

参考資料 3-⑪
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

事後評価結果（原案）

○那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業

沖縄総合事務局開発建設部

参考資料 1

事業名	那覇港 浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業		担当課	沖縄総合事務局 開発建設部 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 浦添市											
該当基準	事業完了後一定期間が経過している事業											
主な事業の 諸元	臨港道路、緑地、都市機能用地											
事業期間	事業採択	平成17年度	完了	令和3年度								
事業費(億円)	前回評価時	212		完了時	208							
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港は、離島県沖縄の玄関口として県内の物流・人流の流通拠点港湾として重要な役割を果たしており、取扱貨物の多くが沖縄本島内に流通される貨物でありその殆どは臨港道路を経由して県内各地へ運ばれている。 ・鉄道等大量輸送手段のない沖縄では、陸上貨物交通の全てを道路に依存しており、近年の交通量の増大に伴い島内の大動脈である国道58号は、慢性的な渋滞がますます深刻になっている。 <p><達成すべき目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港へ沖縄中北部方面などへの臨港交通機能を強化することで、港湾物流の円滑化を図り、輸送コストの削減を目指す。 ・周辺道路機能を補完し、並行する国道58号の渋滞を緩和する効果が期待でき、沖縄県の道路交通環境を改善することを目指す。 											
上位計画の 位置づけ	<p><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)></p> <p>重点目標4 経済の好循環を支える基盤整備 4-1 サプライチェーン全体の強靭化・最適化</p> <p><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)></p> <p>第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 (3) 多様化・地域活性化の推進</p> <p><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)></p> <p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項 1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項 (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 (4) 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p>											
事業の多面 的な効果	<p>■政策目標・施策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標:国際競争力、広域・地域間連携等の確保・強化 ・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、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進 <p>■定性的・定量的な効果</p> <p><定性的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流機能の効率化が図られ、背後企業の競争力及び地域活性化が期待される。 ・臨港道路の整備により、慢性的に渋滞している周辺道路の渋滞が緩和され、人流円滑化及び観光産業の支援が図られる。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO₂及びNO_x等の排出量が軽減される。 <p><定量的な効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送費用の削減 ・輸送時間費用の削減 ・事故損失額の削減 ・残存価値 											
費用対効果 分析の算定 基礎となつた 要因の変化	<p>○事業費:212億円(H28年度再評価)→208億円(R4年度事後評価)</p> <p>○事業期間:平成17年度～平成29年度(H28年度再評価)→平成17年度～令和3年度(R4年度事後評価)</p> <p>○便益の主な根拠</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送費用の削減:63億円(H28年度再評価)→74億円(R4年度事後評価) ・輸送時間費用の削減:564億円(H28年度再評価)→855億円(R4年度事後評価) ・事故損失額の削減:11億円(H28年度再評価)→3億円(R4年度事後評価) ・残存価値:12億円(H28年度再評価)→29億円(R4年度事後評価) 											
事業全体の 投資効率性	基準年度	令和4年度										
	B:総便益 (億円)	960	C:総費用(億円)	356	EIRR (%)	9.1	B-C	605	全体B/C	2.7		
事業実施に よる環境の 変化	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞緩和(現道の交通量減少、現道の損失時間の減少) ・物流・経済活動の支援(所要時間の短縮) ・事故の減少 											
社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域人口、自動車保有台数の増加 ・那覇港の取扱貨物量の増加 ・那覇港へのクルーズ船寄港隻数と乗船客数の増加 ・那覇港周辺における物流センター等の立地 											
今後の事後 評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇港から沖縄県中南部地域への所要時間短縮、定時性向上や国道58号等周辺道路の損失時間減少の効果が発現しており、物流機能強化、渋滞緩和に寄与している。 ・費用便益比(B/C)は、事業全体で2.7であり、本事業の有効性が確認された。 ・整備の効果が十分に発現しており、効果及び必要性は持続していくと考えられることから、今後の事業評価の必要はないものと判断できる。 											
改善措置の 必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されていることにより、今後の改善措置の必要はないものの、引き続き港湾管理者と連携して利活用の促進に努める。 											
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	<ul style="list-style-type: none"> ・整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。 											
対応方針	事業の目的に対する効果を発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。											
対応方針理	目的に対する効果を発現しているため											
その他	<p><第三者委員会の意見・反映内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・対応方針(案)は妥当である。 											

