

参考資料 3－③

令和 4 年度第 2 回  
沖縄総合事務局  
開発建設部  
事業評価監視委員会

再評価結果（原案）

○那覇泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業

沖縄総合事務局開発建設部

参考資料 1

|                     |   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------------|---|----------|-----------|---------|----------|------------------------|---------|------|---------|-------|-------|------|--|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------|-------|--|-----------|--|--|-----|---------|------|-----|-------|-------|-----|-----------|----|--|-----------|--|--|----|--|--|--|-------|--|-----|--------|--|----------|--|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|-------------------|--|---------|--|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------------|--|---------|--|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|--------------------|--|---------|--|---------|--|--|--|--|--|--|--|
| 事業名                 | 那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業  |          |           | 担当課     |          | 沖縄総合事務局 開発建設部<br>港湾計画課 |         | 事業主体 | 沖縄総合事務局 |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
|                     |   |          |           | 担当課長名   |          | 西田 知洋                  |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 実施箇所                | 沖縄県那覇市  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 該当基準                | 再評価実施後一定期間(4年間)が経過している事業  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 主な事業の諸元             | 岸壁(水深9m)(耐震)、泊地(水深9m)、港湾施設用地、臨港道路   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 事業期間                | 事業採択  |          | 平成18年度    |         | 完了       |                        | 令和9年度   |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 総事業費(億円)            | 188   |          |           |         | 残事業費(億円) |                        |         | 25   |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 目的・必要性              | <p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;<br/>大型旅客船に対応した専用の係留施設・水域施設を整備し、貨物と旅客混在の現施設における安全性の問題解消を図るとともに、船社及び利用者の負担軽減、国際観光の発展を支援する。また、大規模地震が発生した場合、船舶による緊急物資輸送のための耐震強化岸壁として、県民の生活を支える。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;<br/>観光産業は、沖縄県の主要産業の一つであり、「第6次沖縄県観光振興基本計画/R4.7沖縄県」にて、「県民、観光客、観光業従事者が、自然、歴史、文化を尊重しそれぞれの満足度を高めるとともに環境容量の範囲において観光産業の成長と維持を目指すことで沖縄経済を最適に活性化させる」と記載されている。また、那覇港におけるクルーズ船寄港回数は2019年に260回を記録。2020年以降は新型コロナウイルスの影響により寄港需要が低下しているものの、「アフターコロナを見据えたクルーズ船等の寄港地形成に関する検討会(クルーズ説明資料 最終版)/R4.3沖縄県」では2035年におけるクルーズ船寄港回数を678回と推計している。</p>   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 上位計画の位置づけ           | <p>&lt;第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)&gt;<br/>重点目標1 防災・減災が主流となる社会の実現<br/>1ー2 切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減<br/>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備<br/>4ー2 地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針2022(令和4年6月7日閣議決定)&gt;<br/>第2章 新しい資本主義に向けた改革<br/>2. 社会課題の解決に向けた取組<br/>(3) 多極化・地域活性化の推進</p> <p>&lt;港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和2年3月13日告示)&gt;<br/>Ⅱ 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項<br/>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項<br/>(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用<br/>①観光を我が国経済成長につなげるクルーズの振興</p> <p>&lt;国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)&gt;<br/>第3章 国土強靱化の推進方針<br/>2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (8) 交通・物流</p>   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 事業の多面的な効果           | <p>■政策目標・施策目標<br/>・政策目標：国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化<br/>・施策目標：海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
|                     | <p>■定性的・定量的な効果<br/>当該事業を実施することにより、クルーズ船の受入可能回数が増加し、国際観光収益の増加が見込まれる。</p> <p>&lt;定性的な効果&gt;<br/>・寄港する旅客船の停泊や航行の景観を楽しむことができるようになり、中長期に渡って魅力ある港湾空間の形成が期待される。<br/>・物流と人流が分離され、乗船者の安全確保や環境改善が図られる。<br/>・クルーズ船の寄港回数が増加することにより、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。</p> <p>&lt;定量的な効果&gt;<br/>・国際クルーズ船の寄港回数増加：242回/年(2035年)</p>  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
|                     | <p>■定量的効果のうち投資効率性<br/>○便益の主な根拠<br/>・国際観光収益の増加便益：1,695億円(国際クルーズ船の寄港回数増加：242回/年(2035年))</p>   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
|                     | <table><tr><td colspan="2">基準年度</td><td colspan="2">令和4年度</td><td colspan="7"></td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td colspan="2">1,810</td><td>C:総費用(億円)</td><td colspan="2"></td><td>316</td><td>EIRR(%)</td><td>12.7</td><td>B-C</td><td>1,494</td><td>全体B/C</td><td>5.7</td></tr><tr><td>B:総便益(億円)</td><td colspan="2">33</td><td>C:総費用(億円)</td><td colspan="2"></td><td>19</td><td colspan="2"></td><td></td><td>継続B/C</td><td></td><td>1.7</td></tr><tr><td colspan="2">(感度分析)</td><td colspan="2">事業全体のB/C</td><td colspan="2">残事業のB/C</td><td colspan="7"></td></tr><tr><td colspan="2">需 要 (-10% ~ +10%)</td><td colspan="2">5.1~6.2</td><td colspan="2">1.6~1.9</td><td colspan="7"></td></tr><tr><td colspan="2">建 設 費 (+10% ~ -10%)</td><td colspan="2">5.2~6.4</td><td colspan="2">1.6~1.9</td><td colspan="7"></td></tr><tr><td colspan="2">建設期間 (+10% ~ -10%)</td><td colspan="2">5.7~5.7</td><td colspan="2">1.7~1.7</td><td colspan="7"></td></tr></table> |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       | 基準年度 |  | 令和4年度 |  |  |  |  |  |  |  |  | B:総便益(億円) | 1,810 |  | C:総費用(億円) |  |  | 316 | EIRR(%) | 12.7 | B-C | 1,494 | 全体B/C | 5.7 | B:総便益(億円) | 33 |  | C:総費用(億円) |  |  | 19 |  |  |  | 継続B/C |  | 1.7 | (感度分析) |  | 事業全体のB/C |  | 残事業のB/C |  |  |  |  |  |  |  |  | 需 要 (-10% ~ +10%) |  | 5.1~6.2 |  | 1.6~1.9 |  |  |  |  |  |  |  |  | 建 設 費 (+10% ~ -10%) |  | 5.2~6.4 |  | 1.6~1.9 |  |  |  |  |  |  |  |  | 建設期間 (+10% ~ -10%) |  | 5.7~5.7 |  | 1.7~1.7 |  |  |  |  |  |  |  |
| 基準年度                |   | 令和4年度    |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| B:総便益(億円)           | 1,810   |          | C:総費用(億円) |         |          | 316                    | EIRR(%) | 12.7 | B-C     | 1,494 | 全体B/C | 5.7  |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| B:総便益(億円)           | 33  |          | C:総費用(億円) |         |          | 19                     |         |      |         | 継続B/C |       | 1.7  |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| (感度分析)              |   | 事業全体のB/C |           | 残事業のB/C |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 需 要 (-10% ~ +10%)   |   | 5.1~6.2  |           | 1.6~1.9 |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 建 設 費 (+10% ~ -10%) |   | 5.2~6.4  |           | 1.6~1.9 |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 建設期間 (+10% ~ -10%)  |   | 5.7~5.7  |           | 1.7~1.7 |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 社会経済情勢等の変化          | 新型コロナウイルスの影響により2020年以降、クルーズ船の寄港需要が低下。   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 主な事業の進捗状況           | 総事業費188億円、既投資額163億円<br>令和4年度末 事業進捗率87%  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 主な事業の進捗の見込み         | 令和9年度完了予定   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性    | 現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 対応方針                | 継続  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| 対応方針理由              | 十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完了が強く要望されているため  |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |
| その他                 | <p>&lt;第三者委員会の意見・反映内容&gt;<br/>・対応方針(案)は妥当である。</p>   |          |           |         |          |                        |         |      |         |       |       |      |  |       |  |  |  |  |  |  |  |  |           |       |  |           |  |  |     |         |      |     |       |       |     |           |    |  |           |  |  |    |  |  |  |       |  |     |        |  |          |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                   |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                     |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |  |                    |  |         |  |         |  |  |  |  |  |  |  |

