

なかぐすくわん しんこう
中城湾港 新港地区
国際物流ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局

中城湾港の概要

○中城湾港は、沖縄本島中南部の東海岸に位置し、製造業の立地及び物流・人流拠点(新港地区)、スポーツコンベンション拠点(泡瀬地区)、発電所(中城地区)、マリーナ・ビーチ(西原与那原地区)、離島航路などの多様な機能を有し、沖縄県の経済成長等に重要な役割を担っている。

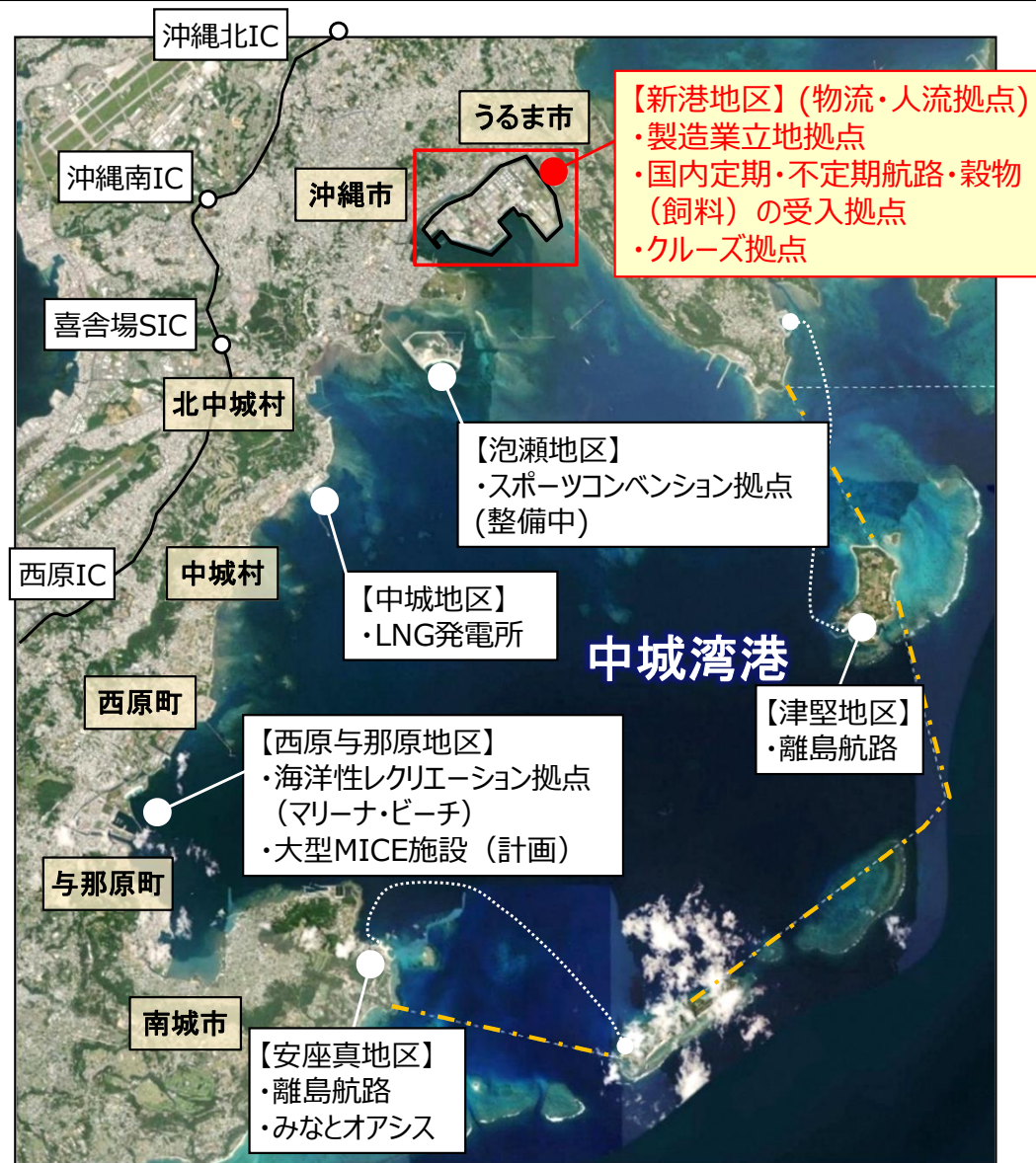
【沖縄(本島)における重要港湾一覧】

【運天港】
 ・北部離島へ人流拠点
 ・沖縄本島海域で唯一の天然の避泊地

【那覇港】
 ・国際コンテナ航路
 ・国内定期航路
 ・周辺離島航路
 ・クルーズ拠点

【金武湾港】
 ・エネルギー関連企業(電力・石油)
 ・セメント企業の立地

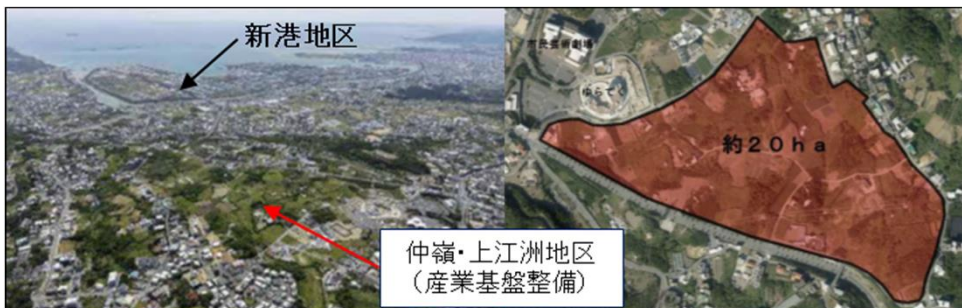
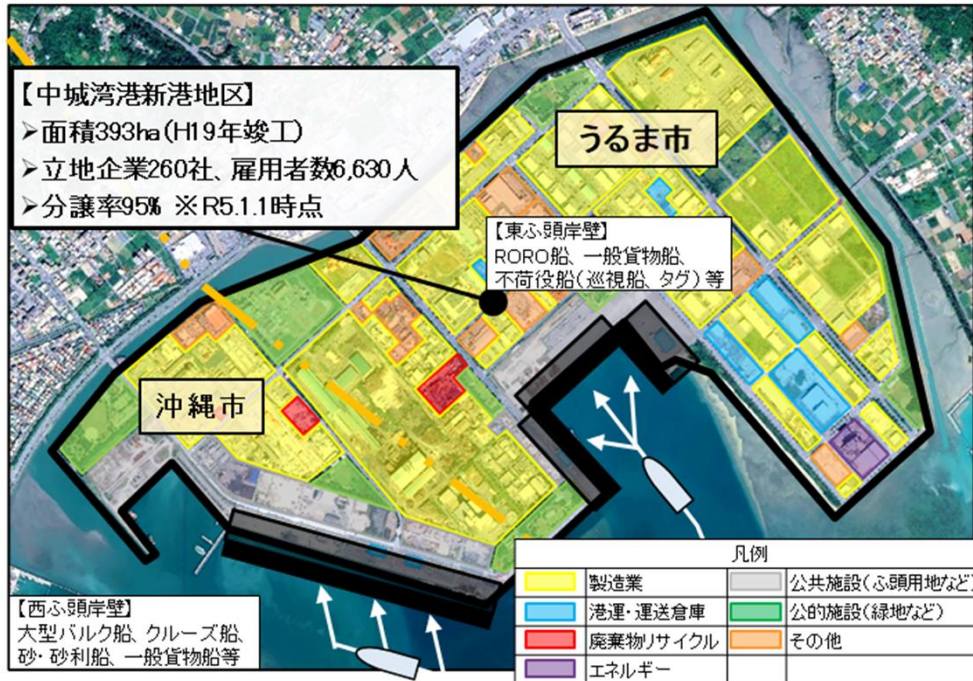
【中城湾港】
 ・製造業立地拠点、国内定期・不定期航路
 ・穀物(飼料)の受入拠点
 ・エネルギー関連企業(LNG・石油)の立地



