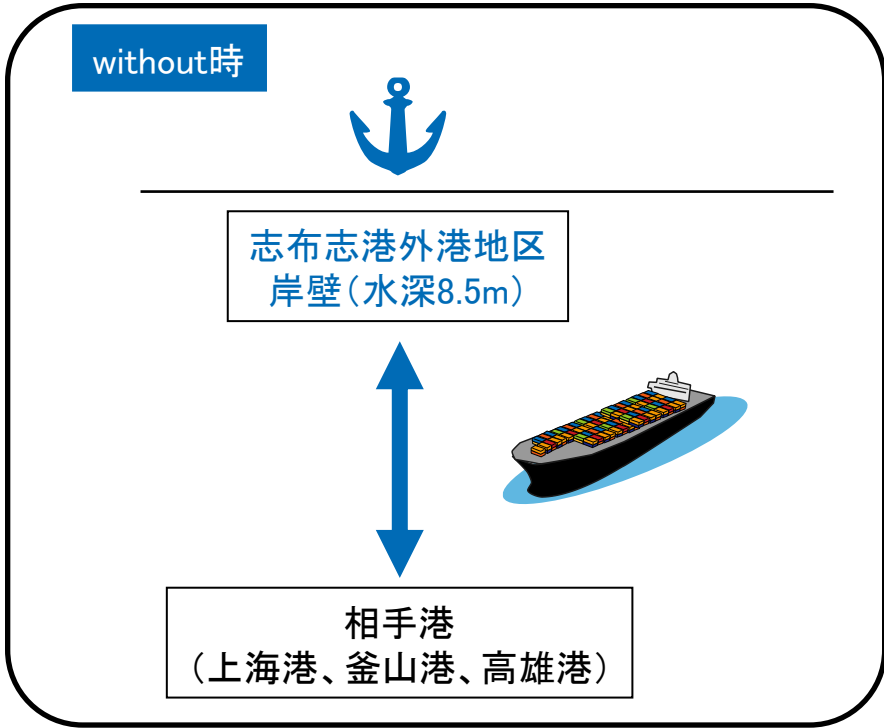
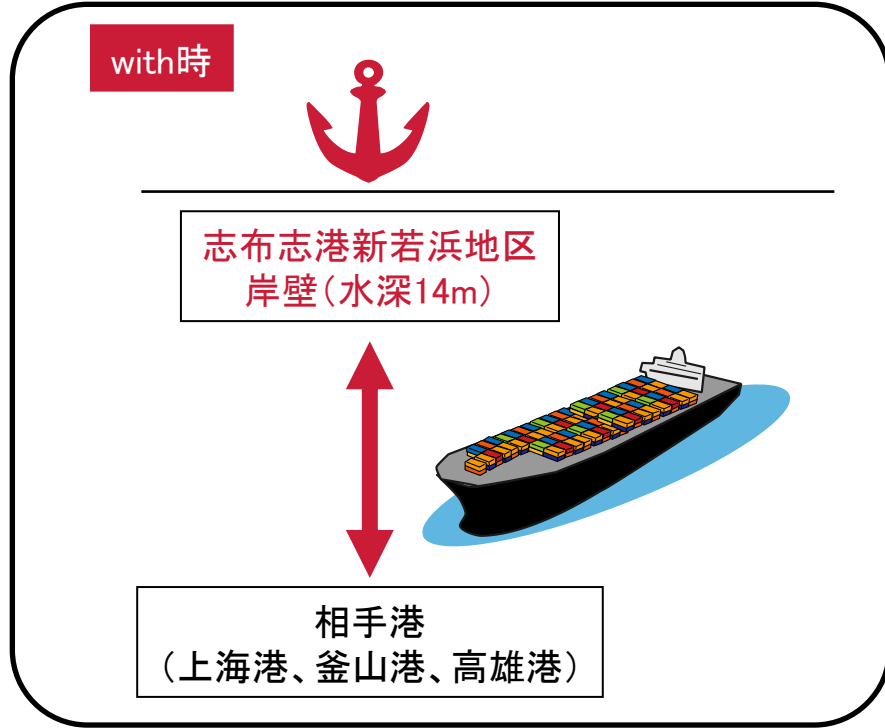


便益の考え方 (①輸送コスト削減 (船舶の大型化))