## 那覇港 泊ふ頭地区 旅客船ターミナル整備事業 費用便益の概要

### 便益

| 項 目   | 区 分              | 単位当たりの便益 |        |                                 | 便益(代表年) |      |
|-------|------------------|----------|--------|---------------------------------|---------|------|
|       |                  |          | 単位     | 備 考                             |         | 単位   |
| 利用者便益 | 国際観光収益・営業収益の増加便益 | 48,188   | 千円/回   | 外国人旅客の県内消費額の増加便益等               | 117.5   | 億円/年 |
|       | 貨客混在解消費用の削減便益    | 77       | 千円/回   | 貨物岸壁との併用が解消されることによる貨客混在解消費用の削減等 | 0.03    | 億円/年 |
| 耐震便益  | 輸送コストの削減(緊急物資)   | 157      | 円/トン・年 | 耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減(緊急物資)        | 0.01    | 億円/年 |
|       | 輸送コストの削減(一般貨物)   | 52       | 円/トン・年 | 耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減(一般貨物)        | 1.7     | 億円/年 |

※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29年3月)」を参照

※便益の代表年は委員会資料と同様、2035年としている(貨客混在解消費用削減便益のみ2030年)

※国際観光収益増加便益「単位当たり便益」=1隻当たり旅客人数(2,340人)×1人当たり消費額(20,000円)=

※営業収益増加便益の「単位当たり便益」=1,388千円/回

※国際観光収益・営業収益増加便益の「単位当たり便益」=46,800千円/回+1,389千円/回=48,188千円/回

※輸送コストの削減(緊急物資)=1.1億円/年×0.0081÷(65トン+5,594トン)=157円/トン・年

※輸送コストの削減(一般貨物)=208億円/年×0.0081÷(3,255千トン)=52円/トン・年

### 費用

|         |                             |
|---------|-----------------------------|
| 費用項目    | 建設費、管理運営費                   |
| 事業の対象施設 | 岸壁(-9m)、泊地(-9m)、港湾施設用地、臨港道路 |

# 那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業

## 便益算出詳細資料

### 1. 国際観光収益・営業収益の増加便益

大型旅客船の寄港回数が増加することにより、外国人旅客の観光消費額及び旅客船の港湾施設等の利用による営業収益が増加する。

プロジェクトの実施により、年間 117.5 億円の収益が増加する。

#### (1) 国際観光収益の増加便益

| 項目             | 式                     | 単位    | with   | without |
|----------------|-----------------------|-------|--------|---------|
| [1] 国際旅客船の寄港回数 |                       | 回/年   | 518    | 276     |
| [2] 旅客人数       |                       | 人/隻   | 2,340  | 2,340   |
| [3] 観光消費額      |                       | 円/人   | 20,000 | 20,000  |
| [4] 国際観光収益     | $[5]=[1]*[2]*[3]*[4]$ | 百万円/年 | 24,250 | 12,925  |
| 便益             |                       | 百万円/年 | 11,330 |         |

※現在価値化前の数値

#### (2) 営業収益の増加便益

| 項目         | 式                               | 単位    | with | without |
|------------|---------------------------------|-------|------|---------|
| [1] 寄港回数   |                                 | 回/年   | 546  | 291     |
| [2] 接岸料    |                                 | 千円/回  | 396  | 396     |
| [3] タグボート料 |                                 | 千円/回  | 511  | 511     |
| [4] 給水料    |                                 | 千円/回  | 279  | 279     |
| [5] 網取放料   |                                 | 千円/回  | 40   | 40      |
| [6] 水先料    |                                 | 千円/回  | 162  | 162     |
| [7] 営業収益   | $[7]=[1]*([2]+[3]+[4]+[5]+[6])$ | 百万円/年 | 758  | 404     |
| 便益         |                                 | 百万円/年 | 350  |         |

※現在価値化前の数値

#### 国際観光収益・営業収益の増加便益

| 項目              | 単位    | 便益     |
|-----------------|-------|--------|
| (1) 国際観光収益の増加便益 | 百万円/年 | 11,390 |
| (2) 営業収益の増加便益   | 百万円/年 | 360    |
| 合計              | 百万円/年 | 11,750 |

※現在価値化後の数値

## 2. 貨客混在解消コスト等の削減便益

貨物岸壁との併用の場合、旅客ターミナル等の適切な受け入れ施設が不備のため、旅客スペースの確保など不要なコストが発生している。当該プロジェクトの整備により、こうしたコスト削減が図られる。

プロジェクトの実施により、年間 0.03 億円のコストが削減できる。

### (1) 貨物岸壁(2023年以降)

#### 1) 旅客スペースの確保

| 項目                  | 式   | 単位    | with   | without |
|---------------------|---|-------|--------|---------|
| [1] 人員              |   | 人/回   | 0      | 4       |
| [2] 人員費用原単位         |   | 円/時・人 | 0      | 1,827   |
| [3] フォークリフト台数       |   | 台/回   | 0      | 2       |
| [4] フォークリフト原単位      |   | 円/時・台 | 0      | 3,140   |
| [5] 作業時間            |   | 時間/回  | 0      | 0.5     |
| [6] 作業回数(移動・戻し)     |   | 回/回   | 0      | 2       |
| [7] 費用              | $[7] = ([1] * [2] + [3] * [4]) * [5] * [6]$ | 円/回   | 0      | 13,588  |
| [8] 1回あたり便益         |   | 円/回   | 13,588 |         |
| [9] 旅客船受入回数(定期+不定期) |   | 回/年   | 36     |         |
| 便益                  | $[8] * [9]$                                 | 千円/年  | 489    |         |