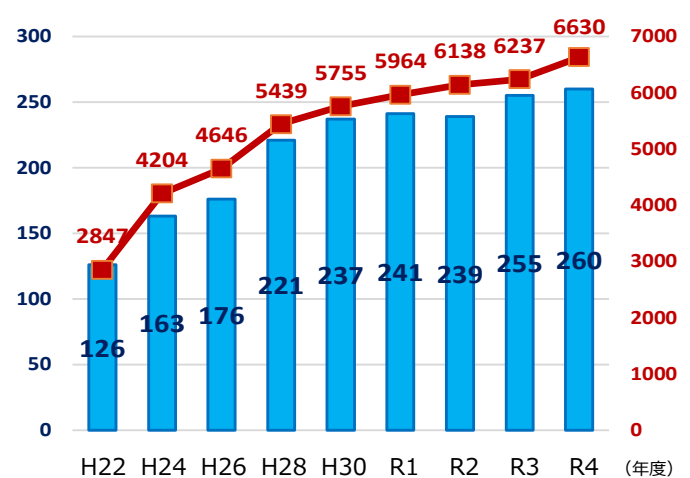
中城湾港新港地区の概要

- 中城湾港新港地区は平成19年に埋立が竣工した人工島であり、近年、製造業や物流倉庫等の立地が急速に進展して沖縄の産業振興及び雇用創出に重要な役割を担う地域となっている。
- 地域に安定的・大規模な雇用環境が生まれたことで、県内で第2、第3の人口を抱える沖縄市・うるま市の完全失業率が大幅に改善されている。
- また、うるま市による新港地区背後の新たな産業基盤の整備に伴い、周辺地域でも企業立地が更に進む見込み。

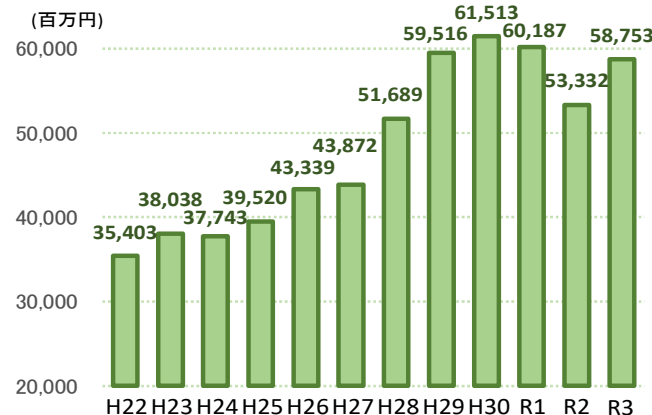
■ 中城湾港新港地区の概要



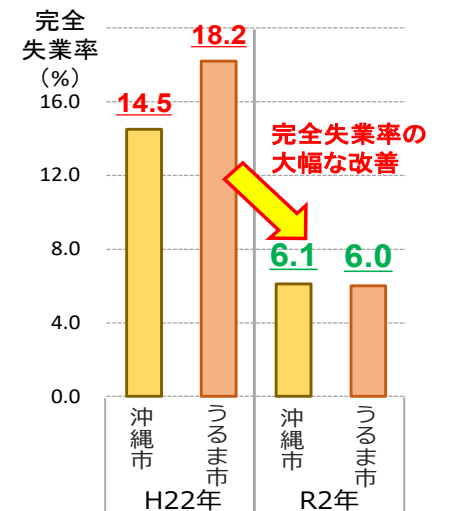
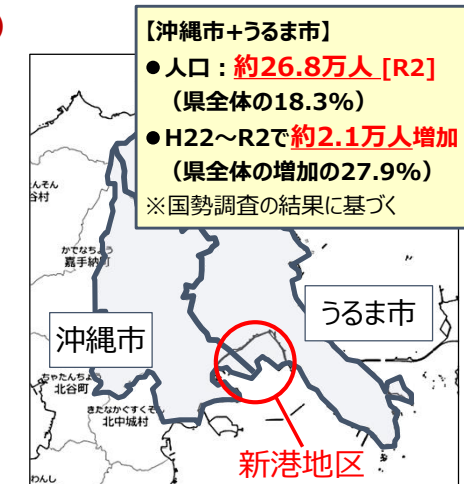
立地企業数(社) 雇用者数(人)



