

[海上輸送費用削減便益（フェリー貨物）]

ここでは、フェリー貨物車両の海上輸送費用の削減額を算出する。

without 時は喫水調整により片道 25 分輸送時間が延びている。

取扱貨物車両台数は 60,917 台/年（平成 28 年以降）と設定している。

本プロジェクトの実施により約 1.1 億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	WITHOUT 時	WITH 時
取扱港湾	舞鶴港・小樽港	舞鶴港・小樽港
①車両台数（台/年）	60,917	
内トラック（台/年）	40,382	
内トレーラー（台/年）	20,535	
②輸送時間（分）	1,253	1,227
③海上輸送費用（千円/年）	5,837,495	5,724,904
海上輸送費用削減便益（千円/年）	112,591	

[輸送時間費用削減便益（フェリー貨物）]

ここでは、フェリー貨物の輸送時間費用の削減額を算出する。

without 時は喫水調整により片道 25 分輸送時間が延びている。

取扱貨物量は 5,156,213 トン/年（平成 28 年以降）と設定している。

本プロジェクトの実施により約 1.5 億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【輸送時間コスト】

項目	WITHOUT 時	WITH 時
取扱港湾	舞鶴港・小樽港	舞鶴港・小樽港
①貨物量（t/年）	5,156,213	
分類不能なもの（FT/年）	2,725,995	
金属機械工業品（FT/年）	590,816	
農水産品（FT/年）	1,839,403	
②時間費用原単位 （円/FT・時）	67	
	34	
	76	
③輸送時間（時）	20.9	20.5
④輸送時間費用（千円/年）	7,342,223	7,194,813
輸送時間費用削減便益（千円/年）	147,410	

[移動時間費用削減便益（フェリー旅客）]

ここでは、フェリー旅客の海上移動時間費用の削減額を算出する。

without 時は喫水調整により片道 25 分輸送時間が延びている。

旅客人数は 88,724 人/年（平成 28 年以降）と設定している。

本プロジェクトの実施により約 1.1 億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【移動時間コスト】

項目	WITHOUT 時	WITH 時
取扱港湾	舞鶴港・小樽港	舞鶴港・小樽港
①旅客人数（人/年）	88,724	
②時間費用原単位（円/人・分）	36	
③移動時間（時）	20.9	20.5
④移動時間費用（千円/年）	5,223,543	5,115,585
移動時間費用削減便益（千円/年）	107,690	

[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航路・泊地、ふ頭用地の残存価値を算出する。

本プロジェクトの供用終了と共に、364 百万円の残存価値が発生する。

【航路・泊地、泊地】

項目	WITHOUT 時	WITH 時
L：耐用年数（年）	—	50
I：再投資からの年数（年）	—	50
A：当初価格（百万円）	—	3,408
残存価値（百万円）	—	325
残存価値（計）（百万円）	325	

【ふ頭用地】

項目	WITHOUT 時	WITH 時
面積（m ² ）	—	1,000
土地単価（円/m ² ）	—	39,800
残存価値（百万円）	—	40
残存価値（計）（百万円）	40	