※現在価値化前の数値

#### 2) バス・タクシーの駐車スペースの確保

| 項目                  | 式   | 単位    | with   | without |
|---------------------|---|-------|--------|---------|
| [1] 人員              |   | 人/回   | 0      | 4       |
| [2] 人員費用原単位         |   | 円/時・人 | 0      | 1,827   |
| [3] フォークリフト台数       |   | 台/回   | 0      | 2       |
| [4] フォークリフト原単位      |   | 円/時・台 | 0      | 3,140   |
| [5] 作業時間            |   | 時間/回  | 0      | 2       |
| [6] 作業回数(移動・戻し)     |   | 回/回   | 0      | 2       |
| [7] 費用              | $[7] = ([1] * [2] + [3] * [4]) * [5] * [6]$ | 円/回   | 0      | 54,352  |
| [8] 1回あたり便益         |   | 円/回   | 54,352 |         |
| [9] 旅客船受入回数(定期+不定期) |   | 回/年   | 36     |         |
| 便益                  |   | 千円/年  | 1,957  |         |

※現在価値化前の数値

#### 3) 見張り職員の配置

| 項目                  | 式                       | 単位    | with  | without |
|---------------------|-------------------------|-------|-------|---------|
| [1] 人員              |                         | 人/回   | 0     | 1       |
| [2] 人員費用原単位         |                         | 円/時・人 | 0     | 1,827   |
| [3] 作業回数(移動・戻し)     |                         | 回/回   | 0     | 5       |
| [4] 費用              | $[4] = [1] * [2] * [3]$ | 円/回   | 0     | 9,135   |
| [5] 1回あたり便益         |                         | 円/回   | 9,135 |         |
| [6] 旅客船受入回数(定期+不定期) |                         | 回/年   | 36    |         |
| 便益                  | $[5] * [6]$             | 千円/年  | 329   |         |

※現在価値化前の数値

### 貨客混在解消費用削減便益(2023年以降)

|                      | 単位    | 便益  |
|----------------------|-------|-----|
| (1) 貨物岸壁             |       |     |
| 1) 旅客スペースの確保         | 百万円/年 | 0.5 |
| 2) バス・タクシーの駐車スペースの確保 | 百万円/年 | 2.0 |
| 3) 見張り職員の配置          | 百万円/年 | 0.3 |
| 合計                   | 百万円/年 | 2.8 |

※現在価値化後の数値

### 3. 耐震強化岸壁の整備による便益

耐震強化岸壁の整備により、震災時の緊急物資輸送コスト及び一般貨物輸送コストの増大が回避できる。

プロジェクトの実施により、代表年（R17）では年間 1.7 億円のコストが削減できる。

#### (1) 震災時の緊急物資輸送コスト増大回避便益

##### 1) 第1段階（被災直後から2日間）

| 項目              | 式                       | 単位     | with         | without    |
|-----------------|-------------------------|--------|--------------|------------|
| [1] 緊急物資量       |                         | MT     | 157.8        | 157.8      |
| [2] 必要トラック・ヘリ台数 |                         | 台      | 61           | 61         |
| [3] 1台あたり輸送費用   |                         | 円/台    | 6,560～12,520 | 26,405,000 |
| [4] 緊急物資時間費用原単位 |                         | 円/時間・台 | 576          | 576        |
| [5] 輸送時間        |                         | 時      | 0.3～3.2      | 0.2        |
| [6] 輸送コスト       | $[6]=[2]*([3]+[4]*[5])$ | 千円     | 592          | 161,078    |
| 便益              |                         | 千円     | 160,486      |            |

##### 2) 第2～3段階（被災直後から3日目から1ヶ月）

| 項目              | 式                       | 単位     | with         | without       |
|-----------------|-------------------------|--------|--------------|---------------|
| [1] 緊急物資量       |                         | MT     | 13,492       | 13,492        |
| [2] 必要トラック台数    |                         | 台      | 4,905        | 4,905         |
| [3] 1台あたり輸送費用   |                         | 円/台    | 6,560～12,520 | 25,580～30,320 |
| [4] 緊急物資時間費用原単位 |                         | 円/時間・台 | 1,563        | 1,563         |
| [5] 輸送時間        |                         | 時      | 0.3～3.2      | 5.5～6.1       |
| [6] 輸送コスト       | $[6]=[2]*([3]+[4]*[5])$ | 千円     | 54,332       | 179,017       |
| 便益              |                         | 千円     | 124,685      |               |

#### 緊急物資輸送コスト増大回避便益

| 項目                        | 単位    | 便益     |
|---------------------------|-------|--------|
| 1) 第1段階（被災直後から2日間）        | 百万円/年 | 160.5  |
| 2) 第2～3段階（被災直後から3日目から1ヶ月） | 百万円/年 | 124.7  |
| 合計                        | 百万円/年 | 285.2  |
| 泊ふ頭按分率                    |       | 0.415  |
| 代表年（R17）地震発生確率            |       | 0.0081 |
| 代表年（R17）便益                | 百万円/年 | 0.96   |

