



No. 7

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和元年度第3回

# 神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

令和元年11月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業全体図	.....	1
2. 事業概要	.....	2
3. 事業費の見直し	.....	3
4. 事業の必要性等に関する視点	.....	6
5. 事業進捗の見込みの視点	.....	9
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	.....	10
7. 関係自治体の意見	.....	11
8. 対応方針(原案)	.....	12

# 1. 事業全体図 ～ 国際コンテナ戦略港湾の取り組み ～

近隣アジア主要港間の競争が激化する中、神戸港は平成22年8月に大阪港と共に国際コンテナ戦略港湾「阪神港」として選定し、国際コンテナ戦略港湾政策を推進。

## 政策目的

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

## 取り組み

### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・ 基幹航路の維持・拡大に必要となるフィーダー航路網の充実

### 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

- ・ 荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設の立地促進

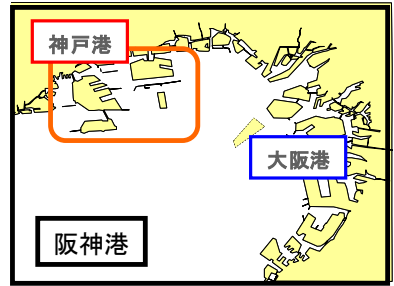
### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・ コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための大水深コンテナターミナルの機能強化
- ・ AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を目指すとともに、良好な労働環境を創出

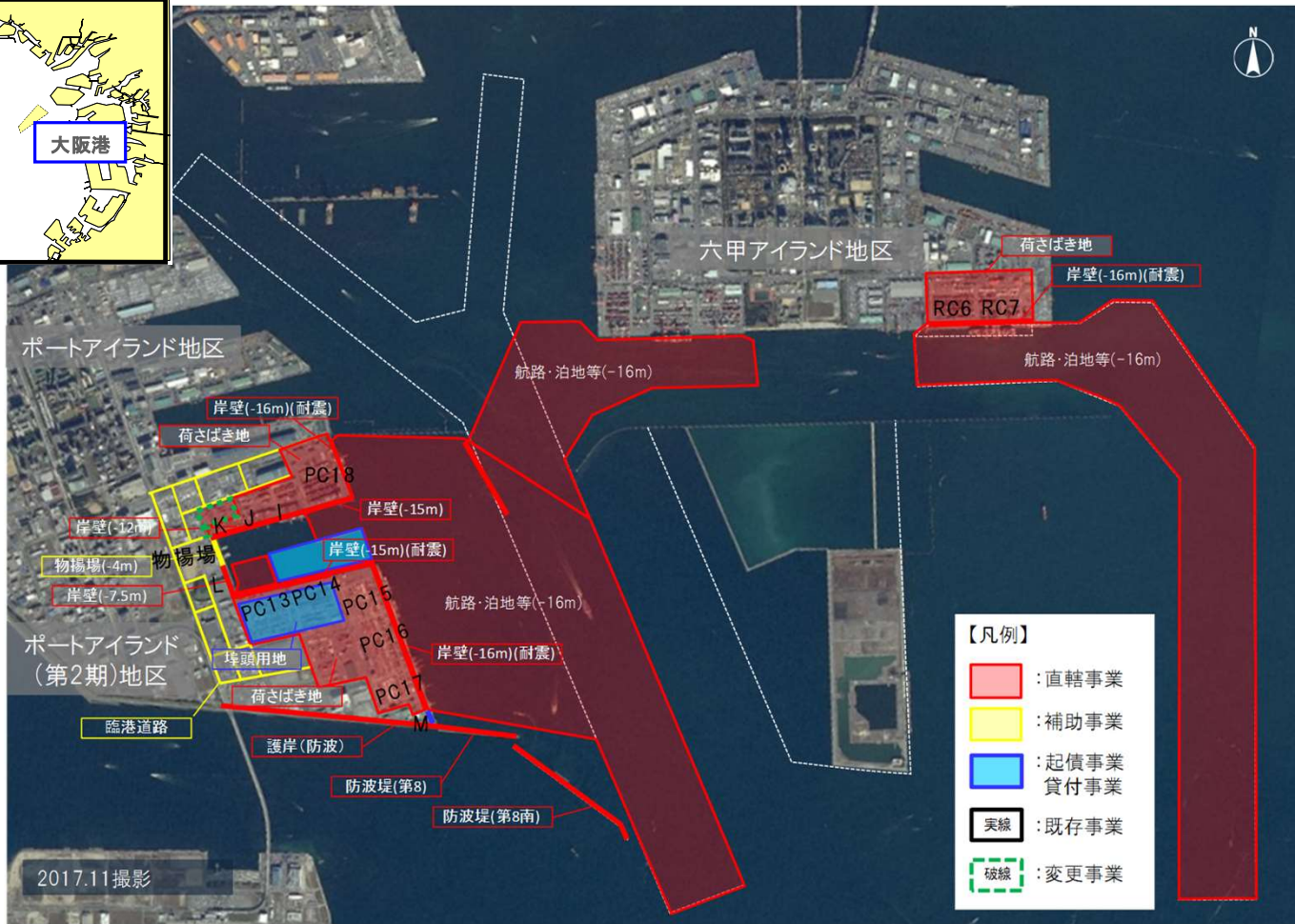
# 2. 事業概要

## ■ 整備目的

- ・ コンテナターミナルの能力不足の解消及び今後増加が見込まれるコンテナ貨物に対応したコンテナターミナルの機能強化
- ・ 高規格コンテナターミナルの一体利用及び国際航路と国際フィーダーとのシームレスな輸送体系の構築による荷役の効率化
- ・ 大規模地震時の幹線貨物輸送機能の維持



事業区分	施設名	事業期間	事業費
直轄事業	岸壁(-16m)(耐震)【PC-18E】	H18~H20	126億円
	岸壁(増深・耐震改良)【RC-6~7】	H25~R4	198億円
	岸壁(増深・耐震改良)【PC-14~17】	H21~R7	691億円
	岸壁(-15m) 【PC-13、PC-18S】	H2~H14	208億円
	岸壁(-12m)	S63~H13	103億円
	岸壁(-7.5m)	S63~H8	33億円
	航路・泊地等(-16m)	H19~R6	634億円
	航路・泊地等(-15m)	H5~H14	42億円
	荷さばき地	H23~R7	1,038億円
	防波堤(第8)、(第8南)	H5~R7	314億円
	護岸(防波)	H6~H10	83億円
補助事業	S62~H8	86億円	
貸付事業・起債事業	H3~R2	972億円	
合計	S62~R7	4,528億円	



※ 黄色は前回評価時からの変更箇所

# 3. 事業費の見直し

## 【事業見直しの内容】

- ・ 既存の一般貨物用岸壁をコンテナ船用として利用転換を図るとともに、能力が限界に達しているコンテナヤードを拡張し、既存ヤードと一体的に整備する。
- ・ コンテナヤードは供用中のため、ターミナルユーザーと調整しながら整備を進めているところであるが、取扱貨物量の増に伴い一定期間に整備できる範囲に限られることから、事業期間を延伸する。

