

港湾事業の再評価項目調書

事業名（箇所名）	国際物流ターミナル整備事業（徳山下松港 新南陽地区）					
実施箇所	山口県周南市					
該当基準	再評価実施後、一定期間が経過している事業 (費用対効果分析を実施しないことができる規定を適用)					
主な事業の諸元	岸壁（水深12m）、航路・泊地（水深12m）、臨港道路、心頭用地					
事業期間	事業採択	平成9年度	完了	平成28年度		
総事業費（億円）	360	残事業費（億円）	36			
目的・必要性	石炭等のバルク貨物を輸送する船舶の大型化に対応した国際物流ターミナルを整備する					
便益の主な根拠	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益 (平成29年以降予測取扱貨物量：石炭270万トン/年)					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成23年度				
	B：総便益（億円）	821	C：総費用（億円）	367	全体B/C	2.2
	B-C	454	EIRR (%)	8.0		
残事業の投資効率性	B：総便益（億円）	656	C：総費用（億円）	198	継続B/C	3.3
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需要 (-10%~+10%)		(2.0~2.5)	(3.0~3.7)		
	建設費 (+10%~-10%)		(2.1~2.4)	(3.0~3.7)		
	建設期間 (+10%~-10%)		(2.2~2.3)	(3.3~3.4)		
事業の効果等	石炭等のバルク貨物の安定的かつ低廉な輸送が確保され、基礎素材型産業の国際競争力強化と地域経済の発展に寄与する					
社会情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年5月 背後企業の新規石炭火力発電所が稼働を開始し、石炭の需要が増加 ・平成23年1月 新南陽地区岸壁（水深12m）における輸入石炭の取扱が開始 					
主な事業の進捗状況	総事業費360億円 既投資額324億円 平成26年度末現在の事業進捗率90%					
事業の進捗の見込み	平成28年度に完成予定					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂の投入方法を見直した結果、約130百万円のコスト縮減が図られた					
対応方針（原案）	継続					
対応方針理由	十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完成が強く要望されているため					
その他	(その他の指標による効果) <ul style="list-style-type: none"> ・背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料であるバルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される ・石炭等輸送船舶の大型化が図られ、入出港回数が低減されることから、航路を航行する船舶の輻輳が緩和される ・海上輸送の効率化により、CO2やNOx等の排出ガスの低減が図られる 					

(注) 費用対効果分析に係る項目は、平成23年評価時点

徳山下松港 新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業 再評価



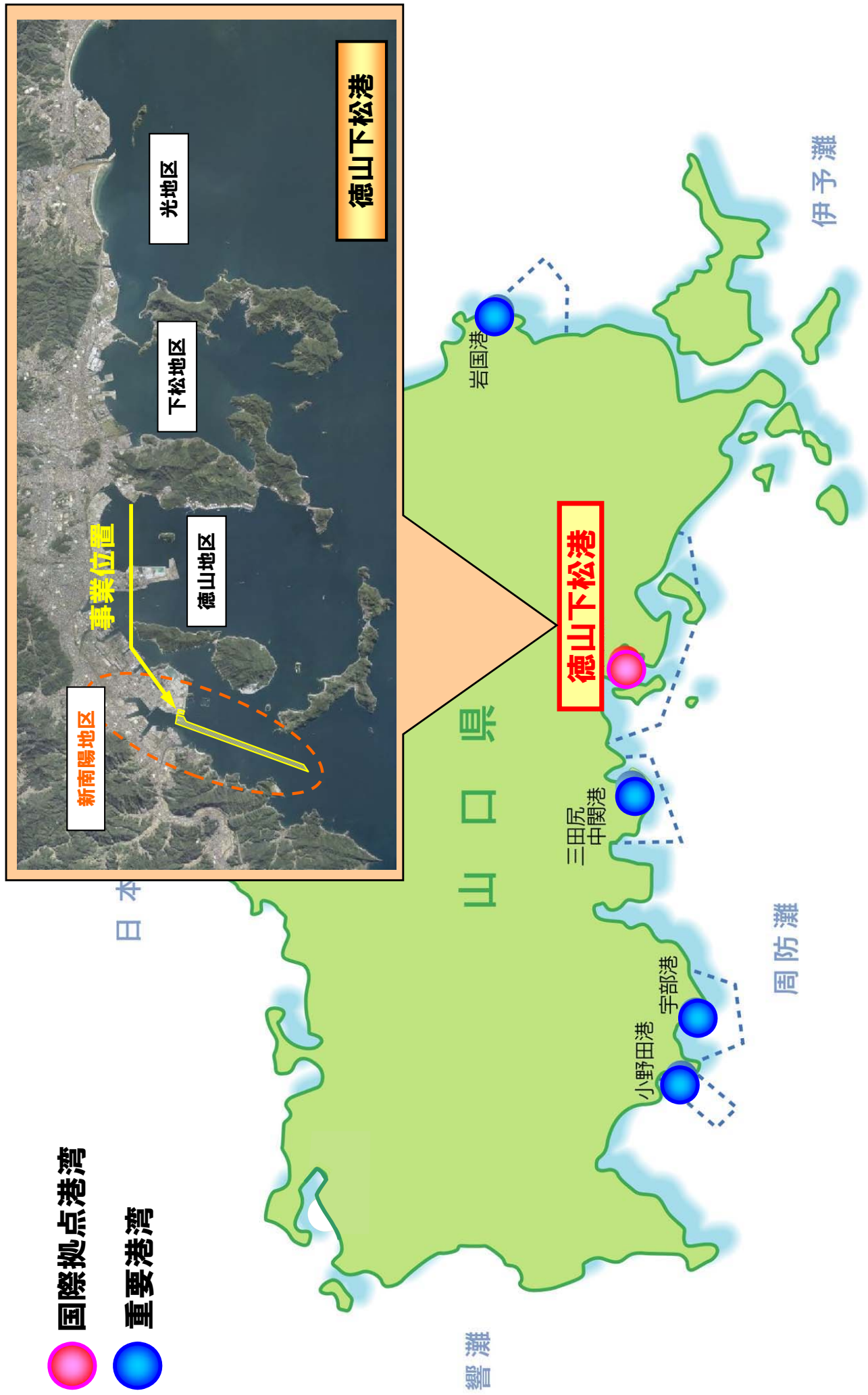
平成26年10月

国土交通省 中国地方整備局

徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業

1. 事業位置図
2. 徳山下松港の概要
3. 徳山下松港(新南陽地区)の利用状況
4. 徳山下松港(新南陽地区)の課題
5. 事業の目的
6. 事業の概要と進捗状況
7. 費用便益分析における貨物量の設定
8. 事業の効果
9. コスト縮減等の方策
10. 投資効果
11. 今後の対応方針(原案)
12. 前回評価時との比較
13. 費用対効果分析実施判定表

