

No. 3-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第2回

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

平成25年10月
近畿地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	2
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		
2) 事業の整備効果		
3) 事業の投資効果		
3. 事業進捗の見込みの視点	.....	9
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	.....	10
5. 関係自治体の意見	.....	10
6. 対応方針(原案)	.....	11

1. 事業の概要

■ 事業経緯

平成3年度	事業着手
平成14年9月	岸壁(-15m)【C11】供用開始
平成15年10月	岸壁(-15m)【C10】供用開始
平成21年10月	岸壁(-16m)【C12】供用により、国際海上コンテナターミナル(C10~12)(水深15~16m)3バース一体運用開始
平成22年8月	国際コンテナ戦略港湾に阪神港を選定

■ 国際コンテナ戦略港湾の取り組み

◆ 施策の位置づけ

- ①「経済財政運営と改革の基本方針について(平成25年6月14日閣議決定)」、「日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)」、「総物流施策大綱(平成25年6月25日閣議決定)」
- ②目的:国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大

《実現の方策》

- ①公設民営化やターミナルの一体運営の推進等による物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などサービスの向上
- ②内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の促進
- ③コンテナ船の大型化の進展に対応しうる大水深のコンテナターミナルの整備
- ④民の視点により港湾の戦略的な運営を行う「港湾運営会社」の設立

■ 阪神港の目指すべき姿

- 西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大(基幹航路の維持・強化)
- 釜山港等東アジア主要港湾を凌ぐ港湾サービスを確保し、国内ハブ機能の再構築

1. 事業の概要

■ 整備目的

- 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際競争力を強化する。
- 大規模地震発生時に国際物流機能を確保し、社会経済活動を維持する。

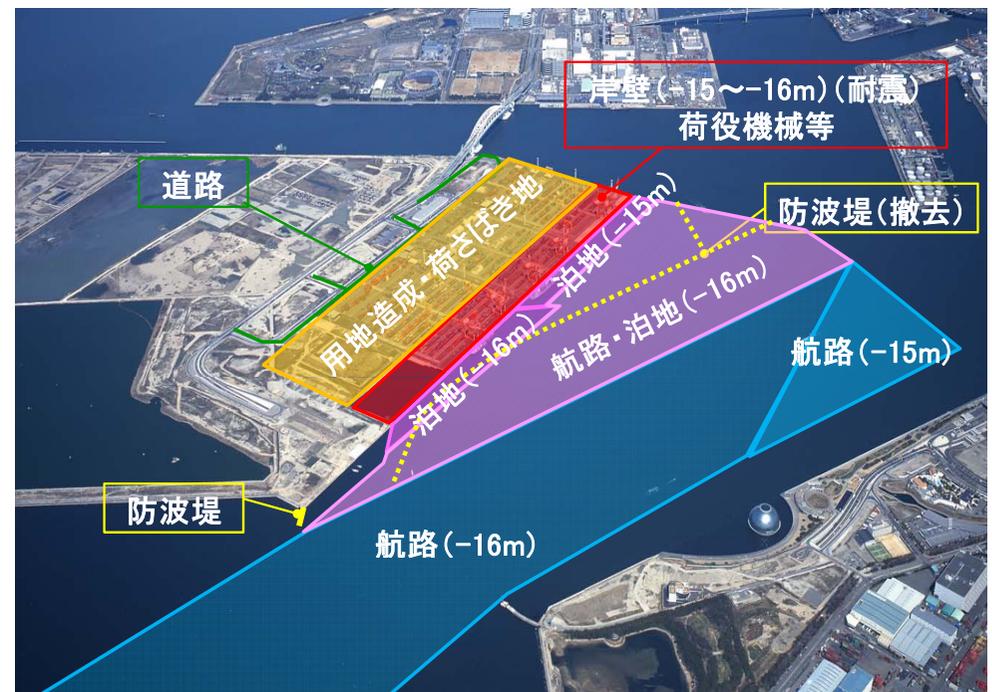
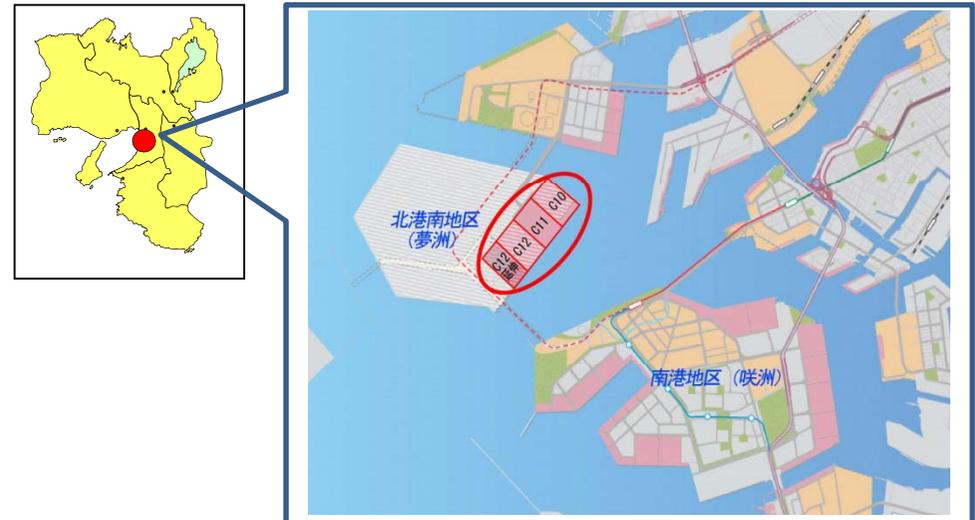
■ 事業概要、進捗状況等

(単位:億円)

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費	既投資額	進捗率 (%)
プロジェクト全体			H3~H32	1,792	1,070	60%
直轄	岸壁(-15~-16m) (耐震)	1,350m	H3~H30	556	398	72%
直轄/補助	航路 (-15~-16m)	7,751千m ²	H4~H32	496	226	46%
直轄/補助	航路・泊地(-16m)	1,185千m ²	H7~H32	89	48	54%
直轄/貸付	泊地 (-15m)	261千m ²	H4~H11	46	46	100%
直轄	泊地 (-16m)	37千m ²	H20~H27	11	7	61%
補助	防波堤 (撤去)	1,177m	H4~H16	42	42	100%
補助	防波堤	100m	H12~H32	14	6	47%
直轄/貸付/起債	用地造成・荷さばき地	680千m ²	H3~H31	346	156	45%
補助	臨港道路	28千m ²	H12~H27	9	7	77%
貸付	荷役機械等	一式	H12~H32	184	134	73%

- 荷さばき地整備に要する費用の追加 (約207億円)
現地調査の結果を受けて液状化対策工事の追加が必要になったことに伴う事業費の増。
- 評価対象施設の追加 (約168億円)
3バース一体運用に伴う効果を評価するため、評価対象施設を追加。

■ 位置図

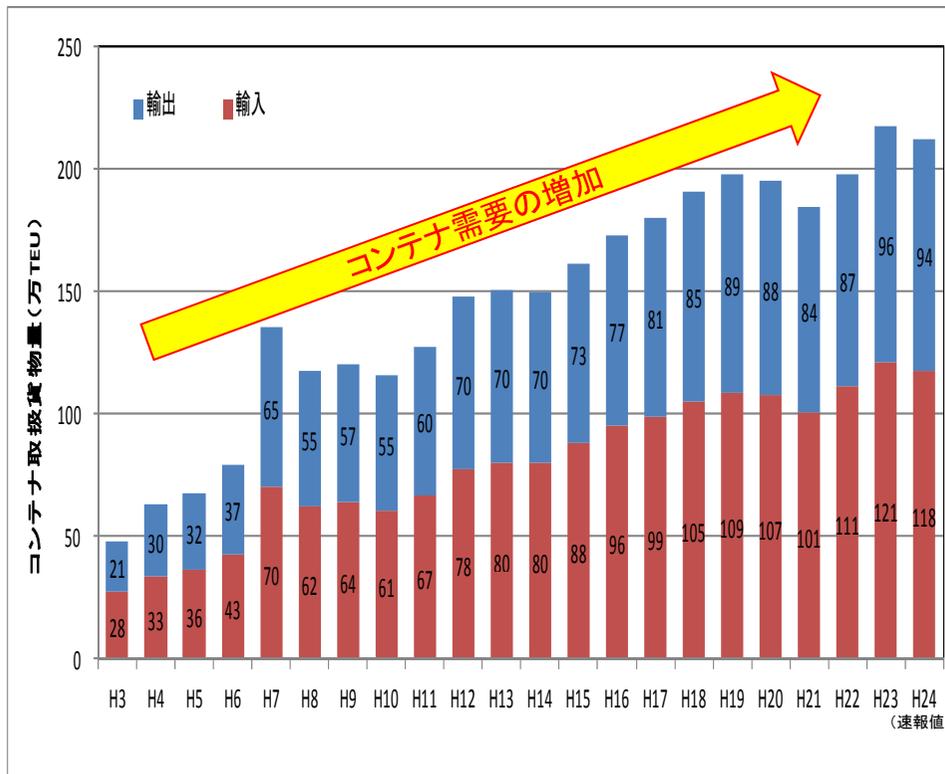


2. 事業の必要性等に関する視点

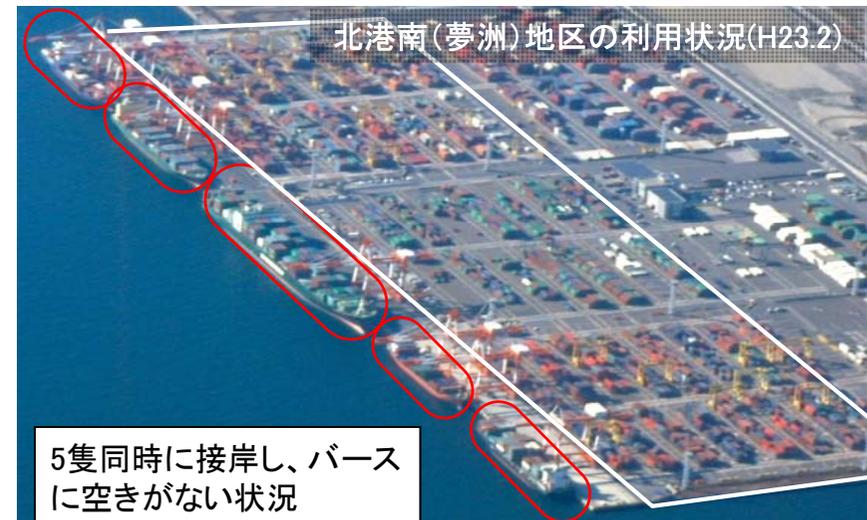
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 外貿コンテナ貨物需要の動向

- 大阪港の外貿コンテナ貨物の取扱量は、順調な伸びにあり、平成23年には200万TEUをはじめて上回り217万TEUに達し、今後もコンテナ需要は増大する見通しである。
- 大阪港北港南地区(夢洲地区)は、平成21年より3連続バースの一体運用を開始しているが、現在では慢性的なバース混雑が発生しており、新たな航路誘致等が行えない状況である。



大阪港の外貿コンテナ取扱貨物量の推移

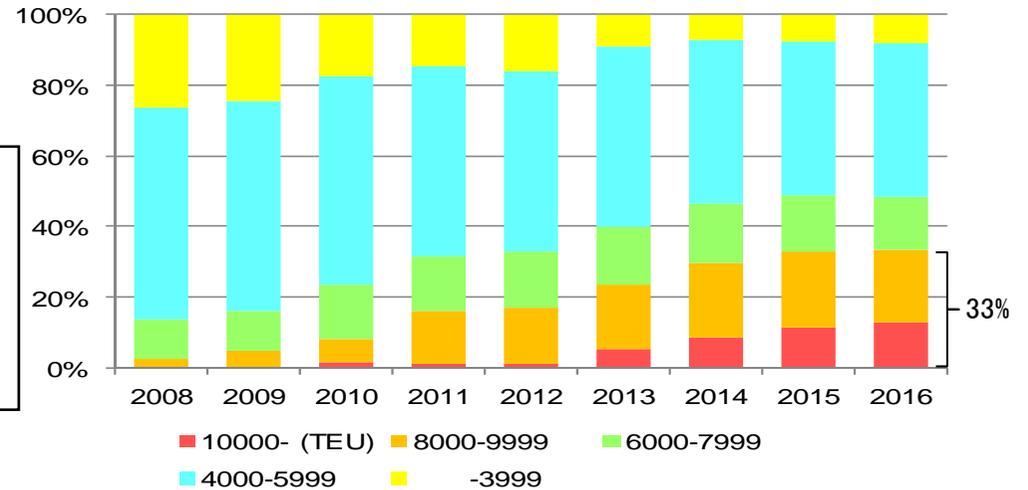


2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

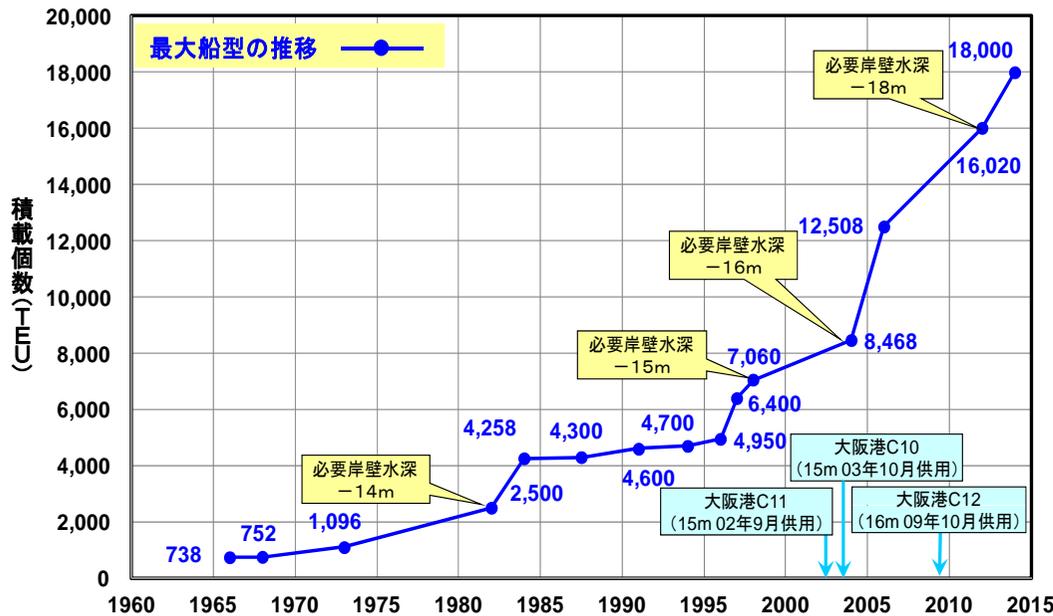
■ 船舶大型化の進展

- 経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化は益々進展している。
- 8,000TEU以上の船舶の隻数割合は、2016年時点で北米航路では33%となる見込み。



出典: 2012年までは2008～2012年版国際輸送ハンドブック(Ocean Commerce Ltd.)による。
2013～2016年は2012年版国際輸送ハンドブックにClarkson"World Fleet Register Report"
(平成25年1月時点)の2012年～2015年竣工予定船舶をもとに推計(近畿地方整備局作成)。

北米航路における投入船舶規模別隻数割合の推移



注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位
マースクが18,000TEU積みコンテナ船20隻の建造契約を韓国の大宇造船海洋に発注(2011年6月27日発表 MAERSK LINE HP情報より)するなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み
出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報を基に国土交通省港湾局作成