【立地企業数、雇用者数(新港地区)】



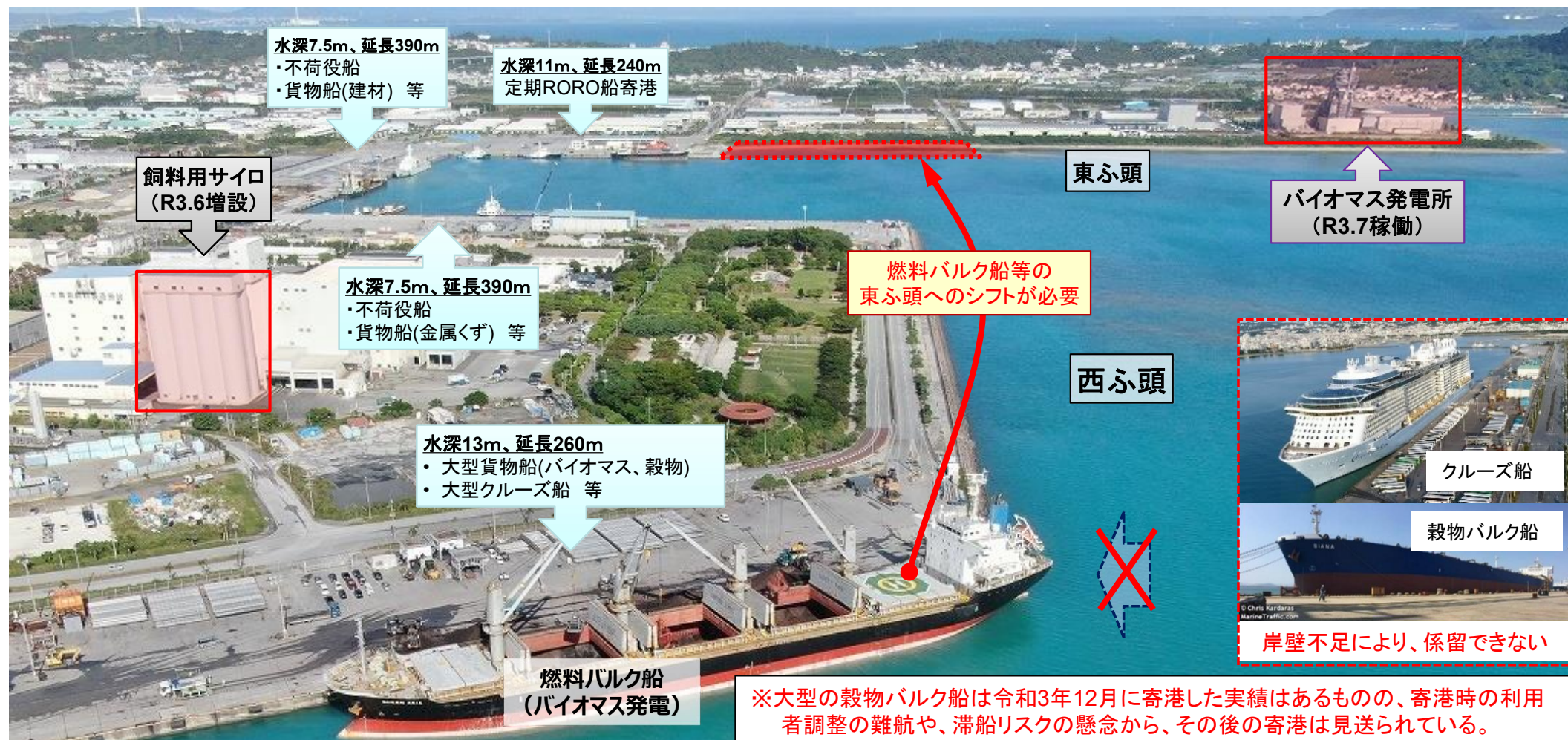
【製造品出荷額等(うるま市)】



【完全失業率(沖縄市、うるま市)】

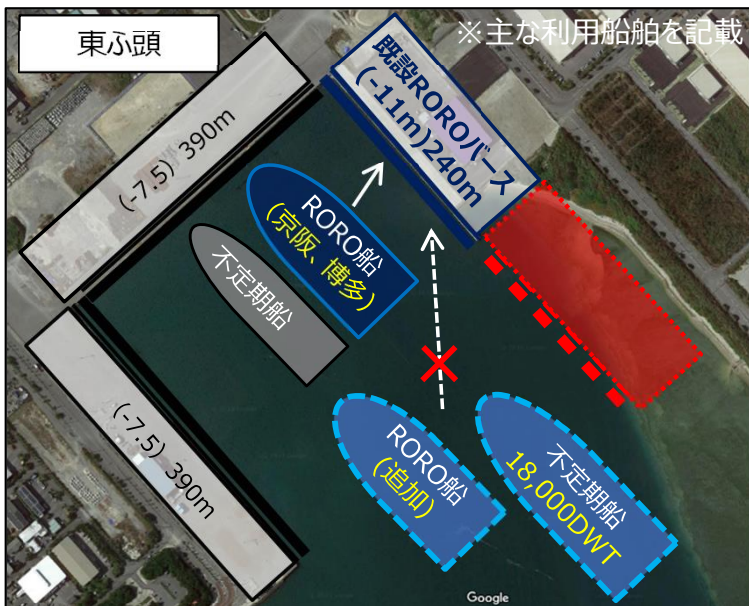
中城湾港の課題と事業の必要性・緊急性①

- 令和3年7月に、東ふ頭において県内最大規模のバイオマス発電所が稼働したが、大型の燃料バルク船が着岸できる岸壁が西ふ頭にしかないため、発電所まで貨物の横持ちが発生している。
- 令和3年6月に、西ふ頭において飼料用サイロ8基が増設され、穀物を海外から大型船で一括輸送することで輸送コスト低減が期待されたが、西ふ頭の岸壁の予約が困難なため、小型の輸送船による輸送を余儀なくされている。
- クルーズ船の岸壁予約制限については、大型船の寄港増を踏まえて、従来の週1回から、隔週1回に変更している。
- 燃料バルク船等が東ふ頭の新設岸壁へシフトすることで、大型の穀物バルク船及びクルーズ船の利用が可能となる。



中城湾港の課題と事業の必要性・緊急性②

- 東ふ頭では、平成29年より定期RORO船（京阪航路）が就航し、その後、貨物の増加に伴い、令和3年には2隻目のRORO船（博多航路）が就航し、新港地区の企業立地の進展による物流需要の増加により、更なる定期RORO船の寄港が見込まれる。
- しかしながら、現状、RORO船バースが1つしかなく、他の不定期船も利用するため、大型船による効率的な貨物輸送だけでなく、RORO船の新規就航についても対応が困難な状況となっている。



■ 中城湾港新港地区で扱うRORO貨物の動向

出典：企業ヒアリング等を基に作成

取扱品目	取扱貨物量 (R4→将来貨物量)	備考
金属機械工業品	1,230トン ↓ 20,030トン (+18,800トン)	<ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した移動手段への転換により、輸送機械関連の市場が拡大。これを踏まえ、<u>工場が新たに稼働し、製品を出荷する計画。</u> ・都市部や住宅密集地等の狭小地での施工に適した部材の需要が拡大。これを踏まえ、<u>工場を拡張し、増産を計画。</u> ・これら、国内・海外向け製品について、<u>RORO船による出荷を希望。</u>
化学工業品	5,500トン ↓ 60,500トン (+55,000トン)	<ul style="list-style-type: none"> ・国内の建設現場での安全性向上や働き改革の推進に合わせた建設部材の需要が拡大。これを踏まえ、<u>工場を新設し、増産を計画。</u> ・国内向けの建設部材についてRORO船による出荷を<u>希望。</u>
完成自動車	1,228台 ↓ 16,220台 (新車：+8,000台) (中古車：+8,220台)	<ul style="list-style-type: none"> ・新車の最終整備や中古車の車検やメンテナンスを中城湾港背後の整備工場で実施。 ・中古車については、県内人口の増加に合わせて需要が拡大するとともに、車の買替に伴う下取り車の移出も発生。 ・新車、中古車ともに、中城湾港で陸揚げを希望するも、<u>那覇港からの横持ちを強いられている。</u>



事業の効果(定量的・定性的な効果)

