

No. 15-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第3回

日高港塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成23年10月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の必要性等に関する視点	.....	2
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化		
2) 事業の整備効果		
3) 事業の投資効果		
3. 事業の進捗の見込みの視点	.....	6
4. コスト削減や代替案立案等の可能性の視点	.....	7
6. 関係自治体の意見	.....	8
7. 対応方針(原案)	.....	9

1. 事業の概要

【整備目的】

- 紀中地域の産業競争力に資する物流拠点の形成。
- 船舶の大型化への対応。
- 航行船舶の荒天時の海難の減少のための避難泊地の確保。



【事業の概要、進捗状況等】

事業区分	施設名	数量	事業期間	事業費	進捗率
直轄事業	岸壁(-12m)	240m	H5~H14	33億円	100%
	泊地(-12m)	178千㎡	H6~H26	92億円	70%
	防波堤等	1,032m	S60~H20	56億円	100%
補助事業	防波堤	230m	H14~H17	5億円	100%
	道路	1,437m	H5~H14	1億円	100%
起債事業	埠頭用地	3.6ha	H9~H17	4億円	100%
合計	—	—	S60~H26	192億円	85%

※1 泊地(-12m)以外の施設は既に完了しており、水深10mで暫定供用している。

※2 事業費の合計値は、表示桁数の関係で計算値と一致しない。

【全体事業費の変更】

浚渫箇所の土質を音波探査で平面的に調査した結果、硬質な岩の増加等が確認されたため、泊地(-12m)の事業費が約19億円の増加した。



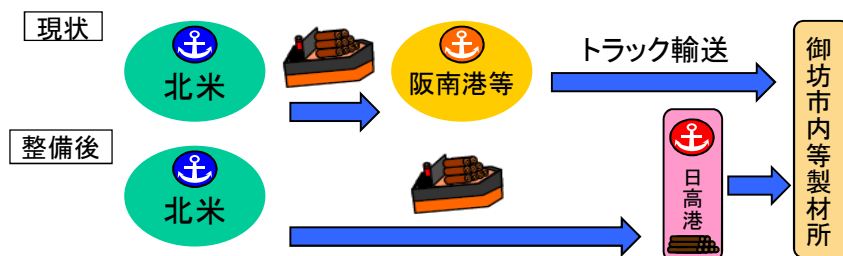
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 紀中地域の産業競争力に資する物流拠点の形成

- 日高港の背後圏である紀中地域(御坊市、日高郡、田辺市)では、木材・製材業が重要な基幹産業である。
- 北米から輸送している原木輸送船は25,000DWT以上であり、水深12mの岸壁が必要である。
- 本事業の実施により、30,000DWT級の原木輸送船の入港が可能となり、原木の輸送コストが削減できる。
- 日高港は、平成20年11月に農林水産省より「植物防疫港」に指定され、直接原木の輸入・荷揚げが既に可能となっている。

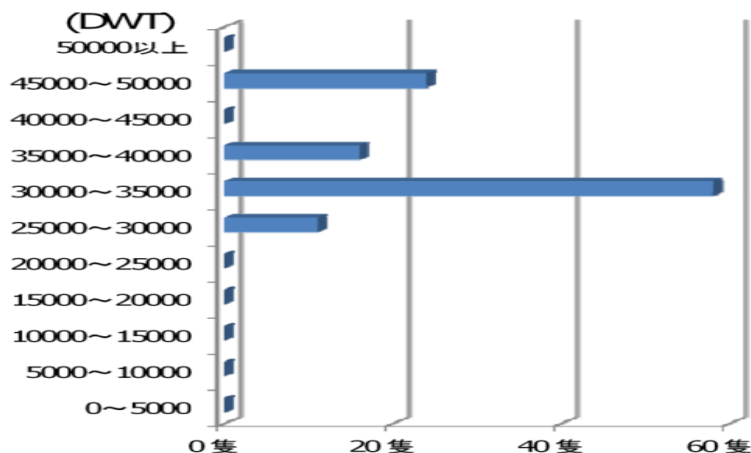
● 「国際物流ターミナル整備後」の貨物の輸送形態イメージ



● 日高港背後における木材・製材所の立地状況(※)



● 原木運搬船の分布(トン数別)(北米)(※1)



(※1) 北米仕出しの原木取扱貨物量上位5港のデータ
 上位5港: 呉港、尾道糸崎港、鹿島港、岩国港、松山港
 出典: 国土交通省報道発表資料

(※) 日高木材協同組合の組合員数は25社であり、●印は、木材・製材所の立地場所であり、12社を明示している。
 この他の木材・製材所は13社あり、地図の範囲外に立地している。

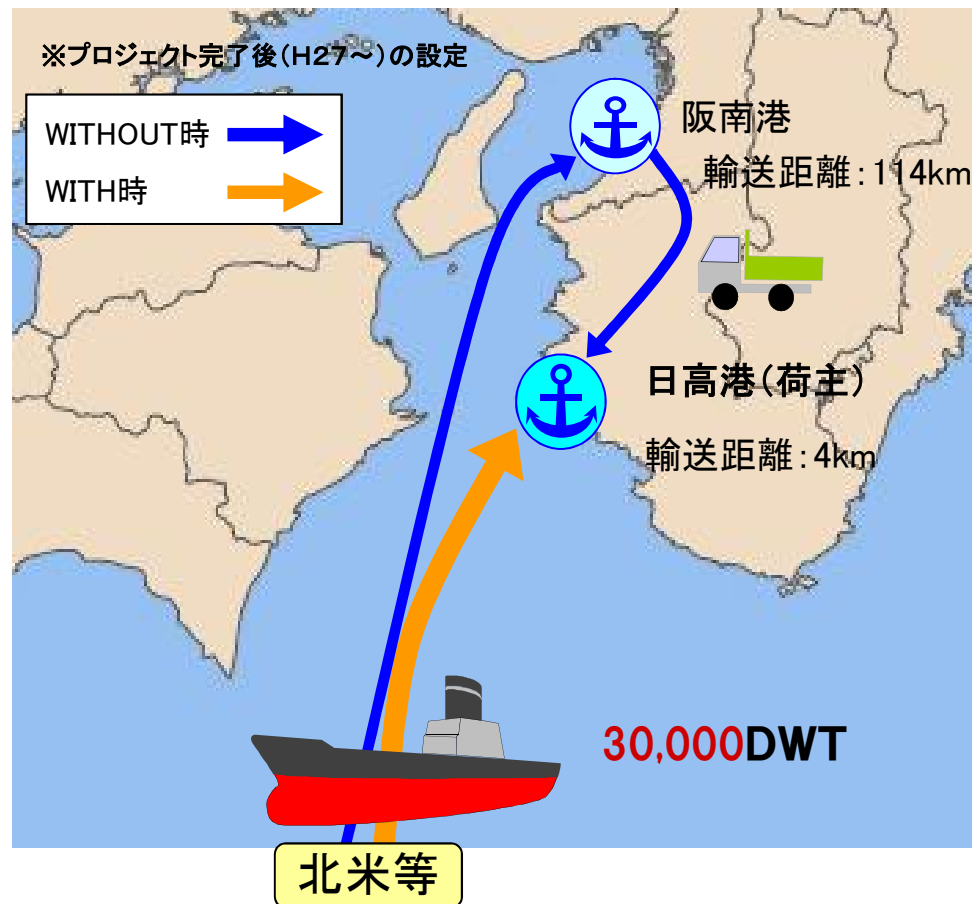
出典: 日高木材協同組合名簿(平成23年3月)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【輸送コストの削減(原木の輸入等)】

