

港湾事業の事後評価項目調書

事業名（箇所名）	臨港道路整備事業（境港 江島地区）			
実施箇所	鳥取県境港市・島根県松江市			
該当基準	事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業			
主な事業の諸元	臨港道路（延長1988m、2車線）			
事業期間	事業採択	昭和62年度	完了	平成16年度
総事業費（億円）	採択時	251	完了時	232
目的・必要性	鳥取・島根両県の各埠頭間及び各工業団地等を連絡し、輸送コストの削減を図るとともに、境港と背後圏域との物流機能の強化を図り、地域の産業競争力に資する。			
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	・総事業費 再評価時 234億円 → 事業完了時 232億円 ・交通量 再評価時 約16,100台/日 → H20実績 約15,400台/日			
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度		
	B：総便益(億円)	650	C：総費用(億円)	354
	B－C	296	EIRR(%)	7.9
事業の効果の発現状況	臨港道路の整備により、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上し、輸送コスト削減、自動車排出ガス（CO ₂ 、NO _x ）削減など十分な事業効果を発現している。			
事業実施による環境の変化	特になし			
社会情勢等の変化	H16.6 多目的国際ターミナル（水深14m）の供用開始。 H21.3 国営中海・宍道湖淡水化事業の中止に伴う、中浦水門管理橋の撤去が完了。			
今後の事業評価の必要性	本事業は十分な事業効果を発現しており、今後も境港背後圏における港湾貨物車両の重要な輸送ルートとして利用が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。			
改善措置の必要性	事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、改善措置の必要性はない。			
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	特になし			
対応方針（原案）	対応なし			
対応方針理由	事業に伴う整備効果の発現が見られるため。			
その他	特になし			

