

資料 4-⑤
令和 7 年度第 1 回
沖縄総合事務局
開発建設部
事業評価監視委員会

## 事業評価監視委員会資料

### 【再評価】

○平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業

沖縄総合事務局開発建設部

平良港 漲水地区  
複合一貫輸送ターミナル改良事業  
再評価資料

令和7年12月15日  
沖縄総合事務局開発建設部

# 目 次

1. 事業の目的と概要	… 2
2. 事業計画の変更について	… 3
3. 事業の必要性等に関する視点	… 4
4. 事業の進捗の見込みの視点	… 26
5. 対応方針(原案)	… 27

# 1. 事業の目的と概要

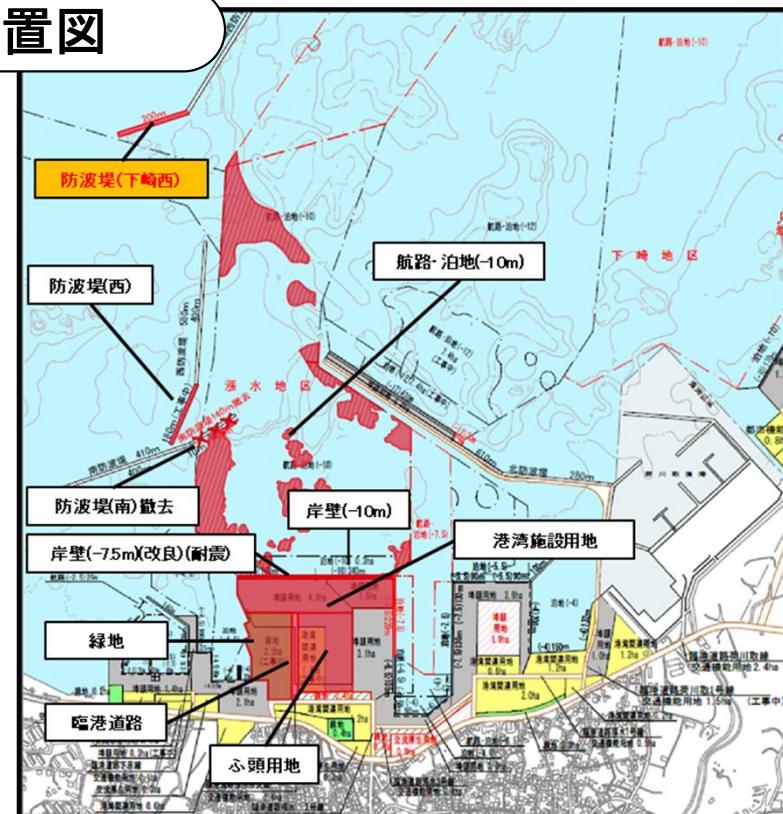
## 事業目的

- 船舶の入出港時の安全性を確保するため、水域の狭隘化を解消し、季節風の影響を受けない形状の岸壁や、波浪の影響を低減し荷役稼働率を改善する防波堤を整備する。
- 施設の老朽化による荷役作業の危険性解消、狭隘なふ頭用地による非効率な荷役作業を解消するため、必要とされる面積のふ頭用地を整備する。
- 大規模地震時の物資輸送に対応するため、耐震強化岸壁を整備する。
- クルーズ需要およびクルーズ船の大型化に対応するため、岸壁を延伸し、バース延長および必要水深を確保する。

## 計画概要

事業名	平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業
事業期間	平成24年度から令和13年度
施設内容	岸壁(-7.5m)(改良)(耐震)、港湾施設用地、臨港道路、緑地、ふ頭用地、岸壁(-10m)、防波堤(西)、防波堤(南)撤去、航路・泊地(-10m)、防波堤(下崎西)
総事業費	220億円(残事業費73億円)

## 位置図



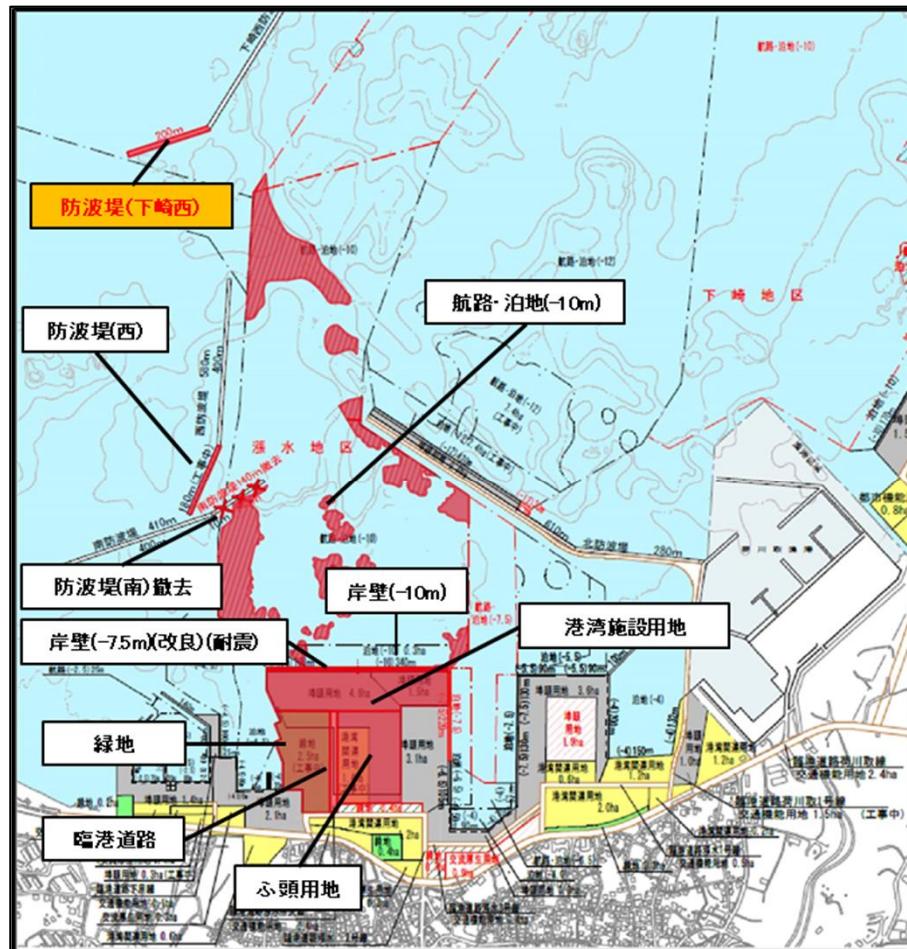
## 2. 事業計画の変更について

### ＜事業内容の変更＞

平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業の岸壁の前面の波高を低減し、所要の荷役稼働率(97.5%)を確保するために防波堤(下崎西)を200m延伸する。これに伴い、事業費及び事業期間を変更する。

- 事業費 : (変更前) 168億円 → (変更後) 220億円
- 事業期間 : (変更前) H24d～R8d → (変更後) H24d～R13d

### 整備内容(今回評価)



### 事業費増の内訳

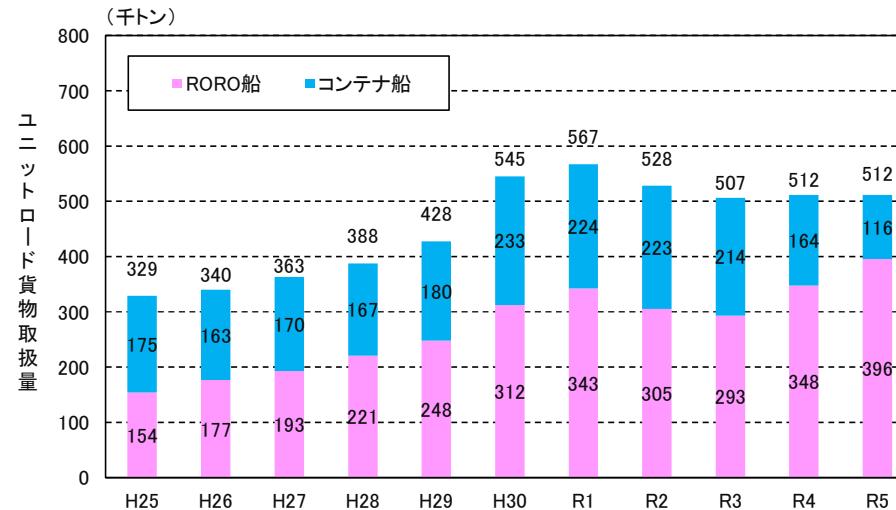
項目	主な内容	増額金額
1. 事業計画見直しによる増額	① 防波堤の追加による増額	+ 31億円
2. 物価上昇等の情勢変化による資機材及び労務費の増加に伴う増額	② 資材単価及び労務単価等の見直しによる増額	+ 21億円
合 計		+ 52億円

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## (1) 事業をめぐる社会経済情勢の変化（利用状況の変化）