① 大型船による輸送効率化

- 大型船でのバルク貨物の輸送を可能とすることで、沖縄県の飼料流通機能の強化等が図られる。

② 効率的な荷役の実現

- RORO船の増便等が可能な環境を整えることで、陸上横持ち輸送等の非効率な物流の改善が図られ、背後企業の競争力強化、更なる企業立地・設備投資の促進が期待される。

③ 被災時における社会・経済活動の維持、地域の安全・安心の確保

- 被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し社会・経済活動を維持することが期待される。

④ 排出ガスの削減

- 船舶の大型化や陸上輸送距離が短縮され、CO₂排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NO_xの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。

CO₂ : 1,202 トン-C/年 NO_x : 66 トン/年

事業の効果（費用便益分析の概要①）

1) 便益の考え方

○「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル（R5.12）」に基づき、主に以下の便益を計上する。

①大型船舶による輸送の効率化（穀物輸入、金属機械工業品輸出）

・穀物飼料の輸入及び金属機械工業品の輸出において、大型バルク船による輸送が可能となり、海上輸送コスト等の削減が図られる。

②横持ち輸送コストの削減（バイオマス発電燃料、完成自動車）

- ・バイオマス発電燃料の輸入において、利用するふ頭をより発電所に近いふ頭にシフトすることで、横持ち輸送コストの削減が図られる。
- ・完成自動車の移出入において、中城湾港東ふ頭に寄港するRORO船を利用することで、横持ち輸送コストの削減が図られる。

③RORO船による効率的な輸送

・貨物の増大により見込まれるRORO船の増便への対応が可能となり、代替港までの陸上輸送コストの削減が図られる。

④国際観光純収入の増加

・大型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。

⑤震災時の輸送コストの削減

・耐震強化岸壁が整備されることにより、震災直後から幹線貨物等を取り扱うことができる。

内容	単年度便益	Without時	With時
①大型船舶による輸送の効率化	4.9 億円/年	小型船舶による輸送	大型船舶による輸送
②横持ち輸送コストの削減	0.9 億円/年	他のふ頭や他港を利用	新港地区東ふ頭を利用
③RORO船による効率的な輸送	0.1 億円/年	那覇港を利用	新港地区を利用
④国際観光純収入の増加	5.0 億円/年	寄港機会の損失	新港地区を利用
⑤震災時の輸送コスト削減	0.02 億円/年※ [1.4億円]	那覇港を利用	新港地区を利用

※供用期間内における最大値を記載。 [] は地震発生確率考慮前。

事業の効果（費用便益分析の概要②）

2) 分析の計算条件

- ・ 計算期間 : 令和6年度～令和61年度
- ・ 評価基準年度 : 令和5年度
- ・ 社会的割引率※1 : 4%

注) 単年度便益は、社会的割引率考慮前
合計値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。
被災時の便益は、最大値を記載。[] は地震発生確率考慮前

3) 便益、費用の概要

項目	内容	金額		
		単年度便益	現在価値換算後	合計
便益(B)	・大型船舶による輸送の効率化	4.9億円/年	83.3億円	総便益 186.8億円
	・横持ち輸送コストの削減	0.9億円/年	15.5億円	
	・RORO船による効率的な輸送	0.1億円/年	2.2億円	
	・国際観光純収入の増加	5.0億円/年	85.0億円	
	・震災時の輸送コスト削減	0.02億円/年 [1.4億円]	0.1億円	
	・残存価値※2	—	0.7億円	
費用(C)	・建設費（税抜）	—	78.3億円	総費用 79.7億円
	・管理運営費等※3	—	1.4億円	

4) 費用便益分析の結果

費用便益比 (B/C)	2.3
純現在価値 (B-C)	107.1億円
経済的内部収益率 (EIRR)※4	9.3%

(参考値) 社会的割引率を2%とした場合のB/C : 3.6
1%とした場合のB/C : 4.6

※1 社会的割引率：将来の便益・費用は、現在の便益・費用に比べ実質的な価値が低く、その価値の低減度合いを示すもの。

※2 残存価値：供用期間終了後も残る施設の価値を便益とし、供用期間終了年に計上するもの。

※3 管理運営費等：維持費（施設を維持補修するための費用）、運営費（施設の運営にかかる人件費、事務所経費）、再投資費（施設償却後の再投資のための建設費）を計上するもの。

※4 経済的内部収益率 (EIRR)：社会的割引率との比較によって事業の投資効率性を評価する指標。算出された経済的内部収益率 (EIRR) が基準とする社会的割引率(4%) よりも高い場合、社会経済的にみて効率的な事業と評価することができる。

5) 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比
需要	バルク貨物：355千トン RORO貨物：35千トン 完成自動車：7,620台 クルーズ船旅客：57千人	±10%	2.1～2.6
総事業費	98億円※現在価値換算前、税込	±10%	2.1～2.6
事業期間	6年	±10%	2.3～2.4

【参考】中城湾港の便益対象貨物の考え方(その1)

- 本事業の実施により、大型バルク船による輸送の効率化、他のふ頭や他港への横持ち輸送の回避、RORO船による効率的な輸送が可能となる。加えて、クルーズ船の寄港機会の増大や耐震強化岸壁の利用による震災時における他港への横持ち輸送を回避することが出来る。