- 現在、北米等から輸送される原木を阪南港等に大型船(30,000DWT級)により輸入し、トレーラーで陸上輸送を行う等、非効率な輸送を余儀なくされている。
- 本事業の整備により、大型船が日高港へ直接入港することが可能となり、陸上輸送コストが削減される。

■ 大型原木船の入港(原木)



原木輸入
取扱量: 86千トン/年



陸送から海送へ



大型木材輸送船の荷役状況

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【暫定供用により既に発現している主な効果等】

■ 暫定供用以前は他港より日高港近傍へ陸上輸送していたものが、ターミナルを整備することにより日高港を直接利用することが可能となり、大幅に陸上輸送コストが削減。

■ 陸上輸送距離削減(木材チップ等)



(整備前)



運搬船の荷役状況

木材チップ等移出 (整備後)
取扱量: 17千トン/年

■ 陸上輸送距離削減(砂・砂利)



(整備前)



運搬船の荷役状況

砂・砂利移入 (整備後)
取扱量: 40千トン/年

■ 陸上輸送距離削減(産業機械)



(整備前)



運搬船の荷役状況

産業機械移入 (整備後)
取扱量: 1千トン/年

■ 日高港の前面海域を年間約12,000隻が航行しており、荒天時に安全な避泊を行うことが可能な避難泊地を確保することにより、海難による損失を回避。

■ 避泊水域の確保



避泊可能域

(整備後)

前面海域を年間約12,000隻(100GT~500GT未満)が航行

■ 本ターミナルの暫定供用により、大型旅客船の寄港が可能となり、港周辺において、新たなにぎわいが創出されている。(定性的効果)

■ クルーズ船等の寄港によるにぎわいの創出



(整備後)

【日高港への主な寄港実績】

平成16年11月 につぼん丸
平成18年 9月 帆船 あこがれ
平成19年 1月 ふじ丸
平成21年 1月 ふじ丸
平成22年12月 につぼん丸
平成23年10月 につぼん丸

「につぼん丸」

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、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「輸送コスト削減」、「海難事故減少」、「残存価値」について、国際物流ターミナル整備の有無それぞれについて推計し算出。

■ 費用(C)

国際物流ターミナル整備に係る建設費及び運営管理費で算出。

■ 事業全体

便益(B)	輸送コスト削減便益	海難事故減少便益	残存価値	総便益	費用便益比(B/C)
	123億円	429億円	8億円	559億円		2.1
費用(C)	事業費		運営管理費	総費用	
	263億円		0.5億円	263億円	

■ 算出条件等

基準年	: 平成23年度
検討期間	: 暫定供用開始後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 平成21年度 和歌山県の工業 平成20年度 木材需給報告書
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	: 192億円
運営管理費	: 5百万円/5年(岸壁) 14百万円/10年(岸壁等)

■ 残事業

便益(B)	輸送コスト削減便益	海難事故減少便益	残存価値	総便益	費用便益比(B/C)
	41億円	—	2億円	43億円		1.7
費用(C)	事業費		運営管理費	総費用	
	25億円		—	25億円	

※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ことがある

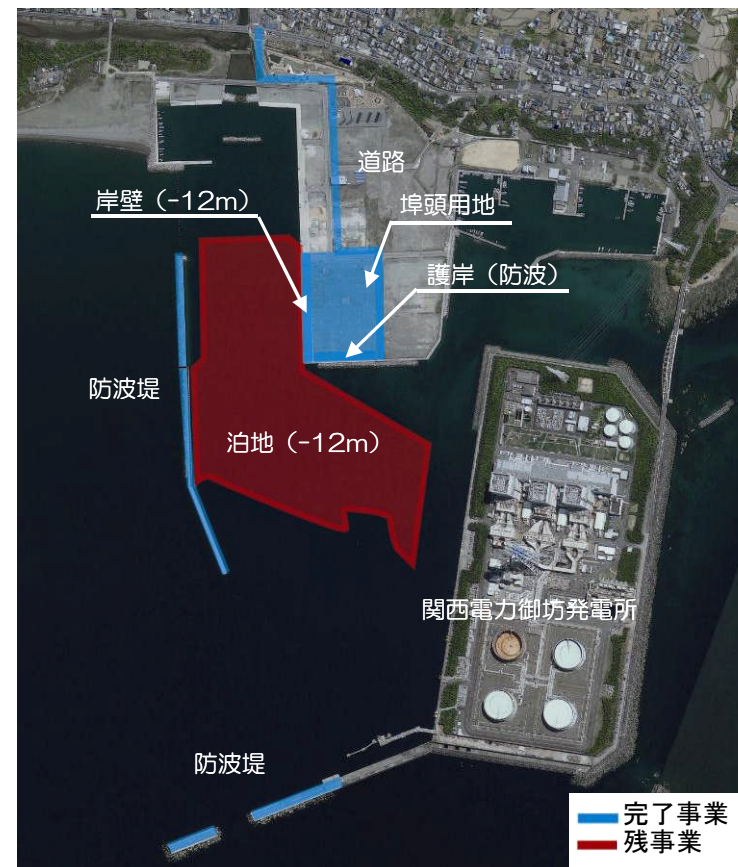
※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

3. 事業進捗の見込みの視点

■岸壁や防波堤等の整備は完了しており、泊地は70%まで整備が進んでいる。残る浚渫必要範囲においても平成26年度完成に向け浚渫等を着実に推進し事業進捗を図る。

事業区分	施設名	数量	事業期間	事業費	残事業費	進捗率
直轄事業	岸壁(-12m)	240m	H5~H14	33億円	0億円	100%
	泊地(-12m)	178千㎡	H6~H26	92億円	28億円	70%
	防波堤等	1,032m	S60~H20	56億円	0億円	100%
補助事業	防波堤	230m	H14~H17	5億円	0億円	100%
	道路	1,437m	H5~H14	1億円	0億円	100%
起債事業	埠頭用地	3.6ha	H9~H17	4億円	0億円	100%
合計	—	—	S60~H26	192億円	28億円	85%

