

港湾関係の費用便益比（B／C）算定等資料

- 広島港五日市地区国際物流ターミナル整備事業 …… P.1
- 岩国港室の木地区国際物流ターミナル整備事業 …… P.10

広島港五日市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〕

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (広島港 五日市地区)			担当課	港湾局計画課		事業 主体	中国地方整備局		
				担当課長名	宮崎 祥一					
実施箇所	広島県広島市									
該当基準	事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業									
主な事業の 諸元	岸壁(水深11m)、泊地(水深11m)、岸壁(水深12m)【耐震】、泊地(水深12m)、航路(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成4年度	完了	平成23年度						
総事業費 (億円)	採択時	238		完了時	230					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>①大水深公共岸壁の不足 広島港には大水深の公共岸壁が不足しており、背後企業が輸出を行う際、広島港を利用できず、他港への陸上輸送を余儀なくされていたため、過大な輸送コストが発生していた。</p> <p>②大規模地震発生時の海上輸送拠点の不足 広島港では耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震時に緊急物資等を海上輸送する拠点が確保されていなかった。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>背後企業の物流効率化 住民や企業の安心・安全の確保</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <p>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>									
費用対効果 分析の算定 基礎となった 要因の変化	<p>総事業費 前回評価時 239億円 → 事業完了時 230億円 事業期間 前回評価時 平成4年度～平成22年度 → 事業完了時 平成4年度～平成23年度</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度			平成28年度						
	B:総便益 (億円)	519	C:総費用(億円)	483	全体B/C	1.1	B-C	35	EIRR (%)	4.2
事業の効果 の発現状況	・国際物流ターミナルの整備により、物流の効率化や防災機能の強化のほか、背後用地への企業の立地や設備投資の喚起、大型クルーズ船寄港による観光消費などが発生しており、一定の事業効果を発現している。									
事業実施に よる環境の 変化	・事業実施による環境の変化はない。									
社会経済情 勢の変化	平成13年8月に広島はつかいち大橋が開通し、五日市地区と廿日市地区の港湾物流の効率化が図られた。平成29年2月19日には新八幡川橋が4車線に拡幅予定となっており、更なる港湾物流の効率化が期待される。 当該施設背後に造成済みの臨海部産業用地はほぼ100%分譲済みとなっており、現在新たな工業用地を造成中である。									
今後の事後 評価の必要 性	本事業は一定の事業効果を発揮しており、今後も現在造成中の工業用地に新たな企業が立地することで更なる事業効果が期待できると判断されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。									
改善措置の 必要性	事業目的に見合った事業効果が発現していると判断されることから、改善措置の必要性はない。									
同種事業の 計画・調査の あり方や事 業評価手法 の見直しの 必要性	特になし									
対応方針	対応なし									
対応方針理 由	事業に伴う整備効果の発現が見られるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									

広島県五日市地区 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)

費用便益分析シート(割引後)

