

和歌山下津港本港地区
国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成22年11月

近畿地方整備局

目次

1. 和歌山下津港の概要	.....	1
2. 対象事業の概要	.....	2
3. 事業の必要性	.....	3
4. 今後の事業進捗の見込み	.....	11
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性	.....	12
6. 対応方針(原案)	.....	13

1. 和歌山下津港の概要

【和歌山下津港の概要】

- ・交通の要衝たる紀淡海狭の外洋側の入口に位置し、和歌山県の7割の人口や産業が集積する紀北地域唯一の重要港湾。
- ・製鉄、化学、機械、エネルギー等の基幹産業が立地する港。
- ・国際コンテナ航路(韓国)、内港フェリー航路(徳島)等の定期航路を有する港。

【和歌山下津港の位置】



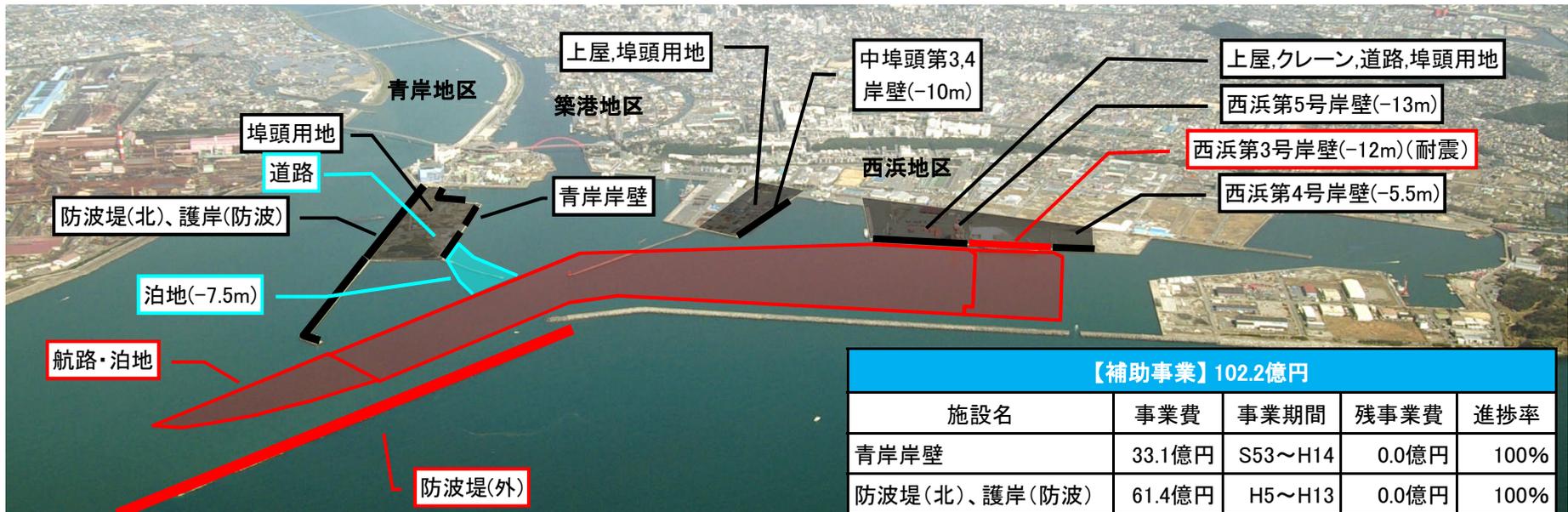
2. 対象事業の概要

【整備目的】

- ・基幹産業の物流コストを削減するため、大型船が入港できる環境を整備。
- ・モーダルシフトの担い手である内航コンテナ・フェリーサービス等の定時性を向上。
- ・逼迫する東南海・南海地震や大型化する台風等の自然災害に対して地域の防災力強化や航行船舶の安全性の向上。

【整備対象施設】

総事業費：761.7億円（既設投資額：622.3億円）整備期間：昭和50年～平成29年（進捗率：82%）



【直轄事業】599.0億円				
施設名	事業費	事業期間	残事業費	進捗率
防波堤(外)	360.0億円	S57～H25	64.0億円	82%
航路、泊地	102.2億円	H4～H29	50.3億円	51%
中埠頭第3,4岸壁(-10m)	35.7億円	S50～S57	0.0億円	100%
西浜第3岸壁(-12m)(耐震)	64.3億円	S60～H25	22.9億円	64%
西浜第5岸壁(-13m)	36.8億円	H3～H11	0.0億円	100%

【補助事業】102.2億円				
施設名	事業費	事業期間	残事業費	進捗率
青岸岸壁	33.1億円	S53～H14	0.0億円	100%
防波堤(北)、護岸(防波)	61.4億円	H5～H13	0.0億円	100%
泊地(-7.5m)	1.2億円	H10～H25	1.1億円	8%
道路	4.5億円	H4～H24	1.1億円	76%
西浜第4岸壁(-5.5m)	2.0億円	S61～H5	0.0億円	100%

【起債事業】60.4億円				
施設名	事業費	事業期間	残事業費	進捗率
上屋、埠頭用地、クレーン	60.4億円	S61～H22	0.0億円	100%

3. 事業の必要性

①社会経済情勢の変化

■トップシェア企業など重要企業が背後で操業。

A社(精密機械関連)

- ・コンピューター横編機等を製造するトップシェア企業。
コンピューター横編機： 世界シェア 65%、国内シェア 90%
ホールガーメント横編機：世界シェア100%、国内シェア100%
手袋靴下編機： 世界シェア 80%、国内シェア 90%
- ・製品は主に東南アジアや欧州方面へ輸出しており、基幹航路が充実する神戸港へ陸送していたところ、平成20年10月に和歌山下津港からの内航フィーダー輸送に転換。



ホールガーメント横編機

B社(化学工業関連)

- ・西日本3社の一角の担う塩の加工メーカーで、食塩、凍結防止剤等を生産。
- ・原塩の生産地である豪州の港湾施設増強(平成22年8月に岸壁が竣工し、今後、航路・泊地の-13mへの増深を進める予定)に併せ、原料船の大型化を進める意向。(平成22年9月ヒアリング)

C社(金属工業関連)

- ・世界的なブランド力を有する鉄鋼メーカーが立地し、同社から安価な物流コストで資材調達でき、出荷コストも削減できることから、和歌山下津港に外資系鋼管メーカーが進出。(平成18年10月)
- ・現在、和歌山下津港を利用して、製品の移入等を実施。

■コンテナ航路が充実してきている。

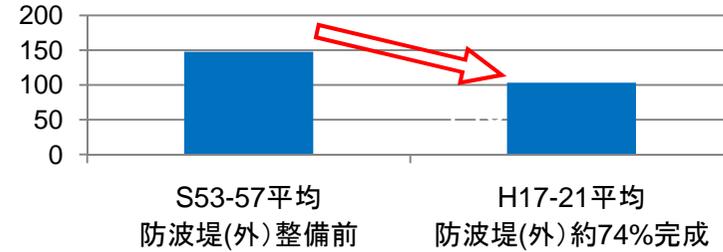
- ・平成20年10月に神戸フィーダー航路が開設された。
- ・既に利用しているA社の他、複数企業が利用の意向を示している。(平成22年2月ヒアリング)
- ・国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の競争力強化に寄与。

	就航	航路	便数
外貿	平成7年	釜山航路	1便/週
内貿	平成20年	神戸フィーダー	不定期 (週1便程度)

■改善されてきたものの、依然としてフェリーの就航率向上等が課題。(定時性の向上)

・防波堤(外)の整備により、欠航回数が減少

フェリー欠航回数/年



■東南海・南海地震に関する知見が充実してきており、その防災対策において和歌山下津港への期待が高まっている。

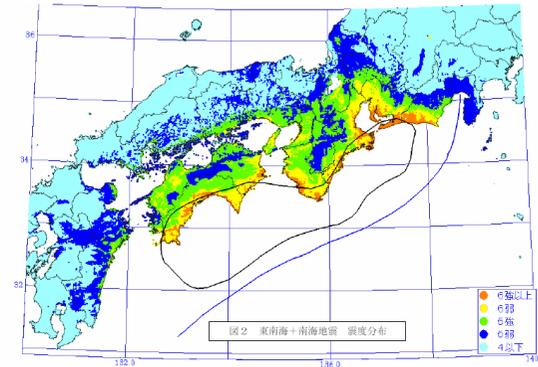
・和歌山県を含む推進地域の耐震強化岸壁の整備目標が達していないと指摘(H21.4中央防災会議)

中央防災会議の地震防災戦略(H17.3)のフォローアップ結果(H21.4)より抜粋

【具体目標】耐震強化岸壁

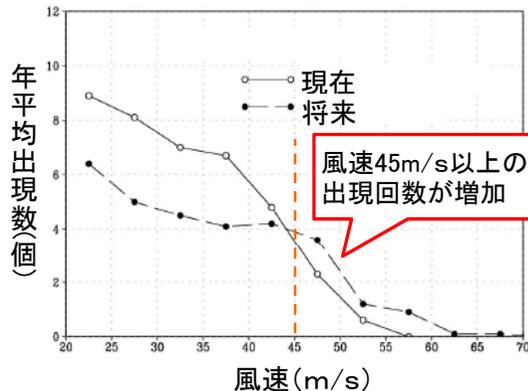
耐震強化岸壁の整備完了率約70%(推進地域)を目指す。(平成16年度末の整備完了率：約50%(推進地域))

→ 整備完了率：約60%(推進地域)(平成19年度の対策進捗状況)



震度分布

■台風の大型化等により、高潮対策や小型船航行安全対策の重要性が増している。



熱帯低気圧の強度別に示した年平均出現数の頻度分布

-4-



日本の海面水位の変化

出典：気象庁 異常気象レポート2005

②事業の投資効果

【便益項目の抽出】

【定量的効果】

- 輸送コストの削減
- 震災後の輸送コストの増大回避
- 災害による施設被害回避
- 海難被害の減少
- 浸水被害の回避

【定性的効果】

- 沿道騒音等の軽減
- 災害時の被害不安の軽減
- ターミナルの混雑緩和
- 地域住民の安全と安心の向上
- 輸送や係留の安全性向上

【需要の設定】

■ 通常時の対象貨物量の設定

品目	単位	輸出	輸入	移出	移入	合計	備考
コンテナ	TEU	256	2,790	3,250	0	6,296	ヒアリング (H21実績:3,635)
原塩	トン	0	70,000	0	30,000	100,000	ヒアリング (H21実績:78,718)
原木	トン	0	7,133	12,459	7,070	26,662	H21実績
砂・砂利	トン	0	0	0	159,450	159,450	H21実績
石材	トン	0	0	0	2,200	2,200	H21実績