- 平良港では事業開始時の想定どおり、ユニットロード貨物（コンテナ貨物、RORO貨物）は順調に増加し、R1に過去最高の約57万トンの取扱量となっている。その後、新型コロナウイルス感染症の影響により減少に転じたが、緊急事態宣言が発令された2021年（R3）を底に、取扱貨物量は緩やかに回復している。また、RORO貨物の需要増大に対応するため、既存のRORO船3隻が計画どおり大型化された他、新たにRORO船が投入（R4）される等、航路サービスが拡充されている。

### ●ユニットロード貨物取扱量の推移



資料: 平良港船舶動静データを基に作成

### ●就航船舶（RORO船）の大型化

船社	事業採択前（H23）		R7現在	
	船名 (就航年)	総トン数 (載貨重量トン)	船名 (就航年)	総トン数 (載貨重量トン)
A社	にらいかない (1997年)	5,613 (5,549)	あやはし (2021年)	11,681 (7,600)
	しゅれい (2000年)	5,970 (5,376)	ちゅらしま (2014年)	9,515 (6,700)
	みやらびⅡ (2010年)	10,184 (6,700)	みやらびⅡ (2010年)	10,184 (6,700)
B社	-	-	よね丸 (2022年)	8,704 (4,963)

資料: 船社HP、海上定期便ガイド2024を基に作成

### ●RORO船とコンテナ船



RORO船の荷役作業状況

#### RORO船

- 多様な荷姿の物を輸送することが可能
- 自走での出入りが可能なため、荷役時間が短い
- 同時に複数車両の荷役が可能



コンテナ船の荷役作業状況

#### コンテナ船

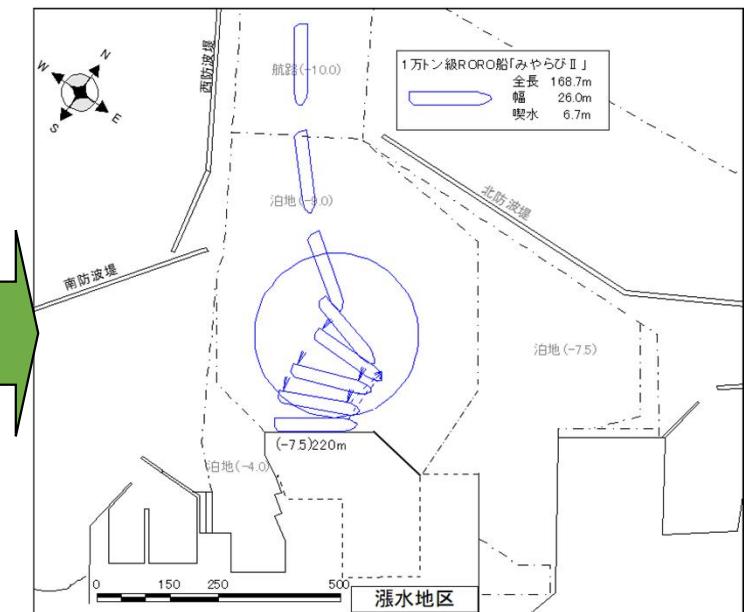
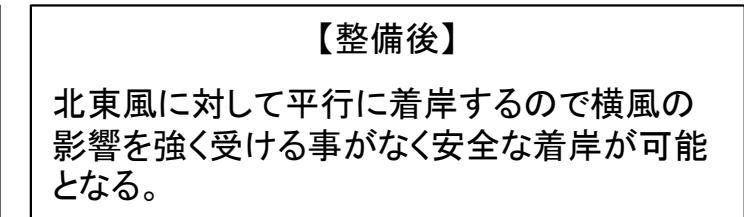
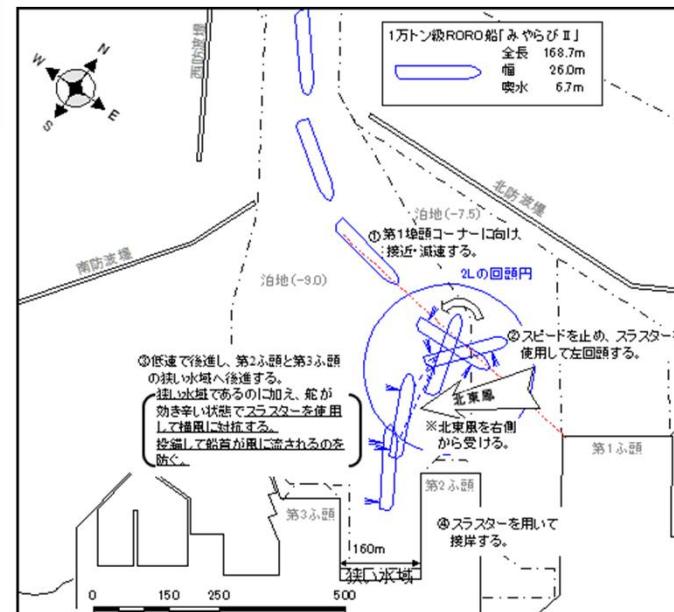
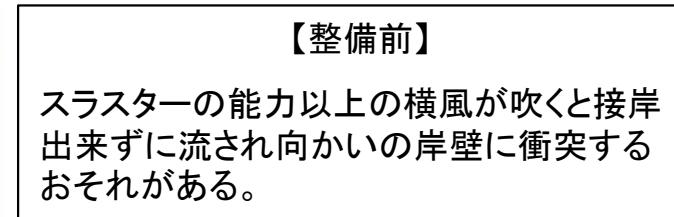
- 専用クレーンでコンテナを吊り上げて積み下ろし
- 積み下しの前後にフォークリフトを使った荷捌き
- クレーン1台に対して1個の貨物を荷役

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (2) 涨水地区の状況(整備効果の発現状況等:第1バース)①

- 整備前は、岸壁前面の水域が狭隘なうえ、法線が北東風の影響を受けやすい方向であったことから、岸壁への接触事故が発生していた（平成17年12月22日、平成18年12月21日）。
- 整備後は、岸壁前面に回頭水域が確保されるとともに、岸壁法線が風の影響を受けにくい方向となつたことから、安全な着岸が可能となっており、事故は発生していない。
- 今後、防波堤の撤去・新設により水域施設が拡張されることで、船舶操船上の安全性が更に高まる。

#### ●船舶操船上の安全性向上



### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (2) 涨水地区の状況(整備効果の発現状況等:第1バース)②

- 整備前は、ふ頭用地が狭隘なため、シャーシ輸送に転換が出来ず、荷役作業の効率および安全性が低下していた。また、施設の老朽化が著しく、ひび割れや防砂シートの破損等による陥没の危険性もあり荷役作業の安全性に不安がある状況であった。
- 大型RORO船は、漲水地区複合一貫輸送ターミナルの暫定供用により、第1バースに寄港している。これによつて両ランプを利用した荷役作業が実現している。また、ふ頭用地の拡張に伴いエプロン上での荷捌きが可能になるなど、フォークリフトによる荷役サイクルタイムが短縮され、荷役効率化が発現している。

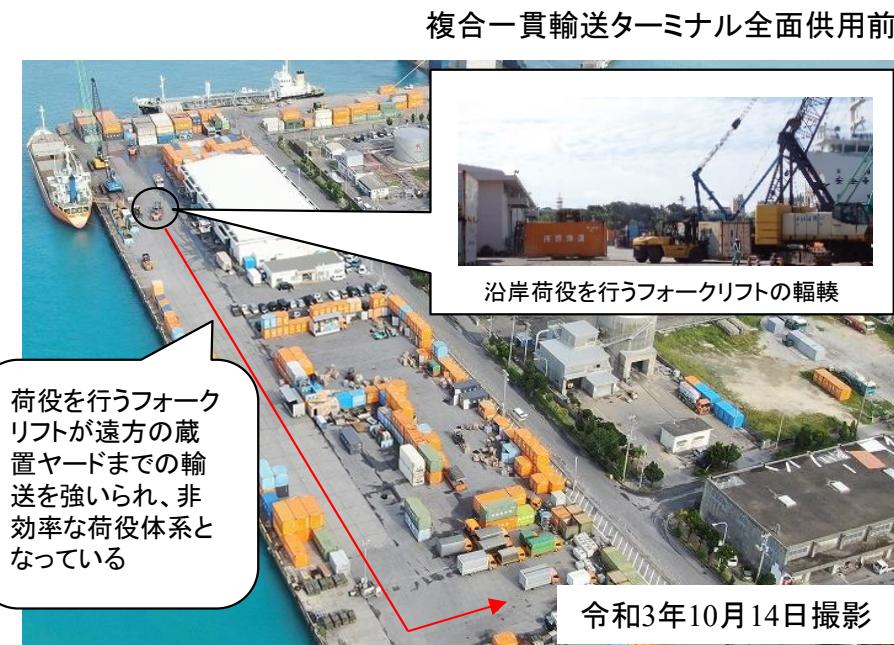


### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (2) 涨水地区の状況(整備効果の発現状況等:第2バース)