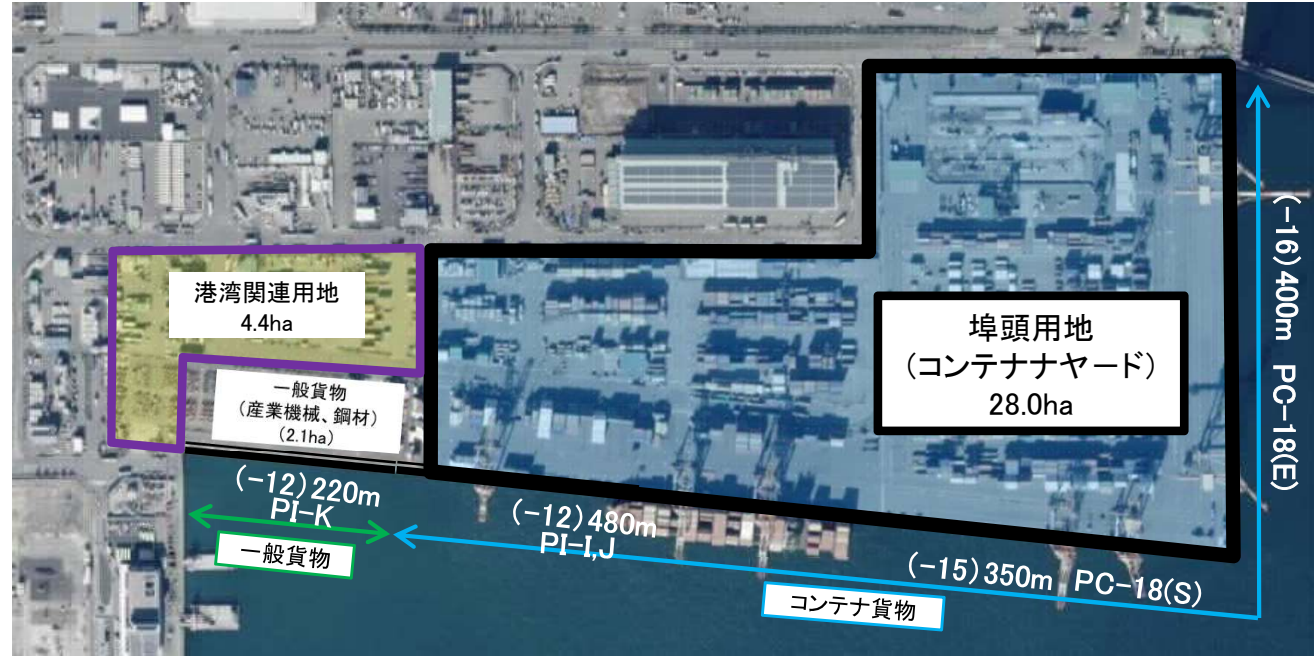
## 【事業費の増額】

全体事業費 4,378億円 → 4,528億円  
 (150億円の増：ヤード拡張、地盤改良追加)

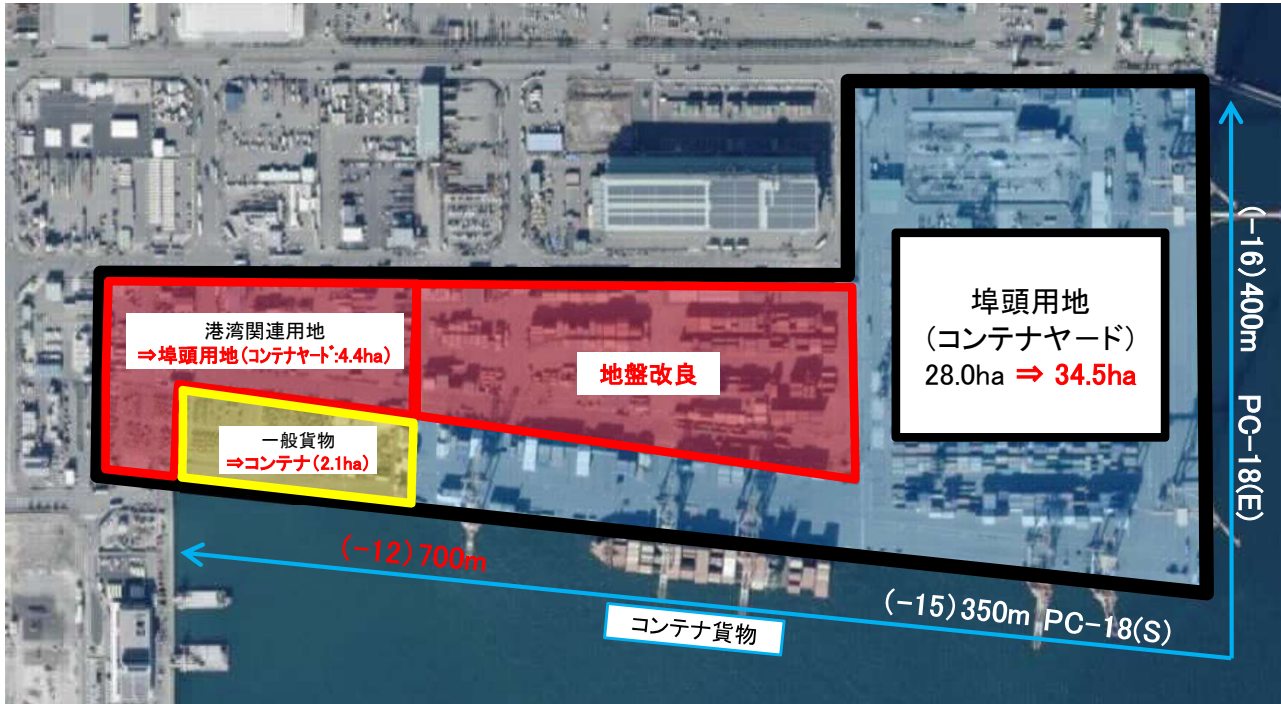
## 【事業期間の延伸】

令和 2年度 → 令和 7年度  
 (5年の延伸：地盤改良追加)

## 【現状(PC-18ターミナル)】



## 【変更後】

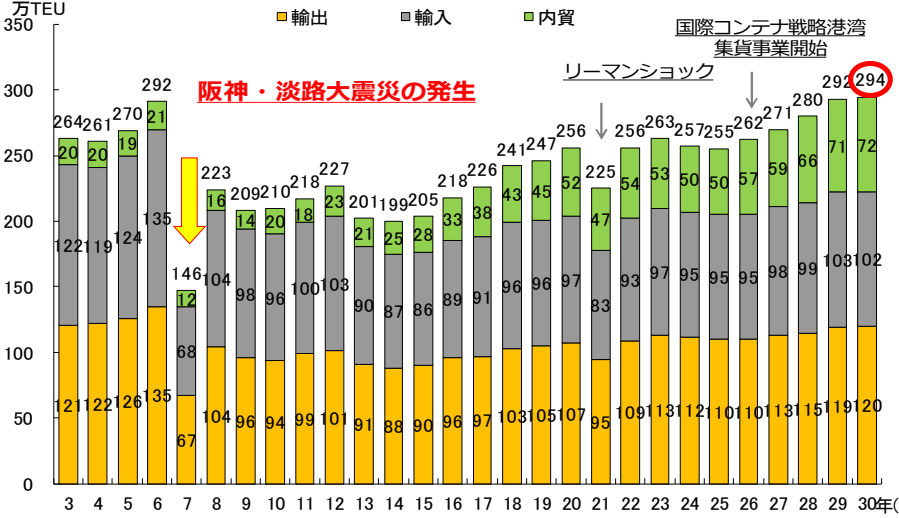


- コンテナ取扱量の増加に伴う
- ・ コンテナヤード面積の拡張
  - ・ ヤード内レイアウトの変更
  - ・ 岸壁延長の確保

# 3. 事業費の見直し ～事業を巡る社会経済情勢等の変化と課題～

- 平成7年、阪神・淡路大震災が発生した以降、神戸港の港勢は徐々に回復し、平成30年には294万TEUを達成。（過去最高）
- 国際コンテナ戦略港湾の集貨の取組に伴い、特に国際フィーダー貨物(国内⇄国際積み替え貨物)の増加が顕著。  
 [ 取り組み前の平成25年から平成29年において、国際フィーダー貨物の取扱量は26.7万TEUから39.8万TEUの1.49倍。  
 全取扱量では255万TEUから292万TEUの1.15倍。 ]
- ポートアイランド(第Ⅱ期)地区PC-18ターミナルにおいて、以下の課題が顕在化。
  - 寄港船舶数が増加するなか岸壁数が限られるため、国際・国内貨物が入り混じって利用されている。その結果、ターミナル内の移動距離が長くなることによる荷役時間の増加や動線の輻輳などターミナル内の混雑が発生。
  - 貨物量の増加に伴い、限られたヤード内で積み段数を多くせざるを得ないことなどにより荷役効率が低下。（通常4段積み ⇒ PC18は5段積み）