1. 事業位置図



2. 徳山下松港の概要

徳山下松港 新南陽地区
国際物流ターミナル整備事業

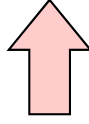
背後圏人口約26万人※1(山口県全体の約18%)に対し、
製造品出荷額等は約2.2兆円※2(山口県全体の約36%)

※1:総務省国勢調査結果(平成22年)より周南市・下松市・光市を宇部港湾・空港整備事務所集計
※2:経済産業省工業統計調査(平成24年)より周南市・下松市・光市を宇部港湾・空港整備事務所集計

●化学工業 ●鉄鋼業 ●製造業(石油製品) ●製造業(金属機械) ●電力



約2.1万人※2の
雇用を創出
(山口県全体の約24%)



- 生産能力順位の高い立地企業の製品 [主な用途]
- 世界1位: ジルコニア [セラミックス材料]
 - 世界2位: エチレンアミン [紙力増強剤(ティッシュ等の原料)]
 - 世界3位: トリフルオロエタノール [麻酔薬]
 - 多結晶シリコン [半導体、太陽電池]
 - 窒化アルミニウム [電子機器の絶縁体]
 - 特殊合成ゴム [エスカレーターの手すり]
- 出典:重化学工業通信社資料(平成22年版)

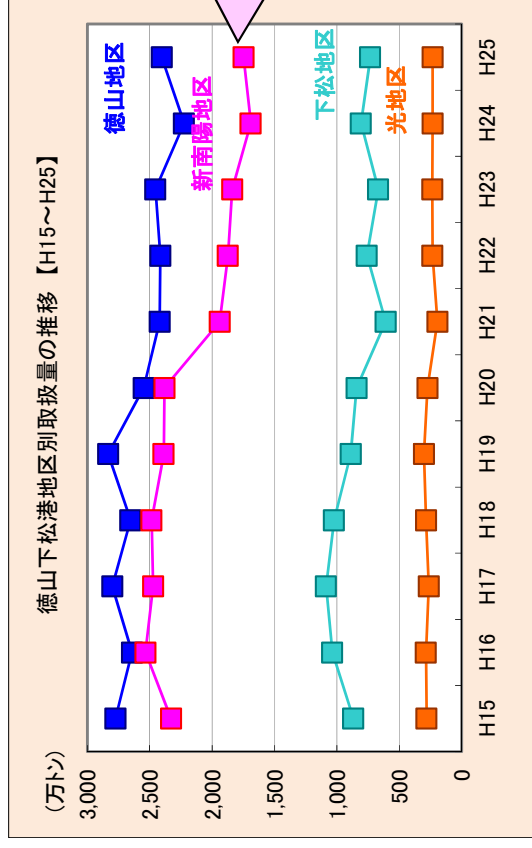
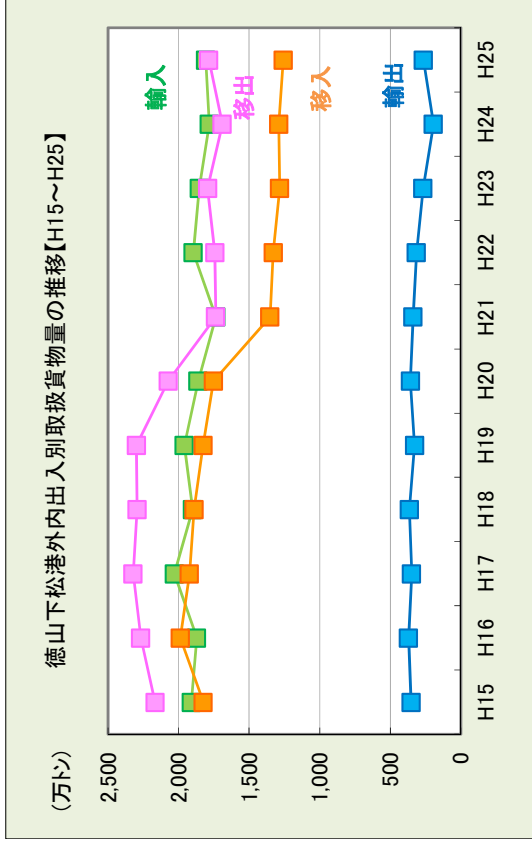
立地する主な企業の近年の設備投資 **約1,000億円**
今後、更なる投資が予定されている
出典:各社HP等公表資料(平成24年以降)を基に宇部港湾・空港整備事務所算出

3. 徳山下松港(新南陽地区)の利用状況①

徳山下松港 新南陽地区
国際物流ターミナル整備事業

徳山下松港の取扱貨物量の推移

平成25年(速報)の徳山下松港取扱貨物量は5,116万トンで、そのうち新南陽地区では34%を取り扱っている



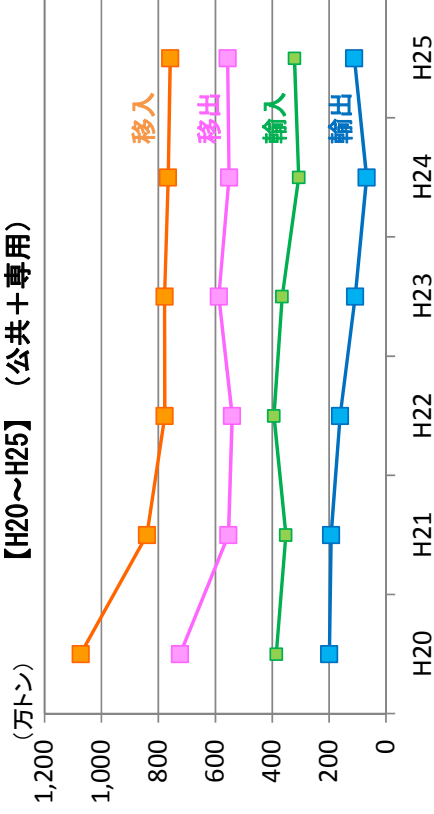
新南陽地区
取扱量シェア
34%
(H25年速報)

