

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|-----------|--------------|-----------------|----------|-------------|-----|-----|-----|--|------|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------|-----|-----------|----|-------------|------|-------------|-----|-----|-----|--|
| 事業名 (箇所名) | 横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業 | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 宮崎 祥一 | 事業 主体 | 関東地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施箇所 | 神奈川県横浜市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業 の諸元 | 岸壁(水深12m)(改良)、泊地(水深12m)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成28年度 | 完了 | 平成32年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 89 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> 横浜港の完成自動車取扱貨物量が増加しており、新たな貨物需要の増加に対応可能な係留施設が不足している。 近年の自動車運搬船の大型化により、2バースの1隻での利用など、非効率なバース運用を強いられている。 完成自動車取扱台数の増加に伴い自動車運搬船の利用隻数も増加し、バースが飽和状態になっており、大型の自動車運搬船に対応したバース不足による沖待りが恒常的に発生している。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 完成自動車の取扱台数の増加や自動車運搬船の大型化に対応するため、老朽化した大黒ふ頭P3・P4岸壁(延長260m、水深7.5m)の修繕と併せて水深12mへ増深改良を行うとともに、既存岸壁(延長1,110m、水深10m)を含め、延長1,400mの連続バースとして再編することで、完成自動車の効率的な海上輸送を実現し、我が国の産業競争力強化を図る。 完成自動車の需要増加への対応 自動車運搬船の大型化に対応した施設の不足への対応 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画 の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 第1部 第3章 第1節 (3) ③グローバルな「対流」促進の強化 第2部 第4章 第1節 (1) 国際交通拠点の競争力強化 第2部 第5章 第2節 (2) インフラ機能の強化・高度化 社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 <ul style="list-style-type: none"> 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多 面的な効果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保 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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 産業の国際競争力の強化 <ul style="list-style-type: none"> 横浜港大黒ふ頭地区において、完成自動車の増加や自動車運搬船舶の大型化等に適切に対応することにより、国内で生産される完成自動車の海上輸送コストの削減等が可能となり、関東一円に立地する自動車メーカー等の国際競争力強化が図られる。また、国内自動車メーカーは、グローバルな生産・供給体制を再編する中で、国内工場の生産余力を活用した輸出強化を図っており、我が国自動車産業の生産性向上に寄与する。 雇用の確保、地域の活力向上 <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、完成自動車の国内生産機能が維持・拡大し、自動車メーカーのみならず、部品等を含めた広範な関連産業の生産体制の維持・拡大にも寄与し、多くの雇用が確保され、地域の活力向上が図られる。また、国内における生産機能が維持されることに伴い、関連企業による新たな研究開発や増産に向けた設備投資が喚起され、更なる雇用創出や税収の増加が期待される。 ふ頭利用の適正化 <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施により、鉄くず・鉄鋼などの一般貨物と完成自動車の利用を分離することができ、鉄くずなどの飛散に伴う完成自動車の汚損が回避され、これまで要していた一般貨物の飛散対策が不要となる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> 水深12mの岸壁が1バース増えることにより、代替港での取り扱いが解消する。 