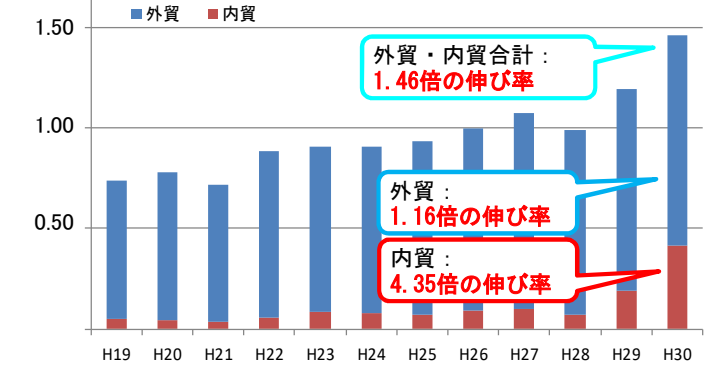
○神戸港における取扱貨物量の推移



PC-18の現状の運用



○PC-18ターミナルにおける取扱貨物量推移



※ 国際コンテナ戦略港湾政策の本格的な取り組みを開始したH26年を1.00として換算

# 3. 事業費の見直し ~ 港湾計画の変更 ~

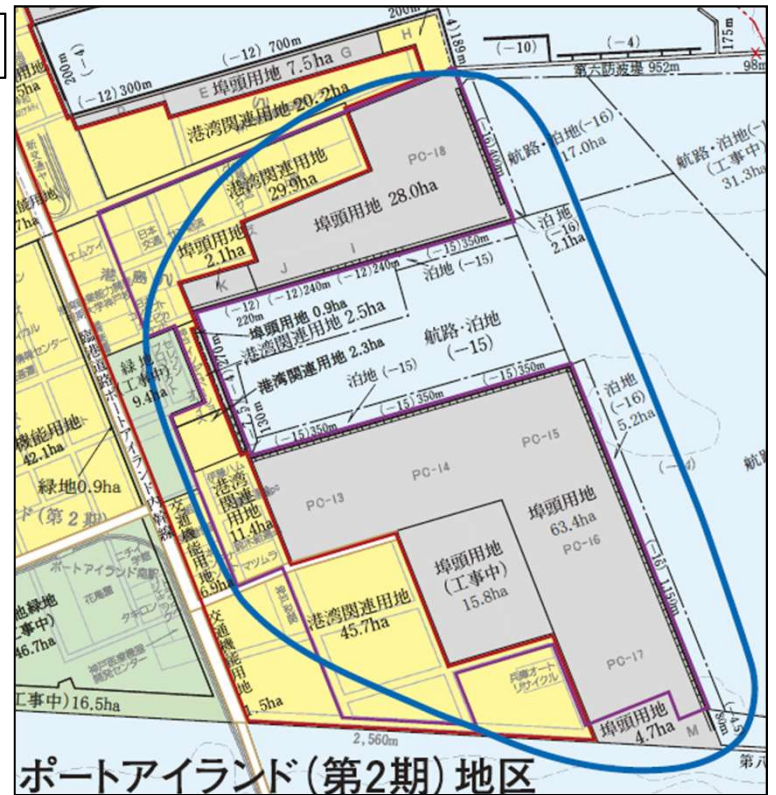
○ポートアイランド(第Ⅱ期)地区の抱える課題への対応(港湾計画の一部変更)

**【港湾計画一部変更 (令和元年7月)のポイント】**  
 コンテナ貨物の効率的な取扱を図るため、令和元年7月に港湾計画の一部を変更し、コンテナの荷捌地の拡張及び一般貨物船用の岸壁のコンテナ船用への用途変更を行い、あわせて効率的な運営を促進する埠頭の範囲を拡張する。

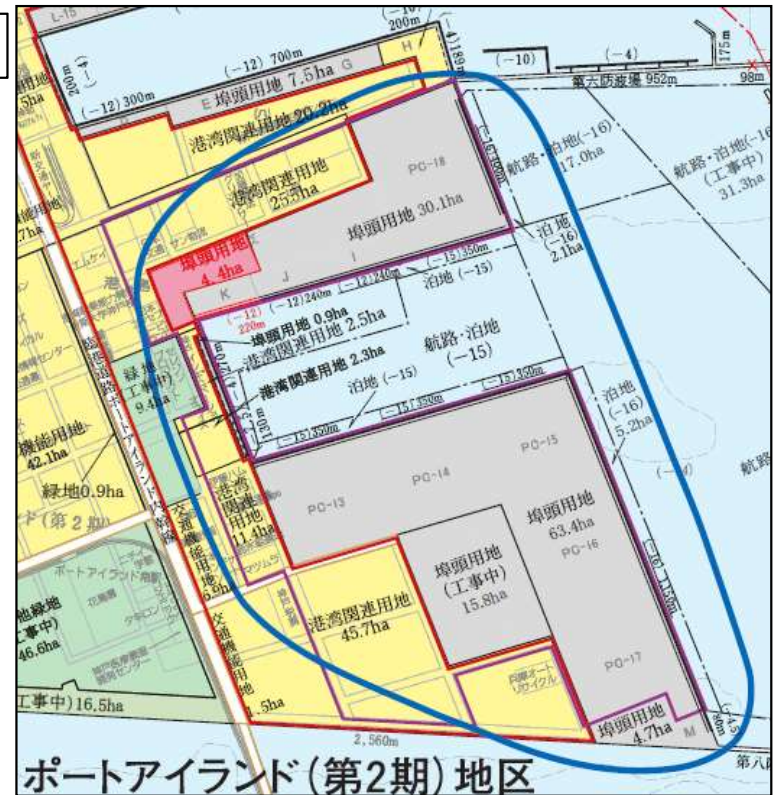
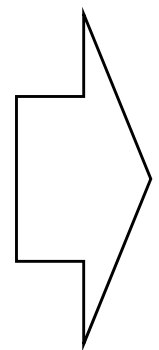
**【主な計画変更内容】**

・ 土地利用計画	コンテナヤード(埠頭用地)	107.2ha	→	113.7ha (+6.5ha)
・ 公共埠頭計画(コンテナ船用)	岸壁	水深16m・延長 1,550m		
		水深15m・延長 1,400m		
		水深12m・延長 480m	→	水深12m・延長700m

既定計画



今回計画



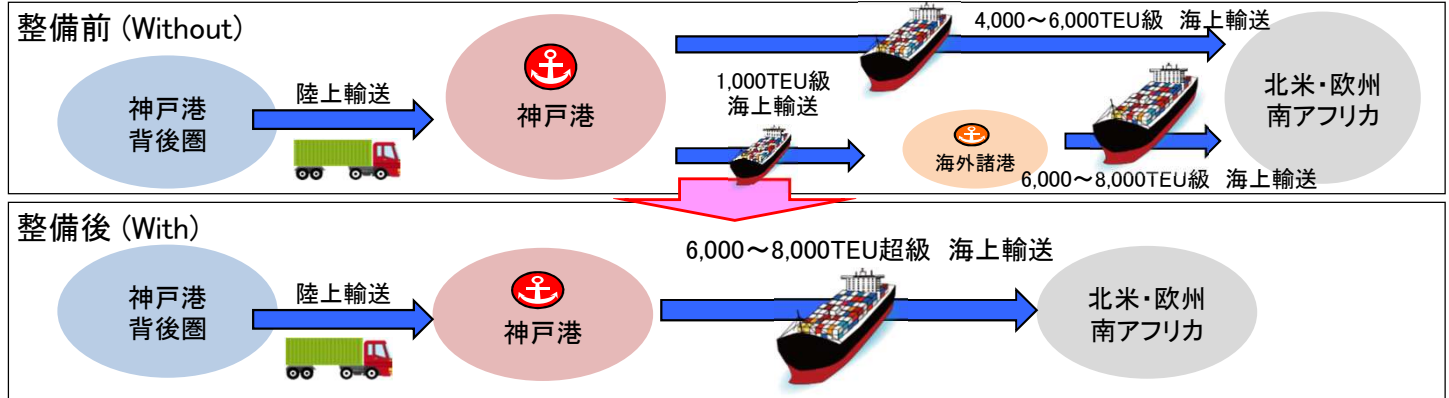
# 4. 事業の必要性等に関する視点 ~事業の整備効果~

## ○事業の整備効果

### 船舶の大型化に伴う輸送コスト削減(基幹航路)

- 本プロジェクトの実施により、大型船舶による輸送が可能となり、海上輸送コストを削減。
- 我が国への国際基幹航路の寄港を維持・拡大することで、輸送効率が向上し、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展及び地域活力の強化が図られる。
- 海外トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、運航の定時性が向上する。

外貿コンテナ貨物(基幹航路)の輸送形態イメージ



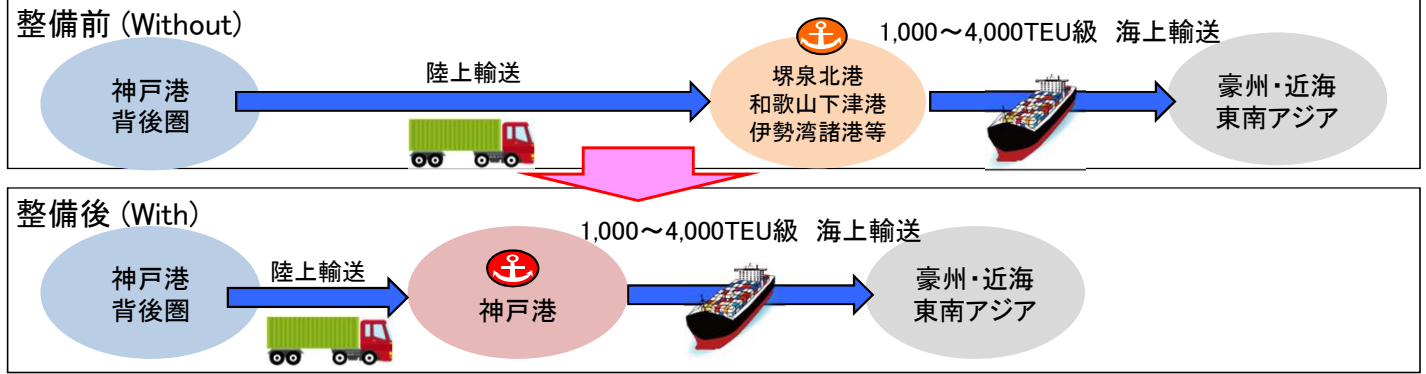
・本プロジェクトの実施により、大型コンテナ船の寄港が可能となり、積荷調整や喫水調整等による損失や海外トランシップが回避され、海上輸送コストを削減することが可能。

