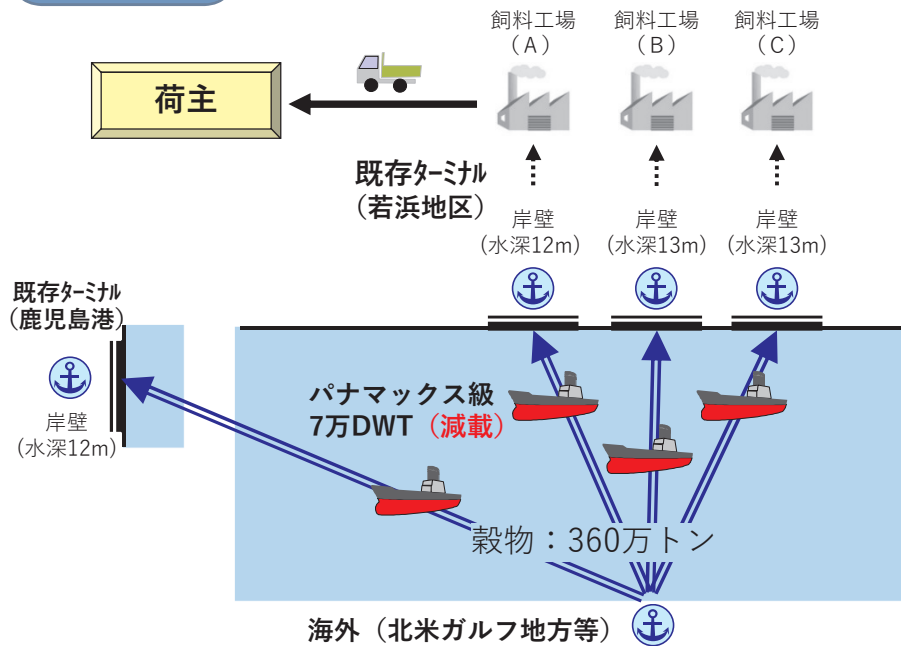


# 事業の効果 (船舶大型化による海上輸送コスト削減)

岸壁（水深14m）の整備に伴いパナマックス級穀物船の満載入港が可能となり、志布志港背後の穀物関連企業間の連携や鹿児島港との港間連携による共同輸送が実現されることにより、海上輸送コストの削減が図られ、地域経済の活性化に寄与する。

without時

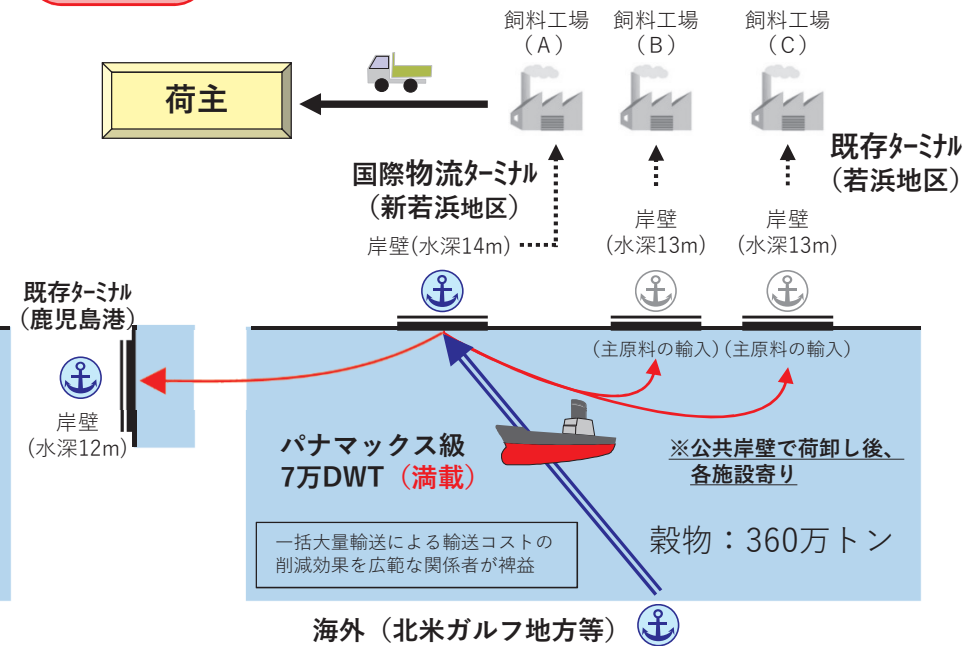
- ・各岸壁で単独輸送により穀物を輸入
- ・岸壁の水深不足により、喫水調整を伴う輸送