境港江島地区 臨港道路整備事業 事後評価



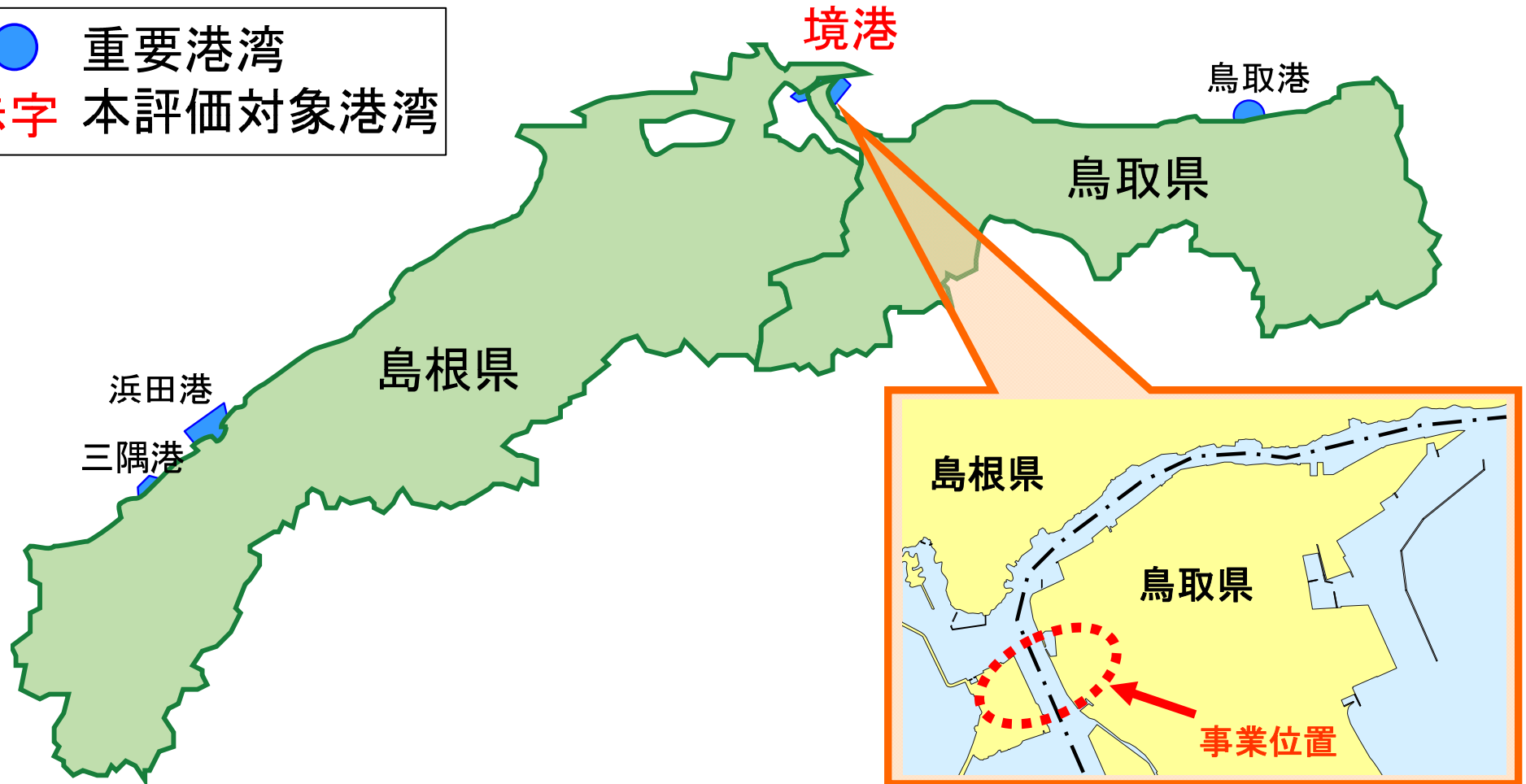
平成22年2月

国土交通省 中国地方整備局

1. 事業位置

境港江島地区
臨港道路整備事業

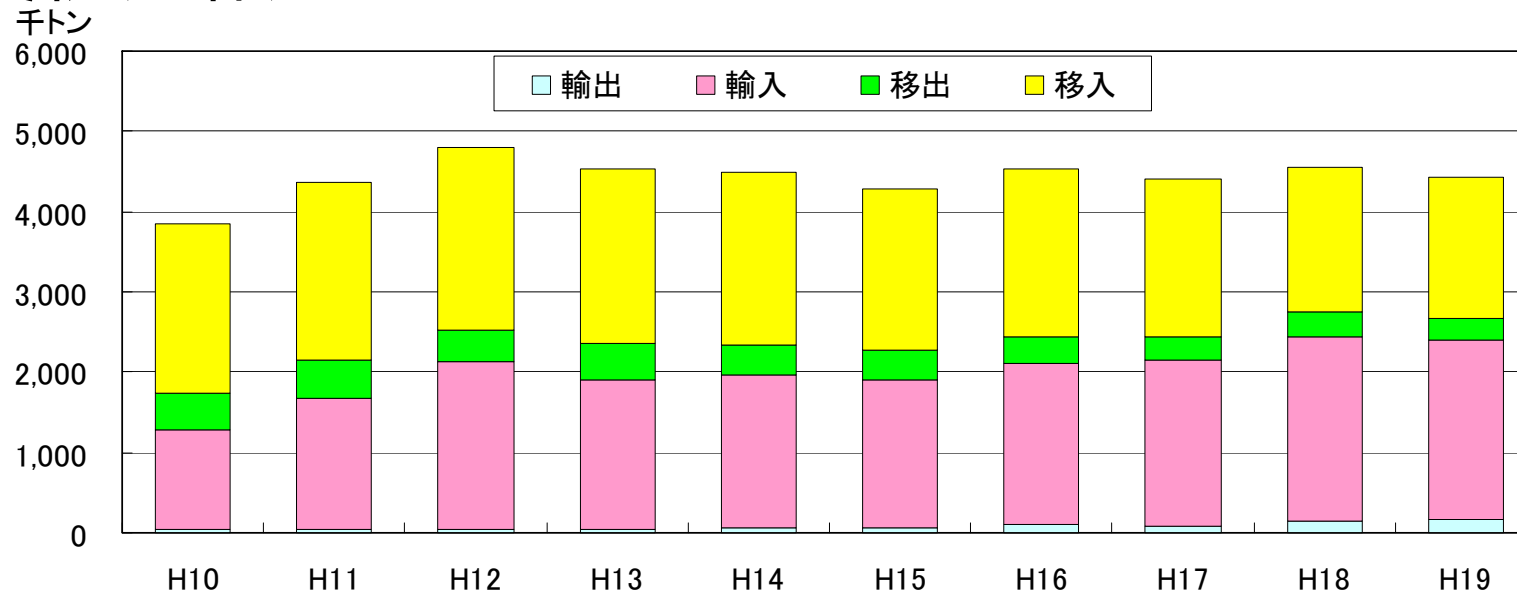
● 重要港湾
赤字 本評価対象港湾



2. 境港の利用状況

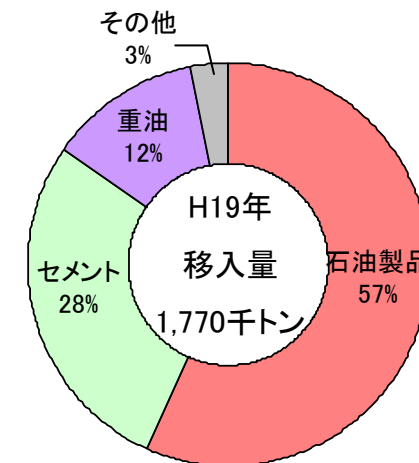
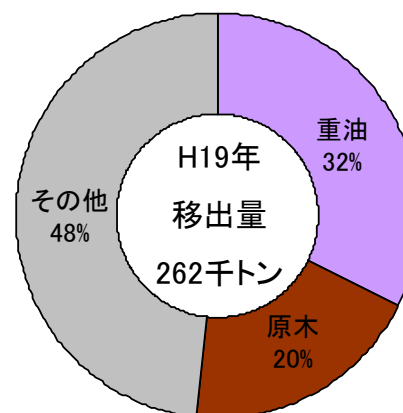
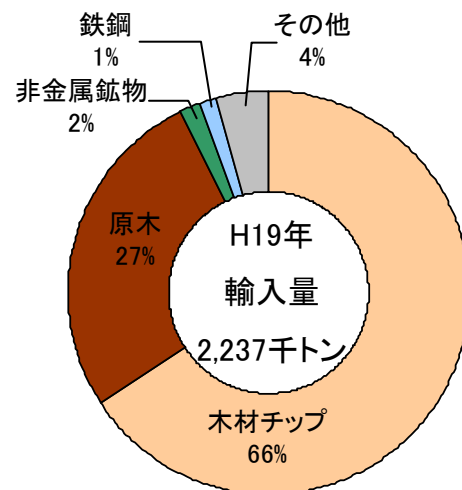
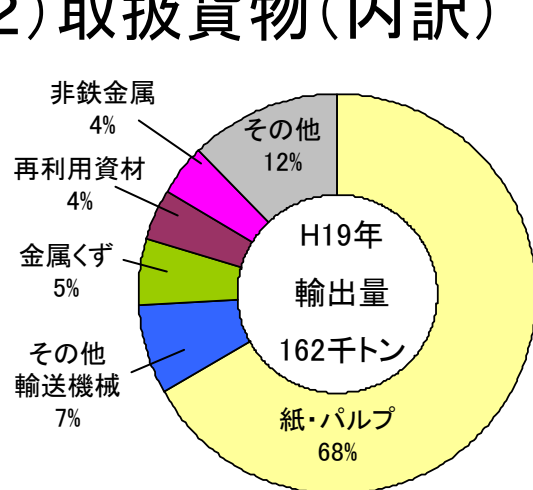
境港江島地区
臨港道路整備事業

1) 取扱貨物(全体)



出典: 港湾統計(年報)

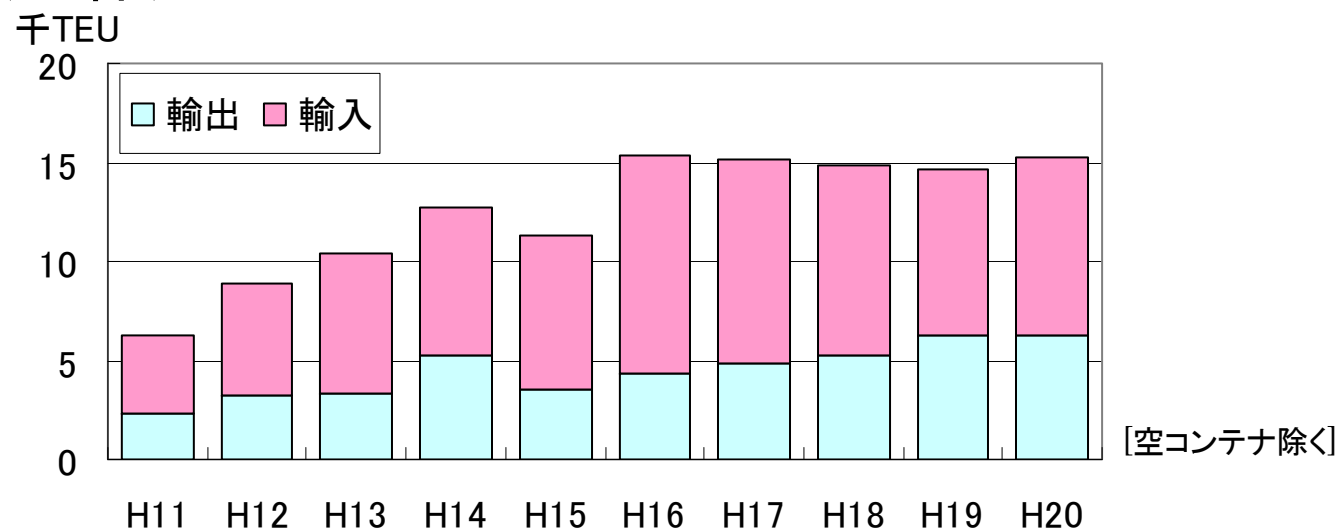
2) 取扱貨物(内訳)



出典: 港湾統計(年報)

2. 境港の利用状況

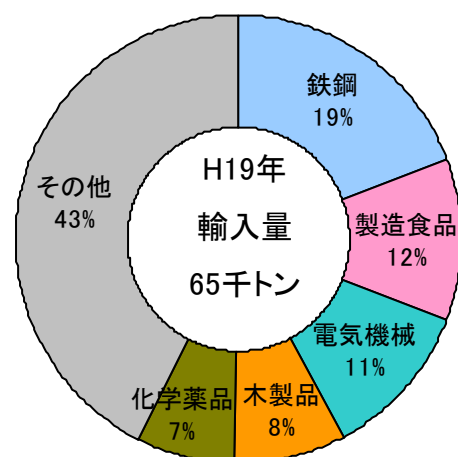
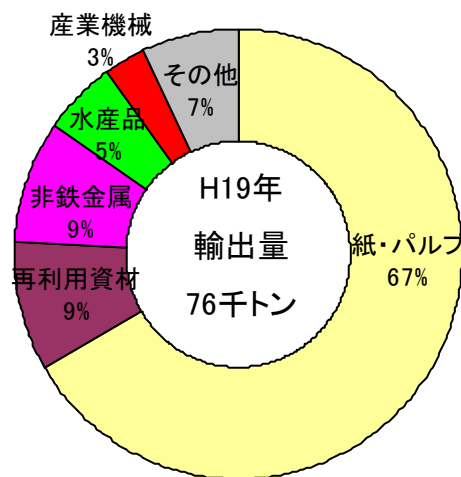
3) コンテナ貨物(全体)