輸送コスト削減便益  
349億円/年

### 陸上輸送コスト削減(その他航路)

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

外貿コンテナ貨物(その他航路)の輸送形態イメージ



・本プロジェクトの実施により、代替港である伊勢湾諸港等までの陸上輸送コストを削減することが可能。

輸送コスト削減便益  
642億円/年

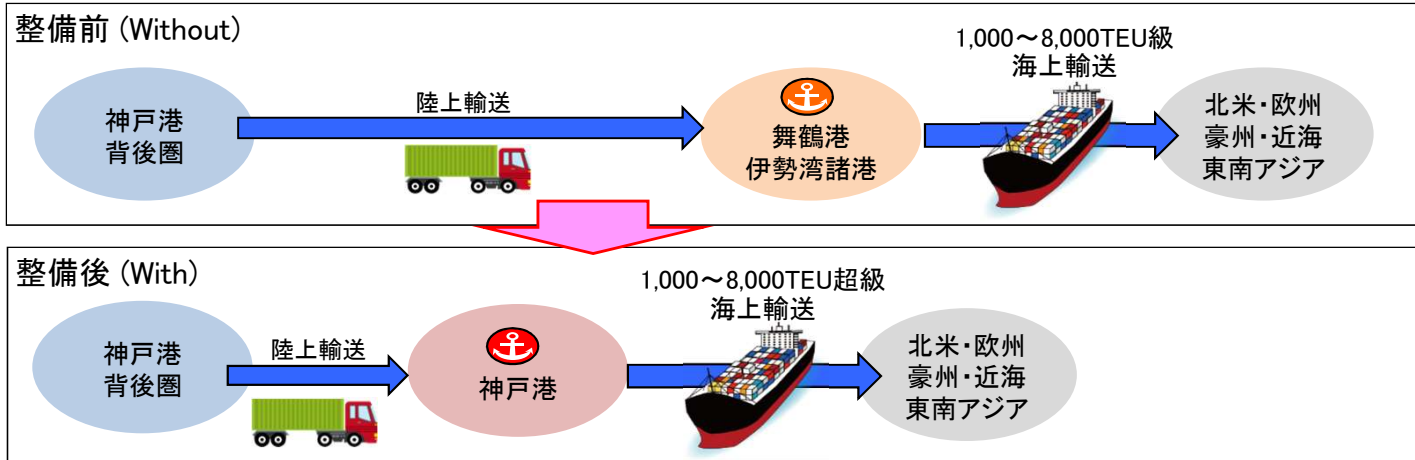


# 4. 事業の必要性等に関する視点 ~事業の整備効果~

## 震災直後の陸上輸送コスト削減（コンテナ貨物）

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

大規模地震発生時の輸送形態イメージ



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

輸送コスト削減便益  
 31億円/年

※地震発生確率考慮後の単年度の便益額(最大)

## 貨幣換算が困難な効果

### 【①国際競争力の向上】

- ヤード内の荷繰り作業が効率化され、作業時間の短縮やコスト縮減が図られる。
- 多段積みの解消により、台風時等においてコンテナの倒壊を回避でき、物流の信頼性が向上する。

### 【②地域の安全・安心の確保】

- 岸壁が耐震強化され、震災時においても物流機能が維持されることで我が国の産業活動と市民生活の維持・確保に貢献できる。

### 【③港湾収益の確保】

- 基幹航路の維持確保が図られ、神戸港でコンテナ取扱時の施設使用料、入港料等の港湾収益を確保できる。

### 【④環境への負荷軽減】

- 港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOx等の排出量が削減される。

# 4. 事業の必要性等に関する視点 ～事業の投資効果～

## ○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29年3月 国土交通省港湾局)に基づき、「輸送コストの削減」、「震災後の輸送コストの削減」、「残存価値」について、本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出。
- 費用(C)  
本プロジェクト整備に係る総事業費および運営管理費を算出。

### (ア)事業全体

便益 (B)	輸送コスト 削減便益	震災後の 輸送コスト 削減便益	施設被害 の回避	残存 価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	32,858億円	370億円	69億円	326億円	<b>33,623億円</b>	
費用 (C)	総費用(総事業費+運営管理費)					<b>3.8</b>
	<b>8,859億円</b>					

### (ウ)算出条件等

基準年	: 令和元年度
検討期間	: 供用開始後50年間
現在価値算出のための 社会的割引率	: 4%
推計に用いた資料	: 港湾統計
適用した費用便益分析 マニュアル	: 平成29年3月版
事業費	: 4,528億円
運営管理費	: 5.2億円/年

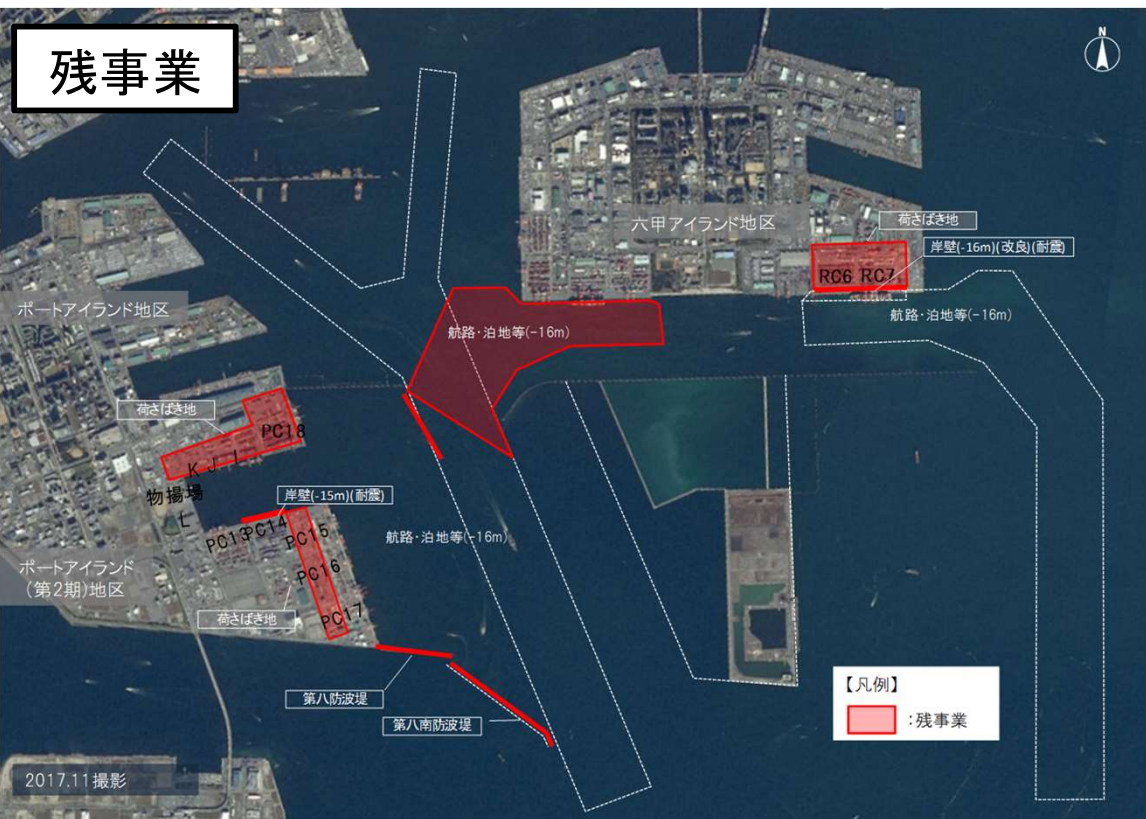
### (イ)残事業

便益 (B)	輸送コスト 削減便益	震災後の 輸送コスト 削減便益	施設被害の 回避	残存 価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	3,816億円	370億円	69億円	37億円	<b>4,293億円</b>	
費用 (C)	総費用(総事業費+運営管理費)					<b>5.9</b>
	<b>731億円</b>					