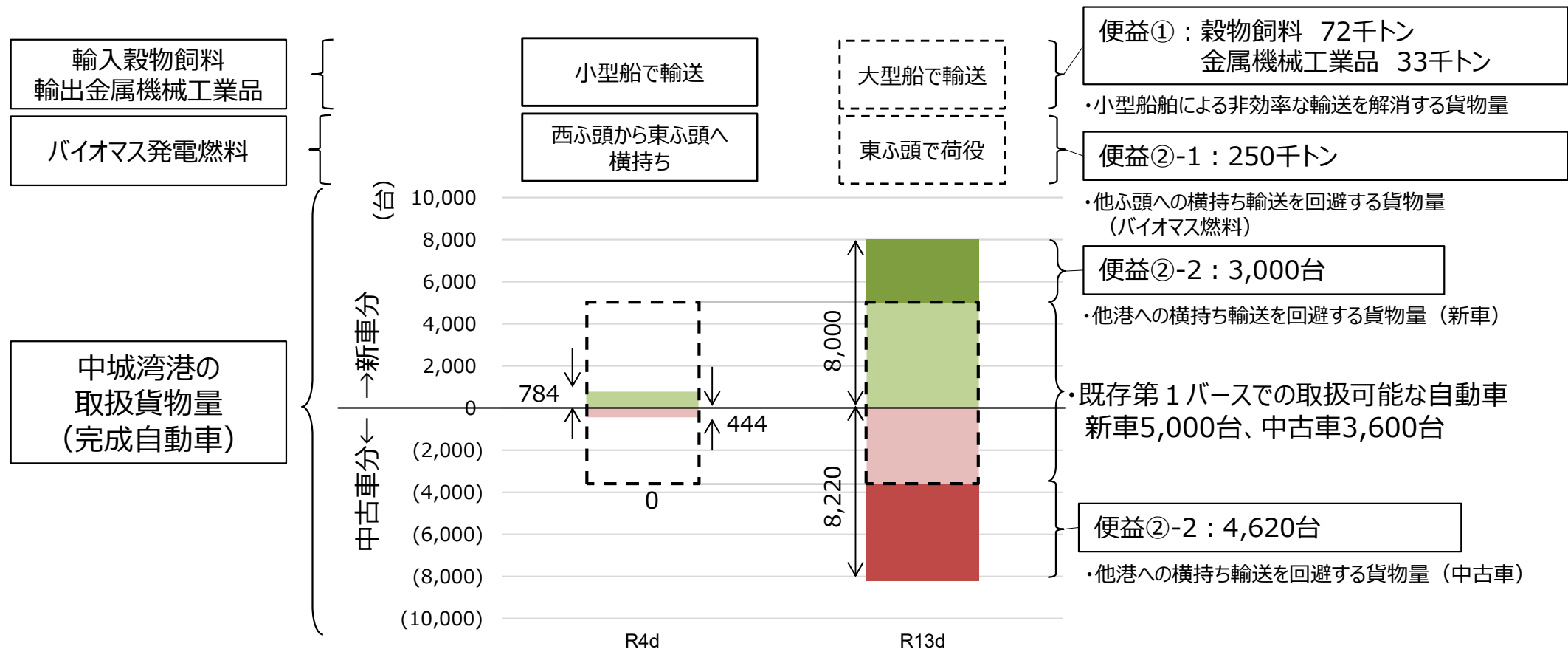
<大型バルク船舶による輸送の効率化>

便益①：穀物飼料の輸入や金属機械工業品の輸出において大型船舶による輸送が可能となり、輸送コストが削減。

<横持ち輸送コストの削減>

便益②-1：バイオマス発電燃料の輸入において、より発電所に近いふ頭を利用し、横持ち輸送コストが削減。

便益②-2：完成自動車の移出入において、中城湾港に寄港するRORO船を利用することで、他港への横持ち輸送コストが削減。

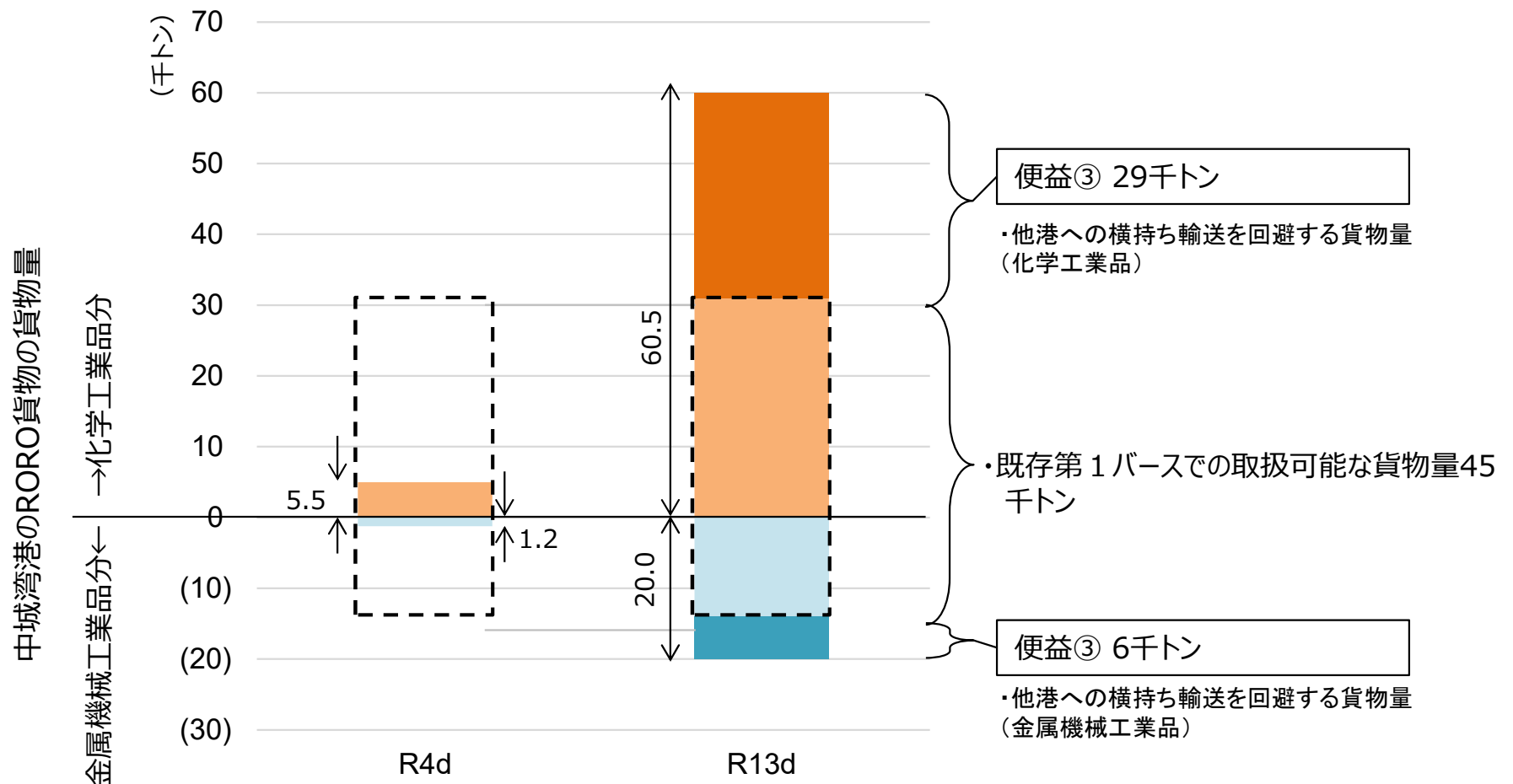


【参考】中城湾港の便益対象貨物の考え方(その2)

- 本事業の実施により、大型バルク船による輸送の効率化、他のふ頭や他港への横持ち輸送の回避、RORO船による効率的な輸送が可能となる。加えて、クルーズ船の寄港機会の増大や耐震強化岸壁の利用による震災時における他港への横持ち輸送を回避することが出来る。

<RORO船による効率的な輸送>

便益③：貨物の増大により見込まれるRORO船の増便への対応が可能となり、代替港までの輸送コストが削減。



なお、便益⑤（震災時の輸送コスト削減便益）の対象貨物は、新設岸壁で取扱可能なRORO貨物全量。

【参考】中城湾港の便益対象貨物の考え方(その3)