※事業費の合計値は、表示桁数の関係で計算値と一致しない。

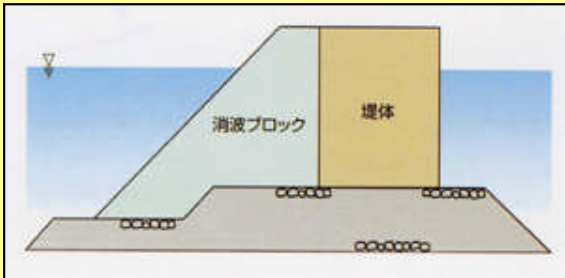


4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

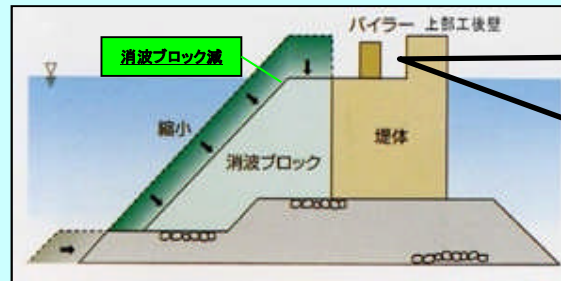
■コスト縮減への対応(参考)

■これまでも第一線防波堤において、経済性も十分に考慮した構造形式の選定、また再生資源の活用等、約2.3億円のコスト縮減に努めており、今後とも、浚渫土砂の有効利用の検討により土捨て費用の削減に努めて参りたい。

従来



新技術



上部パイラー防波堤

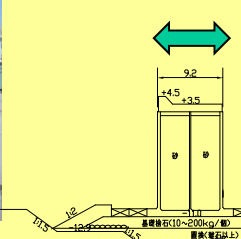
従来

中詰材に砂を使用



中詰材(砂)

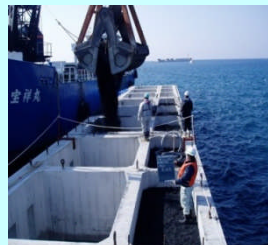
9.2m



再生資源の活用

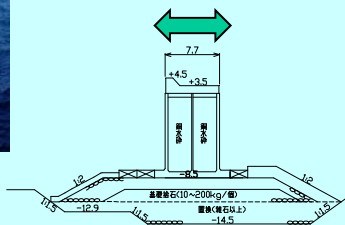
銅水碎スラグを活用

堤体幅減でコスト減



銅水碎スラグ

7.7m



5. 関係自治体の意見

■和歌山県知事

平成23年10月7日付 県総第356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)

日高港は、紀中地域の産業競争力に資する物流拠点として、更なる発展が期待されています。基幹産業の物流コストを削減するため、船舶の大型化に対応した港湾環境の整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、早期に完成させるようお願いします。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・水深を10mから12mに深くすることにより、北米からの原木運搬船(30,000DWT級)が直接入港することが可能となり、原木の陸上輸送コストが大幅に削減される。
- ・なお、水深10mでの暫定供用により、近傍の港から貨物を移出・移入が可能となることによる輸送コストの削減や荒天時に安全な避泊が可能となることによる海難による損失の回避等の効果が発現。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で2.1、残事業で1.7。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・岸壁や泊地の整備は完了しており、泊地は70%まで整備が進んでいる。残りの浚渫工事においても着実に推進し、事業進捗を図る予定。

日高港塩屋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、事業の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. 15-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第3回

日高港塩屋地区
国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成23年10月

近畿地方整備局

【前回評価時との対比表】

事業名：日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業

事業化年度：昭和60年

	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10月	
再評価理由	再評価実施後5年間の経過	再評価実施後3年間の経過	
事業諸元	岸壁[直轄]：-12m、240m 護岸(防波)[直轄]：172m 防波堤[直轄]：860m 防波堤[補助]：230m 泊地[直轄]：-12m、17.8ha 臨港道路[補助]：1,437m 埠頭用地[起債]：3.6ha	同左	・変更なし
全体事業費	172.6億円	191.7億円	・浚渫単価の増加
進捗状況	進捗率(事業費)：約85% 泊地整備面積：0ha(0%) ※水深10m→12mに増深した面積	進捗率(事業費)：約85% 泊地整備面積：10.6ha(60%) ※水深10m→12mに増深した面積	
費用対効果 B/C (残事業)	1.3 (1.8)	2.1 (1.7)	・「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)の改訂による原単位の見直し
備考			

港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ（再評価）

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (日高港 塩屋地区)		担当課 担当課長名	港湾局計画課 松原 裕		事業 主体	近畿地方整備局				
実施箇所	和歌山県御坊市										
該当基準	再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業										
主な事業の 諸元	岸壁(水深12m)、防波堤、泊地(水深12m)等										
事業期間	事業採択	昭和60年度	完了	平成26年度							
総事業費(億円)	192		残事業費(億円)		28						
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹産業である木材・製材業が背後で操業している。 ・北米からの原木輸送等において、係留施設の水深及び背後ヤードの不足により、非効率な輸送形態を強いられている。 ・台風の大規模化等により、小型船航行安全対策の重要性が増している。 <p><達成すべき目標></p> <p>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大規模化等に対応することで輸送効率化を図り、合わせて荒天時の航行船舶の海難減少のための避難泊地を確保する。</p> <p>①紀中地域の産業競争力に資する物流拠点の形成 ②船舶の大規模化への対応 ③航行船舶の荒天時の海難の減少のための避難泊地の確保</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	<p>輸送コストの削減 (平成27年予測取扱貨物量:18万トン/年)</p> <p>海難の減少 (避泊可能隻数:1隻)</p>										
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)	559	C:総費用(億円)	263	全体B/C	2.1	B-C	296	EIRR (%)	7.4	
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	43	C:総費用(億円)	25	継続B/C	1.7					
感度分析	需 要 (-10% ~ +10%)		事業全体のB/C		残事業のB/C						
	建設費 (+10% ~ -10%)		2.1~2.2		1.6~1.9						
	建設期間 (+10% ~ -10%)		-		-						
事業の効果 等	<p>当該事業を実施することにより、</p> <p>①日高港での貨物の取扱が可能となり、輸送コストの削減が図られる。 ②港内の静穏度が向上し、荒天時における港内での船舶の避泊が可能となり、海難事故による損失回避が図られる。</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"> ・輸送の信頼性の向上 ・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減 										
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192億円、既投資額164億円 平成23年度末現在 事業進捗率85%										
主な事業の 進捗の見込	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後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	・浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減										
対応方針	継続										
対応方針理	充分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>										