IRR= 4.2% NPV= 35 億円
B/C= 1.1

年度	(億円)					(億円)					
	施設 期間	社会的 割引率	初期投資・ 更新投資	管理運営費	総費用 (C)	施設 期間	社会的 割引率	初期投資・ 更新投資	管理運営費	総費用 (C)	
1992	0.5		24.3		24.3	0.5		24.3		24.3	
1993			5.9		5.9			5.9		5.9	
1994			5.9		5.9			5.9		5.9	
1995			4.8		4.8			4.8		4.8	
1996			0.9		0.9			0.9		0.9	
1997			37.9		37.9			37.9		37.9	
1998			39.5		39.5			39.5		39.5	
1999			18.0		18.0			18.0		18.0	
2000			8.0		8.0			8.0		8.0	
2001			3.1		3.1			3.1		3.1	
2002			8.7		8.7			8.7		8.7	
2003			2.4		2.4			2.4		2.4	
2004			1.7		1.7			1.7		1.7	
2005			5.7		5.7			5.7		5.7	
2006			0.9		0.9			0.9		0.9	
2007			6.8		6.8			6.8		6.8	
2008			8.7		8.7			8.7		8.7	
2009			8.6		8.6			8.6		8.6	
2010			0.1		0.1			0.1		0.1	
2011			0.1		0.1			0.1		0.1	
2012			0.1		0.1			0.1		0.1	
2013			0.1		0.1			0.1		0.1	
2014			0.1		0.1			0.1		0.1	
2015			0.1		0.1			0.1		0.1	
2016			0.1		0.1			0.1		0.1	
2017			0.1		0.1			0.1		0.1	
2018			0.1		0.1			0.1		0.1	
2019			0.1		0.1			0.1		0.1	
2020			0.1		0.1			0.1		0.1	
2021			0.1		0.1			0.1		0.1	
2022			0.1		0.1			0.1		0.1	
2023			0.1		0.1			0.1		0.1	
2024			0.1		0.1			0.1		0.1	
2025			0.1		0.1			0.1		0.1	
2026			0.1		0.1			0.1		0.1	
2027			0.1		0.1			0.1		0.1	
2028			0.1		0.1			0.1		0.1	
2029			0.1		0.1			0.1		0.1	
2030			0.1		0.1			0.1		0.1	
2031			0.1		0.1			0.1		0.1	
2032			0.1		0.1			0.1		0.1	
2033			0.1		0.1			0.1		0.1	
2034			0.1		0.1			0.1		0.1	
2035			0.1		0.1			0.1		0.1	
2036			0.1		0.1			0.1		0.1	
2037			0.1		0.1			0.1		0.1	
2038			0.1		0.1			0.1		0.1	
2039			0.1		0.1			0.1		0.1	
2040			0.1		0.1			0.1		0.1	
2041			0.1		0.1			0.1		0.1	
2042			0.1		0.1			0.1		0.1	
2043			0.1		0.1			0.1		0.1	
2044			0.1		0.1			0.1		0.1	
2045			0.1		0.1			0.1		0.1	
2046			0.1		0.1			0.1		0.1	
2047			0.1		0.1			0.1		0.1	
2048			0.1		0.1			0.1		0.1	
2049			0.1		0.1			0.1		0.1	
2050			0.1		0.1			0.1		0.1	
2051			0.1		0.1			0.1		0.1	
2052			0.1		0.1			0.1		0.1	
2053			0.1		0.1			0.1		0.1	
2054			0.1		0.1			0.1		0.1	
2055			0.1		0.1			0.1		0.1	
2056			0.1		0.1			0.1		0.1	
2057			0.1		0.1			0.1		0.1	
2058			0.1		0.1			0.1		0.1	
2059			0.1		0.1			0.1		0.1	
2060			0.1		0.1			0.1		0.1	
2061			0.1		0.1			0.1		0.1	
合計			241.0	5.3	246.3	928.3	39.5	21.7	48.9	1,038.4	792.2

広島港五日市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	計測する便益	便益(代表年)	
				単位
利用者便益	輸送コストの削減	陸上輸送距離短縮による輸送コスト削減	18.9	億円/年
	耐震便益	輸送コストの削減	陸上輸送距離短縮等による輸送コスト削減	1.0
		その他便益	施設被害回避便益	0.6

*便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(水深11m)、泊地(水深12m)、岸壁(水深12m)【耐震】、泊地(水深12m)、航路(水深12m) 臨港道路、ふ頭用地

〔陸上輸送効率化効果〕

本事業の整備により広島港背後で生産される産業機械の陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送費用が削減される。
 なお、「港湾投資の評価に関する解説書2011 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」を以下「解説書」という。