※現在価値化前の数値

#### (2) 震災時の一般貨物輸送コスト増大回避便益

| 項目                      | 式                       | 単位     | with    | without |
|-------------------------|-------------------------|--------|---------|---------|
| [1] 緊急物資量               |                         | FT/年/m | 6,839   | 6,839   |
| [2] 必要トラック台数            |                         | 台/年/m  | 1,043   | 1,043   |
| [3] 1台あたり輸送費用           |                         | 円/台    | 15,380  | 43,130  |
| [4] 緊急物資時間費用原単位         |                         | 円/時間・台 | 83～613  | 83～613  |
| [5] 輸送時間                |                         | 時      | 0.2     | 2       |
| [6] 輸送コスト               | $[6]=[2]*([3]+[4]*[5])$ | 千円/年/m | 16,542  | 50,427  |
| 便益                      |                         | 千円/年/m | 33,885  |         |
| 復旧期間合計（1年11カ月）          |                         | 千円/m   | 64,946  |         |
| 復旧期間合計（1年11カ月 社会的割引率考慮） |                         | 千円/m   | 60,991  |         |
| 泊ふ頭耐震強化岸壁延長             |                         | m      | 340     |         |
| 代表年（R17）地震発生確率          |                         |        | 0.0081  |         |
| 代表年（R17）便益（社会的割引率考慮）    |                         | 千円/年   | 167,969 |         |

※現在価値化前の数値

#### 耐震強化岸壁整備による便益

| 項目                      | 単位    | 便益  |
|-------------------------|-------|-----|
| (1) 震災時の緊急物資輸送コスト増大回避便益 | 百万円/年 | 1.0 |
| (2) 震災時の一般貨物輸送コスト増大回避便益 | 百万円/年 | 169 |
| 代表年（R17）便益合計            | 百万円/年 | 170 |

※現在価値化後の数値

那覇港泊ふ頭地区旅客対応ターミナル整備事業(全体事業)【R4d再評価】  
費用便益分析シート(割引前)

費用便益分析シート(割引後)

|       |       |      |          |
|-------|-------|------|----------|
| EIRR= | 12.7% | NPV= | 1,495 億円 |
| B/C=  | 5.74  |      |          |