- ※1 便益・費用については、現在価値化した値である
- ※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しない場合がある
- ※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

# 5. 事業進捗の見込みの視点

- PC-15～18及びRC-6～7は水深16mで供用済みである。
- プロジェクト全体では85%まで事業が進んでいる。
- 残事業においても令和7年度完成に向け事業進捗を図る。



事業区分	事業期間	事業費	残事業費	進捗率
直轄事業	S63～R7	3,470億円	655億円	81%
補助事業	S62～H8	86億円	0億円	100%
貸付事業 起債事業	H3～R2	972億円	23億円	98%
合計	S62～R7	4,528億円	677億円	85%

# 6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

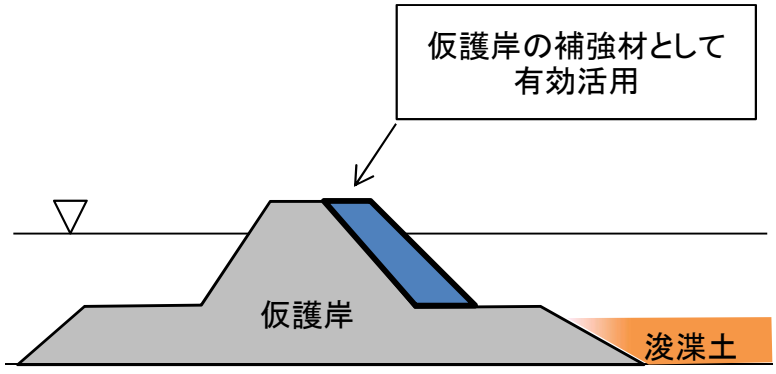
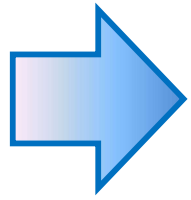
## コスト縮減への対応(参考)

### コスト縮減例 ①

○ 航路拡幅に伴い撤去が必要となる第六南防波堤の現場発生品(被覆石・捨石など)を浚渫土砂受入施設仮護岸の補強材などに有効活用を図る。



防波堤撤去で発生した捨石



仮護岸への有効活用(イメージ)

### コスト縮減例 ②

○ 荷さばき地の液状化対策工事(サンドコンパクションパイル工法)で発生する盛り上がり土を荷さばき地の盛土材として有効活用することでコスト縮減を図っている。

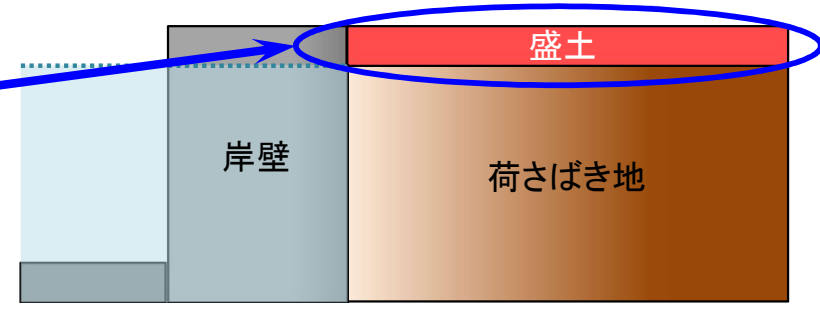
SCP工法による液状化対策工事



盛り上がり土の発生状況



荷さばき地の盛土材として有効活用することにより、処分費を削減できるとともに、高潮対策にも有効



現場発生材の流用先(イメージ図)

## 7. 関係自治体の意見

### ■ 神戸市長

令和元年10月30日付 神港計港第190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)

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾としての神戸港において重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

今後の事業継続にあたっては、効果的な事業手法の検討やコスト縮減の徹底をお願いします。

## 8. 対応方針(原案)

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- 事業目的であるコンテナターミナルの機能強化、荷役の効率化及び大規模地震時の幹線貨物輸送機能の維持が必要な状況は変化していない。
- 外貿コンテナ船舶の大型化への対応が可能となり、海上輸送コストが削減される。
- 外貿コンテナ貨物需要の増大への対応が可能となり、陸上輸送コストが削減される。
- 大規模地震発生時における貨物取扱機能が確保できる。
- 費用便益比(B/C)は、全体事業で3.8、残事業で5.9である。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- 本プロジェクトはこれまでに85%まで整備が進んでおり、残りの施設整備においても、引き続き着実な事業進捗を図る。



神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業は、事業の必要性等に関する視点、事業進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 7

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
令和元年度第3回

# 神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業

【再評価】

（ 計算結果等参考資料 ）

令和元年11月

近畿地方整備局











神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業 費用対効果分析【事業費-10%】

【資料1-5】

費用対効果分析シート(割引前)

費用対効果分析シート(割引後)

EIRR=12.8% NPV=24,828 億円  
B/C=3.8

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 初期投資・更新投資, 運営・維持コスト, 総費用(C), 割引前 (PI-船舶の大型化便益, PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減, RI-船舶の大型化便益, RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減, PI-地震時輸送コストの削減, RI-地震時輸送コストの削減, RI-施設被害回避, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C))

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 社会的割引率, 初期投資・更新投資, 運営・維持コスト, 総費用(C), 割引後 (PI-船舶の大型化便益, PI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減, RI-船舶の大型化便益, RI-コンテナ機能拡充による輸送コストの削減, PI-地震時輸送コストの削減, RI-地震時輸送コストの削減, RI-施設被害回避, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C))





















## 神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業 費用便益の概要

### 便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	輸送コストの削減	71.4	千円/TEU・年	船舶の大型化に伴う輸送コストの削減	348.8	億円/年
		81.8	千円/TEU・年	コンテナ取扱機能拡充に伴う輸送コストの削減	642.1	億円/年
耐震便益	輸送コストの削減	2.3	千円/TEU・年	耐震強化に係る震災直後の輸送コストの削減 ※地震発生確率考慮	31.0	億円/年
	施設被害の回避	5.2	億円/年	施設復旧費用 ※地震発生確率考慮	5.2	億円/年
残存価値	残存価値	1,550.0	億円	ふ頭用地及び荷役機械等の残存価値(評価期間の最終年に計上)	1,550.0	億円

\* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成29年3月)」を参照

### 費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(-16m)(耐震)、岸壁(増深・耐震改良)、岸壁(-15m)、航路・泊地等(-16m)、航路・泊地等(-15m)、防波堤、荷さばき地 等

〔外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(船舶の大型化便益)〕

外資コンテナを輸送する海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。基幹航路without時の代替港は、神戸港六甲アイランド地区(4,000~6,000TEUクラス)による海上輸送、海外T/Sによる海上輸送として設定する。なお、本プロジェクトは岸壁(-15m)、岸壁(-16m)の段階的な供用を図っていることから、STEP-1を岸壁(-15m)、STEP-2を岸壁(-16m)の効果として計測する。また、With時、Without時ともに神戸港を利用することから陸上輸送等にかかる費用はキャンセルアウトとした。便益対象貨物量は49万TEU(実入り)と予測。本プロジェクトの実施により、349億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【海上輸送費用-STEP1】