コンテナ船の最大船型の推移

■ 東南海・南海地震等の大規模地震災害の発生

- 東南海・南海地震等の大規模地震の発生が逼迫しており、耐震強化施設の整備が急務である。



阪神・淡路大震災で被災した
神戸港六甲アイランドRC3

阪神・淡路大震災で被災した
神戸港ポートアイランドPC7-9

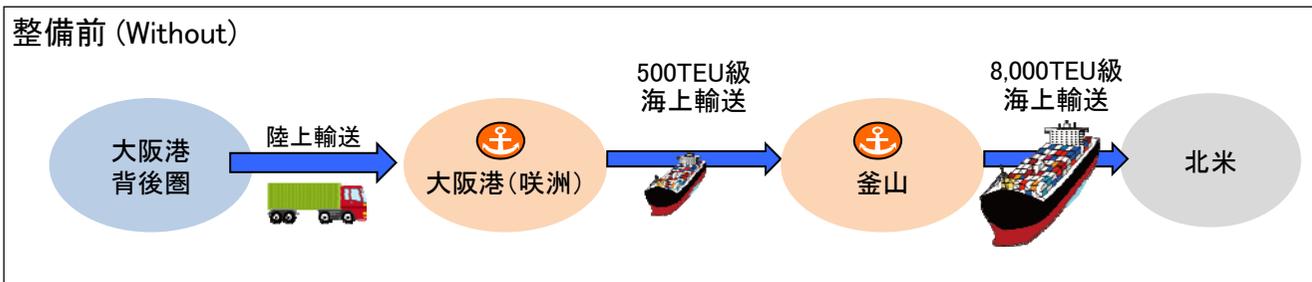
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果

釜山トランシップ回避による輸送コスト削減(基幹航路)等

- 本プロジェクトの実施により、外貿コンテナ貨物(北米航路)の釜山トランシップが回避され、海上輸送コストを削減。
- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大による輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。
- 釜山トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、運航の定時性が向上する。

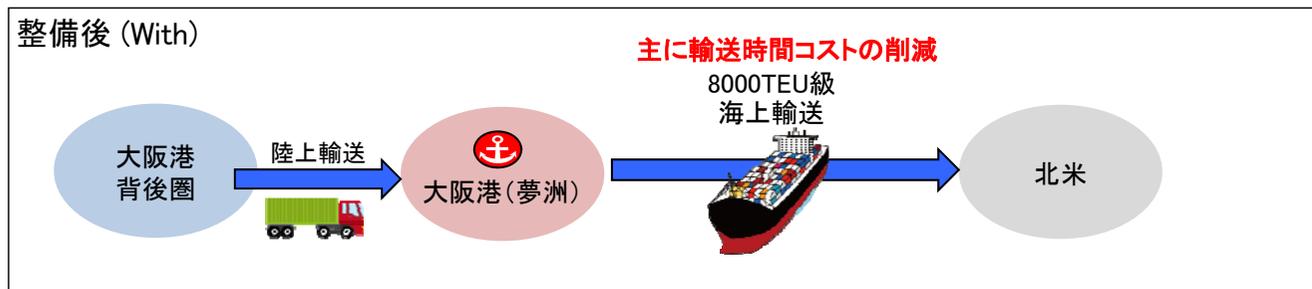
●外貿コンテナ貨物(北米航路)の輸送形態イメージ



- ・コンテナ船舶が大型化している。
- ・本プロジェクトの実施により、大型コンテナ船の寄港が可能となり、釜山トランシップが回避されることで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
89億円/年

※便益額は、近畿2府4県発着コンテナ貨物を対象に推計

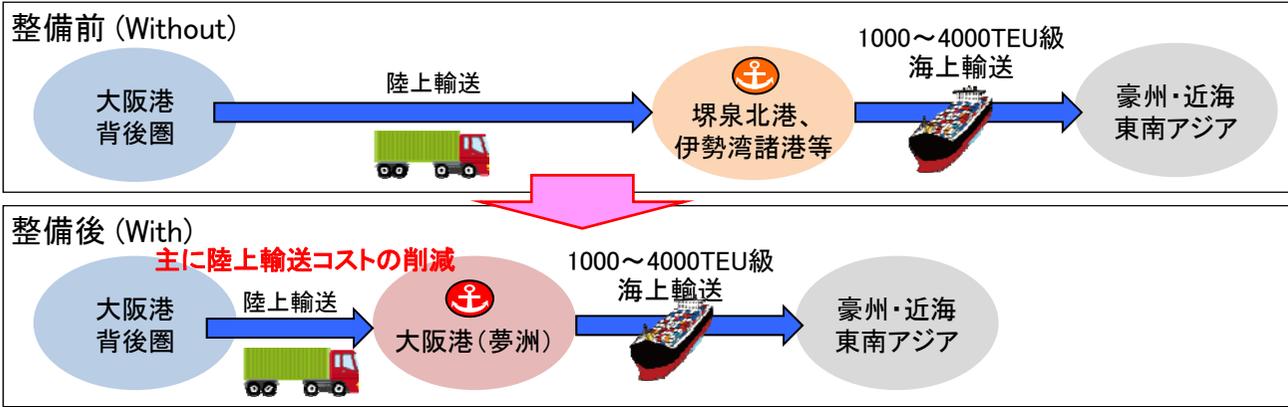


2. 事業の必要性等に関する視点

陸上輸送コスト削減(その他航路)

■ 本プロジェクトの実施により、大阪港背後圏の外貿コンテナ貨物需要の増大に対応でき、陸上輸送コストを削減。

● 外貿コンテナ貨物(その他航路)の輸送形態イメージ



・阪神港における外貿コンテナ貨物の取扱能力が限界に達している。
 ・本プロジェクトの実施により、代替港である堺泉北港、伊勢湾諸港等までの陸上輸送コストを削減することが可能。

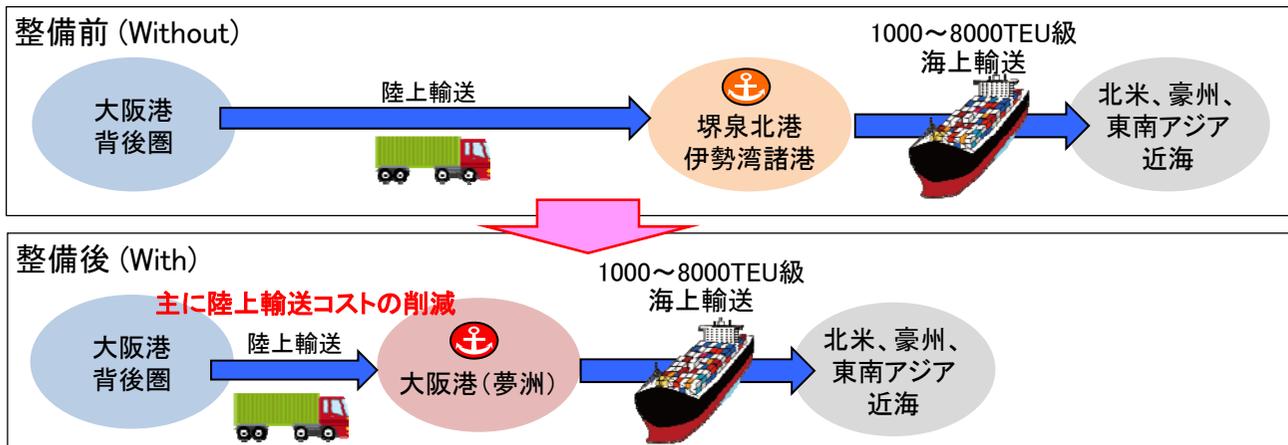
輸送コスト削減便益
460億円/年

※便益額は、近畿2府4県発着コンテナ貨物を対象に推計

震災直後の陸上輸送コスト削減 (コンテナ貨物)

■ 本プロジェクトの実施により、大規模地震発生時のコンテナ貨物の取扱いが可能となり、代替港利用による輸送コスト増大を回避。

● 大規模地震発生時の輸送形態イメージ



・大規模地震発生時も外貿コンテナ貨物を本プロジェクトで取り扱うことが可能。
 ・本プロジェクトが整備されなかった場合、堺泉北港、伊勢湾諸港までの陸上輸送が必要となる。

輸送コスト削減便益
17億円/年

※地震発生確率考慮後の単年度の平均便益額
 ※便益額は、近畿2府4県発着コンテナ貨物を対象に推計

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 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」(平成23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	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)
	12,714億円	356億円	76億円	13,146億円	
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				5.7
	2,308億円				

■ 算出条件等

基準年	:平成25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
適用した費用便益分析マニュアル	:平成23年6月版
事業費	:1,792億円
運営管理費	:1.93億円/年

■ 残事業

便益(B)	輸送コスト削減便益	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)
	2,231億円	268億円	25億円	2,524億円	
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				3.3
	773億円				

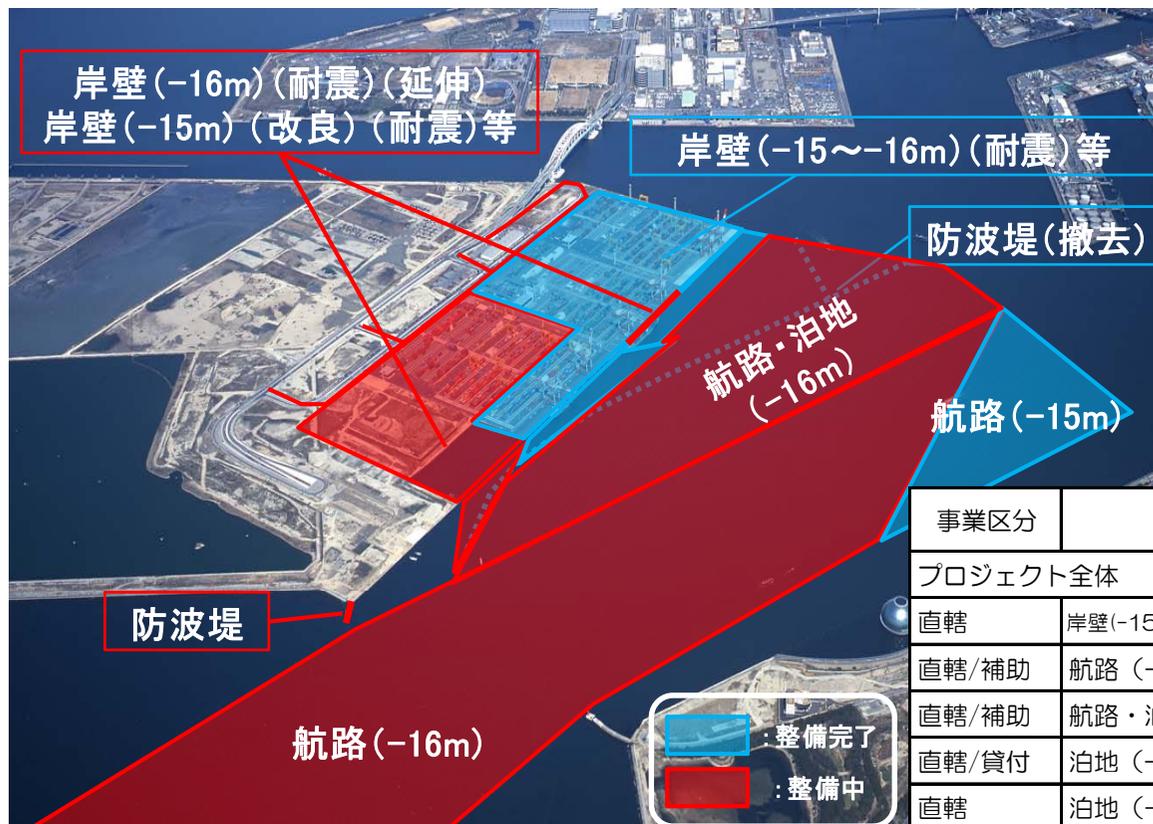
※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しない場合がある

※3 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

■ 岸壁総延長1,350mのうち1,100m(C11耐震改良除く)の整備は完了しており、水深15mで暫定供用を開始している。残るC12延伸部(延長250m)、C11耐震改良(延長350m)及び水深16mの航路等の整備においても、平成32年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。



(単位:億円)

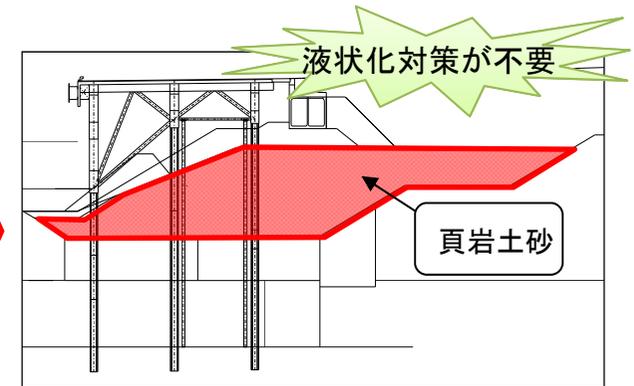
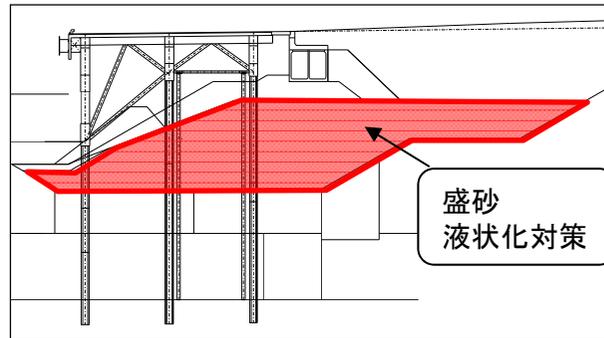
事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費	既投資額	進捗率(%)	残事業費
プロジェクト全体			H3~H32	1,792	1,070	60%	722
直轄	岸壁(-15~-16m)(耐震)	1,350m	H3~H30	556	398	72%	158
直轄/補助	航路(-15~-16m)	7,751千m ²	H4~H32	496	226	46%	270
直轄/補助	航路・泊地(-16m)	1,185千m ²	H7~H32	89	48	54%	40
直轄/貸付	泊地(-15m)	261千m ²	H4~H11	46	46	100%	0
直轄	泊地(-16m)	37千m ²	H20~H27	11	7	61%	4
補助	防波堤(撤去)	1,177m	H4~H16	42	42	100%	0
補助	防波堤	100m	H12~H32	14	6	47%	7
直轄/貸付/起債	用地造成・荷さばき地	680千m ²	H3~H31	346	156	45%	190
補助	臨港道路	28千m ²	H12~H27	9	7	77%	2
貸付	荷役機械等	一式	H12~H32	184	134	73%	50

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■ コスト縮減対策

● 置換材の見直しによるコスト削減(約6億円減)

岸壁の施工方法の工夫によるコスト縮減を行ってきたところであるが、今後とも、効率的な施工法の検討等により事業費を削減。



5. 関係自治体の意見

■ 大阪市長

平成25年9月25日付 大港湾第1287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)

大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾の選定を受けた大阪港においては重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

今後の事業実施にあたっては、出来る限りの工期短縮と更なるコスト縮減をお願いします。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- 本プロジェクトの実施により、釜山トランシップの回避等が図られることで輸送コストの削減が図られる。
- 本プロジェクトの実施により、大規模地震発生時に輸送コスト増大が回避される。
- 費用便益比(B/C)は、全体事業で5.7、残事業で3.3である。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 岸壁総延長1,350mのうち1,100m(C11耐震改良除く)の整備が完了しており、水深15mで暫定供用を開始している。
残りのC12延伸部、C11耐震改良および水域施設(航路等)の整備においても、着実に推進し事業進捗を図る予定。