日高塩屋地区 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 割引前														事業全体の投資効率性の費用便益分析シート 割引後																					
年度	施設供用期間	事業費	管理運営費	総費用 (C)	原木移入便益	原木輸入便益	製材移出便益	割引前					総便益 (B)	純便益 (B-C)	年度	施設供用期間	社会的割引率	事業費	管理運営費	総費用 (C)	原木移入便益	原木輸入便益	製材移出便益	割引後					総便益 (B)	純便益 (B-C)					
								産業機械輸入便益	産業機械移入便益	木材チップ	砂利・砂移入便益	安全便益												残存価値	産業機械輸入便益	産業機械移入便益	木材チップ	砂利・砂移入便益			安全便益	残存価値			
1985		0.4		0.4								-0.4		1985		2.77	1.0		1.0															-1.0	
1986		0.2		0.2								-0.2		1986		2.67	0.5		0.5															-0.5	
1987		0.1		0.1								-0.1		1987		2.56	0.2		0.2															-0.2	
1988		0.2		0.2								-0.2		1988		2.46	0.5		0.5																-0.5
1989		0.2		0.2								-0.2		1989		2.37	0.4		0.4																-0.4
1990		0.2		0.2								-0.2		1990		2.28	0.4		0.4																-0.4
1991		0.2		0.2								-0.2		1991		2.19	0.4		0.4																-0.4
1992		0.4		0.4								-0.4		1992		2.11	0.7		0.7																-0.7
1993		0.6		0.6								-0.6		1993		2.03	1.3		1.3																-1.3
1994		1.3		1.3								-1.3		1994		1.95	2.5		2.5																-2.5
1995		0.2		0.2								-0.2		1995		1.87	0.3		0.3																-0.3
1996		0.2		0.2								-0.2		1996		1.80	0.3		0.3																-0.3
1997		0.9		0.9								-0.9		1997		1.73	1.5		1.5																-1.5
1998		13.0		13.0								-13.0		1998		1.67	21.7		21.7																-21.7
1999		29.1		29.1								-29.1		1999		1.60	46.5		46.5																-46.5
2000		17.4		17.4								-17.4		2000		1.54	26.8		26.8																-26.8
2001		16.2		16.2								-16.2		2001		1.48	24.0		24.0																-24.0
2002		20.9		20.9								-20.9		2002		1.42	29.7		29.7																-29.7
2003		18.3		18.3								-18.3		2003		1.37	25.1		25.1																-25.1
2004	1	12.3		12.3	0.23						0.24	-12.1		2004	1	1.32	16.2		16.2	0.3											0.3			-15.9	
2005	2	8.1		8.1	0.51					0.11	0.65	-7.4		2005	2	1.27	10.2		10.2	0.7					0.1						0.8			-9.4	
2006	3	3.4		3.4	0.42					0.13	0.57	-2.9		2006	3	1.22	4.2		4.2	0.5					0.2						0.7			-3.5	
2007	4	3.4		3.4	0.45					0.05	0.77	-2.6		2007	4	1.17	3.9		3.9	0.5				0.1			0.3				0.9			-3.0	
2008	5	2.3	0.1	2.4	0.65					0.06	0.86	-1.5		2008	5	1.12	2.6	0.1	2.7	0.7				0.1		0.1					1.0			-1.7	
2009	6	13.6		13.6	0.29					0.01	0.08	-13.2		2009	6	1.08	14.7		14.7	0.3				0.0		0.1					0.4			-14.3	
2010	7	1.2		1.2	0.07					0.04	0.01	-1.0		2010	7	1.04	1.3		1.3	0.1				0.0		0.0	0.1				0.2			-1.1	
2011	8	1.0		1.0	0.07					0.04	0.01	-0.8		2011	8	1.00	1.0		1.0	0.1				0.0		0.0	0.1				0.2			-0.8	
2012	9	8.5		8.5	0.07					0.01	0.08	14.4		2012	9	0.96	8.2		8.2	0.1				0.0		0.1	1.5	20.4			22.0			13.9	
2013	10	8.7	0.1	8.8	0.07					0.01	0.08	14.1		2013	10	0.92	8.0	0.1	8.2	0.1				0.0		0.1	1.4	19.6			21.2			13.0	
2014	11	9.4		9.4	0.07					0.01	0.08	13.5		2014	11	0.89	8.4		8.4	0.1				0.0		0.1	1.4	18.9			20.4			12.0	
2015	12					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2015	12	0.85				2.0	1.9			0.0	0.3	1.3	18.2			23.7			23.7	
2016	13					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2016	13	0.82				2.0	1.8			0.0	0.3	1.3	17.5			22.8			22.8	
2017	14					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2017	14	0.79				1.9	1.7			0.0	0.3	1.2	16.8			21.9			21.9	
2018	15		0.1	0.1		2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2018	15	0.76		0.0	0.0			1.8	1.7		0.0	0.3	1.2	16.1			21.1			21.1
2019	16					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2019	16	0.73				1.7	1.6			0.0	0.3	1.1	15.5			20.3			20.3	
2020	17					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2020	17	0.70				1.7	1.5			0.0	0.3	1.1	14.9			19.5			19.5	
2021	18					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2021	18	0.68				1.6	1.5			0.0	0.3	1.0	14.3			18.8			18.8	
2022	19					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2022	19	0.65				1.5	1.4			0.0	0.3	1.0	13.8			18.0			18.0	
2023	20		0.1	0.1		2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2023	20	0.62		0.1	0.1			1.5	1.4		0.0	0.2	1.0	13.3			17.3			17.3
2024	21					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2024	21	0.60				1.4	1.3			0.0	0.2	0.9	12.8			16.7			16.7	
2025	22					2.37	2.19			0.05	0.39	1.53	21.23		2025	22	0.58				1.4	1.3			0.0	0.2	0.9	12.3			16.0			16.0	
2026	23					2.37	2.19			0.03	0.39	1.53	21.23		2026	23	0.56				1.3	1.2			0.0	0.2	0.8	11.8			15.4			15.4	
2027	24					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2027	24	0.53				1.3	1.2			0.0	0.2	0.8	11.3			14.8			14.8	
2028	25		0.1	0.1		2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2028	25	0.51		0.0	0.0			1.2	1.1		0.0	0.2	0.8	10.9			14.2			14.2
2029	26					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2029	26	0.49				1.2	1.1			0.0	0.2	0.8	10.5			13.7			13.7	
2030	27					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2030	27	0.47				1.1	1.0			0.0	0.2	0.7	10.1			13.2			13.2	
2031	28					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2031	28	0.46				1.1	1.0			0.0	0.2	0.7	9.7			12.7			12.7	
2032	29					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2032	29	0.44				1.0	1.0			0.0	0.2	0.7	9.3			12.2			12.2	
2033	30		0.1	0.1		2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2033	30	0.42		0.1	0.1			1.0	0.9		0.0	0.2	0.6	9.0			11.7			11.6
2034	31					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2034	31	0.41				1.0	0.9			0.0	0.2	0.6	8.6			11.3			11.3	
2035	32					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2035	32	0.39				0.9	0.9			0.0	0.2	0.6	8.3			10.8			10.8	
2036	33					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2036	33	0.38				0.9	0.8			0.0	0.1	0.6	8.0			10.4			10.4	
2037	34					2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2037	34	0.36				0.9	0.8			0.0	0.1	0.6	7.7			10.0			10.0	
2038	35		0.1	0.1		2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	21.23		2038	35	0.35		0.0	0.0			0.8	0.8		0.0	0.1	0.5	7.4			9.6			9.6
2039	36					2.37	2.19			0.01																									

