

事業評価監視委員会審議資料

○中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業

沖縄総合事務局開発建設部

中城湾港 新港地区 国際物流ターミナル整備事業 再評価資料

平成23年10月12日
沖縄総合事務局開発建設部

目 次

1. 事業概要	… 1
2. 事業の必要性	… 2
(1) 事業を取巻く状況	… 2
(2) 事業の投資効果	… 6
3. 事業の進捗状況	… 14
(1) 事業の進捗状況	… 14
(2) 前回評価からの変更点	… 14
4. 対応方針(原案)	… 15

1. 事業概要

事業目的

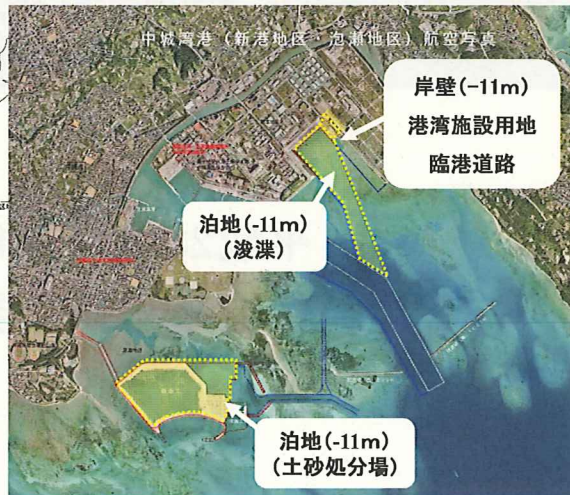
- ・新港地区及び周辺に立地する企業からの輸送コスト削減要請や新港地区に期待される新たな物流ニーズに対応する。
- ・新港地区立地企業の物流効率化を図り、さらなる企業進出の促進を図る。

位置図



計画概要

事業名	中城湾港 新港地区 国際物流ターミナル整備事業
事業期間	平成4年度から平成28年度
施設内容	岸壁(-11m) 1バース、港湾施設用地、 泊地(-11m)、臨港道路
総事業費	461億円 (残事業費163億円)



1

2. 事業の必要性

(1) 事業を取り巻く状況

●中城湾港新港地区の企業立地の状況

- ・新港地区は、平成11年3月に特別自由貿易地域に指定され、港湾機能を活用した新たな産業と雇用の場を創出している。
平成23年8月現在の新港地区立地企業数は144社で約3,100人もの人々が働き、沖縄県の産業を支える重要な役割を担っている。



地区別用地分譲・立地企業状況

東ふ頭地区

- ・平成7年に分譲を開始し、平成22年4月(株)バルタックへの分譲により48.2ha(40%)が分譲済

分譲期間	分譲対象面積	分譲済面積	分譲率	立地企業数
平成7年～	121.0ha	48.2ha	40%	62社

西ふ頭地区

- ・平成元年に分譲を開始し、平成22年7月(有)双葉アルミ工業への分譲により71.3haが完売

分譲期間	分譲対象面積	分譲済面積	分譲率	立地企業数
平成元年～平成22年7月	71.3ha	71.3ha	100%	60社

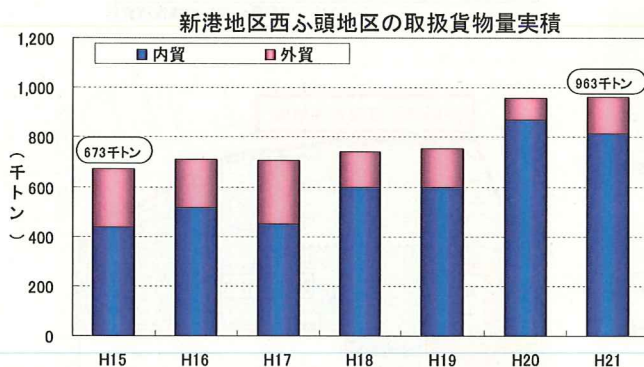
2

2. 事業の必要性

●中城湾港新港地区の整備状況

① 西ふ頭地区

- ・ 西ふ頭地区は昭和59年1月埋立工事に着手し平成6年3月に完成した。
- ・ 平成15年4月にリサイクルポートの指定を受け、多くのリサイクル関連企業が進出している。
- ・ 取扱貨物量は平成15年の673千トンが平成21年には963千トンへ堅調に伸びている。