水深12mの岸壁が1バース増えることにより、大黒ふ頭地区の水深10m岸壁(T3~T8)において、喫水調整による利用が解消する。 大黒ふ頭沖における滞船が解消する。 <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> 代替港利用解消による輸送コスト削減 (平成33年便益対象貨物量:203万トン/年) 喫水調整解消による輸送コスト削減 (平成33年便益対象貨物量:34万トン/年) 沖待ち解消による滞船コストの削減 (平成33年便益対象隻数:270隻/年) <p>○投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> 代替港利用解消による輸送コスト削減 313億円 喫水調整解消による輸送コスト削減 29億円 沖待ち解消による滞船コストの削減 13億円 <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="2">平成27年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>355</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>77</td> <td>EIRR (%)</td> <td>19.1</td> <td>B-C(億 円)</td> <td>278</td> <td>B/C</td> <td colspan="2">4.6</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(4.2 ~ 5.1) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(4.2 ~ 5.1) 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(4.5 ~ 4.7) | | | | | | | | | | 基準年度 | 平成27年度 | | | | | | | | | | B:総便益 (億円) | 355 | C:総費用(億円) | 77 | EIRR (%) | 19.1 | B-C(億 円) | 278 | B/C | 4.6 | |
| 基準年度 | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益 (億円) | 355 | C:総費用(億円) | 77 | EIRR (%) | 19.1 | B-C(億 円) | 278 | B/C | 4.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <第三者委員会の意見・反映内容> 新規採択時評価について、適当である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

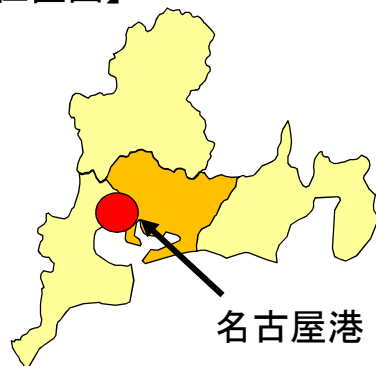
横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業



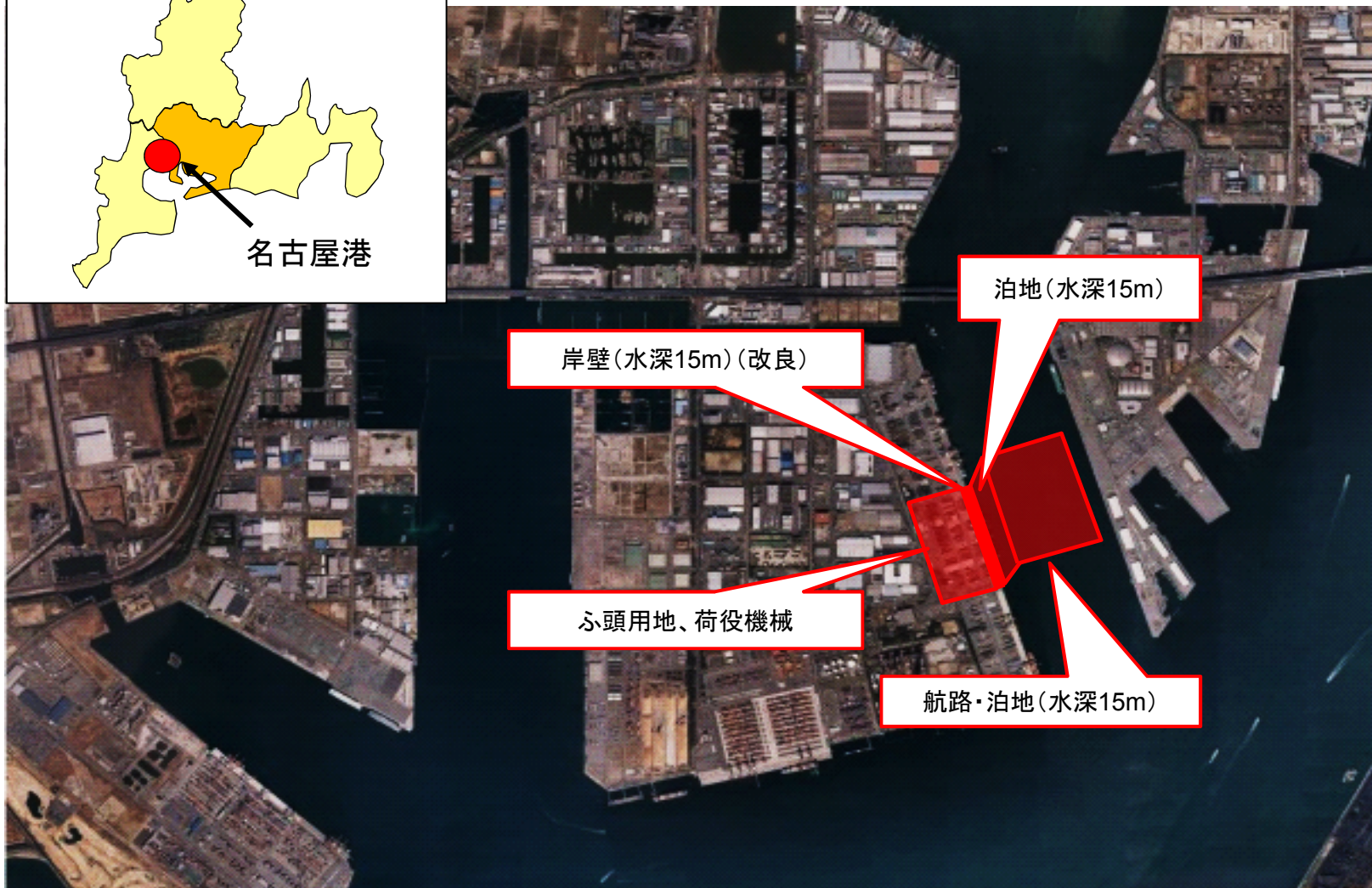
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------|--------------|-----------------|------|-------------|---------|-----|-----|------|--|--------|--|--|--|--|--|--|--|---------------|-------|-----------|-----|-------------|------|-------------|-------|-----|-----|
| 事業名 (箇所名) | 名古屋港飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業 | | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 宮崎 祥一 | | 事業 主体 | 中部地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施箇所 | 愛知県海部郡飛島村 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業 の諸元 | 岸壁(水深15m)(改良)、泊地(水深15m)、航路・泊地(水深15m)、ふ頭用地、荷役機械 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成28年度 | 完了 | 平成35年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 325 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要性 | <p><解決すべき課題・背景> 名古屋港の背後圏には、我が国の基幹産業である自動車関連産業をはじめ、工作機械、航空・宇宙、鉄鋼、電気製品等の製造産業が集積している。本事業を行う飛島ふ頭東側コンテナターミナル(水深12m)(以下、東側ターミナルという)は、東南アジア航路等が就航する主要なコンテナターミナルとなっており、自動車部品等の輸出拠点として重要な役割を果たしている。</p> <p>しかしながら、近年、カスケード現象によるコンテナ船の大型化が進展しており、名古屋港に寄港する東南アジア航路のコンテナ船も大型化に伴って、水深12mの岸壁を喫水調整等により利用せざるを得なくなるなど非効率な輸送が発生している。