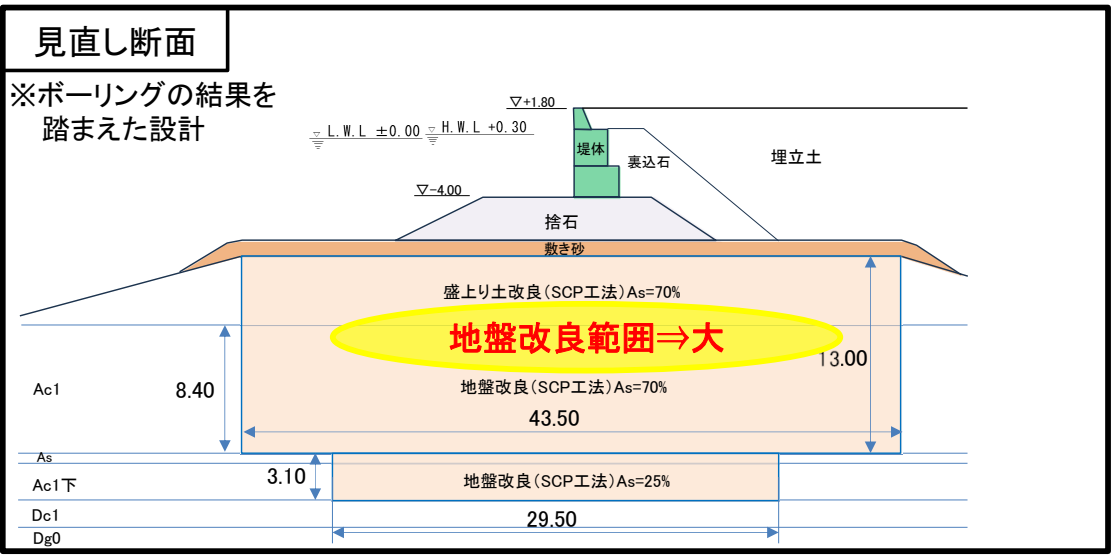


### ○護岸の構造断面見直し前後の条件比較

- <当初想定断面>
  - ・軟弱層であるAc1層の土層厚が2mと比較的薄い
- <見直し断面>
  - ・軟弱層であるAc1層の土層厚が8.4mと厚い



・軟弱層の影響に対する安全性確保のため、地盤改良範囲(幅、深さ)が拡大





# 2. 事業の必要性等に関する視点

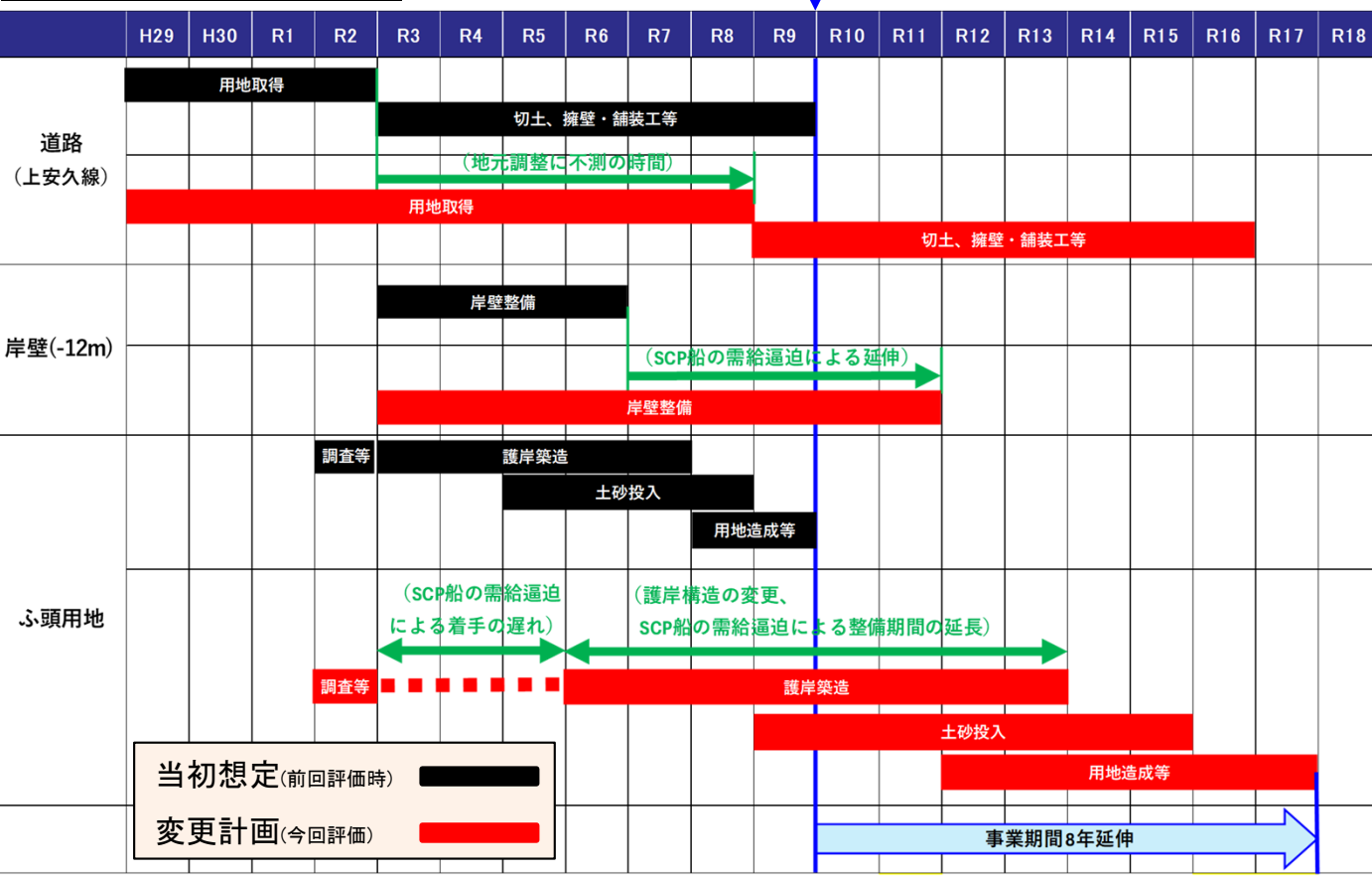
## 2) 事業計画の見直し (事業期間の延長)

### 【事業期間の延長】 (令和9年度 → 令和17年度)

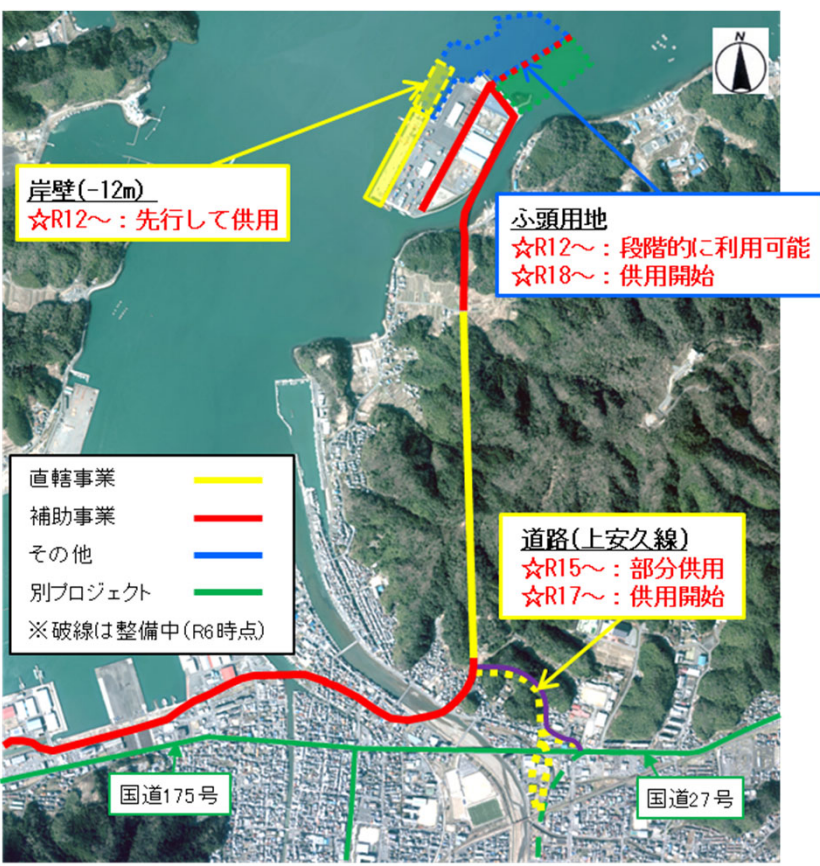
- 当初の想定より用地取得に時間を要しており、道路(上安久線)の整備期間を7年延長。(用地取得率96.6%:R6年3月現在)
- ふ頭用地について、護岸の構造断面見直しや全国的なSCP船の需給逼迫による整備の遅れ及び段階的な土砂投入により、整備期間を8年延長。

⇒以上より、本事業について事業期間を8年間延長。ただし、令和12年度から岸壁(-12m)を先行して供用することで、岸壁(-14m)と一体利用可能となり、段階的な効果の発現を見込んでいる。