- 整備前は、定期コンテナ船は、岸壁背後ヤードが狭隘な第1ふ頭岸壁を利用していたため、フォークリフトの輻輳や遠方の蔵置ヤードまでの輸送が強いられる等、非効率な荷役体系となっていた。
- 整備後は、今後定期コンテナ航路が第1ふ頭から涨水地区にシフトし、広大なヤードでの作業が可能となるため、コンテナ航路についても荷役効率化が期待されている。
- また、暫定供用後の令和4年7月には、新造RORO船が竣工し、新たなRORO航路が就航している。このため、クレーンやフォークリフトによる荷役作業が必要となるコンテナ船の輸送から一部RORO輸送に転換し、シャーシ化が進展している。これにより、荷役効率が飛躍的に向上している。

##### ●定期コンテナ船の荷役状況



##### ●大型RORO船の荷役状況

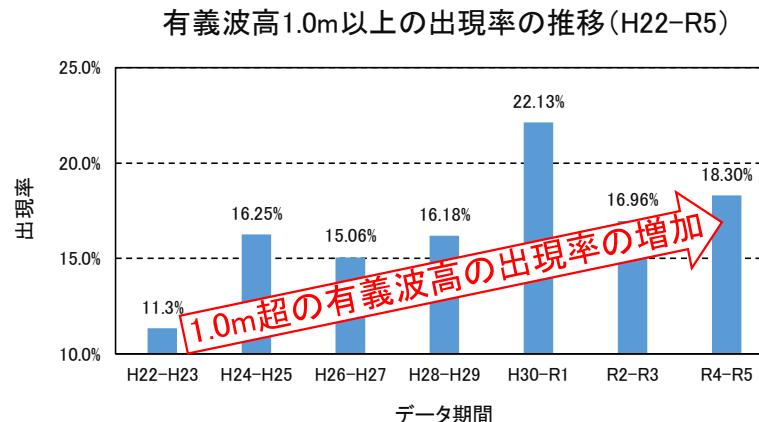


### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (2) 湿水地区の状況(海象の変化)①

- 港内静穏度不足が顕著に現れており、これに伴いバース調整や沖泊等の入港調整及び抜港等が発生していることから、港湾利用者から改善の要望が挙がっている。また、令和3年8月8日は有義波高1.5m前後、波向きWNW～NWの波が継続的に港内に侵入し、その影響で操船中のRORO船が係留している作業船に衝突する海難事故が発生した。
- 静穏度解析の結果、平良港の港内静穏度に影響を与えるのは有義波高1.0m超となる。平良港沖における有義波高1.0m超の出現率の推移をみると、年々増加傾向にあることが確かめられた。
- そこで、波浪状況の変化を踏まえて現況港形の静穏度を再精査した結果、荷役稼働率が97.5%に満たない施設が確認され、防波堤(下崎西)を延伸することにより、荷役稼働率の基準を確保できることが確かめられた。

#### ● 波高出現率の変化と利用者の声



船社

港運業者

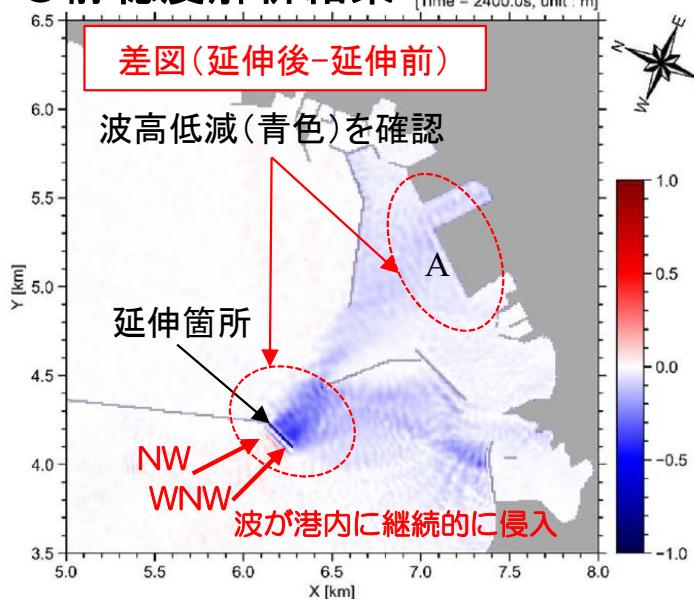
＜港湾利用者へのヒアリング＞

静穏度不足の影響でRORO船は、沖待ちや抜港による入港調整を行っている。

船舶の動搖によって船体摩耗等の損傷が懸念される。場合によっては荷役を中断することがある。

一般貨物船について、静穏度が悪い時は、バース繰りをして対応しており、半日程度貨物の到着が遅れる。また、うねりがひどい場合は、荷役環境が悪く危険である。

#### ● 静穏度解析結果 ※図中の青色部分は波高低減範囲



#### 荷役稼働率の変化

地点	延伸前	延伸後
A	96.5%	97.8%

※岸壁前面の荷役稼働率は、97.5%を確保することが求められる  
(港湾の施設の技術上の基準・同解説より)

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (2) 湿水地区の状況(海象の変化) ②

- 湿水地区複合一貫輸送ターミナルにおける静穏度不足の影響を船社ヒアリングや船舶動静データより確認したところ、1~3時間の沖泊による入港調整が年15回（合計19時間）発生している。そのため、貨物が届く時間帯の遅延が発生している。また、平良港で入出港の遅れが生じることにより次港の石垣港への貨物の到着が遅れ、石垣港においては貨物到着日当日に商品が店舗で品出しできないといった状況も発生している。
- その他、平良港港内の静穏度不足により、年1回の抜港を余儀なくされている。

**利用者の声**

船社A

静穏度不足の影響で宮古を抜港する事象が発生している。

船舶が動搖し係留索が切断され、重大な事故につながる可能性がある。

船社B

港内の静穏度が確保されない場合や、風速15m以上など港内で白波が立っている状況では、作業の安全性を考慮する船長の判断により、沖泊して入港時間の調整を実施している。

宮古での滞留時間が増大すると、次港の石垣は当日に荷主へ貨物が届けられない。

**【先島航路投入船舶】**



みやらびII: 6,700DWT

出典: 琉球海運HP



よね丸: 4,963DWT

出典: 南西海運HP

**現状**

**入港調整実績**

	スケジュール (平良港入港日)	船社	船舶	遅延時間
1	2023/02/18	B社	Y船	1
2	2023/03/02	A社	K船	1
3	2023/03/14	B社	Y船	1
4	2023/03/21	A社	W船	1
5	2023/06/15	A社	K船	1
6	2023/07/04	A社	W船	1
7	2023/07/06	A社	K船	2
8	2023/07/08	A社	K船	1
9	2023/07/18	A社	W船	1
10	2023/08/12	B社	Y船	2
11	2023/08/15	A社	K船	1
12	2023/08/22	A社	K船	1
13	2023/10/05	B社	Y船	1
14	2023/11/09	A社	K船	1
15	2023/12/23	A社	K船	3
		計		19

**抜港実績**

	スケジュール (平良港入港日)	船社	船舶	備考
1	2023/12/15	A社	K船	宮古のみ抜港

資料:船舶動静データ2023、船社HPを基に作成

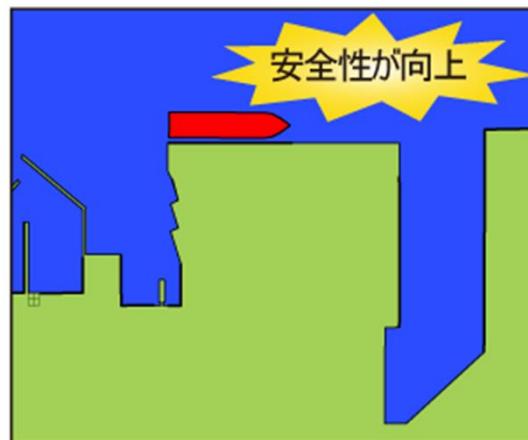
### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果