大阪港北港南地区国際海上コンテナ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. 3-2

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第2回

大阪港北港南地区
国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

平成25年10月

近畿地方整備局

【前回評価時との対比表】

事業名：大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業

事業化年度：平成3年度

	前回評価				今回評価	(主な変更理由)
	①	②	③	④	平成25年10月	
	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成24年度		
再評価理由	事後評価 (事業完了後5年が経過)	新規採択	再評価 (事業採択後5年が経過)	新規採択	②再評価(事業採択後5年が経過) ③再評価(再評価後3年が経過)	
事業諸元	岸壁：水深15m、延長350m(耐震) 泊地：水深15m、面積139千m ² 航路・泊地：水深15m、面積223千m ² 航路：水深15m、面積1,750千m ² 防波堤(撤去)：延長589m 防波堤：延長50m 等	岸壁：水深15m、延長350m(改良) (耐震)	岸壁：水深16m、延長400m(耐震) 泊地：水深16m、面積26千m ² 航路・泊地：水深16m、面積737千m ² 航路：水深16m、面積4,250千m ² 等	岸壁：水深16m、延長250m(耐震) (延伸) 泊地：水深16m、面積11千m ² 航路・泊地：水深16m、面積2千m ² 荷さばき地：1式 等	岸壁：水深15~16m、延長1,350m(耐震) 泊地：水深15~16m、面積298千m ² 航路・泊地：水深16m、面積1,185千m ² 航路：水深15~16m、面積7,751千m ² 荷さばき地：1式 等	
全体事業費	314億円	192億円	776億円	137億円	1,792億円	・荷さばき地整備に要する費用の追加 ・評価対象施設の追加
	1,419億円					
進捗状況	100%	—	約37%	—	約60%	・進捗率(事業費)で約60%進捗
費用対効果 B/C (残事業)	1.5 (—)	1.4 (1.4)	2.3 (2.6)	5.4 (5.4)	5.7 (3.3)	
備考	<p>・これまで個別で評価を行っていた北港南地区の3事業および阪神港の新規採択事業を事業目的、対象施設、評価時期を鑑みて、今回一事業として纏めて評価。</p> <p>【前回評価】①平成20年度：大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業 【(C-10)(耐震)】 ②平成21年度：大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル耐震改良事業 【(C-11)(改良)(耐震)】 ③平成22年度：大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業 【(C-12)(耐震)】 ④平成24年度：阪神港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業 【(C-12)(耐震)(延伸)】</p> <p>・平成3年度 事業着手 ・平成14年9月 岸壁(-15m)【C11】供用開始 ・平成15年10月 岸壁(-15m)【C10】供用開始 ・平成21年10月 岸壁(-16m)【C12】供用により、国際海上コンテナターミナル(C10~12)(水深15~16m)3パース一体運用開始 ・平成22年8月 国際コンテナ戦略港湾に阪神港を選定</p>					

港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ（再評価）

事業名 (箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業 (大阪港 北港南地区)		担当課	港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局			
			担当課長名	菊地 身智雄						
実施箇所	大阪府大阪市									
該当基準	事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続の事業及び再評価実施後一定期間(3年間)を経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(水深15m)(耐震)、岸壁(水深15m)(改良)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)、岸壁(水深16m)(耐震)(延伸)、航路(水深15m)、航路(水深16m)、航路・泊地(水深16m)、泊地(水深15m)、泊地(水深16m)、荷さばき地 等									
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成32年度						
総事業費(億円)	1,792		残事業費(億円)	722						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナターミナルのバース利用率は過密な状況となっており、コンテナの需要増大への対応が困難な状況である。 ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。 ・東南海・南海地震の発生が逼迫している中、我が国の経済活動を支える耐震強化施設が不足している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾である阪神港において、ハブ機能を強化し、国際幹線航路の我が国への寄港を維持・拡大すると共に、アジア等増大するコンテナ需要に対応する。 <p>①釜山トランシップ回避による輸送コストの削減 ②コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減 ③震災時における輸送コストの削減</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成30年予測取扱貨物量：124万TEU/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成25年度							
	B:総便益(億円)	13,146	C:総費用(億円)	2,308	全体B/C	5.7	B-C	10,839	EIRR(%)	14.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	2,524	C:総費用(億円)	773	継続B/C	3.3				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10% ~ +10%)		5.2~6.2	2.9~3.6						
	建 設 費 (+10% ~ -10%)		5.5~5.9	3.0~3.6						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		5.7~5.7	3.2~3.4						
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①コンテナ需要の増大や船舶の大型化等に対応し、輸送コストの削減が図られる。</p> <p>②大規模地震発生時において物流機能が維持され、輸送コストの増大を回避できる。</p> <p><貨幣換算が困難な効果等による評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展、地域活力の強化 ・釜山トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避および運航の定時性の向上 ・排出ガスの減少 ・沿道における騒音や振動等の軽減 ・コンテナターミナル周辺での渋滞の緩和 ・震災時における被害に対する企業の不安の軽減および生活や産業活動の維持 									
社会経済情勢等の変化	国際コンテナ戦略港湾に阪神港を選定(平成22年8月)									
主な事業の進捗状況	事業費1,792億円、既投資額1,070億円 平成25年度末現在 事業進捗率60%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・裏込材等に頁岩土砂を用いて液状化対策費用を削減									
対応方針	継続									
対応方針理由	効率的な事業の実施を図ることによって十分な事業の投資効果があると判断されるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析

費用対効果分析シート(割引前)

年度	施設供用期間	割引前							(億円)	
		初期投資・運営・維持更新コスト	総費用(C)	輸送コストの削減	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)	
1991		3.6	3.6						-3.6	
1992		39.9	39.9						-39.9	
1993		29.8	29.8						-29.8	
1994		25.5	25.5						-25.5	
1995		78.7	78.7						-78.7	
1996		18.9	18.9						-18.9	
1997		29.4	29.4						-29.4	
1998		49.4	49.4						-49.4	
1999		56.5	56.5						-56.5	
2000		44.9	44.9						-44.9	
2001		59.4	59.4						-59.4	
2002		12.7	12.7						-12.7	
2003		12.0	12.0	21.4	31.5		52.9	41.0	60.7	
2004		0.7	0.9	1.6	36.9	29.2	66.1	64.5	93.9	
2005		21.0	0.9	21.9	30.2	23.4	53.6	31.7	73.4	
2006		26.3	0.9	27.2	27.6	24.6	52.3	25.1	69.0	
2007		74.7	0.9	75.6	24.1	25.3	49.3	-26.2	62.7	
2008		104.5	0.8	105.3	22.2	16.9	39.1	-66.2	47.7	
2009		135.1	0.9	136.0	38.8	25.6	64.4	-71.6	75.3	
2010		8.1	0.9	9.0	265.3	7.9	273.2	264.2	306.0	
2011		44.2	1.6	45.8	310.1	7.3	317.5	271.7	342.9	
2012		85.0	1.6	86.6	300.9	5.7	306.7	220.1	318.9	
2013		68.2	1.6	69.8	300.9	5.7	306.7	236.9	306.7	
2014		97.5	1.6	99.1	300.9	5.7	306.7	207.6	294.4	
2015		174.5	1.6	176.1	300.9	5.7	306.7	130.6	282.1	
2016	1	125.5	1.8	127.4	437.6	78.7	502.1	374.9	446.9	
2017	2	54.5	1.8	56.3	417.6	78.7	502.4	446.1	427.1	
2018	3	136.6	1.8	138.4	439.7	78.7	524.4	386.0	430.0	
2019	4	34.5	1.8	36.3	439.7	78.7	538.3	502.0	425.3	
2020	5	106.6	1.8	108.4	439.7	85.1	545.4	437.0	414.5	
2021	6		1.8	1.8	439.7	85.1	546.0	544.2	398.6	
2022	7		1.8	1.8	439.7	85.1	546.6	544.8	382.6	
2023	8		1.8	1.8	439.7	85.1	547.1	545.3	372.0	
2024	9		1.8	1.8	439.7	85.1	547.6	545.7	355.9	
2025	10	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	547.9	544.9	339.7	
2026	11	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	548.2	519.7	328.9	
2027	12	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	548.4	523.9	318.1	
2028	13	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	548.5	537.2	307.2	
2029	14		1.8	1.8	439.7	85.1	548.6	546.7	290.7	
2030	15		1.8	1.8	439.7	85.1	548.6	546.7	279.8	
2031	16		1.8	1.8	439.7	85.1	548.5	546.7	268.8	
2032	17		1.8	1.8	439.7	85.1	548.3	546.5	257.7	
2033	18		1.8	1.8	439.7	85.1	548.1	546.3	252.1	
2034	19		1.8	1.8	439.7	85.1	547.9	546.0	241.1	
2035	20	11.0	1.8	12.8	439.7	85.1	547.5	534.8	230.0	
2036	21		1.8	1.8	439.7	85.1	547.2	545.3	224.4	
2037	22	53.5	1.8	55.3	439.7	85.1	546.8	491.5	213.2	
2038	23		1.8	1.8	439.7	85.1	546.3	544.5	207.6	
2039	24		1.8	1.8	439.7	85.1	545.8	544.0	196.5	
2040	25		1.8	1.8	439.7	85.1	545.3	543.5	190.9	
2041	26		1.8	1.8	439.7	85.1	544.7	542.9	179.2	
2042	27	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	544.2	541.1	174.1	
2043	28	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	543.6	515.1	168.5	
2044	29	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	543.0	518.5	162.9	
2045	30	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	542.3	531.0	157.3	
2046	31		1.8	1.8	439.7	85.1	541.7	539.9	146.3	
2047	32		1.8	1.8	439.7	85.1	541.1	539.2	140.2	
2048	33		1.8	1.8	439.7	85.1	540.5	538.6	135.1	
2049	34		1.8	1.8	439.7	85.1	539.8	538.0	129.6	
2050	35		1.8	1.8	439.7	85.1	539.2	537.3	124.0	
2051	36		1.8	1.8	439.7	85.1	538.6	536.7	123.5	
2052	37	11.0	1.8	12.8	439.7	85.1	537.9	525.2	118.4	
2053	38		1.8	1.8	439.7	85.1	537.3	535.5	112.8	
2054	39	53.5	1.8	55.3	439.7	85.1	536.7	481.5	107.3	
2055	40		1.8	1.8	439.7	85.1	536.2	534.3	101.9	
2056	41		1.8	1.8	439.7	85.1	535.6	533.8	101.4	
2057	42		1.8	1.8	439.7	85.1	535.0	533.2	96.3	
2058	43		1.8	1.8	439.7	85.1	534.5	532.7	90.9	
2059	44	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	534.0	531.0	85.4	
2060	45	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	533.5	505.0	80.8	
2061	46	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	533.0	508.5	76.3	
2062	47	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	532.5	507.0	78.2	
2063	48		1.8	1.8	439.7	85.1	532.1	506.3	74.5	
2064	49		1.8	1.8	439.7	85.1	531.7	529.8	74.2	
2065	50		1.8	1.8	439.7	85.1	531.2	1,114.5	144.7	
合計		2,066.7	106.0	2,172.7	23,922.1	4,444.8	829.7	583.2	29,779.8	27,607.1

費用対効果分析シート(割引後)

EIRR= 14.5% NPV= 10,839 億円
B/C= 5.7

年度	施設供用期間	割引後							(億円)	
		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)	輸送コストの削減	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
1991			2.37	8.5	8.5					-8.5
1992			2.26	90.9	90.9					-90.9
1993			2.19	65.2	65.2					-65.2
1994			2.11	53.8	53.8					-53.8
1995			2.03	159.8	159.8					-159.8
1996			1.95	36.8	36.8					-36.8
1997			1.87	55.1	55.1					-55.1
1998			1.80	88.9	88.9					-88.9
1999			1.73	97.7	97.7					-97.7
2000			1.67	74.9	74.9					-74.9
2001			1.60	95.0	95.0					-95.0
2002			1.54	19.6	19.6					-19.6
2003			1.48	17.7	17.7	31.7	46.7		78.4	60.7
2004			1.42	0.9	1.3	2.2	52.4	41.4	93.9	91.6
2005			1.37	28.7	1.3	30.0	41.4	32.0	73.4	43.4
2006			1.32	34.7	1.2	35.9	36.5	32.5	69.0	33.1
2007			1.27	94.8	1.1	96.0	30.6	32.1	62.7	-33.3
2008			1.22	127.5	1.0	128.5	27.1	20.7	47.7	-60.8
2009			1.17	158.1	1.0	159.1	45.4	29.9	75.3	-83.8
2010			1.12	9.1	1.0	10.1	297.1	8.9	306.0	295.9
2011			1.08	47.8	1.7	49.5	334.9	7.9	342.9	293.4
2012			1.04	88.4	1.6	90.0	313.0	5.9	318.9	228.9
2013			1.00	68.2	1.6	69.8	300.9	5.7	306.7	236.9
2014			0.96	93.6	1.5	95.1	288.9	5.5	294.4	199.3
2015			0.92	160.6	1.4	162.0	276.9	5.3	282.1	120.1
2016	1		0.90	111.7	1.5	113.3	371.7	70.0	446.9	333.6
2017	2		0.85	46.3	1.6	47.9	355.0	66.9	427.1	379.2
2018	3		0.82	112.0	1.5	113.5	360.6	64.5	430.0	316.5
2019	4		0.79	27.3	1.5	28.7	347.4	62.2	425.3	396.6
2020	5		0.76	81.0	1.4	82.4	334.2	64.7	414.5	332.1
2021	6		0.73		1.3	1.3	321.0	62.1	398.6	397.3
2022	7		0.70		1.3	1.3	307.8	59.6	382.6	381.3
2023	8		0.68		1.3	1.3	299.0	57.9	372.0	370.8
2024	9		0.66		1.2	1.2	285.8	55.3	355.9	354.7
2025	10		0.62	0.7	1.1	1.9	272.6	52.8	339.7	337.8
2026	11		0.60	16.0	1.1	17.1	263.8	51.1	328.9	311.8
2027	12		0.58	13.1	1.1	14.2	255.0	49.4	318.1	303.9
2028	13		0.56	5.3	1.0	6.4	246.2	47.7	307.2	300.8
2029	14		0.53		1.0	1.0	233.1	45.1	290.7	289.8
2030	15		0.51		0.9	0.9	224.3	43.4	279.8	278.8
2031	16		0.49		0.9	0.9	215.5	41.7	268.8	267.9
2032	17		0.47		0.9	0.9	206.7	40.0	257.7	256.9
2033	18		0.46		0.9	0.9	202.3	39.2	252.1	251.3
2034	19		0.44		0.8	0.8	193.5	37.5	241.1	240.3
2035	20		0.42	4.6	0.8	5.4	184.7	35.8	230.0	224.6
2036	21		0.41		0.8	0.8	180.3	34.9	224.4	223.6
2037	22		0.39	20.9	0.7	21.6	171.5	33.2	213.2	191.7
2038	23		0.38		0.7	0.7	167.1	32.4	207.6	206.9
2039	24		0.36		0.7	0.7	158.3	30.6	196.5	195.8
2040	25		0.35		0.6	0.6	153.9	29.9	190.9	190.2
2041	26		0.33		0.6	0.6	145.1	28.1	179.2	179.2
2042	27		0.32	0.4	0.6	1.0	140.7	27.2	174.1	173.2
2043	28		0.31	8.3	0.6	8.8	136.3	26.4	168.5	159.7
2044	29		0.30	6.8	0.6	7.4	131.9	25.5	162.9	155.6
2045	30		0.29	2.8	0.5	3.3	127.5	24.7	157.3	154.0
2046	31		0.27		0.5	0.5	118.7	2		