3

2. 事業の必要性

●中城湾港新港地区の整備状況

② 東ふ頭地区

- ・ 東ふ頭地区は整備中のため未供用である。
- ・ 背後の自治体、荷主企業、関係団体等からは早期供用、定期航路の開設への強い要請があり、地域の物流コストの低減、企業誘致、地域産業の振興に不可欠な事業となっている。

●本事業に係る要請

沖縄市長	⇒ 国土交通省港湾局長・内閣府沖縄振興局長 ⇒ 沖縄担当大臣・国土交通省港湾局長 ⇒ 沖縄担当大臣・国土交通副大臣・国土交通省港湾局長 ⇒ 内閣府沖縄総合事務局長	(平成20年12月) (平成21年 1月) (平成22年11月) (平成23年 7月)
沖縄市議会	⇒ [内閣総理大臣・国土交通大臣・沖縄担当大臣] 衆議院議長・参議院議長	(平成21年 9月) (平成22年 4月)
沖縄市東部海浜開発推進協議会 沖縄市東部海浜開発事業推進議員連盟 美ら島を創る市民の会 沖縄市東部地域の発展を考える会	⇒ 沖縄担当大臣・国土交通省港湾局長 ⇒ 内閣府沖縄総合事務局長	(平成21年 2月) (平成23年 8月)
中城湾新港地区協議会	⇒ 内閣府沖縄総合事務局長	(平成21年10月)
中城湾港開発推進協議会	⇒ 内閣府沖縄総合事務局長	(平成21年 1月)

【要請のあった組織・団体の概要】

沖縄市東部海浜開発推進協議会	沖縄市商工会等32団体による協議会
沖縄市東部海浜開発事業推進議員連盟	沖縄市議会議員 23名 (全議員30名)による議員連盟
美ら島を創る市民の会	市議会議員、県議会議員、そのほか38団体による会
沖縄市東部地域の発展を考える会	沖縄市東部地域住民150名による会
中城湾新港地区協議会	中城湾新港地区の立地企業(拓南製鉄、中城港運、タイガー産業等) 69社による協議会
中城湾港開発推進協議会	うるま市及び沖縄市により設置された協議会 現会長うるま市長、副会長沖縄市長

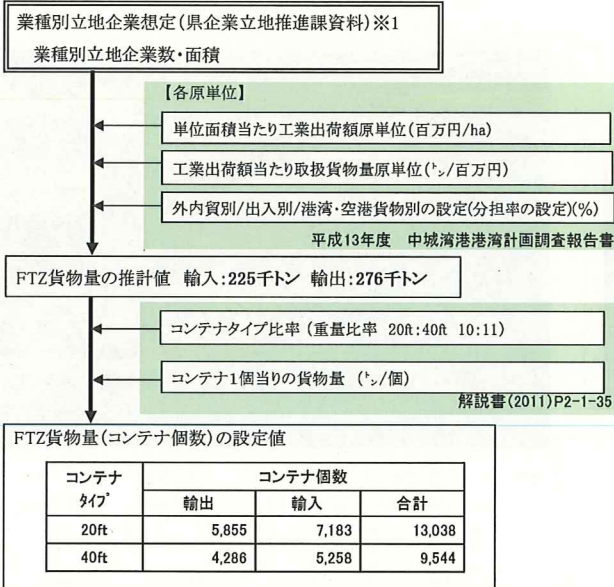
4

2. 事業の必要性

●中城湾港新港地区の取扱貨物量

- 岸壁(-11m)は、沖縄県による業種別立地企業想定資料をもとに、新港地区FTZで発生集中する外貨貨物の取扱量を設定している。

中城湾港(新港地区)の取扱貨物量の設定



※1 FTZ 想定立地企業

用地区分	主な業種	企業数	面積
製造業用地	電気機械器具等	40社	53.60ha
物流ゾーン	倉庫、卸売業	7社	7.00ha
賃貸工場	一般機械器具等	28社	11.70ha