本事業の実施により、主に8の効果が発現する。

##### 【1】岸壁整備による海難の減少

岸壁の整備により、**海難事故が減少し、それに伴う損失が回避できる。**



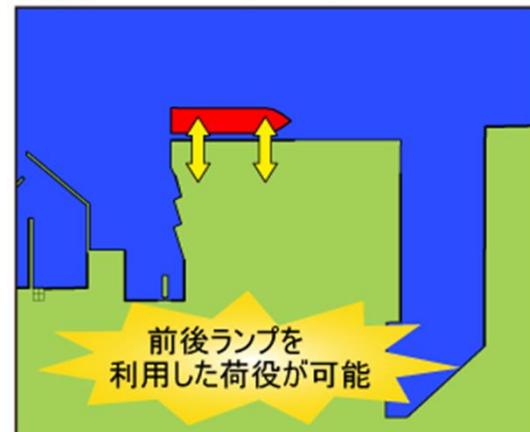
大型船は北東風の影響を受け、操船が困難となり岸壁への接触事故が発生する。



岸壁の整備により、安全性が向上し、海難事故がなくなる。

##### 【2】荷役の効率化による荷役コストの削減(RORO船)

ふ頭用地が拡張されることにより、**前後ランプを利用した荷役が可能となり、貨物の時間費用が削減される。**



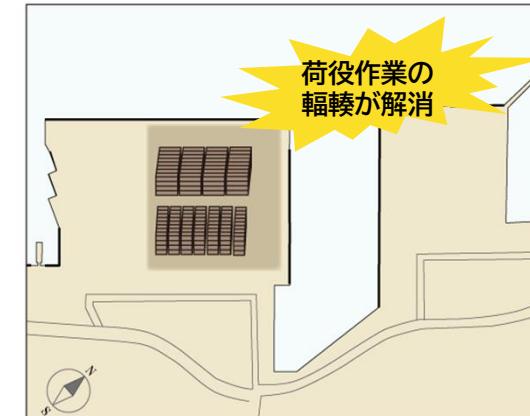
ふ頭用地が狭隘なためシャーシ輸送に転換できない。また、施設の老朽化や損傷に伴う岸壁先端部の耐力不足により、後方ランプウェイのみの荷役を強いられる。



シャーシ輸送への転換が可能となり、前後ランプを利用した荷役が可能となる。

##### 【3】荷役の効率化による荷役コストの削減(コンテナ船)

岸壁(第2バース)の整備により、定期コンテナ船の**背後ヤードが確保され、非効率な荷役状況が解消される。**



背後用地が狭隘であるため、荷役機械の輻輳等が発生している。



背後ヤードが拡張され、荷役機械の輻輳等が解消される。

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果

##### 【4】輸送体系の変化による荷役コストの削減

岸壁(第2バース)の整備により、**背後ヤードが拡張され、RORO船の投入が可能となる。**



シャーシの保管ヤード等が整備できなかったため、コンテナ船の輸送が継続される。

背後ヤードが拡張され、RORO船の投入が可能となり荷役時間が短縮され、貨物の時間費用が削減される。

##### 【5】石垣港における滞留時間の削減

ふ頭用地の拡張に伴うRORO船の投入や荷役効率化により、平良港の出港時間が早まることで、次港である石垣港での貨物の滞留時間が短縮され、**貨物の輸送時間費用が削減される。**



平良港は、ふ頭用地が狭隘なため、新たなRORO船の投入が困難であり、荷役作業に過度な時間を要している。このため、次港の石垣港への入港は夕方となり、店頭に貨物(商品)が並べられるのは翌日以降となる。

平良港での荷役効率が向上されることで、次港の石垣港への入港が早くなることから、当日中に店頭への貨物(商品)陳列が可能となる等、貨物の滞留時間費用が削減される。

##### 【6】国際観光純収入の増加

岸壁(第2バース)の整備により、**クルーズ需要の増大と大型化したクルーズ船への対応が可能となる。**



クルーズ需要の増大及びクルーズ船の大型化に対応できない。

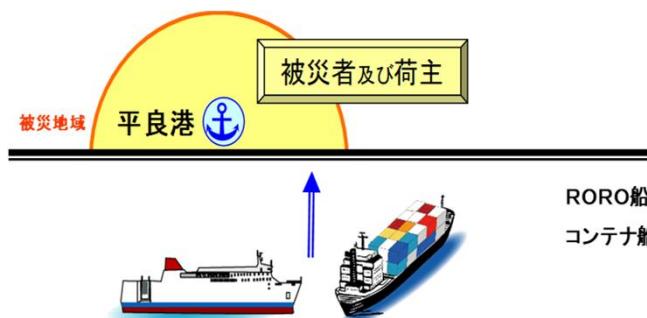
クルーズ需要の増大と大型化したクルーズ船への対応が可能となるため、国際観光純収入が増加する。

### 3. 事業の必要性等に関する視点

### (3) 事業の投資効果

## 【7】岸壁の耐震化による便益

耐震強化岸壁の整備により、震災時の緊急物資および一般貨物の輸送コストの削減が図られる。また、施設被害が回避される。



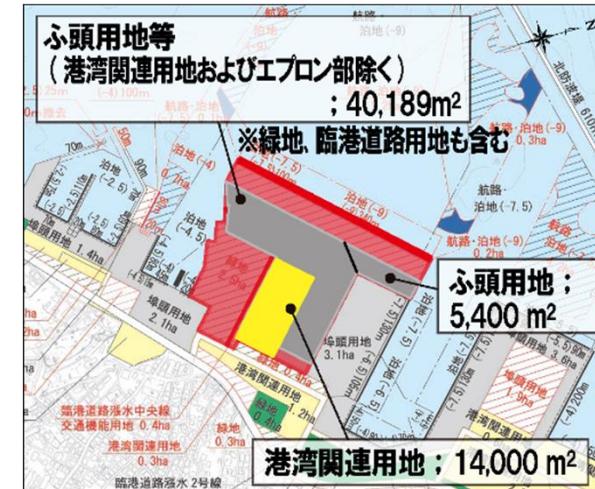
被災時にはヘリコプターにより緊急物資が運搬される。また、港湾機能回復までに取り扱われる貨物は、小型コンテナ船によって平良港沖合まで輸送され、沖荷役により陸揚げする。

緊急物資はRORO船により、一般貨物はRORO船、コンテナ船により輸送される。また、港湾施設の損壊が免れる。

## 【8】その他の便益

(土地価値、残存価値)

ふ頭用地整備により、土地資産が創出される。



「港湾関連用地」14,000m<sup>2</sup>は、企業立地の予定であるため土地を売却した場合の価値を計上する。

「ふ頭用地等」の残存価値を計上する。

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【1】

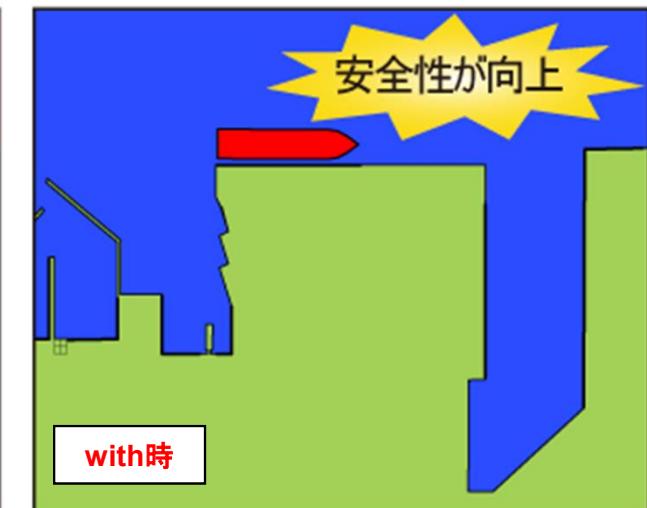
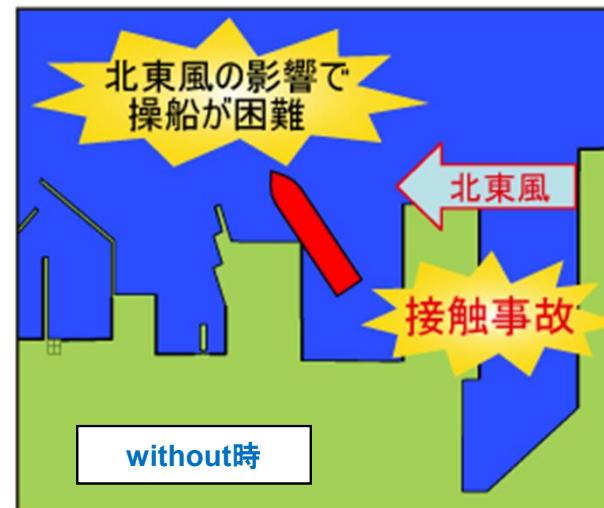
##### ● 岸壁整備による海難の減少

###### 効果のシナリオ

岸壁の整備により、船舶の大型化に伴い懸念される海難事故が減少し、それに伴う損失が回避できる。

###### 期待される効果

風況の影響を受けにくい岸壁の整備により、入港時及び離着岸時にも安全・安心に利用できる水域および岸壁が確保される。



###### 効果計測の流れ

(with時) 岸壁の整備により、安全性が向上し、海難事故が発生しない。

(without時) 大型船は北東風の影響を受け、操船が困難となり岸壁への接触事故が発生する。

海難事故
0.20隻/年

※海難事故実績を基に設定

期待損失額 (百万円/隻)
船舶損傷に伴う損害額
928.0
船舶修繕期間中の損害額
180.0
人的被害額(死亡・負傷)
0.2
積み荷被害額
442.7
合計
1,550.9