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 (需要+10%)

費用対効果分析シート(割引前)

年度	施設供用期間	初期投資・更新投資 (B-C)	運営・維持コスト	総費用 (C)	割引前				総収益 (B)	純収益 (B-C)
					輸送コストの前減	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの前減	残存価値		
1991		3.6		3.6						-3.6
1992		39.9		39.9						-39.9
1993		29.8		29.8						-29.8
1994		25.5		25.5						-25.5
1995		78.7		78.7						-78.7
1996		18.9		18.9						-18.9
1997		29.4		29.4						-29.4
1998		49.4		49.4						-49.4
1999		56.5		56.5						-56.5
2000		44.9		44.9						-44.9
2001		59.4		59.4						-59.4
2002		12.7		12.7						-12.7
2003		12.0		12.0	21.4	31.5		52.9	41.0	41.0
2004		0.7	0.9	1.6	36.9	29.2		66.1	64.5	64.5
2005		21.0	0.9	21.9	30.2	23.4		53.6	31.7	31.7
2006		26.3	0.9	27.2	27.6	24.6		52.3	25.1	25.1
2007		74.7	0.9	75.6	24.1	25.3		43.3	-26.2	-26.2
2008		104.5	0.8	105.3	22.2	16.9		39.1	-66.2	-66.2
2009		135.1	0.9	136.0	38.8	25.6		64.4	-71.6	-71.6
2010		8.1	0.9	9.0	265.3	7.9		273.2	264.2	264.2
2011		44.2	1.6	45.8	310.1	7.3		317.5	271.7	271.7
2012		85.0	1.6	86.6	300.9	5.7		306.7	220.1	220.1
2013		68.2	1.6	69.8	331.0	6.3		337.3	267.6	267.6
2014		97.5	1.6	99.1	331.0	6.3		337.3	238.2	238.2
2015		174.5	1.6	176.1	331.0	6.3		337.3	161.2	161.2
2016		125.5	1.8	127.4	459.4	86.6	6.4	602.4	425.0	425.0
2017	1	54.5	1.8	56.3	459.4	86.6	6.8	552.7	496.4	496.4
2018	3	136.6	1.8	138.4	483.7	86.6	6.6	576.8	438.4	438.4
2019	4	34.5	1.8	36.3	483.7	86.6	21.9	592.1	555.8	555.8
2020	5	106.6	1.8	108.4	483.7	93.6	22.6	600.0	491.5	491.5
2021	6		1.8	1.8	483.7	93.6	23.3	600.7	598.8	598.8
2022	7		1.8	1.8	483.7	93.6	24.0	601.3	599.5	599.5
2023	8		1.8	1.8	483.7	93.6	24.5	601.8	600.0	600.0
2024	9		1.8	1.8	483.7	93.6	25.0	602.3	600.5	600.5
2025	10	1.2	1.8	3.0	483.7	93.6	25.4	602.7	599.7	599.7
2026	11	26.6	1.8	28.5	483.7	93.6	25.7	603.0	574.6	574.6
2027	12	22.7	1.8	24.5	483.7	93.6	25.9	603.2	578.8	578.8
2028	13	9.5	1.8	11.4	483.7	93.6	26.1	603.4	592.0	592.0
2029	14		1.8	1.8	483.7	93.6	26.1	603.5	601.6	601.6
2030	15		1.8	1.8	483.7	93.6	26.1	603.4	601.6	601.6
2031	16		1.8	1.8	483.7	93.6	26.0	603.3	601.5	601.5
2032	17		1.8	1.8	483.7	93.6	25.9	603.2	601.3	601.3
2033	18		1.8	1.8	483.7	93.6	25.6	602.9	601.1	601.1
2034	19		1.8	1.8	483.7	93.6	25.3	602.7	600.8	600.8
2035	20	11.0	1.8	12.8	483.7	93.6	25.0	603.3	589.5	589.5
2036	21		1.8	1.8	483.7	93.6	24.6	601.9	600.1	600.1
2037	22	53.5	1.8	55.3	483.7	93.6	24.1	601.4	546.2	546.2
2038	23		1.8	1.8	483.7	93.6	23.6	600.9	599.1	599.1
2039	24		1.8	1.8	483.7	93.6	23.1	600.4	598.6	598.6
2040	25		1.8	1.8	483.7	93.6	22.5	599.8	598.0	598.0
2041	26		1.8	1.8	483.7	93.6	21.9	599.2	597.4	597.4
2042	27	1.2	1.8	3.0	483.7	93.6	21.3	598.6	596.6	596.6
2043	28	26.6	1.8	28.5	483.7	93.6	20.6	597.9	569.5	569.5
2044	29	22.7	1.8	24.5	483.7	93.6	19.9	597.3	572.8	572.8
2045	30	9.5	1.8	11.4	483.7	93.6	19.3	596.6	585.2	585.2
2046	31		1.8	1.8	483.7	93.6	18.6	595.9	594.1	594.1
2047	32		1.8	1.8	483.7	93.6	17.9	595.2	593.4	593.4
2048	33		1.8	1.8	483.7	93.6	17.2	594.5	592.7	592.7
2049	34		1.8	1.8	483.7	93.6	16.5	593.8	592.0	592.0
2050	35		1.8	1.8	483.7	93.6	15.8	593.1	591.3	591.3
2051	36		1.8	1.8	483.7	93.6	15.1	592.4	590.6	590.6
2052	37	11.0	1.8	12.8	483.7	93.6	14.4	591.7	579.0	579.0
2053	38		1.8	1.8	483.7	93.6	13.7	591.1	589.2	589.2
2054	39	53.5	1.8	55.3	483.7	93.6	13.1	590.4	536.7	536.7
2055	40		1.8	1.8	483.7	93.6	12.5	589.8	587.9	587.9
2056	41		1.8	1.8	483.7	93.6	11.8	589.2	587.3	587.3
2057	42		1.8	1.8	483.7	93.6	11.2	588.6	586.7	586.7
2058	43		1.8	1.8	483.7	93.6	10.6	588.0	586.1	586.1
2059	44	1.2	1.8	3.0	483.7	93.6	10.1	587.4	584.4	584.4
2060	45	26.6	1.8	28.5	483.7	93.6	9.5	586.9	558.4	558.4
2061	46	22.7	1.8	24.5	483.7	93.6	9.0	586.3	561.8	561.8
2062	47	9.5	1.8	11.4	483.7	93.6	8.5	585.8	574.5	574.5
2063	48		1.8	1.8	483.7	93.6	8.0	585.3	583.9	583.9
2064	49		1.8	1.8	483.7	93.6	7.5	584.8	583.0	583.0
2065	50		1.8	1.8	483.7	93.6	7.1	641.5	1,225.9	1,224.1
合計		2,066.7	106.0	2,172.7	26,206.4	4,869.9	912.7	641.5	32,630.6	30,457.9

費用対効果分析シート(割引後)

EIRR= 15.0% NPV= 12,006 億円
B/C= 6.2

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				総収益 (B)	純収益 (B-C)
						輸送コストの前減	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの前減	残存価値		
1991			2.37	8.5	8.5						-8.5
1992			2.28	90.9	90.9						-90.9
1993			2.19	65.2	65.2						-65.2
1994			2.11	53.8	53.8						-53.8
1995			2.03	159.8	159.8						-159.8
1996			1.95	36.8	36.8						-36.8
1997			1.87	55.1	55.1						-55.1
1998			1.80	88.9	88.9						-88.9
1999			1.73	97.7	97.7						-97.7
2000			1.67	74.9	74.9						-74.9
2001			1.60	95.0	95.0						-95.0
2002			1.54	19.6	19.6						-19.6
2003			1.48	17.7	17.7	31.7	46.7		78.4	60.7	
2004			1.42	0.9	1.3	2.2	52.4	41.4	93.9	91.6	
2005			1.37	28.7	1.3	30.0	41.4	32.0	73.4	43.4	
2006			1.32	34.7	1.2	35.9	36.5	32.5	69.0	33.1	
2007			1.27	94.8	1.1	96.0	30.6	32.1	62.7	-33.3	
2008			1.22	127.5	1.0	128.5	27.1	20.7	47.7	-80.8	
2009			1.17	158.1	1.0	159.1	45.4	29.9	75.3	-83.8	
2010			1.12	9.1	1.0	10.1	297.1	8.9	306.0	295.9	
2011			1.08	47.8	1.7	49.5	334.9	7.9	342.9	293.4	
2012			1.04	88.4	1.6	90.0	313.0	5.9	318.9	228.9	
2013			1.00	68.2	1.6	69.8	331.0	6.3	337.3	267.6	
2014			0.96	93.6	1.5	95.1	317.8	6.0	323.8	228.7	
2015			0.92	160.6	1.4	162.0	304.6	5.8	310.3	148.3	
2016			0.89	111.7	1.2	113.2	408.8	77.0	491.6	379.3	
2017	1		0.85	46.3	1.6	47.9	390.5	73.6	469.8	421.9	
2018	3		0.82	112.0	1.5	113.5	396.6	71.0	473.0	359.5	
2019	4		0.79	27.3	1.5	28.7	382.1	68.4	467.8	439.1	
2020	5		0.76	81.0	1.4	82.4	367.6	71.2	456.0	373.5	
2021	6		0.73		1.3	1.3	353.1	68.4	438.5	437.1	
2022	7		0.70		1.3	1.3	338.6	65.6	420.9	419.6	
2023	8		0.68		1.3	1.3	328.9	63.7	409.3	408.0	
2024	9		0.66		1.2	1.2	314.4	60.9	391.5	390.9	
2025	10		0.62	0.7	1.1	1.9	299.9	58.1	373.7	371.8	
2026	11		0.60	16.0	1.1	17.1	290.2	56.2	361.8	344.7	
2027	12		0.58	13.1	1.1	14.2	280.5	54.3	349.9	335.7	
2028	13		0.56	5.3	1.0	6.4	270.9	52.4	337.9	331.5	
2029	14		0.53		1.0	1.0	256.4	49.6	319.8	318.9	
2030	15		0.51		0.9	0.9	246.7	47.8	307.8	306.8	
2031	16		0.49		0.9	0.9	237.0	45.9	295.6	294.7	
2032	17		0.47		0.9	0.9	227.3	44.0	283.5	282.6	
2033	18		0.46		0.9	0.9	222.5	43.1	277.4	276.5	
2034	19		0.44		0.8	0.8	212.8	41.2	265.2	264.4	
2035	20		0.42	4.6	0.8	5.4	203.2	39.3	253.0	247.6	
2036	21		0.41		0.8	0.8	198.3	38.4	246.8	246.0	
2037	22		0.39	20.9	0.7	21.6	188.6	36.5	234.6	213.0	
2038	23		0.38		0.7	0.7	183.8	35.6	228.4	227.7	
2039	24		0.36		0.7	0.7	174.1	33.7	216.2	215.5	
2040											

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 (需要-10%)

費用対効果分析シート(割引前)

年度	施設供用期間	初期投資・更新投資 (B-C)	運営・維持コスト	総費用 (C)	割引前				総収益 (B)	純収益 (B-C)
					輸送コストの前減	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの前減	残存価値		
1991		3.6		3.6						-3.6
1992		39.9		39.9						-39.9
1993		29.8		29.8						-29.8
1994		25.5		25.5						-25.5
1995		78.7		78.7						-78.7
1996		18.9		18.9						-18.9
1997		29.4		29.4						-29.4
1998		49.4		49.4						-49.4
1999		56.5		56.5						-56.5
2000		44.9		44.9						-44.9
2001		59.4		59.4						-59.4
2002		12.7		12.7						-12.7
2003		12.0	12.0	24.0	21.4	31.5		52.9	41.0	41.0
2004		0.7	0.9	1.6	36.9	29.2		66.1	64.5	64.5
2005		21.0	0.9	21.9	30.2	23.4		53.6	31.7	31.7
2006		26.3	0.9	27.2	27.6	24.6		52.3	25.1	25.1
2007		74.7	0.9	75.6	24.1	25.3		49.3	-26.2	-26.2
2008		104.5	0.8	105.3	22.2	16.9		39.1	-65.2	-65.2
2009		135.1	0.9	136.0	38.8	25.6		64.4	-71.6	-71.6
2010		8.1	0.9	9.0	265.3	7.9		273.2	264.2	264.2
2011		44.2	1.6	45.8	310.1	7.3		317.5	271.7	271.7
2012		85.0	1.6	86.6	300.9	5.7		306.7	220.1	220.1
2013		68.2	1.6	69.8	270.9	5.1		276.0	206.2	206.2
2014		97.5	1.6	99.1	270.9	5.1		276.0	176.9	176.9
2015		174.5	1.6	176.1	270.9	5.1		276.0	99.9	99.9
2016	1	125.5	1.8	127.4	375.9	70.8	5.3	451.9	324.6	324.6
2017	2	54.5	1.8	56.3	375.9	70.8	5.5	452.2	395.9	395.9
2018	3	136.6	1.8	138.4	395.8	70.8	5.4	471.9	333.5	333.5
2019	4	34.5	1.8	36.3	395.8	70.8	17.9	484.5	448.1	448.1
2020	5	106.6	1.8	108.4	395.8	76.6	18.5	490.9	382.4	382.4
2021	6		1.8	1.8	395.8	76.6	19.1	491.4	489.6	489.6
2022	7		1.8	1.8	395.8	76.6	19.6	492.0	490.1	490.1
2023	8		1.8	1.8	395.8	76.6	20.1	492.4	490.6	490.6
2024	9		1.8	1.8	395.8	76.6	20.4	492.8	491.0	491.0
2025	10	1.2	1.8	3.0	395.8	76.6	20.8	493.1	491.0	491.0
2026	11	26.6	1.8	28.5	395.8	76.6	21.0	493.4	464.9	464.9
2027	12	22.7	1.8	24.5	395.8	76.6	21.2	493.6	469.1	469.1
2028	13	9.5	1.8	11.4	395.8	76.6	21.3	493.7	482.3	482.3
2029	14		1.8	1.8	395.8	76.6	21.4	493.7	491.9	491.9
2030	15		1.8	1.8	395.8	76.6	21.4	493.7	491.9	491.9
2031	16		1.8	1.8	395.8	76.6	21.3	493.6	491.8	491.8
2032	17		1.8	1.8	395.8	76.6	21.1	493.5	491.7	491.7
2033	18		1.8	1.8	395.8	76.6	21.0	493.3	491.5	491.5
2034	19		1.8	1.8	395.8	76.6	20.7	493.1	491.2	491.2
2035	20	11.0	1.8	12.8	395.8	76.6	20.4	492.8	480.0	480.0
2036	21		1.8	1.8	395.8	76.6	20.1	492.5	490.6	490.6
2037	22	53.5	1.8	55.3	395.8	76.6	19.7	492.1	436.8	436.8
2038	23		1.8	1.8	395.8	76.6	19.3	491.7	489.8	489.8
2039	24		1.8	1.8	395.8	76.6	18.9	491.2	489.4	489.4
2040	25		1.8	1.8	395.8	76.6	18.4	490.8	488.9	488.9
2041	26		1.8	1.8	395.8	76.6	17.9	490.3	488.4	488.4
2042	27	1.2	1.8	3.0	395.8	76.6	17.4	489.8	486.7	486.7
2043	28	26.6	1.8	28.5	395.8	76.6	16.9	489.2	460.8	460.8
2044	29	22.7	1.8	24.5	395.8	76.6	16.3	488.7	464.2	464.2
2045	30	9.5	1.8	11.4	395.8	76.6	15.8	488.1	476.8	476.8
2046	31		1.8	1.8	395.8	76.6	15.2	487.6	485.7	485.7
2047	32		1.8	1.8	395.8	76.6	14.6	487.0	485.1	485.1
2048	33		1.8	1.8	395.8	76.6	14.0	486.4	484.6	484.6
2049	34		1.8	1.8	395.8	76.6	13.5	485.8	484.0	484.0
2050	35		1.8	1.8	395.8	76.6	12.9	485.3	483.4	483.4
2051	36		1.8	1.8	395.8	76.6	12.3	484.7	482.9	482.9
2052	37	11.0	1.8	12.8	395.8	76.6	11.8	484.2	471.4	471.4
2053	38		1.8	1.8	395.8	76.6	11.2	483.6	481.8	481.8
2054	39	53.5	1.8	55.3	395.8	76.6	10.7	483.1	427.8	427.8
2055	40		1.8	1.8	395.8	76.6	10.2	482.6	480.7	480.7
2056	41		1.8	1.8	395.8	76.6	9.7	482.0	480.2	480.2
2057	42		1.8	1.8	395.8	76.6	9.2	481.5	479.7	479.7
2058	43		1.8	1.8	395.8	76.6	8.7	481.1	479.2	479.2
2059	44	1.2	1.8	3.0	395.8	76.6	8.2	480.6	477.6	477.6
2060	45	26.6	1.8	28.5	395.8	76.6	7.8	480.2	451.7	451.7
2061	46	22.7	1.8	24.5	395.8	76.6	7.4	479.7	455.2	455.2
2062	47	9.5	1.8	11.4	395.8	76.6	6.9	479.3	467.9	467.9
2063	48		1.8	1.8	395.8	76.6	6.5	478.9	477.1	477.1
2064	49		1.8	1.8	395.8	76.6	6.2	478.5	476.7	476.7
2065	50		1.8	1.8	395.8	76.6	5.8	524.9	1,003.0	1,001.2
合計		2,066.7	106.0	2,172.7	21,637.7	4,020.2	746.8	524.9	26,929.6	24,756.9