また、東側ターミナルの水深12m岸壁は、供用から40年以上が経過するなど、経年的な機能劣化が進行しており、喫水の老朽化対策が必要となっている。</p> <p><達成すべき目標> 老朽化した飛島東側ターミナルの水深12m岸壁(R1、R2)の大規模修繕と船舶の大型化に対応した増深改良を合わせて実施することによって、施設の機能回復と非効率な輸送の解消を図り、名古屋港背後圏に立地する基幹産業の国際競争力の強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存コンテナターミナルの水深不足に伴う物流効率化の制約を解消し、背後の荷主等事業者の物流効率化を支援する。 ・老朽化した東側ターミナルの水深12m岸壁(R1、R2)の大規模修繕を実施することによって、施設の機能回復を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画 の 位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> ・国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 第1部 第3章 第1節(3)③グローバルな「対流」促進の強化 第2部 第4章 第1節(1)国際交通拠点の競争力強化 第2部 第5章 第2節(2)インフラ機能の強化・高度化 ・社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 <ul style="list-style-type: none"> 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多 面的な効 果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化。 ・施策目標:海上輸送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>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力強化 名古屋港飛島ふ頭地区において、東南アジア方面とのコンテナ貨物の増加等に適切に対応することで、コンテナ貨物船による海上輸送コストの削減が可能となり、我が国の産業を牽引する自動車関連産業の他、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の国際競争力強化が図られる。 ・中部圏における雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、自動車関連産業等における東南アジア方面への生産拡大を契機として捉え、国内における裾野の広い関連産業の生産体制の強化が図られることで、雇用を含めた地域の活力向上が図られる。 ・地域の安全・安心の確保 東南海地震などの大規模地震の発災時においても、我が国の産業を牽引する自動車関連産業、工作機械産業等の裾野の広い関連産業の物流機能の確保が図られやすくなり、我が国全体の産業活動の維持に貢献ができる。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水深15m岸壁の整備に伴い、コンテナ船の喫水調整が解消され、輸送コストが削減される。 ・今回の改良に併せて、耐震化が図られるので、震災時のコンテナ輸送機能が維持されることにより、代替港までの輸送費用が削減される。 ・耐震化に伴い、震災時に岸壁の損壊が回避されることにより、岸壁の復旧にかかるコストが削減される。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喫水調整解消による輸送コストの削減(平成36年予測取扱貨物量:75万TEU/年) <p>○投資効率性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喫水調整解消による輸送コスト削減 1,003億円 ・災害時における代替港利用解消による輸送コスト削減 343億円 ・震災時における施設被害の回避 23億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td colspan="2">基準年度</td> <td colspan="2">平成27年度</td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>1,371</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>285</td> <td>EIRR (%)</td> <td>21.1</td> <td>B-C(億 円)</td> <td>1,086</td> <td>B/C</td> <td>4.8</td> </tr> </table> <p>(感度分析)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需 要 (-10% ~ +10%) B/C(4.3~5.3) 建 設 費 (+10% ~ -10%) B/C(4.4 ~ 5.4) 建 設 期 間 (+10% ~ -10%) B/C(4.8 ~ 4.9) | | | | | | | | | | 基準年度 | | 平成27年度 | | | | | | | | B:総便益 (億円) | 1,371 | C:総費用(億円) | 285 | EIRR (%) | 21.1 | B-C(億 円) | 1,086 | B/C | 4.8 |