【資料 2-2】

日高海塩産地区 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 割引前														事業全体の投資効率性の費用便益分析シート 割引後																				
年度	施設供用期間	事業費		総費用 (C)	原木移入便益	原木輸入便益	割引前			安全便益	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	事業費		総費用 (C)	原木移入便益	原木輸入便益	割引後			安全便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)						
		管理運営費	管理運営費				製材移出便益	産業機械輸入便益	産業機械移入便益								木材チップ移出便益	砂利・砂移入便益				事業費	管理運営費	製材移出便益					産業機械輸入便益	産業機械移入便益	木材チップ移出便益	砂利・砂移入便益		
1985		0.4		0.4									-0.4	1985		2.77	1.0	1.0															-1.0	
1986		0.2		0.2									-0.2	1986		2.67	0.5	0.5															-0.5	
1987		0.1		0.1									-0.1	1987		2.56	0.2	0.2															-0.2	
1988		0.2		0.2									-0.2	1988		2.46	0.5	0.5															-0.5	
1989		0.2		0.2									-0.2	1989		2.37	0.4	0.4															-0.4	
1990		0.2		0.2									-0.2	1990		2.28	0.4	0.4															-0.4	
1991		0.2		0.2									-0.2	1991		2.19	0.4	0.4															-0.4	
1992		0.4		0.4									-0.4	1992		2.11	0.7	0.7															-0.7	
1993		0.6		0.6									-0.6	1993		2.03	1.3	1.3															-1.3	
1994		1.3		1.3									-1.3	1994		1.95	2.5	2.5															-2.5	
1995		0.2		0.2									-0.2	1995		1.87	0.3	0.3															-0.3	
1996		0.2		0.2									-0.2	1996		1.80	0.3	0.3															-0.3	
1997		0.9		0.9									-0.9	1997		1.73	1.5	1.5															-1.5	
1998		13.0		13.0									-13.0	1998		1.67	21.7	21.7															-21.7	
1999		29.1		29.1									-29.1	1999		1.60	46.5	46.5															-46.5	
2000		17.4		17.4									-17.4	2000		1.54	26.8	26.8															-26.8	
2001		16.2		16.2									-16.2	2001		1.48	24.0	24.0															-24.0	
2002		20.9		20.9									-20.9	2002		1.42	29.7	29.7															-29.7	
2003		18.3		18.3									-18.3	2003		1.37	25.1	25.1															-25.1	
2004	1	12.3		12.3	0.26							0.28	-12.0	2004	1	1.32	16.2	16.2	0.4										0.4			-15.9		
2005	2	8.1		8.1	0.56				0.12			0.71	-7.4	2005	2	1.27	10.2	10.2	0.7									0.2		0.9		-9.3		
2006	3	3.4		3.4	0.46				0.14			0.63	-2.8	2006	3	1.22	4.2	4.2	0.6										0.2		0.8		-3.4	
2007	4	3.4		3.4	0.51		0.05		0.27			0.86	-2.5	2007	4	1.17	3.9	3.9	0.6								0.1		0.3		1.0		-2.9	
2008	5	2.3	0.1	2.4	0.71				0.14			0.95	-1.4	2008	5	1.12	2.6	0.1	2.7	0.8							0.1		0.2		1.1		-1.6	
2009	6	13.6		13.6	0.31		0.01		0.09			0.42	-13.2	2009	6	1.08	14.7	14.7	0.3									0.0		0.1		0.5		-14.3
2010	7	1.2		1.2	0.07		0.04		0.02			0.22	-1.0	2010	7	1.04	1.3	1.3	0.1									0.0	0.0		0.2		-1.1	
2011	8	1.0		1.0	0.07		0.04		0.02			0.22	-0.8	2011	8	1.00	1.0	1.0	0.1									0.0	0.0		0.2		-0.8	
2012	9	8.5		8.5	0.07		0.04		0.02			0.22	14.6	2012	9	0.96	8.2	8.2	0.1									0.0	0.1	1.6	20.4	22.2	14.0	
2013	10	8.7	0.1	8.8	0.07		0.04		0.02			0.22	14.3	2013	10	0.92	8.0	0.1	8.2	0.1								0.0	0.1	1.6	19.6	21.4	13.2	
2014	11	9.4		9.4	0.07		0.04		0.02			0.22	13.7	2014	11	0.89	8.4	8.4	0.1									0.0	0.1	1.5	18.9	20.5	12.2	
2015	12					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2015	12	0.85					2.2	2.1				0.0	0.4	1.4	18.2	24.3	24.3		
2016	13					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2016	13	0.82				2.1	2.0				0.0	0.3	1.4	17.5	23.4	23.4			
2017	14					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2017	14	0.79				2.1	1.9				0.0	0.3	1.3	16.8	22.5	22.5			
2018	15		0.1	0.1		2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2018	15	0.76		0.0	0.0	2.0	1.8				0.0	0.3	1.3	16.1	21.6	21.6			
2019	16					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2019	16	0.73				1.9	1.8				0.0	0.3	1.2	15.5	20.8	20.8			
2020	17					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2020	17	0.70				1.8	1.7				0.0	0.3	1.2	14.9	20.0	20.0			
2021	18					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2021	18	0.68				1.8	1.6				0.0	0.3	1.1	14.3	19.2	19.2			
2022	19					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2022	19	0.65				1.7	1.6				0.0	0.3	1.1	13.8	18.5	18.5			
2023	20		0.1	0.1		2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.3	2023	20	0.62		0.1	0.1	1.6	1.5				0.0	0.3	1.0	13.3	17.8	17.7			
2024	21					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2024	21	0.60				1.6	1.4				0.0	0.3	1.0	12.8	17.1	17.1			
2025	22					2.61	2.41		0.06	0.42	1.68	21.23	28.42	28.4	2025	22	0.58				1.5	1.4				0.0	0.2	1.0	12.3	16.4	16.4			
2026	23					2.61	2.41		0.03	0.42	1.68	21.23	28.40	28.4	2026	23	0.56				1.4	1.3				0.0	0.2	0.9	11.8	15.8	15.8			
2027	24					2.61	2.41		0.02	0.42	1.68	21.23	28.38	28.4	2027	24	0.53				1.4	1.3				0.0	0.2	0.9	11.3	15.2	15.2			
2028	25		0.1	0.1		2.61	2.41		0.02	0.42	1.68	21.23	28.38	28.3	2028	25	0.51		0.0	0.0	1.3	1.2				0.0	0.2	0.9	10.9	14.6	14.5			
2029	26					2.61	2.41		0.02	0.42	1.68	21.23	28.38	28.4	2029	26	0.49				1.3	1.2				0.0	0.2	0.8	10.5	14.0	14.0			
2030	27					2.61	2.41		0.02	0.42	1.68	21.23	28.38	28.4	2030	27	0.47				1.2	1.1				0.0	0.2	0.8	10.1	13.5	13.5			
2031	28					2.61	2.41		0.02	0.42	1.68	21.23	28.38	28.4	2031	28	0.46				1.2	1.1				0.0	0.2	0.8	9.7	13.0	13.0			
2032	29					2.61	2.41		0.02	0.42	1.68	21.23	28.38	28.4	2032	29	0.44				1.1													