4) コンテナ貨物(内訳)

(速報値)

出典: 境港管理組合資料



出典: 境港管理組合資料



2. 境港の利用状況(各施設の状況)

境港江島地区
臨港道路整備事業



外港昭和南地区

コンテナ取扱状況



木材チップ取扱状況



原木取扱状況



製紙・パルプ取扱状況



江島地区

セメント取扱状況



原木取扱状況



外港昭和北地区

セメント取扱状況



重油取扱状況



内港・外江地区

フェリーターミナル



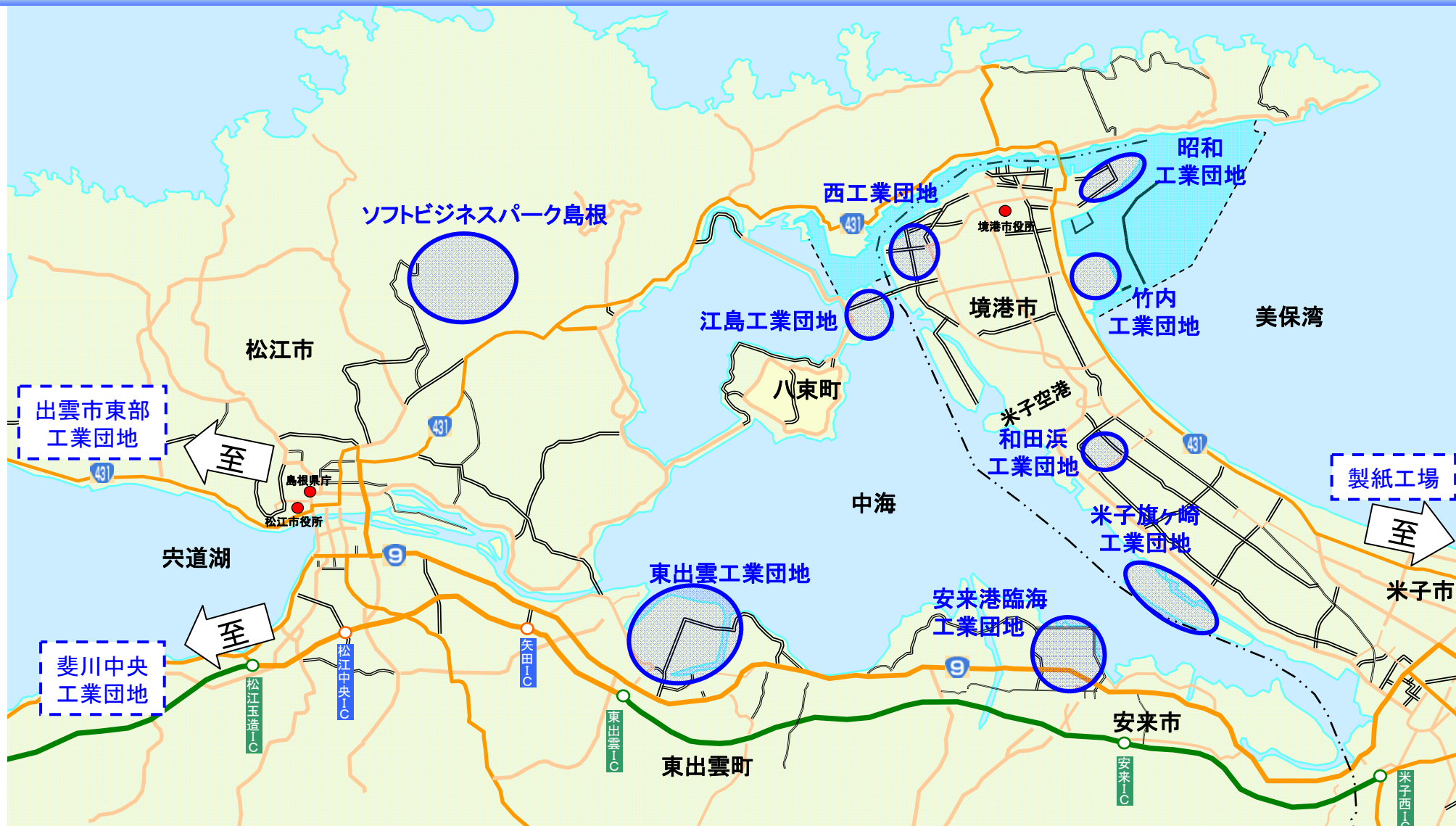
外港竹内地区

中古自動車取扱状況



2. 境港の利用状況(背後圏の主な工業団地)

境港江島地区
臨港道路整備事業



背後圏には木材加工を始め、鉄鋼、産業機械等の製造企業が数多く立地。

3. 境港の課題

境港江島地区
臨港道路整備事業

8



境港ふ頭 ⇄ 江島ふ頭、境港 ⇄ 利用企業を発着する大型貨物車両は、これまで
“境水道大橋”を通行。

輸送距離、輸送時間の増加

3. 境港の課題

境港江島地区
臨港道路整備事業



➤ 時間制限 (渋滞の発生)

船舶航行による不定期な交通遮断



➤ 重量制限 (総重量14トン未満)

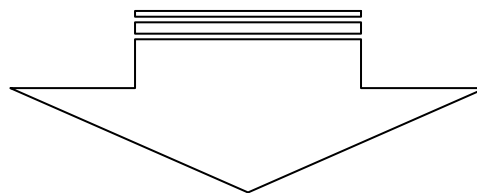
大型貨物車等は通行できないため、迂回ルートを通行。



(観光バス通行時、乗客は一時下車し、歩行により渡橋)