| (億円) |            |              |           |        |                |              |              |            |            |              |
|------|------------|--------------|-----------|--------|----------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|
|      |            |              |           |        | 割 引 前          |              |              |            |            |              |
| 年度   | 施設供<br>用期間 | 建設費・<br>再投資費 | 管理<br>運営費 | 総費用(C) | 国際観光収益<br>増加便益 | 営業収益<br>増加便益 | 貨客混在<br>解消便益 | 耐震強化<br>便益 | 総便益<br>(B) | 純便益<br>(B-C) |
| 2004 |            |              |           |        |                |              |              |            |            |              |
| 2005 |            |              |           |        |                |              |              |            |            |              |
| 2006 |            | 1.2          |           | 1.2    |                |              |              |            |            | -1.2         |
| 2007 |            | 32.7         |           | 32.7   |                |              |              |            |            | -32.7        |
| 2008 |            | 31.8         |           | 31.8   |                |              |              |            |            | -31.8        |
| 2009 |            | 24.0         |           | 24.0   |                |              |              |            |            | -24.0        |
| 2010 | 1          | 23.6         | 0.02      | 23.6   | 4.4            | 0.2          | 0.04         | 1.5        | 6.1        | -17.5        |
| 2011 | 2          | 33.6         | 0.02      | 33.6   | 3.7            | 0.2          | 0.04         | 1.5        | 5.4        | -28.2        |
| 2012 | 3          | 6.4          | 0.02      | 6.4    | 6.5            | 0.4          | 0.04         | 1.4        | 8.4        | 2.0          |
| 2013 | 4          | 16.2         | 0.02      | 16.2   | 4.9            | 0.3          | 0.04         | 1.4        | 6.7        | -9.6         |
| 2014 | 5          | 5.2          | 0.02      | 5.2    | 12.4           | 0.6          | 0.04         | 1.4        | 14.4       | 9.1          |
| 2015 | 6          | 7.3          | 0.02      | 7.3    |                |              | 0.46         | 1.4        | 1.8        | -5.4         |
| 2016 | 7          | 0.1          | 0.02      | 0.1    | 18.2           | 0.6          | 0.60         | 1.8        | 21.1       | 21.0         |
| 2017 | 8          |              | 0.02      | 0.0    | 31.8           | 1.0          | 0.60         | 1.8        | 35.1       | 35.1         |
| 2018 | 9          | 1.0          | 0.01      | 1.0    | 60.6           | 1.6          | 0.56         | 1.7        | 64.5       | 63.5         |
| 2019 | 10         |              | 0.01      | 0.0    | 64.1           | 1.8          | 0.56         | 1.7        | 68.1       | 68.1         |
| 2020 | 11         |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.7        | 1.7        | 1.7          |
| 2021 | 12         |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.7        | 1.7        | 1.6          |
| 2022 | 13         |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.6        | 1.6        | 1.6          |
| 2023 | 14         |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.6        | 1.6        | 1.6          |
| 2024 | 15         |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.6        | 1.6        | 1.6          |
| 2025 | 16         |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.6        | 1.6        | 1.6          |
| 2026 | 17         |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.6        | 1.6        | 1.5          |
| 2027 | 18         | 23.0         | 0.01      | 23.0   |                |              |              | 1.5        | 1.5        | -21.5        |
| 2028 | 19         |              | 0.01      | 0.0    | 29.9           | 1.3          | 0.0          | 1.9        | 33.2       | 33.2         |
| 2029 | 20         |              | 0.01      | 0.0    | 41.5           | 1.8          | 0.0          | 1.8        | 45.1       | 45.1         |
| 2030 | 21         |              | 0.01      | 0.0    | 54.1           | 2.2          | 0.0          | 1.8        | 58.2       | 58.1         |
| 2031 | 22         |              | 0.01      | 0.0    | 67.6           | 2.7          | 0.0          | 1.8        | 72.1       | 72.1         |
| 2032 | 23         |              | 0.01      | 0.0    | 83.8           | 3.2          | 0.0          | 1.8        | 88.8       | 88.7         |
| 2033 | 24         |              | 0.01      | 0.0    | 100.2          | 3.4          |              | 1.7        | 105.3      | 105.3        |
| 2034 | 25         |              | 0.01      | 0.0    | 108.8          | 3.5          |              | 1.7        | 114.0      | 114.0        |
| 2035 | 26         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.7        | 119.2      | 119.2        |
| 2036 | 27         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.7        | 119.2      | 119.2        |
| 2037 | 28         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.7        | 119.1      | 119.1        |
| 2038 | 29         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.6        | 119.1      | 119.1        |
| 2039 | 30         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.6        | 119.1      | 119.1        |
| 2040 | 31         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.6        | 119.1      | 119.1        |
| 2041 | 32         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.6        | 119.1      | 119.0        |
| 2042 | 33         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.5        | 119.0      | 119.0        |
| 2043 | 34         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.5        | 119.0      | 119.0        |
| 2044 | 35         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.5        | 119.0      | 119.0        |
| 2045 | 36         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.5        | 119.0      | 119.0        |
| 2046 | 37         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.5        | 119.0      | 118.9        |
| 2047 | 38         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.4        | 118.9      | 118.9        |
| 2048 | 39         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.4        | 118.9      | 118.9        |
| 2049 | 40         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.4        | 118.9      | 118.9        |
| 2050 | 41         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.4        | 118.9      | 118.9        |
| 2051 | 42         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.4        | 118.9      | 118.9        |
| 2052 | 43         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.4        | 118.8      | 118.8        |
| 2053 | 44         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.3        | 118.8      | 118.8        |
| 2054 | 45         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.3        | 118.8      | 118.8        |
| 2055 | 46         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.3        | 118.8      | 118.8        |
| 2056 | 47         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.3        | 118.8      | 118.8        |
| 2057 | 48         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.3        | 118.8      | 118.7        |
| 2058 | 49         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.2        | 118.7      | 118.7        |
| 2059 | 50         |              | 0.01      | 0.0    | 113.9          | 3.6          |              | 1.2        | 118.7      | 118.7        |
| 合 計  |            | 206.0        | 0.7       | 206.7  | 3,540.8        | 113.7        | 3.1          | 77.2       | 3,734.8    | 3,528.1      |