本事業によりターミナルを整備することで、船舶の大型化への対応が可能となり、輸送コストが削減される。



輸送コスト 22.3億円/年



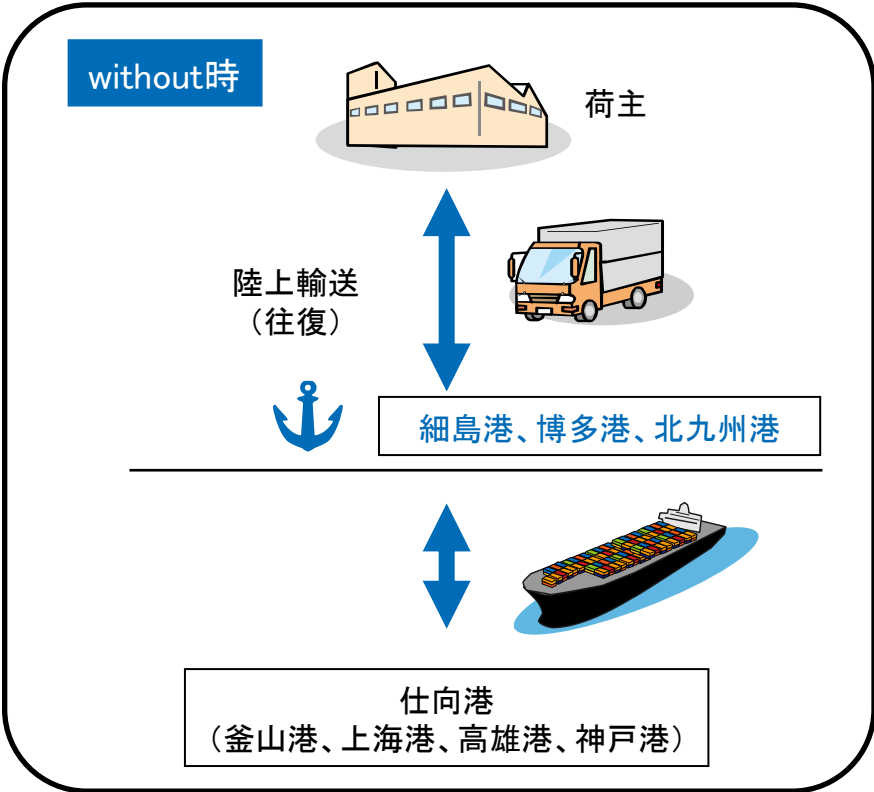
輸送コスト 17.1億円/年

輸送コスト削減額 **5.2億円/年**

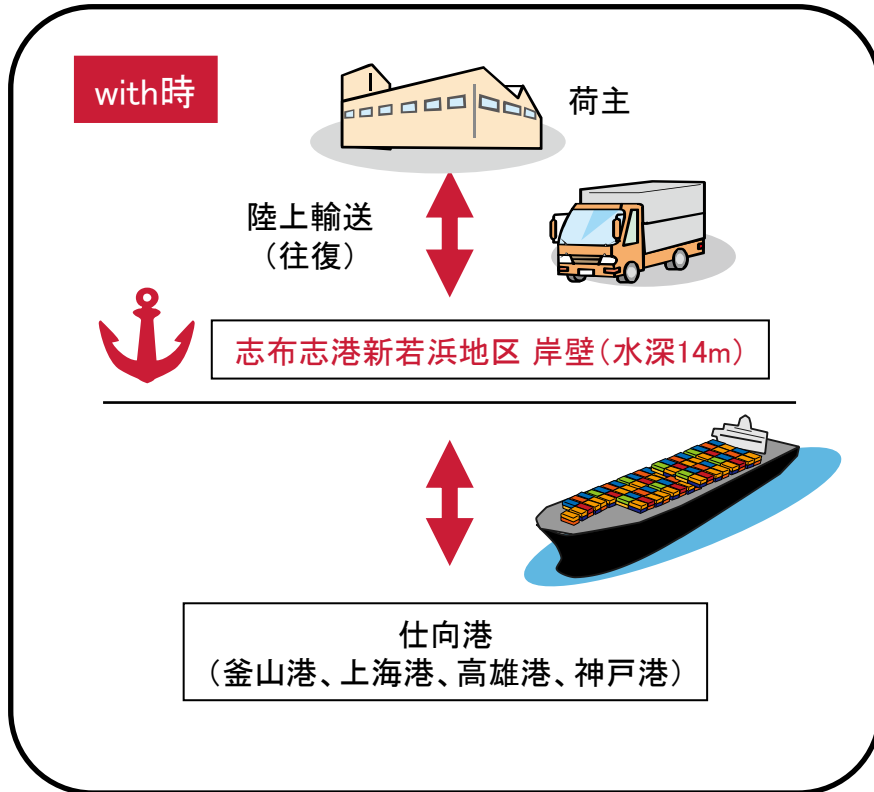
※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

便益の考え方(②輸送コスト削減(陸上・海上輸送コストの削減))

