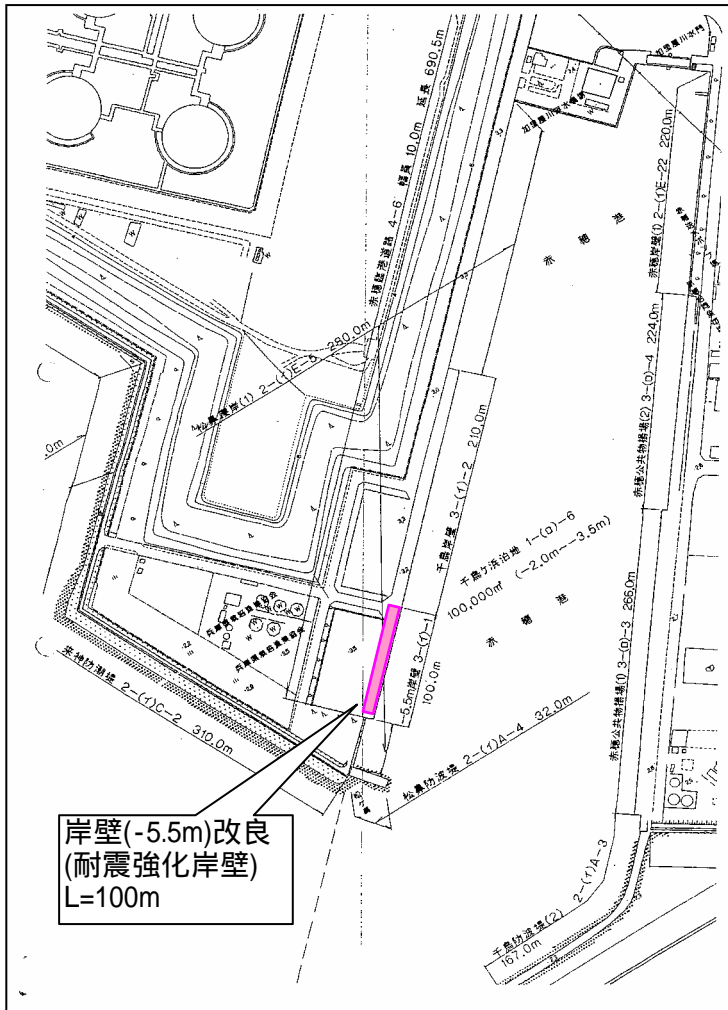


投資事業評価調書（新規）

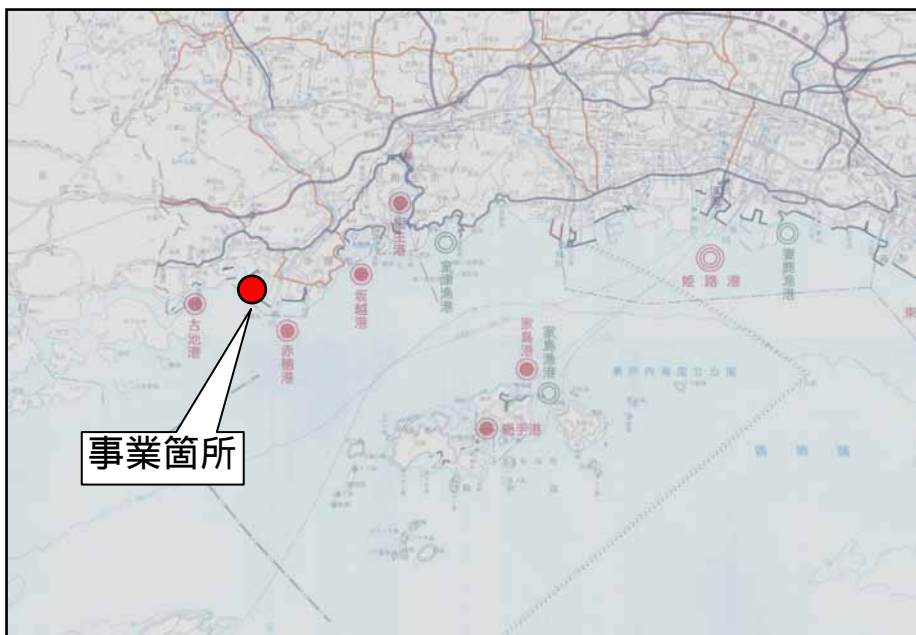
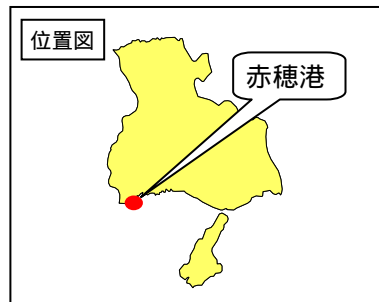
部課室名	港湾課	記入責任者職氏名 （担当者氏名）	港湾課長 澄田 泰造 （建設係長 東 昌弘）	内線	4440 （4450）
------	-----	---------------------	---------------------------	----	----------------

