

No. 3-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第1回

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成23年7月

近畿地方整備局

目次

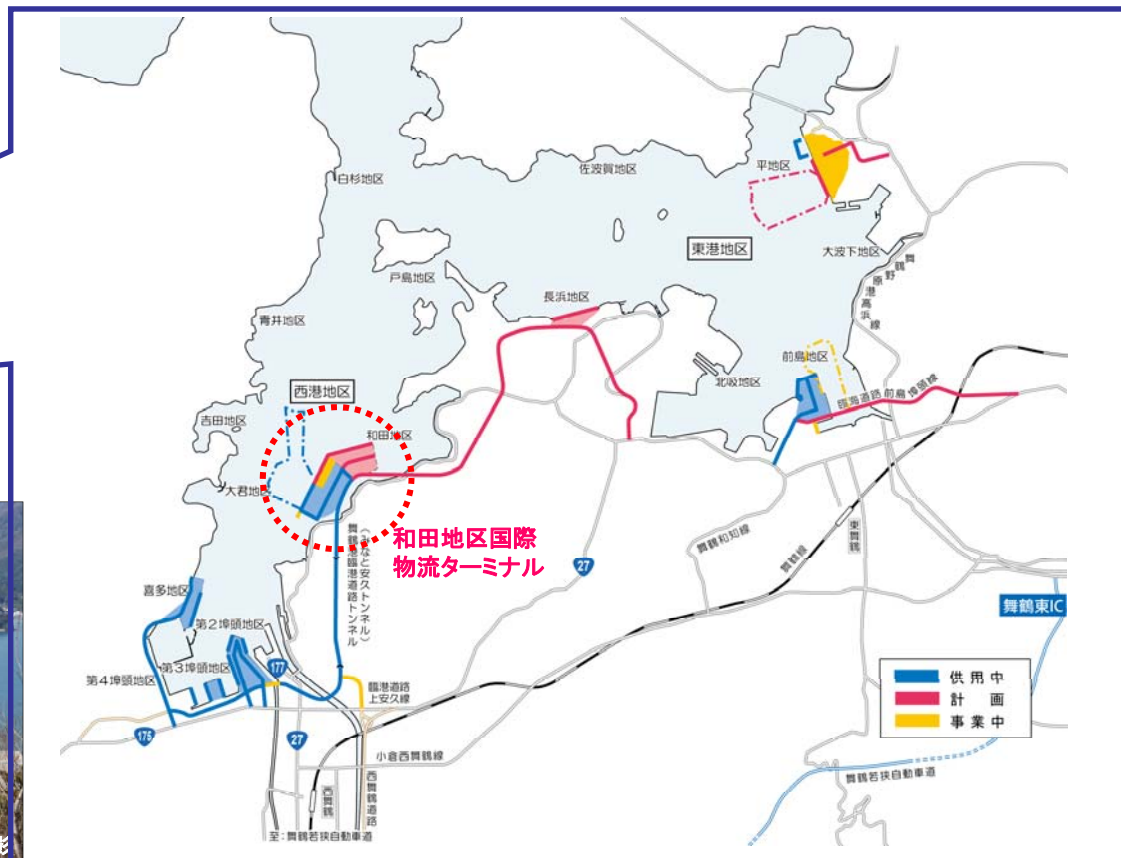
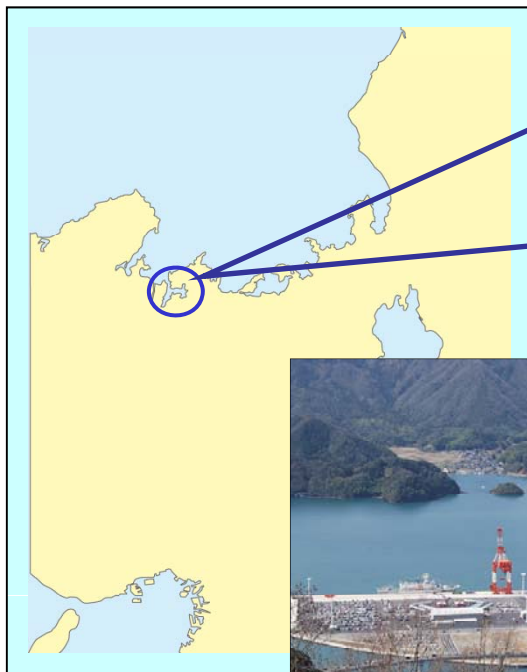
1.	事業の概要 1
2.	対象事業の概要 2
3.	事業の必要性 4
4.	今後の事業進捗の見込み 13
5.	コスト縮減や代替案立案等の可能性 14
6.	関係自治体の意見等 15
7.	対応方針 16

1. 事業の概要

【舞鶴港の概要】

- ・ 静穏度の高い天然の良港として、古くから国際交易港として発展。
- ・ 日本海側の物流拠点として、近畿地方と北海道を結ぶフェリー航路を有する港。
- ・ 近畿圏北部の物流・人流拠点として地域経済を支える重要港湾。

【舞鶴港の位置】

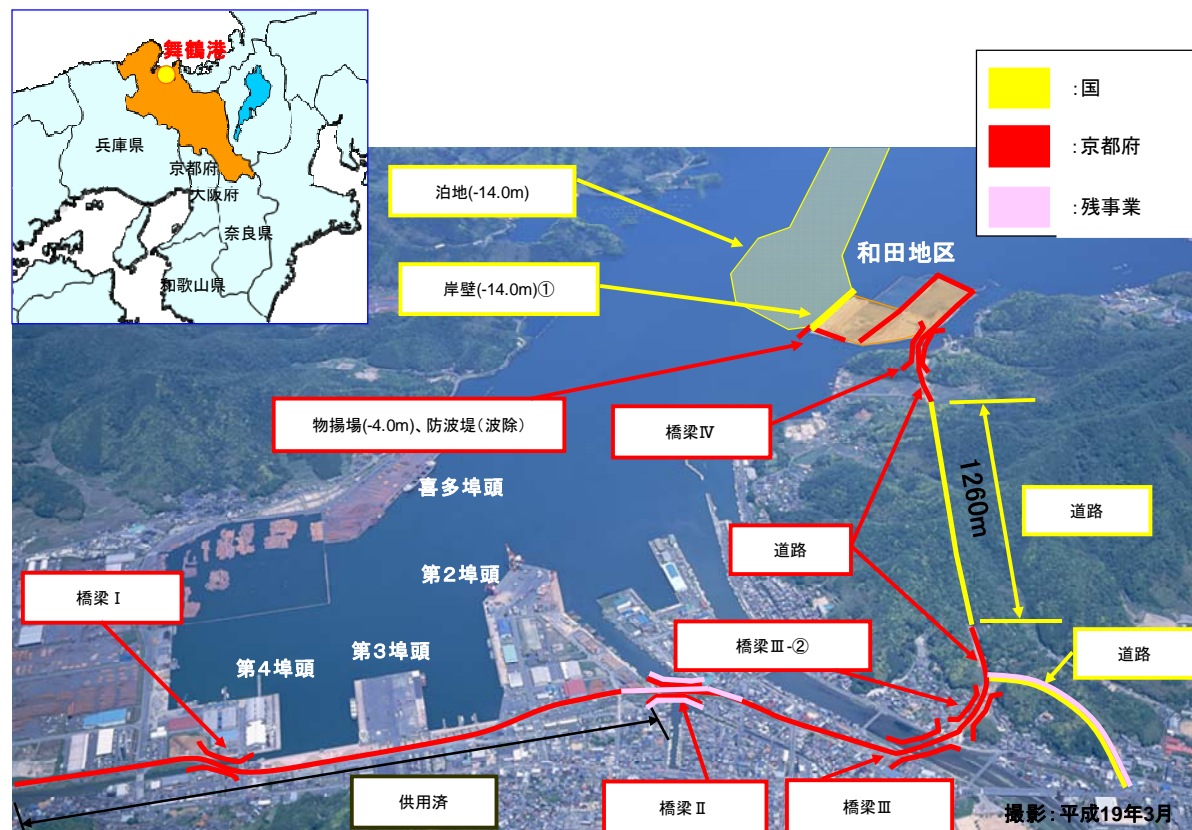


2. 対象事業の概要

【整備目的】

- ・近畿圏北部を発着する貨物の輸送効率化。
- ・船舶の大型化への対応。
- ・大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保。
- ・臨港道路の整備により、港湾貨物車両と一般車両の交通分離を図るなど利便性・安全性を向上。