出典: 山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※平成25年は速報値

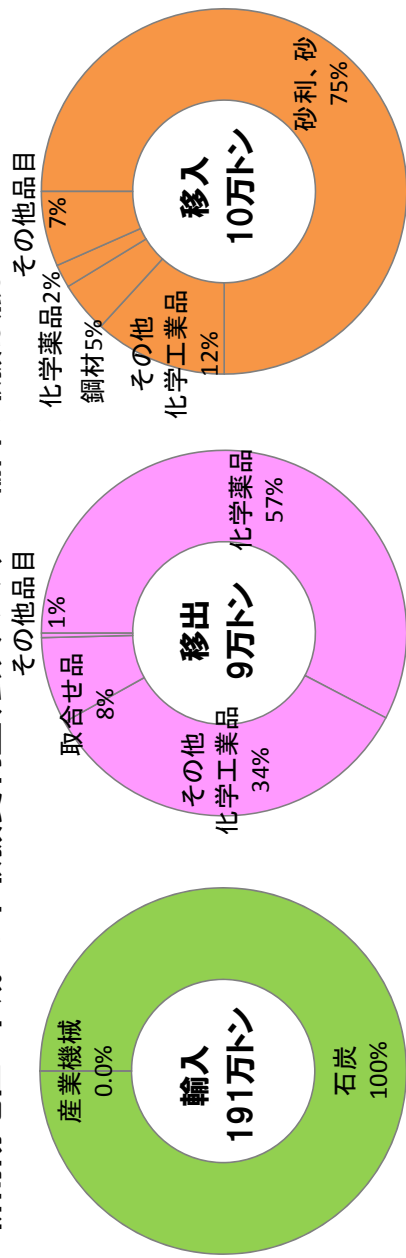
出典: 山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※平成25年は速報値

【新南陽地区】外内出入別の取扱貨物量(平成25年速報)

新南陽地区 外内出入別貨物取扱量の推移【H20~H25】(公共+専用)



新南陽地区 平成25年取扱貨物量(公共のみ) ※輸出の取扱は無し



出典: 山口県港湾課資料より宇部港湾・空港整備事務所作成 ※平成25年は速報値

3. 徳山下松港(新南陽地区)の利用状況②

新南陽地区では、主に石炭、コンテナ、原塩等が取り扱われており、石炭、原塩については、周辺に立地する化学工業を中心とした基礎素材型産業の原燃料として使用されている

背後企業群



周南大橋

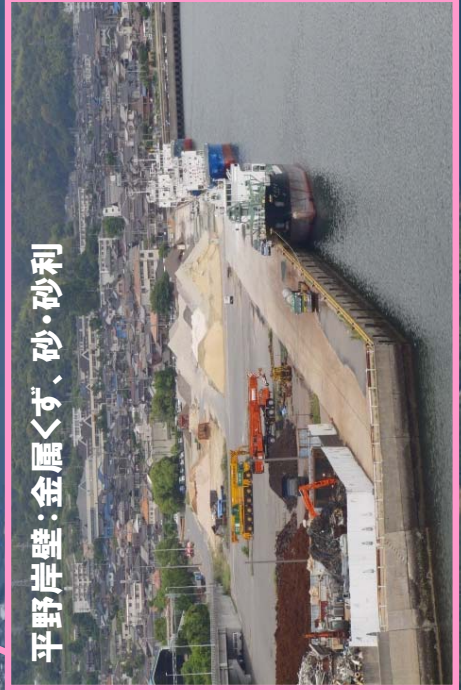
岸壁(-10m)

岸壁(-12m)

