

[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。

取扱貨物量は 25,359TEU/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 1,173 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)		25,359	25,359
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)			
輸送費用削減便益(千円)	小浜市		18,478
	高浜町		29,728
	あおい町		735
	若狭町		21,203
	京都市		0
	福知山市		336,622
	舞鶴市		441,905
	綾部市		72,620
	京田辺市		0
	京丹後市		29,683
	南丹市		25,664
	京丹波町		4,043
	伊根町		1,384
	与謝野町		3,020
	豊岡市		62,754
	養父市		7,124
	丹波市		7,881
	朝来市		87,605
	香美町		2,157
	甲賀市		0
高島市		20,672	
彦根市		0	
鳥取市		0	
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)			1,173

※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（中古自動車）]

ここでは、中古自動車の陸上輸送費用の削減額を算出する。

Without 時の代替港は福井港を設定する。

取扱貨物量は 264,000 トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 413 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(トン)	大阪市	132,000	132,000
	神戸市	132,000	132,000
中古自動車台数(台)	大阪市	13,200	13,200
	神戸市	13,200	13,200
キャリアカー台数(台)	大阪市	2,934	2,934
	神戸市	2,934	2,934
往復輸送距離(km)	大阪市	518.0	268.6
	神戸市	553.2	241.6
陸上輸送費用原単位(円/台)	大阪市	142,760	85,790
	神戸市	152,870	81,530
高速道路利用費用(円/台)	大阪市	15,028	8,889
	神戸市	15,602	9,195
輸送費用(千円)	大阪市	462,871	277,741
	神戸市	494,213	266,142
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)			413

[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。

取扱貨物量は 20,317 トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により 69 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(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)	188	0
一般道路の輸送距離(km)	152	0
高速道路の輸送距離(km)	36	0
高速道路料金(円/台)	2,780	0
トレーラーの陸上輸送費用(円/台)	65,570	0
陸上輸送費用(千円)	69,444	0
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		69

[輸送コスト削減便益（けい砂）]

ここでは、船舶の大型化によるけい砂の海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109,000トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により270百万円/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(トン)	109,000	109,000
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)	23	21
年間延べ海上輸送隻数(隻)	10	2
海上輸送費用(千円)	411,914	141,624
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		270

[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71,000トン/年と設定する。

本プロジェクトの実施により60百万円/年（代表年）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)	71,000	71,000
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)		13,944
輸送費用削減便益 京都(千円)		44,663
輸送費用削減便益 大阪(千円)		585,771
輸送費用削減便益 兵庫(千円)		712,106
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)		29,580
輸送費用削減便益(計)(百万円/年)		1,386

※対象都道府県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。

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 1,735 百万円/年の輸送コスト及び 12 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(百万円)	10,557	8,882
走行経費(百万円)	3,294	3,234
移動コスト(百万円)	13,851	12,116
移動コスト削減便益(百万円/年)		1,735
事故損失額(百万円)	819	807
事故損失減少便益(百万円/年)		12

[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、3,887 百万円の残存価値が発生する。

【埠頭用地】

項目	without時	with時
面積(ha)	—	5.8
単価(円/m <sup>2</sup> )	—	18,100
残存価値(百万円)	—	1,050
残存価値(計)(百万円)		1,050

【上屋】

項目	without時	with時
<b>■上屋①</b>		
耐用年数(年)	—	38
再投資からの年数(年)	—	12
当初価格(億円)	—	4.1
残存価値(百万円)	—	252.2
<b>■上屋②</b>		
耐用年数(年)	—	38
再投資からの年数(年)	—	3
当初価格(億円)	—	4.2
残存価値(百万円)	—	350.5
残存価値(計)(百万円)		603

【荷役機械】

項目	without時	with時
<b>■荷役機械①</b>		
耐用年数(年)	—	17
再投資からの年数(年)	—	16
当初価格(億円)	—	5.4
残存価値(百万円)	—	28.8
<b>■荷役機械②</b>		
耐用年数(年)		17
再投資からの年数(年)	—	8
当初価格(億円)	—	9.1
残存価値(百万円)	—	433.2
残存価値(計)(百万円)		462

【泊地】

項目	without時	with時
<b>■泊地①</b>		
耐用年数(年)	—	50
再投資からの年数(年)	—	54
当初価格(百万円)	—	22.0
残存価値(百万円)	—	61.7
<b>■泊地②</b>		
耐用年数(年)	—	50
再投資からの年数(年)	—	43
当初価格(百万円)	—	2.6
残存価値(百万円)	—	58.6
残存価値(計)(百万円)		120

【道路用地】

項目	without時	with時
<b>■上安久線</b>		
山林(千円)	—	44,587
宅地(千円)	—	140,317
商業地(27号沿)(千円)	—	92,192
<b>■和田トンネル</b>		
山林(千円)	—	48,743
補助事業分(千円)	—	1,326,612
残存価値(計)(百万円)		1,652