【整備対象施設】



事業区分	施設名	数量	事業期間	事業費	残事業費	進捗率
直轄	岸壁(-14m)1バース	280m	H4~H21	84億円	0億円	100%
	泊地(-14m)	286,000m ²	H5~H17	24億円	0億円	100%
	道路	6.5 × 1,720m	H3~H28	112億円	57億円	49%
補助	道路等		H1~H27	134億円	15億円	89%
起債	上屋等		H4~H24	51億円	1億円	98%
防衛補助	ふ頭用地	82,000m ²	H6~H21	40億円	0億円	100%
合計	—	—	H1~H28	444億円	73億円	84%

※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。

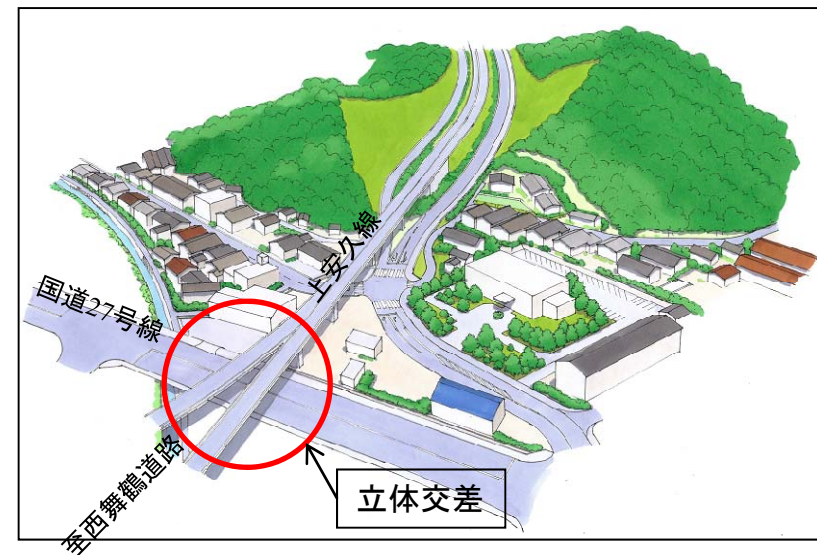
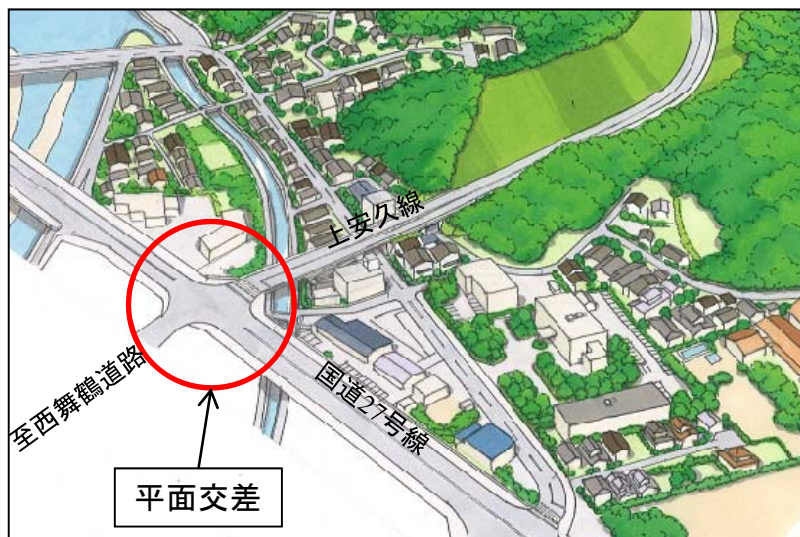
【全体事業費の変更】

臨港道路上安久線は、当初国道27号と平面で交差することとして計画していたが、当計画では、国道27号との交差点近くに急勾配区間が存在。

当臨港道路は、主に港湾貨物車両が利用するため、これら車両の走行性・安全性の向上が必要。

また、西舞鶴道路と当臨港道路を直結することで、港湾貨物車両と一般車両の交通が分離され、円滑な輸送が実現。

上記観点から、関係機関との協議の上、当臨港道路を立体交差化としたため事業費が約47億円増加したものである。



3. 事業の必要性

① 事業を取り巻く社会経済状況の変化

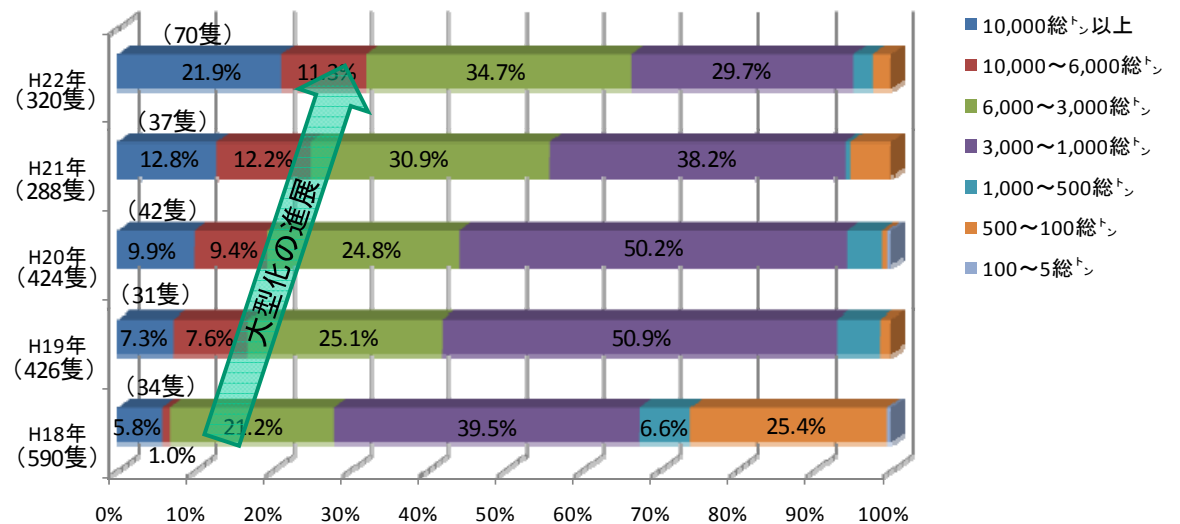
■ 近畿圏北部を発着する貨物の輸送効率化

- ・舞鶴港は、近畿圏北部における日本海側の唯一の国際物流ターミナルであり、北東アジア及びロシアと我が国の窓口として極めて重要。
- ・平成26年度に舞鶴若狭自動車道及び京都縦貫自動車道が供用予定であり、近畿圏北部における舞鶴港へのアクセス性が向上。
- ・当国際物流ターミナルの整備により、風力発電機器を取扱う企業が立地。(平成23年度中)