平成23年 沖縄県企業立地推進課資料



5

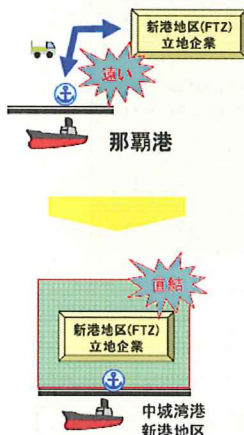
2. 事業の必要性

(2)事業の投資効果

本事業の実施により主に以下の4つの効果が発現する。

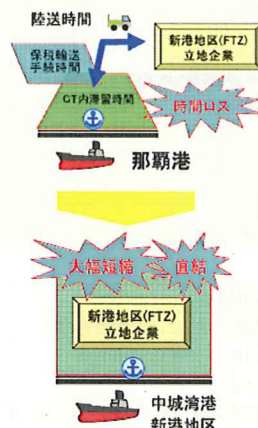
陸上輸送コストの削減

FTZに直結した岸壁利用により那覇港利用と比べて陸上輸送距離の大幅短縮が可能となり陸上輸送費用の軽減される。



輸送等時間の削減

那覇港利用と比べて輸送距離の大幅短縮と手続き時間の削減、コンテナターミナル滞留時間の短縮によりリードタイムが改善される。



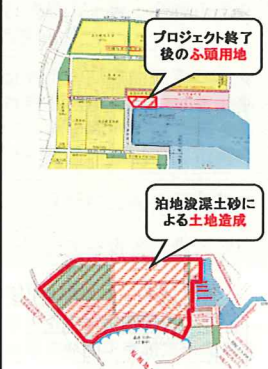
保税輸送コストの削減

FTZに直結した岸壁利用により、保税輸送に伴い発生する手続き費用が削減される。



残存価値の発現

プロジェクト終了後のふ頭用地と泊地浚渫土砂処分に伴う造成により土地資産が創出される。



6

2. 事業の必要性

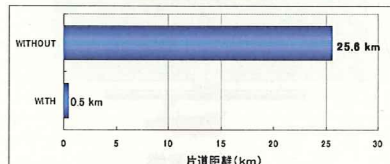
(2) 事業の投資効果

① 陸上輸送コストの削減効果

効果のシナリオ

- 荷主(生産消費地)と港湾の輸送距離が短縮される。

期待される効果



効果計測の流れ

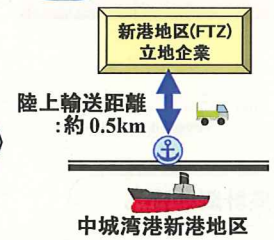
(With時) 陸上輸送距離
0.5km (往復1.0km)

(Without時) 陸上輸送距離
25.6km (往復51.2km)