4. 整備の目的・必要性

鳥取・島根両県の各ふ頭間及び各工業団地等を連絡し、
輸送コストの削減を図るとともに、境港と背後圏域との
物流機能の強化を図り、地域の産業競争力に資する。

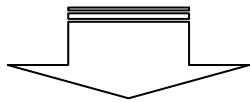


江島地区臨港道路の整備

5. 事業概要

境港江島地区
臨港道路整備事業

総事業費: 約232億円
事業期間:
昭和62～平成16年度



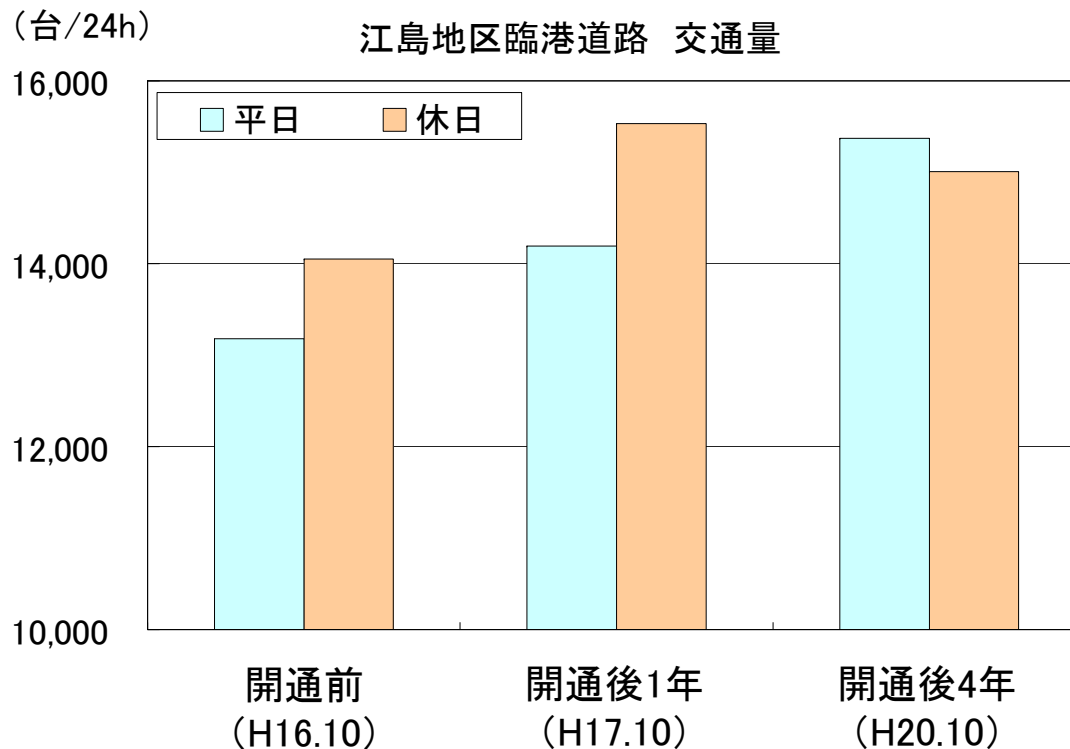
【直轄事業】
江島大橋: 1,446m
約226億円

【補助事業】
取付道路: 542m
約6億円



5. 事業概要(整備後の利用状況)

境港江島地区
臨港道路整備事業



※開通前は中浦水門管理橋の交通量

※H15再評価時交通量 約16,100台/日

開通後 1週間

平日交通量

約13,900台/日

開通後 4年

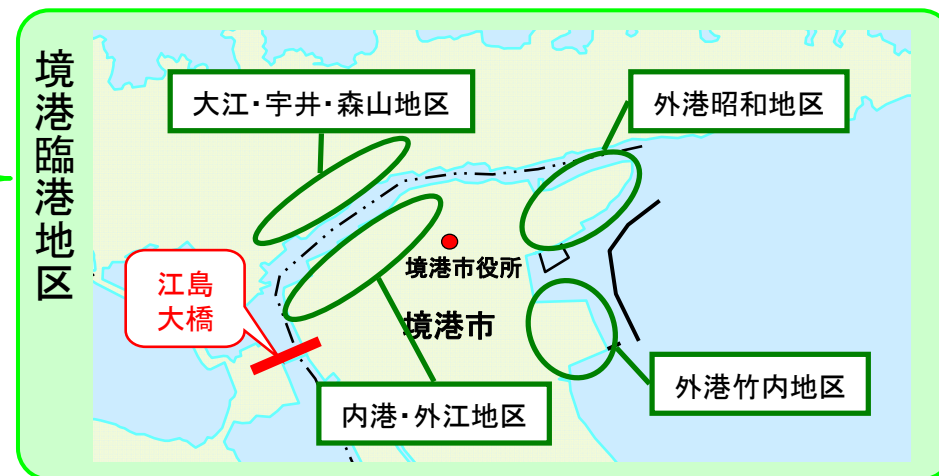
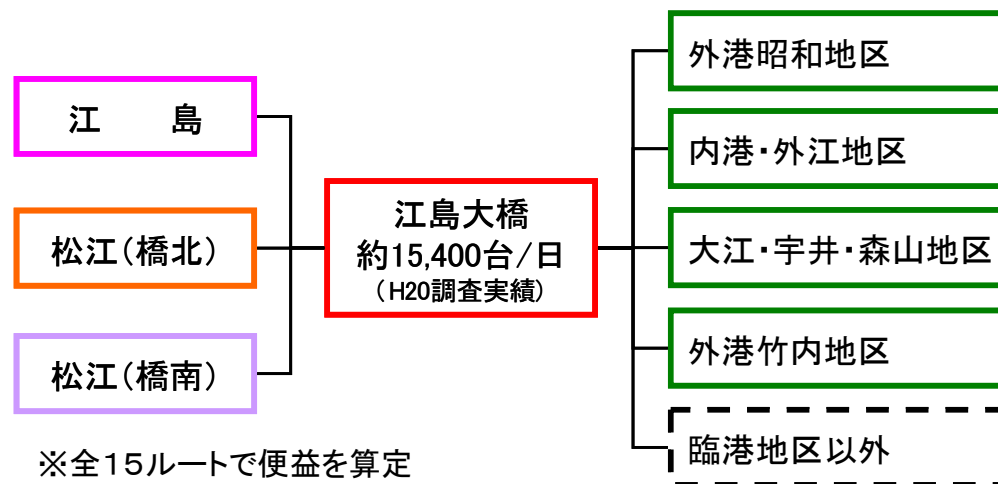
平日交通量

約15,400台/日

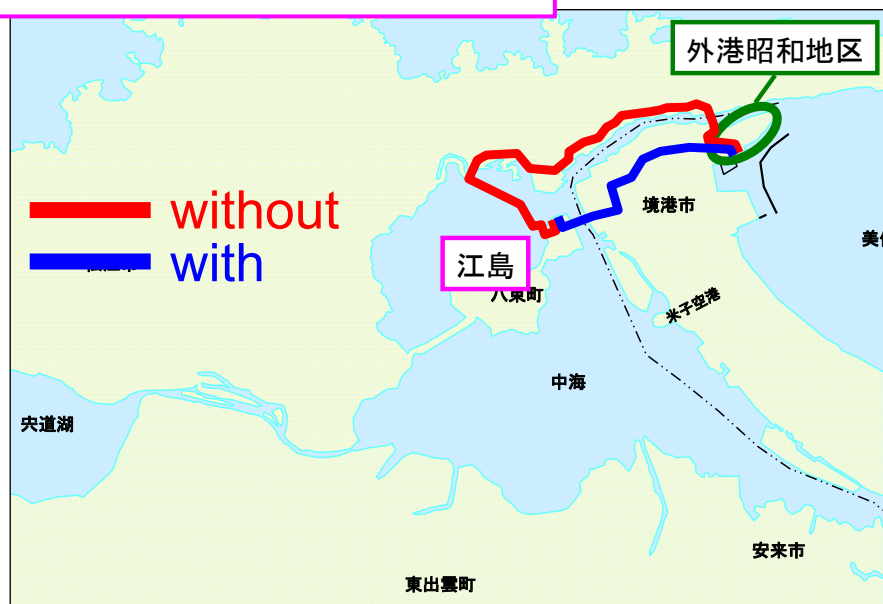


6. 事業効果(便益計測のルート設定)

境港江島地区
臨港道路整備事業



江島 ⇄ 外港昭和地区のルート



松江(橋南) ⇄ 外港昭和地区のルート



6. 事業効果(便益の計測)

(計上便益)

- ・輸送費用及び輸送時間費用の削減
- ・交通事故損失の回避
- ・CO₂排出量の削減

(交通量)

- ・平成20年10月実績による(約15,400台/日)