日高海塩産地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析														【事業費+10%】	
事業全体の投資効率性の費用便益分析シート														割引前	
年度	施設供用期間	事業費		総費用(C)	割引前								純便益(B)	純便益(B-C)	
		事業費	管理運営費		原木移入便益	原木輸入便益	製材移出便益	産業機械輸入便益	産業機械移入便益	木材チップ移出便益	砂利・砂移入便益	安全便益			残存価値
1985		0.4		0.4									-0.4		
1986		0.2		0.2									-0.2		
1987		0.1		0.1									-0.1		
1988		0.2		0.2									-0.2		
1989		0.2		0.2									-0.2		
1990		0.2		0.2									-0.2		
1991		0.2		0.2									-0.2		
1992		0.4		0.4									-0.4		
1993		0.6		0.6									-0.6		
1994		1.3		1.3									-1.3		
1995		0.2		0.2									-0.2		
1996		0.2		0.2									-0.2		
1997		0.9		0.9									-0.9		
1998		13.0		13.0									-13.0		
1999		29.1		29.1									-29.1		
2000		17.4		17.4									-17.4		
2001		16.2		16.2									-16.2		
2002		20.9		20.9									-20.9		
2003		18.3		18.3									-18.3		
2004	1	12.3		12.3	0.23						0.24	-12.1	0.24	-11.9	
2005	2	8.1		8.1	0.51					0.11	0.65	-7.4	0.65	-6.7	
2006	3	3.4		3.4	0.42					0.13	0.57	-2.9	0.57	-2.3	
2007	4	3.4		3.4	0.45					0.05	0.77	-2.6	0.77	-1.9	
2008	5	2.3	0.1	2.4	0.65					0.06	0.86	-1.5	0.86	-0.7	
2009	6	13.6		13.6	0.29					0.01	0.39	-13.2	0.39	-12.8	
2010	7	1.2		1.2	0.07					0.04	0.21	-1.0	0.21	-0.8	
2011	8	1.0		1.0	0.07					0.04	0.01	0.08	0.21	-0.8	
2012	9	9.4		9.4	0.07					0.01	0.08	1.53	22.93	13.6	
2013	10	9.6	0.1	9.7	0.07					0.01	0.08	1.53	22.93	13.2	
2014	11	10.4		10.4	0.07					0.01	0.08	1.53	22.93	12.6	
2015	12					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2016	13					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2017	14					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2018	15		0.1	0.1		2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2019	16					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2020	17					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2021	18					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2022	19					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2023	20		0.1	0.1		2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2024	21					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2025	22					2.37	2.19				0.05	0.39	1.53	27.77	27.8
2026	23					2.37	2.19				0.03	0.39	1.53	27.75	27.7
2027	24					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2028	25		0.1	0.1		2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2029	26					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2030	27					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2031	28					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2032	29					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2033	30		0.1	0.1		2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.6
2034	31					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2035	32					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2036	33					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2037	34					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2038	35		0.1	0.1		2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2039	36					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2040	37					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2041	38					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2042	39					2.37	2.19				0.01	0.39	1.53	27.73	27.7
2043	40		0.1	0.1		2.37	2.19			0.01	0.39	1.53	27.73	27.6	
2044	41					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2045	42					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2046	43					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2047	44					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2048	45		0.1	0.1		2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2049	46					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2050	47					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2051	48					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2052	49					2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	27.72	27.7
2053	50		0.1	0.1		2.37	2.19				0.39	1.53	21.23	39.57	67.2
合計		194.5	0.9	195.3	2.87	92.56	85.50	0.21	0.88	16.17	64.19	891.86	39.57	1,193.95	998.6

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート														割引後	
EIRR= 7.4% B-C= 293.08 億円														B/C= 2.10	
年度	施設供用期間	社会的割引率	事業費		総費用(C)	割引後								純便益(B)	純便益(B-C)
			事業費	管理運営費		原木移入便益	原木輸入便益	製材移出便益	産業機械輸入便益	産業機械移入便益	木材チップ移出便益	砂利・砂移入便益	安全便益			残存価値
1985		2.77	1.0		1.0										-1.0
1986		2.67	0.5		0.5										-0.5
1987		2.56	0.2		0.2										-0.2
1988		2.46	0.5		0.5										-0.5
1989		2.37	0.4		0.4										-0.4
1990		2.28	0.4		0.4										-0.4
1991		2.19	0.4		0.4										-0.4
1992		2.11	0.7		0.7										-0.7
1993		2.03	1.3		1.3										-1.3
1994		1.95	2.5		2.5										-2.5
1995		1.87	0.3		0.3										-0.3
1996		1.80	0.3		0.3										-0.3
1997		1.73	1.5		1.5										-1.5
1998		1.67	21.7		21.7										-21.7
1999		1.60	46.5		46.5										-46.5
2000		1.54	26.8		26.8										-26.8
2001		1.48	24.0		24.0										-24.0
2002		1.42	29.7		29.7										-29.7
2003		1.37	25.1		25.1										-25.1
2004	1	1.32	16.2		16.2		0.3							0.3	-15.9
2005	2	1.27	10.2		10.2		0.7							0.7	-9.5
2006	3	1.22	4.2		4.2		0.5						0.1	0.2	-3.5
2007	4	1.17	3.9		3.9		0.5						0.1	0.3	-3.0
2008	5	1.12	2.6	0.1	2.7		0.7						0.1	0.1	-1.7
2009	6	1.08	14.7		14.7		0.3						0.0	0.1	-14.3
2010	7	1.04	1.3		1.3		0.1						0.0	0.0	-1.1
2011	8	1.00	1.0		1.0		0.1						0.0	0.0	-0.8
2012	9	0.96	9.0		9.0		0.1						1.5	20.4	13.0
2013	10	0.92	8.8	0.1	9.0		0.1						0.0	0.1	12.2
2014	11	0.89	9.2		9.2		0.1						0.0	0.1	11.2
2015	12	0.85									2.0	1.9	0.0	0.3	23.7
2016	13	0.82									2.0	1.8	0.0	0.3	22.8
2017	14	0.79									1.9	1.7	0.0	0.3	21.9
2018	15	0.76		0.0	0.0						1.8	1.7	0.0	0.3	21.1
2019	16	0.73									1.7	1.6	0.0	0.3	20.3
2020	17	0.70									1.7	1.5	0.0	0.3	19.5
2021	18	0.68									1.6	1.5	0.0	0.3	18.8
2022	19	0.65									1.5	1.4	0.0	0.3	18.0
2023	20	0.62		0.1	0.1						1.5	1.4	0.0	0.2	17.3
2024	21	0.60									1.4	1.3	0.0	0.2	16.7
2025	22	0.58									1.4	1.3	0.0	0.2	16.0
2026	23	0.56									1.3	1.2	0.0	0.2	15.4
2027															

日高海塩産地区 国際物流ターミナル整備事業 費用対効果分析 【事業費-10%】 事業全体の投資効率性の費用便益分析シート 割引前

Table with columns for Year (年度), Construction Period (施設提供用期間), and various cost/benefit categories (事業費, 管理運営費, 総費用, etc.) under the 'Before Discount' (割引前) scenario.