費用対効果分析シート(割引後)

EIRR= 14.1% NPV= 9,671 億円
B/C= 5.2

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				総収益 (B)	純収益 (B-C)
						輸送コストの前減	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの前減	残存価値		
1991			2.37	8.5	8.5						-8.5
1992			2.28	90.9	90.9						-90.9
1993			2.19	65.2	65.2						-65.2
1994			2.11	53.8	53.8						-53.8
1995			2.03	159.8	159.8						-159.8
1996			1.95	36.8	36.8						-36.8
1997			1.87	55.1	55.1						-55.1
1998			1.80	88.9	88.9						-88.9
1999			1.73	97.7	97.7						-97.7
2000			1.67	74.9	74.9						-74.9
2001			1.60	95.0	95.0						-95.0
2002			1.54	19.6	19.6						-19.6
2003			1.48	17.7	17.7	31.7	46.7			78.4	60.7
2004			1.42	0.9	1.3	2.2	52.4	41.4		93.9	91.6
2005			1.37	28.7	1.3	30.0	41.4	32.0		73.4	43.4
2006			1.32	34.7	1.2	35.9	36.5	32.5		69.0	33.1
2007			1.27	94.8	1.1	96.0	30.6	32.1		62.7	-33.3
2008			1.22	127.5	1.0	128.5	27.1	20.7		47.7	-80.8
2009			1.17	158.1	1.0	159.1	45.4	29.9		75.3	-83.8
2010			1.12	9.1	1.0	10.1	297.1	8.9		306.0	295.9
2011			1.08	47.8	1.7	49.5	334.9	7.9		342.9	293.4
2012			1.04	88.4	1.6	90.0	313.0	5.9		318.9	228.9
2013			1.00	68.2	1.6	69.8	270.9	5.1		276.0	206.2
2014			0.96	93.6	1.5	95.1	260.0	4.9		265.0	169.8
2015			0.92	160.6	1.4	162.0	249.2	4.7		253.9	91.9
2016			0.89	111.7	1.5	113.3	324.5	63.0	4.7	402.2	288.9
2017	1		0.85	46.3	1.6	47.9	319.5	60.2	4.7	384.4	336.5
2018	3		0.82	112.0	1.5	113.5	324.5	58.1	4.4	387.0	273.5
2019	4		0.79	27.3	1.5	28.7	312.6	56.0	14.2	382.7	354.0
2020	5		0.76	81.0	1.4	82.4	300.8	58.2	14.1	373.1	290.6
2021	6		0.73	49.1	1.3	50.4	288.9	55.9	13.9	358.8	357.4
2022	7		0.70	70.7	1.3	72.0	277.0	53.6	13.7	344.4	343.1
2023	8		0.68	98.8	1.3	100.1	269.1	52.1	13.6	333.9	333.6
2024	9		0.65	111.7	1.2	112.9	257.2	49.8	13.3	319.1	319.1
2025	10		0.62	0.7	1.1	1.9	245.4	47.5	12.9	305.8	303.9
2026	11		0.60	16.0	1.1	17.1	237.5	46.0	12.6	296.0	279.0
2027	12		0.58	13.1	1.1	14.2	229.5	44.4	12.3	286.3	272.1
2028	13		0.56	5.3	1.0	6.4	221.6	42.9	11.9	276.5	270.1
2029	14		0.53		1.0	1.0	209.8	40.6	11.3	261.7	260.7
2030	15		0.51	0.9	0.9	201.8	39.1	10.9		251.8	250.9
2031	16		0.49	0.9	0.9	193.9	37.5	10.4		241.9	241.0
2032	17		0.47	0.9	0.9	186.0	36.0	9.9		232.0	231.1
2033	18		0.46	0.9	0.9	182.1	35.2	9.6		226.9	226.1
2034	19		0.44	0.8	0.8	174.1	33.7	9.1		217.0	216.1
2035	20		0.42	4.6	0.8	5.4	166.2	32.2	8.6	207.0	201.6
2036	21		0.41		0.8	0.8	162.3	31.4	8.2	201.9	201.2
2037	22		0.39	20.9</							

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 (事業費+10%)

費用便益分析シート(割引前)

年度	施設供用期間	割引前							(億円)	
		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	海外TS回送便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
1991		3.6		3.6						-3.6
1992		39.9		39.9						-39.9
1993		29.8		29.8						-29.8
1994		25.5		25.5						-25.5
1995		78.7		78.7						-78.7
1996		18.9		18.9						-18.9
1997		29.4		29.4						-29.4
1998		49.4		49.4						-49.4
1999		56.5		56.5						-56.5
2000		44.9		44.9						-44.9
2001		59.4		59.4						-59.4
2002		12.7		12.7						-12.7
2003		12.0		12.0	21.4	31.5		52.9	41.0	60.7
2004		0.7	0.9	1.6	36.9	29.2		66.1	64.5	93.9
2005		21.0	0.9	21.9	30.2	23.4		53.6	31.7	73.4
2006		26.3	0.9	27.2	27.6	24.6		52.3	25.1	69.0
2007		74.7	0.9	75.6	24.1	25.3		49.3	-26.2	62.7
2008		104.5	0.8	105.3	22.2	16.9		39.1	-66.2	47.7
2009		135.1	0.9	136.0	38.8	25.6		64.4	-71.6	53.8
2010		8.1	0.9	9.0	265.3	7.9		273.2	264.2	306.0
2011		44.2	1.6	45.8	310.1	7.3		317.5	271.7	293.4
2012		85.0	1.6	86.6	300.9	5.7		306.7	220.1	228.9
2013		68.2	1.6	69.8	300.9	5.7		306.7	236.9	236.9
2014		107.3	1.7	109.0	300.9	5.7		306.7	197.7	189.7
2015		152.0	1.7	153.7	300.9	5.7		306.7	112.9	103.9
2016	1	138.1	2.0	140.1	417.6	78.7	5.8	502.4	362.1	324.2
2017	2	59.9	2.0	61.9	417.6	78.7	6.1	502.4	440.5	427.1
2018	3	150.2	2.0	152.3	439.7	78.7	6.0	524.4	372.1	305.1
2019	4	37.9	2.0	40.0	439.7	78.7	19.9	538.3	498.4	425.3
2020	5	117.3	2.0	119.3	439.7	85.1	20.6	545.4	426.1	323.9
2021	6	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	21.2	546.0	544.0	398.6
2022	7	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	21.8	546.6	544.6	382.6
2023	8	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	22.3	547.1	545.1	372.0
2024	9	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	22.7	547.6	545.6	355.9
2025	10	1.3	2.0	3.3	439.7	85.1	23.1	547.9	544.6	339.7
2026	11	29.3	2.0	31.3	439.7	85.1	23.4	548.2	516.9	328.9
2027	12	24.9	2.0	26.9	439.7	85.1	23.6	548.4	521.5	318.1
2028	13	10.5	2.0	12.5	439.7	85.1	23.7	548.5	536.0	307.2
2029	14	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	23.7	548.6	546.6	290.7
2030	15	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	23.7	548.6	546.5	279.8
2031	16	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	23.7	548.5	546.5	267.8
2032	17	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	23.5	548.3	546.0	257.7
2033	18	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	23.3	548.1	546.1	252.1
2034	19	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	23.0	547.9	545.8	241.1
2035	20	12.1	2.0	14.1	439.7	85.1	22.7	547.5	533.5	230.0
2036	21	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	22.3	547.2	545.2	224.4
2037	22	58.8	2.0	60.8	439.7	85.1	21.9	546.8	486.0	213.2
2038	23	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	21.5	546.3	544.3	207.6
2039	24	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	21.0	545.8	543.8	196.5
2040	25	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	20.5	545.3	543.0	190.9
2041	26	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	19.9	544.7	542.7	179.8
2042	27	1.3	2.0	3.3	439.7	85.1	19.3	544.2	540.8	174.1
2043	28	29.3	2.0	31.3	439.7	85.1	18.7	543.6	512.3	168.5
2044	29	24.9	2.0	26.9	439.7	85.1	18.1	543.0	516.0	162.9
2045	30	10.5	2.0	12.5	439.7	85.1	17.5	542.3	529.8	157.3
2046	31	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	16.9	541.7	539.7	146.3
2047	32	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	16.2	541.1	539.1	140.7
2048	33	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	15.6	540.5	538.4	135.1
2049	34	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	15.0	539.8	537.8	129.6
2050	35	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	14.3	539.2	537.2	124.0
2051	36	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	13.7	538.6	536.5	123.9
2052	37	12.1	2.0	14.1	439.7	85.1	13.1	537.9	523.9	118.4
2053	38	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	12.5	537.3	535.3	112.8
2054	39	58.8	2.0	60.8	439.7	85.1	11.9	536.7	475.9	107.3
2055	40	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	11.3	536.2	534.1	101.9
2056	41	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	10.8	535.6	533.6	101.8
2057	42	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	10.2	535.0	533.0	96.3
2058	43	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	9.7	534.5	532.5	90.9
2059	44	1.3	2.0	3.3	439.7	85.1	9.2	534.0	530.7	85.4
2060	45	29.3	2.0	31.3	439.7	85.1	8.7	533.5	502.2	80.4
2061	46	24.9	2.0	26.9	439.7	85.1	8.2	533.0	506.1	75.9
2062	47	10.5	2.0	12.5	439.7	85.1	7.7	532.5	520.1	70.4
2063	48	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	7.3	532.1	520.1	74.5
2064	49	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	6.8	531.7	529.7	74.4
2065	50	2.0	2.0	4.0	439.7	85.1	6.4	531.2	529.7	144.6
合計		2,170.5	115.4	2,285.9	23,922.1	4,444.8	829.7	583.2	29,779.8	27,493.0

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 14.5% NPV= 10,761 億円
B/C= 5.5

年度	施設供用期間	割引後							(億円)		
		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)	輸送コストの削減	海外TS回送便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
1991		2.37	8.5		8.5						-8.5
1992		2.28	90.9		90.9						-90.9
1993		2.19	65.2		65.2						-65.2
1994		2.11	53.8		53.8						-53.8
1995		2.03	159.8		159.8						-159.8
1996		1.95	36.8		36.8						-36.8
1997		1.87	55.1		55.1						-55.1
1998		1.80	88.9		88.9						-88.9
1999		1.73	97.7		97.7						-97.7
2000		1.67	74.9		74.9						-74.9
2001		1.60	95.0		95.0						-95.0
2002		1.54	19.6		19.6						-19.6
2003		1.48	17.7		17.7	31.7	46.7		78.4	60.7	
2004		1.42	0.9	1.3	2.2	52.4	41.4		93.9	91.6	
2005		1.37	28.7	1.3	30.0	41.4	32.0		73.4	43.4	
2006		1.32	34.7	1.2	35.9	36.5	32.5		69.0	33.1	
2007		1.27	94.8	1.1	96.0	30.6	32.1		62.7	-33.3	
2008		1.22	127.5	1.0	128.5	27.1	20.7		47.7	-80.8	
2009		1.17	158.1	1.0	159.1	45.4	29.9		75.3	-83.8	
2010		1.12	9.1	1.0	10.1	297.1	8.9		306.0	295.9	
2011		1.08	47.8	1.7	49.5	334.9	7.9		342.9	293.4	
2012		1.04	88.4	1.6	90.0	313.0	5.9		318.9	228.9	
2013		1.00	68.2	1.6	69.8	300.9	5.7		306.7	236.9	
2014		0.96	103.0	1.7	104.6	288.9	5.5		294.4	189.7	
2015		0.92	176.6	1.6	178.2	276.9	5.3		282.1	103.9	
2016	1	0.89	122.9	1.8	124.7	371.7	70.0	5.2	446.9	324.2	
2017	2	0.85	50.9	1.7	52.7	355.0	66.9	5.2	427.1	372.4	
2018	3	0.82	123.2	1.7	124.9	360.6	64.5	4.9	430.0	305.1	
2019	4	0.79	30.0	1.6	31.6	347.4	62.2	15.7	425.3	393.7	
2020	5	0.76	89.1	1.5	90.7	334.2	64.7	15.6	414.5	323.9	
2021	6	0.73	1.5	1.5	321.0	62.1	15.5		398.6	397.2	
2022	7	0.70	1.4	1.4	307.8	59.6	15.3		382.6	381.2	
2023	8	0.68	1.4	1.4	299.0	57.9	15.2		372.0	370.7	
2024	9	0.65	1.3	1.3	285.8	55.3	14.8		355.9	354.6	
2025	10	0.62	0.8	1.3	2.1	272.6	52.8	14.3	339.7	337.6	
2026	11	0.60	17.6	1.2	18.8	263.8	51.1	14.0	328.9	310.1	
2027	12	0.58	14.5	1.2	15.6	255.0	49.4	13.7	318.1	302.5	
2028	13	0.56	5.9	1.1	7.0	246.2	47.7	13.3	307.2	300.2	
2029	14	0.53	1.1	1.1	233.1	45.1	12.6		290.7	289.7	
2030	15	0.51	1.0	1.0	224.3	43.4	12.1		279.8	278.7	
2031	16	0.49	1.0	1.0	215.5	41.7	11.6		268.8	267.8	
2032	17	0.47	1.0	1.0	206.7	40.0	11.0		257.7	256.8	
2033	18	0.46	0.9	0.9	202.3	39.2	10.7		252.1	251.2	
2034	19	0.44	0.9	0.9	193.5	37.5	10.1		241.1	240.2	
2035	20	0.42	5.1	0.9	5.9	184.7	35.8	9.5	230.0	224.1	
2036	21	0.41	0.8	0.8	180.3	34.9	9.2		224.4	223.5	
2037	22	0.39	22.9	0.8	23.7	171.5	33.2	8.6	213.2	189.5	

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 (事業費-10%)