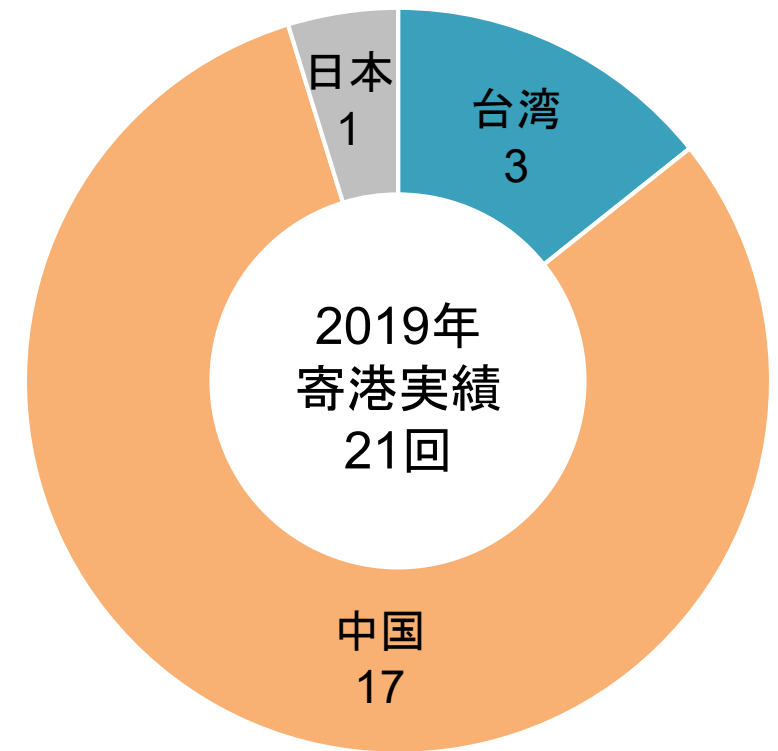
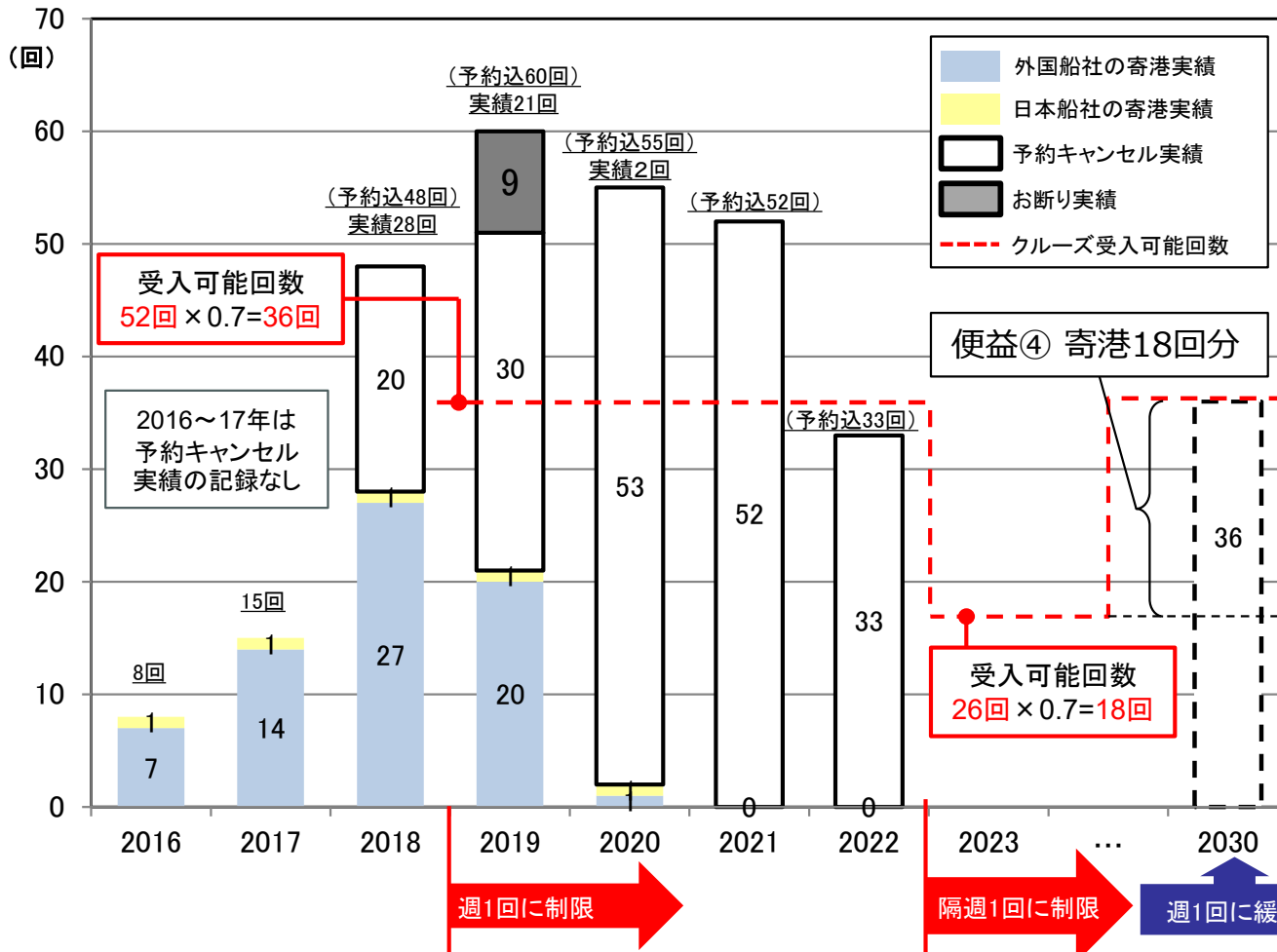
- 2019年の寄港需要は、お断り実績を含めて60回。2020年、2021年には、年間52回程度の予約実績。
- 2023年からの予約制限（隔週1回）により、受入可能回数は年間18回となり、寄港需要に対応できない状況。
- 中国政府は、2023年8月に訪日団体旅行を解禁、同年9月にクルーズ船の完全再開を発表。
- 中城湾港に寄港する外航クルーズ船は、中国発が大宗を占め、中国の制限緩和に伴い、需要は回復見込み。

<国際観光純収入の増加>

便益④：岸壁新設によるクルーズ船予約枠拡大に伴い、クルーズ旅客が増加し、国際観光純収入が増加する。

■ 中城湾港におけるクルーズ船の寄港需要と受入可能回数

■ クルーズ船の発地国別寄港実績（2019年）



【参考】便益計算の考え方①

①大型船舶による輸送の効率化

穀物飼料の輸入及び金属機械工業品の輸出において、大型バルク船による輸送が可能となり、海上輸送コスト等の削減が図られる。

without（整備なし）時：志布志港からの二次輸送



（穀物飼料を北米から志布志港を経由して中城湾港に輸送する場合）
 ・穀物飼料72千トン/年を12回（隻）に分けて、一度志布志港に輸送する（往復58.9日、海上輸送費用原単位3,876千円/日・隻、船舶積載比率10%）。その後、72回（隻）/年で志布志港から中城湾港に輸送する（往復2.93日、海上輸送費用原単位750千円/日・隻）。
 $3,876千円/日・隻 \times 12隻/年 \times 58.9日 \times 10\% + 750千円/日・隻 \times 72隻/年 \times 2.93日 = 432.2百万円/年$
 ・志布志港での本船陸揚費用や内航船積替費用、中城湾港での内航船陸揚費用を各港の荷役料金、荷役機械の使用時間、荷役機械の使用料から算出。
 $1,554円/トン \times 72,000トン/年 + 54,814円/時間 \times 150時間 + 1,249円/トン \times 72,000トン/年 + 27,407円/時間 \times 300時間 + 990円/トン \times 72,000トン + 27,981円/時間 \times 300時間 = 297.9百万円/年$
 \rightarrow 穀物飼料の輸送コスト(計) = 730.1百万円/年
 ※この他、小型船舶による金属機械工業品33千トン/年の海上輸送コストを計上している。