| 基準年度 | | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益 (億円) | 1,371 | C:総費用(億円) | 285 | EIRR (%) | 21.1 | B-C(億 円) | 1,086 | B/C | 4.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業採択時評価について、適当である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

名古屋港飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業

【位置図】



名古屋港



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|--------------|-----------------|-------------|---------|-------------|--------|-----|-----|--|--|--|--|--|--|--|---------------|-------|-----------|-----|-------------|------|-------------|-----|-----|-----|--|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------------------|-----------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------------------------|-----------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------------------|-----------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 事業名 (箇所名) | 徳山下松港国際物流ターミナル整備事業 | 担当課 担当課長名 | 港湾局計画課 宮崎 祥一 | 事業 主体 | 中国地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施箇所 | 山口県下松市、周南市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な事業 の諸元 | 下松地区：棧橋(水深19m)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械 徳山地区：岸壁(水深14m)(延伸)、航路及び航路・泊地(水深14m)(拡幅) 新南陽地区：岸壁(水深12m)(延伸)、航路・泊地(水深12m)(拡幅) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 事業採択 | 平成28年度 | 完了 | 平成31年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総事業費 (億円) | 302 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的・必要 性 | <p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳山下松港及び宇部港については、現状各地区で石炭の単独輸送が行われているが、石炭の輸送コストを削減するため、企業間連携による共同輸送(共同配船、二港寄り)の取り組みとして、石炭積出港、連携する企業の組み合わせを変えながら計8回、実証実験が積み重ねられており、企業の協力的体制が構築されつつある。 ・既に大型石炭船の入港に対応可能な航路水深19mが確保されている徳山下松港の下松地区には、広域的共同輸送の核として機能する大水深岸壁がない(現在の棧橋は撤去予定)。 ・徳山下松港の他地区においては、海上輸送の効率化を実現できる大型石炭船の二港寄り等に対応するための岸壁延長や航路幅員が確保されていない状況。 ・西日本の各地域において、化学品メーカーによる発電施設の増設や電力会社による火力発電所の新設・増設が予定されているが、そのうち、既に建設に着手しているもの等の石炭輸入量を計上すると、平成26年から530万トン増加し、平成32年には1,704万トンとなることが見込まれる。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳山下松港及び宇部港において、企業間連携による大型石炭船を活用した共同輸送の進展に対応することで、安定的かつ安価な石炭の輸送が可能となるとともに、電力会社等による安定した電力供給が可能となることにより、港の背後圏のみならず、西日本に立地する企業の国際競争力強化が図られる。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 上位計画 の位置づ け | <ul style="list-style-type: none"> ・国土形成計画(全国計画)(平成27年8月14日閣議決定) 第1部 第3章 第1節(3)③グローバルな「対流」促進の強化 第2部 第4章 第1節(1) 国際交通拠点の競争力強化 ・社会資本整備重点計画(第4次)(平成27年9月18日閣議決定) 重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する。 