対象コンテナ個数	
	20ft
輸出	5,855
輸入	7,183

陸上輸送料金(円/個)		
キロ程	20ft	40ft
～5km	16,990	26,130

陸上輸送料金(円/個)		
キロ程	20ft	40ft
50～60km	44,730	69,580



陸上輸送距離: 約 0.5km

陸上輸送費用 (with)
4.7億円/年

陸上輸送費用 (without)
12.5億円/年

陸上輸送コストの削減便益 (without – with) = 12.5億円/年 – 4.7億円/年 = 7.8億円/年

7

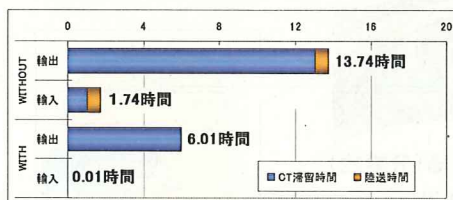
2. 事業の必要性

② 輸送等時間の削減効果

効果のシナリオ

- 那覇港利用と比べて輸送距離の大幅短縮と手続き時間の削減、コンテナターミナル滞留時間の短縮によりリードタイムが改善される。

期待される効果



効果計測の流れ

(With時) 輸送時間
輸出: 6.01時間
輸入: 0.01時間

(Without時) 輸送時間
輸出: 13.74時間
輸入: 1.74時間

対象コンテナ個数	
	20ft
輸出	5,855
輸入	7,183

時間費用原単位 (円/時間・個)		
輸出入	20ft	40ft
輸出	1,600	2,300
輸入	1,200	1,800



輸送時間
輸出: 約 6.01 時間
輸入: 約 0.01 時間

輸送時間費用 (with)
1.2億円/年

輸送時間費用 (without)
3.0億円/年

輸送等時間費用の削減便益 (without – with) = 3.0億円/年 – 1.2億円/年 = 1.8億円/年

8

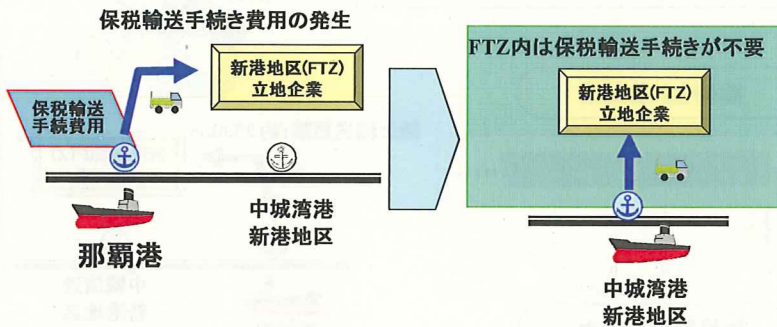
2. 事業の必要性

③ 保税輸送手続き費用の削減効果

効果のシナリオ

- ・ FTZに直結した岸壁利用により、保税輸送に伴い発生する手続き費用が削減される。

期待される効果



効果計測の流れ

(With時) 保税区域内の走行の為 保税輸送手続き費用は 0 億円/年



保税輸送手続き費用の削減便益 (without - with) = 0.3億円/年

9

2. 事業の必要性

④ 残存価値の発現

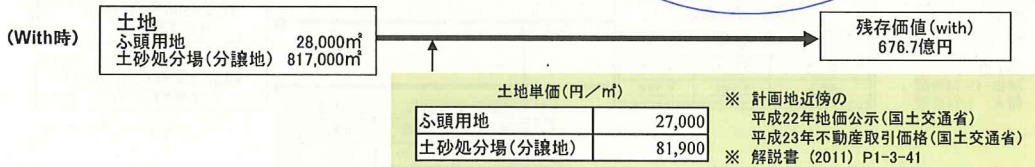
効果のシナリオ

- ・ プロジェクト終了後のふ頭用地と泊地浚渫土砂処分に伴う造成により土地資産が創出される。

期待される効果



効果計測の流れ



(Without時) 土地の創出がないため 0億円

残存価値 (with - without) = 676.7億円

10

2. 事業の必要性

●費用便益比

		事業全体	残事業
費用 (C)	事業費	549.0億円	139.2億円
	維持管理費	1.6億円	1.6億円
	合計	550.6億円	140.8億円
便益 (B)	陸上輸送コストの削減便益	137.1億円	137.1億円
	輸送等時間の削減便益	31.8億円	31.8億円
	保税輸送手続き費用の削減便益	5.5億円	5.5億円
	残存価値	452.9億円	452.0億円
	合計	627.2億円	626.3億円
費用便益比(B/C)			
基本ケース		1.1	4.5
需要 (-10% ~ +10%)		1.0 ~ 1.3	4.0 ~ 4.9
建設費 (-10% ~ +10%)		1.1 ~ 1.2	4.0 ~ 4.9
建設期間 (-10% ~ +10%)		1.1 ~ 1.2	4.3 ~ 4.5

算出条件

- ・ 適用マニュアル:「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(H23.6、国土交通省港湾局)
- ・ 基準年:平成23年度
- ・ 完了年:平成28年度
- ・ 検討年数:供用後50年

※ 費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)により平成23年度の価値に換算された、事業開始から供用後50年目までの総額

※ 費用及び便益の合計は表示桁数の関係で一致していない

11

2. 事業の必要性

●定量的な効果の把握

【排出ガスの減少】

- ・ 荷主(生産消費地)と港湾の輸送距離が短縮され、陸上輸送に伴う排出ガス量が減少する。
ただし、排出ガスの削減効果は、排出削減の価値の計測が困難であるため、便益を計測せず、排出ガスの減少量を定量的に把握した。