■災害時の対象貨物量の設定

<緊急物資>

品目	単位	輸出	輸入	移出	移入	合計	備考
農水産品	トン	0	0	0	1,044	1,044	
雑工業品	トン	0	0	0	4,312	4,312	

※緊急物資の背後圏は和歌山市(50%)、海南市、有田市、湯浅町、広川町と設定
緊急物資量は港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルより算出

<一般貨物>

品目	単位	輸出	輸入	移出	移入	合計	備考
農水産品	トン	0	2,054	0	0	2,054	
林産品	トン	0	8,009	16,690	15,205	39,904	
鉱産品	トン	0	32,474	61,800	549,980	644,254	
金属機械工業品	トン	11,310	2,652	1,935	3,947	19,844	
化学工業品	トン	1,663	148,326	29,160	90,004	269,153	
軽工業品	トン	71	2,733	1,590	0	4,394	
雑工業品	トン	17	10,328	0	0	10,345	
特殊品	トン	29,615	239	0	0	29,854	
その他	トン	0	0	910	0	910	

※県内の耐震岸壁の配置を基に、和歌山下津港本港以南の貨物及び湯浅広港で取扱う貨物を対象
一般貨物量はH21実績

■フェリー貨物量の設定

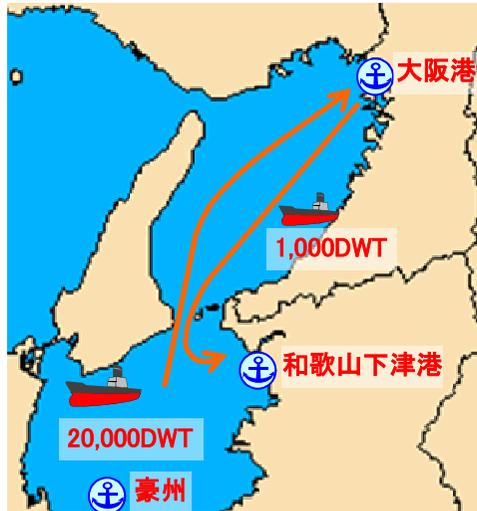
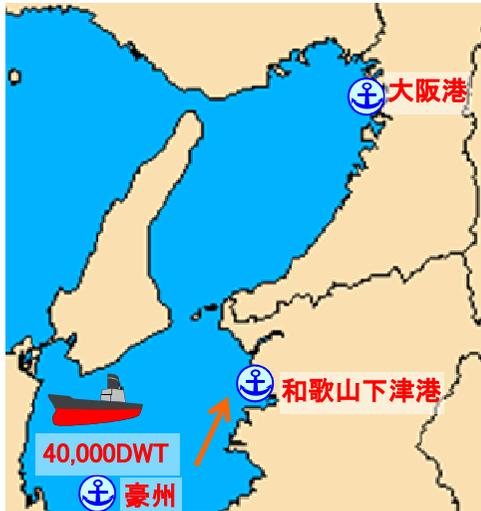
品目	単位	輸出	輸入	移出	移入	合計	備考
トラック・トレーラー	台	—	—	19,765	21,219	40,984	H21実績
乗用車	台	—	—	140,263		140,263	H21実績

【通常時の便益の計測①】

■船舶の大型化による輸送コスト削減(原塩)

With時: 和歌山下津港を利用

Without時: 大阪港を利用



原塩
取扱量: 70,000トン/年

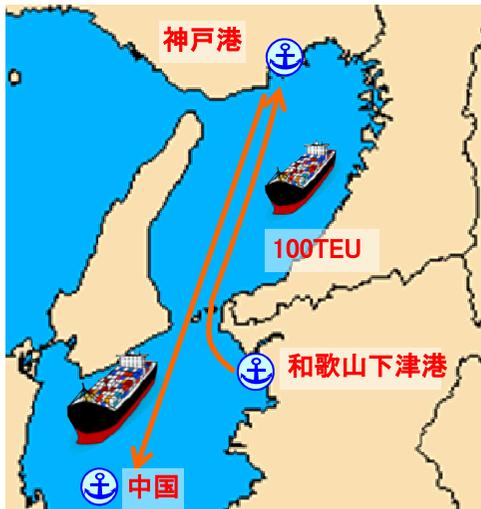
	With	Without
輸送コスト	0.5億円	1.9億円

【輸送コストの削減】 1.4億円/年

■内航フィーダーによる輸送コスト削減(コンテナ)

With時: 和歌山下津港を利用

Without時: 神戸港を利用



コンテナ
取扱量: 3,000TEU/年

	With	Without
輸送コスト	0.58億円	2.63億円

【輸送コストの削減】 2.05億円/年

【災害時の便益の計測①】

■災害時緊急物資

With時：和歌山下津港を利用



Without時：堺泉北港を利用



緊急物資

取扱量：62トン/2日間（ヘリのみ）

取扱量：5,294トン/被災3日～1か月間（トラック）

	With	Without
輸送コスト	0億円	1.5億円

【輸送コストの削減】 0.04億円/年

■災害時一般貨物

With時：和歌山下津港を利用



Without時：舞鶴港を利用



一般貨物

取扱量：1,021千トン/被災1か月～2年間

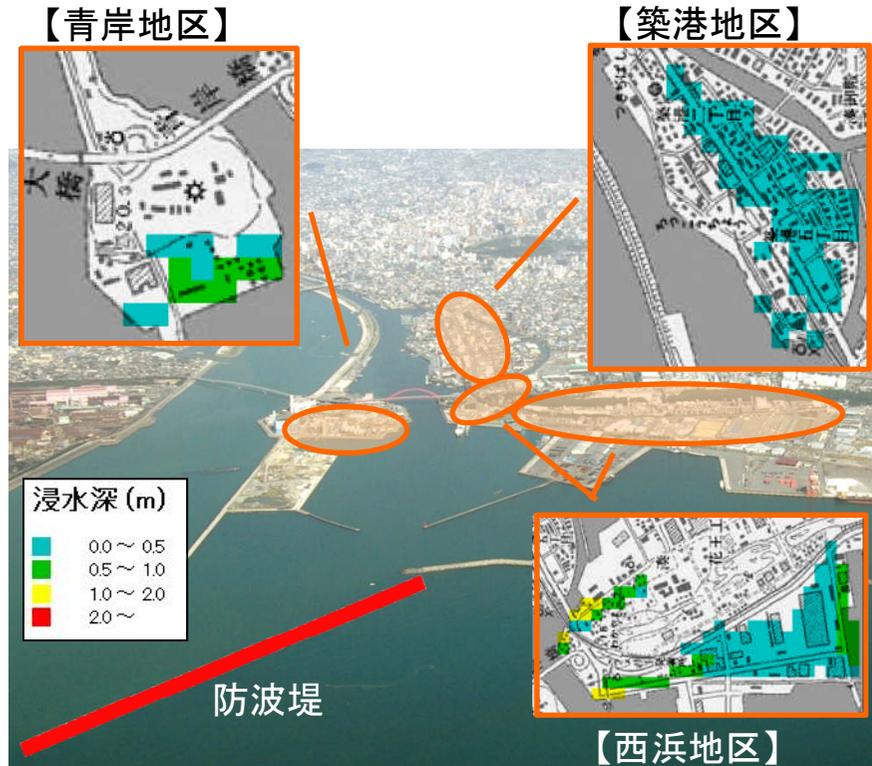
	With	Without
輸送コスト	16億円	114億円

【輸送コストの削減】 2.4億円/年

【災害時の便益の計測②】

■ 浸水被害の削減

防波堤の整備により浸水被害が削減



防波堤が整備されていない場合の浸水エリア



昭和36年第2室戸台風時の浸水深(西浜地区)

【浸水被害の減少額】 24億円/年

■ 海難事故の回避

防波堤の整備により避難隻数が増加



砂砂利運搬船 410GT



セメント運搬船 207GT

	H18	H19	H20	H21	H22
避難隻数 (土運船)	51隻	112隻	107隻	149隻	135隻 (7月迄)

【海難被害の減少額】 28億円/年

【費用対効果分析結果】

■評価の前提

- ・基準年：平成22年
- ・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
輸送コスト削減便益	輸送コスト削減額	546.6億円	4.6億円
浸水被害回避便益	背後地の浸水被害回避額	919.2億円	—
海難事故の減少便益	海難事故の被害回避額	852.5億円	291.6億円
残存価値	防波堤、ふ頭用地、航路、泊地	19.3億円	1.3億円
災害時輸送コスト削減便益	災害時緊急物資の輸送コスト削減額	0.5億円	0.5億円
	災害時一般貨物の輸送コスト削減額	36.8億円	36.8億円
施設被害回避便益	施設被害回避額	12.1億円	12.1億円
総便益(B)		2,387.0億円	347.0億円
総費用(C)	(総事業費+運営管理費)	1,466.5億円	124.5億円
費用便益比(B/C)		1.6	2.8

※端数処理のため、各項目の和は、必ずしも合計とはならない。

【関係自治体の意見等】

和歌山県知事

平成22年10月15日 県総第336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)

和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業は、基幹産業の物流コストを削減するための大型船が入港できる環境の整備、モーダルシフトの担い手である内航コンテナ・フェリーサービス等の定時性の向上、及び逼迫する東南海・南海地震や大型化する台風等の自然災害に対して地域の防災力強化や航行船舶の安全性の向上が期待できる重要な事業であり、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、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。

4. 今後の事業進捗の見込み

・現在82%(事業費ベース)まで整備が進んでおり、残事業は、主に防波堤(外)、航路、泊地、西浜第3岸壁(-12m)(耐震)であり、今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。

【直轄事業】				
施設名	事業費	事業期間	残事業費	進捗率
防波堤(外)	360.0億円	S57~H25	64.0億円	82.2%
航路、泊地	102.2億円	H4~H29	50.3億円	50.8%
西浜第3岸壁(-12m)(耐震)	64.3億円	S60~H25	22.9億円	64.4%



