

[輸送コスト削減便益(コンテナ貨物)]

ここでは、コンテナの陸上輸送及び海上輸送の削減額を算出する。

WITHOUT時の代替港はコンテナ貨物発着地から大阪港または神戸港までの距離が近い港を設定する。

取扱量は24,579TEUと設定する。

本プロジェクトの実施により、2,227百万円/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		
取扱量(TEU)	24,579	24,579		
陸上輸送距離(km)	※	※		
陸上輸送費用原単位(円/個)				
陸上輸送費用(百万円)				
陸上輸送時間(h)				
時間費用原単位(円/h・個)				
陸上輸送時間費用(百万円)				
海上輸送距離				
海上輸送日数(日)				
海上輸送費用(円/個)				
海上輸送費用(百万円)				
海上輸送時間				
海上輸送時間費用原単位(円/h・個)				
海上輸送時間費用(百万円)				
輸送費用削減便益(千円)				
小浜市				29,678
あわら市				0
越前市		0		
高浜町		47,895		
おおい町		1,233		
若狭町		41,739		
京都市		274		
福知山市		505,741		
舞鶴市		675,454		
綾部市		120,099		
亀岡市		0		
京田辺市		0		
京丹後市		33,218		
南丹市		218,908		
京丹波町		9,797		
伊根町		3,853		
与謝野町		5,441		
豊岡市		111,373		
三田市		0		
篠山市		0		
養父市		19,708		
丹波市		22,301		
朝来市		244,701		
市川町		0		
香美町		4,741		
甲賀市		1,584		
高島市		119,748		
鳥取市		9,108		
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		2,227		

※対象市町により値が異なるため、便益額のみを示す。

(注意)

便益が負の値になる場合は輸送コスト以外の便益が想定されるため、輸送コスト削減便益を0とする

[輸送コスト削減便益(風力発電機)]

ここでは、風力発電機の陸上輸送費用の削減額を算出する。
 WITHOUT時の代替港は敦賀港を設定する。
 取扱量は20,317トンと設定する。
 本プロジェクトの実施により、67百万円/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
年間貨物量(千トン)	20,317	20,317
トレーラー台数(台)	1,016	1,016
往復輸送距離(km)	187	0
一般道路の輸送距離(km)	149	0
高速道路の輸送距離(km)	25	0
高速道路料金(円/台)	0	0
トレーラーの陸上輸送費用(円/台)	65,570	0
陸上輸送費用(百万円)	66.6	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		67

[輸送コスト削減便益(けい砂)]

ここでは、船舶の大型化(55,000DWT)によるけい砂の海上輸送費用及び陸上輸送費用の削減額を算出する。
 WITHOUT時の代替港は港内施設(第4埠頭)を設定する。
 取扱量は90,261トンと設定する。
 本プロジェクトの実施により、190百万円/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
年間貨物量(千トン)	90,261	90,261
1隻あたり積載貨物量(トン/隻)	12,000	55,000
1隻あたり海上輸送費用(千円/日・隻)	1,791	3,372
往復輸送日数(日)	21	21
年間延べ海上輸送隻数(隻)	8	2
海上輸送費用(千円)	307,548	139,934
海上輸送費用削減額(百万円/年)		168
ダンプトラック台数(台)	9,026	9,026
往復輸送距離(km)	24	20
ダンプトラックの陸上輸送費用(円/台)	17,570	15,140
陸上輸送費用(百万円/年)	159	137
陸上輸送費用便益(百万円/年)		22
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		190

[輸送コスト削減便益(震災時貨物)]

ここでは、震災時貨物(コンテナ)の陸上輸送費用の削減額を算出する。
 WITHOUT時の代替港は敦賀港を設定する。
 取扱量は75,000TEUと設定する。
 本プロジェクトの実施により、76百万円/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
取扱量(TEU)	75,000	75,000
輸送距離(km)	※	※
輸送費用原単位(円/個)		
輸送費用(百万円)		
輸送時間(h)		
時間費用原単位(円/h・個)		
輸送時間費用(百万円)		
輸送費用削減便益 滋賀(千円)		
輸送費用削減便益 京都(千円)	75,561	
輸送費用削減便益 大阪(千円)	931,121	
輸送費用削減便益 兵庫(千円)	809,660	
輸送費用削減便益 奈良(千円)	0	
輸送費用削減便益 和歌山(千円)	42,921	
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)	1,905	

※対象府県により値が異なるため、輸送費用削減便益(計)のみを示す。

(注意)

便益が負の値になる場合は輸送コスト以外の便益が想定されるため、輸送コスト削減便益を0とする。
 地震発生確率は未考慮

[輸送コスト削減便益(臨港道路)]

ここでは、臨港道路整備による一般交通の移動費用・移動時間費用及び事故損失額の削減額を算出する。
 本プロジェクトの実施により、1,108百万円/年の輸送コスト及び29百万円/年の事故損失額が削減可能となる。

【輸送コスト】

項目	WITHOUT時	WITH時
走行時間費用(億円)	646.31	637.05
走行経費(億円)	205.23	203.41
移動コスト(億円)	851.54	840.46
移動コスト削減便益(百万円/年)		1,108
事故損失額(億円)	44.89	44.60
事故損失減少便益(百万円/年)		29

[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を計上できる土地及び上屋、荷役機械等の陸上施設、泊地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終了と共に、2,948百万円/年の残存価値が発生する。

【埠頭用地】

項目	WITH時	WITHOUT時
面積(ha)	4.6	—
単価(円/m2)	15000	—
残存価値(百万円)	690.0	—
残存価値(計)(百万円)		690.0

【上屋】

項目	WITH時	WITHOUT時
L: 耐用年数(年)	38	—
I: 再投資からの年数(年)	12	—
A: 当初価格(億円)	7.36	—
残存価値(百万円)	453.2	—
残存価値(計)(百万円)		453.2

【荷役機械】

項目	WITH時	WITHOUT時
■ 荷役機械①		
L: 耐用年数(年)	17	—
I: 再投資からの年数(年)	16	—
A: 当初価格(億円)	4	—
残存価値(百万円)	21.2	—
■ 荷役機械②		
L: 耐用年数(年)	17	—
I: 再投資からの年数(年)	15	—
A: 当初価格(億円)	4	—
残存価値(百万円)	42.4	—
残存価値(計)(百万円)		63.6

【泊地】

項目	WITH時	WITHOUT時
L: 耐用年数(年)	50	—
I: 再投資からの年数(年)	54	—
A: 当初価格(億円)	23.5	—
残存価値(百万円)	65.8	—
残存価値(計)(百万円)		65.8

【道路用地】

項目	WITH時	WITHOUT時
■ 上安久線		
山林(千円)	49,222.0	—
宅地(千円)	154,200.0	—
商業地(27号沿)(千円)	96,180.0	—
■ 和田トンネル		
山林(千円)	48,743.0	—
補助事業分(千円)	1,326,612.0	—
残存価値(計)(百万円)		1,675.0