■ 船舶の大型化への対応

- ・近年、主要バルク貨物のけい砂輸送船は大型化の傾向にあり、大型船が入港する際には、喫水調整を行わざるを得ない状況となる等の非効率な輸送実態がある。



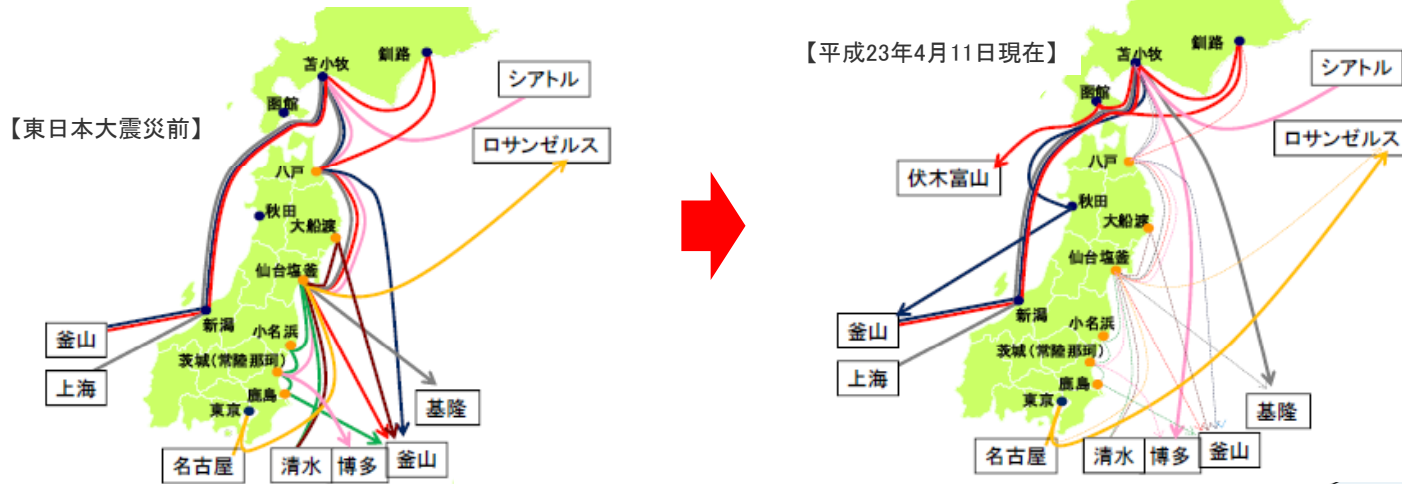
舞鶴港外航船の総トン隻数割合

3. 事業の必要性

■大規模災害時における物流機能のリダンダンシーを確保

- ・東日本大震災により被災した太平洋側港湾のバックアップとして日本海側港湾が機能。
- ・大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保し、社会経済活動の維持に寄与。

東日本大震災による外貿定期コンテナ航路への影響



■臨港道路の整備による効果

- ・臨港道路の整備により、一般道を通行していた港湾貨物車両の減少が図られ、大手交差点に集中していた渋滞が緩和される。
- ・大手交差点を中心とする一般道を通行していた港湾貨物車両が臨港道路へ転換することで、一般車両との交通分離が図られ通行の危険性が低減される。



②事業の投資効果

【定量的効果】

- 輸送コストの削減
- 臨港道路整備による走行コストの削減・交通事故の削減

【定性的効果】

- 既存ターミナルの混雑緩和
- 沿道騒音等の軽減

【近畿圏北部を発着する貨物の輸送効率化による便益項目の抽出】

■ 外資コンテナ貨物の推計

外資コンテナ貨物の輸出入
(4千TEU/年:平成22年実績)

企業ヒアリング及びアンケート調査により、年間取扱貨物量を設定。
平成26年度舞鶴若狭自動車道及び京都縦貫自動車道の供用に伴い7千TEUの増加
平成29年度臨港道路及び西舞鶴道路の供用に伴い14千TEUの増加

舞鶴港の将来貨物量(25千TEU/年:平成29年~)

■ 風力発電機の推計

新規貨物(輸入)

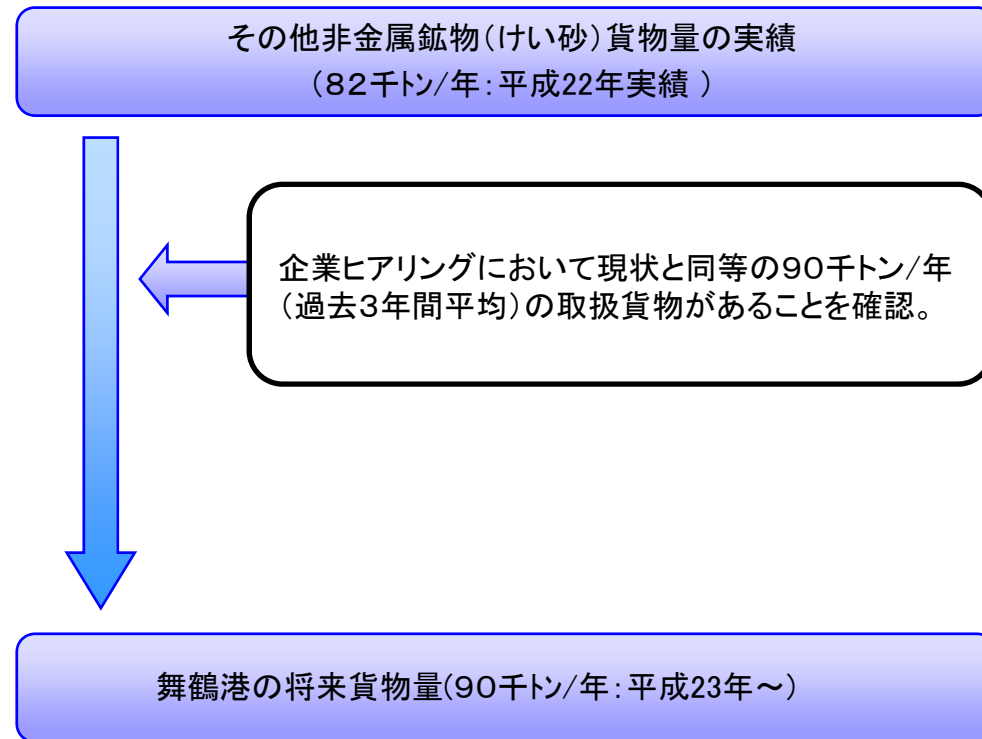
風力発電機器を取扱う企業が立地し、平成24年度から稼働予定。その企業にヒアリングを行い年間取扱貨物量を設定。(平成24年度から将来貨物の40%を取扱いを開始)

舞鶴港の将来貨物量(20千トン/年:平成29年~)