4-2 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の多 面的な効 果 | <p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。 ・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業の国際競争力の強化 徳山下松港及び宇部港において、企業間連携による大型石炭船を活用した共同輸送の進展に対応することで、安定的かつ安価な石炭の輸送が可能となるとともに、電力会社等による安定した電力供給が可能となることにより、港の背後圏のみならず、西日本に立地する企業の国際競争力強化が図られる。 ・雇用の確保、地域の活力向上 本事業の実施により、西日本地域に立地する企業の生産体制の確保が図られるとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。また、本事業を実施を前提に、民間企業による新たな投資が検討されており、新たな雇用創出や税収の増加が期待される。 ・我が国における石炭取扱輸入拠点の形成 東日本地域の石炭輸入拠点となる小名浜港に加え、西日本地域の石炭輸入拠点となる徳山下松港・宇部港の石炭輸送体制が構築されることにより、我が国への石炭の安定的かつ安価な輸送を実現することが可能となる。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶が入港可能となり、徳山下松港の各地区及び宇部港間の共同輸送を行うことにより、海上輸送コストが削減される。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>■定量的効果のうち投資効率性</p> <p>○便益の主な根拠 船舶大型化による海上輸送コストの削減 (平成32年便益対象貨物量:1,372万トン/年)</p> <p>○投資効率性 ・船舶大型化による海上輸送コスト削減 1,206億円</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>基準年度</td> <td colspan="2">平成27年度</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>B:総便益 (億円)</td> <td>1,206</td> <td>C:総費用(億円)</td> <td>280</td> <td>EIRR (%)</td> <td>19.3</td> <td>B-C(億 円)</td> <td>926</td> <td>B/C</td> <td>4.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="11">(感度分析)</td> </tr> <tr> <td>需 要 (-10% ~ +10%) B/C</td> <td colspan="10">(3.9~4.7)</td> </tr> <tr> <td>建 設 費 (-10% ~ +10%) B/C</td> <td colspan="10">(3.9~4.8)</td> </tr> <tr> <td>建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C</td> <td colspan="10">(4.3~4.3)</td> </tr> </table> | | | | | 基準年度 | 平成27年度 | | | | | | | | | | B:総便益 (億円) | 1,206 | C:総費用(億円) | 280 | EIRR (%) | 19.3 | B-C(億 円) | 926 | B/C | 4.3 | | (感度分析) | | | | | | | | | | | 需 要 (-10% ~ +10%) B/C | (3.9~4.7) | | | | | | | | | | 建 設 費 (-10% ~ +10%) B/C | (3.9~4.8) | | | | | | | | | | 建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C | (4.3~4.3) | | | | | | | | |
| 基準年度 | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B:総便益 (億円) | 1,206 | C:総費用(億円) | 280 | EIRR (%) | 19.3 | B-C(億 円) | 926 | B/C | 4.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (感度分析) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 需 要 (-10% ~ +10%) B/C | (3.9~4.7) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建 設 費 (-10% ~ +10%) B/C | (3.9~4.8) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 建 設 期 間 (-10% ~ +10%) B/C | (4.3~4.3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業採択時評価について、適当である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

徳山下松港 国際物流ターミナル整備事業

