

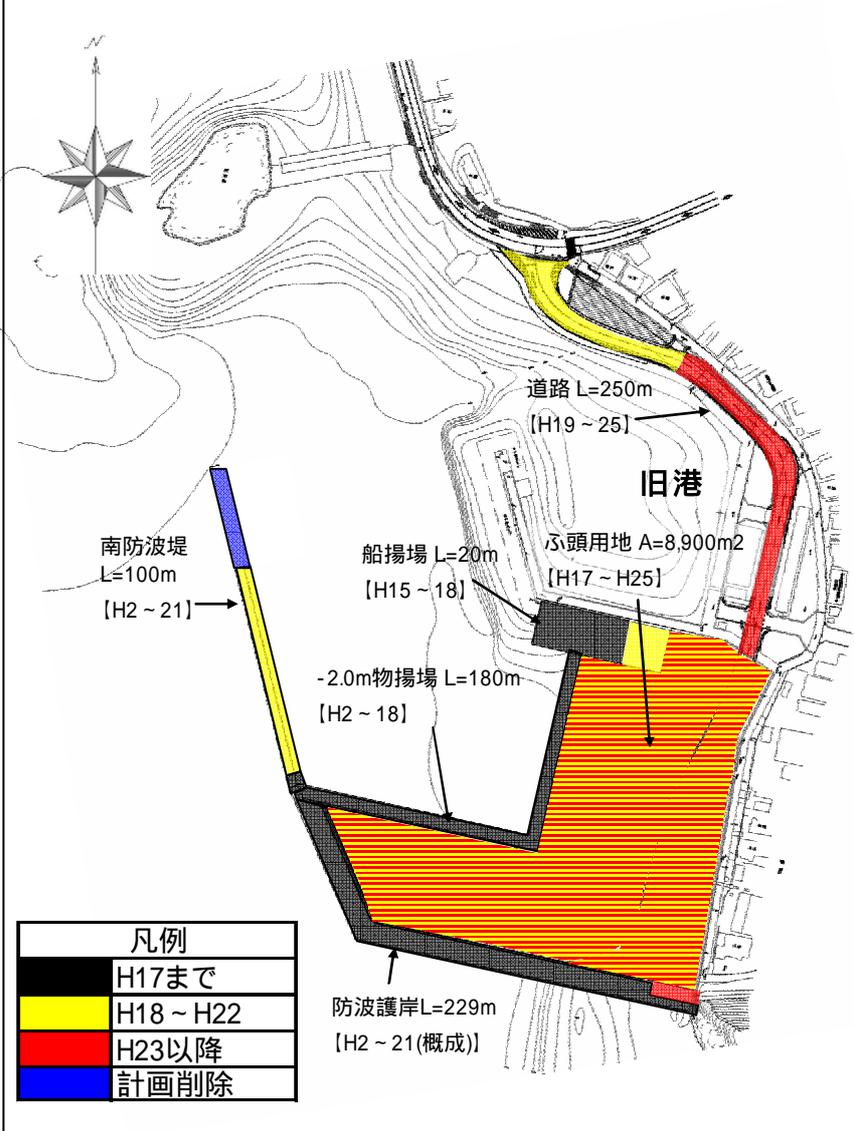
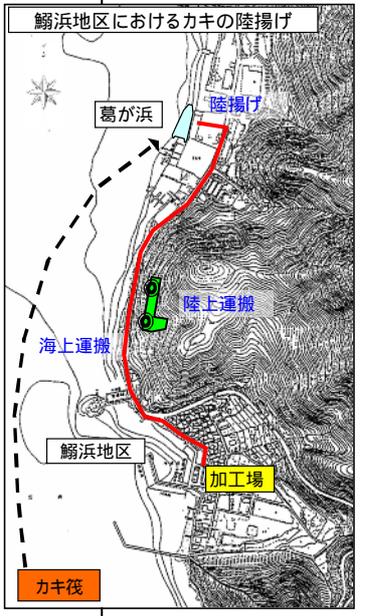
繼續事業評価調書
【相生港改修(地方)事業】