事業全体の投資効率性の費用便益分析シート 割引後

EIRR= 7.4% B-C= 298.00 億円 B/C= 2.14

Table with columns for Year (年度), Construction Period (施設提供用期間), and various cost/benefit categories (社会的割引率, 事業費, 管理運営費, etc.) under the 'After Discount' (割引後) scenario.

日高港塩屋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
輸送便益	原木輸送コストの削減	2.76	千円/トン・年	輸送の効率化等によるコスト削減	2.37	億円/年
	木材チップ・再利用資材輸送コストの削減	2.24	千円/トン・年	輸送の効率化等によるコスト削減	0.39	億円/年
	製材輸送コストの削減	6.04	千円/トン・年	輸送の効率化等によるコスト削減	2.19	億円/年
	砂・砂利輸送コストの削減	3.82	千円/トン・年	輸送の効率化等によるコスト削減	1.53	億円/年
	産業機械輸送コストの削減	3.88	千円/トン・年	輸送の効率化等によるコスト削減	0.05	億円/年
安全便益	海難減少に伴う損失の回避	21.23	億円/隻・年	海難減少に伴う損失の回避額	21.23	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23年7月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(h=-12m、L=240m)、防波堤等(L=1,262m)、泊地(h=-12m、17.8ha)、臨港道路(L=1,437m)、埠頭用地(3.6ha)

〔輸送コスト削減便益(原木)〕

ここでは、原木の海上・陸上輸送費用の削減額を算出する。

without 時の代替港は阪南港を設定する。

取扱貨物量は 85,897 トン/年(平成 27 年以降)と設定する。

本プロジェクトの実施により 237 百万円の輸送コストが削減可能となる。

【海上コスト】

項 目	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	85,897	85,897
船型(DWT)	30,000	30,000
年間隻数(隻/年)	2.87	2.87
往復航海距離(マイル)	9,000	9,080
航行速度(ノット)	14.3	14.3
往復海上輸送期間(日)	26	26
海上輸送費用原単位(千円/日・隻)	2,565	2,565
海上輸送費用(千円/年)	191,400	191,400
20トントレーラー積載量(トン/台)	20	20
使用台数(台/年)	4,295	4,295
往復輸送距離(km)	7	228
陸上輸送費用原単位(円/台)	22,010	77,270
陸上輸送費用(千円/年)	94,533	331,875
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		237

〔輸送コスト削減便益(木材チップ・再利用資源)〕

ここでは、木材チップ・再利用資源の海上・陸上輸送費用の削減額を算出する。

without 時の代替港は尾道糸崎港を設定する。

取扱貨物量は 17,246 トン/年(平成 27 年以降)と設定する。

本プロジェクトの実施により、39 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	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	17,246	17,246
10トントレーラー積載量(トン/台)	10	10
使用台数(台/年)	1,725	1,725
往復輸送距離(km)	66.4	192.4
陸上輸送費用原単位(円/台)	27,440	50,220
陸上輸送費用(千円/年)	47,334	86,630
船型(DWT)	679	679
年間隻数(隻/年)	25	25
往復航海距離(マイル)	116	103
航行速度(ノット)	12	12
往復海上輸送期間(時間)	9.7	8.6
海上輸送費用原単位(千円/時間・隻)	24	24
海上輸送費用(千円/年)	5,820	5,160
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		39

【輸送コスト削減便益(製材)】

ここでは、製材の海上・陸上輸送費用の削減額を算出する。

without 時の代替港は関東方面(東京港)を設定する。

取扱貨物量は 36,269 トン/年(平成 27 年以降)と設定する。

本プロジェクトの実施により、219 百万円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

(御坊地区)

・輸送コスト

項 目	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	14,483	14,483
10トントラック積載量(トン/台)	10	10
使用台数(台/年)	1,449	1,449
輸送距離(km)	3.5	653.0
陸上輸送費用原単位(円/台)	15,140	117,680
高速道路料金(円/台)	0	24,500
陸上輸送費用(千円/年)	21,938	206,019
航海距離(マイル)	308	0
航行速度(ノット)	21	0
航海時間(時間)	14.7	0
海上輸送費用原単位(円/台)	38,592	0
海上輸送費用(千円/年)	55,920	0
輸送距離(km)	17.8	0
陸上輸送費用原単位(円/台)	15,140	0
陸上輸送費用(千円/年)	21,938	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		106

・輸送時間コスト

項 目	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	14,483	14,483
10トントラック積載量(トン/台)	10	10
使用台数(台/年)	1,449	1,449
輸送距離(km)	3.5	653.0
一般道走行速度(km/h)	34.5	0
走行時間(時間)	0.1	18.0
時間費用原単位(円/フレートトン・時)	357	357
陸上輸送時間費用(千円/年)	517	93,068
航海距離(マイル)	308	0
航行速度(ノット)	21	0
航海時間(時間)	14.7	0
ターミナル時間(時間)	4.0	0
時間費用原単位(円/フレートトン・時)	357	0
海上輸送時間費用(千円/年)	96,687	0
輸送距離(km)	17.8	0
一般道走行速度(km/h)	34.5	0
走行時間(時間)	0.5	0
時間費用原単位(円/フレートトン・時)	357	0
陸上輸送時間費用(千円/年)	2,585	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		-7

(田辺地区)

・ 輸送コスト

項 目	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	21,786	21,786
10トントラック積載量(トン/台)	10	10
使用台数(台/年)	2,179	2,179
輸送距離(km)	33.3	653.0
陸上輸送費用原単位(円/台)	20,060	110,940
高速道路料金(円/台)	0	25,650
陸上輸送費用(千円/年)	43,711	297,630
航海距離(マイル)	308	0
航行速度(ノット)	21	0
航海時間(時間)	14.7	0
海上輸送費用原単位(円/台)	38,592	0
海上輸送費用(千円/年)	84,092	0
輸送距離(km)	17.8	0
陸上輸送費用原単位(円/台)	15,140	0
陸上輸送費用(千円/年)	32,990	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		137