項目	北米航路		欧州・地中海航路-1		欧州・地中海航路-2		南アフリカ航路		
	With時 (6,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	With時 (6,000TEU)	Without時 (海外TS)	With時 (8,000TEU~ 10,000TEU)	Without時 (海外TS)	With時 (6,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	17,959	17,959	9,498	9,498	15,716	15,716	9,355	9,355
	40ft輸出	21,551	21,551	11,397	11,397	18,860	18,860	11,226	11,226
	20ft輸入	32,673	32,673	14,282	14,282	23,633	23,633	17,534	17,534
	40ft輸入	39,208	39,208	17,138	17,138	28,359	28,359	21,041	21,041
輸送距離(海里)(神戸港~相手港)	5,142	5,142	11,334		11,334		7,869	7,869	
1個当たり海上輸送費用(円/個)(神戸港~相手港)	20ft輸出	43,552	49,628	92,902		82,166~85,929		65,286	74,457
	40ft輸出	65,260	74,436	139,210		123,254~128,620		97,828	111,680
	20ft輸入	43,552	49,628	92,902		82,166~85,929		65,286	74,457
	40ft輸入	65,260	74,436	139,210		123,254~128,620		97,828	111,680
輸送距離(海里)(神戸港~釜山港)				367		367			
1個当たり海上輸送費用(円/個)(神戸港~釜山港)	20ft輸出			10,520		10,520		10,520	
	40ft輸出			15,784		15,784		15,784	
	20ft輸入			10,520		10,520		10,520	
	40ft輸入			15,784		15,784		15,784	
輸送距離(海里)(釜山港~相手港)				11,130		11,130			
1個当たり海上輸送費用(円/個)(釜山港~相手港)	20ft輸出			91,276		80,732~84,429			
	40ft輸出			136,774		121,102~126,374			
	20ft輸入			91,276		80,732~84,429			
	40ft輸入			136,774		121,102~126,374			
1個当たりトランシップ費用(円/個)(釜山港)	20ft輸出			12,000		12,000			
	40ft輸出			18,000		18,000			
	20ft輸入			12,000		12,000			
	40ft輸入			18,000		18,000			
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	782,164	891,284	882,341	1,080,783	1,317,627	1,648,559	610,743	696,537
	40ft輸出	1,406,429	1,604,182	1,586,585	1,943,860	2,369,489	2,965,265	1,098,204	1,253,705
	20ft輸入	1,422,986	1,621,509	1,326,782	1,625,180	1,981,324	2,478,948	1,144,756	1,305,565
	40ft輸入	2,558,709	2,918,481	2,385,756	2,922,993	3,563,014	4,458,887	2,058,436	2,349,902
	小計	6,170,288	7,035,457	6,181,464	7,572,815	9,231,454	11,551,660	4,912,140	5,605,709
海上輸送費用削減便益(計)								5,270,294	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

※RC-6/7のWith時10,000TEU級-Without時海外TSをSTEP-1で集計した関係上、1個当りの海上輸送費用の表記は価格範囲がある。

【海上輸送費用-STEP2】

項目	北米航路		欧州・地中海航路-1		
	With時 (8,000TEU)	Without時 (6,000TEU)	With時 (10,000TEU)	Without時 (8,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	13,061	13,061	9,498	9,498
	40ft輸出	15,674	15,674	11,397	11,397
	20ft輸入	23,762	23,762	14,282	14,282
	40ft輸入	28,515	28,515	17,138	17,138
輸送距離(海里)	5,142	5,142	11,334	11,334	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft輸出	40,383	43,552	82,166	92,902
	40ft輸出	60,445	65,260	123,254	139,210
	20ft輸入	40,383	43,552	82,166	92,902
	40ft輸入	60,445	65,260	123,254	139,210
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	527,455	568,846	780,376	882,341
	40ft輸出	947,389	1,022,857	1,404,733	1,586,585
	20ft輸入	959,596	1,034,899	1,173,455	1,326,782
	40ft輸入	1,723,580	1,860,879	2,112,305	2,385,756
	小計	4,158,021	4,487,482	5,470,869	6,181,464
海上輸送費用削減便益(計)				1,040,056	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送時間費用-STEP1】

項目	北米航路		欧州・地中海航路-1		欧州・地中海航路-2		南アフリカ航路		
	With時 (6,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	With時 (6,000TEU)	Without時 (海外TS)	With時 (8,000TEU~ 10,000TEU)	Without時 (海外TS)	With時 (6,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	17,959	17,959	9,498	9,498	15,716	15,716	9,355	9,355
	40ft輸出	21,551	21,551	11,397	11,397	18,860	18,860	11,226	11,226
	20ft輸入	32,673	32,673	14,282	14,282	23,633	23,633	17,534	17,534
	40ft輸入	39,208	39,208	17,138	17,138	28,359	28,359	21,041	21,041
輸送時間(時間)	299	317	659	699	633	674	458	486	
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	2,200	1,600	1,600
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,900	1,200	1,200
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	2,900	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	11,811,792	12,540,915	13,768,575	14,612,096	21,892,846	23,304,718	6,847,780	7,270,482
	40ft輸出	21,261,226	22,573,647	24,783,435	26,301,774	39,407,123	41,948,493	11,812,420	12,541,582
	20ft輸入	18,558,798	19,704,403	17,880,627	18,976,071	28,431,253	30,264,787	9,626,432	10,220,656
	40ft輸入	33,991,904	36,090,170	32,749,781	34,756,172	52,074,084	55,432,347	17,327,578	18,397,182
	小計	85,623,720	90,909,135	89,182,418	94,646,113	141,805,306	150,950,344	45,614,211	48,429,903
輸送時間費用削減便益(計)									22,709,841

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

※RC-6/7のWith時10,000TEU級-Without時海外TSをSTEP-1で集計した関係上、1個当りの海上輸送費用の表記は価格範囲がある。

【海上輸送時間費用-STEP2】

項目	北米航路		欧州・地中海航路-1			
	With時 (8,000TEU)	Without時 (6,000TEU)	With時 (10,000TEU)	Without時 (8,000TEU)		
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	13,061	13,061	9,498	9,498	
	40ft輸出	15,674	15,674	11,397	11,397	
	20ft輸入	23,762	23,762	14,282	14,282	
	40ft輸入	28,515	28,515	17,138	17,138	
輸送時間(時間)	287	299	633	659		
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	2,200	2,200	2,200	2,200	
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300	
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900	
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900	
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	8,254,457	8,590,394	13,230,139	13,768,575	
	40ft輸出	14,858,023	15,462,710	23,814,250	24,783,435	
	20ft輸入	12,969,480	13,497,308	17,181,385	17,880,627	
	40ft輸入	23,754,627	24,721,385	31,469,063	32,749,781	
	小計	59,836,587	62,271,797	85,694,837	89,182,418	
輸送時間費用削減便益(計)					5,922,791	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(船舶の大型化便益) 合計(百万円/年)	34,943
外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(船舶の大型化便益) 合計(百万円/年)<デフレータ補正後>	34,875



〔外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(陸上輸送コストの削減)〕

外資コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。その他航路(豪州航路、東南アジア、近海航路)については、Without時はコンテナ貨物がオーバーフローすることから、代替港を伊勢湾諸港等と設定する。便益対象貨物量は78万TEU(実入り)と予測。本プロジェクトの実施により、642億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】

項目	豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時 (4,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	With時 (2,000TEU)	Without時 (2,000TEU)	With時 (1,000TEU)	Without時 (1,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	1,296	1,296	65,357	65,357	29,185	29,185
	40ft輸出	1,556	1,556	78,428	78,428	35,021	35,021
	20ft輸入	1,770	1,770	69,030	69,030	64,163	64,163
	40ft輸入	2,124	2,124	82,836	82,836	76,996	76,996
輸送距離(km)	6~153		92~276		6~153		4~237
1個当たり陸上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	25,450~128,310	95,840~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380
	40ft輸出	39,320~190,630	145,190~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910
	20ft輸入	25,450~128,310	95,840~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380
	40ft輸入	39,320~190,630	145,190~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	96,209	190,810	4,007,004	9,614,576	1,837,339	3,987,847
	40ft輸出	175,295	330,859	7,311,505	16,671,582	3,357,225	6,940,823
	20ft輸入	98,192	258,766	3,222,417	10,326,266	3,135,650	8,810,552
	40ft輸入	179,938	448,772	5,905,259	17,882,310	5,748,405	15,333,551
小計	549,634	1,229,207	20,446,185	54,494,735	14,078,620	35,072,773	
陸上輸送費用削減便益(計)							55,722,276

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用】

項目	豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時 (4,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	With時 (2,000TEU)	Without時 (2,000TEU)	With時 (1,000TEU)	Without時 (1,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	1,296	1,296	65,357	65,357	29,185	29,185
	40ft輸出	1,556	1,556	78,428	78,428	35,021	35,021
	20ft輸入	1,770	1,770	69,030	69,030	64,163	64,163
	40ft輸入	2,124	2,124	82,836	82,836	76,996	76,996
輸送距離(海里)	4,411		4,388		2,697		2,791
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	42,972	42,762	35,265	36,376	17,284	17,284~19,682
	40ft輸出	64,453	64,139	52,831	54,494	25,931	25,931~29,528
	20ft輸入	42,972	42,762	35,265	36,376	17,284	17,284~19,682
	40ft輸入	64,453	64,139	52,831	54,494	25,931	25,931~29,528
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	55,706	55,434	2,304,800	2,377,411	504,426	555,415
	40ft輸出	100,263	99,775	4,143,424	4,273,850	908,142	999,922
	20ft輸入	76,045	75,673	2,434,347	2,511,039	1,108,999	1,226,871
	40ft輸入	136,870	136,203	4,376,316	4,514,072	1,996,583	2,208,756
小計	368,884	367,085	13,258,887	13,676,372	4,518,150	4,990,963	
海上輸送費用削減便益(計)							888,500