※マニュアル PIII-11-9等

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

※R7 デフレータより R7 値格を記載

###### 岸壁整備による海難の減少

3.4億円/年 (割引後累計額100.3億円)

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【2】

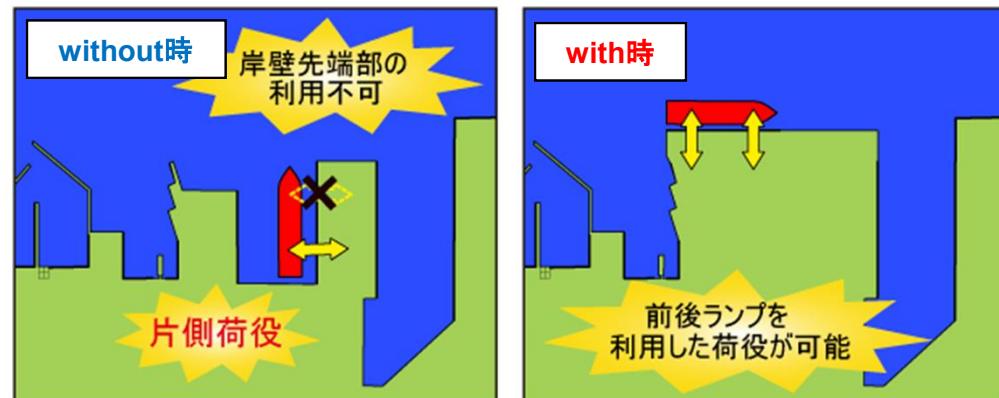
##### ●荷役の効率化による荷役コストの削減(RORO船)

###### 効果のシナリオ

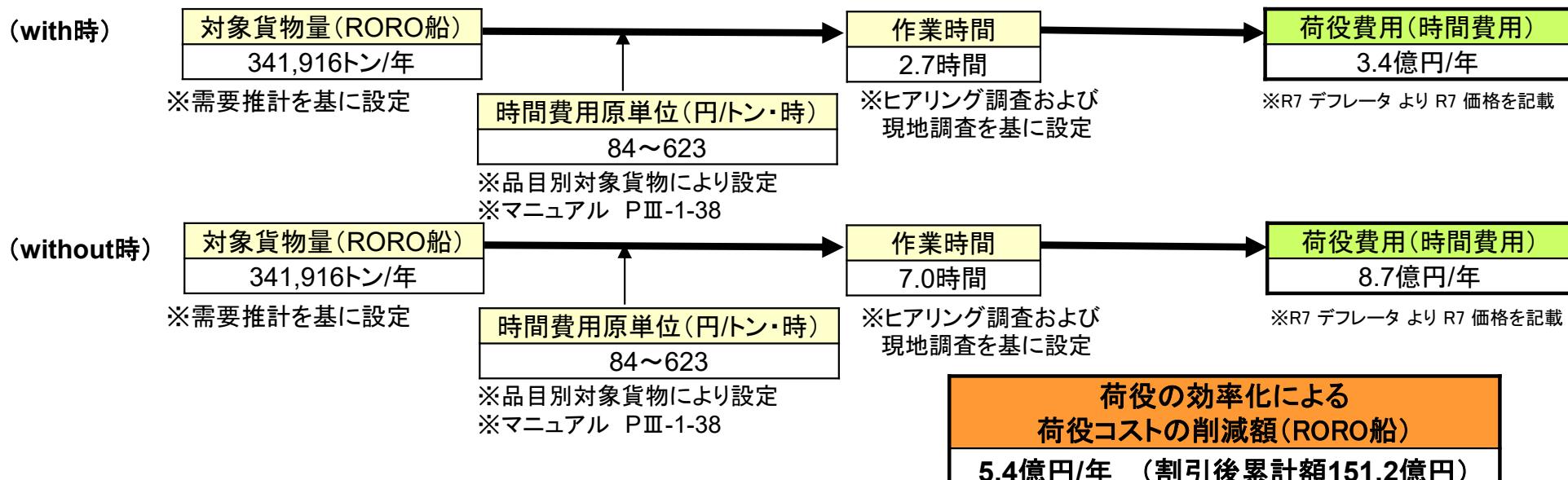
ふ頭用地が拡張されることにより、シャーシ輸送への転換および前後ランプを利用した荷役が可能となり、貨物の輸送時間費用が削減される。

###### 期待される効果

シャーシ輸送への転換が可能となり、大型RORO船の前方・後方のランプウェイの利用が可能となることにより、作業時間が短縮されたことで貨物の時間費用が削減される。



###### 効果計測の流れ



### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【3】

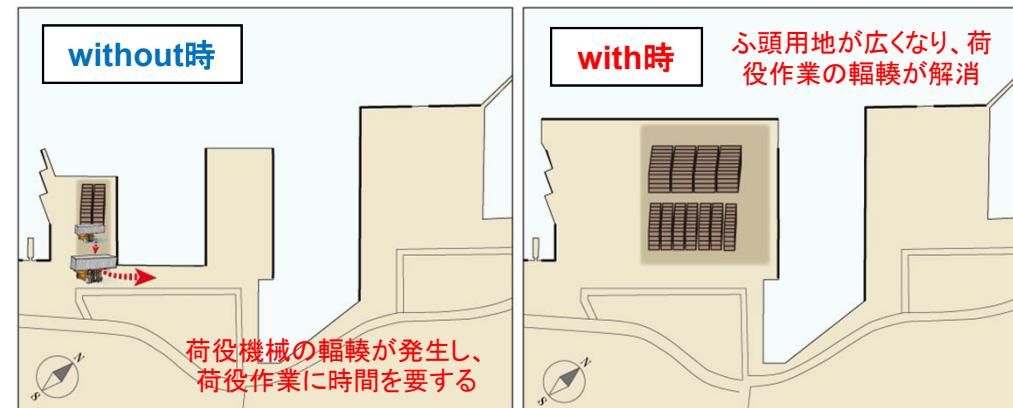
##### ●荷役の効率化による荷役コストの削減(コンテナ船)

###### 効果のシナリオ

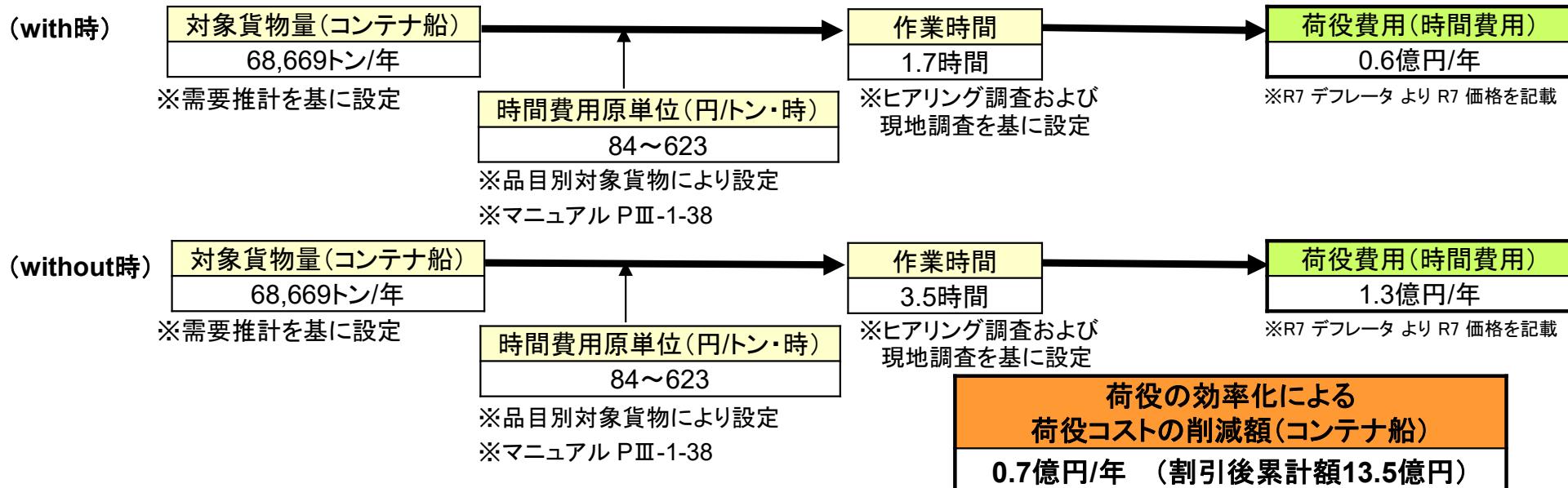
ふ頭用地が拡張されることにより、荷役作業の効率化(荷役機械の輻輳が解消)が図られ、貨物の輸送時間費用が削減される。