5. コスト縮減や代替案立案等の可能性



【全体事業費の変更】

防波堤地盤改良工法の変更及び岸壁の耐震改良に約95億円の増額が発生したため、全体事業費が増額となる。

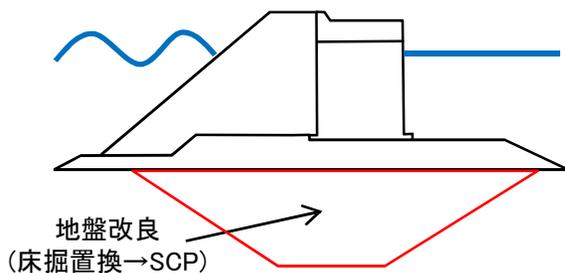
防波堤断面の縮小により、コスト縮減を図り、増額を最小限に抑える。

671億円(変更前) + 95億円(増加)
 - 4億円(コスト縮減) = 762億円

■ 主な増加要因

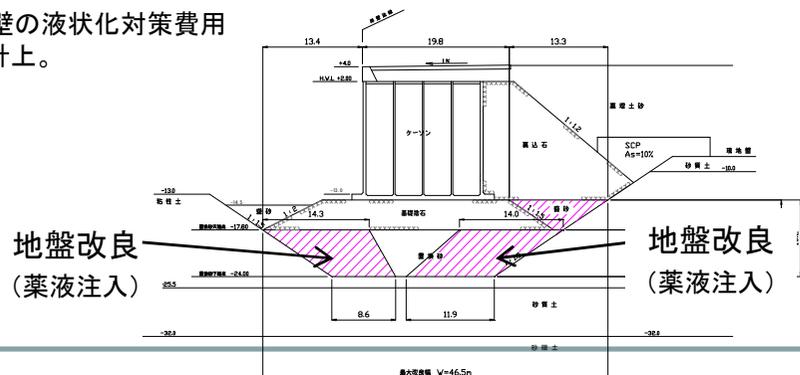
① 防波堤地盤改良工法の変更 (59億円)

東南海・南海地震への対策が求められるなか、耐震性能の向上を図る必要があること、処分場の制約があるなか、発生土砂を抑制する必要があることからSCP工法へ変更。



② 岸壁(-12m)の耐震改良 (36億円)

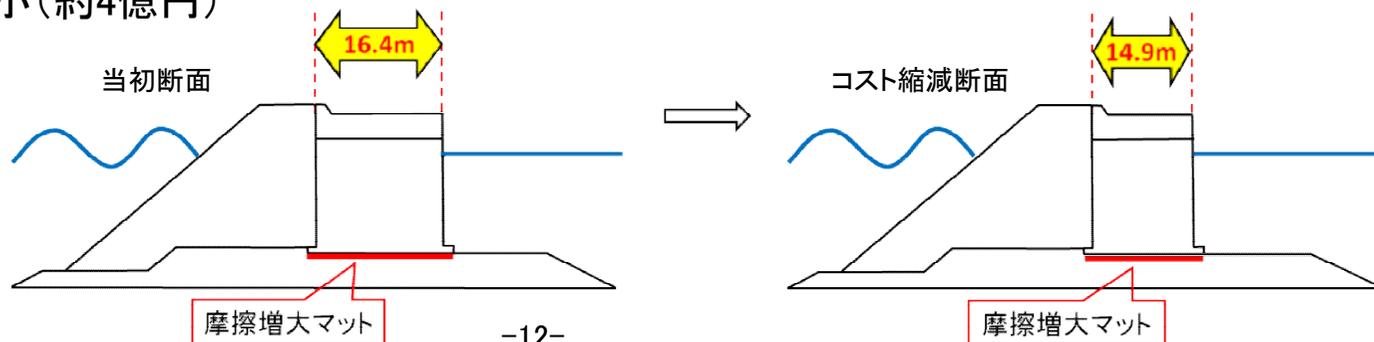
岸壁の液状化対策費用を計上。



■ 主な縮減対策

① 防波堤断面の縮小 (約4億円)

摩擦増大マットの摩擦係数を実験の結果から引上げ、ケーソン幅の低減(1.5m)を実現



6. 対応方針(原案) 和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業

1.事業の必要性

- ・トップシェア企業など重要企業が背後で操業。
- ・コンテナ航路、フェリー航路などが就航しているが、その定時性に課題を抱えている。
- ・東南海・南海地震等の防災対策において、和歌山下津港への期待が高まっている。
- ・台風の大規模化等により、高潮対策や小型船航行安全対策の重要性が増している。

2.事業進捗の見込み

- ・現在82%(事業費ベース)まで整備が進んでおり、残事業は、主に防波堤(外)、航路、泊地、西浜第3岸壁(-12m)(耐震)であり、今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。

3.コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・防波堤の構造形式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の削減に努力。

【対応方針(原案)】

事業継続

和歌山下津港本港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

NO. 10-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成22年度第3回

和歌山下津港本港地区 国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成22年11月
近畿地方整備局

港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ(再評価)

【資料1】

平成 22 年度										
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (和歌山下津港 本港地区)				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	高橋 浩二				
実施箇所	和歌山県和歌山市									
該当基準	再々評価:再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(外)、岸壁(-13m)、岸壁(-12m)・(耐震)、航路(-13m)等									
事業期間	事業採択	昭和 50 年度			完了	平成 29 年度				
総事業費(億円)	762			残事業費(億円)	139					
目的・必要性	和歌山下津港において、防波堤(外)を含む港湾施設の一体的な整備により、物流の効率化を図るとともに、荒天時における航行船舶の安全確保、背後地への浸水防護、切迫する(南海地震等)大規模地震発生時における物流機能を維持する。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成30年度予測取扱貨物量:41万トン)									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 22 年度								
	B:総便益(億円)	2,387	C:総費用(億円)	1,467	全体B/C	1.6	B-C	921	EIRR (%)	6.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	347	C:総費用(億円)	125	継続B/C	2.8				
感度分析					事業全体のB/C			残事業のB/C		
	需 要 (-10%~+10%)				(1.5 ~ 1.7)	(2.5 ~ 3.1)				
	建 設 費 (+10%~-10%)				(1.6 ~ 1.6)	(2.5 ~ 3.1)				
	建設期間 (+10%~-10%)				(1.6 ~ 1.6)	(2.8 ~ 2.8)				
事業の効果等	当該事業を実施することにより、港湾物流の円滑化が図られ輸送コストが削減される。また、荒天時の避泊可能水域が確保され船舶の海難被害が回避される。高潮発生時には背後地域の浸水被害が回避される。地震時において周辺岸壁が被災した場合に輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。									
社会経済情勢等の変化										
主な事業の進捗状況	総事業費762億円、既投資額622億円 平成22年度末現在 事業進捗率82%									
主な事業の進捗の見込み	防波堤(外)は平成25年度末完成を目指して工事を進めている。航路(-13m)・泊地(-13m)の増深は平成29年度に完成予定。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	防波堤の構造形式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の削減に努力。									
対応方針	継続									
対応方針理由	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。									
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								
	地域社会	騒音、振動の被害低減								

和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業
費用便益分析シート(割引前)

【資料2-1】

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 6.6% NPV= 920 億円
B/C= 1.6

割引前 (億円)															割引後 (億円)																										
年度	施設提供期間	更新投資	維持コスト	総費用 (C)	コンテナ輸送(公)増減(輸出)	コンテナ輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(輸出)	一般貨物輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(移入)	一般貨物輸送(私)増減(移入)	一般貨物輸送(公)減(ワリ)	浸水被害損失回避	海難の減少	埠頭用地等の確保価値	災害時輸送(緊急物資)	災害時輸送(一般貨物)	施設被害回避	総便益 (B)	純便益 (B-C)	年度	施設提供期間	更新投資	維持コスト	総費用 (C)	コンテナ輸送(公)増減(輸出)	コンテナ輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(輸出)	一般貨物輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(移入)	一般貨物輸送(私)増減(移入)	一般貨物輸送(公)減(ワリ)	浸水被害損失回避	海難の減少	埠頭用地等の確保価値	災害時輸送(緊急物資)	災害時輸送(一般貨物)	施設被害回避	総便益 (B)	純便益 (B-C)		
1975		8.2		8.2															-8.2	1975		3.95		32.3															-32.3		
1976		7.3		7.3															-7.3	1976		3.79		27.5															-27.5		
1977		11.4		11.4															-11.4	1977		11.4		41.8															-41.8		
1978		10.3		10.3															-10.3	1978		3.51		36.1															-36.1		
1979		6.8		6.8															-6.8	1979		3.37		23.1															-23.1		
1980		10.2		10.2															-10.2	1980		3.24		33.1															-33.1		
1981		11.0		11.0															-11.0	1981		3.12		34.3															-34.3		
1982		9.7		9.7															-9.7	1982		3.00		29.0															-29.0		
1983		20.7		20.7															-20.7	1983		2.88		59.6															-59.6		
1984		22.8		22.8															-22.8	1984		2.77		63.3																-63.3	
1985		22.6		22.6															-22.6	1985		2.67		60.4															-60.4		
1986		20.1		20.1															-20.1	1986		2.56		51.5															-51.5		
1987		18.1		18.1															-18.1	1987		2.46		44.7															-44.7		
1988		14.9		14.9															-14.9	1988		2.37		35.4															-35.4		
1989		10.5		10.5															-10.5	1989		2.28		23.9															-23.9		
1990		6.8		6.8															-6.8	1990		2.19		14.9																-14.9	
1991		4.8		4.8															-4.8	1991		2.11		10.2																-10.2	
1992		12.1		12.1															-12.1	1992		2.03		24.5																-24.5	
1993		21.2	0.2	21.4															-21.2	1993		1.95	0.3	41.6															-41.6		
1994		43.0		43.0															-43.0	1994		1.87		80.6																-80.6	
1995		58.8		58.8															-58.8	1995		1.80		105.8																-105.8	
1996		49.3		49.3															-49.3	1996		1.73		85.4																-85.4	
1997		41.9	0.1	41.9															-41.9	1997		1.67		69.7																-69.7	
1998		62.7	0.1	62.8															-62.7	1998		1.60		100.3																	-100.3
1999		31.0	0.1	31.1															-31.0	1999		1.54		47.8																-47.8	
2000		26.8		26.8															-26.8	2000		1.48		39.7																-39.7	
2001		17.0	0.4	17.4															-17.0	2001		1.42		24.2																-24.2	
2002		12.2	0.1	12.3	0.4	0.8	2.4	0.7	9.5	0.2	13.7	8.7						-12.2	2002		1.37		16.7																	-16.7	
2003		7.7	0.2	7.9	0.5	0.8	2.1	0.8	5.0	0.2	14.5	8.9						-7.7	2003		1.32		10.1																	-10.1	
2004		10.6	0.1	10.7	0.6	0.8	1.8	0.8	4.4	0.2	15.4	8.9						-10.6	2004		1.27		13.4																	-13.4	
2005		8.2	0.0	8.2	0.6	0.8	2.3	0.7	4.7	0.2	16.3	9.1						-8.2	2005		1.22		10.0																	-10.0	
2006		7.9	0.0	7.9	0.5	0.8	1.3	0.4	3.9	0.2	17.1	9.1						-7.9	2006		1.17		9.3																	-9.3	
2007		6.3	0.1	6.4	0.3	0.9	1.1	0.2	4.2	0.2	18.0	9.2						-6.3	2007		1.12		7.1																	-7.1	
2008		8.9	0.1	9.0	0.2	0.8	1.2	0.7	3.7	0.2	18.8	9.3						-8.9	2008		1.08		9.6																	-9.6	
2009		12.4	0.0	12.4	0.6	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	19.9	9.4						-12.4	2009		1.04		12.9																	-12.9	
2010		11.1	0.0	11.1	0.6	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	20.6	14.1						-11.1	2010		1.00		11.1																	-11.1	
2011		13.8	0.0	13.8	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	21.4	14.1						-13.8	2011		0.96		13.2																	-13.2	
2012		37.1	0.1	37.2	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	22.1	18.9						-37.1	2012		0.92		34.3																	-34.3	
2013		45.4	0.1	45.5	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	22.8	18.9						-45.4	2013		0.89		40.4																	-40.4	
2014	1	14.2	0.0	14.2	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	1.5	0.5		-14.2	2014	1	0.85		12.1																	-12.1	
2015	2	12.6	0.0	12.6	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	1.6	0.5		-12.6	2015	2	0.82		10.4																		-10.4
2016	3	10.0	0.0	10.0	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	1.7	0.6		-10.0	2016	3	0.79		7.9																	-7.9	
2017	4	6.3	0.1	6.4	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	1.8	0.6		-6.3	2017	4	0.76		4.8																	-4.8	
2018	5	0.1	0.1	0.2	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	1.9	0.6		-0.1	2018	5	0.73		0.1																	-0.1	
2019	6	0.0	0.0	0.0	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	2.0	0.6		0.0	2019	6	0.70		0.0																0.0		
2020	7	0.0	0.0	0.0	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	2.0	0.7		0.0	2020	7	0.68		0.0																0.0		
2021	8	0.0	0.0	0.0	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	2.1	0.7		0.0	2021	8	0.65		0.0																0.0		
2022	9	0.1	0.1	0.2	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	2.2	0.7		0.1	2022	9	0.62		0.1																0.1		
2023	10	0.1	0.1	0.2	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	2.2	0.7		0.1	2023	10	0.60		0.1																0.1		
2024	11	0.0	0.0	0.0	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	2.3	0.7		0.0	2024	11	0.58		0.0																0.0		
2025	12	0.0	0.0	0.0	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3		0.0	2.3	0.8		0.0	2025	12	0.56		0.0																		