江島 ⇄ 外港昭和地区のルート

without

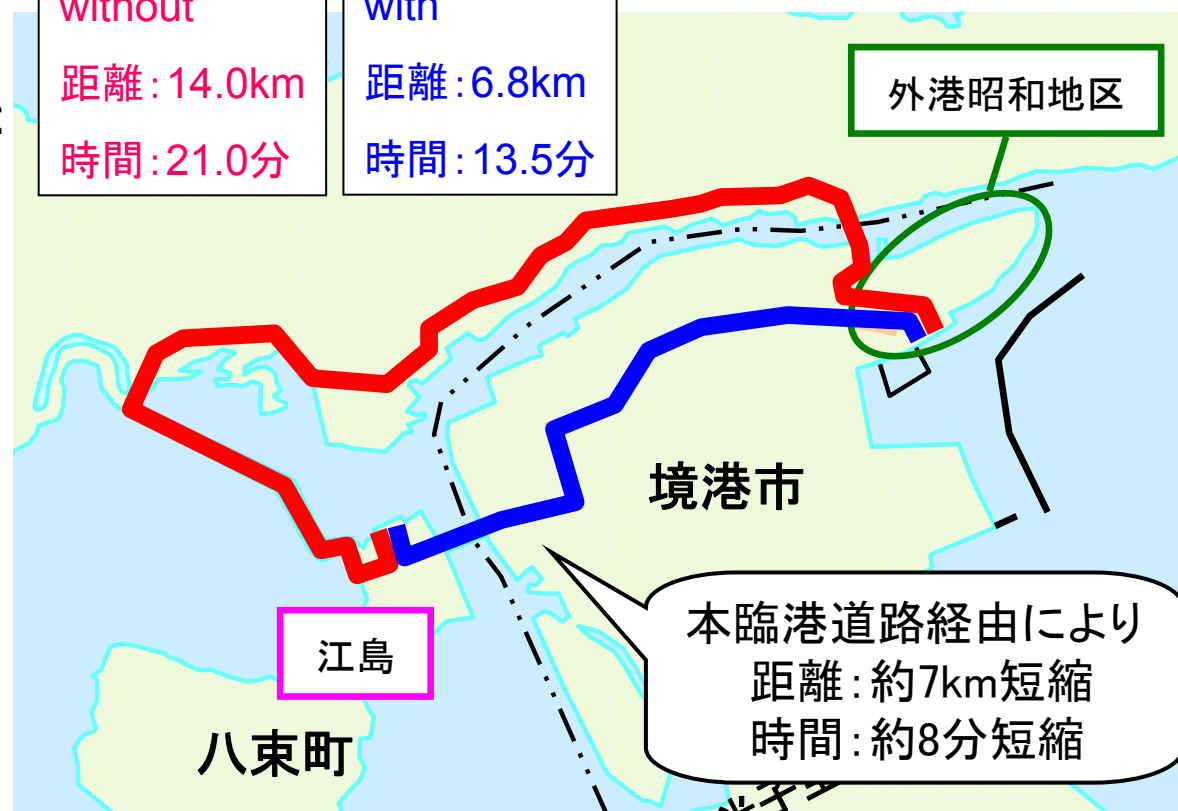
距離: 14.0km

時間: 21.0分

with

距離: 6.8km

時間: 13.5分

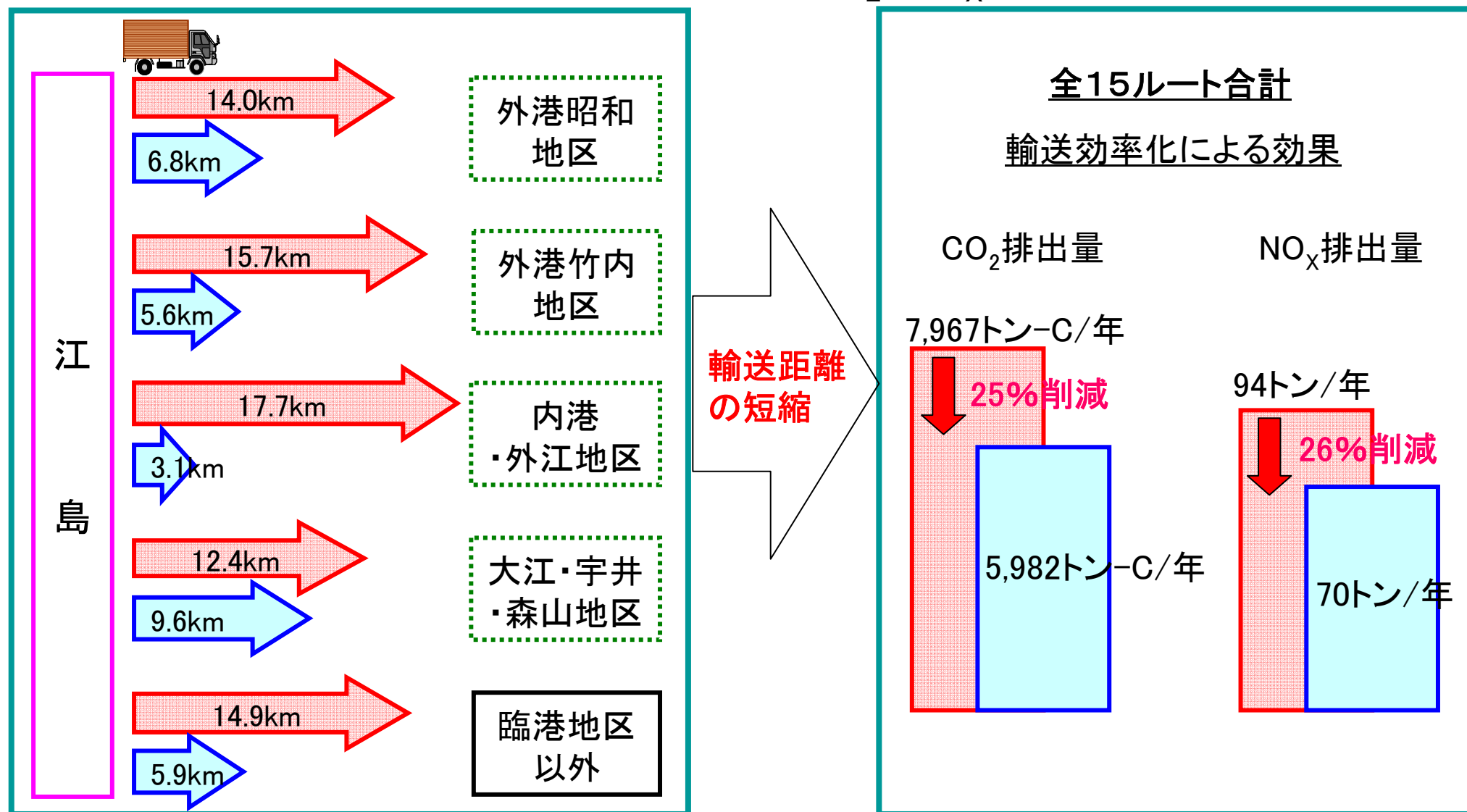


【単年度便益: 全15ルートの合計】

輸送費用の削減便益	: 7.3億円/年
輸送時間費用の削減便益	: 15.9億円/年
交通事故損失回避の便益	: 1.9億円/年
CO ₂ 排出量の削減便益	: 0.2億円/年

6. 事業効果(排出ガスの削減効果)