②事業の投資効果

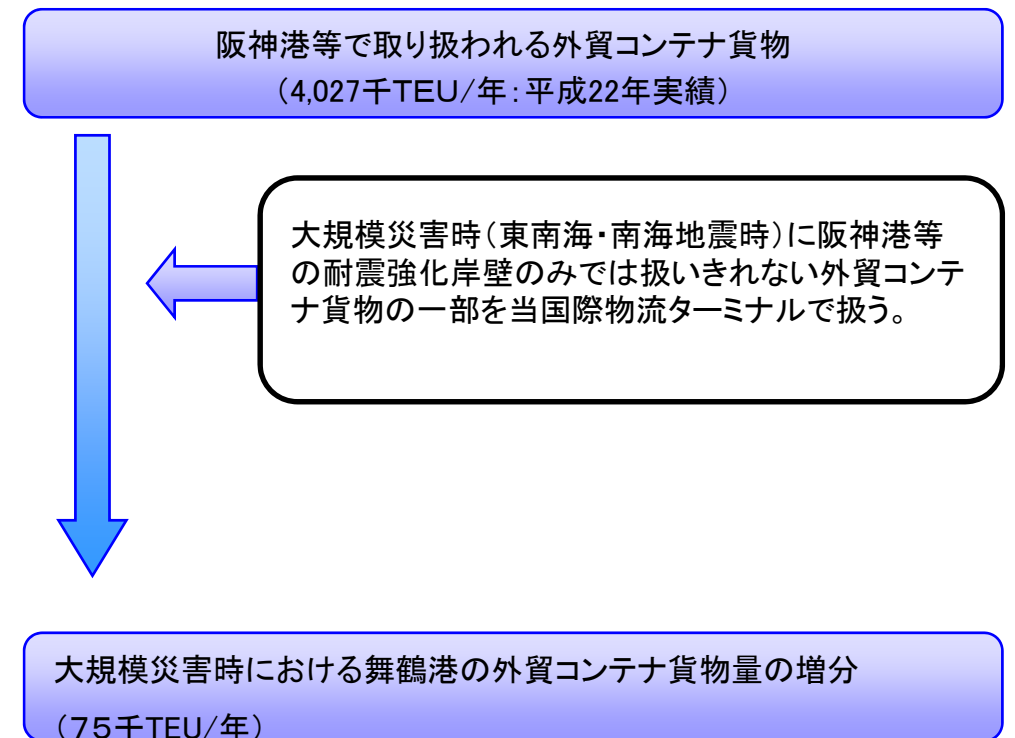
【船舶の大型化による便益項目の抽出】

■バルク貨物(けい砂)の推計



【大規模災害時における物流機能のリダンダンシーによる便益項目の抽出】

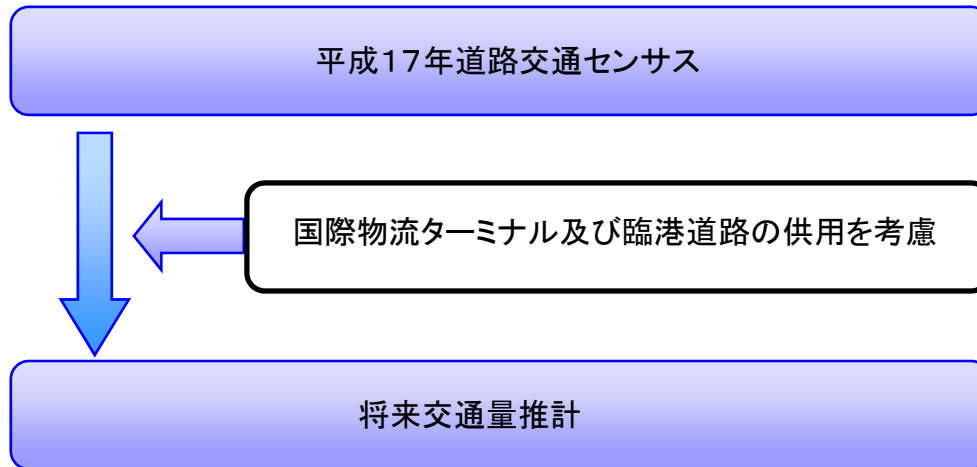
■大規模災害時における外貨コンテナ貨物の推計



②事業の投資効果

【便益項目の抽出】

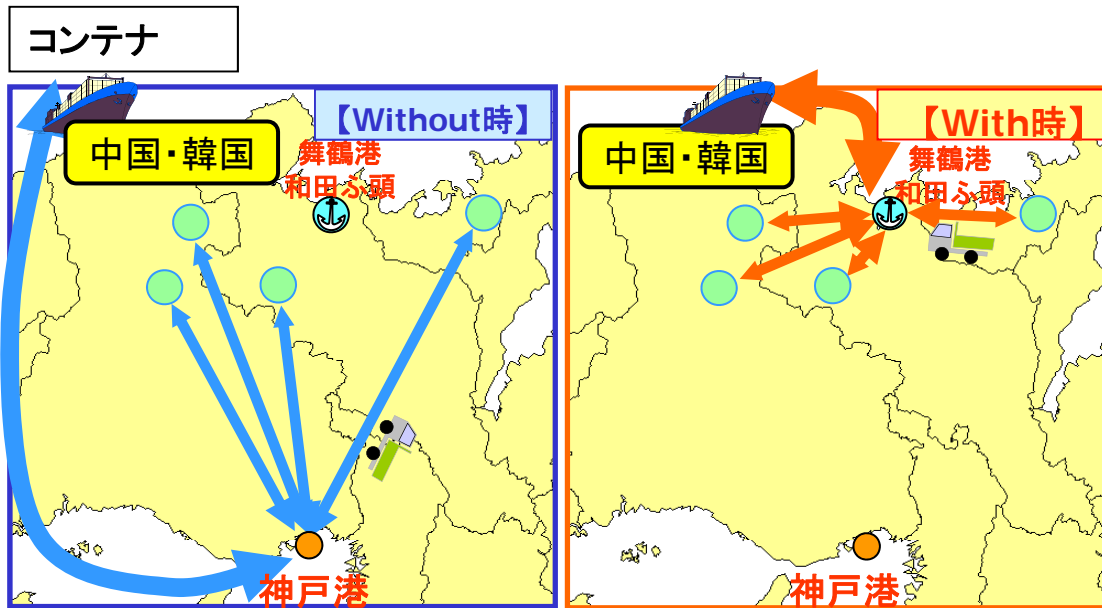
■臨港道路整備による将来交通量の推計



国道27号(大手交差点東側)では交通量が約40%低減
国道175号(大手交差点西側)では交通量が約15%低減

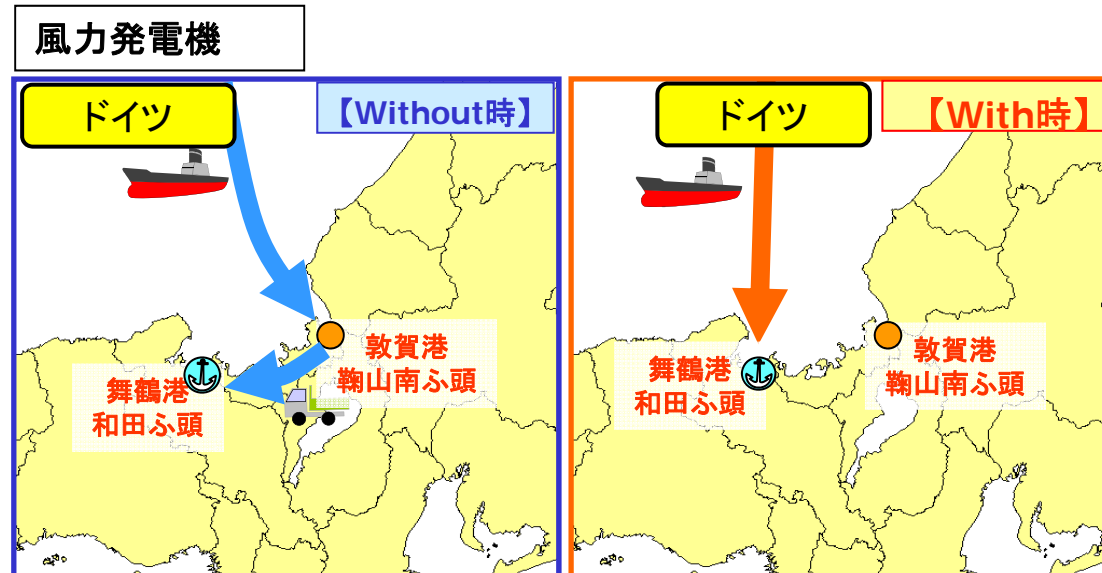
【便益計測①】

■ 荷主の輸送コストの削減(定量的効果)



対象プロジェクトの実施により、陸上輸送距離および海上輸送距離が短縮され、荷主の輸送コストが削減される。

輸送コスト削減額: 22.3億円/年

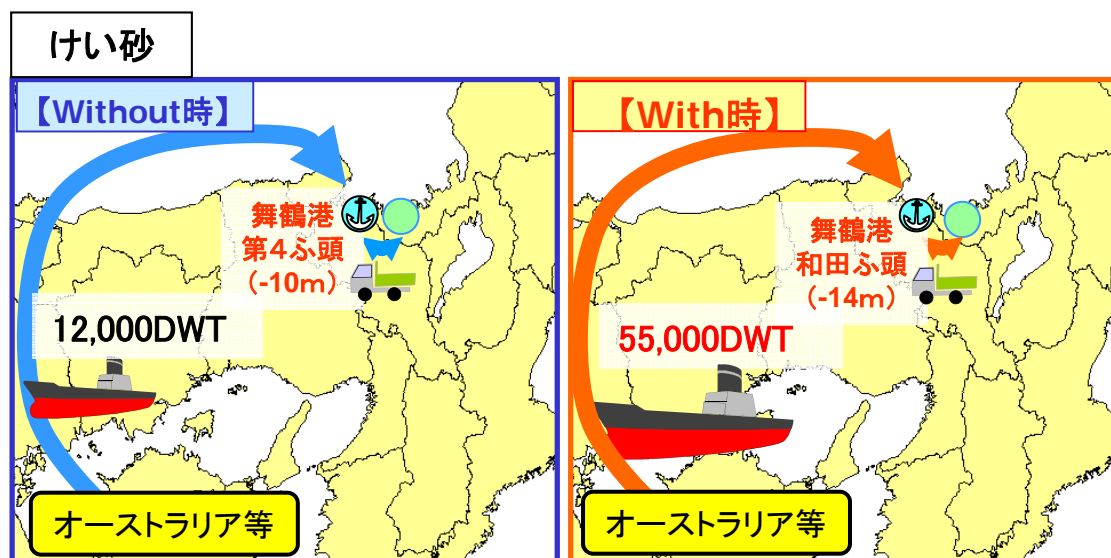