平成16年度
岸壁(水深-12m)完成

新南陽地区

平野岸壁: 金属くず、砂・砂利



岸壁(水深-10m): コンテナ



岸壁(水深-12m): バルク



評価対象施設

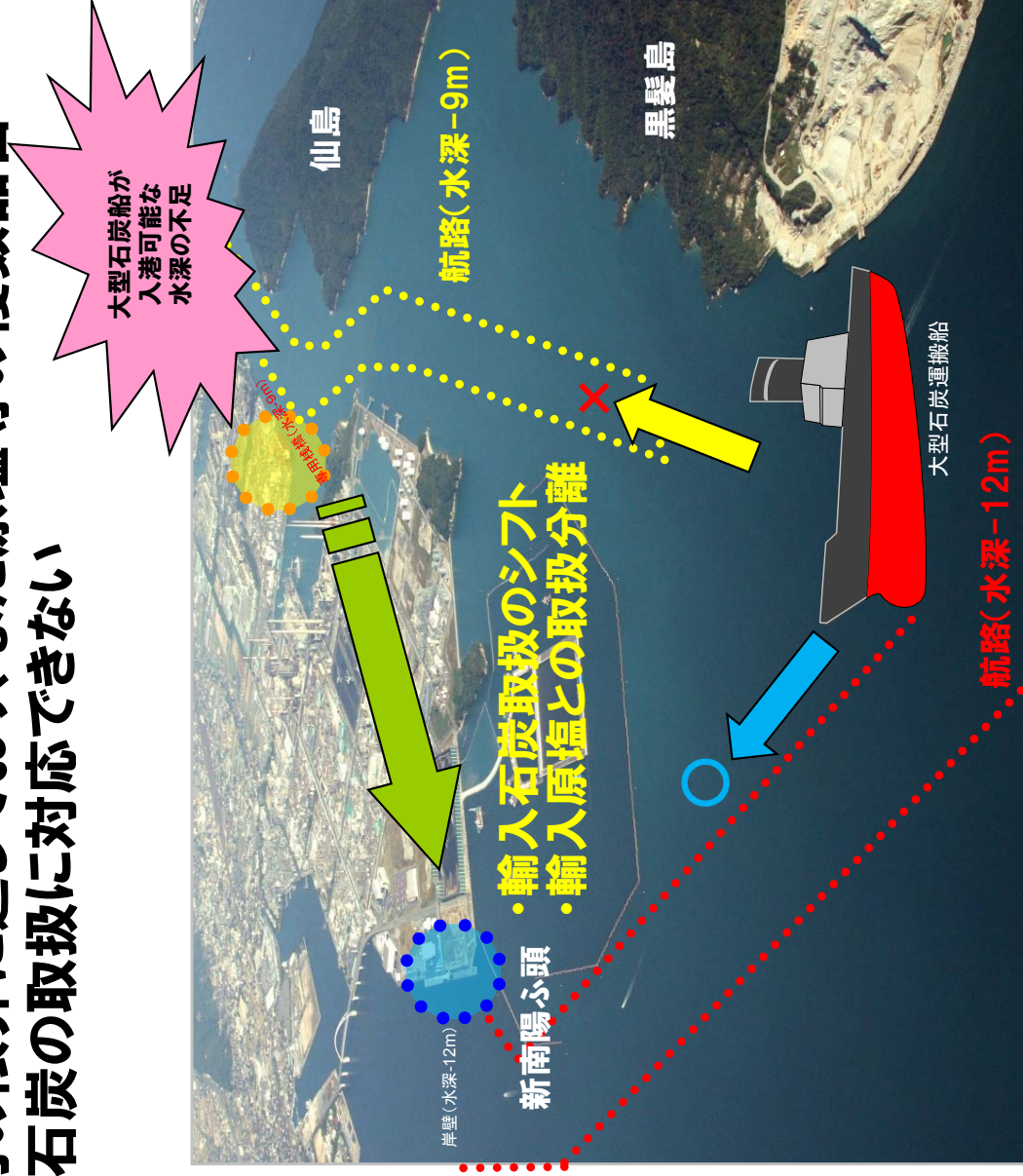
4. 徳山下松港(新南陽地区)の課題

○既存施設の能力不足の解消（岸壁数の不足）

- ・背後企業の生産設備や発電施設等の増強に伴い、原燃料の需要が増加
- ・石炭を扱う専用棧橋は、既に取扱能力の限界に達しており、また原塩等の複数品目を扱っているため、今後増加する輸入石炭の取扱に対応できない

○船舶の大型化への対応（航路・泊地水深）

- ・既存施設(専用棧橋)は、水深の不足等により陳腐化しているが、地理的条件から増深による機能強化が不可能
- ・大型の石炭運搬船が入港するための航路・泊地の水深が不足している



課題：石炭等バルク貨物需要の増加や、船舶の大型化に対応した係留施設
及び航路、泊地の水深が不足

徳山下松港 新南陽地区
国際物流ターミナル整備を実施

船舶の大型化に対応し、物流の効率化を図り、
背後企業の国際競争力の強化を実現する

6. 事業の概要と進捗状況

事業の概要と進捗状況

- ・平成9年度に事業着手
【岸壁(-12m)、航路・泊地(-12m)、臨港道路、埠頭用地】
- ・平成16年度に岸壁(-12m)が完成
- ・平成26年度末の全体進捗率90%
- ・残事業は平成28年度に完了予定

■事業の進捗状況

(事業期間：平成9年度～平成28年度)

施設名	岸壁(-12m)	航路・泊地(-12m)	臨港道路	埠頭用地	合計
整備数量	240m	154ha	240m	4.2ha	-
全体事業費	38億円	315億円	1億円	7億円	360億円
既投資額	38億円	281億円	1億円	5億円	324億円
残事業費	-	34億円	-	2億円	36億円
進捗率	完了	89%	完了	69%	90%



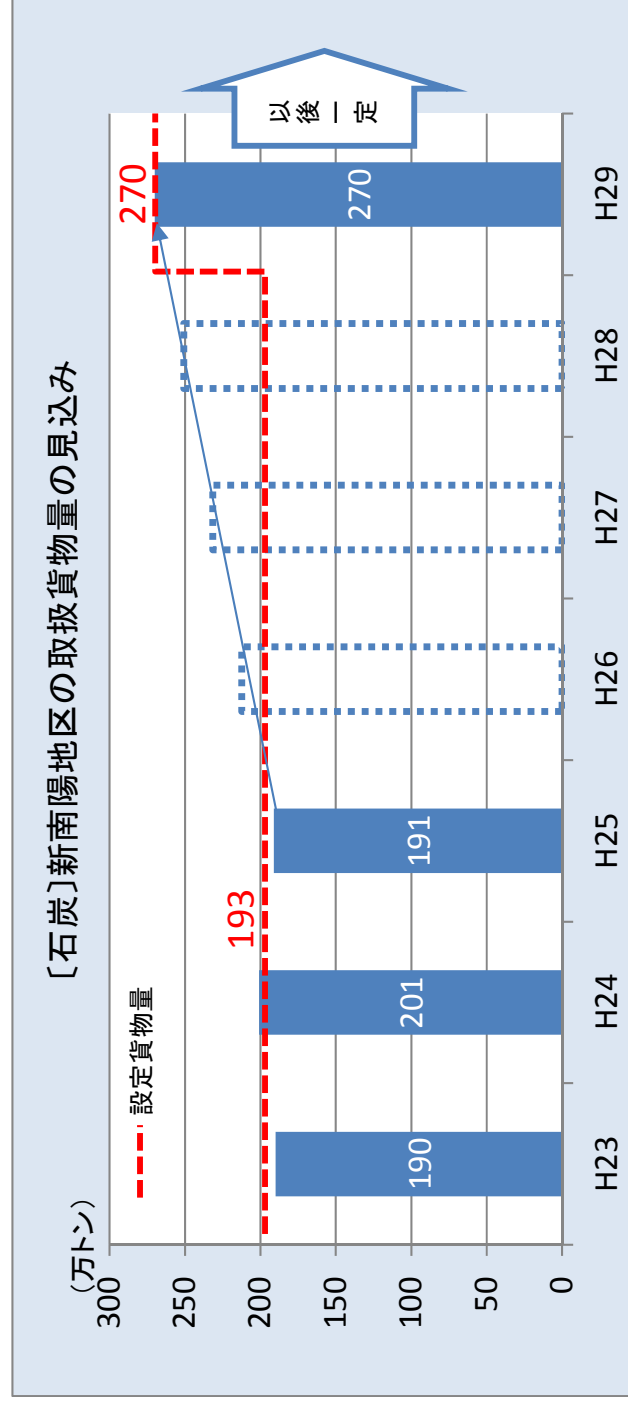
※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。

7. 費用便益分析における貨物量の設定

○新南陽地区に立地するA社における輸入石炭は、同社が所有する石炭火力発電所の燃料用として利用されておき、その全量が同地区の公共岸壁(水深-12m)で、平成23年に190万トン、平成24年に201万トン、平成25年に191万トンが陸揚げされた

○A社では、近年、苛性ソーダ(化学繊維などの多分野で使用)、MDI(ウレタン原料)等の製造能力を増強している。また、塩化ビニルモノマー(塩化ビニル樹脂の原料)については、平成23年のプラント事故により製造能力が低下していたが、平成26年11月には製造能力の増強工事が完工する予定。これら増産体制により平成29年に石炭火力発電所(自家発電所)がフル稼働となる