和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業（需要-10%）
費用便益分析シート(割引前)

【資料2-2】

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 6.3% NPV= 786 億円
B/C= 1.5

		割引前															(億円)								
年度	施設提供期間	初期投資	運営	更新投資	維持コスト	総費用(C)	コンテナ輸送(輸出)	コンテナ輸送(輸入)	一般貨物輸送(輸出)	一般貨物輸送(輸入)	一般貨物輸送(移入)	一般貨物輸送(移出)	一般貨物輸送(移入)	一般貨物輸送(移出)	一般貨物輸送(移入)	一般貨物輸送(移出)	海陸の減少	埠頭の増設	埠頭の維持	災害時輸送(緊急物資)	災害時輸送(一般貨物)	施設被害回避	総便益(B)	純便益(B-C)	
1975		8.2				8.2																			-8.2
1976		7.3				7.3																			-7.3
1977		11.4				11.4																			-11.4
1978		10.3				10.3																			-10.3
1979		6.8				6.8																			-6.8
1980		10.2				10.2																			-10.2
1981		11.0				11.0																			-11.0
1982		9.7				9.7																			-9.7
1983		20.7				20.7																			-20.7
1984		22.8				22.8																			-22.8
1985		22.6				22.6																			-22.6
1986		20.1				20.1																			-20.1
1987		18.1				18.1																			-18.1
1988		14.9				14.9																			-14.9
1989		10.5				10.5																			-10.5
1990		6.8				6.8																			-6.8
1991		4.8				4.8																			-4.8
1992		12.1				12.1																			-12.1
1993		21.2	0.2			21.4																			-21.2
1994		43.0				43.0																			-43.0
1995		58.8				58.8																			-58.8
1996		49.3				49.3																			-49.3
1997		41.8	0.1			41.9																			-41.8
1998		62.7	0.1			62.8																			-62.7
1999		31.0	0.1			31.1																			-31.0
2000		26.8				26.8																			-26.8
2001		17.0		0.4	0.7	22.2																			-17.0
2002		12.2	0.1	12.3	0.4	0.8	2.4	0.7	9.5	0.2	13.7	8.7												-12.2	
2003		7.7	0.2	7.9	0.5	0.8	2.1	0.8	5.0	0.2	14.5	8.9												-7.7	
2004		10.6	0.1	10.7	0.6	0.8	1.8	0.8	4.4	0.2	15.4	8.9												-10.6	
2005		8.2	0.0	8.3	0.6	0.8	2.3	0.7	4.7	0.2	16.3	9.1												-8.2	
2006		7.9	0.1	7.9	0.5	0.8	1.3	0.4	3.9	0.2	17.1	9.1												-7.9	
2007		6.3	0.1	6.4	0.3	0.9	1.1	0.2	4.2	0.2	18.0	9.2												-6.3	
2008		8.9	0.1	9.0	0.2	0.8	1.2	0.7	3.7	0.2	18.8	9.3												-8.9	
2009		12.4	0.0	12.5	0.6	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	19.9	9.4												-12.4	
2010		11.1	0.0	11.1	0.5	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	18.6	12.7												-11.1	
2011		13.8	0.0	13.8	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	19.2	12.7												-13.8	
2012		37.1	0.1	37.2	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	19.9	17.0												-37.1	
2013		45.4	0.1	45.6	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	20.5	17.0												-45.4	
2014		14.2	0.0	14.2	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.4	0.5									-14.2	
2015		2	12.6	0.0	12.6	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.5	0.5	56.6	43.9	20.5	2				2	
2016		3	10.0	0.0	10.0	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.6	0.6	56.7	46.7	20.6	3				3	
2017		4	6.3	0.1	6.4	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.6	0.6	56.8	50.4	20.7	4				4	
2018		5	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.7	0.6	57.5	57.4	20.8	5					5	
2019		6	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.8	0.6	57.6	57.6	20.9	6					6	
2020		7	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.8	0.7	57.7	57.7	20.9	7					7	
2021		8	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.9	0.7	57.8	57.7	20.9	8					8	
2022		9	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.0	0.7	57.9	57.9	20.9	9					9	
2023		10	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.0	0.7	57.9	57.8	20.9	10					10	
2024		11	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.0	0.7	58.0	57.9	20.9	11					11	
2025		12	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.0	58.0	20.9	12					12	
2026		13	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.1	58.0	20.9	13					13	
2027		14	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.1	58.0	20.9	14					14	
2028		15	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.1	58.0	20.9	15					15	
2029		16	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.1	58.1	20.9	16					16	
2030		17	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.1	58.1	20.9	17					17	
2031		18	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.1	58.0	20.9	18					18	
2032		19	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.1	58.0	20.9	19					19	
2033		20	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.0	57.9	20.9	20					20	
2034		21	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.1	0.8	58.0	58.0	20.9	21					21	
2035		22	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.0	0.7	58.0	57.9	20.9	22					22	
2036		23	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.0	0.7	57.9	57.9	20.9	23					23	
2037		24	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	2.0	0.7	57.9	57.9	20.9	24					24	
2038		25	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	3.4	0.3	21.2	25.4	0.0	1.9	0.7	57.8	57.7	20.9	25					25	
2039		26	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.9	0.7	54.5	54.4	20.9	26					26	
2040		27	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.8	0.7	54.4	54.4	20.9	27					27	
2041		28	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.8	0.6	54.3	54.3	20.9	28					28	
2042		29	0.1	0.1	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.7	0.6	54.3	54.2	20.9	29					29	
2043		30	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.7	0.6	54.2	54.2	20.9	30					30	
2044		31	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.6	0.6	54.1	54.1	20.9	31					31	
2045		32	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.6	0.6	51.8	51.8	20.9	32					32	
2046		33	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.5	0.6	51.7	51.7	20.9	33					33	
2047		34	0.0	0.0	2.1	0.7	1.8	0.3	0.1	0.3	21.2	25.4	0.0	1.5	0.5	51.7	51.7	20.9	34					34	
2048																									

和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業（需要+10%）
費用便益分析シート(割引前)

【資料2-3】

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 6.8% NPV= 1,055 億円
B/C= 1.7