対象プロジェクトの実施により、陸上輸送距離が短縮され、荷主の輸送コストが削減される。

輸送コスト削減額: 0.7億円/年

【便益計測②】

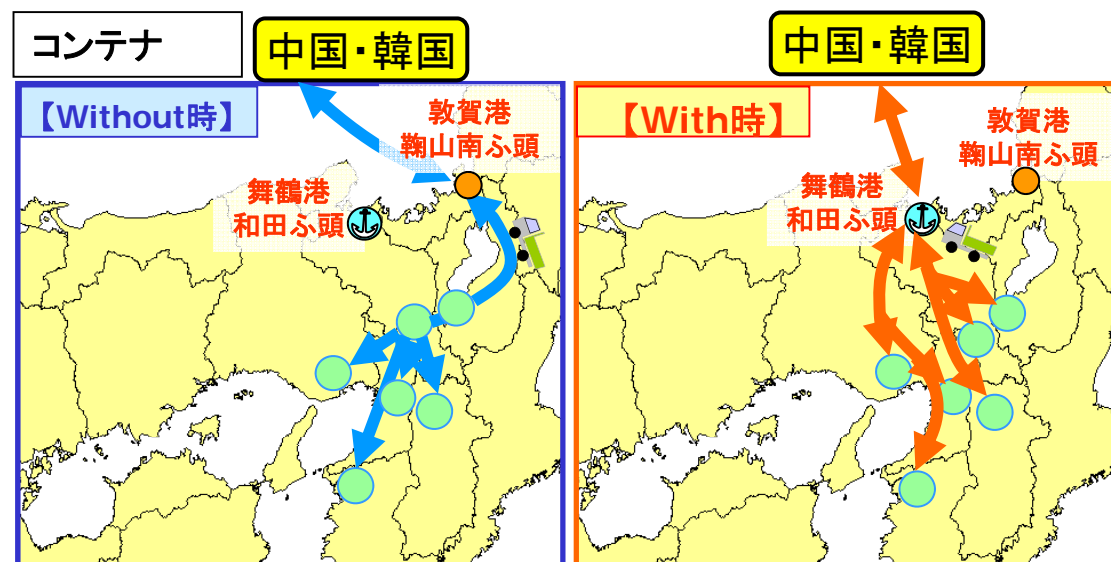
■ 荷主の輸送コストの削減(定量的効果)



対象プロジェクトの実施により船舶が大型化され、荷主の輸送コストが削減される。

輸送コスト削減額: 1.9億円/年

■ 震災直後の貨物輸送コストの増大回避(定量的効果)



震災時における陸上輸送距離の削減が可能となり、荷主の輸送コストが削減される。

輸送コスト削減額: 0.8億円/年

注) 地震発生確率を考慮

【便益計測③】

■ 一般交通車の移動コスト削減(定量的効果)



輸送・移動コスト削減・交通事故減少効果額: 11.4億円/年

【費用対効果分析結果】

■評価の前提

基準年：平成23年度

評価期間：供用開始後 50年間

社会的割引率：4.0%

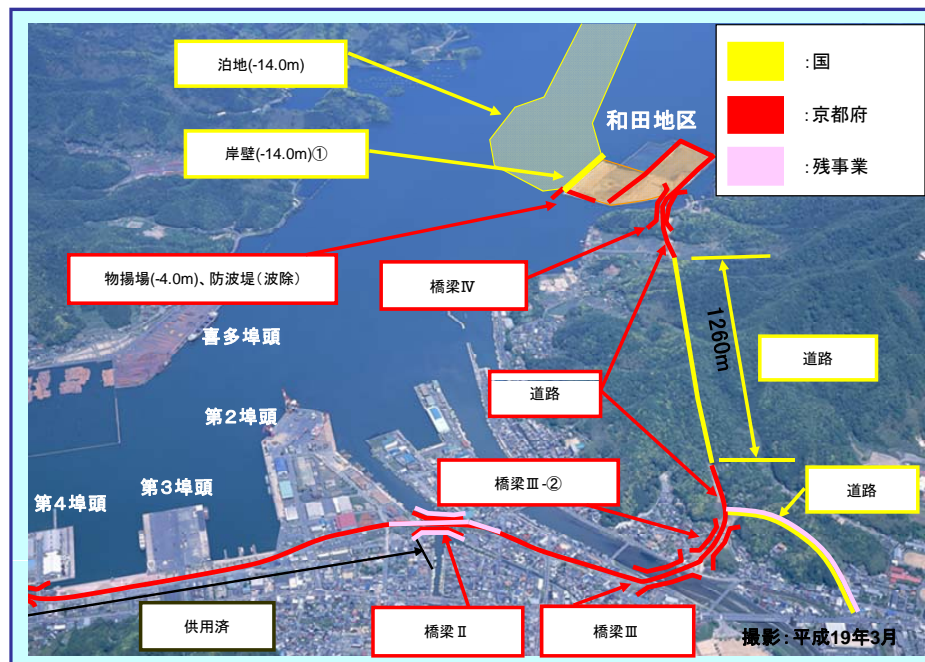
■費用対効果分析結果(現在価値換算後)