- 陸上輸送距離の短縮に伴い自動車排出ガス(CO₂、NO_x)が削減される。



with時
 without時
 ※江島⇄各地区のルート

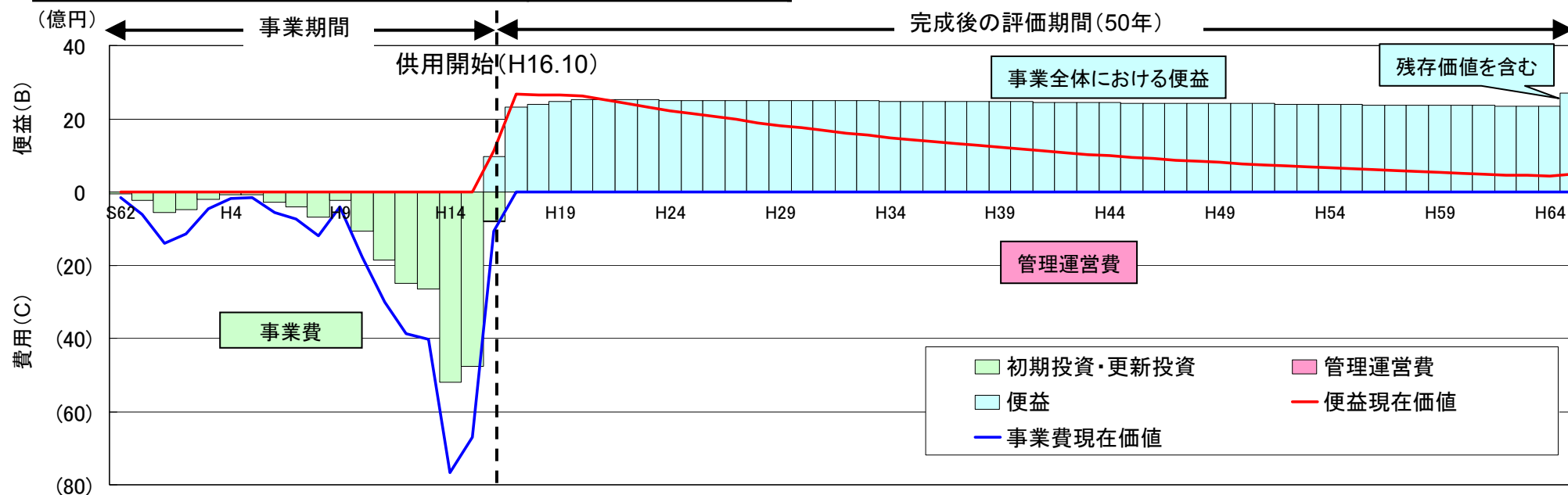
7. 投資効果

		事業全体の評価
総便益(B)		650億円
	輸送費用削減便益	187億円
	輸送時間費用削減便益	410億円
	交通事故損失回避便益	48億円
	CO ₂ 排出量削減便益	5億円
	残存価値	1億円
総費用(C)		354億円
	建設費	351億円
	管理運営費	3億円
費用便益比(B/C)		1.8

費用対効果分析の結果、純現在価値(B-C)が296億円、費用便益比(B/C)が1.8となり、十分な投資効果があることが確認された。

※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。

※本表中の額は、平成21年度を基準年として現在価値化した後のものである。



8. 今後の対応方針(案)

①費用対効果分析の算定基礎となった要因(費用、施設の利用状況、事業期間等)の変化

- 総事業費 再評価時 234億円 ⇒ 事業完了時 232億円
- 交通量 再評価時 約16,100台/日 ⇒ H20実績 約15,400台/日

②事業の効果の発現状況

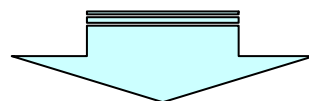
- 臨港道路の整備により、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上し、輸送コスト削減、自動車排出ガス(CO₂、NO_x)削減など十分な事業効果を発現している。

③事業実施による環境の変化

- 特になし

④社会経済情勢の変化

- H16.6 多目的国際ターミナル(水深14m)の供用開始。
- H21.3 国営中海・宍道湖淡水化事業の中止に伴う、中浦水門管理橋の撤去が完了。



【対応方針(案)】

- 上記①～④の各視点から、本事業は十分な事業効果を発現しており、今後も境港背後圏における港湾貨物車両の重要な輸送ルートとして利用が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。
- 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、改善措置の必要性はない。
- 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。

(参考) 前回評価時との比較

	前回再評価 (平成15年度)	今回事後評価 (平成21年度)	備 考
事業諸元	橋梁 1,446m 取付道路 542m	橋梁 1,446m 取付道路 542m	
事業期間	S62～H16	S62～H16	
総事業費	234億円	232億円	事業費を精査したため
総費用(C)	261億円	354億円	基準年の変更
総便益(B)	496億円	650億円	基準年の変更 実績により交通量を見直し
費用対効果(B/C)	1.9	1.8	総費用および総便益を見直したため

境港江島地区臨港道路整備事業
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

港湾（港湾整備事業）

事業評価カルテ(事後評価)

平成 21 年度										
事業名(箇所名)	臨港道路整備事業 (境港 江島地区)				担当課	本省港湾局計画課			事業 主体	中国地方整備局
					担当課長名	高橋 浩二				
実施箇所	カルテ表示項目									
	鳥取県境港市、鳥根県松江市									
	検索対象都道府県指定(複数可)									
	鳥取県		鳥根県							
該当基準	事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業									
主な事業の諸元	臨港道路(延長1,988m、2車線)									
事業期間	事業採択	昭和 62 年度		完了	平成 16 年度					
総事業費(億円)	採択時	251		完了時	232					
目的・必要性	鳥取・鳥根両県の各埠頭間及び各工業団地等を連絡し、輸送コストの削減を図るとともに、境港と背後圏域との物流機能の強化を図り、地域の産業競争力に資する。									
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	・総事業費 再評価時 234億円 → 事業完了時 232億円 ・交通量 再評価時 約16,100台/日 → H20実績 約15,400台/日									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成 21 年度								
	B:総便益(億円)	650	C:総費用(億円)	354	全体B/C	1.8	B-C	296	EIRR (%)	7.9
事業の効果の発現状況	臨港道路の整備により、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上し、輸送コスト削減、自動車排出ガス(CO ₂ 、NO _x)削減など十分な事業効果を発現している。									
事業実施による環境の変化	特になし									
社会経済情勢等の変化	H16. 6 多目的国際ターミナル(水深14m)の供用開始。 H21. 3 国営中海・宍道湖淡水化事業の中止に伴う、中浦水門管理橋の撤去が完了。									
今後の事後評価の必要性	本事業は十分な事業効果を発現しており、今後も境港背後圏における港湾貨物車両の重要な輸送ルートとして利用が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。									
改善措置の必要性	事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、改善措置の必要性はない。									
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	特になし									
対応方針	対応なし									
対応方針理由	事業に伴う整備効果の発現が見られるため。									
その他	(その他の指標による評価)									
	特になし									

載用便宜分析シート(割引後)