### ■ 事業期間の見直し



### ■ R6以降段階的効果の発現イメージ

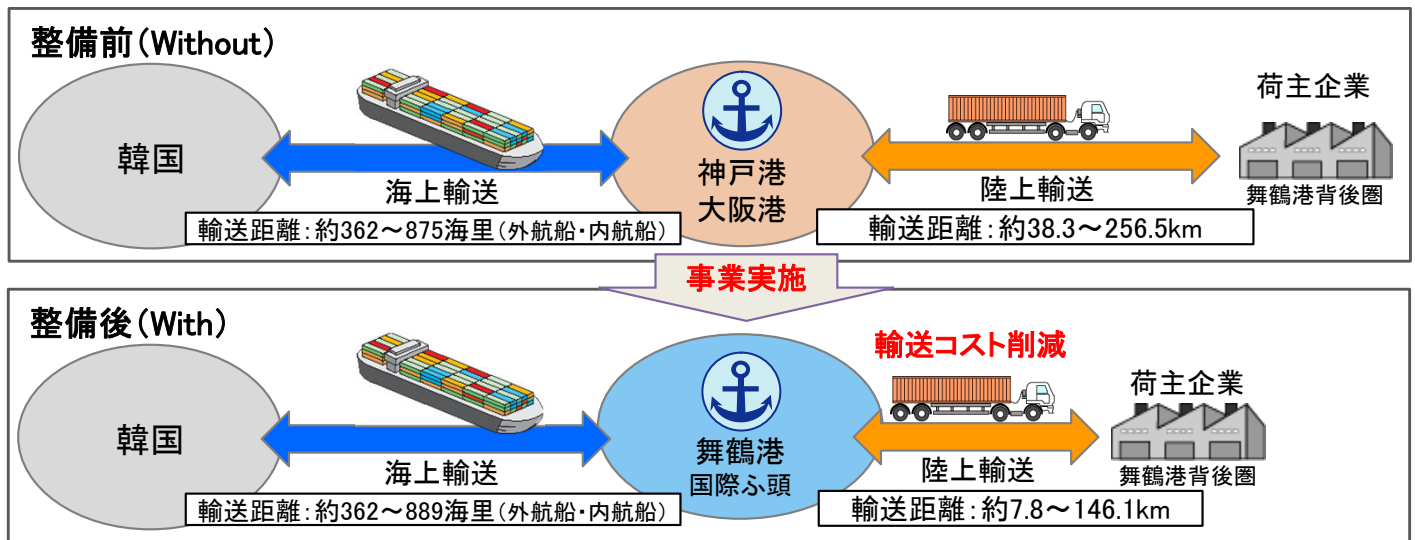


# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 3) 事業の整備効果

### ① 輸送コストの削減

●舞鶴港背後圏におけるコンテナ貨物(ダイレクト貨物)の輸送形態イメージ



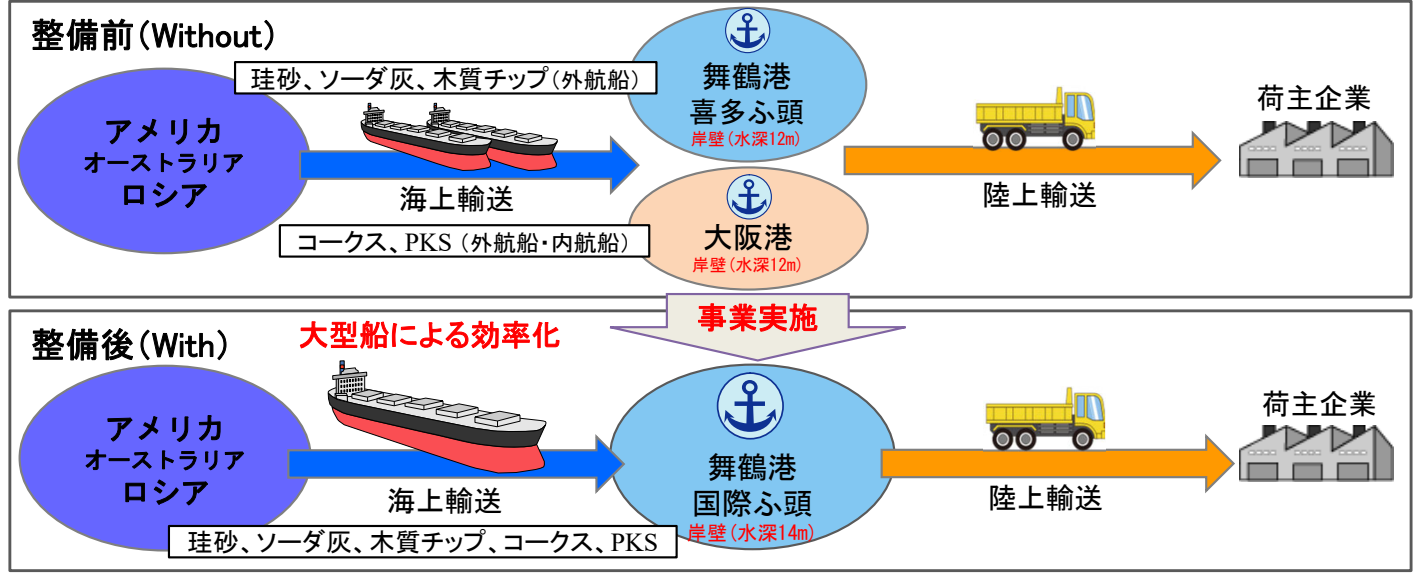
・舞鶴港背後圏の荷主に関し、近隣の舞鶴港を利用できるようになることで、コンテナ貨物(ダイレクト貨物)の取扱いが可能となり、輸送コストを削減することが可能。

輸送コスト削減便益：10.0億円/年

※代表年(令和18年)

### ② 船舶の大型化に伴う輸送コスト削減

●バルク貨物輸入の輸送形態イメージ



・バルク貨物輸送船の大型化へ対応し、海上輸送コストを削減することが可能。

輸送コスト削減便益：7.48億円/年

※代表年(令和18年)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## ③ 臨港道路整備による輸送・移動コストの削減、交通事故減少による損失の削減

●臨港道路整備による埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上



※臨港道路の所要時間は、設計速度with時50km/h、without時40km/hを用いて算出。  
 ※西舞鶴道路の所要時間は、設計速度60km/hを用いて算出。  
 ※without時の西舞鶴道路を除く所要時間は、平成27年度一般交通量調査の平均旅行速度を用いて算出

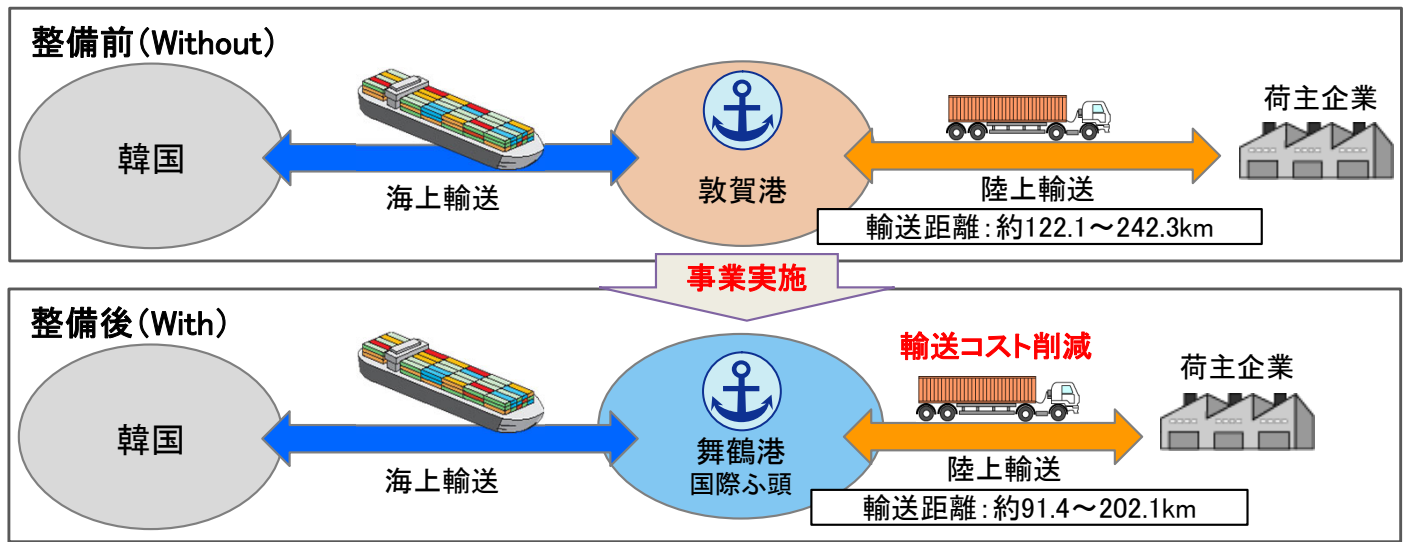
- ・増加する貨物に対応し、輸送経路を確保することにより、輸送・移動コストを削減。
- ・港湾貨物車両と一般車両の交通分離が図られ、通行の危険性が低減し交通事故による損失を削減。

輸送・移動コスト削減便益  
 交通事故減少損失回避便益 : 33.3億円/年

※代表年(令和6年)

## ④ 大阪湾地域における大規模地震発生時における阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保

●大阪湾地域における大規模地震発生時のコンテナ貨物の輸送形態イメージ



- ・大阪湾地域における大規模地震発生時におけるコンテナ物流機能のリダンダンシーを確保することにより、発災時の輸送コストを削減することが可能。

輸送コスト削減便益 : 1.13億円/年

※地震発生確率考慮後 10

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ⑤ プロジェクト実施に伴い見込まれるその他の効果(定性評価:便益算定外)

#### i) 地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資

- 本事業の実施により、木質チップやコークス等の原材料、コンテナ貨物の輸送が効率化し、地域活性化に寄与する。また、岸壁及び背後道路が整備されることにより、周辺地域に接続する道路ネットワークの利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。
- 近傍の舞鶴港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバーの働き方改革及びトラックドライバー不足への対応に寄与する。

#### ii) 国際コンテナ戦略港湾政策への寄与

- 本事業の対象箇所で行われる貨物を原料として生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出される。本事業の実施により原料の需要増加に対応でき、阪神港からの輸出量が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。



#### iii) 脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与

- 本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。

#### iv) 排出ガスの減少

- 陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>排出量が減少する。

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 4) 事業の投資効果

■**便益(B)**  
 「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(令和6年6月 国土交通省港湾局)に基づき、「輸送コストの削減」、「震災後の輸送コストの削減」、「残存価値」について、本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出。

■**費用(C)**  
 本プロジェクト整備に係る総事業費および運営管理費を算出。

### ■ 事業全体

便益 (B)	輸送コスト削減便益	輸送・移動コスト、交通事故減少便益	震災後の輸送コスト削減便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	445.4億円	1,258.9億円	20.7億円	15.3億円	1,740億円	
費用 (C)	事業費		管理運営費等		総費用	
	1,441.6億円	26.6億円		1,468億円		

### ■ 算出条件等

基準年 : 令和6年度  
 検討期間 : 供用開始後50年間  
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%  
 推計に用いた資料 : 港湾統計、貿易統計  
 適用した費用便益分析マニュアル : 令和6年6月版  
 事業費 : 808億円  
 運営管理費 : 89百万円/年

### ■ 残事業

便益 (B)	輸送コスト削減便益	輸送・移動コスト、交通事故減少便益	震災後の輸送コスト削減便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	109.1億円	162.9億円	0億円	3.2億円	275億円	
費用 (C)	事業費		管理運営費等		総費用	
	195.1億円	25.8億円		221億円		

### ■ 参考比較

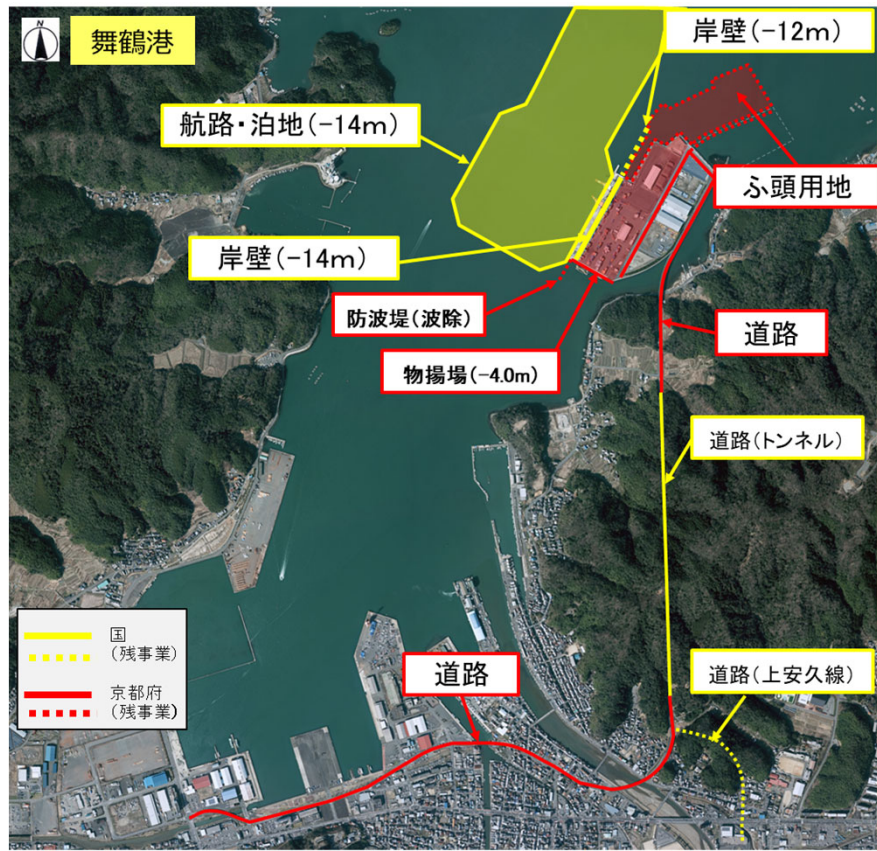
事業全体  
 費用便益費(B/C) : 1.4(社会的割引率2%)  
 費用便益費(B/C) : 1.6(社会的割引率1%)  
 残事業  
 費用便益費(B/C) : 1.7(社会的割引率2%)  
 費用便益費(B/C) : 2.1(社会的割引率1%)