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)】

項目	豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時 (4,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	With時 (2,000TEU)	Without時 (2,000TEU)	With時 (1,000TEU)	Without時 (1,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	1,296	1,296	65,357	65,357	29,185	29,185
	40ft輸出	1,556	1,556	78,428	78,428	35,021	35,021
	20ft輸入	1,770	1,770	69,030	69,030	64,163	64,163
	40ft輸入	2,124	2,124	82,836	82,836	76,996	76,996
輸送時間(時間)	272~276		272~276		185~188		193~196
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600
	40ft輸出	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
	40ft輸入	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	566,985	567,149	19,406,659	20,259,219	2,830,251	3,278,439
	40ft輸出	978,049	978,332	33,476,486	34,947,154	4,882,183	5,655,289
	20ft輸入	579,747	580,595	15,351,455	16,052,970	4,646,540	5,437,337
	40ft輸入	1,043,545	1,045,072	27,632,619	28,895,345	8,363,772	9,787,217
小計	3,168,326	3,171,148	95,867,219	100,154,688	20,722,746	24,158,282	
輸送時間費用削減便益(計)							7,725,827

外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益額(陸上輸送コストの削減)	合計(百万円/年)	64,337
外資コンテナ貨物の輸送コスト削減便益(船舶の大型化便益)	合計(百万円/年)<デフレータ補正後>	64,212

〔耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避〕

今回整備される岸壁を耐震強化岸壁として整備することで、地震時においても継続的に幹線貨物を取り扱うことが可能となり、輸送コストの増大回避が図られる。地震時に外貿コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。Without時の代替港は、対象地震（南海地震）の影響範囲を鑑みて、伊勢湾諸港等を設定。便益対象貨物量は137万TEU（実入り）と予測。本プロジェクトの実施により、913億円/年（地震発生確率考慮前）の輸送コストが削減可能となる。

耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避額 合計(百万円/回) <デフレータ補正後>	91,318
	(地震発生確率考慮前)

	単年度便益
I. 一般貨物輸送費削減(被災1年目(1年分)):B(Q1)	92,546 百万円/年
II. 一般貨物輸送費削減(被災1年後~2年後(1年分)):B(Q2)	88,987 百万円/年
社会的割引率:i	0.04
一般貨物輸送コスト削減効果:Be	181,533 百万円/年
通常時の海上輸送削減便益:B	90,038 百万円/年
通常時発現便益を除いた地震時発現便益:Be-B	91,496 百万円/年
通常時発現便益を除いた地震時発現便益:Be-B<デフレータ補正後>	91,318 百万円/年
※地震時発現便益は、当該プロジェクトの耐震強化施設で発現する通常時便益を控除する。RC4/5及びRC7で発現する通常時の大型化便益は控除対象外としている。	

【陸上輸送費用-1】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		臺州航路		
	With時 (8,000TEU)	Without時 (8,000TEU)	With時 (8,000TEU)	Without時 (8,000TEU)	With時 (4,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	18,633	18,633	13,465	13,465	1,278	1,278
	40ft輸出	22,359	22,359	16,159	16,159	1,534	1,534
	20ft輸入	33,899	33,899	20,248	20,248	1,745	1,745
	40ft輸入	40,678	40,678	24,298	24,298	2,094	2,094
輸送距離(km)	6~153	106~292	6~153	108~292	6~153	92~276	
輸送費用(円/個)	20ft輸出	25,450~128,310	104,090~188,380	25,450~128,310	104,090~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380
	40ft輸出	39,320~190,630	156,770~273,910	39,320~190,630	156,770~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910
	20ft輸入	25,450~128,310	104,090~188,380	25,450~128,310	104,090~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380
	40ft輸入	39,320~190,630	156,770~273,910	39,320~190,630	156,770~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910
陸上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	1,350,924	2,922,211	937,286	2,157,063	94,850	188,114
	40ft輸出	2,459,583	5,044,672	1,709,739	3,719,228	172,818	326,184
	20ft輸入	1,858,042	5,231,830	1,134,171	3,019,167	96,804	255,110
	40ft輸入	3,405,026	9,038,645	2,078,021	5,227,230	177,396	442,432
小計	9,073,575	22,237,358	5,859,217	14,122,688	541,868	1,211,839	
陸上輸送費用削減便益(計)						22,097,225	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用-1】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		臺州航路		
	With時 (8,000TEU)	Without時 (8,000TEU)	With時 (8,000TEU)	Without時 (8,000TEU)	With時 (4,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	18,633	18,633	13,465	13,465	1,278	1,278
	40ft輸出	22,359	22,359	16,159	16,159	1,534	1,534
	20ft輸入	33,899	33,899	20,248	20,248	1,745	1,745
	40ft輸入	40,678	40,678	24,298	24,298	2,094	2,094
輸送距離(海里)	5,142	4,992	11,334	11,425	4,411	4,388	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft輸出	40,383	39,280	85,929	86,599	42,972	42,762
	40ft輸出	60,445	58,793	128,620	129,622	64,453	64,139
	20ft輸入	40,383	39,280	85,929	86,599	42,972	42,762
	40ft輸入	60,445	58,793	128,620	129,622	64,453	64,139
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	752,452	731,900	1,157,075	1,166,097	54,919	54,651
	40ft輸出	1,351,518	1,314,580	2,078,316	2,094,507	98,847	98,365
	20ft輸入	1,368,932	1,331,542	1,739,901	1,753,467	74,970	74,604
	40ft輸入	2,458,809	2,391,609	3,125,176	3,149,522	134,936	134,279
小計	5,931,711	5,769,630	8,100,468	8,163,593	363,672	361,898	
海上輸送費用削減便益(計)						-100,729	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 【輸送時間費用(海上+陸上)】

項目	北米航路		欧州・地中海航路		豪州航路		
	With時 (8,000TEU)	Without時 (8,000TEU)	With時 (8,000TEU)	Without時 (8,000TEU)	With時 (4,000TEU)	Without時 (4,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	18,633	18,633	13,465	13,465	1,278	1,278
	40ft輸出	22,359	22,359	16,159	16,159	1,534	1,534
	20ft輸入	33,899	33,899	20,248	20,248	1,745	1,745
	40ft輸入	40,678	40,678	24,298	24,298	2,094	2,094
輸送時間(時間)	287~291	280~283	633~634	639~642	272~276	272~276	
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	2,200	2,200	2,200	2,200	1,600	1,600
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900	1,200	1,200
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	11,818,541	11,542,625	18,787,549	18,990,489	558,974	559,136
	40ft輸出	21,273,374	20,776,725	33,817,588	34,182,880	964,230	964,509
	20ft輸入	18,546,786	18,130,235	24,385,073	24,650,759	571,556	572,392
	40ft輸入	33,969,903	33,206,957	44,663,186	45,149,812	1,028,801	1,030,306
小計	85,608,604	83,656,541	121,653,395	122,973,940	3,123,562	3,126,343	
輸送時間費用削減便益(計)						-628,736	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 【陸上輸送費用-2】

項目	東南アジア航路		近海航路		南アフリカ航路		
	With時 (2,000TEU)	Without時 (2,000TEU)	With時 (1,000TEU)	Without時 (1,000TEU)	With時 (6,000TEU)	Without時 (6,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	64,567	64,567	29,258	29,258	2,442	2,442
	40ft輸出	77,481	77,481	35,110	35,110	2,930	2,930
	20ft輸入	68,197	68,197	64,326	64,326	4,577	4,577
	40ft輸入	81,836	81,836	77,191	77,191	5,492	5,492
輸送距離(km)	6~153	92~276	6~153	69~276	12~139	108~292	
1個当たり陸上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	25,450~128,310	95,840~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380	30,440~95,840	104,090~188,380
	40ft輸出	39,320~190,630	145,190~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910	47,170~145,190	154,770~273,910
	20ft輸入	25,450~128,310	95,840~188,380	25,450~128,310	95,840~188,380	30,440~95,840	104,090~188,380
	40ft輸入	39,320~190,630	145,190~273,910	39,320~190,630	145,190~273,910	47,170~145,190	154,770~273,910
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	4,234,774	10,158,956	1,842,396	4,365,589	168,224	391,146
	40ft輸出	7,726,793	17,615,531	3,366,396	7,563,736	306,656	674,417
	20ft輸入	3,416,658	10,910,942	3,146,372	9,485,486	251,830	682,424
	40ft輸入	6,260,348	18,894,812	5,767,819	16,444,354	461,228	1,181,514
小計	21,638,573	57,580,241	14,122,983	37,859,166	1,187,938	2,929,502	
陸上輸送費用削減便益(計)						61,419,415	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 【海上輸送費用-2】