###### 期待される効果

フォークリフトの輻輳が解消されるため、貨物の荷役時間が短縮され、貨物の時間費用が削減される。



###### 効果計測の流れ



### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【4】

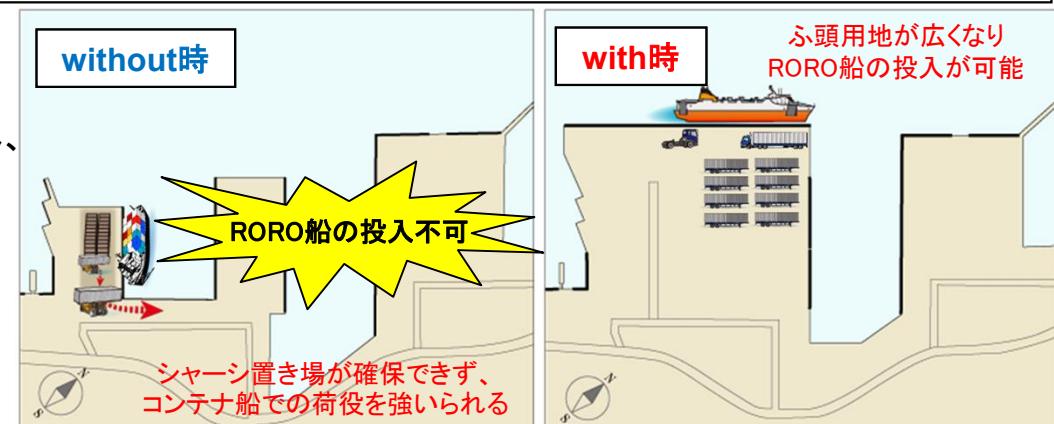
##### ●輸送体系の変化による荷役コストの削減(RORO船)

###### 効果のシナリオ

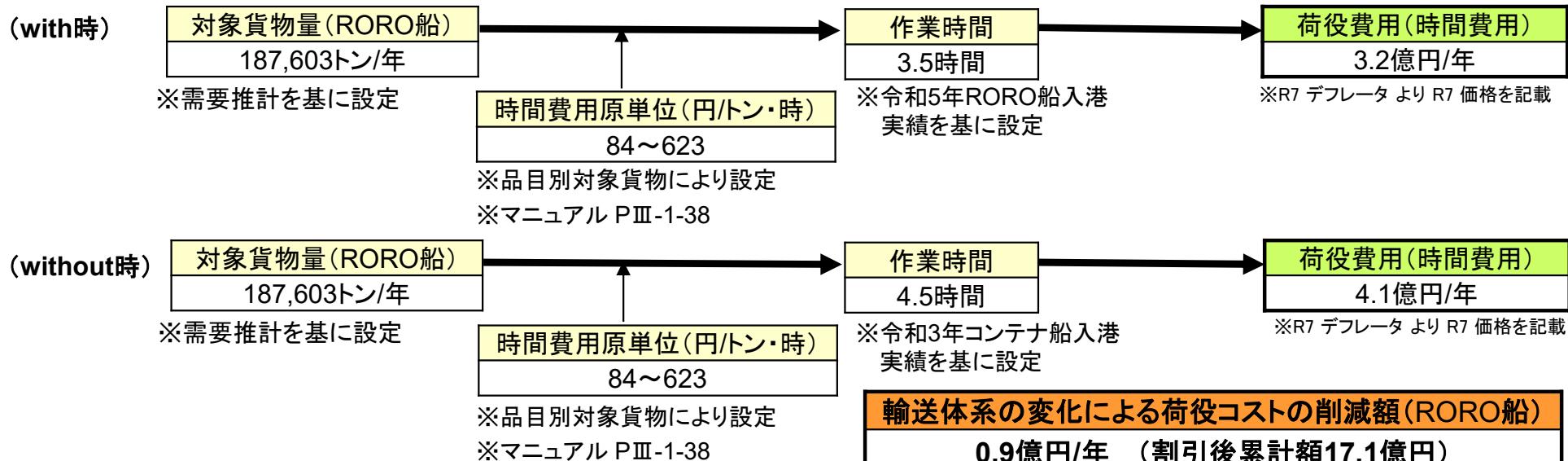
ふ頭用地が拡張されることにより、シャーシ置き場等の用地が確保され、RORO船の投入が可能となる。これに伴い、従来のコンテナ船に対して荷役作業時間が短縮され、貨物の輸送時間費用が削減される。

###### 期待される効果

RORO船投入により、貨物1個あたりの荷役時間が短縮され、貨物の時間費用が削減される。



###### 効果計測の流れ



※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【5】

##### ● 石垣港における滞留時間の削減

###### 効果のシナリオ

ふ頭用地の拡張に伴うRORO船の投入や荷役効率化により、平良港の出港時間は早まることで、次港である石垣港での貨物の滞留時間が短縮され、貨物の輸送時間費用が削減される。

###### without時



###### with時



###### 効果計測の流れ

(with時)

対象貨物量(コンテナ船)
21,849トン/年
対象貨物量(RORO船)
64,845トン/年

時間費用原単位(円/トン・時)
84～623

※品目別対象貨物により設定  
※マニュアル PIII-1-38

滞留時間

3.0時間

滞留時間費用(コンテナ船)

0.4億円/年

滞留時間費用(RORO船)

1.0億円/年

※R7 デフレータより R7 価格を記載

(without時)

対象貨物量(コンテナ船)
21,849トン/年
対象貨物量(RORO船)
64,845トン/年

時間費用原単位(円/トン・時)
84～623

※品目別対象貨物により設定  
※マニュアル PIII-1-38

滞留時間

18.0時間

滞留時間費用(コンテナ船)

2.3億円/年

滞留時間費用(RORO船)

6.3億円/年

※R7 デフレータより R7 価格を記載

※コンテナ船: 平良港に午前6時台までに着岸した船舶の貨物量

※RORO船: 石垣港に午後2時台までに着岸した船舶の貨物量  
(令和5年実績値を基に設定)

###### 石垣港における滞留時間の削減額

7.1億円/年 (割引後累計額143.7億円)

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (2) 事業の投資効果【6】

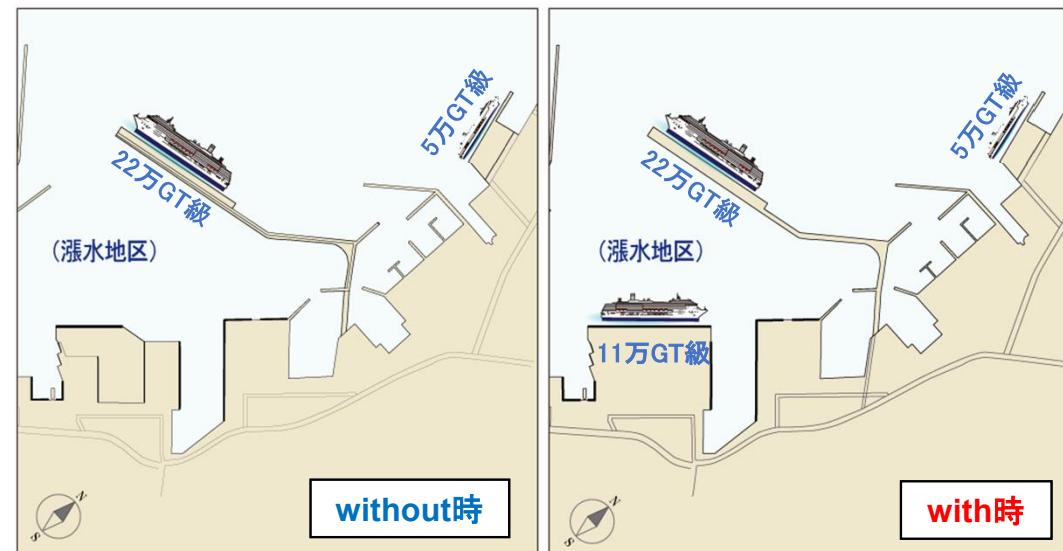
##### ●国際観光純収入の増加

###### 効果のシナリオ

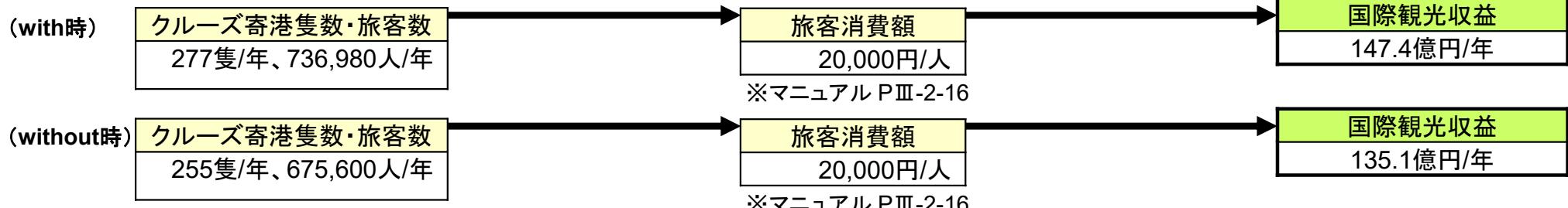
岸壁(-10m)の整備により、11万GT級クルーズ船の受け入れが可能となり、平良港国際クルーズターミナルと相まって平良港へのクルーズ船の寄港機会が増大し、国際観光純収入が増加する。