- ・ 陸上輸送距離の短縮による排ガス量は、CO₂で450.0(トン・c/年)、NO_xで6.7(トン/年)減少する。

(With時)	陸上輸送距離 0.5km (往復1.0km)	<table><tr><th colspan="2">対象コンテナ個数</th></tr><tr><th></th><th>20ft</th><th>40ft</th></tr><tr><td>輸出</td><td>5,855</td><td>4,286</td></tr><tr><td>輸入</td><td>7,183</td><td>5,258</td></tr></table>	対象コンテナ個数			20ft	40ft	輸出	5,855	4,286	輸入	7,183	5,258	排出ガス量(with) CO ₂ : 9.0 ^{トン} ・c/年 NOx: 0.1 ^{トン} /年
対象コンテナ個数														
	20ft		40ft											
輸出	5,855		4,286											
輸入	7,183	5,258												
(Without時)	陸上輸送距離 25.6km (往復51.2km)	排出ガス量(without) CO ₂ : 459.0 ^{トン} ・c/年 NOx: 6.8 ^{トン} /年												
排出ガスの削減量 (without - with)		<table><tr><td rowspan="2">コンテナ シャシーの 排出原単位</td><td>CO₂</td><td>396.98</td><td>g・c/台・km</td></tr><tr><td>NOx</td><td>5.85</td><td>g/台・km</td></tr></table>	コンテナ シャシーの 排出原単位	CO ₂	396.98	g・c/台・km	NOx	5.85	g/台・km					
コンテナ シャシーの 排出原単位	CO ₂			396.98	g・c/台・km									
	NOx	5.85	g/台・km											
CO ₂ : 459.0 - 9.0 = 450.0 ^{トン} ・c/年		走行速度は34.5km/hrを想定しており40km/hrの原単位を設定した。												
NO _x : 6.8 - 0.1 = 6.7 ^{トン} /年		解説書(2011) P2-1-47												

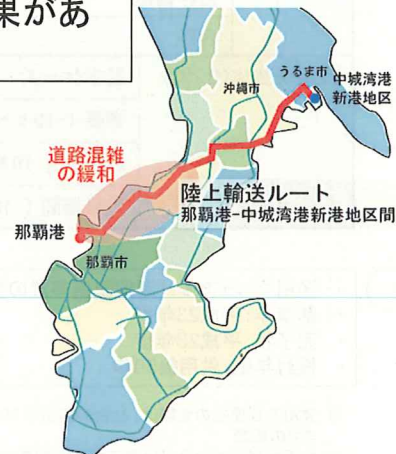
12

2. 事業の必要性

●定性的な効果の把握

【道路混雑の緩和】

- ・ 本事業の実施による効果のうち、貨幣換算し便益を評価する効果以外に地域社会に対する効果として、那覇港－中城湾港新港地区間の陸上貨物輸送にかかる発生集中交通量が削減され、交通混雑が深刻な課題である沖縄本島南部における道路の混雑緩和の効果がある。



13

3. 事業の進捗状況

(1)事業の進捗状況

・ 総事業費461億円の内、平成22年度末時点において既投資額は、約297億円であり、進捗率64%である。今後は、泊地(-11m)浚渫及び浚渫土砂処分の進捗を図る。

- ・ 平成 2年度：港湾計画への位置付け
- ・ 平成 4年度：新港地区国際物流ターミナル整備事業着手
- ・ 平成 7年度：泡瀬地区を港湾計画に位置付け
- ・ 平成12年度：泡瀬地区(土砂処分場)埋立免許取得
- ・ 平成22年度：泡瀬地区港湾計画の変更
- ・ 平成23年度：泡瀬地区(土砂処分場)埋立免許の変更
- ・ 平成28年度：事業完了予定

(2)前回評価からの変更点

【変更1】現時点での立地企業想定による需要の設定

前回評価：58.5万トン

今回評価：50.1万トン

【変更2】現時点での立地企業想定による需要の設定

「港湾投資の評価に関する解説書」改訂(平成23年7月)に伴い、便益算出に係る原単位を見直し

【変更3】泊地浚渫、浚渫土砂処分場整備の期間が延伸

前回評価：整備完了年=平成24年(計算期間=平成4年～平成24年)

今回評価：整備完了年=平成28年(計算期間=平成4年～平成28年)

【変更4】整備期間の延伸による事業費の増加

前回評価：412億円

今回評価：461億円

14

4. 対応方針(原案)

1)事業の必要性等に関する視点

- ✓新港地区立地企業の物流効率化を図り、さらに企業進出促進を図る観点から、国際物流ターミナルの整備が必要である。
- ✓特別FTZ立地企業、背後輸出入企業からは早期に整備を完了し、本船航路の開設を要請する声が強い。
- ✓事業全体の費用対効果は1.1、残事業の費用対効果は4.5である。

2)事業の進捗の見込みの視点

- ✓平成22年3月末時点における当該プロジェクトの進捗率は64%であり、引き続き事業の進捗を図り、平成28年度に事業を完了する予定である。

3)コスト縮減や代替案等の可能性の視点

- ✓工事の一括した発注(間接費の低減)や環境調査における調査項目の見直し等、コスト縮減については今後も事業実施に際して適切に対応していきたい。

4)対応方針(原案)

- ✓以上のことから、国際物流ターミナル整備事業については継続する。