陸上輸送コスト削減便益

		without時	With時	備考	
①	年間貨物量(千FT/年)	57		産業機械	
②	トレーラー1台あたりの積載量(MT/台)	20			
③	トレーラー台数(台)	6,555		①/10(FT/台)×23(MT/台)/②×1,000 ヒアリングよりメトリックトンに換算しトレーラの台数を算定	
④	陸上輸送距離(km:往復)	654	1	工場⇄神戸港	工場⇄広島港五日市地区
⑤	トレーラ1台あたりの陸上輸送費用(円/台)	250,819	1,470	解説書2-3-28、港湾請負工事標準積算基準第1部5-2-7により、重量物運搬の割増を考慮	
⑥	高速道路輸送距離(km:往復)	621	0	宇品IC⇄生田川IC	—
⑦	高速道路利用費用(円/台)	39,129	0	特大車往復料金(税抜き)	—
⑧	年間陸上輸送費用(百万円/年)	1,900	9	③×(⑤+⑦)/1000000	
輸送ルートの変更による輸送費用削減便益(百万円/年)		1,891			

※高速道路利用費用以外の原単位は、平成21年度の原単位をGDPデフレーターで補正し、平成28年の原単位へ変換している。

〔大規模地震時における輸送効率化効果・施設被害回避効果〕

耐震強化岸壁を整備することで、震災時に緊急物資や一般貨物を海上輸送で直接被災地へ搬入することが可能となり、輸送コストが削減される。また、震災時の岸壁損壊を防ぐことができ、復旧費用の発生を回避できる。

なお、「港湾投資の評価に関する解説書2011 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」を以下「解説書」という。

1. 大規模地震時における輸送コスト削減便益(緊急物資:被災直後から2日目)

	without時	With時	備考	
① 港湾直背後圏人口(人)	362,858		広島都市圏西部	
② 緊急物資貨物量(トン)	83		解説書2-13-16を基に算出	
③ ヘリコプターによる輸送回数(回)	28	—	①/3トン 解説書2-13-28	—
④ トラックによる輸送回数(回)	—	28	—	①/3トン 解説書2-13-28
⑤ ヘリコプター輸送単価(円/回)	2,610,927	—	解説書2-13-28	
⑥ トラック輸送単価(円/回)	—	1,266	—	解説書2-13-29 五日市地区緑地(往復2km)
⑦ ヘリコプター輸送費用(百万円)	73	—	③×⑤/1000000	
⑧ トラック輸送費用(百万円)	—	0.04	—	④×⑥/1000000
震災時の緊急物資輸送費用削減便益(百万円/年)	73			

2. 大規模地震時における輸送コスト削減便益(緊急物資:被災後3日目～30日目)

	without時	With時	備考	
① 港湾直背後圏人口(人)	362,858		広島都市圏西部	
② 緊急物資貨物量(トン)	6,449		解説書2-13-16を基に算出	
③ 農水産品貨物量(トン)	1,327		解説書2-13-16を基に算出	
④ 雑工業品貨物量(トン)	5,122		解説書2-13-16を基に算出	
⑤ トラックによる輸送回数(回)	2,150		3トン/回	
⑥ 輸送距離(km:往復)	154	2	徳山下松港⇄五日市地区緑地	広島港⇄五日市地区緑地
⑦ トラック輸送単価(円/回)	26,789	1,279	解説書2-13-29	
⑧ トラック輸送費用(百万円)	57.6	2.8	③×④/1000000	
⑨ 輸送時間(時間)	7.9	0.4	走行速度 港湾直背後から20km圏内5km/h、それ以外34.5km/h	
⑩ 時間費用原単位(農水産品)(円/トン・時)	121		解説書2-2-34	
⑪ 時間費用原単位(雑工業品)(円/トン・時)	608		解説書2-2-34	
⑫ 時間費用(農水産品)(百万円)	1.3	0.1	③×⑨×⑩/1000000	
⑬ 時間費用(雑工業費)(百万円)	24.6	1.2	④×⑨×⑪/1000000	
震災時の緊急物資輸送費用削減便益(百万円/年)	79			