割引前 (億円)															割引後 (億円)																								
年度	施設供用期間	更新投資	維持コスト	初期投資	運営	総費用(C)	コンテナ輸送(公)削減(輸出)	コンテナ輸送(私)削減(輸入)	一般貨物輸送(公)削減(輸出)	一般貨物輸送(私)削減(輸入)	一般貨物輸送(公)削減(移入)	一般貨物輸送(私)削減(移入)	一般貨物輸送(公)削減(移入)	一般貨物輸送(私)削減(移入)	総便益(B)	純便益(B-C)	年度	施設供用期間	更新投資	維持コスト	初期投資	運営	総費用(C)	コンテナ輸送(公)削減(輸出)	コンテナ輸送(私)削減(輸入)	一般貨物輸送(公)削減(輸出)	一般貨物輸送(私)削減(輸入)	一般貨物輸送(公)削減(移入)	一般貨物輸送(私)削減(移入)	一般貨物輸送(公)削減(移入)	一般貨物輸送(私)削減(移入)	総便益(B)	純便益(B-C)						
1975				8.2		8.2									-8.2		1975				3.95	32.3	32.3											-32.3					
1976				7.3		7.3									-7.3		1976				3.79	27.5	27.5												-27.5				
1977				11.4		11.4									-11.4		1977				4.17	36.1	36.1												-36.1				
1978				10.3		10.3									-10.3		1978				3.51	36.1	36.1												-36.1				
1979				6.8		6.8									-6.8		1979				3.37	23.1	23.1												-23.1				
1980				10.2		10.2									-10.2		1980				3.24	33.1	33.1												-33.1				
1981				11.0		11.0									-11.0		1981				3.12	34.3	34.3													-34.3			
1982				9.7		9.7									-9.7		1982				3.00	29.0	29.0												-29.0				
1983				20.7		20.7					0.0	0.7			-19.9		1983				2.88	59.6	59.6					0.0	2.1					2.1	-57.5				
1984				22.8		22.8					0.0	1.4			-21.4		1984				2.77	63.3	63.3					0.0	4.0					4.0	-59.3				
1985				22.6		22.6					0.0	2.1			-20.5		1985				2.67	60.4	60.4					0.1	5.7					5.7	-54.6				
1986				20.1		20.1					0.0	2.8	4.5		-12.8		1986				2.56	51.5	51.5					0.1	7.2	11.5				18.7	-32.8				
1987				18.1		18.1					0.0	3.5	4.5		-10.1		1987				2.46	44.7	44.7					0.1	8.6	11.0					19.7	-24.9			
1988				14.9		14.9					0.1	4.2	4.5		-6.3		1988				2.37	35.4	35.4					0.1	9.9	10.6					20.6	-14.8			
1989				10.5		10.5					11.3	0.1	4.8	4.4		10.0		1989				2.28	23.9	23.9				25.7	0.1	10.9	9.9					46.6	22.7		
1990				6.8		6.8					11.0	0.1	5.3	4.3		13.9		1990				2.19	14.9	14.9				24.1	0.1	11.7	9.3					45.3	30.4		
1991				4.8		4.8					10.7	0.1	5.8	4.2		16.0		1991				2.11	10.2	10.2				22.6	0.2	12.3	8.8					43.8	33.6		
1992				12.1		12.1					10.6	0.1	6.4	4.1		9.1		1992				2.03	24.5	24.5				21.4	0.4	13.0	8.3					42.8	35.2		
1993			0.2	21.4		21.4					10.5	0.1	7.0	4.1		0.3		1993				1.95	41.3	41.6				20.5	0.2	13.6	7.9					42.3	0.6		
1994				43.0		43.0					10.5	0.1	7.6	4.1		-0.7		1994				1.87	80.6	80.6				19.7	0.2	14.3	7.6					41.8	-38.8		
1995				58.8		58.8					2.1	0.1	10.6	0.1		-33.5		1995				1.80	105.8	105.8				3.8	0.1	19.0	0.2	15.0	7.4					45.5	-60.4
1996				49.3		49.3					2.1	0.1	10.6	0.1		-23.2		1996				1.73	85.4	85.4				3.7	0.1	18.4	0.2	15.6	7.1					45.1	-40.3
1997			0.1	41.9		41.9					2.1	0.1	10.6	0.1		-11.3		1997				1.67	69.7	69.7				3.5	0.1	17.6	0.2	16.0	13.6					51.1	-18.8
1998				62.7		62.7					2.1	0.1	10.6	0.1		-31.5		1998				1.60	100.3	100.3				3.4	0.1	16.9	0.2	16.4	13.1					50.1	-50.4
1999			0.1	31.1		31.1					0.1	11.0	8.3				1999				1.54	47.8	47.8				3.3	0.1	16.5	0.2	17.0	12.8					49.9	29.7	
2000				26.8		26.8					2.2	0.1	12.2	0.1		8.5		2000				1.48	97.7	97.7				3.2	0.1	18.0	0.2	17.6	12.5					51.7	12.1
2001				17.0	0.4	0.7	2.2	0.1	12.3	0.2	12.7	8.6			31.2		2001				1.42	24.2	24.2	0.6	1.0	3.2	0.1	17.5	0.2	18.1	12.2					53.0	28.8		
2002			0.1	12.3	0.4	0.8	2.4	0.7	9.5	0.2	13.7	8.7			36.3		2002				1.37	16.7	16.7	0.1	16.9	0.5	1.1	3.3	0.9	13.0	0.2	18.7	12.0					49.7	32.9
2003			0.2	7.9	0.5	0.8	2.1	0.8	5.0	0.2	14.5	8.9			32.7		2003				1.32	10.1	10.1	0.2	10.3	0.7	1.0	2.7	1.1	6.6	0.2	19.1	11.6					43.0	32.7
2004			0.1	10.7	0.6	0.8	1.8	0.8	4.4	0.2	15.4	8.9			32.9		2004				1.27	13.4	13.4	0.1	13.5	0.7	1.0	2.3	1.0	5.6	0.2	19.5	11.3					41.6	28.1
2005				8.3	0.6	0.8	2.3	0.7	4.7	0.2	16.3	9.1			34.6		2005				1.22	10.0	10.0	0.1	10.0	0.7	1.0	2.8	0.8	5.7	0.2	19.8	11.0					42.1	32.0
2006				7.9	0.5	0.8	1.3	0.4	3.9	0.2	17.1	9.1			33.3		2006				1.17	9.3	9.3	0.6	1.0	1.5	0.4	4.5	0.2	20.0	10.7					39.0	29.7		
2007			0.1	6.4	0.3	0.9	1.1	0.2	4.2	0.2	18.0	9.2			30.7		2007				1.12	7.1	7.1	0.1	7.0	0.2	0.7	1.2	0.2	4.7	0.2	20.4	10.4					38.2	30.2
2008			0.1	9.0	0.2	0.8	1.2	0.7	3.7	0.2	18.8	9.3			34.9		2008				1.08	9.6	9.6	0.1	9.8	0.2	0.9	1.3	0.8	4.0	0.3	20.3	10.0					37.8	29.0
2009				12.4	0.0	12.5	0.6	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	19.9	9.4		2009				1.04	12.9	12.9	0.0	13.0	0.6	0.8	1.3	0.4	4.0	0.3	20.7	9.8					37.8	24.9	
2010				11.1	0.0	11.1	0.7	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	22.7	15.6		2010				1.00	11.1	11.1	0.0	11.1	0.7	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	22.7	15.6					46.0	34.9	
2011				13.8	0.0	13.8	2.5	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	23.5	15.6		2011				0.96	13.2	13.2	0.0	13.3	2.4	0.8	1.3	0.4	4.0	0.3	22.6	15.0					46.8	33.6	
2012			0.1	37.2	2.5	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	24.3	20.7			54.7		2012				0.92	34.3	34.3	0.1	34.4	2.3	0.8	1.3	0.4	3.9	0.3	22.5	19.2					50.6	16.2
2013			0.1	45.4	2.5	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	25.1	20.7			55.5		2013				0.89	40.4	40.4	0.1	40.5	2.2	0.7	1.2	0.4	3.7	0.3	22.3	18.4					49.3	8.8
2014	1			14.2	0.0	14.2	2.5	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	25.9	31.1		0.0	1.7	0.5		0.95	12.1	12.1	0.0	12.2	2.2	0.7	1.2	0.3	3.6	0.3	22.2	20.6		0.0	1.5	0.4	50.9	28.7	
2015	2	12.6	0.0	12.6	2.5	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	25.9	31.1			1.8	0.5	89.0	56.4	2015	2	12.6	10.4	0.0	10.4	2.1	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	21.3	25.6		0.0	1.5	0.4	56.7	46.4	
2016	3	10.0	0.0	10.0	2.5	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	25.9	31.1			1.9	0.6	69.2	59.1	2016	3	10.0	7.9	0.0	7.9	2.0	0.6	1.1	0.3	3.3	0.3	20.5	24.6		0.0	1.5	0.4	54.7	46.7	
2017	4	6.3	0.1	6.4	2.5	0.8	1.4	0.4	4.2	0.3	25.9	31.1			2.0	0.6	69.3	62.9	2017	4	6.3	4.8	0.1	4.9	1.9	0.6	1.1	0.3	3.2	0.2	19.7	23.6		0.0	1.5	0.5	52.7	47.8	
2018	5		0.1	2.5	0.8	2.2	0.4	4.2	0.3	25.9	31.1			2.1	0.6	70.2	70.0	2018	5		0.73	0.1	0.1	1.8	0.6	1.6	0.3	3.1	0.2	18.9	22.7		0.0	1.5	0.5	51.3	51.2		
2019	6		0.0	2.5	0.8	2.2	0.4	4.2	0.3	25.9	31.1			2.2	0.6	70.3	70.2	2019	6		0.70	0.0	0.0	1.8	0.6	1.5	0.3	2.9	0.2	18.2	21.9		0.0	1.5	0.5	49.4	49.3		
2020	7		0.0	2.5	0.8	2.2	0.4	4.2	0.3	25.9	31.1			2.3	0.7	70.4	70.3	2020	7		0.68	0.0	0.0	1.7	0.6	1.5	0.3	2.8	0.2	17.5	21								

和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業（建設費+10%）
費用便益分析シート(割引前)