###### 期待される効果

平良港へのクルーズ船の需要増大及びクルーズ船の大型化への対応が可能となるため、国際観光純収入が増加する。



###### 効果計測の流れ



###### 国際観光純収入の増加

12.3億円/年 (割引後累計額165.0億円)

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【7-1】

##### ● 岸壁の耐震化による便益

###### 効果のシナリオ

耐震強化岸壁の整備により、震災時の緊急物資および一般貨物の輸送コストの削減が図られる。また、施設被害が回避される。

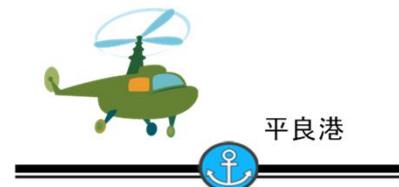
###### 想定地震

想定地震	タイプ	M	予測最大震度
宮古島スラブ内		7.8	宮古島 6強
八重山諸島南方沖3連動	海溝型	9.0	宮古島 6強
宮古島断層	内陸型	7.3	宮古島 7

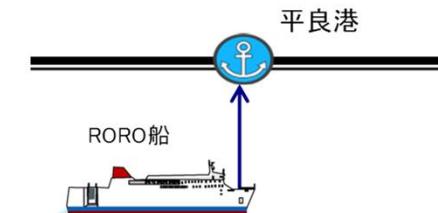
出典: 宮古島市地域防災計画(令和6年3月修正)

被災から1ヶ月間

without時



with時



###### 期待される効果

###### 緊急物資の輸送コスト削減

- ・ヘリコプターでの代替輸送が回避されるため、輸送コストが削減される。

###### 震災時的一般貨物輸送コストの削減

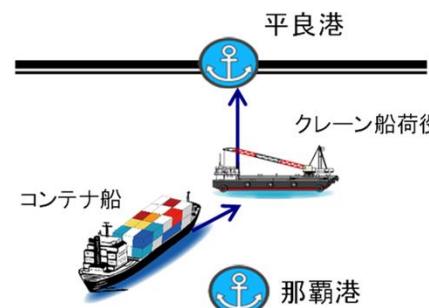
- ・コンテナ船+クレーン船荷役での代替輸送が回避されるため、輸送コストが削減される。

###### 施設被害の回避

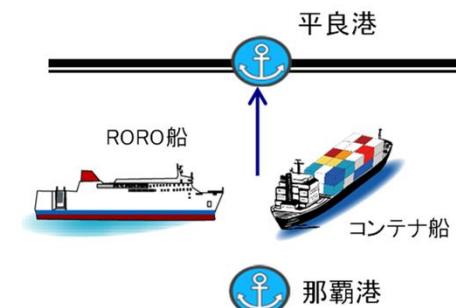
- ・施設の復旧のための追加的な支出を回避できる。

被災から  
1ヶ月後~2年間

without時



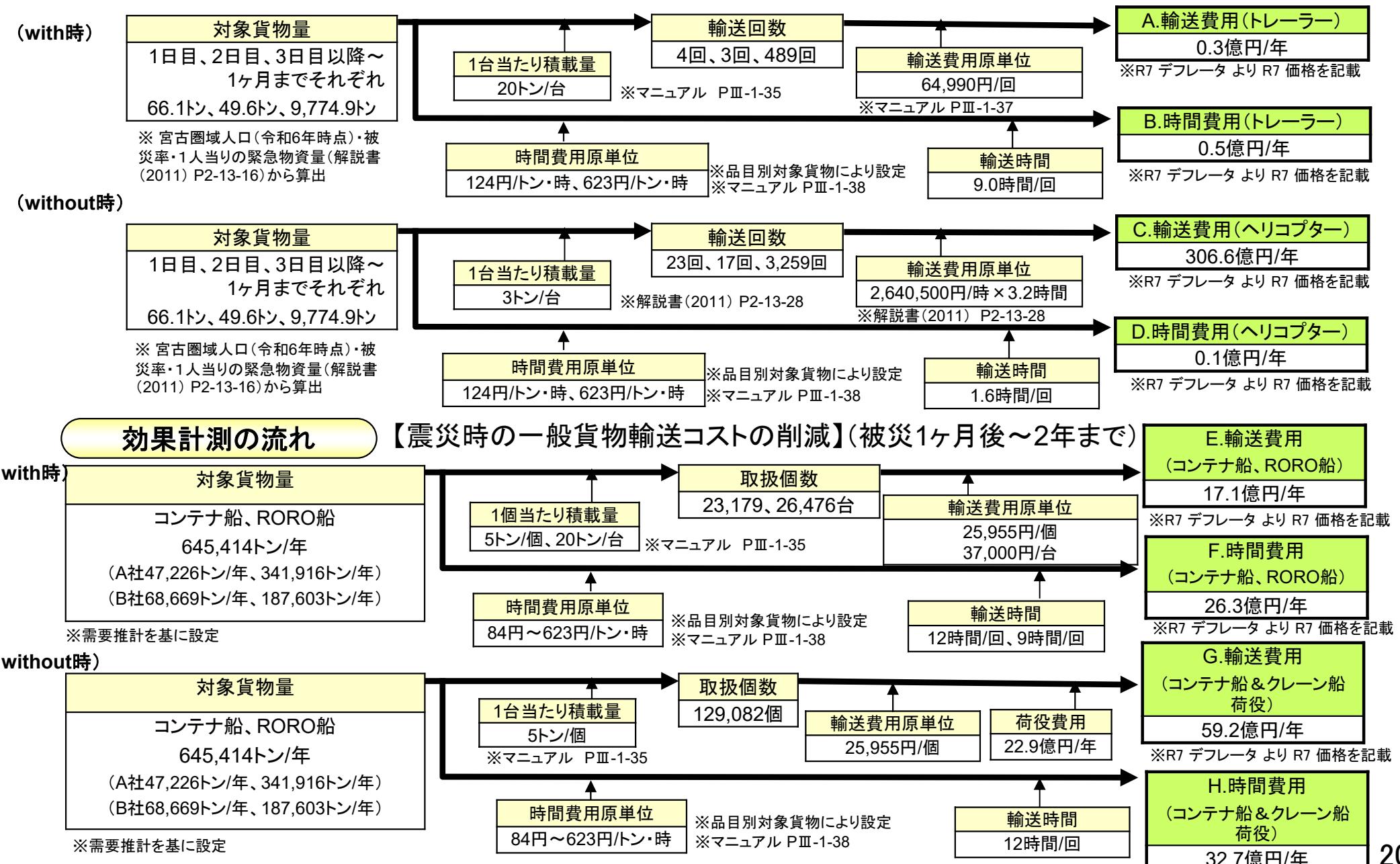
with時



### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【7-2】

##### 効果計測の流れ



### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (2) 事業の投資効果【7-3】

##### 効果計測の流れ

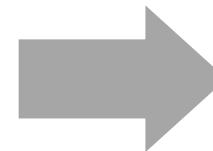
##### 【輸送コスト】(緊急物資、震災時的一般貨物)

(with時)

震災時における 緊急物資の輸送コスト
0.9億円/年 (A+B)

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

震災時における 一般貨物の輸送コスト
43.4億円/年 (E+F)



緊急物資の 輸送コスト削減便益
305.8億円/年

一般貨物の 輸送コスト削減便益
48.5億円/年

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

(without時)

震災時における 緊急物資の輸送コスト
306.7億円/年 (C+D)

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

震災時における 一般貨物の輸送コスト
91.9億円/年 (G+H)

代替輸送:ヘリコプター  
<被災後1ヶ月間>

代替輸送:コンテナ船+クレーン船荷役  
<被災後23ヶ月間>

(地震時便益額 - 通常時便益) × 被災確率

①緊急物資の輸送コスト削減便益	305.8億円	
②一般貨物の輸送コスト削減便益	48.5億円	
③施設被害の回避	14.8億円	
④1年目便益額	350.3億円	①+②×11/12
⑤2年目便益額	46.6億円	②÷1.04(社会的割引率)
⑥地震時発現便益	396.9億円	④+⑤
⑦通常時便益	29.7億円	
⑧地震時便益額 - 通常時便益	367.2億円	⑥-⑦
⑨岸壁の耐震化による便益	381.9億円	③+⑧
⑩地震発生確率	0.0099	
⑪地震発生確率を考慮した 岸壁の耐震化による便益	3.8億円	⑨×⑩

##### 効果計測の流れ

##### 【施設被害の回避】

(with時)