本事業によりターミナルを整備することで、外港地区ターミナルの取扱能力を超過したコンテナ貨物および耐用年数経過後におけるコンテナ貨物の取り扱いが可能となり、陸上輸送コストが削減される。また、船舶の大型化への対応も可能となり、海上輸送コストが削減される。



輸送コスト 51.6億円/年



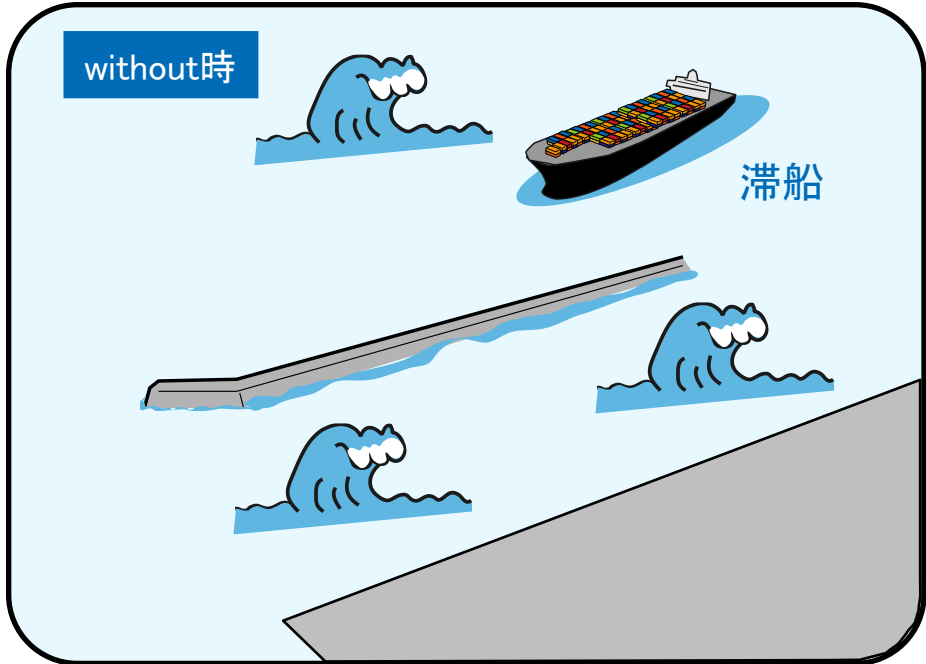
輸送コスト 25.5億円/年

輸送コスト削減額 **26.1**億円/年

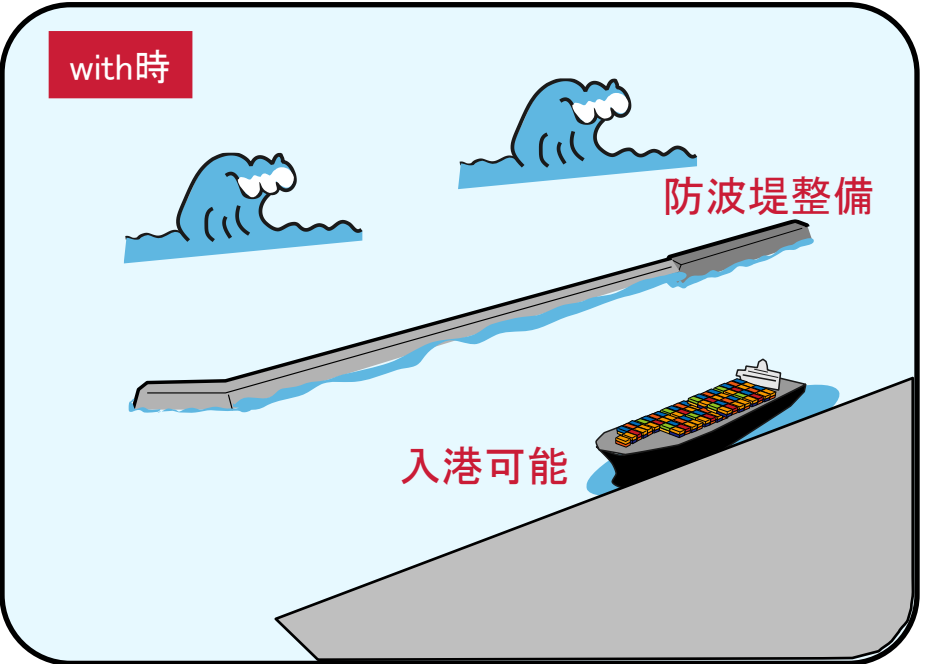
※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

便益の考え方(③輸送コスト削減(滞船の解消(静穏度不足による滞船)))