項目	東南アジア航路		近海航路		南アフリカ航路		
	With時 (2,000TEU)	Without時 (2,000TEU)	With時 (1,000TEU)	Without時 (1,000TEU)	With時 (6,000TEU)	Without時 (6,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	64,567	64,567	29,258	29,258	2,442	2,442
	40ft輸出	77,481	77,481	35,110	35,110	2,930	2,930
	20ft輸入	68,197	68,197	64,326	64,326	4,577	4,577
	40ft輸入	81,836	81,836	77,191	77,191	5,492	5,492
輸送距離(海里)	2,697	2,791	776	797~921	7,869	7,869	
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	35,265	36,376	17,284	17,284~19,682	65,286	74,457
	40ft輸出	52,831	54,494	25,931	25,931~29,528	97,828	111,680
	20ft輸入	35,265	36,376	17,284	17,284~19,682	65,286	74,457
	40ft輸入	52,831	54,494	25,931	25,931~29,528	97,828	111,680
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	2,435,298	2,512,021	505,702	567,957	209,815	211,451
	40ft輸出	4,378,026	4,515,837	910,438	1,022,500	376,866	379,802
	20ft輸入	2,572,180	2,653,215	1,111,803	1,248,533	393,271	396,337
	40ft輸入	4,624,104	4,769,660	2,001,631	2,247,750	706,385	711,889
小計	14,009,608	14,450,732	4,529,574	5,086,740	1,686,338	1,699,480	
海上輸送費用削減便益(計)						1,011,431	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)-2】

項目	東南アジア航路		近海航路		南アフリカ航路		
	With時 (2,000TEU)	Without時 (2,000TEU)	With時 (1,000TEU)	Without時 (1,000TEU)	With時 (6,000TEU)	Without時 (6,000TEU)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	64,567	64,567	29,258	29,258	2,442	2,442
	40ft輸出	77,481	77,481	35,110	35,110	2,930	2,930
	20ft輸入	68,197	68,197	64,326	64,326	4,577	4,577
	40ft輸入	81,836	81,836	77,191	77,191	5,492	5,492
輸送時間(時間)	185~188	193~196	60~63	60~74	633~634	639~642	
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600
	40ft輸出	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
	40ft輸入	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	20,505,413	21,406,302	2,837,421	3,381,590	2,477,619	2,504,432
	40ft輸出	35,371,837	36,925,871	4,894,551	5,833,243	4,273,892	4,320,146
	20ft輸入	16,220,699	16,961,893	4,658,314	5,570,730	3,480,890	3,519,049
	40ft輸入	29,197,258	30,531,407	8,384,965	10,027,314	6,265,602	6,334,287
小計	101,295,207	105,825,473	20,775,251	24,812,876	16,498,003	16,677,914	
輸送時間費用削減便益(計)						8,747,803	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

耐震強化岸壁の整備に伴う幹線貨物の輸送コストの増大回避額 合計(百万円/年)	92,546
--	--------

(地震発生確率考慮前)

〔耐震強化岸壁の整備に伴う施設被害の回避便益〕

耐震強化施設は、震災時に損壊を免れることができる。本プロジェクトの実施により復旧のための追加的な支出(163億円/回)を回避することができる。(地震発生確率考慮前)

項目	With時	Without時	備考
①岸壁(非耐震部分)建設費(百万円/回)	0	166	
②社会的割引率	-	0.04	
施設被害回避便益(岸壁復旧費用)(百万円/回)	-	163	①/2+①/(2*(1+②))
施設被害回避便益(岸壁復旧費用)(百万円/回)<デフレータ補	-	162	①/2+①/(2*(1+②))

※2年目については社会的割引率を考慮した。

〔残存価値〕

プロジェクトの供用期間(50年)の終了とともに、その時点で残った資産は精算されると仮定する。本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる土地、荷役機械および航路等の水域施設の残存価値を算出する。本プロジェクトの供用期間の終了と共に1,550億円の残存価値が発生する。

項目	With時	Without時
ふ頭用地	建設用地面積(m <sup>2</sup> )	1,181,000
	地価単価(円/m <sup>2</sup> )	100,000
	残存価値(百万円)	118,100
荷役機械 (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	5~16
	更新費用(百万円)	90~3,695
	残存価値(百万円)	7,305
水域施設 (耐用年数50年)	所得費(事業費)(百万円)	143~24,303
	残存割合	10.0%~37.0%
	残存価値(百万円)	18,116
防波堤 (耐用年数50年)	所得費(事業費)(百万円)	6,875~22,725
	残存割合	38.8%
	残存価値(百万円)	11,485
残存価値 合計(億円)	1,550	-

## 神戸港国際海上コンテナ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		2,226
岸壁(水深16m)(耐震)【PC-18E】	1式	77
地盤改良工	400m	4
基礎工	400m	7
本体工	400m	38
被覆工	1式	0
裏込及び裏埋工	400m	10
上部工	400m	2
舗装工	1式	3
附帯工	1式	12
構造物撤去工	1式	1
岸壁(水深16m)(改良)(耐震)【RC-6~7】	1式	92
栈橋改良工	400m	3
地盤改良工	400m	71
附属工	400m	19
岸壁(水深16m)(増深・耐震改良)【PC-15~17】	1式	231
舗装工	1式	4
地盤改良工	1,150m	172
設備工	1式	6
クレーン移設工	1式	49

項目	数量	全体事業費(億円)
岸壁(水深15m)(耐震改良)【PC-14~15N】	1式	195
舗装工	1式	4
地盤改良工	700m	153
設備工	1式	4
クレーン移設工	1式	33
岸壁(水深15m)	1式	187
地盤改良工	1式	4
基礎工	700m	31
本体工	700m	64
裏込及び裏埋工	700m	19
上部工	700m	9
舗装工	1式	3
附属工	1式	11
鋼管杭工	1式	30
PC桁工	1式	7
雑工	1式	9

項目	数量	全体事業費(億円)
岸壁(水深12m)	1式	91
基礎工	700m	28
本体工	700m	39
裏込及び裏埋工	700m	14
上部工	700m	3
舗装工	1式	3
附属工	1式	2
雑工	1式	3
岸壁(水深7.5m)	1式	31
基礎工	130m	11
本体工	130m	7
裏込及び裏埋工	130m	7
上部工	130m	4
舗装工	1式	0
附属工	1式	1
雑工	1式	0
荷さばき地	1式	366
舗装工	1式	4
地盤改良工	1式	362

項目	数量	全体事業費(億円)
防波堤(第8)、(第8)南	1式	275
地盤改良工	1,800m	27
基礎工	1,800m	200
本体工	1,800m	26
根固工	1式	1
被覆工	1式	3
上部工	1,800m	18
雑工	1式	1
護岸(防波)	1式	74
基礎工	1,548m	25
本体工	1,548m	14
根固工	1,548m	2
被覆工	1式	3
上部工	1,548m	30
航路、泊地等(水深16m)	1式	575
浚渫工	8,575,000m <sup>2</sup>	505
撤去工等	4,090,000m <sup>2</sup>	70
航路、泊地等(水深15m)	1式	33
浚渫工	1,380,000m <sup>2</sup>	33



項目	数量	全体事業費(億円)
用地費及び補償費		1,022
用地費	1式	967
補償費	1式	55
間接経費		224
合計(税込)		3,470

## (2)管理運営費

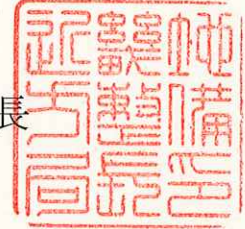
項目	数量	当初総事業費 (億円/年)
管理運営費	1式	2

※港湾管理者等へのヒアリングにより算出している。

国近整企画第118号  
令和元年10月29日

神戸市長 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針  
(原案)の作成に係る意見照会について(依頼)

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

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和元年11月7日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、令和元年10月31日(木)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・お問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(別紙)

(再評価)

【港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

神港計港第 190 号  
令和元年 10 月 30 日

近畿地方整備局長  
井上智夫 殿

神戸市長 久元 喜造



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

令和元年 10 月 29 日付け、国近整企画 118 号にて依頼のありました標記の件について、下記のとおり回答いたします。

記

1. 回答内容

神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾としての神戸港において重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

今後の事業継続にあたっては、効果的な事業手法の検討やコスト縮減の徹底をお願いいたします。

以上

(担当)

神戸市港湾局計画部港湾計画課  
濱端、壬生

TEL 078-595-6302

FAX 078-595-6296