

天塩港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業  
【便益算定根拠】

○陸上輸送コストの削減

砂の陸上輸送コスト削減額を算出する。

取扱貨物量を576千トン(砂：576千トン)と予測。

本整備事業の実施により、1,289百万円/年の陸上輸送コスト削減が可能となる。

〔輸送コストの削減便益〕 → 1,289 百万円/年

・輸送費用の削減便益(①) → 1,289 百万円/年

【陸上輸送費用】

項 目	With時	Without時
a：貨物取扱量（千トン/年）	576	576
b：輸送距離（km）	20	125
c：輸送費用（円/台）	9,851	32,235
d：使用台数（台）	57,600	57,600
e：陸上輸送費用（千円/年）(c×d)	567,418	1,856,736
陸上輸送費用削減便益（計）（百万円/年）		1,289 ①

輸送コスト削減便益の算出にあたり、without時の代替港を「稚内港」に設定している。  
代替港の設定にあたっては諸条件を考慮し、以下のとおり選定した。

【砂・砂利】

港名	砂利・砂 取扱実績の有無	地理的条件 (天塩港からの距離)	評価	判定
稚内港	○	71km	岸壁水深より十分な取扱能力を有し、且つ、近傍に位置している。	○
留萌港	○	115km	岸壁水深より十分な取扱能力を有しているが、稚内港より遠方に位置している。	×
羽幌港	×	62km	岸壁はフェリー・高速船の利用施設となっており、取扱ヤードの確保も困難である。	×

○航路・泊地の維持浚渫費の削減

漂砂対策施設が整備されることで削減される浚渫費用を算定する。

本整備事業の実施により、140百万円/年の浚渫費用の削減が可能となる。

〔維持浚渫費用削減便益〕 → 140 百万円/年

・維持浚渫費用削減便益(①) → 140 百万円/年

【旅客の移動時間コスト削減】

項 目	With時	Without時
a：区域面積（m <sup>2</sup> ）	26,082	26,082
b：1年当たりの堆積厚（m/年）	0.085	0.438
c：1年当たりの浚渫土量（m <sup>3</sup> /年）	3,951	18,816
d：1年当たりの浚渫費用（円/m <sup>3</sup> ）	38,268,616	178,665,540
e：浚渫単価（円/m <sup>3</sup> ）(d/c)	9,686	9,495
航路・維持浚渫費の削減（百万円/年）		140 ①