内 容		事業全体	残事業
輸送便益	コンテナ貨物輸送コスト削減効果	402.1億円	—
輸送便益	風力発電機輸送コスト削減効果	13.1億円	—
輸送便益	けい砂輸送コスト削減効果	42.2億円	—
輸送便益	震災貨物輸送コスト削減効果	14.3億円	—
輸送・移動・安全便益	臨港道路整備による輸送・移動コスト削減・交通事故減少効果	269.3億円	113.0億円
残存価値	ふ頭用地等	4.5億円	3.3億円
総便益(B)		745.4億円	116.4億円
総費用(C)	(総事業費＋運営管理費)	622.6億円	70.7億円
費用便益比(B/C)		1.2	1.6

4. 今後の事業進捗の見込み

岸壁や泊地の整備は完了しており、道路は49%まで整備が進んでいる。残る区間においても用地買収や橋梁工事等を着実に推進し事業進捗を図る。

事業区分	施設名	事業期間	事業費	残事業費	進捗率
【直轄事業】	岸壁(-14m)	H4~H21	84億円	0億円	100%
	泊地(-14m)	H5~H17	24億円	0億円	100%
	道路	H3~H28	112億円	57億円	49%
【補助事業】	道路	H1~H27	134億円	15億円	89%
【起債事業】	上屋等	H4~H24	51億円	1億円	98%

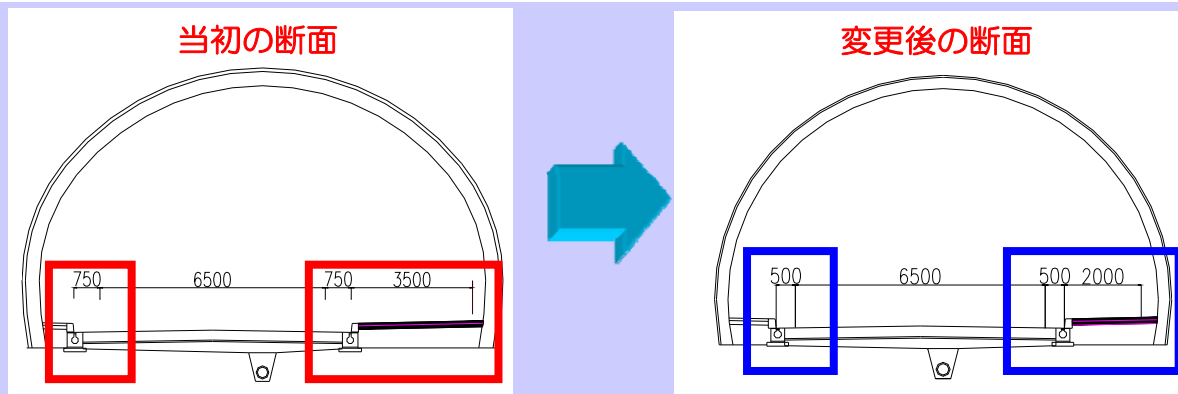


5. コスト削減や代替案立案等の可能性

■コスト削減対策①

道路(約6.4億円縮減)

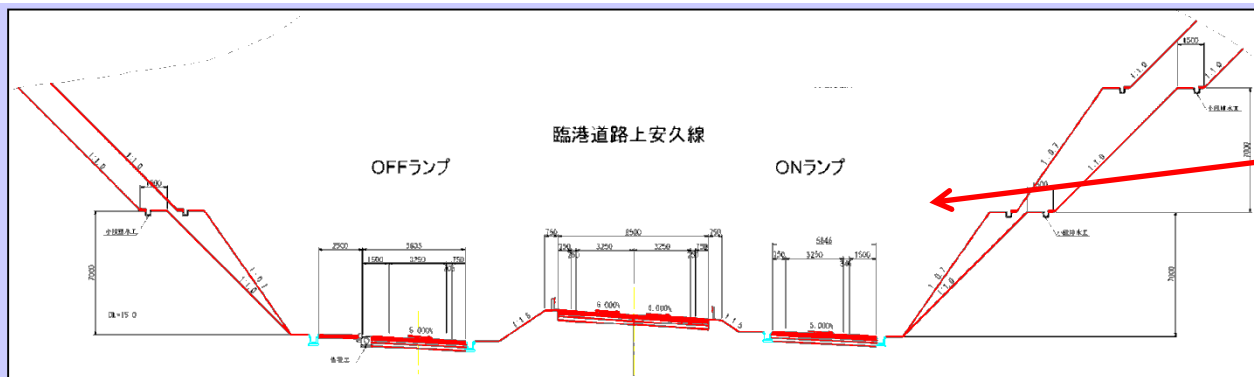
道路における歩道等幅員の見直しによるトンネル断面の縮小により、トンネル掘削の工事費を縮減。
(30億円→23.6億円に縮減)



■コスト削減対策②

道路(約0.5億円縮減)

各法面の土質調査や斜面安定対策検討を実施することにより、切土勾配の修正(例 1:1.0→1:0.7)による切土、残土処分、用地の削減により、コスト削減を図る。



6. 関係自治体の意見等

京都府知事

平成23年7月22日付 3港第74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)

残事業区間である臨港道路上安久線等は、舞鶴国際埠頭と国道27号、舞鶴若狭自動車道を繋ぐ重要な路線であり、京都舞鶴港の振興にとって不可欠な事業と考えており、引き続き事業を推進し、早期完成に努められたい。

なお、事業の実施に当たっては更なる費用の縮減に努められたい。

7. 対応方針

1. 事業の必要性

- ・近畿圏北部を発着する貨物の輸送効率化。
- ・船舶の大型化への対応。
- ・大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保。
- ・臨港道路の整備により港湾貨物車両と一般車両の交通分離を図るなど利便性・安全性を向上。

2. 事業進捗の見込み

- ・岸壁や泊地の整備は完了しており、道路は49%まで整備が進んでいる。残る区間においても用地買収や橋梁工事等を着実に推進し事業進捗を図る予定。

3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・トンネルの施工についてはコストの削減を行ってきたところであるが、今後も臨港道路の効率的な施工法の検討により事業費の削減に努力。