※1 便益・費用については、現在価値化した値である  
 ※2 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

# 3. 事業進捗の見込みの視点

• 岸壁(-14m)、航路・泊地(-14m)は、供用しており、道路、岸壁(-12m)、ふ頭用地が残事業であり、全体の進捗率は65%まで進んでいる。

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費	既投資額	進捗率	
直轄事業	岸壁(-14m)	350m	H4~H29	112億円	112億円	100%	
	航路・泊地(-14m)	303,000m <sup>2</sup> 637,000m <sup>3</sup>	H5~H29	26億円	26億円	100%	
	道路	トンネル	6.5m × 1,260m	H3~H21	169億円	104億円	62%
		上安久線	6.5m × 460m	H19~R16			
		岸壁(-12m)	210m	R3~R11	92億円	29億円	32%
		計			399億円	271億円	68%
補助事業	道路 等		H1~R17	140億円	137億円	98%	
その他	ふ頭用地 等		H4~R17	269億円	116億円	43%	
合計				808億円	524億円	65%	

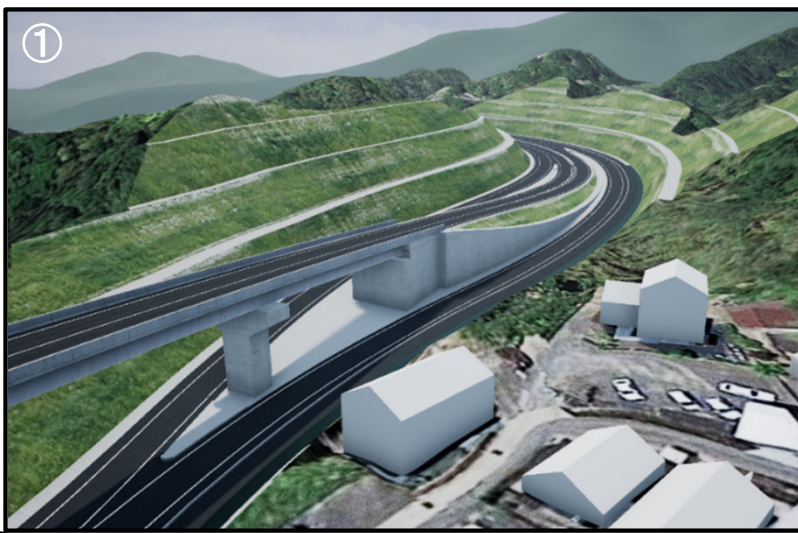
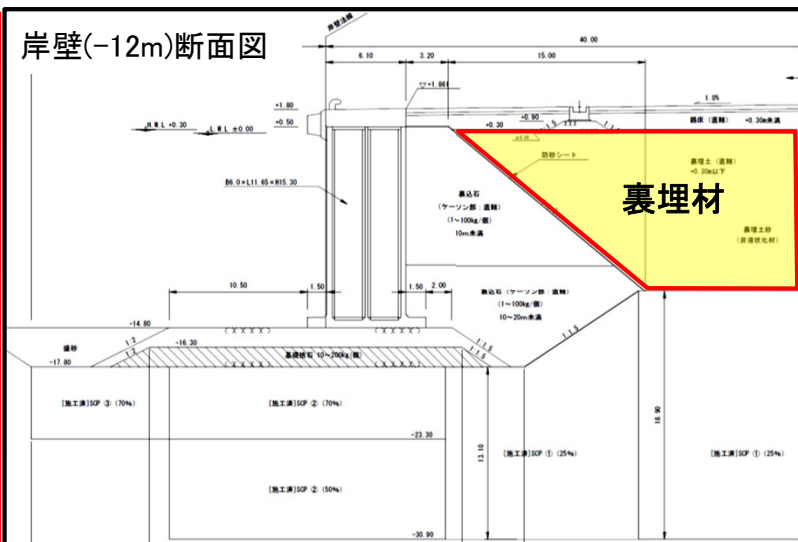
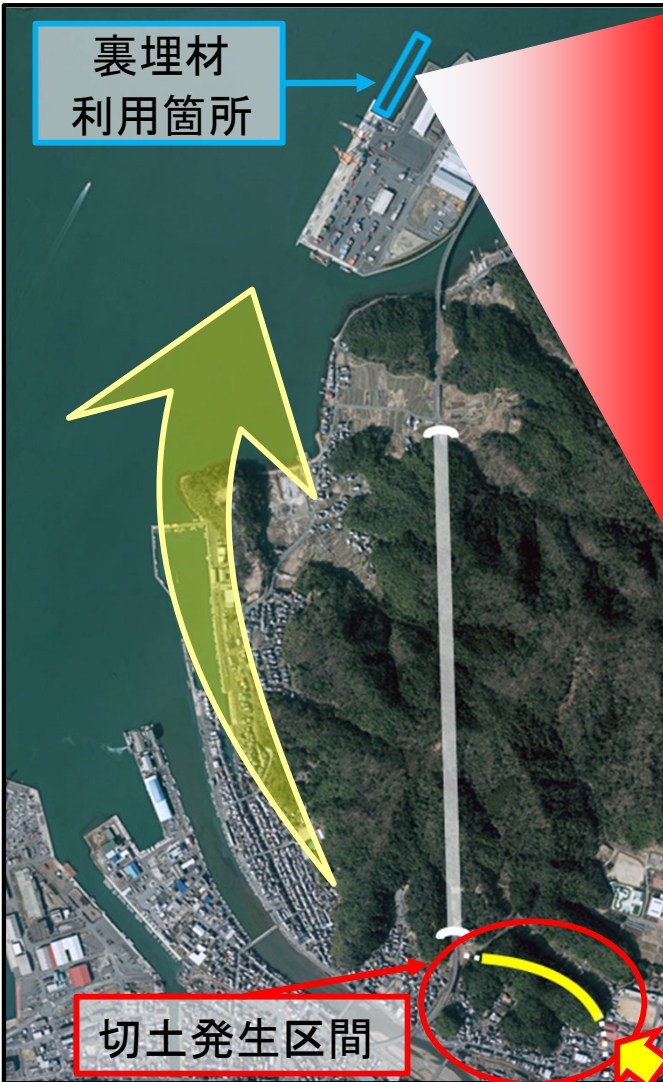


# 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

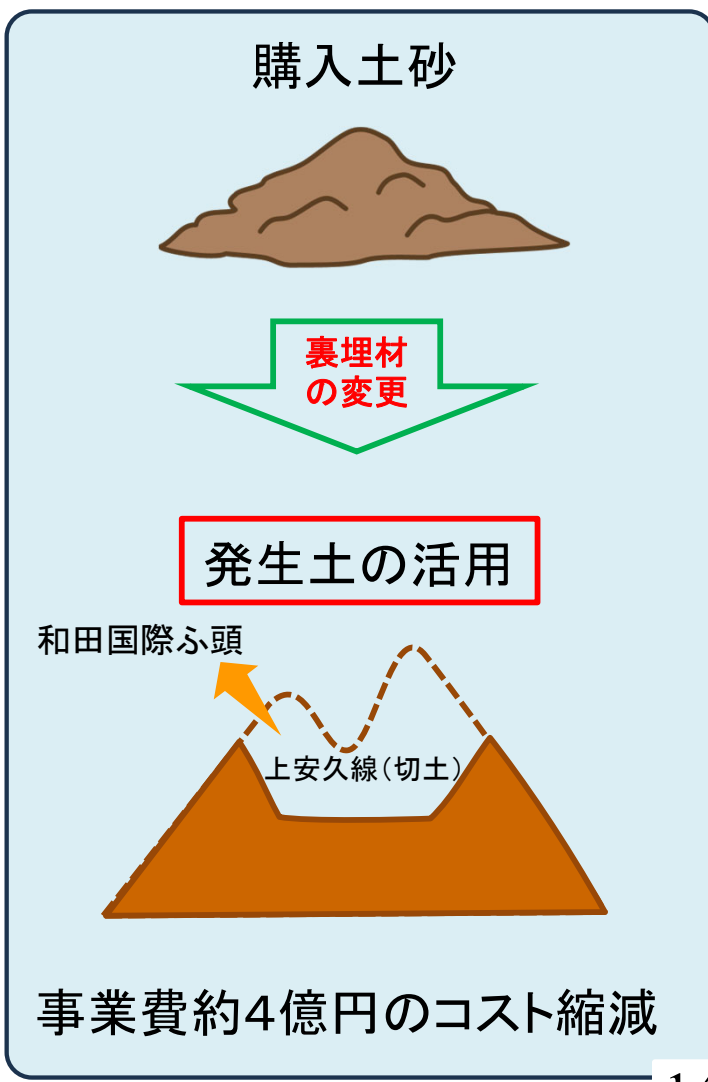
## 【コスト縮減への対応(参考)】

### ■ 岸壁裏埋材の変更

- 臨港道路から発生する山林部の切土を岸壁背後の裏埋材として活用することで、裏埋材の購入費用の縮減に取り組む。今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。



【上安久線(切り土発生区間)パース図】



## 5. 関係自治体の意見

### 京都府知事

令和6年11月14日付 6港企第85号

近畿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(回答)

事業継続という対応方針(原案)に賛成します。

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業は、第2バースの整備及びふ頭のⅡ期整備により物流の効率化及び貨物船の大型化・複数同時接岸が可能となるとともに、臨港道路上安久線の整備により高速道路ネットワークへのアクセス強化につながるなど、京都舞鶴港や府北部の振興のため不可欠な事業と考えています。

なお、本府においては、貴省と連携を図りながら、ふ頭のⅡ期整備を着実に進めて参りますので、引き続き協議を行いながら、事業計画どおりに整備を進めていただくようお願いいたします。

また、今後の事業実施にあたっては、引き続き事業内容の十分な精査を行い、更なる事業費縮減に取り組んでいただくようお願いいたします。



# 5. 関係自治体の意見

舞鶴市長

令和6年11月14日付 舞産み第9号

近畿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への回答について

事業継続という対応方針(原案)に賛成します。

本事業は、関西経済圏における日本海側唯一のゲートウェイである京都舞鶴港の機能強化と背後地域の更なる振興に不可欠な事業と考えており、引き続きの事業推進と早期完成をお願いします。