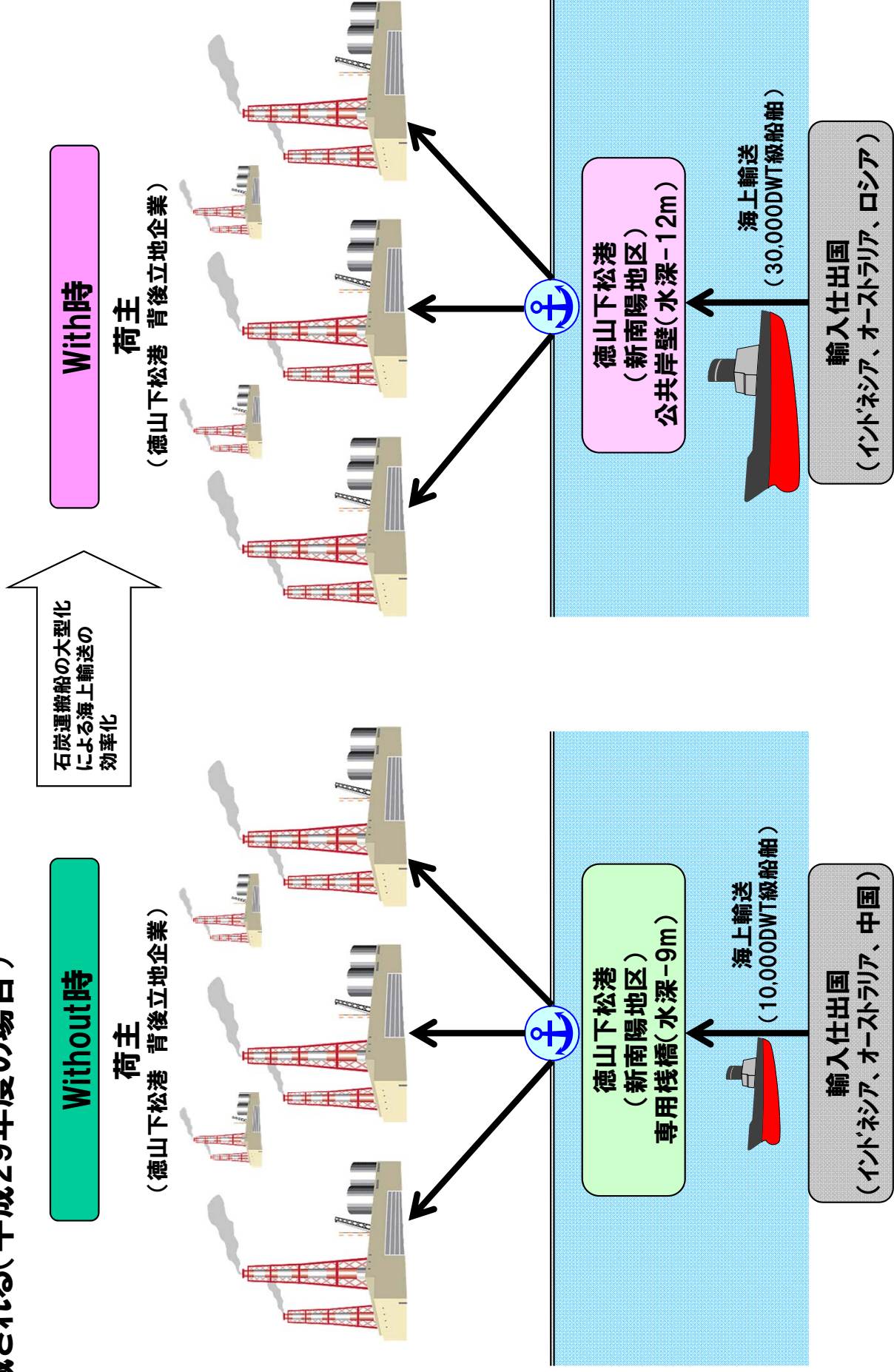
○平成20年5月に、新たな石炭火力発電所(自家発電所)が完成し、今後、上記新規設備の稼働開始等により、平成29年には石炭(輸入)の需要量が年間270万トンと見込まれる



8. 事業の効果①

輸送船舶の大型化に伴う海上輸送効率化便益

本プロジェクトを実施することにより、大型船舶の入港が可能となり、年間42.2億円の海上輸送コストが削減される(平成29年度の場合)



8. 事業の効果②

■その他の効果

○地域産業の安定・発展に貢献

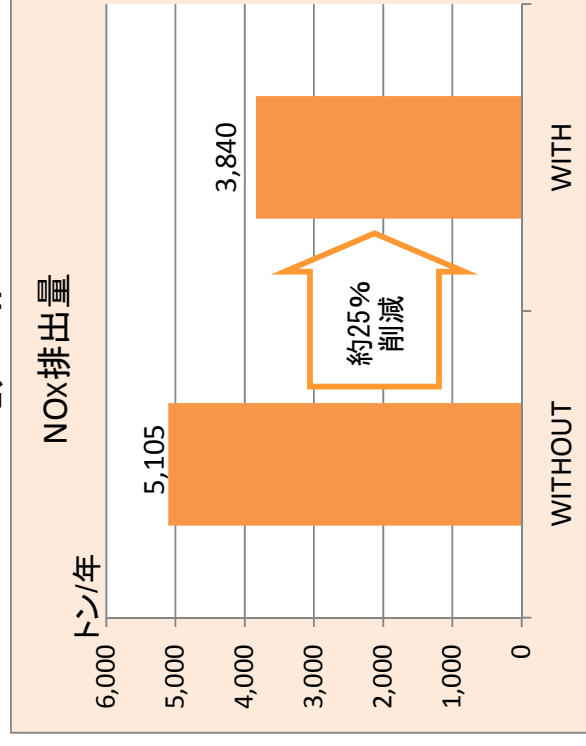
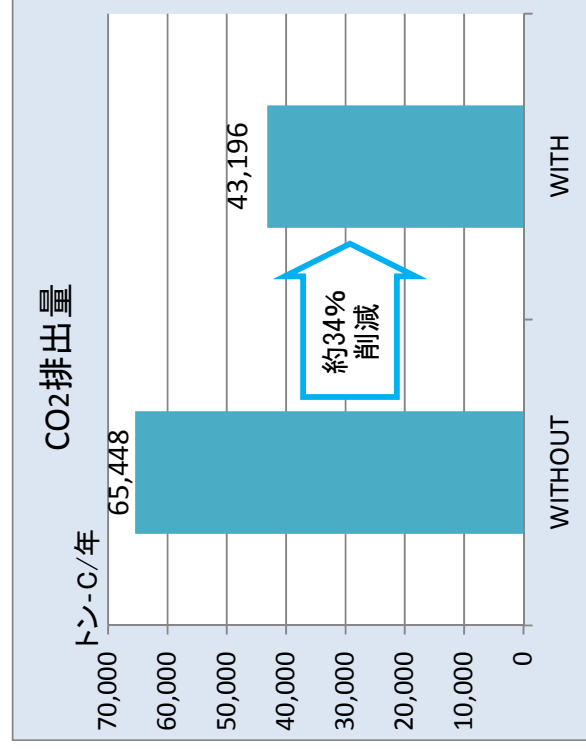
- ・本プロジェクトの実施により、背後立地企業の物流効率化が図られ、地域産業の国際競争力が向上する