【資料2-5】

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 6.5% NPV= 909 億円
B/C= 1.6

割引前 (億円)															割引後 (億円)																											
年度	施設供用期間	更新投資	維持コスト	総費用(C)	コンテナ輸送(公)増減(輸出)	コンテナ輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(輸出)	一般貨物輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(両)	浸水被害損失回避	海難の減少	埠頭用地等の確保価値	災害時輸送コスト削減(緊急物資)	災害時輸送コスト削減(一般貨物)	施設投資回避	総便益(B)	純便益(B-C)	年度	施設供用期間	更新投資	維持コスト	総費用(C)	コンテナ輸送(公)増減(輸出)	コンテナ輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(輸出)	一般貨物輸送(私)増減(輸入)	一般貨物輸送(公)増減(両)	浸水被害損失回避	海難の減少	埠頭用地等の確保価値	災害時輸送コスト削減(緊急物資)	災害時輸送コスト削減(一般貨物)	施設投資回避	総便益(B)	純便益(B-C)							
1975		8.2		8.2												-8.2	-8.2	1975		3.95	32.3	32.3													-32.3	-32.3						
1976		7.3		7.3												-7.3	-7.3	1976		3.79	27.5	27.5														-27.5	-27.5					
1977		11.4		11.4												-11.4	-11.4	1977		4.17	37.7	37.7														-37.7	-37.7					
1978		10.3		10.3												-10.3	-10.3	1978		3.51	36.1	36.1														-36.1	-36.1					
1979		6.8		6.8												-6.8	-6.8	1979		3.37	23.1	23.1															-23.1	-23.1				
1980		10.2		10.2												-10.2	-10.2	1980		3.24	33.1	33.1															-33.1	-33.1				
1981		11.0		11.0												-11.0	-11.0	1981		3.12	34.3	34.3															-34.3	-34.3				
1982		9.7		9.7												-9.7	-9.7	1982		3.00	29.0	29.0															-29.0	-29.0				
1983		20.7		20.7												-19.9	-19.9	1983		2.88	59.6	59.6						0.0	2.1						2.1	-57.5	-57.5					
1984		22.8		22.8												-22.8	-22.8	1984		2.77	63.3	63.3														4.0	-59.3	-59.3				
1985		22.6		22.6												-20.5	-20.5	1985		2.67	60.4	60.4													5.7	-54.6	-54.6					
1986		20.1		20.1												-12.8	-12.8	1986		2.56	51.5	51.5													11.5	-32.8	-32.8					
1987		18.1		18.1												-10.1	-10.1	1987		2.46	44.7	44.7													8.6	-24.9	-24.9					
1988		14.9		14.9												-6.3	-6.3	1988		2.37	35.4	35.4													10.6	-14.8	-14.8					
1989		10.5		10.5												-4.4	-4.4	1989		2.28	23.9	23.9							25.7						10.9	46.6	22.7	46.6	22.7			
1990		6.8		6.8												-4.3	-4.3	1990		2.19	14.9	14.9														9.3	45.3	30.4	45.3	30.4		
1991		4.8		4.8												-4.2	-4.2	1991		2.11	10.2	10.2														8.8	43.8	33.6	43.8	33.6		
1992		12.1		12.1												-8.4	-8.4	1992		2.03	24.5	24.5															13.0	42.2	15.2	42.2	15.2	
1993		21.2	0.2	21.4												-7.0	-7.0	1993		1.95	41.3	0.3	41.6														13.6	42.3	0.6	42.3	0.6	
1994		43.0		43.0												-4.1	-4.1	1994		1.87	80.6		80.6														13.6	41.8	-38.8	41.8	-38.8	
1995		58.8		58.8												-4.1	-4.1	1995		1.80	105.8		105.8														15.0	45.5	-60.4	45.5	-60.4	
1996		49.3		49.3												-4.1	-4.1	1996		1.73	85.4		85.4														15.6	45.1	-40.3	45.1	-40.3	
1997		41.8	0.1	41.9												-8.2	-8.2	1997		1.67	69.7	0.2	69.8														16.0	51.1	-18.8	51.1	-18.8	
1998		62.7	0.1	62.8												-8.2	-8.2	1998		1.60	100.3	0.2	100.5															16.4	50.1	-50.4	50.1	-50.4
1999		31.0	0.1	31.1												-8.2	-8.2	1999		1.54	47.8	0.1	47.8															10.4	46.9	2.0	46.9	2.0
2000		26.8		26.8												-8.5	-8.5	2000		1.48	39.7		39.7														12.1	51.7	12.1	51.7	12.1	
2001		17.0	0.4	17.4												-8.6	-8.6	2001		1.42	24.2	0.6	24.8															12.2	53.0	28.8	53.0	28.8
2002		12.2	0.1	12.3	0.4	0.8	2.4	0.7	9.5	0.2	13.7	8.7				-8.7	-8.7	2002		1.37	16.7	0.1	16.9	0.5	1.1	3.3	0.9	13.0	0.2	18.7	12.0						12.0	49.7	32.9	49.7	32.9	
2003		7.7	0.2	7.9	0.5	0.8	2.1	0.8	5.0	0.2	14.5	8.9				-8.9	-8.9	2003		1.32	10.1	0.2	10.3	0.7	1.0	2.7	1.1	6.6	0.2	19.1	11.6						11.6	43.0	32.7	43.0	32.7	
2004		10.6	0.1	10.7	0.6	0.8	1.8	0.8	4.4	0.2	15.4	8.9				-8.9	-8.9	2004		1.27	13.4	0.1	13.5	0.7	1.0	2.3	1.0	5.6	0.2	19.5	11.3							11.3	41.6	28.1	41.6	28.1
2005		8.2	0.0	8.2	0.6	0.8	2.3	0.7	4.7	0.2	16.3	9.1				-9.1	-9.1	2005		1.22	10.0	0.1	10.0	0.7	1.0	2.8	0.8	5.7	0.2	19.8	11.0							11.0	42.1	32.0	42.1	32.0
2006		7.9		7.9	0.5	0.8	1.3	0.4	3.9	0.2	17.1	9.1				-9.1	-9.1	2006		1.17	9.3		9.3	0.6	1.0	1.5	0.4	4.5	0.2	20.0	10.7							10.7	39.0	29.7	39.0	29.7
2007		6.3	0.1	6.4	0.3	0.9	1.1	0.2	4.2	0.2	18.0	9.2				-9.2	-9.2	2007		1.12	7.1	0.1	7.1	0.2	0.5	1.2	0.2	4.7	0.2	20.4	10.4							10.4	38.2	30.2	38.2	30.2
2008		8.9	0.1	9.0	0.2	0.8	1.2	0.7	3.7	0.2	18.8	9.3				-9.3	-9.3	2008		1.08	9.6	0.1	9.8	0.2	0.9	1.3	0.8	4.0	0.3	20.3	10.0							10.0	37.8	28.0	37.8	28.0
2009		12.4	0.0	12.5	0.6	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	19.9	9.4				-9.4	-9.4	2009		1.04	12.9	0.0	13.0	0.6	0.8	1.3	0.4	4.0	0.3	20.7	9.8							9.8	37.8	24.9	37.8	24.9
2010		11.1	0.0	11.1	0.6	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	20.6	14.1				-14.1	-14.1	2010		1.00	11.1	0.0	11.1	0.6	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	20.6	14.1							14.1	41.8	30.7	41.8	30.7
2011		15.1	0.1	15.2	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	21.4	14.1				-14.1	-14.1	2011		0.96	14.5	0.1	14.6	2.2	0.7	1.2	0.4	3.7	0.3	20.5	13.6							13.6	42.6	28.0	42.6	28.0
2012		40.8	0.1	40.9	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	22.1	18.9				-18.9	-18.9	2012		0.92	37.7	0.1	37.8	2.1	0.7	1.2	0.4	3.5	0.3	20.4	17.4							17.4	46.0	8.1	46.0	8.1
2013		50.0	0.2	50.2	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	22.8	18.9				-18.9	-18.9	2013		0.89	44.4	0.1	44.6	2.0	0.7	1.1	0.3	3.4	0.3	20.3	18.8							18.8	44.9	0.3	44.9	0.3
2014		15.6	0.1	15.7	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3	0.0	1.5	0.6	-0.6	-0.6	2014		0.85	47.1	0.0	47.1	1.4	0.6	1.1	0.3	3.2	0.3	20.2	18.2						0.5	52.6	22.2	52.6	22.2	
2015		2	13.9	0.1	13.9	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3	0.0	1.6	0.6	-0.6	2015		0.82	49.0	0.5	49.5	2.2	0.8	1.4	0.6	1.0	0.3	3.1	0.2	19.4	23.2					0.5	51.7	40.2	51.7	40.2
2016		3	11.0	0.1	11.1	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3	0.0	1.7	0.6	-0.6	2016		0.79	8.7	0.0	8.7	1.8	0.6	1.0	0.3	3.0	0.2	18.6	22.3							0.5	49.8	41.1	49.8	41.1
2017		4	6.9	0.1	7.0	2.3	0.7	1.3	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3	0.0	1.8	0.7	-0.7	2017		0.76	5.3	0.1	5.4	1.7	0.6	1.0	0.3	2.9	0.2	17.9	21.5							0.5	48.0	42.6	48.0	42.6
2018		5	0.2	0.2	2.3	0.7	2.0	0.4	3.8	0.3	23.6	28.3	0.0	1.9	0.7	-0.7	-0.7	2018		0.73	0.3	0.1	0.1	1.7	0.5	1.4	0.3	2.8	0.2	17.2	20.7							0.5	46.7	46.6	46.7	46.6

和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業
費用便益の概要

【資料3】

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	2	千円/トン・年	船舶大型化等によるコスト削減	10	億円/年
耐震便益	輸送コストの削減	235	円/トン・年	耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減	2.4	億円/年
	施設被害の回避	0.8	億円/年	施設復旧費用	0.8	億円/年
安全便益	安全性の向上	52	億円/年	海難事故の回避、浸水被害の回避	52	億円/年

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(-13m)、岸壁(-12m)、岸壁(-10m)、防波堤 等

〔輸送コスト削減便益〕(輸入原塩(豪州))

輸入原塩を輸送する海上輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を70千トン/年(平成30年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により1.4億円/年の海上輸送費用が削減される。

【海上輸送費用】(豪州～和歌山下津)

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	70,000	70,000
船型(DWT)	40,000	20,000
年間隻数(隻/年)	2	4
輸送費用(千円/日・隻)	3,198	2,384
輸送距離(マイル)	4,411	4,411
航行速度(ノット)	21.7	19.2
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	8.5	9.6
海上輸送費用(千円/年)	54,172	91,283
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		37,111

【海上輸送費用】(和歌山下津～大阪)

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	70,000	70,000
船型(DWT)	0	1,000
年間隻数(隻/年)	0	70
輸送費用(千円/日・隻)	0	650
輸送距離(マイル)	0	45
航行速度(ノット)	0.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.0	2.2
海上輸送費用(千円/年)	0	101,664
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		101,664

便益総額(計)(千円/年)		138,775
---------------	--	---------

〔輸送コスト削減便益〕(輸出フィーダーコンテナ(中国))

輸出コンテナを輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を3,000TEU/年(平成23年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により2.05億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	600	600
	40ft	1,200	1,200
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft	0	107,470
	40ft	0	159,330
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	0	64,482
	40ft	0	191,196
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			255,678

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
個数(個/年)	20ft	600	600
	40ft	1,200	1,200
輸送時間(時間)		0.0	1.8
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	0	1,600
	40ft	0	2,400
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	0	1,725
	40ft	0	5,176
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			6,901

【海上輸送費用】(和歌山下津～神戸)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	600	600
	40ft	1,200	1,200
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	19	0
	40ft	28	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	11,203	0
	40ft	33,626	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-44,829

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	600	600
	40ft	1,200	1,200
輸送時間(時間)		4	0
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,600	0
	40ft	2,400	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	3,404	0
	40ft	10,211	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-13,615

便益総額(計)(千円/年)			204,135
---------------	--	--	---------

〔災害時緊急物資の輸送コスト削減便益〕

被災後1ヶ月間に必要とされる緊急物資の輸送費用の削減額を算出する。
 取扱貨物量を被災後2日間は62トン、被災後3日目～1ヶ月後は5,294トンと予測。
 対象プロジェクト実施により1.5億円/年の輸送費用が削減される。

【航空輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン)	62	62
ヘリコプター1台当たりの輸送回数(回)	0	21
ヘリコプター1台当たりの輸送費用(千円/回)	0	2,637
輸送費用(千円/年)	0	55,383
輸送費用削減便益(計)(千円/年)		55,383

【航空輸送時間費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン)	62	62
輸送時間(時間)	0.0	0.2
時間費用原単位(円/時・トン)	0	130～653
時間費用(千円/年)	0	2
輸送費用削減便益(計)(千円/年)		2

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	5,294	5,294
輸送距離(km)	0.0	68.3
輸送費用(円/台)	0	29,380
使用台数(台)	0	1,765
陸上輸送費用(千円/年)	0	51,856
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		51,856

【陸上輸送時間費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	5,294	5,294
輸送時間(時間)	0	14
時間費用原単位(円/時・トン)	0	130～653
時間費用(千円/年)	0	40,164
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		40,164

便益総額(計)(千円/年)		147,405
---------------	--	---------

〔災害時一般貨物の輸送コスト削減便益〕

一般貨物を輸送する陸上輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を1,021千トン/年(平成26年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により98億円/年の陸上輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,020,712	1,020,712
輸送距離(km)	4.4	226.9
輸送費用(円/台)	15,140	94,120
使用台数(台)	102,072	102,072
陸上輸送費用(千円/年)	1,545,370	9,607,017
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		8,061,647