NPV= 296 億円														ERR= 7.9% B/C= 1.8		(億円)	
前 引 後																	
年度	施設供 用期間	社会的 割引率	施設投資・ 更新投資	管理 運営費	総費用(C)	輸送費用 削減便益	輸送時間 削減便益	事故損失 削減便益	CO2排出量 削減便益	残存価値	総便益 (B)	純便益 (B-C)					
1987		2.37	1.5		1.5							-1.5					
1988		2.28	6.1		6.1							-6.1					
1989		2.19	14.0		14.0							-14.0					
1990		2.11	11.5		11.5							-11.5					
1991		2.03	4.6		4.6							-4.6					
1992		1.95	1.7		1.7							-1.7					
1993		1.87	1.6		1.6							-1.6					
1994		1.80	5.6		5.6							-5.6					
1995		1.73	7.4		7.4							-7.4					
1996		1.67	12.1		12.1							-12.1					
1997		1.60	4.1		4.1							-4.1					
1998		1.54	17.9		17.9							-17.9					
1999		1.48	30.0		30.0							-30.0					
2000		1.42	38.7		38.7							-38.7					
2001		1.37	40.4		40.4							-40.4					
2002		1.32	76.7		76.7							-76.7					
2003		1.27	67.0	0.1	67.0							-67.0					
2004		1.22	10.6		10.6			0.8	0.1	3.2	0.4	11.2					
2005	2	1.17					7.1	16.9	0.2	7.7	26.7	26.6					
2006	3	1.12					16.8	2.0	0.2	7.7	26.7	26.6					
2007	4	1.08					16.7	1.9	0.2	7.7	26.7	26.4					
2008	5	1.04					16.5	2.0	0.2	7.6	26.3	26.2					
2009	6	1.00					15.9	1.9	0.2	7.3	25.3	25.2					
2010	7	0.96					15.3	1.8	0.2	7.0	24.3	24.2					
2011	8	0.92					14.6	1.7	0.2	6.7	23.3	23.2					
2012	9	0.89					14.0	1.7	0.2	6.4	22.2	22.1					
2013	10	0.85					13.5	1.6	0.2	6.2	21.5	21.4					
2014	11	0.82					13.0	1.6	0.2	5.9	20.6	20.5					
2015	12	0.79					12.5	1.5	0.2	5.7	19.8	19.8					
2016	13	0.76					12.0	1.4	0.2	5.5	19.1	19.0					
2017	14	0.73					11.5	1.4	0.1	5.3	18.3	18.2					
2018	15	0.70					11.0	1.3	0.1	5.1	17.5	17.4					
2019	16	0.68					10.6	1.2	0.1	4.9	16.8	16.8					
2020	17	0.65					10.2	1.2	0.1	4.7	16.2	16.1					
2021	18	0.62					9.8	1.1	0.1	4.5	15.6	15.5					
2022	19	0.60					9.4	1.1	0.1	4.3	14.9	14.8					
2023	20	0.58					9.0	1.0	0.1	4.1	14.3	14.2					
2024	21	0.56					8.7	1.0	0.1	3.9	13.7	13.7					
2025	22	0.53					8.3	1.0	0.1	3.8	13.2	13.1					
2026	23	0.51					8.0	0.9	0.1	3.6	12.7	12.6					
2027	24	0.49					7.7	0.9	0.1	3.5	12.2	12.1					
2028	25	0.47					7.4	0.9	0.1	3.4	11.7	11.7					
2029	26	0.46					7.1	0.8	0.1	3.2	11.2	11.2					
2030	27	0.44					6.8	0.8	0.1	3.1	10.8	10.8					
2031	28	0.43					6.5	0.8	0.1	3.0	10.3	10.3					
2032	29	0.42					6.3	0.7	0.1	2.8	9.9	9.9					
2033	30	0.41					6.0	0.7	0.1	2.7	9.5	9.5					
2034	31	0.40					5.8	0.7	0.1	2.6	9.2	9.1					
2035	32	0.39					5.6	0.6	0.1	2.5	8.8	8.8					
2036	33	0.38					5.3	0.6	0.1	2.4	8.5	8.4					
2037	34	0.37					5.1	0.6	0.1	2.3	8.1	8.1					
2038	35	0.36					4.9	0.6	0.1	2.2	7.8	7.7					
2039	36	0.35					4.7	0.6	0.1	2.1	7.5	7.4					
2040	37	0.34					4.5	0.5	0.1	2.0	7.2	7.1					
2041	38	0.33					4.3	0.5	0.1	2.0	6.8	6.8					
2042	39	0.32					4.2	0.5	0.1	1.9	6.6	6.6					
2043	40	0.31					4.0	0.4	0.1	1.8	6.3	6.3					
2044	41	0.30					3.8	0.4	0.1	1.7	6.0	6.0					
2045	42	0.29					3.7	0.4	0.0	1.7	5.8	5.8					
2046	43	0.28					3.5	0.4	0.0	1.6	5.6	5.6					
2047	44	0.27					3.4	0.4	0.0	1.5	5.4	5.3					
2048	45	0.26					3.2	0.4	0.0	1.5	5.1	5.1					
2049	46	0.25					3.1	0.4	0.0	1.4	4.9	4.9					
2050	47	0.24					3.0	0.3	0.0	1.3	4.7	4.7					
2051	48	0.23					2.9	0.3	0.0	1.3	4.5	4.5					
2052	49	0.22					2.8	0.3	0.0	1.2	4.4	4.4					
2053	50	0.21					2.7	0.3	0.0	1.2	4.2	4.2					
合計		0.18	351.4	2.7	354.1	186.8	409.7	48.3	5.3	0.6	650.4	296.3					

境港江島地区臨港道路整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
		単位	備考	単位	単位	
利用者便益	輸送費用の削減	47 千円／台・年	輸送距離短縮によるコスト縮減		7.3	億円/年
	輸送時間費用の削減	103 千円／台・年	輸送時間短縮によるコスト縮減		15.9	億円/年
	交通事故損失の回避	12 千円／台・年	交通事故の減少による損失回避		1.9	億円/年
環境便益	CO2排出量削減	1.3 千円／台・年	CO2排出量の削減		0.2	億円/年
残存価値	残存価値		道路建設用地の残存価値		3.6	億円

* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成16年6月)」、「費用便益分析マニュアル(平成20年11月)」、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(平成20年6月)」を参照。

費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	臨港道路

〔輸送費用削減便益〕

臨港道路整備に伴い、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上。
 約15,400(台/日)の交通量が見込まれる。
 対象プロジェクトの実施により、7.3億円/年の輸送費用が削減可能となる。

【乗用】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	10,350	10,350
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	2,722	3,686
輸送費用原単位 (円/台・km)	16.22～33.53	16.40～33.53
輸送費用貨幣価値 (千円/年)	1,199,905	1,598,127
輸送費用削減額 (千円/年)	398,222	

【バス】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	118	118
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	31	42
輸送費用原単位 (円/台・km)	57.59～87.88	58.33～87.88
輸送費用貨幣価値 (千円/年)	51,643	69,297
輸送費用削減額 (千円/年)	17,654	

【小型貨物】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	3,184	3,184
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	837	1,134
輸送費用原単位 (円/台・km)	18.25～27.51	18.59～27.51
輸送費用貨幣価値 (千円/年)	406,106	557,835
輸送費用削減額 (千円/年)	151,729	

【普通貨物】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	1,676	1,676
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	441	597
輸送費用原単位 (円/台・km)	33.78～64.44	35.42～64.44
輸送費用貨幣価値 (千円/年)	444,237	601,573
輸送費用削減額 (千円/年)	157,336	

【コンテナ】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	43	43
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	11	15
輸送費用原単位 (円/台・km)	55.50～94.37	56.02～94.37
輸送費用貨幣価値 (千円/年)	17,240	21,412
輸送費用削減額 (千円/年)	4,172	

【車種計】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	15,371	15,371
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	4,042	5,474
輸送費用原単位 (円/台・km)	16.22～94.37	16.40～34.37
輸送費用貨幣価値 (千円/年)	2,119,131	2,848,244
輸送費用削減額 (千円/年)	729,113	

〔輸送時間費用削減便益〕

臨港道路整備に伴い、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上。
約15,400(台/日)の交通量が見込まれる。
対象プロジェクトの実施により、15.9億円/年の輸送時間費用が削減可能となる。