輸送コスト**9.8億円**／年

with（整備あり）時：新港地区東ふ頭岸壁を利用



（穀物飼料を北米から中城湾港に輸送する場合）
 ・穀物飼料72千トン/年を12回（隻）に分けて、中城湾港に輸送する（往復61.76日、海上輸送費用原単位3,876千円/日・隻、船舶積載比率10%）。
 $3,876千円/日・隻 \times 12隻/年 \times 61.76日 \times 10\% = 287.3百万円/年$
 ・中城湾港での本船陸揚費用を荷役料金、荷役機械の使用時間、荷役機械の使用料から算出。
 $1,282円/トン \times 72,000トン/年 + 55,962円/時間 \times 150時間 = 100.7百万円/年$
 \rightarrow 穀物飼料の輸送コスト(計) = 388.0百万円/年
 ※この他、大型船舶による金属機械工業品33千トン/年の海上輸送コストを計上している。

単年度便益
4.9億円／年

輸送コスト**4.9億円**／年

内容	単年度便益	Without時	With時
①大型船舶による輸送の効率化	4.9億円/年	小型船舶による輸送	大型船舶による輸送

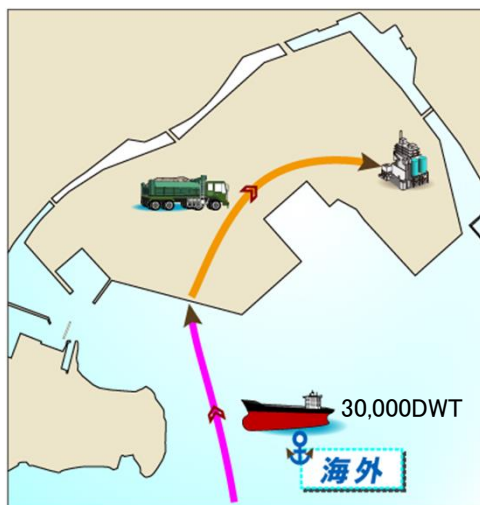
注） 計算値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【参考】便益計算の考え方②-1

②-1横持ち輸送コストの削減（バイオマス発電燃料）

バイオマス発電燃料の輸入において、利用するふ頭をより発電所に近いふ頭にシフトすることで、横持ち輸送コストの削減が図られる。

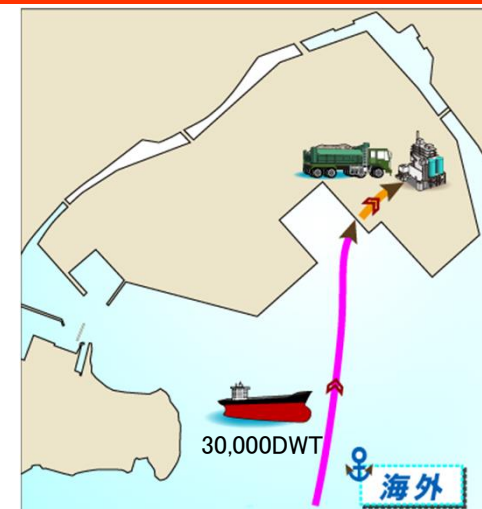
without（整備なし）時：
新港地区西ふ頭岸壁を利用



・バイオマス発電燃料250千トン/年を、西ふ頭からトラック21,330台/年（20t積）で輸送する。これにバイオマス発電所までの輸送距離（往復8.2km）に応じた陸上輸送費用原単位（21,418円/台）を乗じ、横持ち輸送費用を算出。
 $21,418円/台 \times 21,330台/年 = 456.8百万円/年$

輸送コスト**4.6**億円/年

with（整備あり）時：
新港地区東ふ頭岸壁を利用



・バイオマス発電燃料250千トン/年について、東ふ頭からトラック21,330台/年（20t積）で輸送する。これにバイオマス発電所までの輸送距離（往復2.6km）に応じた陸上輸送費用原単位（19,823円/台）を乗じ、横持ち輸送費用を算出。
 $19,823円/台 \times 21,330台/年 = 422.8百万円/年$

単年度便益
0.3億円/年

輸送コスト**4.2**億円/年

内容	単年度便益	Without時	With時
②横持ち輸送コストの削減（バイオマス発電燃料）	0.3億円/年	新港地区西ふ頭を利用	新港地区東ふ頭を利用

注） 計算値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【参考】便益計算の考え方②-2

②-2横持ち輸送コストの削減（完成自動車）

完成自動車の移出入において、中城湾港東ふ頭に寄港するRORO船を利用することで、代替港までの陸上輸送コストの削減が図られる。

without（整備なし）時：那覇港を利用



with（整備あり）時：新港地区東ふ頭岸壁を利用



単年度便益
0.6億円／年

（新車を他港から那覇港に移入する場合）
 ・将来見込まれる完成自動車（5トン/台）8,000台/年のうち、5,000台/年は既存岸壁から移入される。残る3,000台/年が那覇港に50週かけて60台/週ずつ移入され、カーキャリア4台/週（自動車5台積み。20t積トラック相当）で各車3往復（20台/往復）して、中城湾港背後の企業用地に輸送する。この輸送距離（往復53.2km×3往復）に応じた陸上輸送費用原単位（61,374円/台）を乗じ、横持ち輸送費用を算出。
 $61,374円/台 \times 4台/週 \times 50週/年 = 12.3百万円/年$
 ・また、中城湾港背後の企業用地までの輸送時間は、1巡目に0.8時間、2巡目に2.4時間、3巡目に4.0時間要する。これに、金属機械工業品の時間費用原単位（209円/時・トン）を乗じ、陸上輸送時間費用を算出。
 $(0.8時間 \times 20台/週 + 2.4時間 \times 20台/週 + 4.0時間 \times 20台/週) \times 5トン/台 \times 50週/年 \times 209円/時 \cdot ン = 7.5百万円/年$
 →新車の輸送コスト(計) = 19.8百万円/年
 ※この他、同様の手法で、那覇港から中城湾港港内のモータープールまでの中古車の移出入にかかる陸上輸送コストを計上している。