事業種目	港湾事業	事業名	事業区間	総事業費		9.0 億円
		赤穂港改修	赤穂港千鳥地区	内地補償費		億円
所在地			事業採択 予定年度	着工予定 年 度	完成予定 年 度	
赤穂市			H20	H20	H25	
事業目的			事業内容			
<p>耐震強化岸壁は、災害(地震)時における災害応急活動に必要な物資、資材、要員等の緊急輸送体制確保のための基幹施設であるが、西播磨は未整備地域である。このため、赤穂港千鳥地区に耐震強化岸壁を整備し、災害(地震)時の西播磨地域の防災拠点港としての役割を果たす。</p> <p>赤穂港の防災計画上の位置付け 赤穂港・・・第3次地震防災緊急五箇年計画 赤穂港線・・・緊急輸送路 参考：広域輸送拠点・・・赤穂海浜公園</p>			<p>既存施設の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 岸壁（-5.5m）1バース L=100m <p>[負担割合 国4/10 県6/10]</p>			
評価視点		評価結果の説明				
(1)必要性 安全・安心		<ul style="list-style-type: none"> 西播磨地域においては、まだ耐震岸壁が整備されていない。 【整備済み】：阪神地域(鳴尾、西宮等)、中播磨地域(須加)、但馬地域(津居山)北淡路地域(津名)、 【計画】：東播磨地域：二見、南淡路地域：福良 千鳥地区の背後にある赤穂海浜公園は広域輸送拠点に指定されており、対象施設までの道路も緊急輸送路に指定されている。これらのことにより、当地区の岸壁を耐震強化することは、他地区に整備するよりも、災害時における緊急支援物資等の輸送がより円滑に行うことができ、結果、西播磨地域住民の生活の安定に寄与することができる。 現況施設は、昭和30年代後半に竣工したものであり、老朽化が進み、改良時期にある。 				
(2)有効性・効率性 有効性 効率性		<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 B/C=1.7 既存施設を改良するものであり、新たな施設を整備するより経済的である。 赤穂港は第3次地震防災緊急事業五箇年計画に位置付けされており、赤穂港へのアクセス道路も緊急輸送路に指定されている。また、近隣には広域輸送拠点の赤穂海浜公園がある。これらのことにより、赤穂港を耐震岸壁化することは、事業の有効性、効率性の面からも高い評価が得られる。 				
(3)環境適合性		<ul style="list-style-type: none"> 既存施設を生かした改良工事であり、建設副産物や水質汚濁等の発生も少なく環境に与える負荷が小さい。 				
(4)優先性		<ul style="list-style-type: none"> 西播磨地域には耐震強化岸壁が整備されておらず、地域の安全・安心の確保のために早急に整備する必要がある。 				