○航路航行の安全性の向上

- ・本プロジェクトの実施により、石炭等の輸送に用いられる船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される

○環境負荷の軽減

- ・本プロジェクトの実施により、貨物の海上輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_x排出量が削減される



9. コスト縮減等の方策

■浚渫土砂の土砂処分場への揚土方法の見直し

- ・当初、揚土方法を「空気圧送船」で計画
- ・コスト縮減の観点より、現地状況等を考慮し、「リクレーマ船」での揚土方法へ見直した結果、約1.3億円のコスト縮減が図られた

当初：空気圧送船にて投入

・作業船費用が高価

・排砂管等の設置・撤去が発生

空気圧送船

排砂管

見直し：リクレーマ船にて投入

・作業船費用が安価

・排砂管等の設置・撤去が不要

リクレーマ船

10. 投資効果

■費用便益分析結果

項目	事業全体	残事業
費用(C)	367億円	198億円
事業費	366億円	197億円
維持管理費	1億円	1億円
便益(B)	821億円	656億円
海上輸送コスト削減便益	818億円	653億円
残存価値	3億円	3億円
純現在価値(B-C)	454億円	459億円
費用便益比(B/C)	2.2	3.3

※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。
 ※本表中の額は、平成23年度を基準年として現在価値化した後のものである。
 注：費用対効果分析に係る項目はH23年評価時点

■感度分析結果(B/Cによる分析)

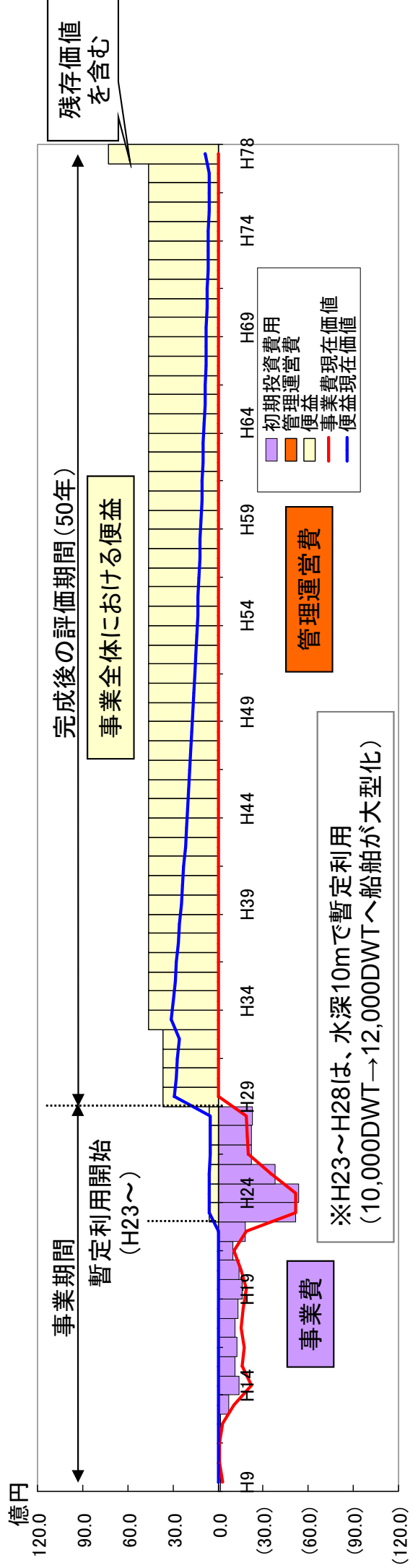
要因	事業全体		残事業	
	-10%	+10%	-10%	+10%
需要量	2.0	2.5	3.0	3.7
事業費	2.4	2.1	3.7	3.0
事業期間	2.3	2.2	3.4	3.3

費用便益分析の結果、

○純現在価値(B-C)=454億円

○費用便益比(B/C)= 2.2

となり、十分な投資効果があることが確認された。



11. 今後の対応方針(原案)

(1) 再評価の視点

① 事業の必要性等の視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ◇平成16年度に新南陽地区岸壁(水深-12m)が完成
- ◇平成23年から当該岸壁で石炭(輸入)の取扱実績があり、近年では年間約200万トンの取扱がある
- ◇平成29年度に、背後立地企業の生産設備の増強や、石炭火力発電所の稼働が予定され、原料の石炭の取扱量が増加する見込み

2) 事業の投資効果

費用便益比(B/C) = 2.2(事業全体)

3.3(残事業)

注:費用対効果分析に係る項目はH23年評価時点

3) 事業の進捗状況

- ◇総事業費: 360億円(既投資額:324億円)
- ◇残事業費: 36億円
- ◇事業進捗率: 90% (平成26年度末)

② 事業の進捗の見込み

- ◇平成28年度完了予定。

③ コスト縮減や代替案立案等の可能性

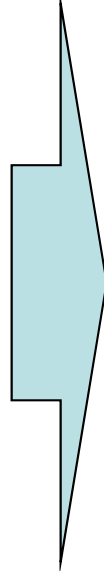
- ◇浚渫土砂の揚土方法を見直し、コスト縮減を図る

(2) 港湾管理者への意見照会結果

- ◇対応方針(原案)については異存なし。引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めていただきたい。

【今後の対応方針(原案)】

上記(1)、(2)の各視点により、効果が十分に見込まれると判断でき、港湾利用者からも早期完成が強
く要望されていることから継続が妥当



12. 前回評価時との比較

事項	前回評価 (H23再評価)	今回評価 (H26再評価)	備考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	岸壁(-12m) 泊地(-12m) 航路(-12m) 臨港道路 心頭用地	岸壁(-12m) 泊地(-12m) 航路(-12m) 臨港道路 心頭用地	変更無し
事業期間	平成9年度～ 平成28年度	平成9年度～ 平成28年度	変更無し
総事業費 (現在価値化前)	360億円	360億円	変更無し
総費用(C)	367億円	367億円	注:費用対効果分析に係る項目は H23年評価時点
総便益(B)	821億円	821億円	注:費用対効果分析に係る項目は H23年評価時点
費用便益比 (B/C)	2.2	2.2	注:費用対効果分析に係る項目は H23年評価時点