（新車を他港から中城湾港に移入する場合）
 ・将来見込まれる完成自動車（5トン/台）8,000台/年のうち、5,000台/年は既存岸壁から移入される。残る3,000台/年が新設岸壁に50週かけて60台/週ずつ移入され、カーキャリア4台（自動車5台積み。20t積トラック相当）で各車3往復（20台/往復）して、中城湾港背後の企業用地に輸送する。この輸送距離（往復5.2km×3往復）に応じた陸上輸送費用原単位（22,918円/台）を乗じ、横持ち輸送費用を算出。
 $22,918円/回 \times 4台/週 \times 50週/年 = 4.6百万円/年$
 ・また、中城湾港背後の企業用地までの輸送時間は、1巡目に0.1時間、2巡目に0.2時間、3巡目に0.4時間要する。これに、金属機械工業品の時間費用原単位（209円/時・トン）を乗じ、陸上輸送時間費用を算出。
 $(0.1時間 \times 20台/週 + 0.2時間 \times 20台/週 + 0.4時間 \times 20台/週) \times 5トン/台 \times 50週/年 \times 209円/時 \cdot ン = 0.8百万円/年$
 →新車の輸送コスト(計) = 5.4百万円/年
 ※中古車の移出入にかかる陸上輸送コストは、モータープールが中城湾港内にあるため、発生しない。

輸送コスト**0.6億円／年**

輸送コスト**0.1億円／年**

内容	単年度便益	Without時	With時
②横持ち輸送コストの削減（完成自動車）	0.6億円/年	那覇港を利用	中城湾新港地区東ふ頭を利用

注） 計算値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【参考】便益計算の考え方③

③RORO船による効率的な輸送

貨物の増大により見込まれるRORO船の増便への対応が可能となり、代替港までの陸上輸送コストの削減が図られる。

without (整備なし) 時 : 那覇港を利用



with (整備あり) 時 : 新港地区東ふ頭岸壁を利用



単年度便益
0.1億円/年

・将来増加見込みの取扱貨物量74千トン/年のうち、39千トン/年は既存岸壁において荷役される。残る35千トン/年（化学工業品29千トン/年、金属機械工業品6千トン/年）について、シャーシ879台/年で輸送する。これに那覇港までの輸送距離（片道26.0km）に応じた陸上輸送費用原単位（25,706円/台）を乗じ、陸上輸送費用を算出。

$$25,706円/台 \times 879台/年 = 22.6百万円/年$$

・また、那覇港までの輸送時間（片道0.78時間）に、化学工業品の時間費用原単位（470円/時間・トン）と金属機械工業品の時間費用原単位（209円/時・トン）を乗じ、陸上輸送時間費用を算出。

$$470円/時 \cdot 28,811トン/年 \times 0.78時間 + 209円/時 \cdot 6,324トン/年 \times 0.78時間 = 11.6百万円/年$$

→陸上輸送コスト（計）=34.2百万円/年

輸送コスト**0.3億円/年**

・将来増加見込みの取扱貨物量74千トン/年のうち、39千トン/年は既存岸壁において荷役される。残る35千トン/年（化学工業品29千トン/年、金属機械工業品6千トン/年）について、シャーシ879台/年で輸送する。これに新設岸壁までの輸送距離（片道1.2km）に応じた陸上輸送費用原単位（22,918円/台）を乗じ、陸上輸送費用を算出。

$$22,918円/台 \times 879台/年 = 20.1百万円/年$$

・また、新設岸壁までの輸送時間（片道0.04時間）に、化学工業品の時間費用原単位（470円/時間・トン）と金属機械工業品の時間費用原単位（209円/時・トン）を乗じ、陸上輸送時間費用を算出。

$$470円/時 \cdot 28,811トン/年 \times 0.04時間 + 209円/時 \cdot 6,324トン/年 \times 0.04時間 = 0.6百万円/年$$

→陸上輸送コスト（計）=20.7百万円/年

輸送コスト**0.2億円/年**

内容	単年度便益	Without時	With時
③RORO船による効率的な輸送	0.1億円/年	那覇港を利用	中城湾港を利用

注) 計算値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【参考】便益計算の考え方④

④国際観光純収入の増加

大型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。

without（整備なし）時：
新港地区西ふ頭岸壁を利用



・船型ごとに、想定される寄港回数と延べ訪問者数を過去の実績等から、以下のように想定。
 3万GT未満級：寄港回数2回、訪問者数996人
 5～7万GT級：寄港回数8回、訪問者数11,999人
 7～9万GT級：寄港回数8回、訪問者数16,283人
 ・訪問者数の合計に、乗降率（90%）と1人当たりの観光消費額（20,000円/人）を乗じ、国際観光純収入額を算出。
 $(996人/年 + 11,999人/年 + 16,283人/年) \times 90\% \times 20,000円/人 = 5.3億円/年$

国際観光純収入額 **5.3** 億円/年

with（整備あり）時：
新港地区西ふ頭岸壁及び東ふ頭岸壁を利用



・船型ごとに、想定される寄港回数と延べ訪問者数を過去の実績等から、以下のように想定。
 3万GT未満級：寄港回数5回、訪問者数2,490人
 5～7万GT級：寄港回数16回、訪問者数23,998人
 7～9万GT級：寄港回数15回、訪問者数30,531人
 ・訪問者数の合計に、乗降率（90%）と1人当たりの観光消費額（20,000円/人）を乗じ、国際観光純収入額を算出。
 $(2,490人/年 + 23,998人/年 + 30,531人/年) \times 90\% \times 20,000円/人 = 10.3億円/年$

国際観光純収入額 **10.3** 億円/年

単年度便益
5.0 億円/年

内容	単年度便益	Without時	With時
④国際観光純収入の増加	5.0 億円/年	寄港機会の損失	中城湾港新港地区を利用

注) 計算値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。

【参考】便益計算の考え方⑤

⑤ 震災時の輸送コスト削減

耐震強化岸壁が整備されることにより、幹線貨物輸送が維持され、代替港までの陸上輸送費用が削減される。

without (整備なし) 時：
那覇港を利用



with (整備あり) 時：
新港地区東ふ頭岸壁を利用



・幹線貨物は、当該年度に地震が発生した場合の被害額（京阪航路の将来貨物量87,135トン/年、博多航路の将来貨物量52,000トン/年、被災直後から2年後までの機会費用）に、各年度の地震発生確率を乗じる。

$$1.4\text{億円/年} \times 0.0113 = 0.02\text{億円/年}^{\ast}$$

単年度便益
0.02億円/年※ [1.4億円/年]

内容	単年度便益	Without時	With時
⑤ 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果	0.02億円/年※	那覇港を利用	中城湾港新港地区東ふ頭岸壁（水深11m）を利用

※ 供用1年目の便益を記載。[]は地震発生確率考慮前の単年度便益。
注) 計算値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。