【対応方針(原案)】

事業継続

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

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。

No. 3-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第1回

舞鶴港和田地区
国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成23年7月

近畿地方整備局

【 前回評価時との対比表 】

【 参考資料 】

平成23年度 第1回事業評価監視委員会

事業名：舞鶴港和田地区多目的国際ターミナル整備事業

事業化年度：平成元年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更理由)
	平成21年2月	平成23年7月	
再評価理由	再評価実施後5年間が経過	再評価実施後3年間が経過	
事業諸元	岸壁 :水深14m、延長280m 泊地 :水深14m、面積28ha 道路 :1,720m ふ頭用地:面積8ha 等	同左	・変更なし
全体事業費	398億円	444億円	・道路(上安久線)を立体交差に変更
進捗率(事業費)	約77%	約84%	・岸壁、泊地100%、道路約49%
費用対効果 B/C (残事業)	1.2 (7.4)	1.2 (1.6)	・最新の貨物量実績や企業ヒアリングに基づき需要見通しを更新 ・費用対効果分析マニュアルの改訂による原単位の見直し
備考	<ul style="list-style-type: none"> ●平成22年4月 和田地区岸壁(-14m)が供用し、貨物の取扱を開始。 ●平成23年度 風力発電機器を取り扱う企業が立地し、風力発電のパーツをドイツから輸入する予定。 		

港湾（港湾整備事業） 事業評価カルテ(再評価)

平成 23 年度										
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (舞鶴港 和田地区)				担当課	本省港湾局計画課			事業主体	近畿地方整備局
					担当課長名	松原 裕				
実施箇所	カルテ表示項目									
	京都府舞鶴市									
	検索対象都道府県指定(複数可) 京都府									
該当基準	再々評価:再評価実施後3年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(h=-14m、L=280m)、泊地(h=-14m、28.6ha)、道路(L=1.7km、L=0.8km、L=2.4km)、物揚場(h=-4m、L=150m)、防波堤(波除、L=100m)、上屋(6基)、荷役機械(2基)、埠頭用地(8.2ha)									
事業期間	事業採択	平成 1 年度	完了	平成 28 年度						
総事業費(億円)	444.1		残事業費(億円)	73.4						
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・近畿圏北部を発着する貨物の輸送の効率化。 ・船舶の大型化への対応。 ・大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保。 ・臨港道路の整備により、港湾貨物車両と一般車両の交通分離を図るなど利便性・安全性を向上。 									
便益の主な根拠	コンテナ貨物輸送コスト削減(平成29年度予想取扱貨物量:25千TEU/年) 風力発電機輸送コスト削減(平成29年度予想取扱貨物量:20千トン/年) けい砂輸送コスト削減(平成29年度予想取扱貨物量:90千トン/年) 震災時貨物輸送コスト削減(平成29年度予想取扱貨物量:75千TEU/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度								
	B:総便益(億円)	745.4	C:総費用(億円)	622.6	全体B/C	1.2	B-C	123	EIRR (%)	4.7
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	116.4	C:総費用(億円)	70.7	継続B/C	1.6				
感度分析					事業全体のB/C			残事業のB/C		
	需 要 (-10%~+10%)	(1.1 ~ 1.3)			(1.5 ~ 1.8)					
	建 設 費 (+10%~-10%)	(1.2 ~ 1.2)			(1.5 ~ 1.8)					
	建設期間 (+10%~-10%)	(1.2 ~ 1.2)			(1.6 ~ 1.7)					
事業の効果等	当該事業を実施することにより、近畿北部の貨物の輸送効率化の実現、船舶の大型化への対応、大規模災害時における物流機能のリダンダンシーを確保及び港湾貨物車両と一般車両の交通分離を図ることによる利便性・安全性の向上が図られる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費444.1億円、既投資額370.6億円 平成22年度末現在 事業進捗率84%									
主な事業の進捗の見込み	平成22年度より岸壁(h=-14m、L=280m)が荷役機械1基で供用開始、平成24年に荷役機械2基を供用予定。平成28年に臨港道路が完成・供用の予定。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	道路における歩道等幅員の見直しによるトンネル断面の縮小により、トンネル掘削の工事費を縮減。各法面の土質調査や斜面安定対策検討を実施することにより、切土勾配の修正(1:1.0→1:0.7)による切土、残土処分、用地の削減により、コスト縮減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点	貨幣換算が困難な効果								
	国際競争力強化・物流効率化	物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化								
	環境	CO2、NOx等の排出量削減								
	地域社会	企業の進出等による生産拡大、雇用創出								
概要図(位置図)	H23舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業_概要図.PDF									
バックデータ1	コメント	費用便益の概要								
	ファイル名	H23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.PDF								
バックデータ2	コメント	費用便益分析シート								
	ファイル名	H23舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業_費用便益分析シート.PDF								
事業評価監視委員会HP										

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	コンテナ貨物輸送コストの削減	90.7	千円/TEU・年	陸上・海上輸送の効率化等によるコスト削減	22.3	億円/年
	風力発電機輸送コストの削減	3.3	千円/トン・年	陸上輸送の効率化等によるコスト削減	0.7	億円/年
	けい砂輸送コストの削減	7.7	千円/トン・年	陸上・海上輸送の効率化等によるコスト削減	1.9	億円/年
	震災時貨物輸送コストの削減※	77.7	千円/トン・年	陸上輸送の効率化等によるコスト削減	19.1	億円/年
	臨港道路整備による輸送・移動コストの削減、交通事故損失額の削減	11.4	億円/年	陸上輸送の効率化等によるコスト削減	11.4	億円/年

* 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16年6月)」を参照
 ※地震発生確率を未考慮

費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(h=-14m、L=280m)、泊地(h=-14m、28.6ha)、道路(L=1.7km、L=0.8km、L=2.4km)、物揚場(h=-4m、L=150m)、防波堤(波除、L=100m)、上屋(6基)、荷役機械(2基)、埠頭用地(8.2ha)

〔輸送コスト削減便益(コンテナ貨物)〕

【資料 4-1】

ここでは、コンテナの陸上輸送及び海上輸送の削減額を算出する。
 WITHOUT時の代替港はコンテナ貨物発着地から大阪港または神戸港までの距離が近い港を設定する。
 取扱量は24,579TEUと設定する。
 本プロジェクトの実施により、2,227百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	WITHOUT時	WITH時		
取扱量(TEU)	24,579	24,579		
陸上輸送距離(km)	※	※		
陸上輸送費用原単位(円/個)				
陸上輸送費用(百万円)				
陸上輸送時間(h)				
時間費用原単位(円/h・個)				
陸上輸送時間費用(百万円)				
海上輸送距離				
海上輸送日数(日)				
海上輸送費用(円/個)				
海上輸送費用(百万円)				
海上輸送時間				
海上輸送時間費用原単位(円/h・個)				
海上輸送時間費用(百万円)				
輸送費用削減便益(千円)				
小浜市				29,678
あわら市				0
越前市		0		
高浜町		47,895		
おおい町		1,233		
若狭町		41,739		
京都市		274		
福知山市		505,741		
舞鶴市		675,454		
綾部市		120,099		
亀岡市		0		
京田辺市		0		
京丹後市		33,218		
南丹市		218,908		
京丹波町		9,797		
伊根町		3,853		
与謝野町		5,441		
豊岡市		111,373		
三田市		0		
篠山市		0		
養父市		19,708		
丹波市		22,301		
朝来市		244,701		
市川町		0		
香美町		4,741		
甲賀市		1,584		
高島市		119,748		
鳥取市		9,108		
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		2,227		

※対象市町により値が異なるため、便益額のみを示す。

(注意)