・ 輸送時間コスト

項 目	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	21,786	21,786
10トントラック積載量(トン/台)	10	10
使用台数(台/年)	2,179	2,179
輸送距離(km)	33.3	653.0
一般道走行速度(km/h)	34.5	0
走行時間(時間)	1.0	18.0
時間費用原単位(円/フレートン・時)	357	357
陸上輸送時間費用(千円/年)	7,777	139,994
航海距離(マイル)	308	0
航行速度(ノット)	21	0
航海時間(時間)	14.7	0
ターミナル時間(時間)	4.0	0
時間費用原単位(円/フレートン・時)	357	0
海上輸送時間費用(千円/年)	145,438	0
輸送距離(km)	17.8	0
一般道走行速度(km/h)	34.5	0
走行時間(時間)	0.5	0
時間費用原単位(円/フレートン・時)	357	0
陸上輸送時間費用(千円/年)	3,889	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		-17

〔輸送コスト削減便益(砂・砂利)〕

ここでは、砂・砂利の海上・陸上輸送コストの削減額を算出する。

without 時の代替港は和歌山下津港を設定する。

取扱貨物量は 40,000 トン/年(平成 24 年以降)と設定する。

本プロジェクトの実施により、153 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	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	40,000	40,000
10トントレーラー積載量(トン/台)	0	10
使用台数(台/年)	0	4,000
往復輸送距離(km)	0.0	128.0
陸上輸送費用原単位(円/台)	0	39,340
陸上輸送費用(千円/年)	0	157,360
船型(DWT)	1,000	0
年間隻数(隻/年)	40	0
往復航海距離(マイル)	60	0
航行速度(ノット)	14.2	0
往復海上輸送期間(時間)	4.2	0.0
海上輸送費用原単位(千円/時間・隻)	27	0
海上輸送費用(千円/年)	4,536	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		153

〔輸送コスト削減便益(産業機械)〕

ここでは、産業機械の海上・陸上輸送費用の削減額を算出する。

without 時の代替港は和歌山下津港を設定する。

取扱貨物量は 1,296 トン/年(平成 27 年以降の建設期間中)と設定する。

本プロジェクトの実施により 5 百万円の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項 目	with時	without時
取扱貨物量(トン/年)	1,296	1,296
船型(DWT)	1,500	1,500
年間隻数(隻/年)	7	7
往復航海距離(マイル)	1,124	1,102
航行速度(ノット)	14.2	14.2
往復海上輸送期間(時間)	79.2	77.6
海上輸送費用原単位(千円/時間・隻)	31	31
海上輸送費用(千円/年)	17,186	16,839
20トントレーラー積載量(トン/台)	20	20
使用台数(台/年)	65	65
往復輸送距離(km)	40.8	139.1
陸上輸送費用原単位(円/台)	27,500	110,270
陸上輸送費用(千円/年)	1,788	7,168
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		5

〔海難事故の回避便益〕

海難事故の回避額を算出する。

現時点において確保されている避泊水域 1 隻分(平成 24 年以降)を設定する。

本プロジェクトの実施により、2,123 百万円/年の海難事故が回避される。

項 目	with時	without時
収容隻数(隻/回)	1	0
年間荒天回数(回/年)	8.6	8.6
損失額原単位(千円/隻)	2,123,470	2,123,470
海難事故回避便益(計)(百万円/年)		2,123

〔残存価値便益〕

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し、本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる防波堤、泊地及び土地の残存価値を算出する。

本プロジェクトの供用期間と共に、3,957 百万円/年の残存価値が発生する。

【防波堤】

項 目	with時	without時
A: 耐用年数(年)	50	—
B: 投資からの年数	48	—
C: 当初価格(億円)	22.75	—
残存価値(百万円)	309	—
残存価値(計)(百万円)		309

【泊地】

項 目	with時	without時
A: 耐用年数(年)	50	—
B: 投資からの年数	39	—
C: 当初価格(億円)	87.74	—
残存価値(百万円)	2,615	—
残存価値(計)(百万円)		2,615

【埠頭用地】

項 目	with時	without時
面積(m ²)	36,000	—
土地単価(円/m ²)	28,700	—
残存価値(百万円)	1,033	—
残存価値(計)(百万円)		1,033

日高港塩屋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		162
岸壁(水深12m)		31
基礎工	240m	6
本体工	240m	20
裏込及び裏埋工	240m	3
上部工	240m	0
舗装工	240m	1
附属工	1式	1
防波堤等		48
地盤改良工	460m	2
基礎工	1,032m	10
本体工	1,032m	21
上部工	1,032m	3
消波工	1,032m	12
舗装工	172m	0
泊地(水深12m)		83
浚渫工	923,000m ³	83
用地費及補償費		7
用地費		—
補償費		7
間接経費		13
合計		181

※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	0.5

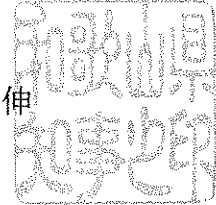
※港湾管理者へのヒアリングにより算出している。



県 総 第 3 5 6 号
平成23年10月 7日

近畿地方整備局長 様

和歌山県知事 仁 坂 吉 伸



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9月28日付け国近整企画第34号で意見照会のあった標記につ
いて、下記のとおり回答します。

記

1. 対応方針（原案）に対する意見

(1) 熊野川直轄河川改修事業

熊野川直轄河川改修事業は、流域住民の安全、安心を確保するために重要な
事業であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

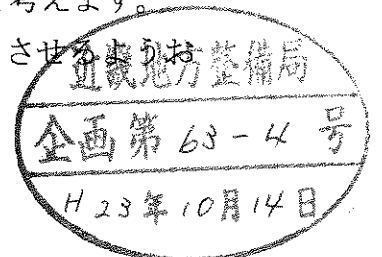
しかし、本年9月の台風第12号では計画高水流量を超過する洪水により、
堤防越水による浸水被害が発生しているため、現計画規模を上回る洪水に対
した治水安全度の確保に向け、河川整備基本方針の見直しも含めた検討をお願
いします。

(2) 近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）

東海・東南海・南海地震などの大規模地震や津波被害、さらには今回の台風
第12号のような異常気象による災害に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の
幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線のミッシン
グリンク解消が急務です。

つきましては、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、平成27年国体開催までに供用させること
を希望いたします。



(3) 一般国道42号有田海南道路

国道42号有田海南道路は、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路です。

また、国道42号の現道は東海・東南海・南海地震により津波浸水被害が想定されており、大規模地震・津波災害への備えとしても早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

(4) 一般国道42号冷水拡幅

国道42号冷水拡幅は、国道42号有田海南道路と合わせ、国道42号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であることから、早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

(5) 日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業

日高港は、紀中地域の産業競争力に資する物流拠点として、更なる発展が期待されています。基幹産業の物流コストを削減するため、船舶の大型化に対応した港湾環境の整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、早期に完成させるようお願いします。