**那覇港 浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業
費用便益の概要**

便益

項目	区分	単位当たりの便益			便益(代表年)
		単位	備考		
利用者便益	輸送費用の削減	14,027	円/台・年	走行距離の短縮に伴う輸送費用の削減	4.2 億円/年
	輸送時間費用の削減	122,047	円/台・年	走行距離及び時間の短縮に伴う輸送時間費用の削減	36.4 億円/年
	事故損失額の削減	268	円/台・年	走行距離の短縮に伴う交通事故の減少	0.1 億円/年
残存価値		95,637.6	円/台	供用期間終了後に残る施設の価値(残存価値)	28.5 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29年3月)」を参照

※便益(代表年)は最新の将来OD表(H27センサスR22OD)の年度となるR22年としている

※残存価値は評価期間末となるR49年の金額としている

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	臨港道路、都市機能用地、緑地

参考資料 3

便益算出詳細資料

1. 輸送費用削減便益

本事業の実施により、出発地から目的地までの輸送・移動距離が短縮する。それによる輸送コスト削減額を輸送費用削減便益として計測する。

本プロジェクトの実施により、4.2億円/年の輸送費用削減便益が発現する。

【乗用車】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	18,800～19,400	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台キロ (千台・km/日)	4,127	4,130
走行経費原単位 (円/台・km)	9～33	9～33
輸送費用 (億円/年)	357.79	358.90
輸送費用削減便益(億円/年)	1.11	

【小型貨物】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	3,900～4,300	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台キロ (千台・km/日)	600	606
走行経費原単位 (円/台・km)	13～28	13～28
輸送費用 (億円/年)	49.80	50.47
輸送費用削減便益(億円/年)	0.67	

【普通貨物】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	3,900～6,100	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台キロ (千台・km/日)	386	397
走行経費原単位 (円/台・km)	27～63	27～63
輸送費用 (億円/年)	60.68	63.08
輸送費用削減便益(億円/年)	2.40	

【車種計】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	26,600～29,800	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台キロ (千台・km/日)	5,113	5,133
走行経費原単位 (円/台・km)	9～63	9～63
輸送費用 (億円/年)	468.27	472.45
輸送費用削減便益(億円/年)	4.18	

※交通量、平均走行速度については臨港道路浦添線の推計結果を参考値として記載

※四捨五入の関係で費用の増減(without-with)が便益と合わないことがある

便益算出詳細資料

2. 輸送時間費用削減便益

本事業の実施により、出発地から目的地までの輸送・移動速度が向上する。それによる輸送時間コスト削減額を輸送時間費用削減便益として計測する。
本プロジェクトの実施により、36.4億円/年の輸送時間費用削減便益が発現する。

【乗用車】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	18,800～19,400	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台時間 (千台・分/日)	8,063	8,166
走行経費原単位 (円/台・分)	45	45
輸送費用 (億円/年)	1,324.27	1,341.20
輸送費用削減便益(億円/年)	16.93	

【小型貨物】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	3,900～4,300	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台時間 (千台・分/日)	1,157	1,202
走行経費原単位 (円/台・分)	47	47
輸送費用 (億円/年)	198.52	206.19
輸送費用削減便益(億円/年)	7.67	

【普通貨物】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	3,900～6,100	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台時間 (千台・分/日)	722	773
走行経費原単位 (円/台・分)	63	63
輸送費用 (億円/年)	166.04	177.81
輸送費用削減便益(億円/年)	11.76	

【車種計】

項目	with 時	without 時
交通量【参考値】※ (台/日)	26,600～29,800	0
平均走行速度【参考値】※ (km/時)	39～41	0
総走行台時間 (千台・分/日)	9,942	10,141
走行経費原単位 (円/台・分)	45～63	45～63
輸送費用 (億円/年)	1,688.83	1,725.20
輸送費用削減便益(億円/年)	36.37	

※交通量、平均走行速度については臨港道路浦添線の推計結果を参考値として記載

※四捨五入の関係で費用の増減(without-with)が便益と合わないことがある

便益算出詳細資料

3. 事故損失額削減便益

臨港道路整備に伴う陸上輸送、移動ルートの変化や交差点数の減少、自動車交通量変化等による自動車交通事故減少の効果を計測する。

本プロジェクトの実施により、0.1億円/年の事故損失額削減便益が発現する。

【車種計】

項目	with 時	without 時
係数①	350～2,120	0
係数②	0～650	0
交通量【参考値】※	(台/日)	26,600～29,800
総走行台キロ	(千台・km/日)	5,113
輸送費用	(億円/年)	161.92
輸送費用削減便益(億円/年)		0.08