| (億円) |            |            |              |           |        |                |              |              |            |            |              |
|------|------------|------------|--------------|-----------|--------|----------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|
|      |            |            |              |           |        | 割 引 後          |              |              |            |            |              |
| 年度   | 施設供<br>用期間 | 社会的<br>割引率 | 建設費・<br>再投資費 | 管理<br>運営費 | 総費用(C) | 国際観光収益<br>増加便益 | 営業収益<br>増加便益 | 貨客混在<br>解消便益 | 耐震強化<br>便益 | 総便益<br>(B) | 純便益<br>(B-C) |
| 2004 |            | 2.03       |              |           |        |                |              |              |            |            |              |
| 2005 |            | 1.95       |              |           |        |                |              |              |            |            |              |
| 2006 |            | 1.87       | 2.21         |           | 2.2    |                |              |              |            |            | -2.2         |
| 2007 |            | 1.80       | 58.82        |           | 58.8   |                |              |              |            |            | -58.8        |
| 2008 |            | 1.73       | 55.10        |           | 55.1   |                |              |              |            |            | -55.1        |
| 2009 |            | 1.67       | 39.98        |           | 40.0   |                |              |              |            |            | -40.0        |
| 2010 |            | 1.60       | 37.76        | 0.03      | 37.8   | 7.0            | 0.4          | 0.1          | 2.4        | 9.8        | -28.0        |
| 2011 |            | 1.54       | 51.66        | 0.03      | 51.7   | 5.6            | 0.4          | 0.1          | 2.2        | 8.3        | -43.4        |
| 2012 |            | 1.48       | 9.44         | 0.03      | 9.5    | 9.6            | 0.6          | 0.1          | 2.1        | 12.4       | 2.9          |
| 2013 |            | 1.42       | 23.10        | 0.02      | 23.1   | 7.0            | 0.4          | 0.1          | 2.0        | 9.5        | -13.6        |
| 2014 |            | 1.37       | 7.16         | 0.02      | 7.2    | 17.0           | 0.8          | 0.1          | 1.9        | 19.7       | 12.5         |
| 2015 |            | 1.32       | 9.54         | 0.02      | 9.6    |                |              | 0.6          | 1.8        | 2.4        | -7.1         |
| 2016 |            | 1.27       | 0.13         | 0.02      | 0.1    | 23.0           | 0.7          | 0.8          | 2.2        | 26.7       | 26.6         |
| 2017 |            | 1.22       |              | 0.02      | 0.0    | 38.7           | 1.2          | 0.7          | 2.1        | 42.7       | 42.7         |
| 2018 |            | 1.17       | 1.15         | 0.02      | 1.2    | 71.0           | 1.8          | 0.7          | 2.0        | 75.5       | 74.3         |
| 2019 |            | 1.12       |              | 0.02      | 0.0    | 72.1           | 2.0          | 0.6          | 1.9        | 76.6       | 76.6         |
| 2020 |            | 1.08       |              | 0.02      | 0.0    |                |              |              | 1.8        | 1.8        | 1.8          |
| 2021 |            | 1.04       |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.7        | 1.7        | 1.7          |
| 2022 |            | 1.00       |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.6        | 1.6        | 1.6          |
| 2023 |            | 0.96       |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.6        | 1.6        | 1.5          |
| 2024 |            | 0.92       |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.5        | 1.5        | 1.5          |
| 2025 |            | 0.89       |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.4        | 1.4        | 1.4          |
| 2026 |            | 0.85       |              | 0.01      | 0.0    |                |              |              | 1.3        | 1.3        | 1.3          |
| 2027 |            | 0.82       | 18.93        | 0.01      | 18.9   |                |              |              | 1.3        | 1.3        | -17.7        |
| 2028 |            | 0.79       |              | 0.01      | 0.0    | 23.7           | 1.1          | 0.0          | 1.5        | 26.2       | 26.2         |
| 2029 |            | 0.76       |              | 0.01      | 0.0    | 31.5           | 1.3          | 0.0          | 1.4        | 34.3       | 34.3         |
| 2030 |            | 0.73       |              | 0.01      | 0.0    | 39.5           | 1.6          | 0.0          | 1.3        | 42.5       | 42.5         |