## 【期待する効果】

### ①舞鶴国際ふ頭を核とした物流の拡大

- ・物流の効率化及び船舶の大型化・複数船舶の同時接岸が可能になることによる国内外の貿易量の拡大
- ・2024年問題に起因する海上輸送への需要増加に対応したふ頭用地の確保による物流機能の強化  
(臨港道路上安久線の発生土砂有効活用による早期完成)
- ・背後圏に立地する企業が集貨活動を強化
- ・新規企業立地の促進

### ②観光産業の振興による交流人口の増大

- ・大型クルーズ客船の寄港回数及び旅客数の拡大
- ・国内遠方や外国からの観光誘客による地域経済の活性化

### ③高速道路へのアクセス向上による移動コストの削減や交通混雑の緩和

- ・舞鶴国際ふ頭と舞鶴若狭自動車道や国道27号とのアクセス向上
- ・西地区市街地の慢性的な交通渋滞の緩和及び安全性の確保

### ④災害に強い物流ネットワークの確立

- ・大規模災害発生時におけるリダンダンシーの確保

## 【取組】

- ・定期航路の開設や既存定期航路の活性化の更なる充実  
(継続的なポートセールス、定期コンテナ航路や国際フェリー等の航路開設に向けた潜在貨物の発掘・誘致活動)
- ・旧海軍ゆかりの歴史や地域に根付く様々な資源を観光コンテンツとしたブランド化とおもてなしによる経済活動の促進
- ・京都府5市2町で構成する「海の京都観光圏」による観光地域づくりを促進

## 6. 対応方針(原案)

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- 今後の背後企業の増産に伴うバルク貨物及びコンテナ貨物取扱量の増加への対応が可能となり、海上輸送コスト及び陸上輸送コストが削減される。
- 交通量の増加に伴う渋滞発生回避及び安全性の確保が可能となり、輸送・移動コスト及び交通事故による損失が削減される。
- 大規模地震発生時における、阪神港の機能低下を補完するリダンダンシーの確保が可能となり、発災時における輸送コストが削減される。
- 道路、岸壁及びふ頭用地について、設計の見直し等により事業費及び事業期間が前回から変更となるものの、本プロジェクトが必要な状況は変化していない。
- 費用便益比(B/C)は、全体事業で1.2、残事業で1.2である。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- 岸壁(-14m)等の整備は完了しており、65%まで整備が進んでいる。残りの施設の整備においても、確実に推進し事業進捗を図る予定。



舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業は、事業の必要性等に関する視点、事業進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 6-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和6年度第2回

まいづる わだ  
舞鶴港和田地区  
国際物流ターミナル整備事業  
【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和6年11月  
近畿地方整備局

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析  
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 4.9% NPV= 272.2 億円  
B/C= 1.19

		割引前														割引後		(億円)																				
年度	施設供用期間	建設費	管理運営費・再投資費	総費用(C)	輸送コスト削減効果(コンテナ)	輸送コスト削減効果(木質チップ)	輸送コスト削減効果(PKS)	輸送コスト削減効果(コークス)	輸送コスト削減効果(珪砂)	輸送コスト削減効果(ソーラ灰)	震災時貨物輸送費用削減	臨港道路整備による移設コスト削減効果	交通安全事故削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	年度	施設供用期間	社会的割引率	割引率	建設費	管理運営費・再投資費	総費用(C)	輸送コスト削減効果(コンテナ)	輸送コスト削減効果(木質チップ)	輸送コスト削減効果(PKS)	輸送コスト削減効果(コークス)	輸送コスト削減効果(珪砂)	輸送コスト削減効果(ソーラ灰)	震災時貨物輸送費用削減	臨港道路整備による移設コスト削減効果	交通安全事故削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)			
1989		2.4		2.4												-2.4	1989		0.04	3.95	9.5		9.5											-9.5				
1990		2.7		2.7												-2.7	1990		0.04	3.79	10.2		10.2												-10.2			
1991		9.9		9.9												-9.9	1991		0.04	3.65	3.3		3.3												-3.3			
1992		4.8		4.8												-4.8	1992		0.04	3.51	16.8		16.8													-16.8		
1993		8.6		8.6												-8.6	1993		0.04	3.37	29.0		29.0													-29.0		
1994		18.9		18.9												-18.9	1994		0.04	3.24	61.3		61.3													-61.3		
1995		37.4		37.4												-37.4	1995		0.04	3.12	116.6		116.6														-116.6	
1996		26.9		26.9												-26.9	1996		0.04	3.00	80.7		80.7														-80.7	
1997		19.8		19.8												-19.8	1997		0.04	2.88	57.1		57.1														-57.1	
1998		23.6		23.6										9.3	0.0	-14.3	1998		0.04	2.77	65.4		65.4					25.8	0.1			25.9		-39.5				
1999		21.1		21.1										9.3	0.0	-11.8	1999		0.04	2.67	56.2		56.2					24.9	0.1			24.9		-31.4				
2000		21.7		21.7										9.3	0.0	-12.4	2000		0.04	2.56	55.6		55.6					23.8	0.1			23.9		-31.7				
2001		18.4		18.4										9.3	0.0	-9.1	2001		0.04	2.46	45.4		45.4					22.9	0.1			23.0		-22.3				
2002		18.7		18.7										9.3	0.0	-9.4	2002		0.04	2.37	44.3		44.3					22.0	0.1			22.1		-22.2				
2003		21.4		21.4										9.3	0.0	-12.1	2003		0.04	2.28	48.8		48.8					21.2	0.1			21.3		-27.5				
2004		45.6		45.6										9.3	0.0	-36.3	2004		0.04	2.19	99.9		99.9					20.4	0.1			20.5		-79.5				
2005		46.5		46.5										9.3	0.0	-37.2	2005		0.04	2.11	98.0		98.0					19.6	0.1			19.7		-78.3				
2006		29.7		29.7										9.3	0.0	-20.4	2006		0.04	2.03	60.2		60.2					18.8	0.1			18.9		-41.2				
2007		14.2		14.2										9.3	0.0	-4.9	2007		0.04	1.95	27.7		27.7					18.2	0.1			18.2		-9.5				
2008		13.3		13.3										9.3	0.0	-4.0	2008		0.04	1.87	24.9		24.9					17.4	0.1			17.5		-7.4				
2009		29.9		29.9										9.3	0.0	-20.6	2009		0.04	1.80	53.8		53.8					16.7	0.1			16.8		-37.0				
2010		1.1		1.1	2.3									21.9	0.1	24.3	2010		0.04	1.73	1.9		1.9	4.0				37.9	0.2			42.1		40.2				
2011		1.1		1.1	3.3									22.4	0.1	25.9	2011		0.04	1.67	1.8		1.8	5.5				37.3	0.2			43.1		41.2				
2012		1.7		1.7	3.3									21.9	0.1	25.4	2012		0.04	1.60	2.7		2.7	5.3				35.1	0.2			40.6		37.9				
2013		14.9		14.9	3.9									22.0	0.1	26.0	2013		0.04	1.54	22.9		22.9	5.9				33.9	0.2			40.0		17.1				
2014		9.0	0.0	9.0	5.1									21.6	0.1	26.8	2014		0.04	1.48	13.3	0.1	13.4	7.9				31.9	0.2			39.6		26.8				
2015		11.7		11.7	4.8									20.9	0.1	25.9	2015		0.04	1.42	16.7		16.7	6.8				29.8	0.2			36.8		20.2				
2016		14.1		14.1	6.4									20.9	0.1	27.4	2016		0.04	1.37	19.3		19.3	8.8				28.5	0.2			37.5		18.2				
2017		11.7	0.4	12.1	7.2		0.1							20.8	0.1	28.2	2017		0.04	1.32	15.4	0.5	15.9	9.5			0.1		27.4	0.2			37.1		21.2			
2018		7.0		7.0	7.2					1.3				20.7	0.1	29.7	2018		0.04	1.27	8.9		8.9	9.1				1.7		26.2	0.2			37.5		28.7		
2019		4.4	0.0	4.4	7.1					1.2				20.6	0.1	29.4	2019		0.04	1.22	5.4	0.1	5.4	8.6			0.4	1.5		25.1	0.2			35.8		30.4		
2020		9.8		9.8	6.7					0.4				20.6	0.1	28.6	2020		0.04	1.17	11.5		11.5	7.8			1.0		24.1	0.2			33.6		22.0			
2021		18.4	0.0	18.4	5.9		0.3			1.1	1.0			20.5	0.1	29.0	2021		0.04	1.12	20.7	0.0	20.7	6.6			0.4	1.3	1.1		23.0	0.1			32.4		11.9	
2022		17.9	0.1	18.0	5.9		0.3			0.8	0.8			20.4	0.1	29.0	2022		0.04	1.08	19.4	0.1	19.5	6.3			0.8	0.9	0.4		22.1	0.1			30.6		11.1	
2023		8.8		8.8	6.4					0.1				20.3	0.1	28.9	2023		0.04	1.04	9.2		9.2	6.6			0.1	0.8	1.2		21.2	0.1			30.1		20.9	
2024		12.8	0.0	12.8	7.8					0.1				20.3	0.1	28.9	2024		0.04	1.00	12.8	0.0	12.8	7.8			0.1	0.8	1.2	1.1		34.1	0.3			45.3		32.4
2025		30.3		30.3	9.2					0.1				20.3	0.1	46.6	2025		0.04	0.96	29.1		29.1	8.8			0.1	0.7	1.1	1.1		32.7	0.3			44.8		15.6
2026		37.3	4.8	42.1	10.5					0.1				20.3	0.1	47.8	2026		0.04	0.92	34.5	4.4	38.9	9.7			0.1	0.7	1.1	1.0		31.3	0.3			44.2		5.3
2027		44.1		44.1	10.5					0.1				20.3	0.1	47.7	2027		0.04	0.89	39.2		39.2	9.4			0.1	0.7	1.0	1.0		29.9	0.3			42.4		3.2
2028		38.2		38.2	10.5					0.1				20.3	0.1	47.6	2028		0.04	0.85	32.7		32.7	9.0			0.1	0.6	1.0	1.0		28.7	0.2			40.7		8.0
2029		29.8	0.5	30.3	10.5					0.1				20.3	0.1	42.4	2029		0.04	0.82	24.5	0.4	24.9	8.7			0.1	0.6	1.0	1.0		23.4	0.1			34.9		9.9
2030		16.6		16.6	10.5	0.2	0.2	0.1	1.1	1.1	1.3	1.2	28.5	0.2	43.3	2030		0.04	0.79	13.1		13.1	8.3	0.2	0.1		0.1	0.9	1.0	0.9		22.5	0.1			29.4		21.1
2031	1	9.6	0.0	9.6	10.5	0.4	0.2	0.2	1.5	1.4	1.2	28.3	0.2	43.9	2031	2	0.04	0.76	7.3	0.0	7.3	8.0	0.3	0.1	0.2	1.1	1.1	0.9	21.5	0.1			33.4		26.1			
2032	3	5.5		5.5	10.5	0.6	0.2	0.3	1.9	1.5	1.2	28.2	0.2	44.6	2032	3	0.04	0.73	4.0		4.0	7.7	0.5	0.1	0.2	1.4	1.1	0.9	20.6	0.1			32.6		28.6			
2033	4	5.6		5.6	10.5	0.8	0.2	0.4	2.2	1.7	1.2	28.1	0.2	45.3	2033	4	0.04	0.70	3.9		3.9	7.4	0.6	0.1	0.3	1.6	1.2	0.9	19.7	0.1			31.9		27.9			
2034	5	6.2	6.4	12.6	10.5	1.0	0.2	0.5	2.6	1.8	1.2	27.9	0.2	46.1	2034	5	0.04	0.68	4.2	4.3	8.5	7.1	0.7	0.2	0.4	1.7	1.2	0.8	18.9	0.1			31.1		22.6			
2035	6	3.9		3.9	10.5	1.3	0.3	0.7	3.0	1.9	1.2	27.7	0.2	48.7	2035	6	0.04	0.65	2.5		2.5	6.8	0.8	0.2	0.4	1.9	1.2	0.8	19.3	0.2			31.6		29.1			
2036	7	0.0	0.0	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.2	31.4	0.3		51.3	51.2	2036	7	0.04	0.62		0.0	0.0	6.6	0.9	0.2	0.5	2.1	1.3	0.7	19.6	0.2			32.0		32.0		
2037	8	0.3	0.3	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.2	31.3	0.3		51.1	50.8	2037	8	0.04	0.60		0.2	0.2	6.3	0.9	0.2	0.5	2.0	1.2	0.7	18.8	0.2			30.7		30.5		
2038	9																																					











舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【建設期間-10%】  
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 4.9% NPV= 274.2 億円  
B/C= 1.19

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 建設費, 管理運営費・再投資費, 総費用(C), 輸送コスト削減効果(コンテナ), 輸送コスト削減効果(トラック), 輸送コスト削減効果(PKS), 輸送コスト削減効果(コークス), 輸送コスト削減効果(珪砂), 震災時費用削減, 臨港道路整備による移設コスト削減効果, 交通事象減少効果, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C). Rows from 1989 to 2078, including a total row at the bottom.

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 社会的利益率, 割引率, 建設費, 管理運営費・再投資費, 総費用(C), 輸送コスト削減効果(コンテナ), 輸送コスト削減効果(トラック), 輸送コスト削減効果(PKS), 輸送コスト削減効果(コークス), 輸送コスト削減効果(珪砂), 震災時費用削減, 臨港道路整備による移設コスト削減効果, 交通事象減少効果, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C). Rows from 1989 to 2078, including a total row at the bottom.

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【建設期間+10%】  
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 4.9% NPV= 270.8 億円  
B/C= 1.19

Table with 18 columns: 年度, 施設使用期間, 建設費, 管理運営費・再投資費, 総費用(C), 輸送コスト削減効果(コンテナ), 輸送コスト削減効果(PKS), 輸送コスト削減効果(コークス), 輸送コスト削減効果(ソナー反), 輸送コスト削減効果(コンテナ), 施設使用削減, 臨港道路整備による移設コスト削減効果, 交通事故減少効果, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C). Rows from 1989 to 2080, including a total row at the bottom.

Table with 18 columns: 年度, 施設使用期間, 社会的割引率, 割引率, 建設費, 管理運営費・再投資費, 総費用(C), 輸送コスト削減効果(コンテナ), 輸送コスト削減効果(木質チップ), 輸送コスト削減効果(PKS), 輸送コスト削減効果(コークス), 輸送コスト削減効果(ソナー反), 施設使用削減, 臨港道路整備による移設コスト削減効果, 交通事故減少効果, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C). Rows from 1989 to 2080, including a total row at the bottom.





舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析 【需要+10%】  
事業の投資効率的性の費用便益分析シート(割引前)

事業の投資効率的性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 6.1% NPV= 81.8 億円  
B/C= 1.37

Table with columns for '割引前' (Before Discount) and '割引後' (After Discount). Rows represent years from 1989 to 2029, plus a '合計' (Total) row. Columns include '年度' (Year), '施設供用期間' (Facility Use Period), '建設費' (Construction Cost), '管理運営費・再投資費' (Management and Investment Costs), '総費用 (C)' (Total Cost), and various '削減効果' (Reduction Effects) for different cost categories, leading to '総便益 (B)' (Total Benefit) and '純便益 (B-C)' (Net Benefit).

Table with columns for '割引前' (Before Discount) and '割引後' (After Discount). Rows represent years from 1989 to 2029, plus a '合計' (Total) row. Columns include '年度' (Year), '施設供用期間' (Facility Use Period), '社会的割引率' (Social Discount Rate), '割引率' (Discount Rate), '建設費' (Construction Cost), '管理運営費・再投資費' (Management and Investment Costs), '総費用 (C)' (Total Cost), and various '削減効果' (Reduction Effects) for different cost categories, leading to '総便益 (B)' (Total Benefit) and '純便益 (B-C)' (Net Benefit).

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【建設費-10%】  
事業の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 6.2% NPV= 76.4 億円  
B/C= 1.38

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 建設費, 管理運営費・再投資費, 総費用(C), 輸送コスト削減効果(コンテナ), 輸送コスト削減効果(木質チップ), 輸送コスト削減効果(PKS), 輸送コスト削減効果(コークス), 輸送コスト削減効果(珪砂), 震災時貨物搬入コスト削減効果, 臨港道路整備による移動コスト削減効果, 交通安全改善効果, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C). Rows from 1989 to 2029, ending with a total row.

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 社会的利益率, 割引率, 建設費, 管理運営費・再投資費, 総費用(C), 輸送コスト削減効果(コンテナ), 輸送コスト削減効果(木質チップ), 輸送コスト削減効果(PKS), 輸送コスト削減効果(コークス), 輸送コスト削減効果(珪砂), 震災時貨物搬入コスト削減効果, 臨港道路整備による移動コスト削減効果, 交通安全改善効果, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C). Rows from 1989 to 2029, ending with a total row.







舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【建設期間+10%】  
 事業の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 5.1% NPV= 44.5 億円  
 B/C= 1.21

		割引前 (億円)															
年度	施設供用期間	建設費	管理運営費・再投資費	総費用(C)	輸送コスト削減効果(コンテナ)	輸送コスト削減効果(木質チップ)	輸送コスト削減効果(PKS)	輸送コスト削減効果(コークス)	輸送コスト削減効果(珪砂)	輸送コスト削減効果(ソーダ灰)	震災時貨物搬入コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	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																	
2014																	
2015																	
2016																	
2017																	
2018																	
2019																	
2020																	
2021																	
2022																	
2023																	
2024																	
2025		28.0		28.0													-28.0
2026		34.4	4.8	39.2													-39.2
2027		40.7		40.7													-40.7
2028		35.3		35.3													-35.3
2029		27.5	0.5	28.1													-28.1
2030		15.3		15.3													-15.3
2031	1	8.9	0.0	8.9	5.3		0.2	0.1							5.5	-3.9	
2032	2	5.1		5.1	5.3		0.2	0.2							5.7	0.6	
2033	3	5.2		5.2	5.3		0.2	0.3							5.8	0.6	
2034	4	5.7	6.4	12.1	5.3		0.2	0.4							5.9	-6.2	
2035	5	3.6		3.6	5.3		0.2	0.5							6.0	2.4	
2036	6	17.5	0.0	17.5	5.3		0.3	0.7		16.3	0.1				22.6	5.1	
2037	7		0.3	0.3	5.3		0.3	0.8		16.2	0.1				22.6	22.3	
2038	8				5.3		0.3	0.8		16.1	0.1				22.5	22.5	
2039	9		0.1	0.1	5.3		0.3	0.8		16.1	0.1				22.5	22.4	
2040	10				5.3		0.3	0.8		16.0	0.1				22.4	22.4	
2041	11		0.0	0.0	5.3		0.3	0.8		15.9	0.1				22.3	22.3	
2042	12		0.1	0.1	5.3		0.3	0.8		15.8	0.1				22.2	22.1	
2043	13		4.8	4.8	5.3		0.3	0.8		15.7	0.1				22.1	17.3	
2044	14		0.1	0.1	5.3		0.3	0.8		15.6	0.1				22.0	21.9	
2045	15				5.3		0.3	0.8		15.5	0.1				21.9	21.9	
2046	16		3.8	3.8	5.3		0.3	0.8		15.3	0.1				21.8	18.0	
2047	17		7.1	7.1	5.3		0.3	0.8		15.2	0.1				21.7	14.5	
2048	18				5.3		0.3	0.8		15.1	0.1				21.5	21.5	
2049	19		0.6	0.6	5.3		0.3	0.8		15.0	0.1				21.4	20.8	
2050	20				5.3		0.3	0.8		14.9	0.1				21.3	21.3	
2051	21		6.2	6.2	5.3		0.3	0.8		14.8	0.1				21.2	15.0	
2052	22				5.3		0.3	0.8		14.7	0.1				21.1	21.1	
2053	23				5.3		0.3	0.8		14.5	0.1				21.0	21.0	
2054	24		0.2	0.2	5.3		0.3	0.8		14.4	0.1				20.8	20.7	
2055	25		19.8	19.8	5.3		0.3	0.8		14.3	0.1				20.7	0.9	
2056	26		3.7	3.7	5.3		0.3	0.8		14.2	0.1				20.6	16.9	
2057	27		0.4	0.4	5.3		0.3	0.8		14.1	0.1				20.5	20.1	
2058	28				5.3		0.3	0.8		14.0	0.1				20.4	20.4	
2059	29		0.3	0.3	5.3		0.3	0.8		13.9	0.1				20.3	20.0	
2060	30				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2061	31				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2062	32				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2063	33				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2064	34		0.0	0.0	5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2065	35				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2066	36				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2067	37				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2068	38				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2069	39		0.0	0.0	5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2070	40				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2071	41				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2072	42				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2073	43				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2074	44		0.0	0.0	5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2075	45				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2076	46				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2077	47				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2078	48				5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2079	49		0.0	0.0	5.3		0.3	0.8		6.3	6.3				6.3	6.3	
2080	50				5.3		0.3	0.8						28.1	6.3	6.3	
合計		227.1	59.2	286.3	263.5		13.1	35.3		363.3	3.2			28.1	678.4	392.0	

		割引後 (億円)																	
年度	施設供用期間	社会的割引率	割引率	建設費	管理運営費・再投資費	総費用(C)	輸送コスト削減効果(コンテナ)	輸送コスト削減効果(木質チップ)	輸送コスト削減効果(PKS)	輸送コスト削減効果(コークス)	輸送コスト削減効果(珪砂)	輸送コスト削減効果(ソーダ灰)	震災時貨物搬入コスト削減効果	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	
1989		0.04		3.95															
1990		0.04		3.79															
1991		0.04		3.65															
1992		0.04		3.51															
1993		0.04		3.37															
1994		0.04		3.24															
1995		0.04		3.12															
1996		0.04		3.00															
1997		0.04		2.88															
1998		0.04		2.77															
1999		0.04		2.67															
2000		0.04		2.56															
2001		0.04		2.46															
2002		0.04		2.37															
2003		0.04		2.28															
2004		0.04		2.19															
2005		0.04		2.11															
2006		0.04		2.03															
2007		0.04		1.95															
2008		0.04		1.87															
2009		0.04		1.80															

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【社会的割引率2%】  
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 4.9% NPV= 604.0 億円  
B/C= 1.41