【陸上輸送時間費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,020,712	1,020,712
輸送時間(時間)	0.1	3.2
時間費用原単位(円/時・トン)	130～653	130～653
時間費用(千円/年)	72,584	1,823,000
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		1,750,416
便益総額(計)(千円/年)		9,812,062

〔浸水被害回避便益〕

波浪・高潮による浸水被害の回避額を算出する。浸水エリアは青岸地区、西浜地区、築港地区と予測。
対象プロジェクト実施により23億円/年の浸水被害が回避される。

項 目	With時	Without時
年平均合計被害軽減額(百万円)	2,105～6,484	0
年平均超過確率	0.0050～0.9000	0
浸水被害回避便益(計)(百万円/年)		2,357

〔海難事故の回避便益〕

海難事故の回避額を算出する。避泊水域を8隻分(平成26年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により28億円/年の海難事故が回避される。

項 目	With時	Without時
収容隻数(隻/回)	8	2
年間荒天回数(回/年)	6.9	6.9
損失額原単位(千円/隻)	890,733	890,733
海上輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		2,828

〔輸送コスト削減便益〕(輸出コンテナ(中国))

輸出コンテナを輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を99TEU/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.01億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	33	33
	40ft	33	33
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft	20,140	81,700
	40ft	30,990	123,310
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	669	2,716
	40ft	1,030	4,099
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			5,115

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
個数(個/年)	20ft	33	33
	40ft	33	33
輸送時間(時間)		0.1	1.1
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,600	1,600
	40ft	2,400	2,400
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	7	57
	40ft	10	86
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			126

【海上輸送費用】(和歌山下津～釜山)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	33	33
	40ft	33	33
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	18	29
	40ft	26	43
1個当たりトランシップ費用(千円/個)	20ft	18	0
	40ft	27	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	1,185	958
	40ft	1,778	1,437
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-569

【海上輸送費用】(釜山～上海)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	33	33
	40ft	33	33
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	39	0
	40ft	59	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	1,309	0
	40ft	1,962	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-3,271

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	33	33
	40ft	33	33
輸送時間(時間)		55	49
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,600	1,600
	40ft	2,400	2,400
海上輸送費用(千円/年)	20ft	2,927	2,617
	40ft	4,390	3,925
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-775

便益総額(計)(千円/年)			626
---------------	--	--	-----

〔輸送コスト削減便益〕(輸出コンテナ(韓国))

輸出コンテナを輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を156TEU/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.08億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	52	52
	40ft	52	52
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft	20,140	81,700
	40ft	30,990	123,310
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	1,052	4,269
	40ft	1,619	6,444
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			8,041

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
個数(個/年)	20ft	52	52
	40ft	52	52
輸送時間(時間)		0.1	1.1
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,600	1,600
	40ft	2,400	2,400
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	11	90
	40ft	16	134
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			197

【海上輸送費用】(和歌山下津～釜山)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	52	52
	40ft	52	52
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	18	17
	40ft	26	26
海上輸送費用(千円/年)	20ft	923	902
	40ft	1,384	1,353
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-52

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	52	52
	40ft	52	52
輸送時間(時間)		23	23
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,600	1,600
	40ft	2,400	2,400
海上輸送費用(千円/年)	20ft	1,959	1,883
	40ft	2,939	2,824
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-192

便益総額(計)(千円/年)			7,994
---------------	--	--	-------

〔輸送コスト削減便益〕(輸出フィーダーコンテナ(北米))

輸出コンテナを輸送する陸上輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を250TEU/年(平成23年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.17億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	78	78
	40ft	86	86
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft	0	107,470
	40ft	0	159,330
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	0	8,383
	40ft	0	13,702
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			22,085

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
個数(個/年)	20ft	78	78
	40ft	86	86
輸送時間(時間)		0.0	1.8
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	0	2,500
	40ft	0	3,700
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	0	350
	40ft	0	572
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			922

【海上輸送費用】(和歌山下津～神戸)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	78	78
	40ft	86	86
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	19	0
	40ft	28	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	1,456	0
	40ft	2,410	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-3,866

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	78	78
	40ft	86	86
輸送時間(時間)		4	0
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	2,500	0
	40ft	3,700	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	691	0
	40ft	1,128	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-1,820

便益総額(計)(千円/年)			17,322
---------------	--	--	--------

〔輸送コスト削減便益〕(輸入コンテナ(中国))

輸入コンテナを輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を762TEU/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.06億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	254	254
	40ft	254	254
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft	20,140	81,700
	40ft	30,990	123,310
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	5,113	20,743
	40ft	7,868	31,307
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			39,069

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
個数(個/年)	20ft	254	254
	40ft	254	254
輸送時間(時間)		0.1	1.1
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,200	1,200
	40ft	1,800	1,800
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	39	327
	40ft	59	490
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			719

【海上輸送費用】(和歌山下津～釜山)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	254	254
	40ft	254	254
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	18	29
	40ft	26	43
1個当たりトランシップ費用(千円/個)	20ft	18	0
	40ft	27	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	9,053	7,315
	40ft	13,581	10,976
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-4,343

【海上輸送費用】(釜山～上海)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	254	254
	40ft	254	254
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	39	0
	40ft	59	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	9,997	0
	40ft	14,986	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-24,983

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	254	254
	40ft	254	254
輸送時間(時間)		55	49
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,200	1,200
	40ft	1,800	1,800
海上輸送費用(千円/年)	20ft	16,766	14,990
	40ft	25,149	22,486
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-4,439

便益総額(計)(千円/年)			6,022
---------------	--	--	-------

〔輸送コスト削減便益〕(輸入コンテナ(韓国))

輸入コンテナを輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を1,614TEU/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.83億円/年の陸上輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	538	538
	40ft	538	538
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft	20,140	81,700
	40ft	30,990	123,310
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	10,845	43,993
	40ft	16,687	66,399
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			82,860

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
個数(個/年)	20ft	538	538
	40ft	538	538
輸送時間(時間)		0.1	1.1
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,200	1,200
	40ft	1,800	1,800
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	83	693
	40ft	124	1,039
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			1,525

【海上輸送費用】(和歌山下津～釜山)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	538	538
	40ft	538	538
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	18	17
	40ft	26	26
海上輸送費用(千円/年)	20ft	9,507	9,293
	40ft	14,266	13,944
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-536

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	538	538
	40ft	538	538
輸送時間(時間)		23	23
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,200	1,200
	40ft	1,800	1,800
海上輸送費用(千円/年)	20ft	15,143	14,549
	40ft	22,715	21,823
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-1,487

便益総額(計)(千円/年)			82,362
---------------	--	--	--------

〔輸送コスト削減便益〕(輸入コンテナ(東南アジア))

輸入コンテナを輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を414TEU/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により-0.14億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	138	138
	40ft	138	138
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft	20,140	81,700
	40ft	30,990	123,310
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	2,772	11,245
	40ft	4,265	16,972
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			21,180

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
個数(個/年)	20ft	138	138
	40ft	138	138
輸送時間(時間)		0.1	1.1
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,200	1,200
	40ft	1,800	1,800
陸上輸送費用(千円/年)	20ft	21	177
	40ft	32	266
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			390

【海上輸送費用】(和歌山下津～釜山)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	138	138
	40ft	138	138
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	18	81
	40ft	26	122
1個当たりトランシップ費用(千円/個)	20ft	18	0
	40ft	27	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	4,908	11,160
	40ft	7,363	16,745
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			15,634

【海上輸送費用】(釜山～シンガポール)

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	138	138
	40ft	138	138
1個当たり海上輸送費用(千円/個)	20ft	132	0
	40ft	209	0
海上輸送費用(千円/年)	20ft	18,220	0
	40ft	28,727	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-46,947

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
コンテナ個数(個/年)	20ft	138	138
	40ft	138	138
輸送時間(時間)		181	170
時間費用原単位(円/時間/個)	20ft	1,200	1,200
	40ft	1,800	1,800
海上輸送費用(千円/年)	20ft	29,903	28,068
	40ft	44,854	42,103
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-4,585

便益総額(計)(千円/年)			-14,328
---------------	--	--	---------

〔輸送コスト削減便益〕(輸入原塩(メキシコ))

輸入原塩を輸送する海上輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を30千トン/年(平成30年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.4億円/年の海上輸送費用が削減される。

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	30,000	30,000
船型(DWT)	10,000	1,000
年間隻数(隻/年)	3	30
輸送費用(千円/日・隻)	1,790	650
輸送距離(マイル)	149	149
航行速度(ノット)	16.3	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	2.4	2.8
海上輸送費用(千円/年)	12,785	54,133
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		41,347

〔輸送コスト削減便益〕(輸入原木(カナダ))

輸入原木を輸送する陸上輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を7千トン/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.2億円/年の陸上輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	7,133	7,133
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	714	714
陸上輸送費用(千円/年)	10,810	26,439
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		15,629

〔輸送コスト削減便益〕(移出原木(文里))

移出原木を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を10千トン/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.3億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	9,967	9,967
輸送距離(km)	4.4	77.4
輸送費用(円/台)	15,140	47,500
使用台数(台)	997	997
陸上輸送費用(千円/年)	15,095	47,358
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		32,263

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	9,967	9,967
船型(DWT)	1,000	0
年間隻数(隻/年)	10	0
輸送費用(千円/日・隻)	650	0
輸送距離(マイル)	41	0
航行速度(ノット)	8.0	0.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.2	0.0
海上輸送費用(千円/年)	1,388	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		-1,388

便益総額(計)(千円/年)		30,875
---------------	--	--------

〔輸送コスト削減便益〕(移出原木(佐伯))

移出原木を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を2千トン/年(平成21年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により0.06億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	2,492	2,492
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	250	250
陸上輸送費用(千円/年)	3,785	9,258
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		5,473

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	2,492	2,492
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	3	3
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	209	232
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	1.1	1.2
海上輸送費用(千円/年)	2,123	2,356
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		234

便益総額(計)(千円/年)	5,706
---------------	-------

〔輸送コスト削減便益〕(移出原塩(三ツ子島))

移出原塩を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を6千トン/年(平成20年度)と予測。
対象プロジェクト実施により0.2億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	6,390	6,390
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	639	639
陸上輸送費用(千円/年)	9,674	23,662
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		13,988

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	6,390	6,390
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	7	7
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	87	96
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.5	0.5
海上輸送費用(千円/年)	2,062	2,275
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		213

便益総額(計)(千円/年)	14,201
---------------	--------

〔輸送コスト削減便益〕(移出原塩(呉))

移出原塩を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を4千トン/年(平成20年度)と予測。
対象プロジェクト実施により0.09億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	4,260	4,260
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	426	426
陸上輸送費用(千円/年)	6,450	15,775
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		9,325