| 2031 |            | 0.70       |              | 0.01      | 0.0    | 47.5           | 1.9          | 0.0          | 1.3        | 50.7       | 50.6         |
| 2032 |            | 0.68       |              | 0.01      | 0.0    | 56.6           | 2.2          | 0.0          | 1.2        | 60.0       | 60.0         |
| 2033 |            | 0.65       |              | 0.01      | 0.0    | 65.1           | 2.2          |              | 1.1        | 68.4       | 68.4         |
| 2034 |            | 0.62       |              | 0.01      | 0.0    | 68.0           | 2.2          |              | 1.1        | 71.2       | 71.2         |
| 2035 |            | 0.60       |              | 0.01      | 0.0    | 68.4           | 2.1          |              | 1.0        | 71.6       | 71.6         |
| 2036 |            | 0.58       |              | 0.01      | 0.0    | 65.8           | 2.1          |              | 1.0        | 68.8       | 68.8         |
| 2037 |            | 0.56       |              | 0.01      | 0.0    | 63.3           | 2.0          |              | 0.9        | 66.2       | 66.2         |
| 2038 |            | 0.53       |              | 0.01      | 0.0    | 60.8           | 1.9          |              | 0.9        | 63.6       | 63.6         |
| 2039 |            | 0.51       |              | 0.01      | 0.0    | 58.5           | 1.8          |              | 0.8        | 61.1       | 61.1         |
| 2040 |            | 0.49       |              | 0.01      | 0.0    | 56.2           | 1.8          |              | 0.8        | 58.8       | 58.8         |
| 2041 |            | 0.47       |              | 0.01      | 0.0    | 54.1           | 1.7          |              | 0.7        | 56.5       | 56.5         |
| 2042 |            | 0.46       |              | 0.01      | 0.0    | 52.0           | 1.6          |              | 0.7        | 54.3       | 54.3         |
| 2043 |            | 0.44       |              | 0.01      | 0.0    | 50.0           | 1.6          |              | 0.7        | 52.2       | 52.2         |
| 2044 |            | 0.42       |              | 0.01      | 0.0    | 48.1           | 1.5          |              | 0.6        | 50.2       | 50.2         |
| 2045 |            | 0.41       |              | 0.01      | 0.0    | 46.2           | 1.4          |              | 0.6        | 48.3       | 48.3         |
| 2046 |            | 0.39       |              | 0.01      | 0.0    | 44.4           | 1.4          |              | 0.6        | 46.4       | 46.4         |
| 2047 |            | 0.38       |              | 0.01      | 0.0    | 42.7           | 1.3          |              | 0.5        | 44.6       | 44.6         |
| 2048 |            | 0.36       |              | 0.01      | 0.0    | 41.1           | 1.3          |              | 0.5        | 42.9       | 42.9         |
| 2049 |            | 0.35       |              | 0.00      | 0.0    | 39.5           | 1.2          |              | 0.5        | 41.2       | 41.2         |
| 2050 |            | 0.33       |              | 0.00      | 0.0    | 38.0           | 1.2          |              | 0.5        | 39.6       | 39.6         |
| 2051 |            | 0.32       |              | 0.00      | 0.0    | 36.5           | 1.1          |              | 0.4        | 38.1       | 38.1         |
| 2052 |            | 0.31       |              | 0.00      | 0.0    | 35.1           | 1.1          |              | 0.4        | 36.6       | 36.6         |
| 2053 |            | 0.30       |              | 0.00      | 0.0    | 33.8           | 1.1          |              | 0.4        | 35.2       | 35.2         |
| 2054 |            | 0.29       |              | 0.00      | 0.0    | 32.5           | 1.0          |              | 0.4        | 33.9       | 33.9         |
| 2055 |            | 0.27       |              | 0.00      | 0.0    | 31.2           | 1.0          |              | 0.4        | 32.6       | 32.6         |
| 2056 |            | 0.26       |              | 0.00      | 0.0    | 30.0           | 0.9          |              | 0.3        | 31.3       | 31.3         |
| 2057 |            | 0.25       |              | 0.00      | 0.0    | 28.9           | 0.9          |              | 0.3        | 30.1       | 30.1         |
| 2058 |            | 0.24       |              | 0.00      | 0.0    | 27.8           | 0.9          |              | 0.3        | 28.9       | 28.9         |
| 2059 |            | 0.23       |              | 0.00      | 0.0    | 26.7           | 0.8          |              | 0.3        | 27.8       | 27.8         |
| 合 計  |            |            | 315.0        | 0.5       | 315.5  | 1694.5         | 55.4         | 3.8          | 56.4       | 1810.0     | 1494.5       |