費用対効果分析シート(割引前)

年度	施設供用期間	割引前							(億円)	
		初期投資・更新投資 (B-C)	運営・維持コスト	総費用 (C)	輸送コストの削減	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)
1991		3.6		3.6						-3.6
1992		39.9		39.9						-39.9
1993		29.8		29.8						-29.8
1994		25.5		25.5						-25.5
1995		78.7		78.7						-78.7
1996		18.9		18.9						-18.9
1997		29.4		29.4						-29.4
1998		49.4		49.4						-49.4
1999		56.5		56.5						-56.5
2000		44.9		44.9						-44.9
2001		59.4		59.4						-59.4
2002		12.7		12.7						-12.7
2003		12.0		12.0	21.4	31.5		52.9	41.0	41.0
2004		0.7	0.9	1.6	36.9	29.2		66.1	64.5	64.5
2005		21.0	0.9	21.9	30.2	23.4		53.6	31.7	31.7
2006		26.3	0.9	27.2	27.6	24.6		52.3	25.1	25.1
2007		74.7	0.9	75.6	24.1	25.3		49.7	-26.2	-26.2
2008		104.5	0.8	105.3	22.2	16.9		39.1	-66.2	-66.2
2009		135.1	0.9	136.0	38.8	25.6		64.4	-71.6	-71.6
2010		8.1	0.9	9.0	265.3	7.9		273.2	264.2	264.2
2011		44.2	1.6	45.8	310.1	7.3		317.5	271.7	271.7
2012		85.0	1.6	86.6	300.9	5.7		306.7	220.1	220.1
2013		68.2	1.6	69.8	300.9	5.7		306.7	236.9	236.9
2014		87.8	1.4	89.2	300.9	5.7		306.7	217.5	217.5
2015		157.1	1.4	158.5	300.9	5.7		306.7	146.2	146.2
2016		113.0	1.7	114.6	437.6	78.7	5.8	502.1	387.5	387.5
2017	1	49.0	1.7	50.7	417.6	78.7	6.1	502.4	451.8	451.8
2018	3	122.9	1.7	124.6	439.7	78.7	6.0	524.4	399.8	399.8
2019	4	31.1	1.7	32.7	439.7	78.7	19.9	538.3	505.6	505.6
2020	5	95.9	1.7	97.6	439.7	85.1	20.6	545.4	447.8	447.8
2021	6		1.7	1.7	439.7	85.1	21.2	546.0	544.4	544.4
2022	7		1.7	1.7	439.7	85.1	21.8	546.6	545.0	545.0
2023	8		1.7	1.7	439.7	85.1	22.3	547.1	545.5	545.5
2024	9		1.7	1.7	439.7	85.1	22.7	547.6	545.9	545.9
2025	10	1.1	1.7	2.7	439.7	85.1	23.1	547.9	545.2	545.2
2026	11	24.0	1.7	25.6	439.7	85.1	23.4	548.2	522.6	522.6
2027	12	20.4	1.7	22.0	439.7	85.1	23.6	548.4	526.4	526.4
2028	13	8.6	1.7	10.2	439.7	85.1	23.7	548.5	538.3	538.3
2029	14		1.7	1.7	439.7	85.1	23.7	548.6	546.9	546.9
2030	15		1.7	1.7	439.7	85.1	23.7	548.6	546.9	546.9
2031	16		1.7	1.7	439.7	85.1	23.7	548.5	546.8	546.8
2032	17		1.7	1.7	439.7	85.1	23.5	548.3	546.7	546.7
2033	18		1.7	1.7	439.7	85.1	23.3	548.1	546.5	546.5
2034	19		1.7	1.7	439.7	85.1	23.0	547.9	546.2	546.2
2035	20	9.9	1.7	11.5	439.7	85.1	22.7	547.5	536.0	536.0
2036	21		1.7	1.7	439.7	85.1	22.3	547.2	545.5	545.5
2037	22	48.1	1.7	49.8	439.7	85.1	21.9	546.8	497.0	497.0
2038	23		1.7	1.7	439.7	85.1	21.5	546.3	544.7	544.7
2039	24		1.7	1.7	439.7	85.1	21.0	545.8	544.2	544.2
2040	25		1.7	1.7	439.7	85.1	20.5	545.3	543.6	543.6
2041	26		1.7	1.7	439.7	85.1	19.9	544.7	543.1	543.1
2042	27	1.1	1.7	2.7	439.7	85.1	19.3	544.2	541.4	541.4
2043	28	24.0	1.7	25.6	439.7	85.1	18.7	543.6	518.0	518.0
2044	29	20.4	1.7	22.0	439.7	85.1	18.1	543.0	520.9	520.9
2045	30	8.6	1.7	10.2	439.7	85.1	17.5	542.3	532.1	532.1
2046	31		1.7	1.7	439.7	85.1	16.9	541.7	540.1	540.1
2047	32		1.7	1.7	439.7	85.1	16.2	541.1	539.4	539.4
2048	33		1.7	1.7	439.7	85.1	15.6	540.5	538.8	538.8
2049	34		1.7	1.7	439.7	85.1	15.0	539.8	538.2	538.2
2050	35		1.7	1.7	439.7	85.1	14.3	539.2	537.5	537.5
2051	36		1.7	1.7	439.7	85.1	13.7	538.6	536.9	536.9
2052	37	9.9	1.7	11.5	439.7	85.1	13.1	537.9	526.4	526.4
2053	38		1.7	1.7	439.7	85.1	12.5	537.3	535.7	535.7
2054	39	48.1	1.7	49.8	439.7	85.1	11.9	536.7	467.0	467.0
2055	40		1.7	1.7	439.7	85.1	11.3	536.2	534.5	534.5
2056	41		1.7	1.7	439.7	85.1	10.8	535.6	533.9	533.9
2057	42		1.7	1.7	439.7	85.1	10.2	535.0	533.4	533.4
2058	43		1.7	1.7	439.7	85.1	9.7	534.5	532.9	532.9
2059	44	1.1	1.7	2.7	439.7	85.1	9.2	534.0	531.3	531.3
2060	45	24.0	1.7	25.6	439.7	85.1	8.7	533.5	507.9	507.9
2061	46	20.4	1.7	22.0	439.7	85.1	8.2	533.0	511.0	511.0
2062	47	8.6	1.7	10.2	439.7	85.1	7.7	532.5	520.5	520.5
2063	48		1.7	1.7	439.7	85.1	7.3	532.1	530.5	530.5
2064	49		1.7	1.7	439.7	85.1	6.8	531.7	530.0	530.0
2065	50		1.7	1.7	439.7	85.1	6.4	531.3	1,112.8	1,112.8
合計		1,962.8	96.2	2,059.0	23,922.1	4,444.8	829.7	583.2	29,779.8	27,720.8

費用対効果分析シート(割引後)

EIRR= 14.6% NPV= 10,916 億円
B/C= 5.9

年度	施設供用期間	社会的割引率	割引後							(億円)			
			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	海外TS回遊便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)		
1991			2.37		8.5						-8.5		
1992			2.28		90.9						-90.9		
1993			2.19		65.2						-65.2		
1994			2.11		53.8						-53.8		
1995			2.03		159.8						-159.8		
1996			1.95		36.8						-36.8		
1997			1.87		55.1						-55.1		
1998			1.80		88.9						-88.9		
1999			1.73		97.7						-97.7		
2000			1.67		74.9						-74.9		
2001			1.60		95.0						-95.0		
2002			1.54		19.6						-19.6		
2003			1.48		17.7		31.7	46.7		78.4	60.7		
2004			1.42		0.9	1.3	2.2	52.4	41.4		93.9	91.6	
2005			1.37		28.7	1.3	30.0	41.4	32.0		73.4	43.4	
2006			1.32		34.7	1.2	35.9	36.5	32.5		69.0	33.1	
2007			1.27		94.8	1.1	96.0	30.6	32.1		62.7	-33.3	
2008			1.22		127.5	1.0	128.5	27.1	20.7		47.7	-80.8	
2009			1.17		158.1	1.0	159.1	45.4	29.9		75.3	-83.8	
2010			1.12		9.1	1.0	10.1	297.1	8.9		306.0	295.9	
2011			1.08		47.8	1.7	49.5	334.9	7.9		342.9	293.4	
2012			1.04		88.4	1.6	90.0	313.0	5.9		318.9	228.9	
2013			1.00		68.2	1.6	69.8	300.9	5.7		306.7	236.9	
2014			0.96		84.3	1.4	85.6	288.9	5.5		294.4	208.8	
2015			0.92		144.5	1.3	145.8	276.9	5.3		282.1	136.3	
2016			0.89		102.5	1.5	102.0	371.7	70.0		446.9	344.9	
2017	1		0.85		41.7	1.4	43.1	355.0	66.9	5.2		427.1	384.0
2018	3		0.82		100.8	1.4	102.1	360.6	64.5	4.9		430.0	327.9
2019	4		0.79		24.5	1.3	25.8	347.4	62.2	15.7		425.3	399.4
2020	5		0.76		72.9	1.3	74.2	334.2	64.7	15.6		414.5	340.4
2021	6		0.73			1.2	1.2	321.0	62.1	15.5		398.6	397.4
2022	7		0.70			1.2	1.2	307.8	59.6	15.3		382.6	381.5
2023	8		0.68			1.1	1.1	299.0	57.9	15.2		372.0	370.9
2024	9		0.66			1.1	1.1	285.8	55.3	14.8		355.9	354.8
2025	10		0.62		0.7	1.0	1.7	272.6	52.8	14.3		339.7	338.0
2026	11		0.60		14.4	1.0	15.4	263.8	51.1	14.0		328.9	313.5
2027	12		0.58		11.8	1.0	12.8	255.0	49.4	13.7		318.1	305.3
2028	13		0.56		4.8	0.9	5.7	246.2	47.7	13.3		307.2	301.5
2029	14		0.53			0.9	0.9	233.1	45.1	12.6		290.7	289.9
2030	15		0.51			0.8	0.8	224.3	43.4	12.1		279.8	278.9
2031	16		0.49			0.8	0.8	215.5	41.7	11.6		268.8	268.0
2032	17		0.47			0.8	0.8	206.7	40.0	11.0		257.7	256.9
2033	18		0.46			0.8	0.8	202.3	39.2	10.7		252.1	251.4
2034	19		0.44			0.7	0.7	193.5	37.5	10.1		241.1	240.3
2035	20		0.42		4.1	0.7	4.8	184.7	35.8	9.5		230.0	225.1
2036	21		0.41										

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 (事業期間+10%)

費用便益分析シート(割引前)

年度	施設供用期間	割引前							(億円)	
		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	海外TS回送便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
1991		3.6		3.6						-3.6
1992		39.9		39.9						-39.9
1993		29.8		29.8						-29.8
1994		25.5		25.5						-25.5
1995		78.7		78.7						-78.7
1996		18.9		18.9						-18.9
1997		29.4		29.4						-29.4
1998		49.4		49.4						-49.4
1999		56.5		56.5						-56.5
2000		44.9		44.9						-44.9
2001		59.4		59.4						-59.4
2002		12.7		12.7						-12.7
2003		12.0		12.0	21.4	31.5		52.9	41.0	60.7
2004		0.7	0.9	1.6	36.9	29.2		66.1	64.5	93.9
2005		21.0	0.9	21.9	30.2	23.4		53.6	31.7	73.4
2006		26.3	0.9	27.2	27.6	24.3		52.3	25.1	69.0
2007		74.7	0.9	75.6	24.1	25.6		49.3	-26.2	62.7
2008		104.5	0.8	105.3	22.2	16.9		39.1	-66.2	47.7
2009		135.1	0.9	136.0	38.8	25.6		64.4	-71.6	75.3
2010		8.1	0.9	9.0	265.3	7.9		273.2	264.2	306.0
2011		44.2	1.6	45.8	310.1	7.3		317.5	271.7	342.9
2012		85.0	1.6	86.6	300.9	5.7		306.7	220.1	318.9
2013		68.2	1.6	69.8	300.9	5.7		306.7	236.9	306.7
2014		85.3	1.6	86.9	300.9	5.7		306.7	219.8	294.4
2015		152.7	1.6	154.3	300.9	5.7		306.7	152.4	282.1
2016		109.8	1.6	111.4	300.9	5.7		306.7	195.3	272.9
2017	1	47.7	1.8	49.5	417.6	78.7	6.3	502.6	453.0	427.2
2018	2	119.5	1.8	121.4	417.6	78.7	6.5	502.8	381.5	412.3
2019	3	30.2	1.8	32.0	439.7	78.7	6.3	524.7	492.7	414.5
2020	4	98.6	1.8	100.4	439.7	78.7	21.0	539.4	439.0	410.0
2021	5	85.9	1.8	87.7	439.7	85.1	21.6	546.4	458.7	398.9
2022	6		1.8	1.8	439.7	85.1	22.2	547.0	545.2	382.9
2023	7		1.8	1.8	439.7	85.1	22.7	547.5	545.7	372.3
2024	8		1.8	1.8	439.7	85.1	23.1	548.0	545.0	356.2
2025	9	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	23.5	548.3	545.3	340.0
2026	10	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	23.8	548.6	520.2	329.2
2027	11	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	24.0	548.8	524.3	318.3
2028	12	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	24.1	549.0	537.6	307.4
2029	13		1.8	1.8	439.7	85.1	24.2	549.0	547.2	291.0
2030	14		1.8	1.8	439.7	85.1	24.2	549.0	547.2	280.0
2031	15		1.8	1.8	439.7	85.1	24.1	548.9	547.1	269.0
2032	16		1.8	1.8	439.7	85.1	23.9	548.8	546.9	257.9
2033	17		1.8	1.8	439.7	85.1	23.7	548.6	546.7	252.3
2034	18		1.8	1.8	439.7	85.1	23.5	548.3	546.5	241.3
2035	19	11.0	1.8	12.8	439.7	85.1	23.1	548.0	535.2	230.1
2036	20		1.8	1.8	439.7	85.1	22.8	547.6	545.8	224.5
2037	21	53.5	1.8	55.3	439.7	85.1	22.3	547.2	491.9	213.4
2038	22		1.8	1.8	439.7	85.1	21.9	546.7	544.9	207.1
2039	23		1.8	1.8	439.7	85.1	21.4	546.2	544.4	196.6
2040	24		1.8	1.8	439.7	85.1	20.8	545.7	543.8	191.0
2041	25		1.8	1.8	439.7	85.1	20.3	545.1	543.3	179.9
2042	26	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	19.7	544.5	541.5	174.3
2043	27	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	19.1	543.9	515.5	168.6
2044	28	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	18.5	543.3	518.8	163.0
2045	29	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	17.8	542.7	531.3	157.4
2046	30		1.8	1.8	439.7	85.1	17.2	542.0	540.2	146.8
2047	31		1.8	1.8	439.7	85.1	16.5	541.4	539.5	140.8
2048	32		1.8	1.8	439.7	85.1	15.9	540.7	538.9	135.2
2049	33		1.8	1.8	439.7	85.1	15.3	540.1	538.3	129.6
2050	34		1.8	1.8	439.7	85.1	14.6	539.4	537.6	124.1
2051	35		1.8	1.8	439.7	85.1	14.0	538.8	537.0	123.9
2052	36	11.0	1.8	12.8	439.7	85.1	13.3	538.2	525.4	118.4
2053	37		1.8	1.8	439.7	85.1	12.7	537.6	535.7	112.9
2054	38	53.5	1.8	55.3	439.7	85.1	12.1	537.0	491.0	107.4
2055	39		1.8	1.8	439.7	85.1	11.5	536.4	534.5	101.9
2056	40		1.8	1.8	439.7	85.1	11.0	535.8	534.0	101.8
2057	41		1.8	1.8	439.7	85.1	10.4	535.2	533.4	96.3
2058	42		1.8	1.8	439.7	85.1	9.9	534.7	532.9	90.9
2059	43	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	9.3	534.2	531.1	85.5
2060	44	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	8.8	533.7	505.2	85.4
2061	45	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	8.3	533.2	508.7	80.0
2062	46		1.8	1.8	439.7	85.1	7.9	532.7	521.3	79.9
2063	47	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	7.4	532.2	530.4	74.5
2064	48		1.8	1.8	439.7	85.1	7.0	531.8	530.0	74.2
2065	49		1.8	1.8	439.7	85.1	6.5	531.4	529.5	69.1
2066	50		1.8	1.8	439.7	85.1	6.2	531.0	1,108.8	143.9
合計		2,066.7	107.6	2,174.3	24,223.0	4,450.5	831.9	577.8	30,083.3	27,909.0