年度	施設供用期間	割引前															割引後		
		建設費	管理運営費・再投資費	総費用(C)	輸送コスト削減効果(コンテナ)	輸送コスト削減効果(木質チップ)	輸送コスト削減効果(PKS)	輸送コスト削減効果(コークス)	輸送コスト削減効果(珪砂)	輸送コスト削減効果(ソード灰)	震災時貨物輸送費用削減	臨港道路整備による移設コスト削減効果	交通安全事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	割引率	総便益(B)	純便益(B-C)
1989		2.4		2.4															-2.4
1990		2.7		2.7															-2.7
1991		9.0		9.0															-9.0
1992		4.8		4.8															-4.8
1993		8.6		8.6															-8.6
1994		18.9		18.9															-18.9
1995		37.4		37.4															-37.4
1996		26.9		26.9															-26.9
1997		19.8		19.8															-19.8
1998		23.6		23.6															-23.6
1999		21.1		21.1									9.3	0.0	9.3	-14.3			-9.3
2000		21.7		21.7									9.3	0.0	9.3	-12.4			-9.3
2001		18.4		18.4									9.3	0.0	9.3	-9.1			-9.1
2002		18.7		18.7									9.3	0.0	9.3	-9.4			-9.4
2003		21.4		21.4									9.3	0.0	9.3	-12.1			-9.3
2004		45.6		45.6									9.3	0.0	9.3	-36.3			-9.3
2005		46.5		46.5									9.3	0.0	9.3	-37.2			-9.3
2006		29.7		29.7									9.3	0.0	9.3	-20.4			-9.3
2007		14.2		14.2									9.3	0.0	9.3	-4.9			-9.3
2008		13.3		13.3									9.3	0.0	9.3	-4.0			-9.3
2009		29.9		29.9									9.3	0.0	9.3	-20.6			-9.3
2010		1.1		1.1	2.3								21.9	0.1	24.3	23.2			21.9
2011		1.1		1.1	3.3								22.4	0.1	25.9	24.8			22.4
2012		1.7		1.7	3.3								21.9	0.1	25.4	23.7			21.9
2013		14.9		14.9	3.9								22.0	0.1	26.0	11.1			22.0
2014		9.0	0.0	9.0	5.1								25.8	0.1	27.1	17.1			25.8
2015		11.7		11.7	4.8								20.9	0.1	25.9	14.2			20.9
2016		14.1		14.1	6.4								20.9	0.1	27.4	13.3			20.9
2017		11.7	0.4	12.1	7.2		0.1						20.8	0.1	28.2	16.1			20.8
2018		7.0		7.0	7.2		0.3			1.3			20.7	0.1	29.7	22.7			20.7
2019		4.4	0.0	4.4	7.1		0.3			1.2			20.6	0.1	29.4	25.0			20.6
2020		9.8		9.8	6.7		0.4			0.9			20.6	0.1	28.6	18.8			20.6
2021		18.4	0.0	18.4	5.9		0.3			1.1	1.0		20.5	0.1	29.0	10.6			20.5
2022		17.9	0.1	18.0	5.9		0.3			0.8	0.8		20.4	0.1	30.1	20.3			20.4
2023		8.8		8.8	6.4		0.1			0.8	1.2		20.3	0.1	28.9	20.1			20.3
2024		12.8	0.0	12.8	7.8		0.1			0.8	1.2	1.1	34.1	0.3	45.3	32.4			34.1
2025		30.3		30.3	9.2		0.1			0.8	1.2	1.1	34.0	0.3	46.6	16.3			34.0
2026		37.3	4.8	42.1	10.5		0.1			0.8	1.2	1.1	33.8	0.3	47.8	5.7			33.8
2027		44.1		44.1	10.5		0.1			0.8	1.2	1.2	33.7	0.3	47.7	3.6			33.7
2028		38.2		38.2	10.5		0.1			0.8	1.2	1.2	33.5	0.3	47.6	9.4			33.5
2029		29.8	0.5	30.3	10.5		0.1			0.8	1.2	1.2	28.5	0.2	42.4	12.1			28.5
2030		16.6		16.6	10.5	0.2	0.2	0.1	1.1	1.3	1.2	28.5	0.2	43.3	26.7			28.5	
2031	1	9.6	0.0	9.6	10.5	0.4	0.2	0.2	1.5	1.4	1.2	28.3	0.2	43.9	34.3			28.3	
2032	3	5.5		5.5	10.5	0.6	0.2	0.3	1.9	1.5	1.2	28.2	0.2	44.6	39.1			28.2	
2033	4	5.6		5.6	10.5	0.8	0.2	0.4	2.2	1.7	1.2	28.1	0.2	45.3	39.7			28.1	
2034	5	6.2	6.4	12.6	10.5	1.0	0.2	0.5	2.6	1.8	1.2	27.9	0.2	46.1	33.5			27.9	
2035	6	3.9		3.9	10.5	1.3	0.3	0.7	3.0	1.9	1.2	29.7	0.2	48.7	44.8			29.7	
2036	7	0.0	0.0	0.0	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.2	31.4	0.3	51.3	51.2			31.4	
2037	8	0.3	0.3	0.6	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.2	31.3	0.3	51.1	50.8			31.3	
2038	9				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.2	31.1	0.3	51.0	51.0			31.1	
2039	10	0.1	0.1	0.2	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.1	31.0	0.3	50.8	50.7			31.0	
2040	11				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.1	30.9	0.3	50.7	50.7			30.9	
2041	12	0.0	0.0	0.0	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.1	30.6	0.3	50.4	50.4			30.6	
2042	13	0.1	0.1	0.2	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.1	30.4	0.3	50.2	50.1			30.4	
2043	14	4.8		4.8	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.0	30.2	0.3	49.9	45.1			30.2	
2044	15	0.1	0.1	0.2	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.0	30.0	0.3	49.6	49.6			30.0	
2045	16				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.0	29.7	0.3	49.4	49.4			29.7	
2046	17	3.8		3.8	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	1.0	29.5	0.3	49.1	45.3			29.5	
2047	18	7.1		7.1	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.9	29.3	0.3	48.9	41.8			29.3	
2048	19				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.9	29.1	0.3	48.6	48.6			29.1	
2049	20	0.6	0.6	1.2	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.9	28.8	0.3	48.4	47.8			28.8	
2050	21				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.8	28.6	0.3	48.1	48.1			28.6	
2051	22	6.2		6.2	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.8	28.4	0.3	47.8	41.7			28.4	
2052	23				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.8	28.2	0.3	47.6	47.6			28.2	
2053	24				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.7	27.9	0.3	47.3	47.3			27.9	
2054	25	0.2	0.2	0.4	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.7	27.7	0.3	47.1	46.9			27.7	
2055	26	19.8		19.8	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.7	27.5	0.3	46.8	27.0			27.5	
2056	27	3.7		3.7	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.6	27.3	0.3	46.6	42.8			27.3	
2057	28	0.4	0.4	0.8	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.6	27.1	0.3	46.3	45.9			27.1	
2058	29				10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.6	26.8	0.3	46.0	46.0			26.8	
2059	30	0.3	0.3	0.6	10.5	1.5	0.3	0.8	3.3	2.0	0.5	26.6	0.3	55.3	101.1	100.8		55.3	
2060	31				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2061	32				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2062	33				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2063	34				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2064	35	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2065	36				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2066	37				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2067	38				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2068	39				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2069	40	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2070	41				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2071	42				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2072	43				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2073	44				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2074	45	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2075	46				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2076	47				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2077	48				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2078	49				5.3		0.3	0.8					6.3	6.3				6.3	
2079	50	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3												

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【社会的割引率1%】  
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 4.9% NPV= 845.7 億円  
B/C= 1.57

Table with columns for Year (年度), Investment Period (施設供用期間), and various cost/benefit metrics (建設費, 管理運営費, 総費用, etc.) under the heading '割引前' (Before Discount). Total values at the bottom: 798.0, 59.8, 857.8, 555.9, 39.4, 15.7, 35.3, 99.1, 72.0, 35.4, 1,474.5, 12.0, 66.9, 2,406.2, 1,548.4.

Table with columns for Year (年度), Investment Period (施設供用期間), and various cost/benefit metrics (社会的割引率, 割引率, 建設費, etc.) under the heading '割引後' (After Discount). Total values at the bottom: 1,429.2, 48.0, 1,477.3, 479.0, 31.8, 12.5, 25.9, 81.7, 61.7, 30.5, 1,542.5, 11.7, 45.7, 2,323.0, 845.7.



舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析【社会的割引率1%】  
 事業の投資効率性の費用便益分析シート(割引前)

事業の投資効率性の費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 5.4% NPV= 287.2 億円  
 B/C= 2.08

		割引前													(億円)	
年度	施設供用期間	建設費	管理運営費・再投資費	総費用(C)	輸送コスト削減効果(コンテナ)	輸送コスト削減効果(木質チップ)	輸送コスト削減効果(PKS)	輸送コスト削減効果(コークス)	輸送コスト削減効果(珪砂)	輸送コスト削減効果(ソーダ灰)	震災時貨物輸送費用削減	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	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																
2014																
2015																
2016																
2017																
2018																
2019																
2020																
2021																
2022																
2023																
2024																
2025		30.3		30.3												-30.3
2026		37.3	4.8	42.1												-42.1
2027		44.1		44.1												-44.1
2028		38.2		38.2												-38.2
2029		29.8	0.5	30.3												-30.3
2030	1	18.6		18.6	5.3		0.2	0.1						5.5		-11.1
2031	2	9.6	0.0	9.6	5.3		0.2	0.2						5.7		-4.0
2032	3	5.5		5.5	5.3		0.2	0.3						5.8		0.3
2033	4	5.6		5.6	5.3		0.2	0.4						5.9		0.3
2034	5	6.2	6.4	12.6	5.3		0.2	0.5						6.0		-6.6
2035	6	3.9		3.9	5.3		0.3	0.7				16.3	0.1	22.6		18.7
2036	7	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8				16.2	0.1	22.6		22.6
2037	8	0.3	0.3	0.6	5.3		0.3	0.8				16.1	0.1	22.5		22.2
2038	9				5.3		0.3	0.8				16.1	0.1	22.5		22.5
2039	10	0.1	0.1	0.2	5.3		0.3	0.8				16.0	0.1	22.4		22.3
2040	11				5.3		0.3	0.8				15.9	0.1	22.3		22.3
2041	12	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8				15.8	0.1	22.2		22.2
2042	13	0.1	0.1	0.2	5.3		0.3	0.8				15.7	0.1	22.1		22.0
2043	14	4.8	4.8	9.6	5.3		0.3	0.8				15.6	0.1	22.0		17.2
2044	15	0.1	0.1	0.2	5.3		0.3	0.8				15.5	0.1	21.9		21.8
2045	16				5.3		0.3	0.8				15.3	0.1	21.8		21.8
2046	17	3.8	3.8	7.6	5.3		0.3	0.8				15.2	0.1	21.7		17.8
2047	18	7.1	7.1	14.2	5.3		0.3	0.8				15.1	0.1	21.5		14.4
2048	19				5.3		0.3	0.8				15.0	0.1	21.4		21.4
2049	20	0.6	0.6	1.2	5.3		0.3	0.8				14.9	0.1	21.3		20.7
2050	21				5.3		0.3	0.8				14.8	0.1	21.2		21.2
2051	22	6.2	6.2	12.4	5.3		0.3	0.8				14.7	0.1	21.1		14.9
2052	23				5.3		0.3	0.8				14.5	0.1	21.0		21.0
2053	24				5.3		0.3	0.8				14.4	0.1	20.8		20.8
2054	25	0.2	0.2	0.4	5.3		0.3	0.8				14.3	0.1	20.7		20.6
2055	26	19.8	19.8	39.6	5.3		0.3	0.8				14.2	0.1	20.6		0.8
2056	27	3.7	3.7	7.4	5.3		0.3	0.8				14.1	0.1	20.5		16.8
2057	28	0.4	0.4	0.8	5.3		0.3	0.8				14.0	0.1	20.4		20.0
2058	29				5.3		0.3	0.8				13.9	0.1	20.3		20.3
2059	30	0.3	0.3	0.6	5.3		0.3	0.8				13.7	0.1	20.1		19.9
2060	31				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2061	32				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2062	33				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2063	34				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2064	35	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2065	36				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2066	37				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2067	38				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2068	39				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2069	40	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2070	41				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2071	42				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2072	43				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2073	44				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2074	45	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2075	46				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2076	47				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2077	48				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2078	49				5.3		0.3	0.8				6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
2079	50	0.0	0.0	0.0	5.3		0.3	0.8				28.1	34.3	34.3	34.3	34.3
合計		227.1	59.2	286.3	263.5		13.1	35.3				377.0	3.4	28.1	720.3	433.9