## 港湾整備事業 事業費内訳

### (1) 事業費

| 項 目     | 数量                    | 全体事業費<br>(億円) | 残事業費<br>(億円) |
|---------|-----------------------|---------------|--------------|
| 工事費     |                       | 172.50        | 25.33        |
| 岸壁(-9m) | 340m                  | 61.45         | 18.20        |
| 上部工     |                       | 5.50          | 1.63         |
| 築造工事    |                       | 43.10         | 16.57        |
| 地盤改良    |                       | 12.84         | 0            |
| 泊地(-9m) | 511,000m <sup>3</sup> | 7.35          | 7.13         |
| 港湾施設用地  | 6,300m <sup>2</sup>   | 31.60         | 0            |
| 築造工事    |                       | 26.00         | 0            |
| 地盤改良    |                       | 5.60          | 0            |
| 臨港道路    | 557m                  | 72.10         | 0            |
| 上部工     |                       | 28.44         | 0            |
| 下部工     |                       | 31.47         | 0            |
| 築造工事    |                       | 9.45          | 0            |
| 地盤改良    |                       | 2.74          | 0            |
| 間接経費    | 1式                    | 15.70         | 0            |
| 合 計     |                       | 188.20        | 25.33        |

※端数処理のため、各項目の金額は必ずしも合計とは一致しない。

※港湾請負工事積算基準及び類似事業箇所の実績より算出している。

### (2) 管理運営費

| 項 目   | 数量 | 全体事業費<br>(億円/年) |
|-------|----|-----------------|
| 管理運営費 | 1式 | 0.01            |

※港湾管理者等へのヒアリングにより算出している。