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 14.4% NPV= 10,718 億円
B/C= 5.7

年度	施設供用期間	割引後							(億円)	
		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)	輸送コストの削減	海外TS回送便益	震災時輸送コストの削減	残存価値	総便益(B)	純便益(B-C)
1991		2.37	8.5		8.5					-8.5
1992		2.28	90.9		90.9					-90.9
1993		2.19	65.2		65.2					-65.2
1994		2.11	53.8		53.8					-53.8
1995		2.03	159.8		159.8					-159.8
1996		1.95	36.8		36.8					-36.8
1997		1.87	55.1		55.1					-55.1
1998		1.80	88.9		88.9					-88.9
1999		1.73	97.7		97.7					-97.7
2000		1.67	74.9		74.9					-74.9
2001		1.60	95.0		95.0					-95.0
2002		1.54	19.6		19.6					-19.6
2003		1.48	17.7		17.7	31.7	46.7		78.4	60.7
2004		1.42	0.9	1.3	2.2	52.4	41.4		93.9	91.6
2005		1.37	28.7	1.3	30.0	41.4	32.0		73.4	43.4
2006		1.32	34.7	1.2	35.9	36.5	32.5		69.0	33.1
2007		1.27	94.8	1.1	96.0	30.6	32.1		62.7	-33.3
2008		1.22	127.5	1.0	128.5	27.1	20.7		47.7	-90.8
2009		1.17	158.1	1.0	159.1	45.4	29.9		75.3	-83.8
2010		1.12	9.1	1.0	10.1	297.1	8.9		306.0	295.9
2011		1.08	47.8	1.7	49.5	334.9	7.9		342.9	293.4
2012		1.04	88.4	1.6	90.0	313.0	5.9		318.9	228.9
2013		1.00	68.2	1.6	69.8	300.9	5.7		306.7	236.9
2014		0.96	81.9	1.5	83.4	288.9	5.5		294.4	211.0
2015		0.92	140.5	1.4	141.9	276.9	5.3		282.1	140.2
2016		0.89	97.8	1.4	99.2	267.9	5.1		272.9	173.8
2017	1	0.85	40.5	1.6	42.1	355.0	66.9	5.3	427.2	385.1
2018	2	0.82	98.0	1.5	99.5	342.4	64.5	5.4	412.3	312.8
2019	3	0.79	23.8	1.5	25.3	347.4	62.2	5.0	414.5	389.3
2020	4	0.76	74.9	1.4	76.3	334.2	59.8	16.0	410.0	333.6
2021	5	0.73	62.7	1.3	64.1	321.0	62.1	15.8	398.9	334.9
2022	6	0.70		1.3	1.3	307.8	59.6	15.5	382.9	381.6
2023	7	0.68		1.3	1.3	299.0	57.9	15.4	372.3	371.1
2024	8	0.65		1.2	1.2	285.0	55.3	15.0	356.2	355.0
2025	9	0.62	0.7	1.1	1.9	272.6	52.8	14.6	340.0	338.1
2026	10	0.60	16.0	1.1	17.1	263.8	51.1	14.3	329.2	312.1
2027	11	0.58	13.1	1.1	14.2	255.0	49.4	13.9	318.3	304.1
2028	12	0.56	5.3	1.0	6.4	246.2	47.7	13.5	307.4	301.1
2029	13	0.53		1.0	1.0	233.1	45.1	12.8	291.0	290.0
2030	14	0.51		0.9	0.9	224.3	43.4	12.3	280.0	279.1
2031	15	0.49		0.9	0.9	215.5	41.7	11.8	269.0	268.1
2032	16	0.47		0.9	0.9	206.7	40.0	11.3	257.9	257.1
2033	17	0.46		0.9	0.9	202.3	39.2	10.9	252.3	251.5
2034	18	0.44		0.8	0.8	193.5	37.5	10.3	241.3	240.4
2035	19	0.42	4.6	0.8	5.4	184.7	35.8	9.7	230.1	224.8
2036	20	0.41		0.8	0.8	180.3	34.9	9.3	224.5	223.8
2037	21	0.39	20.9	0.7	21.6	171.5	33.2	8.7	213.4	191.8
2038	22	0.38		0.7	0.7	167.1	32.4	8.3	207.8	

大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析 (事業期間=10%)

費用対効果分析シート(割引前)

年度	施設供用期間	割引前							総便益 (B)	純便益 (B-C)
		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	海外TS回送便益	震災時輸送コストの削減	残存価値		
1991		3.6		3.6					-3.6	
1992		39.9		39.9					-39.9	
1993		29.8		29.8					-29.8	
1994		25.5		25.5					-25.5	
1995		78.7		78.7					-78.7	
1996		18.9		18.9					-18.9	
1997		29.4		29.4					-29.4	
1998		49.4		49.4					-49.4	
1999		56.5		56.5					-56.5	
2000		44.9		44.9					-44.9	
2001		59.4		59.4					-59.4	
2002		12.7		12.7					-12.7	
2003		12.0		12.0	21.4	31.5		52.9	41.0	
2004		0.7	0.9	1.6	36.9	29.2		66.1	64.5	
2005		21.0	0.9	21.9	30.2	23.4		53.6	31.7	
2006		26.3	0.9	27.2	27.6	24.6		52.3	25.1	
2007		74.7	0.9	75.6	24.1	25.3		49.3	-26.2	
2008		104.5	0.8	105.3	22.2	16.9		39.1	-66.2	
2009		135.1	0.9	136.0	38.8	25.6		64.4	-71.6	
2010		8.1	0.9	9.0	265.3	7.9		273.2	264.2	
2011		44.2	1.6	45.8	310.1	7.3		317.5	271.7	
2012		85.0	1.6	86.6	300.9	5.7		306.7	226.1	
2013		68.2	1.6	69.8	300.9	5.7		306.7	236.9	
2014		108.2	1.6	109.8	300.9	5.7		306.7	196.9	
2015	1	185.2	1.8	187.1	417.6	78.7	5.4	501.7	314.7	
2016	2	136.2	1.8	138.0	417.6	78.7	5.7	502.0	364.0	
2017	3	65.2	1.8	67.0	439.7	78.7	5.6	524.0	457.0	
2018	4	147.3	1.8	149.1	439.7	78.7	18.8	537.2	388.1	
2019	5	45.2	1.8	47.0	439.7	85.1	19.5	544.4	497.3	
2020	6	42.5	1.8	44.3	439.7	85.1	20.2	545.1	500.7	
2021	7	1.8	1.8	3.6	439.7	85.1	20.9	545.7	543.9	
2022	8	1.8	1.8	3.6	439.7	85.1	21.4	546.3	544.4	
2023	9	1.8	1.8	3.6	439.7	85.1	21.9	546.8	544.9	
2024	10	1.8	1.8	3.6	439.7	85.1	22.3	547.2	545.3	
2025	11	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	22.7	547.5	544.5	
2026	12	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	23.0	547.8	519.3	
2027	13	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	23.2	548.0	523.5	
2028	14	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	23.3	548.1	536.8	
2029	15		1.8	1.8	439.7	85.1	23.3	548.2	546.3	
2030	16		1.8	1.8	439.7	85.1	23.3	548.2	546.3	
2031	17		1.8	1.8	439.7	85.1	23.2	548.1	546.2	
2032	18		1.8	1.8	439.7	85.1	22.1	547.9	546.1	
2033	19		1.8	1.8	439.7	85.1	22.9	547.7	545.9	
2034	20		1.8	1.8	439.7	85.1	22.6	547.5	545.6	
2035	21	11.0	1.8	12.8	439.7	85.1	22.3	547.2	534.4	
2036	22		1.8	1.8	439.7	85.1	22.0	546.8	545.0	
2037	23	53.5	1.8	55.3	439.7	85.1	21.6	546.4	491.1	
2038	24		1.8	1.8	439.7	85.1	21.1	545.9	544.1	
2039	25		1.8	1.8	439.7	85.1	20.6	545.5	543.6	
2040	26		1.8	1.8	439.7	85.1	20.1	544.9	543.1	
2041	27		1.8	1.8	439.7	85.1	19.6	544.4	542.6	
2042	28	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	19.0	543.8	540.8	
2043	29	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	18.4	543.3	514.8	
2044	30	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	17.8	542.7	518.2	
2045	31	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	17.2	542.0	530.7	
2046	32		1.8	1.8	439.7	85.1	16.6	541.4	539.6	
2047	33		1.8	1.8	439.7	85.1	16.0	540.8	539.0	
2048	34		1.8	1.8	439.7	85.1	15.3	540.2	538.3	
2049	35		1.8	1.8	439.7	85.1	14.7	539.6	537.7	
2050	36		1.8	1.8	439.7	85.1	14.1	538.9	537.1	
2051	37		1.8	1.8	439.7	85.1	13.5	538.3	536.5	
2052	38	11.0	1.8	12.8	439.7	85.1	12.9	537.7	524.9	
2053	39		1.8	1.8	439.7	85.1	12.3	537.1	535.3	
2054	40	53.5	1.8	55.3	439.7	85.1	11.7	536.5	481.3	
2055	41		1.8	1.8	439.7	85.1	11.1	536.0	534.1	
2056	42		1.8	1.8	439.7	85.1	10.6	535.4	533.6	
2057	43		1.8	1.8	439.7	85.1	10.0	534.9	533.0	
2058	44		1.8	1.8	439.7	85.1	9.5	534.3	532.5	
2059	45	1.2	1.8	3.0	439.7	85.1	9.0	533.8	530.8	
2060	46	26.6	1.8	28.5	439.7	85.1	8.5	533.3	504.9	
2061	47	22.7	1.8	24.5	439.7	85.1	8.0	532.9	506.4	
2062	48	9.5	1.8	11.4	439.7	85.1	7.6	532.4	521.1	
2063	49		1.8	1.8	439.7	85.1	7.1	532.0	530.1	
2064	50		1.8	1.8	439.7	85.1	6.7	588.7	1,120.2	
合計		2,066.7	104.5	2,171.1	23,621.2	4,439.1	827.2	588.7	29,476.1	27,305.0

費用対効果分析シート(割引後)

EIRR= 14.7% NPV= 10,976 億円
B/C= 5.7

年度	施設供用期間	割引後							総便益 (B)	純便益 (B-C)
		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)	輸送コストの削減	海外TS回送便益	震災時輸送コストの削減			残存価値
1991			2.37	8.5				8.5	-8.5	
1992			2.28	90.9				90.9	-90.9	
1993			2.19	65.2				65.2	-65.2	
1994			2.11	53.8				53.8	-53.8	
1995			2.03	159.8				159.8	-159.8	
1996			1.95	36.8				36.8	-36.8	
1997			1.87	55.1				55.1	-55.1	
1998			1.80	88.9				88.9	-88.9	
1999			1.73	97.7				97.7	-97.7	
2000			1.67	74.9				74.9	-74.9	
2001			1.60	95.0				95.0	-95.0	
2002			1.54	19.6				19.6	-19.6	
2003			1.48	17.7				17.7	78.4	
2004			1.42	0.9	1.3	2.2	52.4	41.4	60.7	
2005			1.37	28.7	1.3	30.0	41.4	32.0	73.4	
2006			1.32	34.7	1.2	35.9	36.5	32.5	69.0	
2007			1.27	94.8	1.1	96.0	30.6	32.1	62.7	
2008			1.22	127.5	1.0	128.5	27.1	20.7	47.7	
2009			1.17	158.1	1.0	159.1	45.4	29.9	75.3	
2010			1.12	9.1	1.0	10.1	297.1	8.9	306.0	
2011			1.08	47.8	1.7	49.5	334.9	7.9	342.9	
2012			1.04	88.4	1.6	90.0	313.0	5.9	318.9	
2013			1.00	68.2	1.6	69.8	300.9	5.7	306.7	
2014			0.96	103.9	1.5	105.4	289.9	5.5	294.4	
2015	1		0.92	170.4	1.7	172.1	384.2	72.4	5.0	
2016	2		0.89	121.2	1.6	122.9	371.7	70.0	5.1	
2017	3		0.85	55.4	1.6	57.0	373.8	66.9	4.8	
2018	4		0.82	120.8	1.5	122.3	360.6	64.5	15.4	
2019	5		0.79	35.7	1.5	37.1	347.4	67.2	15.4	
2020	6		0.76	32.3	1.4	33.7	334.2	64.7	15.4	
2021	7		0.73	1.3	1.3	321.0	62.1	15.2	398.4	
2022	8		0.70	85.1	1.3	87.8	59.6	15.0	382.4	
2023	9		0.68	1.3	1.3	299.0	57.9	14.9	371.8	
2024	10		0.65		1.2	1.2	285.8	55.3	14.5	
2025	11		0.62	0.7	1.1	1.9	272.6	52.8	14.1	
2026	12		0.60	16.0	1.1	17.1	263.8	51.1	13.8	
2027	13		0.58	13.1	1.1	14.2	255.0	49.4	13.4	
2028	14		0.56	5.3	1.0	6.4	246.2	47.7	13.0	
2029	15		0.53		1.0	1.0	233.1	45.1	12.4	
2030	16		0.51		0.9	0.9	224.3	43.4	11.9	
2031	17		0.49		0.9	0.9	215.5	41.7	11.4	
2032	18		0.47		0.9	0.9	206.7	40.0	10.9	
2033	19		0.46		0.9	0.9	202.3	39.2	10.5	
2034	20		0.44		0.8	0.8	193.5	37.5	10.0	
2035	21		0.42	4.6	0.8	5.4	184.7	35.8	9.4	
2036	22		0.41		0.8	0.8	180.3	34.9	9.0	
2037	23		0.39	20.9	0.7	21.6	171.5	33.2	8.4	
2038	24		0.38		0.7	0.7	167.1	32.4	8.0	
2039	25		0.36		0.7	0.7	158.3	30.6	7.4	
2040	26		0.35		0.6	0.6	153.9	29.8	7.0	
2041	27		0.33		0.6	0.6	145.1	28.1	6.5	
2042	28		0.32	0.4	0.6	1.0	140.7	27.2	6.1	
2043	29		0.31	8.3	0.6	8.8	136.3	26.4	5.7	
2044	30		0.30	6.8	0.6	7.4	131.9	25.5	5.3	
2045	31		0.29	2.8	0.5	3.3	127.5	24.7	5.0	
2046	32		0.27		0.5	0.5	118.7	23.0	4.5	
2047	33		0.26		0.5	0.5	114.3	22.1	4.2	
2048	34		0.25		0.5	0.5	109.9	21.3	3.8	
2049	35		0.24		0.4	0.4	105.5	20.4	3.5	
2050	36		0.23		0.4	0.4	101.1	19.6	3.2	
2051	37		0.23		0.4	0.4	101.1	19.6	3.1	
2052	38		0.22	2.4	0.4	2.8	96.7	18.7	2.8	
2053	39		0.21		0.4	0.4	92.3	17.9	2.6	
2054	40		0.20	10.7	0.4	11.1	87.9	17.0	2.3	
2										