便益が負の値になる場合は輸送コスト以外の便益が想定されるため、輸送コスト削減便益を0とする

【輸送コスト削減便益(風力発電機)】

ここでは、風力発電機の陸上輸送費用の削減額を算出する。

WITHOUT時の代替港は敦賀港を設定する。

取扱量は20,317トンと設定する。

本プロジェクトの実施により、67百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	WITHOUT時	WITH時
年間貨物量(千トン)	20,317	20,317
トレーラー台数(台)	1,016	1,016
往復輸送距離(km)	187	0
一般道路の輸送距離(km)	149	0
高速道路の輸送距離(km)	25	0
高速道路料金(円/台)	0	0
トレーラーの陸上輸送費用(円/台)	65,570	0
陸上輸送費用(百万円)	66.6	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		67

【輸送コスト削減便益(けい砂)】

ここでは、船舶の大型化(55,000DWT)によるけい砂の海上輸送費用及び陸上輸送費用の削減額を算出する。

WITHOUT時の代替港は港内施設(第4埠頭)を設定する。

取扱量は90,261トンと設定する。

本プロジェクトの実施により、190百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	WITHOUT時	WITH時
年間貨物量(千トン)	90,261	90,261
1隻あたり積載貨物量(トン/隻)	12,000	55,000
1隻あたり海上輸送費用(千円/日・隻)	1,791	3,372
往復輸送日数(日)	21	21
年間延べ海上輸送隻数(隻)	8	2
海上輸送費用(千円)	307,548	139,934
海上輸送費用削減額(百万円/年)		168
ダンプトラック台数(台)	9,026	9,026
往復輸送距離(km)	24	20
ダンプトラックの陸上輸送費用(円/台)	17,570	15,140
陸上輸送費用(百万円/年)	159	137
陸上輸送費用便益(百万円/年)		22
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		190

[輸送コスト削減便益(震災時貨物)]

【資料 4-3】

ここでは、震災時貨物(コンテナ)の陸上輸送費用の削減額を算出する。
 WITHOUT時の代替港は敦賀港を設定する。
 取扱量は75,000TEUと設定する。
 本プロジェクトの実施により、76百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	WITHOUT時	WITH時
取扱量(TEU)	75,000	75,000
輸送距離(km)	※	※
輸送費用原単位(円/個)		
輸送費用(百万円)		
輸送時間(h)		
時間費用原単位(円/h・個)		
輸送時間費用(百万円)		
輸送費用削減便益 滋賀(千円)		
輸送費用削減便益 京都(千円)	75,561	
輸送費用削減便益 大阪(千円)	931,121	
輸送費用削減便益 兵庫(千円)	809,660	
輸送費用削減便益 奈良(千円)	0	
輸送費用削減便益 和歌山(千円)	42,921	
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)	1,905	

※対象府県により値が異なるため、輸送費用削減便益(計)のみを示す。

(注意)

便益が負の値になる場合は輸送コスト以外の便益が想定されるため、輸送コスト削減便益を0とする。
 地震発生確率は未考慮

[輸送コスト削減便益(臨港道路)]

ここでは、臨港道路整備による一般交通の移動費用・移動時間費用及び事故損失額の削減額を算出する。
 本プロジェクトの実施により、1,108百万円/年の輸送コスト及び29百万円/年の事故損失額が削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	WITHOUT時	WITH時
走行時間費用(億円)	646.31	637.05
走行経費(億円)	205.23	203.41
移動コスト(億円)	851.54	840.46
移動コスト削減便益(百万円/年)		1,108
事故損失額(億円)	44.89	44.60
事故損失減少便益(百万円/年)		29

[残存価値]

【資料 4-4】

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を計上できる土地及び上屋、荷役機械等の陸上施設、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終了と共に、2,948百万円/年の残存価値が発生する。

【埠頭用地】

項目	WITH時	WITHOUT時
面積(ha)	4.6	—
単価(円/m ²)	15000	—
残存価値(百万円)	690.0	—
残存価値(計)(百万円)		690.0

【上屋】

項目	WITH時	WITHOUT時
L: 耐用年数(年)	38	—
I: 再投資からの年数(年)	12	—
A: 当初価格(億円)	7.36	—
残存価値(百万円)	453.2	—
残存価値(計)(百万円)		453.2

【荷役機械】

項目	WITH時	WITHOUT時
■ 荷役機械①		
L: 耐用年数(年)	17	—
I: 再投資からの年数(年)	16	—
A: 当初価格(億円)	4	—
残存価値(百万円)	21.2	—
■ 荷役機械②		
L: 耐用年数(年)	17	—
I: 再投資からの年数(年)	15	—
A: 当初価格(億円)	4	—
残存価値(百万円)	42.4	—
残存価値(計)(百万円)		63.6

【泊地】

項目	WITH時	WITHOUT時
L: 耐用年数(年)	50	—
I: 再投資からの年数(年)	54	—
A: 当初価格(億円)	23.5	—
残存価値(百万円)	65.8	—
残存価値(計)(百万円)		65.8

【道路用地】

項目	WITH時	WITHOUT時
■ 上安久線		
山林(千円)	49,222.0	—
宅地(千円)	154,200.0	—
商業地(27号沿)(千円)	96,180.0	—
■ 和田トンネル		
山林(千円)	48,743.0	—
補助事業分(千円)	1,326,612.0	—
残存価値(計)(百万円)		1,675.0

舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業 事業費

項目		数量	全体事業費 (億円)
工事費			
岸壁(-14m)①			49
	上部工	280m	1
	舗装工	280m	2
	付属工	1式	2
	付帯設備工	1式	0
	雑工	1式	0
	撤去工	1式	0
	準備工	33,853m ²	0
	裏込・裏埋工	280m	3
	基礎工	280m	24
	本体工	280m	15
泊地(-14m)			16
	浚渫工	407,714m ³	13
	準備工	269,390m ²	2
道路			85
	非常用設備工	1式	1
	照明設備工	1式	1
	舗装工	1,720m	1
	意匠工	1式	0
	敷地内整備工	1式	0
	撤去工	1式	0
	明り部工	1式	1
	排水工	1,720m	1
	本体工	1,260m	30
	切土工	353,392m ³	22
	盛土工	8,693m ³	0
	法面工	16,682m ²	1
	函渠工	34m	1
	橋梁工	1式	26
用地費及補償費			6
	用地費	1式	3
	補償費	1式	3
間接経費			64
合計			219



3 港 第 7 4 号
平成 23 年 7 月 22 日

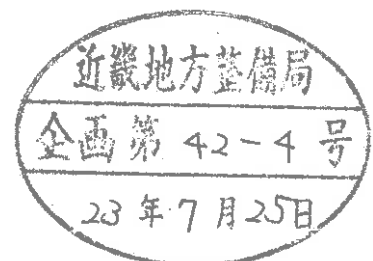
近畿地方整備局長 様

京都府知事 山田 啓二



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 23 年 7 月 8 日付け国近整企画第 1 6 号で意見照会の港湾事業について、
別紙のとおり回答します。



別紙（港湾整備事業）

事業名	舞鶴港湾和田地区 国際物流ターミナル整備事業
意見	残事業区間である臨港道路上安久線等は、舞鶴国際埠頭と国道 27 号、舞鶴若狭自動車道を繋ぐ重要な路線であり、京都舞鶴港の振興にとって不可欠な事業と考えており、引き続き事業を推進し、早期完成に努められたい。なお、事業の実施に当たっては更なる費用の縮減に努められたい。