

○輸送コスト削減効果（海上輸送）

バルク貨物の輸送コスト削減額を算出する。Without 時の代替港は大阪港を設定する。対象プロジェクトの実施に伴う姫路港での直接取扱による輸送コスト削減額は年間 37 百万円となる。

【海上輸送（輸入）】

項 目	Without 時	With 時
年間取扱貨物量 (FT/年)	20,451	20,451
船型 (DWT)	12,000	30,000
寄港回数 (回/年)	2	1
往復海上輸送日数	28	28
積載率	0.85	0.68
海上輸送費用原単位 (千円/隻・日)	1,791	2,565
海上輸送費用原単位 (補正) (千円/隻・日)	1,522	1,744
海上輸送費用 (億円/年)	0.85	0.49
便益 (億円/年)	0.36	

【海上輸送（移出）】

項 目	Without 時	With 時
年間取扱貨物量 (FT/年)	3,709	3,709
船型 (DWT)	1,000	1,000
寄港回数 (回/年)	4	4
航海距離 (海里)	71	35
航行速度 (Knot)	12.9	12.9
航行時間 (h)	5.5	2.7
積載率	0.93	0.93
海上輸送費用原単位 (千円/隻・日)	641	641
海上輸送費用原単位 (千円/回)	441	216
海上輸送費用原単位 (補正) (千円/回)	410	201
海上輸送費用 (億円/年)	0.02	0.01
便益 (億円/年)	0.01	

【合計】

輸送コスト削減便益 (億円/年)	0.37
------------------	------

○輸送コスト削減効果（陸上輸送）

バルク貨物の輸送コスト削減額を算出する。Without 時の代替港は堺泉北港を設定する。対象プロジェクトの実施に伴う貨物船の直接寄港による陸上輸送コスト削減額は年間 1,698 百万円となる。

【陸上輸送（輸入）】

項 目	Without 時	With 時
年間取扱貨物量 (FT/年)	250,000	250,000
トラック 1 台当たりの積載量 (トン/台)	10	10
トラック台数 (台/年)	25,000	25,000
往復輸送距離 (km)	230.2	2.2
回転数	1	22
必要台数 (台/年)	25,000	1,137
陸上輸送費用原単位 (円/台)	55,620	31,500
陸上輸送費用 (億円/年)	13.91	0.36
便益 (億円/年)	13.55	

【陸上輸送（移入）】

項 目	Without 時	With 時
年間取扱貨物量 (FT/年)	250,000	250,000
トラック 1 台当たりの積載量 (トン/台)	10	10
トラック台数 (台/年)	25,000	25,000
往復輸送距離 (km)	16.6	2.2
回転数	1	22
必要台数 (台/年)	25,000	1,137
陸上輸送費用原単位 (円/台)	15,140	31,500
陸上輸送費用 (億円/年)	3.79	0.36
便益 (億円/年)	3.43	

【合計】

輸送コスト削減便益 (億円/年)	16.98
------------------	-------

○残存価値

本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる施設はふ頭用地と荷役機械であり、その残存価値（現在価値）は、1,591 百万円となる。

【ふ頭用地】

項 目	Without 時	With 時
ふ頭用地の面積 (㎡)	—	34,000
土地単価 (円/㎡)	—	44,700
ふ頭用地の残存価値 (億円)	—	15.2

【荷役機械】

項 目	Without 時	With 時
荷役機械の耐用年数 (年)	—	17
当初価格 (億円、平成 28 年価格)	—	6.73
荷役機械の残存価値 (億円)	—	0.71

【合計】

残存価値 (億円)	15.91
-----------	-------