3. 大規模地震時における輸送コスト削減便益(一般貨物:被災後1ヶ月後から2年後)

	without時	With時	備考	
① 年間貨物量(千トン/年)	57		産業機械	
② トレーラー1台あたりの積載量(MT/台)	20			
③ トレーラー台数(台)	6,555		①/10(FT/台)×23(MT/台)/②×1,000 ヒアリングよりメトリックトンに換算しトレーラーの台数を算定	
④ 陸上輸送距離(km:往復)	648	1	工場⇄神戸港	工場⇄広島港五日市地区
⑤ トレーラー1台あたりの陸上輸送費用(円/台)	217,822	1,470	解説書2-3-28、港湾請負工事標準積算基準第1部5-2-7により、重量物運搬の割増を考慮	
⑥ 高速道路輸送距離(km:往復)	627	0	商工センターIC⇄生田川IC	
⑦ 高速道路利用費用(円/台)	39,129	0	特大車往復料金(税抜き)	
⑧ 年間陸上輸送費用(百万円/年)	1,684	10	③×(⑤+⑦)/1000000	
輸送ルートの変更による輸送費用削減便益(百万円/年)	1,675			

4. 大規模地震時における輸送コスト削減便益(一般貨物:被災後1ヶ月後から2年後)

		without時	With時	備考	
①	年間貨物量(千トン/年)	1,065		完成自動車	
②	年間取扱台数(千台/年)	107		①/10	
③	トレーラー1台あたりの積載量(台/台)	4			
④	トレーラー台数(台)	26,625		①/②×1,000	
⑤	陸上輸送距離(km:往復)	312	0	五日市地区⇄水島港	五日市地区内
⑥	トレーラー1台あたりの陸上輸送費用(円/台)	93,367	0	解説書2-3-28	
⑦	高速道路輸送距離(km:往復)	272	0	商工センターIC⇄玉島IC	—
⑧	高速道路利用費用(円/台)	19,296	0	特大車往復料金(税抜き)	—
⑨	年間陸上輸送費用(百万円/年)	3,000	0	③×(⑤+⑦)/1000000	
輸送ルートの変更による輸送費用削減便益(百万円/年)		3,000			

5. 大規模地震時における輸送コスト削減便益(一般貨物:被災後1ヶ月後から2年後)

		without時	With時	備考	
①	年間貨物量(千トン/年)	65		製材	
②	トレーラー1台あたりの積載量(トン/台)	10			
③	トレーラー台数(台)	6,500		①/②×1,000	
④	陸上輸送距離(km:往復)	147	10	五日市地区⇄徳山下松港	五日市地区⇄廿日市地区
⑤	トレーラー1台あたりの陸上輸送費用(円/台)	42,035	7,494	解説書2-3-28	
⑥	高速道路輸送距離(km:往復)	126	0	商工センターIC⇄玉島IC	—
⑦	高速道路利用費用(円/台)	6,167	0	特大車往復料金(税抜き)	—
⑧	年間陸上輸送費用(百万円/年)	313	49	③×(⑤+⑦)/1000000	
輸送ルートの変更による輸送費用削減便益(百万円/年)		265			

※高速道路利用費用以外の原単位は、平成21年度の原単位をGDPデフレーターで補正し、平成28年の原単位へ変換している。

6. 大規模地震時における施設被害回避便益

		without時	With時	備考	
①	岸壁復旧費用(百万円)	5,395	0	耐震強化しない場合の整備費用	—
②	1年目の復旧費用(百万円/年)	2,698	0	①/2	—
③	2年目の復旧費用(百万円/年)	2,594	0	①/2/1.04	—
震災時の施設被害回避便益(百万円/年)		5,291			

〔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ふ頭用地・道路用地の残存価値を計上する。

供用期間の終了とともに、46.9億円の残存価値が発生する。

項目	With時	Without時
《ふ頭用地・道路用地》		
残存価値(億円)	46.9	
合計	46.9	

広島港五日市地区国際物流ターミナル整備事業

【事後評価】

(1)事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)
直轄事業		184
岸壁(水深11m)	190 m	33
泊地(水深11m)	16.4 ha	4
岸壁(水深12m)【耐震】	240 m	80
泊地(水深12m)	52.2 ha	26
航路(水深12m)	63.1 ha	41
補助・起債事業		47
臨港道路	305 m	2
ふ頭用地	5.6 ha	45
合計		230