		割引後													(億円)				
年度	施設供用期間	社会的割引率	割引率	建設費	管理運営費・再投資費	総費用(C)	輸送コスト削減効果(コンテナ)	輸送コスト削減効果(木質チップ)	輸送コスト削減効果(PKS)	輸送コスト削減効果(コークス)	輸送コスト削減効果(珪砂)	輸送コスト削減効果(ソーダ灰)	震災時貨物輸送費用削減	臨港道路整備による移動コスト削減効果	交通事故減少効果	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	
1989		0.04		3.83															
1990		0.04		3.68															
1991		0.04		3.54															
1992		0.04		3.41															
1993		0.04		3.28															
1994		0.04		3.15															
1995		0.04		3.03															
1996		0.04		2.91															
1997		0.04		2.80															
1998		0.04		2.69															
1999		0.04		2.59															
2000		0.04		2.49															
2001		0.04		2.39															
2002		0.04		2.30															
2003		0.04		2.21															
2004		0.04		2.13															
2005		0.04		2.05															
2006		0.04		1.97															
2007		0.04		1.89															
2008		0.04		1.82															
2009		0.04		1.75															
2010		0.04		1.68															
2011		0.04		1.62					</										

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業  
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	56	千円/TEU・年	近傍の舞鶴港を利用できることによる輸送コスト削減(コンテナ)	11	億円/年
		3.1	千円/トン・年	喫水調整・陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減(珪砂)	3.3	億円/年
		5.9	千円/トン・年	船型の大型化による海上輸送コスト削減(ソーダ灰)	2.0	億円/年
		0.65	千円/トン年	陸上輸送距離の短縮による陸上輸送コスト削減(PKS)	0.38	億円/年
		2.4	千円/トン・年	船型の大型化による海上輸送コスト削減(木質チップ)	1.5	億円/年
		2.9	千円/トン年	陸上輸送距離の短縮による陸上輸送コスト(コークス)	0.75	億円/年
震災時便益	輸送コストの削減	1,882	円/TEU・年	大阪湾地域における大規模地震発生時におけるコンテナ物流機能のリダンダンシーの確保による震災時の輸送コスト削減(震災時貨物) ※発生確率考慮後	1.2	億円/年
移動便益	輸送・移動コスト削減	34	億円/年	輸送経路の確保による輸送・移動コストの削減	34	億円/年
	交通事故削減	0.31	億円/年	通行の危険性の低減による事故損失額の減少	0.31	億円/年
残存価値	残存価値	55	億円	土地、上屋、荷役機械等の残存価値	55	億円

\* 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(令和6年6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14m)、泊地(水深14m)、岸壁(水深12m)、ふ頭用地、道路 等

## ■便益計算の考え方(舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業)

### 1. 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コンテナ)

・近傍の舞鶴港を利用できることによる外貿コンテナの輸送コスト削減額を算出する。なお、現在の舞鶴港背後圏となる京都府及び兵庫県のコンテナ貨物の多くが神戸港、大阪港を利用している実績を踏まえ、コンテナ貨物の発生消費地から大阪港及び神戸港の内、距離が近い港湾を代替港に設定する。

・将来コンテナ貨物需要について、既存貨物は新型コロナ渦前のH30実績まで貨物量が回復するものとし、さらに舞鶴港背後の立地企業を対象に実施したアンケート・ヒアリング調査により把握した潜在貨物5,859TEUを加えた1.9万TEU/年と設定する。

Without	大阪港・神戸港を利用
With	舞鶴港和田地区岸壁(水深14m・水深12m)を利用

#### ○便益計算

#### ■陸上輸送

項目		With	Without
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	3,593	
	40ft輸出	2,074	
	20ft輸入	4,059	
	40ft輸入	2,491	
陸上輸送往復距離(km)		7.8~146.1	38.3~256.5
陸上輸送費用原単位 (円/個)	20ft輸出	44,620~207,730	77,980~314,310
	40ft輸出	44,620~207,730	77,980~314,310
	20ft輸入	44,620~216,930	77,980~328,030
	40ft輸入	44,620~216,930	77,980~328,030
陸上輸送時間費用 (円/個)	20ft輸出	414~7,578	1,314~6,768
	40ft輸出	598~10,946	1,898~9,776
	20ft輸入	345~6,315	1,095~5,640
	40ft輸入	506~9,262	1,606~8,272
陸上輸送コスト(億円/年)		9.6	19.7
陸上輸送コスト削減額(億円/年)		10.0	

#### ■海上輸送

項目		With	Without
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	3,593	
	40ft輸出	2,074	
	20ft輸入	4,059	
	40ft輸入	2,491	
海上輸送距離(海里)		362~889	362~875
海上輸送費用原単位 (千円/個)	20ft輸出	11.3	11.3~11.4
	40ft輸出	16.9	16.9~17.1
	20ft輸入	11.3	11.3~11.4
	40ft輸入	16.9	16.9~17.1
海上輸送時間費用 (千円/個)	20ft輸出	50.8	50.8~51.5
	40ft輸出	73	73~74
	20ft輸入	38.1	38.1~38.6
	40ft輸入	57.2	57.2~57.9
海上輸送コスト(億円/年)		7.8	7.8
海上輸送コスト削減額(億円/年)		0.02	

外貿コンテナ貨物のコスト削減額(億円/年)	10.0
-----------------------	------

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 2. 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(珪砂)

・喫水調整・陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減額を算出する。なお、過去に取扱実績のあることから、喜多埠頭を代替港(喫水調整)として設定する。

・珪砂取扱企業の専用岸壁が老朽化している中で、岸壁(-12m)の完全供用時点では、専用岸壁の取扱貨物量も和田地区に転換され、全量扱うものとして取扱量は10.6万トン/年と設定する。

Without	舞鶴港喜多ふ頭を利用
With	舞鶴港和田地区岸壁(水深14m)を利用

## ○便益計算

## ■陸上輸送

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	106,095	
輸送トラック積載量(トン/台)	20	20
輸送トラック台数(台/年)	5,305	5,305
陸上輸送距離(km)	28	28
陸上輸送費用原単位(円/台)	35,840	35,840
陸上輸送コスト(百万円/年)	190.1	190.1
陸上輸送コスト削減額(億円/年)	0.00	

## ■横持ち費用

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	106,095	
輸送トラック積載量(トン/台)	0	20
輸送トラック台数(台/年)	0	5,305
陸上輸送距離(km)	0	3
陸上輸送費用原単位(円/台)	0	27,890
陸上輸送コスト(百万円/年)	0	147.9
陸上輸送コスト(百万円/年)	190.1	338.1
陸上輸送コスト削減額(億円/年)	1.48	

※国際埠頭は、直背後の保管施設に直接搬入が可能である。一方、喜多埠頭利用時は、直背後に保管施設が存在しないため、国際埠頭の保管施設まで横持ちが発生する。

## ■海上輸送

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	106,095	
投入船型(DWT)	53,000	53,000
荷揚貨物量(トン/回)	40,000	30,000
寄港隻数(隻/年)	3	4
海上輸送距離(海里)	7,788	7,788
航行速度(ノット)	14.0	14.0
海上輸送日数(日)	46.4	46.4
海上輸送費用原単位(千円/隻・日)	3,648	3,648
海上輸送コスト(百万円/年)	507	676
海上輸送コスト削減額(億円/年)	1.69	

輸送コスト削減便益(億円/年)	3.17
-----------------	------

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない



## 3. 船型の大型化による海上輸送コスト削減効果(ソーダ灰)

・船型の大型化による海上輸送コスト削減額を算出する。なお、過去に取扱実績のあることから、喜多埠頭を代替港として設定する。

・ソーダ灰取扱企業の専用岸壁が老朽化している中で、完全供用時点では、専用岸壁の取扱貨物量も和田地区に転換され、全量扱うものとして取扱量は3.5万トン/年と設定する。

Without	舞鶴港喜多ふ頭を利用
With	舞鶴港和田地区岸壁(水深14m)を利用

## ○便益計算

## ■陸上輸送

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	34,658	
輸送トラック積載量(トン/台)	20	20
輸送トラック台数(台/年)	1,733	1,733
陸上輸送距離(km)	28	28
陸上輸送費用原単位(円/台)	35,840	35,840
陸上輸送コスト(百万円/年)	62.1	62.1
陸上輸送コスト削減額(億円/年)	0.00	

## ■横持ち費用

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	34,658	
輸送トラック積載量(トン/台)	0	20
輸送トラック台数(台/年)	0	1,733
陸上輸送距離(km)	0	3
陸上輸送費用原単位(円/台)	0	27,890
陸上輸送コスト(百万円/年)	0	48.3
陸上輸送コスト削減額(億円/年)	0.48	

※国際埠頭は、直背後の保管施設に直接搬入が可能である。一方、喜多埠頭利用時は、直背後に保管施設が存在しないため、国際埠頭の保管施設まで横持ちが発生する。

## ■海上輸送

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	34,658	
投入船型(DWT)	45,000	35,000
荷揚貨物量(トン/回)	40,000	20,000
寄港隻数(隻/年)	1	2
海上輸送距離(海里)	8,894	8,894
航行速度(ノット)	14.0	14.0
海上輸送日数(日)	52.9	52.9
海上輸送費用原単位(千円/隻・日)	3,416	3,088
海上輸送コスト(百万円/年)	181	327
海上輸送コスト削減額(億円/年)	1.46	

輸送コスト削減便益(億円/年)	1.94
-----------------	------

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 4. 船型の大型化による海上輸送コスト削減効果(木質チップ)

・船型の大型化による海上輸送コスト削減額を算出する。なお、過去に小型船(4,000DWT)での取扱実績のあることから、喜多埠頭を代替港として設定する。

・ヒアリングに基づき、木質チップの取扱量は6.0万トン/年で設定する。

Without	舞鶴港喜多ふ頭を利用
With	舞鶴港和田地区岸壁(水深14m)を利用

## ○便益計算

## ■陸上輸送

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	60,000	
輸送トラック積載量(トン/台)	20	20
輸送トラック台数(台/年)	3,000	3,000
陸上輸送往復距離(km)	141.4	141.8
陸上輸送費用原単位(円/台)	82,850	82,850
陸上輸送コスト(百万円/年)	249	249
陸上輸送コスト削減額(億円/年)	0.0	