13. 費用対効果分析実施判定表

項目	判定	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合			
事業目的			
・事業目的に変更がない	■	事業目的に変更がない	■
外的要因			
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	■	地元情勢等の変化がない	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。			
1. 費用便益分析マニユアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	■	B/Cの算定方法に変更がない	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	■	需要量等の減少が10%以内 (便益対象貨物量(H29目標): [H23]270万トン [H26]270万トン)	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	■	事業費の増加が10%以内 (総事業費: [H23]360億円 [H26]360億円)	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	■	事業期間の延長が10%以内 (事業期間: [H23]H9~H28 [H26]H9~H28)	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないとは判断できる場合			
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	■	前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている (感度分析(需要-10%): [H23]B/C=2.0)	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	■	前回評価で費用対効果分析を実施している ([H23]B/C=2.2)	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。			

徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業
〔費用便益比(B/C)算定等資料〕

港湾（港湾整備事業） 事業評価カルテ（再評価）

平成 23 年度									
事業名(箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (徳山下松港 新南陽地区)	担当課	本省港湾局計画課	事業主体	中国地方整備局				
		担当課長名	松原 裕						
実施箇所	カルテ表示項目								
	山口県周南市								
	検索対象都道府県指定(複数可)								
	山口県								
該当基準	再評価実施後、一定期間が経過している事業(経過措置)								
主な事業の諸元	岸壁(-12m)、航路・泊地(-12m)、臨港道路、ふ頭用地								
事業期間	事業採択	平成 9 年度	完了	平成 28 年度					
総事業費(億円)	360		残事業費(億円)	222					
目的・必要性	石炭等のバルク貨物を輸送する船舶の大型化に対応した国際物流ターミナルを整備する。								
便益の主な根拠	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益(H23以降予測取扱貨物量:270万トン/年)								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 23 年度							
	B:総便益(億円)	821	C:総費用(億円)	367	全体B/C	2.2	B-C	454	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	656	C:総費用(億円)	198	継続B/C	3.3			
感度分析			事業全体のB/C			残事業のB/C			
	需 要 (-10%~+10%)		(2.0 ~ 2.5)			(3.0 ~ 3.7)			
	建 設 費 (+10%~-10%)		(2.1 ~ 2.4)			(3.0 ~ 3.7)			
	建 設 期 間 (+10%~-10%)		(2.2 ~ 2.3)			(3.3 ~ 3.4)			
事業の効果等	石炭等のバルク貨物の安定的かつ低廉な輸送が確保され、基礎素材型産業の国際競争力強化と地域経済の発展に寄与する。								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年5月、背後企業の新規石炭火力発電所が稼働を開始し、石炭の需要が増加。 平成22年11月、新南陽地区岸壁(-12m)背後に貯炭場が完成。 平成23年1月末、新南陽地区岸壁(-12m)での輸入石炭の取扱を開始。 平成23年5月末、徳山下松港・宇部港が国際バルク戦略港湾(石炭)に選定。 								
主な事業の進捗状況	総事業費360億円、既投資額138億円 平成22年度末現在 事業進捗率38%								
主な事業の進捗の見込み	平成28年度に完成予定								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	浚渫土砂の投入方法を見直し、平成23年度に約130百万円のコスト縮減を図る。								
対応方針	継続								
対応方針理由	十分な事業の投資効果が確認され、港湾利用者からも早期完成が強く要望されているため。								
貨幣換算が困難な効果等による評価	評価の観点	貨幣換算が困難な効果							
	国際競争力強化・物流効率化	背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料等バルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、雇用が確保されるとともに、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される。							
	環境	海上輸送効率化により、排出ガスの低減が図られる。							

徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益		便益(代表年)	
		単位	備考		単位
利用者便益	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益	1,703 円/トン・年	船舶の大型化による、海上輸送コスト削減	46.0	億円/年
残存価値	残存価値	航路・泊地、ふ頭用地の残存価値		26.7	億円

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(-12m)、航路・泊地(-12m)、臨港道路、ふ頭用地

〔船舶の大型化による、海上輸送コスト削減便益〕

国際物流ターミナルを整備することにより、岸壁並びに航路水深が12.0mとなり、標準船型30,000DWTの船舶が入港可能となるため、大型船舶を利用することによる海上輸送コストの削減ができる。

なお、石炭輸出国の今後の動向から、インドネシアは、今後内需の拡大により石炭輸出の伸びは減少し、やがて頭打ちになる可能性が高く、オーストラリアは、石炭輸出需要の拡大に伴い、インフラ整備・拡充が進められており、今後オーストラリアへの依存度は高まると予想される。また、中国では国内需要増のため、2004年より輸出量は減少し、輸入量が増加していることから、将来は石炭純輸入国に転じる可能性が高い。

上記から、オーストラリアのインフラ整備が2020年(H32)までに完成するとして、H33から、オーストラリアを50%とした。

【石炭輸入割合】

- ・石炭取扱貨物量: 270万トン(H23～)
- ・石炭輸入割合: 「インドネシア: オーストラリア: 中国=5:3:2」(H23～H32)
: 「インドネシア: オーストラリア: 中国=5:5:0」(H33～)

【WITHOUT時】

- ・利用船舶: 10,000DWT
- 【WITH時(-10m暫定供用)】(H23～H28)
- ・利用船舶: 12,000DWT
- 【WITH時(-12m供用)】(H29～)
- ・利用船舶: 30,000DWT

以上、プロジェクトの実施により、輸送費用が45.98億円/年削減可能(H33～)となる。

■【H23d～H28d】

石炭(インドネシア)

貨物量	内容	①	without時		with時	備考
			without時		with時	
一次輸送	便益対象貨物量(トン/年)	①	1,350,000			企業ヒアリングより
	仕出国		インドネシア			企業ヒアリングより
	仕出港		バリクパバン港			企業ヒアリングより
	利用船舶(DWT)	②	10,000	12,000		港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	135	113		①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	1,791		without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(1.2万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	16			企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	26.1	28.7		④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	3,518.6	3,238.1		③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	280.5			△: 単年度計算	

石炭(オーストラリア)