※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

(2)管理運営費

項目	数量	金額(億円/年)
管理運営費	1 式	0.1

※港湾管理者へのヒアリングにより

岩国港室の木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〕

事業名 (箇所名)	国際物流ターミナル整備事業 (岩国港 室の木地区)		担当課	港湾局計画課	事業 主体	中国地方整備局				
			担当課長名	宮崎 祥一						
実施箇所	山口県岩国市									
該当基準	事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業									
主な事業の 諸元	岸壁(-12m)、泊地(-12m)、護岸(防波)、臨港道路、ふ頭用地									
事業期間	事業採択	平成元年度	完了	平成23年度						
総事業費 (億円)	採択時	-		完了時	103					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <p>①岸壁水深 岸壁及び泊地の水深が不足していたことから、大型化する貨物船が入港できない。</p> <p>②ふ頭用地の不足 既存のふ頭用地は非常に狭隘であり、背後圏立地企業は貨物保管場所が確保できないため、一括大量輸送を実現できず、非効率な輸送を余儀なくされていた。</p> <p><達成すべき目標></p> <p>岸壁、泊地の整備により、大型貨物船の入港が可能となり、船舶大型化による物流効率化が図られる。 ふ頭用地の整備により、十分な保管場所が確保されることで、一括大量輸送が可能となる。</p> <p><政策体系上の位置付け></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力の確保・強化 ・施策目標:海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 									
費用対効果 分析の算定 基礎となった 要因の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費 前回評価時 102億円 → 事業完了時 103億円 ・対象貨物 前回評価時 原木、石炭 → 事業完了時 原木、再利用資材、非金属鉱物 									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成28年度							
	B:総便益 (億円)	208	C:総費用(億円)	198	全体B/C	1.1	B-C	10	EIRR (%)	4.2
事業の効果 の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、貨物の海上輸送コスト削減(7.9億円/年)など十分な事業効果を発現している。 ・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た。 									
事業実施に よる環境の 変化	特になし									
社会経済情 勢の変化	特になし									
今後の事後 評価の必要 性	本事業は一定の事業効果を発揮しており、今後も岩国港背後の貨物を取扱う重要な拠点施設としての利用が見込まれるため、改めて事後評価を実施する必要はない。									
改善措置の 必要性	事業目的に見合った事業効果が発現していると判断されており、今後の改善措置の必要性はない。									
同種事業の 計画・調査の あり方や事 業評価手法 の見直しの 必要性	現行の事業評価手法は本事業を適切に評価していると判断されており、現時点での見直しの必要性はない。									
対応方針	対応なし									
対応方針理 由	事業に伴う整備効果の発現が見られるため。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容>									

岩国港室の木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	計測する便益	便益(代表年)	
				単位
利用者便益	輸送コストの削減	原木の海上輸送コスト削減効果	1.6	億円/年
		再利用資源の海上輸送コスト削減効果	1.9	億円/年
		非金属鉱物の海上輸送コスト削減効果	4.4	億円/年
残存価値	残存価値	ふ頭用地の残存価値	7.6	億円/年

*便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年6月)」を参照

費用

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

[海上輸送効率化便益]

対象プロジェクトの実施により、輸送船舶が大型化され、海上輸送が効率化される。
 なお、「港湾投資の評価に関する解説書 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」を以下「解説書」という。