岸壁復旧費用
0億円



施設被害の回避
14.8億円/回

※R7価格を記載

(without時)

岸壁復旧費用
14.8億円

岸壁の耐震化による便益

3.8億円/年 (割引後累計額72.7億円)

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (3) 事業の投資効果【8】

##### ● その他の便益(土地価値、残存価値)

###### 効果のシナリオ

港湾施設用地を造成することにより、残存価値が発生する。

###### 期待される効果

土地価値（供用開始年に計上）は、8.1億円となる。  
残存価値（供用終了年に計上）は、26.3億円となる。

###### 効果計測の流れ

(Without時) 港湾関連用地が整備されないため、土地の価値：0億円

(With時) 

港湾関連用地面積 14,000m <sup>2</sup>	土地単価 57,700円/m <sup>2</sup>	土地価値 8.1億円
----------------------------------	--------------------------------	---------------

  
※ふ頭用地のうち、企業立地予定面積

(Without時) ふ頭用地が整備されないため、残存価値：0億円

(With時) 

ふ頭用地等面積 40,189m <sup>2</sup>	土地単価 57,700円/m <sup>2</sup>	残存価値 23.2億円
---------------------------------	--------------------------------	----------------

  
※埋立面積－エプロン部面積  
－港湾関連用地面積

(Without時) ふ頭用地が整備されないため、残存価値：0億円

(With時) 

ふ頭用地等面積 5,400m <sup>2</sup>	土地単価 57,700円/m <sup>2</sup>	残存価値 3.1億円
--------------------------------	--------------------------------	---------------

  
※埋立面積－エプロン部面積



残存価値等  
26.3億円 (割引後5.1億円)

※表示桁数の関係より、合計値は必ずしも一致しない

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (4) 費用便益分析前提条件

事項	前回評価(R3再評価)	今回評価(R7再評価)	備 考
構成施設	岸壁(改良)(耐震) 港湾施設用地、臨港道路 緑地、ふ頭用地 岸壁、港湾施設用地 防波堤(撤去・新設)、 航路・泊地	岸壁(改良)(耐震) 港湾施設用地、臨港道路 緑地、ふ頭用地 岸壁、港湾施設用地 防波堤(撤去・新設)、 航路・泊地、防波堤(下崎西)	防波堤(下崎西)の延伸
事業期間	平成24年度～令和8年度	平成24年度～令和13年度	
総事業費	168億円	220億円	現在価値化前
基準年	令和3年度	令和7年度	現在価値化の基準年変更
需要推計	海難事故減少隻数 0.2隻 片側荷役対象取扱貨物量 378千トン 緊急物資 9,871トン 地震時一般貨物量 547千トン コンテナ船取扱貨物量 169千トン クルーズ船寄港隻数 146隻	岸壁整備による海難事故減少隻数 0.2隻 片側荷役対象取扱貨物量 342千トン コンテナ船取扱貨物量 69千トン RORO船取扱貨物量 188千トン 石垣港コンテナ船取扱貨物量 22千トン 石垣港RORO船取扱貨物量 65千トン クルーズ船寄港隻数 22隻 緊急物資 9,891トン 地震時一般貨物量① 389千トン 地震時一般貨物量② 256千トン	取扱貨物量等時点更新 新造RORO船投入による 項目の追加 クルーズ隻数は、漲水地区受入隻数(日本発着除く)
便益項目	海難の減少 荷役コストの削減 耐震化による便益 荷役の効率化(コンテナ船) 荷役の効率化(荷姿の変化) 石垣港における滞留時間の削減 国際観光純収入の増加 残存価値等	岸壁整備による海難の減少 荷役の効率化による荷役コストの削減(RORO船) 荷役の効率化による荷役コストの削減(コンテナ船) 輸送体系の変化による荷役コストの削減(RORO船) 石垣港における滞留時間の削減 国際観光純収入の増加 耐震化による便益 その他の便益(土地価値、残存価値)	新造RORO船投入による 項目の追加

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### (4) 費用便益分析費用便益比

		前回評価	今回評価	
			事業全体	残事業
費用 (C)	事業費	178.8億円	276.6億円	57.6億円
	維持管理費	0.2億円	0.3億円	0.2億円
	合計	179.0億円	276.9億円	57.8億円
便益 (B)	岸壁整備による海難の減少	79.1億円	100.3億円	—
	荷役の効率化による荷役コストの削減(RORO船)	133.0億円	151.2億円	—
	荷役の効率化による荷役コストの削減(コンテナ船)	53.5億円	13.5億円	—
	輸送体系の変化による荷役コストの削減(RORO船)	—	17.1億円	—
	石垣港における滞留時間の削減	42.7億円	143.7億円	—
	国際観光純収入の増加	488.8億円	165.0億円	165.0億円
	耐震化による便益	60.9億円	72.7億円	—
	その他の便益(土地価値、残存価値)	10.5億円	13.1億円	—
	合計	868.6億円	676.7億円	165.0億円
費用便益比 (B/C)	基本ケース	4.9	2.4	2.9
	需要(-10%~+10%)	4.4~5.3	2.2~2.7	2.6~3.1
	建設費(-10%~+10%)	4.7~5.0	2.4~2.5	2.6~3.2
	建設期間(-10%~+10%)	4.8~5.0	2.4~2.5	2.8~2.9

※ 費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)により令和7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

#### 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」(R6.6)／国土交通省港湾局
- 基準年:令和7年度
- 整備完了年:令和13年度  
(前回評価時(R3):令和8年度)
- 検討年数:主要施設完了後50年

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### ※その他の効果

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以下が挙げられる。

#### 【船舶の運航の安定性確保・地域住民の生活の安全・安心】

- ・ 岸壁の整備により、操船時の安全性が確保され海難事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運航(島民への生活物資等の安定的な供給)が確保される。
- ・ 防波堤の延伸により、海象の変化に伴う港内静穏度不足が改善し、現在発生している定期船の抜港や沖待ち及び海難事故が回避される等、島民への生活物資等の安定的な物資供給が可能となる。

#### 【荷役作業の効率性・安全性確保】

- ・ ふ頭用地の拡張や老朽化対策により、荷役車両・機械の輻輳や荷役作業への不安が解消されることで、作業の効率化が図られるとともに、安全性が向上する。また、ふ頭用地の拡張に伴い、ユニットロード貨物の横持ち輸送が解消される。
- ・ 防波堤の延伸により、係留時及び荷役時の船舶の動搖が抑制されることで、現在対処されている荷役作業の一時中断や作業員の心理的不安の解消が期待される。さらに、船体摩耗の懸念や荷役機械設備への負荷の軽減が期待される。
- ・ また、既存の係留施設の静穏度が確保されることで、所期の需要を取り扱うことが可能となるとともに、係留施設の利用バリエーションが増え、不定期船(油槽船、砂糖船等)の運航スケジュールが安定する。

#### 【震災時の安全性確保】

- ・ 岸壁が耐震化されることにより、震災時における宮古圏域住民の安全安心の向上が図られ、震災時においても物流機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。

#### 【良好な景観の形成】

- ・ 対象プロジェクトの実施に伴って、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。

#### 【観光地としての魅力の向上と国際交流の進展】

- ・ クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。また、クルーズ船の寄港が増加することで、外国人旅客と住民との交流により国際化が進展する。

# 4. 事業の進捗の見込みの視点

## (1) 事業の進捗状況

- ・ 総事業費約220億円のうち、令和7年度末時点において既投資額は約147億円であり、進捗率は67%である。
- ・ 今後は、防波堤の進捗を図る。

- ・ 平成22年度：港湾計画（一部変更）
- ・ 平成24年度：事業着手
- ・ 平成28年度：港湾計画（一部変更）
- ・ 平成29年度：岸壁295m（うち、220mは耐震強化岸壁）について暫定供用開始
- ・ 令和7年度：岸壁440m供用開始
- ・ 令和13年度：事業完了予定

## (2) 施工状況

### 令和7年整備内容：ケーソン据付、基礎捨石投入

〈事業位置空撮〉



〈ケーソン据付状況〉



〈基礎捨石投入状況〉



# 5. 対応方針

## 1) 事業の必要性等に関する視点

- ✓ 平良港において、安全かつ安定的な海上輸送の確保および非効率な荷役形態の改善が図られる。
- ✓ 事業全体の費用対効果は2.4、残事業の費用対効果は2.9である。

## 2) 事業の進捗の見込みの視点

- ✓ 令和7年度末時点における当該プロジェクトの進捗率は67.0%であり、引き続き事業の進捗を図り、令和7年度に岸壁供用開始、令和13年度に事業完了予定である。

## 3) コスト縮減や代替案等の可能性の視点

- ✓ 防波堤(西)及び防波堤(下崎西)の消波工に他施設で発生した消波ブロックを再利用することにより、コスト縮減を図る予定である。

## 4) 対応方針(原案)

- ✓ 以上のことから、平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業については継続する。