※交通量、平均走行速度については臨港道路浦添線の推計結果を参考値として記載

※四捨五入の関係で費用の増減(without-with)が便益と合わないことがある

那覇港浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業 費用対効果分析（事業全体）

費用便益分析シート(総引前)

費用便益分析シート(総引後)

費用便益分析シート(総引後)

年度	施設供用期間	運営費・再投資費	管理運営費	割引前			割引後			割引後		
				輸送費用	輸送時間	交通事故	保守面積	既存面積	新規面積	施設供用期間	社会的効率率	新規面積
2005	1.6	1.6	-1.6	2005	1.95	3.1	3.1	3.1	3.1	2005	1.95	3.1
2006	1.7	1.7	-1.7	2006	1.87	3.1	3.1	3.1	3.1	2006	1.87	3.1
2007	1.8	1.8	-1.8	2007	1.80	3.2	3.2	3.2	3.2	2007	1.80	3.2
2008	5.6	5.6	-5.6	2008	1.73	9.6	9.6	9.6	9.6	2008	1.73	9.6
2009	10.8	10.8	-10.8	2009	1.67	18.0	18.0	18.0	18.0	2009	1.67	18.0
2010	33.5	33.5	-33.5	2010	1.60	53.7	53.7	53.7	53.7	2010	1.60	53.7
2011	40.4	40.4	-40.4	2011	1.54	62.1	62.1	62.1	62.1	2011	1.54	62.1
2012	53.1	53.1	-53.1	2012	1.48	78.6	78.6	78.6	78.6	2012	1.48	78.6
2013	37.2	37.2	-37.2	2013	1.42	52.9	52.9	52.9	52.9	2013	1.42	52.9
2014	21.4	21.4	-21.4	2014	1.37	29.3	29.3	29.3	29.3	2014	1.37	29.3
2015	2.8	2.8	-2.8	2015	1.32	3.7	3.7	3.7	3.7	2015	1.32	3.7
2016	5.3	5.3	-5.3	2016	1.27	6.8	6.8	6.8	6.8	2016	1.27	6.8
2017	16.0	16.0	-16.0	2017	1.22	19.5	19.5	19.5	19.5	2017	1.22	19.5
2018	1.1	0.4	1.2	2018	1.17	0.8	0.5	1.5	34.4	2018	1.17	0.8
2019	0.1	0.4	0.5	2019	1.12	0.1	0.5	0.6	33.0	2019	1.12	0.1
2020	0.1	0.4	0.5	2020	1.04	0.1	0.4	0.6	32.0	2020	1.04	0.1
2021	0.3	0.4	0.7	2021	1.04	0.3	0.4	0.7	31.7	2021	1.04	0.3
2022	0.4	0.4	0.4	2022	1.00	0.4	0.4	0.4	30.9	2022	1.00	0.4
2023	0.6	0.4	1.3	2023	0.96	0.4	0.4	1.2	29.8	2023	0.96	0.4
2024	7	0.4	0.4	2024	0.92	0.4	0.4	1.2	29.2	2024	0.92	0.4
2025	8	0.4	0.4	2025	0.89	0.4	0.4	1.2	28.8	2025	0.89	0.4
2026	9	0.4	0.4	2026	0.85	0.3	0.3	1.1	27.9	2026	0.85	0.3
2027	10	0.4	0.4	2027	0.82	0.3	0.3	1.1	26.9	2027	0.82	0.3
2028	11	0.4	0.4	2028	0.79	0.3	0.3	1.0	25.4	2028	0.79	0.3
2029	12	0.4	0.4	2029	0.76	0.3	1.0	24.6	24.6	2029	0.76	0.3
2030	13	0.4	0.4	2030	0.73	0.3	2.9	2.9	28.4	2030	0.73	0.3
2031	14	0.4	4.0	2031	0.70	0.3	2.8	24.6	27.4	2031	0.70	0.3
2032	15	0.4	4.0	2032	0.68	0.3	2.8	24.6	27.4	2032	0.68	0.3
2033	16	0.4	4.0	2033	0.65	0.3	2.6	22.9	26.2	2033	0.65	0.3
2034	17	0.4	4.0	2034	0.62	0.2	2.5	22.1	26.5	2034	0.62	0.2
2035	18	0.4	4.1	2035	0.60	0.2	2.4	21.4	24.5	2035	0.60	0.2
2036	19	0.4	4.1	2036	0.58	0.2	2.4	20.6	23.1	2036	0.58	0.2
2037	20	0.4	4.1	2037	0.56	0.2	2.3	19.9	22.3	2037	0.56	0.2