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	4,260	4,260
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	5	5
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	149	158
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.8	0.8
海上輸送費用(千円/年)	2,522	2,674
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		152

便益総額(計)(千円/年)	9,477
---------------	-------

〔輸送コスト削減便益〕(移入砂・砂利(新宮))

移入砂・砂利を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を80千トン/年(平成21年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により1.8億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	79,725	79,725
輸送距離(km)	4.4	52.3
輸送費用(円/台)	15,140	38,670
使用台数(台)	7,973	7,973
陸上輸送費用(千円/年)	120,711	308,316
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		187,605

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	79,725	79,725
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	80	80
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	99	77
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.5	0.4
海上輸送費用(千円/年)	26,813	20,854
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		-5,958

便益総額(計)(千円/年)	181,646
---------------	---------

〔輸送コスト削減便益〕(移入砂・砂利(松山))

移入砂・砂利を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を48千トン/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により1.0億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	47,835	47,835
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	4,784	4,784
陸上輸送費用(千円/年)	72,430	177,152
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		104,722

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	47,835	47,835
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	48	48
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	148	157
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.8	0.8
海上輸送費用(千円/年)	24,050	25,513
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		1,463
便益総額(計)(千円/年)		106,184

〔輸送コスト削減便益〕(移入砂・砂利(博多))

移入砂・砂利を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を16千トン/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.36億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	15,945	15,945
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	1,595	1,595
陸上輸送費用(千円/年)	24,148	59,063
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		34,915

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	15,945	15,945
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	16	16
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	299	308
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	1.6	1.6
海上輸送費用(千円/年)	16,196	16,683
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		488
便益総額(計)(千円/年)		35,402

〔輸送コスト削減便益〕(移入砂・砂利(名古屋))

移入砂・砂利を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を16千トン/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.36億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	15,945	15,945
輸送距離(km)	4.4	52.3
輸送費用(円/台)	15,140	38,670
使用台数(台)	1,595	1,595
陸上輸送費用(千円/年)	24,148	61,679
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		37,530

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	15,945	15,945
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	16	16
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	201	179
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	1.0	0.9
海上輸送費用(千円/年)	10,888	9,696
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		-1,192
便益総額(計)(千円/年)		36,339

〔輸送コスト削減便益〕(移入石)

移入石を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を2千トン/年(平成21年度以降)と予測。対象プロジェクト実施により0.05億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	2,200	2,200
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	220	220
陸上輸送費用(千円/年)	3,331	8,147
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		4,816

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	2,200	2,200
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	3	3
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	58	73
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.3	0.4
海上輸送費用(千円/年)	589	741
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		152
便益総額(計)(千円/年)		4,968

〔輸送コスト削減便益〕(移入原木(阪南))

移入原木を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を2千トン/年(平成21年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により0.04億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	2,121	2,121
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	213	213
陸上輸送費用(千円/年)	3,225	7,887
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		4,663

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	2,121	2,121
船型(DWT)	1,000	0
年間隻数(隻/年)	3	0
輸送費用(千円/日・隻)	650	0
輸送距離(マイル)	38	0
航行速度(ノット)	8.0	0.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.2	0.0
海上輸送費用(千円/年)	386	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		-386
便益総額(計)(千円/年)		4,277

〔輸送コスト削減便益〕(移入原木(名古屋))

移入原木を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を2千トン/年(平成21年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により0.04億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,768	1,768
輸送距離(km)	4.4	52.3
輸送費用(円/台)	15,140	38,670
使用台数(台)	177	177
陸上輸送費用(千円/年)	2,680	6,845
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		4,165

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,768	1,768
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	2	2
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	201	179
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	1.0	0.9
海上輸送費用(千円/年)	1,361	1,212
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		-149
便益総額(計)(千円/年)		4,016

〔輸送コスト削減便益〕(移入原木(尾道糸崎))

移入原木を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を2千トン/年(平成21年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により0.04億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,768	1,768
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	177	177
陸上輸送費用(千円/年)	2,680	6,554
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		3,875

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,768	1,768
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	2	2
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	113	122
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.6	0.6
海上輸送費用(千円/年)	765	826
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		61

便益総額(計)(千円/年)	3,935
---------------	-------

〔輸送コスト削減便益〕(移入原木(坂出))

移入原木を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を1千トン/年(平成21年度以降)と予測。
対象プロジェクト実施により0.03億円/年の輸送費用が削減される。

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,414	1,414
輸送距離(km)	4.4	49.2
輸送費用(円/台)	15,140	37,030
使用台数(台)	142	142
陸上輸送費用(千円/年)	2,150	5,258
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		3,108

【海上輸送費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	1,414	1,414
船型(DWT)	1,000	1,000
年間隻数(隻/年)	2	2
輸送費用(千円/日・隻)	650	650
輸送距離(マイル)	73	82
航行速度(ノット)	8.0	8.0
1寄港当り海上輸送日数(日/回)	0.4	0.4
海上輸送費用(千円/年)	494	555
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		61

便益総額(計)(千円/年)	3,169
---------------	-------

〔輸送コスト削減便益〕(移出入フェリー貨物(鋼材))

移出入フェリー貨物を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を251千トン/年(平成21年度以降)と予測。
 対象プロジェクト実施により0.06億円/年の輸送費用が削減される。
 防波堤整備に伴う効果として0.8%分のみ便益を計上する。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
車両台数(台/年)	10tトラック	16,489	16,489
	20tトレーラ	3,276	3,276
陸上輸送費用(円/台)	10tトラック	15,140	68,470
	20tトレーラ	22,010	88,560
陸上輸送費用(千円/年)	10tトラック	1,997	9,032
	20tトレーラ	577	2,321
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			8,779

【陸上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)		250,718	250,718
輸送時間(時間)		0.2	3.1
時間費用原単位(円/時間/トン)		36	36
陸上輸送費用(千円/年)		16	224
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			208

【海上輸送費用】

項 目		With時	Without時
車両台数(台/年)	10tトラック	16,489	16,489
	20tトレーラ	3,276	3,276
海上輸送費用(千円/トン)	10tトラック	16	0
	20tトレーラ	24	0
海上輸送費用(千円/年)	10tトラック	2,163	0
	20tトレーラ	619	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-2,782

【海上輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)		250,718	250,718
輸送時間(時間)		4	0
時間費用原単位(円/時間/トン)		36	36
海上輸送費用(千円/年)		289	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-289

便益総額(計)(千円/年)			5,916
---------------	--	--	-------

〔輸送コスト削減便益〕(移出入フェリー貨物(農水産品))

移出入フェリー貨物を輸送する輸送費用の削減額を算出する。取扱貨物量を260千トン/年(平成21年度以降)と予測。
 対象プロジェクト実施により0.07億円/年の輸送費用が削減される。
 防波堤整備に伴う効果として0.8%分のみ便益を計上する。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
車両台数(台/年)	10tトラック	18,509	18,509
	20tトレーラ	2,710	2,710
陸上輸送費用(円/台)	10tトラック	15,140	68,470
	20tトレーラ	22,010	88,560
陸上輸送費用(千円/年)	10tトラック	2,242	10,138
	20tトレーラ	477	1,920
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			9,339

【陸上輸送時間費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	260,381	260,381
輸送時間(時間)	0.2	3.1
時間費用原単位(円/時間/トン)	81	81
陸上輸送費用(千円/年)	37	523
陸上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		486

【海上輸送費用】

項 目		With時	Without時
車両台数(台/年)	10tトラック	18,509	18,509
	20tトレーラ	2,710	2,710
海上輸送費用(千円/トン)	10tトラック	16	0
	20tトレーラ	24	0
海上輸送費用(千円/年)	10tトラック	2,428	0
	20tトレーラ	512	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-2,940

【海上輸送時間費用】

項 目	With時	Without時
貨物取扱量(トン/年)	260,381	260,381
輸送時間(時間)	4	0
時間費用原単位(円/時間/トン)	81	81
海上輸送費用(千円/年)	675	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)		-675

便益総額(計)(千円/年)	6,210
---------------	-------

〔輸送コスト削減便益〕(移出入フェリー旅客・乗用車)

移出入フェリー旅客・乗用車を輸送する輸送費用の削減額を算出する。
 取扱貨物量を140千台/年、561千人/年(平成21年度以降)と予測。
 対象プロジェクト実施により0.17億円/年の輸送費用が削減される。
 防波堤整備に伴う効果として0.8%分のみ便益を計上する。

【陸上輸送費用】

項 目		With時	Without時
年間利用者数(台/年又は人/年)	乗用車	140,263	140,263
	旅客	561,052	561,052
陸上輸送費用(円/台)	乗用車	122	11,168
	旅客	0	4,490
陸上輸送費用(千円/年)	乗用車	136	12,531
	旅客	0	20,153
陸上輸送費用削減便益(計)			32,548

【輸送時間費用】

項 目		With時	Without時
年間利用者数(台/年又は人/年)	乗用車	140,263	140,263
	旅客	561,052	561,052
輸送時間(分)	乗用車	133.3	186.0
	旅客	240.0	238.0
時間費用原単位(円/分/台又は人)	乗用車	37	37
	旅客	37	37
輸送費用(千円/年)	乗用車	5,534	7,722
	旅客	39,857	39,525
輸送費用削減便益(計)(千円/年)			1,856

【海上輸送費用】

項 目		With時	Without時
年間利用者数(台/年又は人/年)	乗用車	140,263	140,263
	旅客	561,052	561,052
海上輸送費用(円/台又は人)	乗用車	7,400	0
	旅客	2,000	0
海上輸送費用(千円/年)	乗用車	8,304	0
	旅客	8,977	0
海上輸送費用削減便益(計)(千円/年)			-17,280
便益総額(計)(千円/年)			17,123

〔施設被害の回避便益〕

災害による岸壁被害の回避額を算出する。
 対象プロジェクト実施により32億円/年の施設被害が回避される。

項 目	With時	Without時
施設被害回避額(千円/年)	0	3,215,230
施設被害回避便益(計)(千円/年)		3,215,230

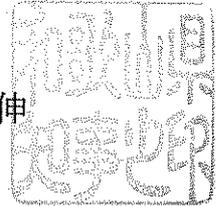


県 総 第 336 号

平成22年10月15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22年10月1日付け、国近整企画第37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) 国道42号那智勝浦道路

部分供用区間の整備効果を高めるため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。

なお、事業実施にあたっては、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。

(2) 和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業

和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業は、基幹産業の物流コストを削減するための大型船が入港できる環境の整備、モーダルシフトの担い手である内航コンテナ・フェリーサービス等の定時性の向上、及び逼迫する東南海・南海地震や大型化する台風等の自然災害に対して地域の防災力強化や航行船舶の安全性の向上が期待できる重要な事業であり、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、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。