本事業により防波堤を整備することで、港内静穏度が向上しコンテナ船の滞船が解消され、滞船コストが削減される。



滞船コスト 1.8億円/年



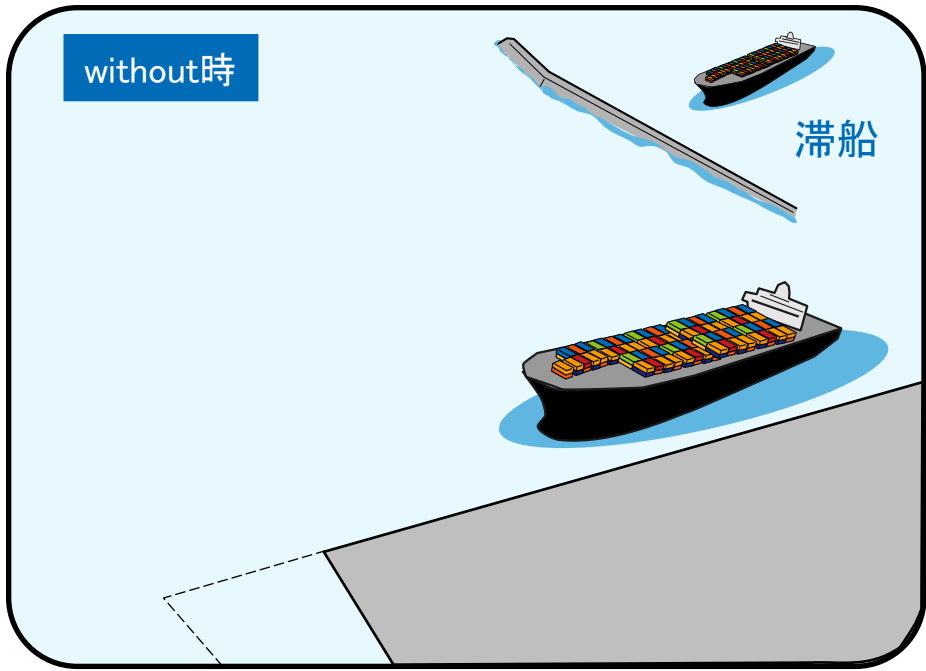
滞船コスト 0.9億円/年

滞船コスト削減額 0.9億円/年

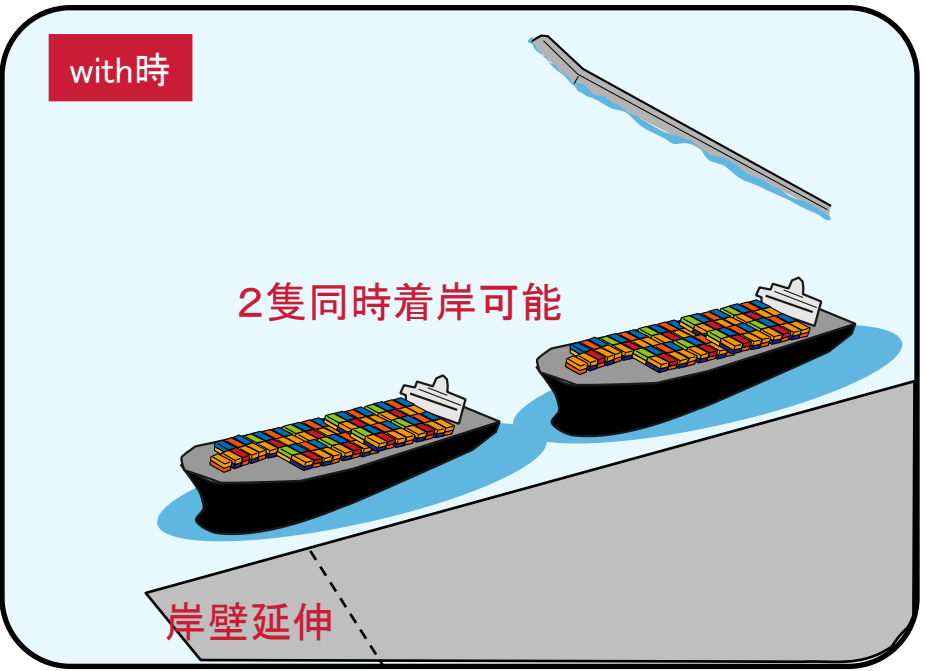
※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

便益の考え方(④輸送コスト削減(滞船の解消(岸壁延長不足による滞船)))

本事業により岸壁延伸を実施することで、コンテナ船が2隻同時に着岸が可能となり滞船が解消され、滞船コストが削減される。



滞船コスト 0.6億円/年



滞船コスト 0億円/年

滞船コスト削減額 **0.6**億円/年

※端数処理のため、必ずしも合計は一致しない。