貨物量	内容	①	without時		with時	備考
			without時		with時	
一次輸送	便益対象貨物量(トン/年)	①	810,000			企業ヒアリングより
	仕出国		オーストラリア			企業ヒアリングより
	仕出港		ニューカッスル港			企業ヒアリングより
	利用船舶(DWT)	②	10,000	12,000		港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	81	68		①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	1,791		without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(1.2万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	28			企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	45.6	50.1		④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	3,694.6	3,410.1		③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	284.5			△: 単年度計算	

石炭(中国)

貨物量	内容	①	without時		with時	備考
			without時		with時	
一次輸送	便益対象貨物量(トン/年)	①	540,000			企業ヒアリングより
	仕出国		中国			企業ヒアリングより
	仕出港		ファンファ港			企業ヒアリングより
	利用船舶(DWT)	②	10,000	12,000		港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	54	45		①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	1,791		without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値より推定(1.2万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	6			企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	9.8	10.7		④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	527.8	483.6		③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	44.2			△: 単年度計算	

■【H29d～H32】
石炭(インドネシア)

内容		without時	with時	備考	
貨物量	便益対象貨物量(トン/年)	①	1,350,000	企業ヒアリングより	
一次輸送	仕出国		インドネシア	企業ヒアリングより	
	仕出港		バリクパバン港	企業ヒアリングより	
	利用船舶(DWT)	②	10,000	30,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	135	45	①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	2,565	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値(3.0万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	16		企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	26.1	41.0	④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	3,518.6	1,846.8	③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	1,671.8		△: 単年度計算	

石炭(オーストラリア)

内容		without時	with時	備考	
貨物量	便益対象貨物量(トン/年)	①	810,000	企業ヒアリングより	
一次輸送	仕出国		オーストラリア	企業ヒアリングより	
	仕出港		ニューカッスル港	企業ヒアリングより	
	利用船舶(DWT)	②	10,000	30,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	81	27	①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	2,565	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値(3.0万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	28		企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	45.6	71.8	④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	3,694.6	1,939.1	③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	1,755.4		△: 単年度計算	

石炭(中国)

内容		without時	with時	備考	
貨物量	便益対象貨物量(トン/年)	①	540,000	企業ヒアリングより	
一次輸送	仕出国		中国	企業ヒアリングより	
	仕出港		ファンファ港	企業ヒアリングより	
	利用船舶(DWT)	②	10,000	30,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	54	18	①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	2,565	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値(3.0万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	6		企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	9.8	15.4	④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	527.8	277.0	③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	250.8		△: 単年度計算	

■【H33d～】
石炭(インドネシア)

内容		without時	with時	備考	
貨物量	便益対象貨物量(トン/年)	①	1,350,000	輸出国の動向から設定	
一次輸送	仕出国		インドネシア	企業ヒアリングより	
	仕出港		バリクパバン港	企業ヒアリングより	
	利用船舶(DWT)	②	10,000	30,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	135	45	①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	2,565	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値(3.0万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	16		企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	26.1	41.0	④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	3,518.6	1,846.8	③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	1,671.8		△: 単年度計算	

石炭(オーストラリア)

内容		without時	with時	備考	
貨物量	便益対象貨物量(トン/年)	①	1,350,000	輸出国の動向から設定	
一次輸送	仕出国		オーストラリア	企業ヒアリングより	
	仕出港		ニューカッスル港	企業ヒアリングより	
	利用船舶(DWT)	②	10,000	30,000	港湾の施設の技術上の基準・同解説より
	年間利用隻数(隻/年)	③	135	45	①/②
	一日あたりの備船料(千円/日・隻)	④	1,629	2,565	without: マニュアル値(1.0万DWT) with: マニュアル値(3.0万DWT)
	日本までの航海日数	⑤	28		企業ヒアリングより(往復)
	日本までの一隻あたりの備船料(百万円/隻)	⑥	45.6	71.8	④*⑤
	日本までの年間備船料(百万円)	⑦	6,157.6	3,231.9	③*⑥
一次輸送費用削減便益(百万円/年)	⑧	2,925.7		△: 単年度計算	

〔残存価値〕

プロジェクトの供用期間の終了とともに、その時点で残っている資産を残存価値として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、ふ頭用地と航路・泊地の残存価値を計上する。
供用期間の終了とともに、26.7億円の残存価値が発生する。

【残存価値】

項 目	with時	without時
《ふ頭用地》		
ふ頭用地面積(m ²)	42,000	
土地単価(円/m ²)	23,100	
残存価値(億円)	9.7	
《航路・泊地》		
L: 投資、再投資からの年数(年)	50	
I: 耐用年数(年)	50	
A: 当初価格(百万円)	16,991	
$(1-9/10 \cdot I/L) \times A$: 残存価値(億円)	17.0	

※事業終了後H29～H78

徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

(1)事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)	残事業費 (億円)
工事費		321.2	203.3
岸壁(-12m)		33.8	0.0
基礎工	240 m	2.0	0.0
本体工	240 m	16.7	0.0
上部工	240 m	10.0	0.0
舗装工	240 m	0.2	0.0
附属工	240 m	4.9	0.0
航路・泊地(-12m)		287.4	203.3
浚渫工	3,392,000 m ³	287.4	203.3
用地費及補償費		4.4	3.2
用地費	1 式		
補償費	1 式	4.4	3.2
間接経費		28.9	14.0
道路(補助事業)	240 m	0.8	0.8
埠頭用地(起債事業)	4.2 ha	5.0	0.6
合計		360.3	221.9

※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)管理運営費

項目	数量	金額 (億円/年)
管理運営費	1 式	0.05

※港湾管理者ヒアリングより

徳山下松港 新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業
〔山口県への意見照会と回答〕



国中整企画第27号
国中整港計第14号
平成26年8月7日

山口県知事 殿

中国地方整備局長



中国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(ご依頼)

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、厚く御礼申し上げます。

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

このたび、平成26年9月2日(火)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、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたし
ます。

(別紙)

【港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
徳山下松港新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針(原案)を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限：平成26年8月25日(月)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田

施策分析評価係長 森浦

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651



平 26 技 術 管 理 第 435 号
 平成 26 年 (2014 年) 8 月 20 日

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政



中国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 26 年 8 月 7 日付け国中整企画第 27 号で意見照会がありましたこのことについて、
 下記のとおり回答します。

記

事業名	徳山下松港新南陽地区 国際物流ターミナル整備事業
「対応方針（原案）」案に対する意見 【「対応方針（原案）」案：継続】	異存なし
(意見) ・ 引き続き、早期完成に向けて、コスト縮減等を考慮の上、事業の促進に努めて いただきたい。	



担当
 土木建築部技術管理課
 企画班 高原 達男
 TEL 083-933-3632/FAX 083-933-3669