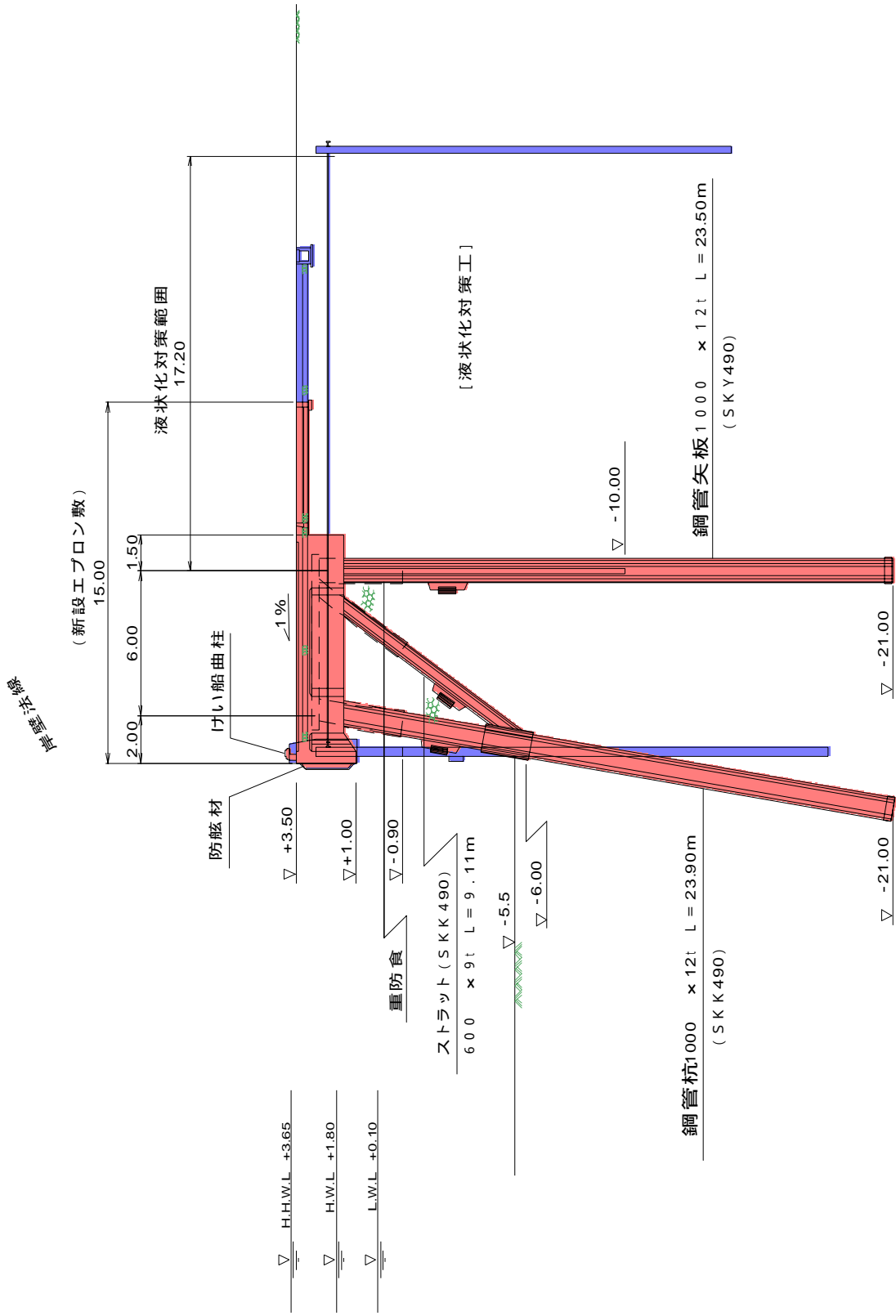
【赤穂港耐震強化岸壁平面図】



赤穂港千鳥地区平面図



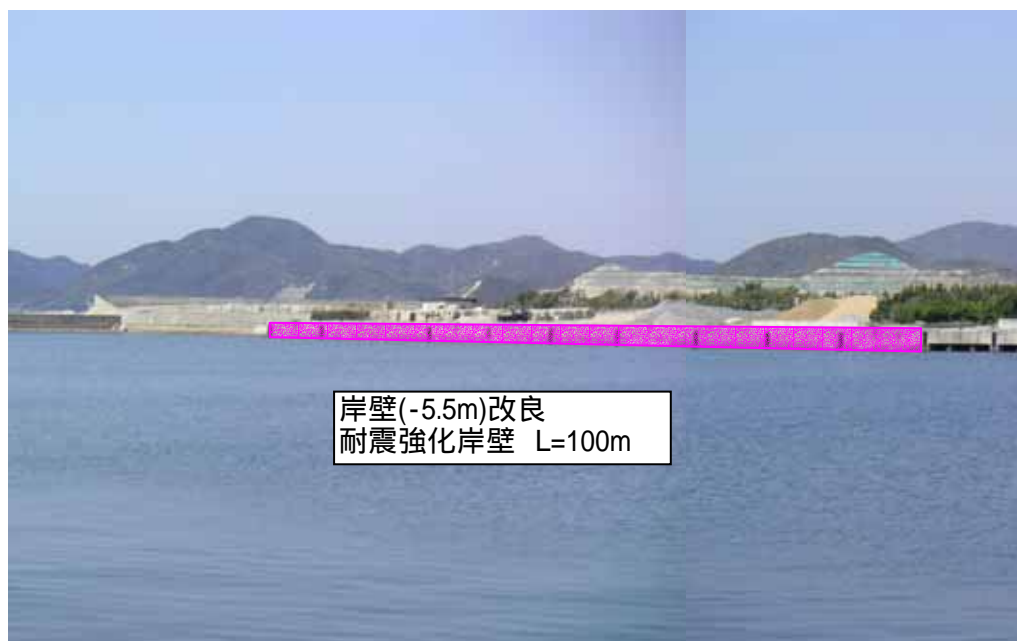
【標準断面図(案)】



【赤穂港千鳥地区航空写真】

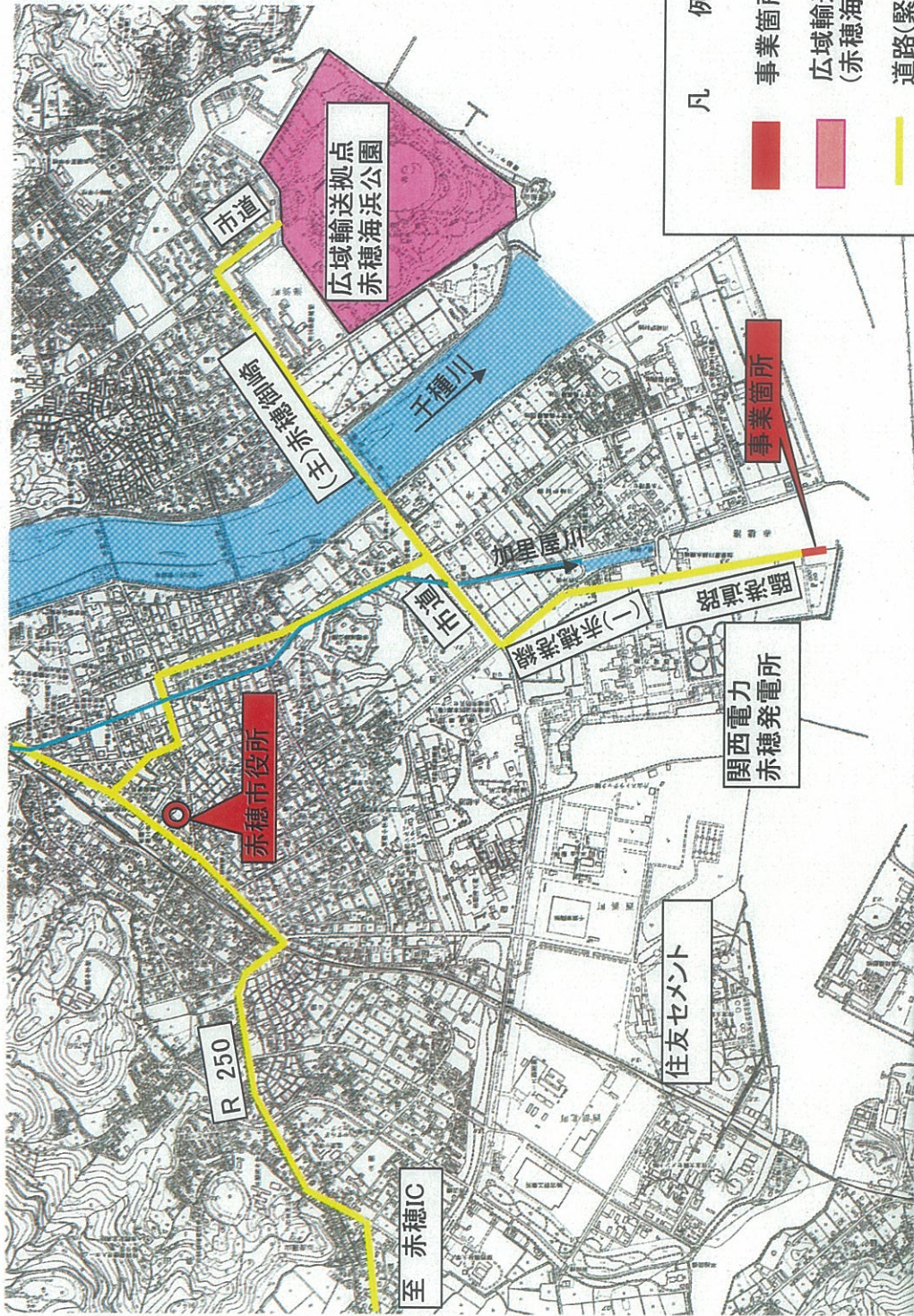


【赤穂港千鳥地区現況写真】



事業箇所岸壁の現況

【事業箇所と広域輸送拠点、緊急輸送路】



凡 例

- 事業箇所
- 広域輸送拠点
(赤穂海浜公園)
- 道路(緊急輸送路)

【兵庫県耐震強化岸壁整備状況】



【赤穂港耐震強化岸壁工程表】

	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
赤穂港耐震強化岸壁(-5.5m)							

費用便益比(B/C)について

1. 便益(B)の項目

主な便益(B)	算出方法
震災時輸送コスト削減便益 耐震機能確保に伴う 輸送コスト増大回避	代替港を姫路港(須加地区耐震岸壁)とし震災後2日～1ヵ月間を緊急物資の輸送、及び震災後1ヵ月～2年間(復旧期間)の一般貨物輸送の便益を計測する。
施設被害回避便益 耐震機能確保に伴う 災害復旧費用回避	震災時に損壊を免れることができ、復旧のために追加的な支出を回避できる。この追加的復旧費を便益として計測する。
輸送コスト削減便益 老朽化対策に伴う 輸送コスト増大回避	岸壁の建設から30年以上経過していることから、老朽化により使用できなくなると考え、代替港を姫路港として一般貨物輸送の便益を計測する。

2. 費用便益比(B/C)算出根拠

便益(B)		費用(C)			B/C
便益項目	便益額 (百万円)	総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)	
震災時輸送コスト削減便益	73	771	731	40	1.7
施設被害回避便益	107				
輸送コスト削減便益	1,138				
残存価値	22				
合計	1,340				