海上輸送コスト：193.6億円/年

with時

- ・新若浜地区において大型穀物船の満載入港が可能
- ・港内施設間、鹿児島港との連携による共同輸送が可能



海上輸送コスト：172.3億円/年

◆海上輸送コスト削減 ※デフレーター考慮後を示す。

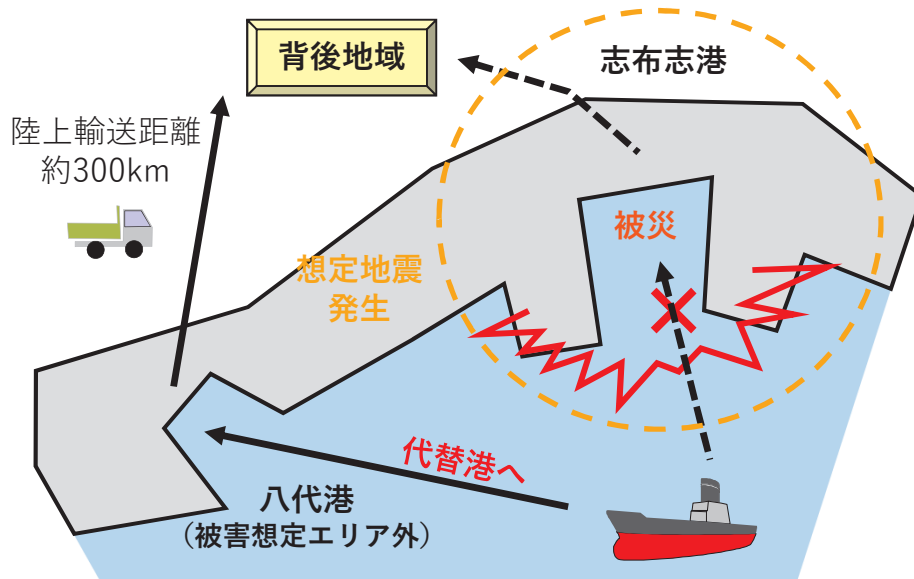
単年度便益：21.3億円/年、総便益（割引後）376億円

# 事業の効果 (震災時の輸送コストの増大回避)

岸壁（水深14m）の液状化対策により、大規模地震の発生時においても輸送機能が維持され、当該岸壁を利用した幹線貨物（穀物）の取扱いが可能となり、輸送コストの増大を回避することができる。

without時

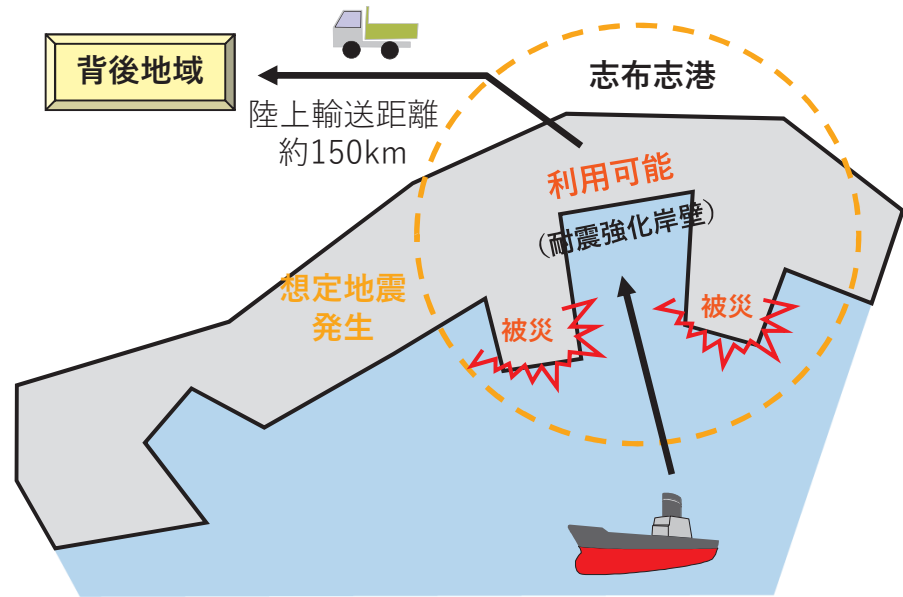
※被災直後から2年後まで  
幹線貨物：360万トン



震災時の輸送コスト：481.6億円/年

with時

※被災直後から2年後まで  
幹線貨物：360万トン



震災時の輸送コスト：307.9億円/年

単年度便益  
173.6億円/年※

※地震発生確率考慮前

◆震災時の輸送コスト増大回避（地震発生確率考慮後）

単年度便益：6.2億円/年、総便益（割引後）76億円