2038	21	0.4	4.1	2038	0.53	0.2	2.2	19.3	21.5	2038	0.53	0.2
2039	22	0.4	4.2	2039	0.51	0.2	2.1	18.6	20.8	2039	0.51	0.2
2040	23	0.4	4.2	2040	0.49	0.2	2.1	18.0	20.1	2040	0.49	0.2
2041	24	0.4	4.2	2041	0.47	0.2	2.0	17.2	19.7	2041	0.47	0.2
2042	25	0.4	4.2	2042	0.46	0.2	1.9	16.4	18.4	2042	0.46	0.2
2043	26	0.4	4.1	2043	0.44	0.2	1.8	15.7	17.6	2043	0.44	0.2
2044	27	0.4	4.1	2044	0.42	0.2	1.7	15.0	16.6	2044	0.42	0.2
2045	28	0.4	4.1	2045	0.41	0.2	1.7	14.4	16.1	2045	0.41	0.2
2046	29	0.4	4.1	2046	0.39	0.2	1.6	13.8	15.4	2046	0.39	0.2
2047	30	0.4	4.1	2047	0.38	0.1	1.5	13.2	14.7	2047	0.38	0.1
2048	31	0.4	4.1	2048	0.36	0.1	1.5	12.6	14.1	2048	0.36	0.1
2049	32	0.4	4.0	2049	0.35	0.1	1.4	12.0	13.5	2049	0.35	0.1
2050	33	0.4	4.0	2050	0.33	0.1	1.3	11.5	12.9	2050	0.33	0.1
2051	34	0.4	4.0	2051	0.32	0.1	1.3	11.0	12.3	2051	0.32	0.1
2052	35	0.4	4.0	2052	0.31	0.1	1.2	10.5	11.7	2052	0.31	0.1
2053	36	0.4	4.0	2053	0.30	0.1	1.2	10.1	11.3	2053	0.30	0.1
2054	37	0.4	4.0	2054	0.29	0.1	1.1	9.6	10.8	2054	0.29	0.1
2055	38	0.4	4.0	2055	0.27	0.1	1.1	9.2	10.3	2055	0.27	0.1
2056	39	0.4	3.9	2056	0.26	0.1	1.0	8.8	9.9	2056	0.26	0.1
2057	40	0.4	3.9	2057	0.25	0.1	1.0	8.4	9.5	2057	0.25	0.1
2058	41	0.4	3.9	2058	0.24	0.1	1.0	8.1	9.0	2058	0.24	0.1
2059	42	0.4	3.9	2059	0.23	0.1	0.9	7.7	8.6	2059	0.23	0.1
2060	43	0.4	3.9	2060	0.23	0.1	0.9	7.4	8.3	2060	0.23	0.1
2061	44	0.4	3.9	2061	0.22	0.1	0.8	7.1	7.8	2061	0.22	0.1
2062	45	0.4	3.9	2062	0.21	0.1	0.8	6.7	7.5	2062	0.21	0.1
2063	46	0.4	3.8	2063	0.20	0.1	0.8	6.5	7.2	2063	0.20	0.1
2064	47	0.4	3.8	2064	0.19	0.1	0.7	6.2	6.9	2064	0.19	0.1
2065	48	0.4	3.8	2065	0.19	0.1	0.7	5.9	6.6	2065	0.19	0.1
2066	49	0.4	3.8	2066	0.18	0.1	0.7	5.6	6.3	2066	0.18	0.1
2067	50	0.4	3.8	2067	0.17	0.1	0.6	28.5	34.6	2067	0.17	0.1
合計												
345.1												

参考資料 4

那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業 事業費内訳

(1) 事業費

項目	数量	全体事業費 (億円)
工事費		157.98
臨港道路(浦添線)	2,500m	133.56
上部工		66.61
下部工		22.94
仮設構台		22.62
橋梁取付部		6.33
道路舗装等		15.06
緑地	23,000m ²	7.63
都市機能用地	96,000m ²	16.79
用地費及び補償費		25.04
用地費	1式	22.05
補償費	1式	2.99
間接経費	1式	25.43
合 計		208.46

※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 (億円／年)
管理運営費	1式	0.44
臨港道路(浦添線)	1式	0.36
緑地	1式	0.08

※臨港道路:「港湾投資の評価に関する解説書2011」(港湾事業

評価手法に関する研究委員会)に示される臨港道路(広域幹線
道路)のkmあたり参考値より算出。

※緑地:「大規模公園費用対効果分析手法マニュアル(H16)」
(社団法人日本公園緑地協会)に示されるm²あたり標準値より算出。