## ■海上輸送

取扱貨物量(トン/年)	60,000	
投入船型(DWT)	40,000	4,000
荷揚貨物量(トン/回)	40,000	4,000
寄港隻数(隻/年)	2	15
海上輸送距離(海里)	1,404	1,404
航行速度(ノット)	14.0	11.7
海上輸送日数(日)	8.4	10.0
海上輸送費用原単位(千円/隻・日)	3,258	1,291
海上輸送コスト(百万円/年)	54.5	193.7
海上輸送コスト削減額(億円/年)	1.39	

輸送コスト削減便益(億円/年)	1.39
-----------------	------

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 5. 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果 (PKS)

・陸上輸送距離の短縮による陸上輸送コスト削減額を算出する。代替港の設定にあたって、PKSは臭いの強い貨物であることから、人家から離れた場所での荷役が必要である。また、既存岸壁で取り扱っている貨物に障害を与えることがないようにする必要がある。日本海側港湾として、敦賀港、境港が想定されるものの、敦賀港：既存貨物以上の取扱いが難しい点、境港：陸上輸送距離が大幅に増加することから、輸送コストが小さい大阪港を代替港として設定する。

・ヒアリングに基づき、PKSの取扱量は4.1万トン／年で設定する。

Without	大阪港を利用
With	舞鶴港和田地区岸壁(水深14m)を利用

## ○便益計算

## ■陸上輸送

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	41,446	
輸送トラック積載量(トン/台)	20	20
輸送トラック台数(台/年)	2,072	2,072
陸上輸送往復距離(km)	136	186.2
陸上輸送費用原単位(円/台)	79,010	98,210
陸上輸送コスト(百万円/年)	164	204
陸上輸送コスト削減額(億円/年)	0.4	

## ■海上輸送

取扱貨物量(トン/年)	41,446	
投入船型(DWT)	20,000	20,000
荷揚貨物量(トン/回)	10,000	10,000
寄港隻数(隻/年)	5	5
海上輸送距離(海里)	6,238	6,046
航行速度(ノット)	13.7	13.7
海上輸送日数(日)	37.9	36.8
海上輸送費用原単位(千円/隻・日)	2,466	2,466
海上輸送コスト(百万円/年)	467.9	453.5
海上輸送コスト削減額(億円/年)	-0.14	

輸送コスト削減便益(億円/年)	0.25
-----------------	------

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 6. 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(コークス)

・陸上輸送距離の短縮による陸上輸送コスト削減額を算出する。代替港の設定にあたっては、石炭等の輸入・移入・移出貨物を取扱っており、瀬戸内海への港湾に移出している岸壁であることに加えて、石炭由来の製品としてコークスも取扱っていることから、代替港を大阪港として設定。

・ヒアリングに基づき、コークスの取扱量は2.6万トン/年で設定する。

Without	大阪港梅町岸壁(水深10m)を利用
With	舞鶴港和田地区岸壁(水深12m)を利用

## ○ 便益計算

## ■ 陸上輸送

項目	With	Without
取扱貨物量(トン/年)	26,000	
輸送トラック積載量(トン/台)	20	20
輸送トラック台数(台/年)	1,300	1,300
陸上輸送往復距離(km)	68.4	205.8
陸上輸送費用原単位(円/台)	51,730	109,610
陸上輸送コスト(百万円/年)	67	142
陸上輸送コスト削減額(億円/年)	0.75	

## ■ 海上輸送

取扱貨物量(トン/年)	26,000	
投入船型(DWT)	1,500	1,500
荷揚貨物量(トン/回)	1,500	1,500
寄港隻数(隻/年)	17	17
海上輸送距離(海里)	944	914
航行速度(ノット)	10.8	10.8
海上輸送日数(日)	7.3	7.1
海上輸送費用原単位(千円/隻・日)	871	871
海上輸送コスト(百万円/年)	107.9	104.4
海上輸送コスト削減額(億円/年)	-0.03	

輸送コスト削減便益(億円/年)	0.72
-----------------	------

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 7. 臨港道路整備による輸送・移動コストの削減、交通事故減少による損失の軽減

・臨港道路整備による輸送経路の確保による輸送・移動コストの削減額と通行の危険性の低減による事故損失額を算出する。なお、臨港道路が段階的に整備されていることから、臨港道路の段階的整備とふ頭地区別の取扱貨物の状況を踏まえて便益を設定。

Without	一般道を利用	
With	臨港道路を利用	
項目	With	Without
走行時間費用(億円)	1,047.9	1,080.5
走行費用(億円)	174.8	177.8
移動コスト削減便益(百万円)	35.5	
事故損失額(百万円)	23.7	24.0
事故損失軽減便益(百万円)	0.3	

※上記の表は令和18年時点の便益を示す

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 8. 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果(震災時コンテナ貨物)

・大阪湾地域における大規模地震発生時におけるコンテナ物流機能のリダンダンシーの確保による発災時の輸送コスト削減額を算出する。太平洋側で大規模災害発生時にバックアップ機能が不足する。したがって、大規模災害時に大阪湾諸港及び和歌山下津港で取扱いが困難となる外貨コンテナ貨物の内、近海航路コンテナ貨物を舞鶴港で取扱うものとして設定し、代替港は日本海側の近傍でコンテナ取扱いのある敦賀港を設定する。

・需要は舞鶴港でのコンテナ貨物の取扱い能力を考慮し、舞鶴港で取扱う震災時コンテナ貨物量として7.6万TEUを設定する。このうち、便益対象となる実入り貨物は、6.3万TEUとして設定する。

Without	敦賀港を利用
With	舞鶴港和田地区岸壁(水深14m・水深12m)を利用

## ■陸上輸送

項目	With	Without	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	7,478	
	40ft輸出	2,852	
	20ft輸入	30,741	
	40ft輸入	9,641	
陸上輸送往復距離(km)	122.1~242.3	91.4~202.1	
陸上輸送費用原単位(円/個)	20ft輸出	137,490~259,250	174,610~301,570
	40ft輸出	137,490~259,250	174,610~301,570
	20ft輸入	137,490~259,250	167,130~288,930
	40ft輸入	137,490~259,250	167,130~288,930
輸送時間費用(円/個)	20ft輸出	2,970~7,578	3,222~6,318
	40ft輸出	4,290~7,930	4,654~9,126
	20ft輸入	2,475~6,315	2,685~5,265
	40ft輸入	3,630~9,262	3,938~7,722
輸送コスト(億円/年)	95.4	116.4	
輸送コスト削減便益(億円/年) ※地震発生確率考慮前	21.0		

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 9. 残存価値

## 【ふ頭用地】

項目	With	Without
面積(ha)	12.8	—
単価(円/m <sup>2</sup> )	15,800	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>2,022.4</b>	

## 上屋①(H20・21投資分)

項目	With	Without
L:耐用年数(年)	38	—
I:再投資からの年数(年)	31	—
A:当初価格(億円)	4.1	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>67.9</b>	

## 上屋②(H25投資分)

項目	With	Without
L:耐用年数(年)	38	—
I:再投資からの年数(年)	22	—
A:当初価格(億円)	4.2	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>160.2</b>	

## 荷役機械①

項目	With	Without
L:耐用年数(年)	17	—
I:再投資からの年数(年)	1	—
A:当初価格(億円)	5.4	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>461.4</b>	

## 荷役機械②

項目	With	Without
L:耐用年数(年)	17	—
I:再投資からの年数(年)	10	—
A:当初価格(億円)	6.8	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>251.9</b>	

## 泊地①(岸壁前面の泊地部分を除く)

項目	With	Without
L:耐用年数(年)	50	—
I:再投資からの年数(年)	19	—
A:当初価格(億円)	22.0	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>1,450.2</b>	

## 泊地②(岸壁前面の泊地部分を除く)

項目	With	Without
L:耐用年数(年)	50	—
I:再投資からの年数(年)	6	—
A:当初価格(億円)	4.4	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>396.5</b>	

## 上安久線

項目	With	Without
山林(千円)	29,997	—
宅地(千円)	109,379	—
商業地(千円)	80,172	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>219.5</b>	

## 和田トンネル

項目	With	Without
山林(千円)	48,743	—
補助事業分(千円)	1,301,599	—
<b>残存価値(百万円)</b>	<b>1,350.3</b>	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業 事業費

## (1) 事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)
<b>工事費</b>		
岸壁(-14m)		75
上部工	350m	2
舗装工	1式	3
付属工	1式	3
付帯設備工	1式	2
雑工	1式	3
裏込・裏埋工	280m	10
基礎工	280m	32
本体工	280m	20
泊地(-14m)		18
浚渫工	637,000m <sup>3</sup>	15
準備工	303,000m <sup>2</sup>	2
岸壁(-12m)		83
上部工	210m	2
舗装工	210m	3
付属工	1式	3
付帯設備工	1式	2
雑工	1式	3
裏込・裏埋工	210m	10
基礎工	210m	37
本体工	210m	23
道路		111
非常用設備工	1式	1
照明設備工	1式	1
舗装工	1,720m	2
撤去工	1式	1
明り部工	1式	1
排水工	1,720m	1
本体工	1,260m	30
切土工	384,055m <sup>3</sup>	14
法面工	17,876m <sup>2</sup>	2
擁壁工	1式	1
橋梁工	1式	57
用地費及び補償費		8
用地費	1式	7
補償費	1式	1
間接経費		104
合計		399

※端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも合致しない

## (2) 管理運営費用

項目	数量	全体事業費(億円/年)
管理運営費	1式	0.98

国近整企画第41号  
令和6年10月18日

京都府知事 殿

近畿地方整備局長  
(公印省略)

近畿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 (依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

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、近畿地方整備局事業評価監視委員会（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、令和6年11月22日(金)に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、令和6年11月15日(金)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・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 技術革新企画係

電 話 06-6942-4090

F A X 06-6942-7463



(再評価)

## 【河川・港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
淀川総合水系環境整備事業	事業継続	
舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価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。

6 港 企 第 8 5 号  
令和6年11月14日

近畿地方整備局長 様

京都府知事 西脇 隆俊  
( 公 印 省 略 )

近畿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（回答）

令和6年10月18日付け国近整企画第41号で意見照会の港湾事業について、下記のとおり回答します。

記

事業名	舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業
意見	<p>事業継続という対応方針（原案）に賛成します。</p> <p>舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業は、第2バースの整備及びふ頭のⅡ期整備により物流の効率化及び貨物船の大型化・複数同時接岸が可能となるとともに、臨港道路上安久線の整備により高速道路ネットワークへのアクセス強化につながるなど、京都舞鶴港や府北部の振興のため不可欠な事業と考えています。</p> <p>なお、本府においては、貴省と連携を図りながら、ふ頭のⅡ期整備を着実に進めて参りますので、引き続き協議を行いながら、事業計画どおりに整備を進めていただくようお願いいたします。</p> <p>また、今後の事業実施にあたっては、引き続き事業内容の十分な精査を行い、更なる事業費縮減に取り組んでいただくようお願いいたします。</p>

担当	京都府港湾局 港湾企画課計画係
電話	0773-75-0192