【乗用】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	10,350	10,350
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台時間 (千台・分/日)	5,380	6,176
輸送時間原単位 (円/台・分)	40.10	40.10
輸送時間費用貨幣価値 (千円/年)	5,454,388	6,327,893
輸送時間費用削減額 (千円/年)	873,505	

【バス】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	118	118
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台時間 (千台・km/日)	61	70
輸送時間原単位 (円/台・km)	374.27	374.27
輸送時間費用貨幣価値 (千円/年)	635,197	729,183
輸送時間費用削減額 (千円/年)	93,986	

【小型貨物】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	3,184	3,184
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台時間 (千台・km/日)	1,655	1,900
輸送時間原単位 (円/台・km)	47.91	47.91
輸送時間費用貨幣価値 (千円/年)	1,978,691	2,329,713
輸送時間費用削減額 (千円/年)	351,022	

【普通貨物】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	1,676	1,676
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台時間 (千台・km/日)	871	1,000
輸送時間原単位 (円/台・km)	64.18	64.18
輸送時間費用貨幣価値 (千円/年)	1,430,836	1,698,135
輸送時間費用削減額 (千円/年)	267,299	

【コンテナ】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	43	43
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台時間 (千台・km/日)	22	26
輸送時間原単位 (円/台・km)	90.02	90.02
輸送時間費用貨幣価値 (千円/年)	51,614	55,806
輸送時間費用削減額 (千円/年)	4,192	

【車種計】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	15,371	15,371
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台時間 (千台・km/日)	7,989	9,172
輸送時間原単位 (円/台・km)	40.10～374.24	40.10～374.24
輸送時間費用貨幣価値 (千円/年)	9,550,726	11,140,730
輸送時間費用削減額 (千円/年)	1,590,004	

〔交通事故損失回避便益〕

臨港道路整備に伴い、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上。
約15,400(台/日)の交通量が見込まれる。対象プロジェクトの実施により、
安全性が向上し、1.9億円/年の交通事故による損失が回避可能となる。

【乗用】

項目	With時	Without時
係数1	950～1330	950～1330
係数2	570～660	570～660
交通量 (台/日)	10,350	10,350
総走行台キロ (千台・km/日)	2,722	3,686
総通過交差点数 (千台・箇所/日)	2,070	2,577
交通事故損失貨幣価値 (千円/年)	312,754	436,122
事故損失削減額 (千円/年)	123,368	

【バス】

項目	With時	Without時
係数1	950～1330	950～1330
係数2	570～660	570～660
交通量 (台/日)	118	118
総走行台キロ (千台・km/日)	31	42
総通過交差点数 (千台・箇所/日)	24	29
交通事故損失貨幣価値 (千円/年)	3,801	5,331
事故損失削減額 (千円/年)	1,530	

【小型貨物】

項目	With時	Without時
係数1	950～1330	950～1330
係数2	570～660	570～660
交通量 (台/日)	3,184	3,184
総走行台キロ (千台・km/日)	837	1,134
総通過交差点数 (千台・箇所/日)	637	793
交通事故損失貨幣価値 (千円/年)	93,300	133,240
事故損失削減額 (千円/年)	39,940	

【普通貨物】

項目	With時	Without時
係数1	950～1330	950～1330
係数2	570～660	570～660
交通量 (台/日)	1,676	1,676
総走行台キロ (千台・km/日)	441	597
総通過交差点数 (千台・箇所/日)	335	417
交通事故損失貨幣価値 (千円/年)	49,634	72,615
事故損失削減額 (千円/年)	22,981	

【コンテナ】

項目	With時	Without時
係数1	950～1330	950～1330
係数2	570～660	570～660
交通量 (台/日)	43	43
総走行台キロ (千台・km/日)	11	15
総通過交差点数 (千台・箇所/日)	9	11
交通事故損失貨幣価値 (千円/年)	1,356	1,734
事故損失削減額 (千円/年)	378	

【車種計】

項目	With時	Without時
係数1	950～1330	950～1330
係数2	570～660	570～660
交通量 (台/日)	15,371	15,371
総走行台キロ (千台・km/日)	4,042	5,474
総通過交差点数 (千台・箇所/日)	3,075	3,827
交通事故損失貨幣価値 (千円/年)	460,845	649,042
事故損失削減額 (千円/年)	188,197	

〔CO2排出量削減便益〕

臨港道路整備に伴い、港湾における埠頭間輸送や背後圏域の利便性が向上。
約15,400(台/日)の交通量が見込まれる。対象プロジェクトの実施により、
1,985トン-C/年、0.2億円/年のCO2排出量が削減可能となる。

【乗用】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	10,350	10,350
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	2,722	3,686
CO2排出量原単位 (g-C/台・km)	44.01~110.05	46.30~110.05
CO2排出量 (t-C/年)	3,495	4,594
CO2貨幣価値原単位 (円/t-C)	10,600	10,600
環境損失額 (千円/年)	37,049	48,695
環境損失削減額 (千円/年)	11,646	

【バス】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	118	118
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	31	42
CO2排出量原単位 (g-C/台・km)	125.75~249.65	129.21~249.65
CO2排出量 (t-C/年)	117	155
CO2貨幣価値原単位 (円/t-C)	10,600	10,600
環境損失額 (千円/年)	1,241	1,641
環境損失削減額 (千円/年)	400	

【小型貨物】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	3,184	3,184
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	837	1,134
CO2排出量原単位 (g-C/台・km)	41.62~95.84	43.45~95.84
CO2排出量 (t-C/年)	981	1,322
CO2貨幣価値原単位 (円/t-C)	10,600	10,600
環境損失額 (千円/年)	10,399	14,011
環境損失削減額 (千円/年)	3,612	

【普通貨物】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	1,676	1,676
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	441	597
CO2排出量原単位 (g-C/台・km)	104.07~203.27	107.26~203.27
CO2排出量 (t-C/年)	1,274	1,752
CO2貨幣価値原単位 (円/t-C)	10,600	10,600
環境損失額 (千円/年)	13,503	18,574
環境損失削減額 (千円/年)	5,071	

【コンテナ】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	43	43
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	11	15
CO2排出量原単位 (g-C/台・km)	365.60~681.07	376.91~681.07
CO2排出量 (t-C/年)	115	144
CO2貨幣価値原単位 (円/t-C)	10,600	10,600
環境損失額 (千円/年)	1,222	1,523
環境損失削減額 (千円/年)	301	

【車種計】

項目	With時	Without時
交通量 (台/日)	15,371	15,371
平均走行速度 (km/時)	30	36
総走行台キロ (千台・km/日)	4,043	5,474
CO2排出量原単位 (g-C/台・km)	41.62~681.07	43.45~681.07
CO2排出量 (t-C/年)	5,982	7,967
CO2貨幣価値原単位 (円/t-C)	10,600	10,600
環境損失額 (千円/年)	63,414	84,444
環境損失削減額 (千円/年)	21,030	

〔残存価値〕

プロジェクトの供用期間の終了とともに、その時点で残っている資産を残存価値として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江島地区臨港道路の建設用地を算出する。
 供用期間の終了と共に、3.6億円の残存価値が発生する。

【建設用地残存価値】

項 目	With時	Without時
《 境港市側 》		
建設用地面積 (m ²)	10,385	
地価単価 (円/m ²) ※1	22,000	
残存価値 (億円)	2.3	
《 松江市側 》		
建設用地面積 (m ²)	12,163	
地価単価 (円/m ²) ※2	10,600	
残存価値 (億円)	1.3	
残存価値 (億円) 合計	3.6	

※1 近接地(境港市外江)の平成20年地価公示。

※2 近接地(松江市江島)の平成20年地価公示。