[海上輸送効率化便益](I + II + III) = 793 百万円/年

I. 原木の海上輸送コスト削減便益

項目		without	with	備考	
[1]	貨物量	トン	82,507	82,507	H24～H27平均
[2]	船型	DWT	12,000	30,000	ヒアリング結果より設定
[3]	年間利用隻数	隻	7	3	[3]=[1]÷[2](小数点以下切り上げ)
[4]	積出港	アメリカ(ロングビュー)		ヒアリング結果より設定	
[5]	片道海上輸送日数	日	15	14	ヒアリング結果より設定
[6]	往復海上輸送日数	日	30	28	[6]=[5]×2
[7]	海上輸送費用原単位	千円/日・隻	1,791	2,565	「解説書2011」p.2-3-34 表2-3-11 及びそれに基づく推定式より
[8]	海上輸送費用	百万円/年	376	215	[8]=[3]×[6]×[7]
[9]	海上輸送費用便益	百万円/年	161		[9]=[8](without)－[8](with)

II. 再利用資材の海上輸送コスト削減便益

項目		without	with	備考	
[1]	貨物量	トン	11,395	11,395	H24～H27平均
[2]	船型	DWT	10,000	18,000	ヒアリング結果より設定
[3]	1隻の積載量	トン	3,000	18,000	ヒアリング結果より設定
[4]	年間利用隻数	隻	4	1	[4]=[1]÷[3](小数点以下切り上げ)
[5]	積出港	アメリカ(ロングビーチ)		ヒアリング結果より設定	
[6]	片道海上輸送日数	日	20	17	ヒアリング結果より設定
[7]	往復海上輸送日数	日	40	34	[7]=[6]×2
[8]	海上輸送費用原単位	千円/日・隻	1,629	2,120	「解説書2011」p.2-3-34 表2-3-11 及びそれに基づく推定式より
[9]	海上輸送費用	百万円/年	261	72	[9]=[4]×[7]×[8]
[10]	海上輸送便益	百万円/年	189		[10]=[9](without)－[9](with)

III. 非金属鉱物の海上輸送コスト削減便益

項目		without	with	備考	
[1]	貨物量	トン	34,069	34,069	H24～H27平均
[2]	船型	DWT	10,000	30,000	ヒアリング結果より設定
[3]	1隻の積載量	トン	3,000	30,000	ヒアリング結果より設定
[4]	年間利用隻数	隻	12	2	[4]=[1]÷[3](小数点以下切り上げ)
[5]	積出港	オーストラリア(フリーマントル)		ヒアリング結果より設定	
[6]	片道海上輸送日数	日	15	14	ヒアリング結果より設定
[7]	往復海上輸送日数	日	30	28	[7]=[6]×2
[8]	海上輸送費用原単位	千円/日・隻	1,629	2,565	「解説書2011」p.2-3-34 表2-3-11 及びそれに基づく推定式より
[9]	海上輸送費用	百万円/年	586	144	[9]=[4]×[7]×[8]
[10]	海上輸送便益	百万円/年	443		[10]=[9](without)－[9](with)

〔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埠頭用地の残存価値を計上する。

項目		without時	with時	備考
①	ふ頭用地面積 m ²	-	29,100	-
②	土地価格 円/m ²	-	26,200	室の木地区近傍の公示地価(工業専用地域) ※H28.1.1調査(国土交通省)
③	残存価値 百万円	-	762	①×②÷1,000,000
残存価値		762		

岩国港室の木地区国際物流ターミナル整備事業

【事後評価】

(1)事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)
工事費		55.1
岸壁(-12m)		54.3
地盤改良工	240 m	27.9
基礎工	240 m	8.2
本体工	240 m	9.6
裏込・裏埋工	240 m	3.1
上部工	240 m	2.0
舗装工	240 m	0.5
付属工	240 m	3.0
泊地(-12m)		0.8
浚渫工	2.5 ha	0.8
用地費及補償費		0.2
補償費	1 式	0.2
間接経費		13.2
道路(補助事業)	570 m	1.3
護岸(防波)(補助・起債事業)	200 m	8.4
潮通し(起債事業)	200 m	20.9
ふ頭用地(起債事業)	3.8 ha	4.3
合計		103.4

※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とは限らない。

(2)管理運営費

項目	数量	金額 (億円/年)
管理運営費	1 式	0.03

※山口県ヒアリング結果に基づき算出している。