大阪港北港南地区 国際海上コンテナ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	66.5	千円/TEU・年	釜山トランシップ回避による輸送コストの削減	89.1	億円/年
		63.6	千円/TEU・年	コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減	460.4	億円/年
耐震便益	輸送コストの削減 (地震発生確率考慮後)	1.5	千円/TEU・年	震災時における輸送コストの削減	17.4	億円/年
残存価値	残存価値	583.2	億円	ふ頭用地及び荷役機械等の残存価値 (評価期間の最終年に計上)	583.2	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(平成23年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、更新費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(-15~-16m)(耐震)、航路(-15~-16m)、荷さばき地 等

外貿コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。北米航路のW/O時の代替港は、釜山T/Sによる海上輸送として設定する。またその他航路については、W/O時はコンテナ貨物がオーバーフローすることから、代替港を堺泉北港、和歌山下津港、舞鶴港とし、各港の受入容量を超過するコンテナ貨物は、伊勢湾諸港（四日市港を代表港）と設定する。便益対象貨物量は858千TEU（実入り）と予測。本プロジェクトの実施により、550億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】

項目	北米航路		豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数 (個/年)	20ft輸出	17,432	17,432	5,291	5,291	68,138	68,138	18,125	18,125
	40ft輸出	20,919	20,919	5,349	5,349	81,766	81,766	21,750	21,750
	20ft輸入	22,000	22,000	6,033	6,033	78,684	78,684	36,657	36,657
	40ft輸入	26,400	26,400	7,240	7,240	94,421	94,421	43,988	43,988
輸送距離(km)			16~169	92~276	16~169	10~276	16~169	4~175	
1個当たり陸上輸送 費用 (円/個)	20ft輸出		35,625~139,568	100,068~199,056	35,625~139,568	25,050~199,056	35,625~139,568	20,140~147,051	
	40ft輸出		54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	38,710~283,256	54,875~202,838	30,990~212,221	
	20ft輸入		35,625~139,568	100,068~199,056	35,625~139,568	25,050~199,056	35,625~139,568	20,140~147,051	
	40ft輸入		54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	38,710~283,256	54,875~202,838	30,990~212,221	
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出		336,467	751,471	3,495,765	8,384,919	1,051,099	2,087,022	
	40ft輸出		613,051	1,304,562	6,409,055	14,654,825	1,919,083	3,667,696	
	20ft輸入		301,196	798,546	3,833,493	9,613,942	1,913,224	4,419,028	
	40ft輸入		552,027	1,392,468	7,044,911	16,815,397	3,511,708	7,747,789	
	小計		1,802,741	4,247,047	20,783,224	49,469,083	8,395,114	17,921,535	
陸上輸送費用削減便益(計)	40,656,586								

※北米航路は、With時、Without時ともに大阪港利用のため陸上輸送費用はキャンセルアウトとする。

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用】

項目	北米航路		豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数 (個/年)	20ft輸出	17,432	17,432	5,291	5,291	68,138	68,138	18,125	18,125
	40ft輸出	20,919	20,919	5,349	5,349	81,766	81,766	21,750	21,750
	20ft輸入	22,000	22,000	6,033	6,033	78,684	78,684	36,657	36,657
	40ft輸入	26,400	26,400	7,240	7,240	94,421	94,421	43,988	43,988
輸送距離(海里)	5,142	5,602	4,411	4,388	2,697	2,697~2,791	776	776~921	
1個当たり海上輸送 費用 (円/個)	20ft輸出	44,460~62,352	72,894	54,068	53,808	49,541	49,541~51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸出	66,653~93,482	109,294	81,063	80,672	74,284	74,284~76,574	37,852	37,852~42,815
	20ft輸入	44,460~62,352	72,894	54,068	53,808	49,541	49,541~51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸入	66,653~93,482	109,294	81,063	80,672	74,284	74,284~76,574	37,852	37,852~42,815
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	1,005,844	1,270,709	286,081	284,705	3,375,644	3,467,969	457,545	501,103
	40ft輸出	1,809,606	2,286,293	514,698	512,215	6,073,911	6,240,060	823,276	901,651
	20ft輸入	1,269,417	1,603,687	326,202	324,633	3,898,105	4,004,719	925,361	1,013,455
	40ft輸入	2,283,797	2,885,396	586,881	584,050	7,013,992	7,205,855	1,665,033	1,823,543
	小計	6,368,664	8,046,085	1,713,862	1,705,603	20,361,653	20,918,603	3,871,215	4,239,752
海上輸送費用削減便益(計)	2,594,649								

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)】

項目	北米航路		豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数 (個/年)	20ft輸出	17,432	17,432	5,291	5,291	68,138	68,138	18,125	18,125
	40ft輸出	20,919	20,919	5,349	5,349	81,766	81,766	21,750	21,750
	20ft輸入	22,000	22,000	6,033	6,033	78,684	78,684	36,657	36,657
	40ft輸入	26,400	26,400	7,240	7,240	94,421	94,421	43,988	43,988
輸送時間(時間)	202~222	248	190~193	191~194	129~132	129~138	42~45	42~52	
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	2,200	2,500	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600
	40ft輸出	3,300	3,700	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,900	2,000	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
	40ft輸入	2,900	3,000	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	8,300,707	9,530,003	1,616,999	1,621,852	14,134,458	14,722,991	1,230,538	1,428,389
	40ft輸出	14,941,272	17,154,006	2,789,324	2,797,695	24,381,940	25,397,159	2,122,678	2,463,972
	20ft輸入	9,047,311	10,387,176	1,380,760	1,385,329	12,236,349	12,749,181	1,862,331	2,170,901
	40ft輸入	16,570,865	19,024,933	2,485,369	2,493,592	22,025,429	22,948,526	3,352,196	3,907,622
	小計	48,860,155	56,096,118	8,272,452	8,298,468	72,778,176	75,817,857	8,567,743	9,970,884
輸送時間費用削減便益(計)	11,704,801								

※北米航路は、With時、Without時ともに大阪港利用のため陸上輸送時間費用はキャンセルアウトとする。

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

外貿コンテナ貨物の輸送コスト削減便益額 合計(百万円/年)	54,956
-------------------------------	--------

【耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避】

【資料 4-2】

今回整備される岸壁を耐震強化岸壁として整備することで、地震時においても継続的に幹線貨物の取扱いが可能となり、輸送コストの増大回避が図られる。地震時に外資コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。W/0時の代替港は、地震時の受入容量のある堺北港と対象地震（南海地震）の影響範囲を鑑みて伊勢湾諸港（北米航路は名古屋港、その他航路は四日市港を代表港）を設定。便益対象貨物量は118万TEU（実入り）と予測。本プロジェクトの実施により、789億円/年（地震発生確率考慮前）の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】

項目	北米航路		豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
個数(個/年)	20ft輸出	18,915	18,915	3,762	3,762	73,567	73,567	45,200	45,200
	40ft輸出	22,697	22,697	4,514	4,514	88,281	88,281	54,241	54,241
	20ft輸入	23,879	23,879	4,289	4,289	84,954	84,954	91,416	91,416
	40ft輸入	28,655	28,655	5,147	5,147	101,944	101,944	109,699	109,699
輸送距離(km)	16~169	108~292	16~169	92~276	16~169	92~276	16~169	10~276	
輸送費用(円/個)	20ft輸出	35,625~139,568	109,683~204,846	35,625~139,568	100,068~199,056	35,625~139,568	100,068~199,056	35,625~139,568	25,050~199,056
	40ft輸出	54,875~202,838	256,800~455,100	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	38,710~283,256
	20ft輸入	35,625~139,568	109,683~204,846	35,625~139,568	100,068~199,056	35,625~139,568	100,068~199,056	35,625~139,568	25,050~199,056
	40ft輸入	54,875~202,838	256,800~455,100	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	38,710~283,256
陸上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	1,149,755	2,703,024	239,212	534,260	3,774,298	9,783,794	2,621,263	5,405,527
	40ft輸出	2,096,469	4,687,312	435,850	927,482	6,919,711	17,056,613	4,785,869	9,475,000
	20ft輸入	1,173,718	3,495,950	214,132	567,718	4,138,928	11,167,686	4,771,281	11,199,636
	40ft輸入	2,152,303	6,051,850	392,458	989,960	7,606,218	19,482,487	8,757,649	19,598,559
	小計	6,572,245	16,938,136	1,281,652	3,019,420	22,439,155	57,490,580	20,936,062	45,678,722
陸上輸送費用削減便益(計)									71,897,744

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用】

項目	北米航路		豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
コンテナ個数(個/年)	20ft輸出	18,915	18,915	3,762	3,762	73,567	73,567	45,200	45,200
	40ft輸出	22,697	22,697	4,514	4,514	88,281	88,281	54,241	54,241
	20ft輸入	23,879	23,879	4,289	4,289	84,954	84,954	91,416	91,416
	40ft輸入	28,655	28,655	5,147	5,147	101,944	101,944	109,699	109,699
輸送距離(海里)	5,142	4,992	4,411	4,388	2,697	2,791	776	776~921	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft輸出	44,460~62,352	43,246	54,068	53,808	49,541	51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸出	66,653~93,482	64,834	81,063	80,672	74,284	76,574	37,852	37,852~42,815
	20ft輸入	44,460~62,352	43,246	54,068	53,808	49,541	51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸入	66,653~93,482	64,834	81,063	80,672	74,284	76,574	37,852	37,852~42,815
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	1,091,372	817,979	203,390	202,412	3,644,607	3,756,944	1,141,039	1,275,523
	40ft輸出	1,963,478	1,471,568	365,926	364,161	6,557,864	6,760,028	2,053,112	2,295,084
	20ft輸入	1,377,839	1,032,685	231,910	230,795	4,208,689	4,338,413	2,307,704	2,580,539
	40ft輸入	2,478,858	1,857,830	417,237	415,224	7,572,836	7,806,289	4,152,332	4,643,237
	小計	6,911,547	5,180,062	1,218,463	1,212,592	21,983,996	22,661,674	9,654,187	10,794,383
海上輸送費用削減便益(計)									80,518

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)】

項目	北米航路		豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	With時	Without時	
個数(個/年)	20ft輸出	18,915	18,915	3,762	3,762	73,567	73,567	45,200	45,200
	40ft輸出	22,697	22,697	4,514	4,514	88,281	88,281	54,241	54,241
	20ft輸入	23,879	23,879	4,289	4,289	84,954	84,954	91,416	91,416
	40ft輸入	28,655	28,655	5,147	5,147	101,944	101,944	109,699	109,699
輸送時間(時間)	202~225	197~200	190~193	191~194	129~132	135~138	42~45	42~54	
時間費用原単位(円/h/個)	20ft輸出	2,200	2,200	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600
	40ft輸出	3,300	3,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,900	1,900	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
	40ft輸入	2,900	2,900	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	8,425,000	8,245,223	1,149,610	1,153,060	15,260,653	15,979,334	3,068,754	3,662,741
	40ft輸出	15,165,000	14,841,401	1,983,077	1,989,028	26,324,626	27,564,351	5,293,600	6,318,228
	20ft輸入	9,176,381	8,992,750	981,637	984,885	13,211,287	13,835,952	4,644,361	5,566,062
	40ft輸入	16,807,266	16,470,932	1,766,947	1,772,793	23,780,317	24,904,713	8,359,850	10,018,911
	小計	49,573,647	48,550,306	5,881,271	5,899,766	78,576,883	82,284,350	21,366,565	25,565,942
輸送時間費用削減便益(計)									6,901,998

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避額 合計(百万円/回)	78,880
--	--------

(地震発生確率考慮前)

〔残存価値〕

【資料 4-3】

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。本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる土地、荷役機械および航路・泊地等の水域施設の残存価値を算出する。本プロジェクトの供用期間の終了と共に583億円の残存価値が発生する。

項目		With時	Without時
ふ頭用地	建設用地面積(m2)	580,500	-
	地価単価(円/m2)	72,000	-
	残存価値(百万円)	41,796	-
荷役機械A (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	5	-
	更新費用(百万円)	357	-
	残存価値(百万円)	227	-
荷役機械B (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	4	-
	更新費用(百万円)	735	-
	残存価値(百万円)	506	-
荷役機械C (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	3	-
	更新費用(百万円)	357	-
	残存価値(百万円)	265	-
荷役機械D (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	11	-
	更新費用(百万円)	1946	-
	残存価値(千円)	618	-
荷役機械E (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	4	-
	更新費用(百万円)	735	-
	残存価値(千円)	506	-
荷役機械F (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	3	-
	更新費用(百万円)	357	-
	残存価値(千円)	265	-
荷役機械G (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	11	-
	更新費用(百万円)	2303	-
	残存価値(千円)	732	-
荷役機械H (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	6	-
	更新費用(百万円)	119	-
	残存価値(千円)	69	-
荷役機械I (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	5	-
	更新費用(百万円)	2305	-
	残存価値(千円)	1,464	-
荷役機械J (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	4	-
	更新費用(百万円)	795	-
	残存価値(千円)	547	-
荷役機械K (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	3	-
	更新費用(百万円)	238	-
	残存価値(千円)	176	-
荷役機械L (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	13	-
	更新費用(百万円)	1095	-
	残存価値(千円)	232	-
荷役機械M (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	11	-
	更新費用(百万円)	1095	-
	残存価値(千円)	348	-
航路・泊地	所得費(事業費)(百万円)	60,158	-
	残存価値(百万円)	10,571	-
残存価値 合計(百万円)		58,322	-

大阪港北港南地区国際海上コンテナ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）
工事費		946
岸壁(-15~-16m)(耐震)		445
地盤改良工	1 式	228
基礎工	1350m	22
本体工	1350m	145
上部工	1350m	18
舗装工	1 式	10
附属工	1 式	22
航路(-15~-16m)		321
浚渫工	4,250 千 m2	321
航路・泊地(-16m)		51
浚渫工	739 千 m2	51
泊地(-15m)		18
浚渫工	139 千 m2	18
泊地(-16m)		4
浚渫工	37 千 m2	4
荷さばき地		106
地盤改良工	1 式	106
間接経費		372
合計(税込)		1,318

※1 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 各項目の事業費については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

(2) 管理運営費

項目	数量	全体事業費（億円）
管理運営費	1 式	52.2

※港湾管理者へのヒアリングにより算出している。



国近整企画第38号
平成25年9月11日

大阪市長 殿

近畿地方整備局長



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

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、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、平成25年10月3日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、平成25年9月25日(水)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

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【港湾事業】

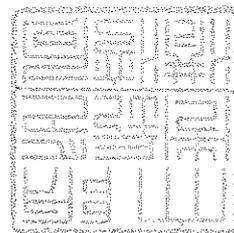
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿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。

大港湾第1287号
平成25年9月25日

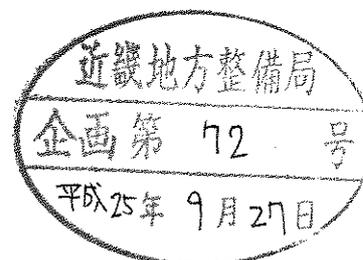
近畿地方整備局長

大 阪 市 長
橋 下 徹



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）

平成25年9月11日付け国近企画第38号において照会のあった標題
について、別紙のとおり回答します。



大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾の選定を受けた大阪港においては重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

今後の事業実施にあたっては、出来る限りの工期短縮と更なるコスト縮減をお願いします。