土木局 港湾課

投資事業評価調書（継続：再評価〔3回〕）

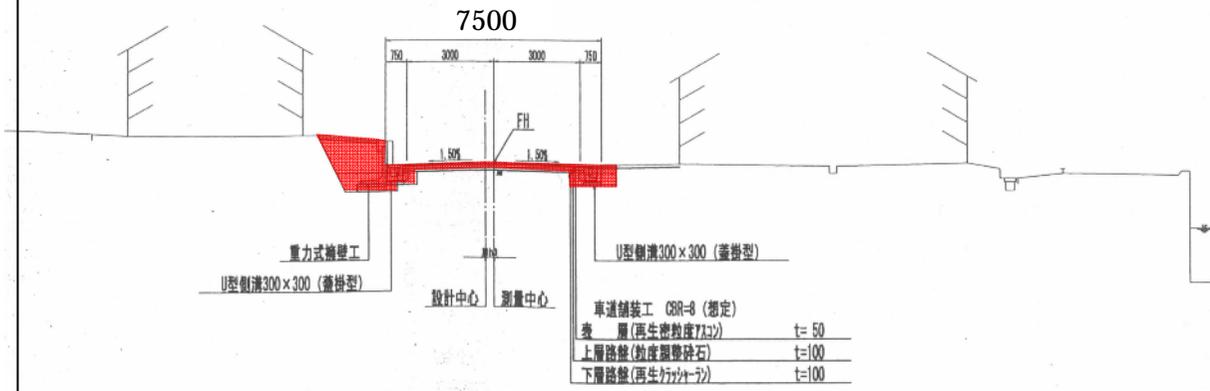
部課室名	土木局港湾課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	港湾課長 大瓦 巖 (建設係長 雨宮 功)	内線	4440 (4450)
事業種目	港湾事業	新規評価年度	-	現計画	再評価時点
事業名	相生港改修(地方)事業	事業採択年度	H2	総事業費	4.1 億円
		着工年度	H3	内地補償費	0.1 億円
事業区間	相生港 ^{いwashima} 鯛浜地区	再評価年度	H12	完成予定年度	H25
			H17	進捗率 (内用補進捗率)	95% (0%)
所在地	兵庫県相生市 ^{いwashima} 鯛浜			残事業費	2 億円
					8.5 億円
事業の目的			事業内容()前回評価時点		
相生港鯛浜地区は安全な水域、係留施設、ふ頭用地等が不足し、漁船の安全な操船や停泊、陸揚げや出漁準備時に支障をきたしていることから、効率的な漁業活動を支援するため、係留施設、ふ頭用地等の漁業施設を整備し、相生港の漁業発展、地域の活性化を図るものである。			-2.0m物揚場 L=180m (180m) 船揚場 L=20m (20m) 南防波堤 L=100m (150m) 防波護岸 L=230m (229m) 道路 L=250m (237m) 〔負担割合 国: 4/10, 県: 6/10〕 ふ頭用地(県単独) A=8,900m ² (8,600m ²)		
社会経済情勢の変化	相生市は、「相生湾臨海部活性化構想(H17)」を策定し、「相生牡蠣」を代表的な地域資産として選定。これを軸とした活性化方策として鯛浜地区を「牡蠣の港」と位置付けている。牡蠣の漁獲高(経営体数)H1;165t(18)、H10;616t(24)、H20;685t(27)漁獲高、経営体数ともに増加しており、係留施設・ふ頭用地等は狭隘な状況である。また、相生漁業協同組合は種牡蠣からの一貫養殖等に取り組み、相生産牡蠣のブランド力が高まっており、今後も漁獲高増加が期待できる。				
	【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 H18からの地元調整の結果、鯛浜地区の土地利用計画を見直し、防波堤(L=150m 100m)、道路(L=237m 250m)、ふ頭用地(A=8,600m ² 8,900m ²)の整備に変更が生じた。当初、ふ頭用地の埋立用材として予定していた道路改良工事から発生する良質土が計画どおりならず、港湾工事を含むその他公共工事からの発生残土を充てることとしたが、公共事業削減に伴う建設発生土の減少により、土砂受入に5年間要し、平成22年度となった。更に今後、埋立土砂が良質土でないため、沈下対策(プラスチック・ドレーン等)・収束・仕上期間として3年間を要することから、完成年度を平成25年度末とした。				
進捗状況	-2.0m物揚場、船揚場、南防波堤はH21までに完成。 残工事はH25に完成予定(残事業費約2億円) ・防波護岸 L=230mのうち200m完 : 残工事 L=30m(水叩工) ・道路 L=250mのうち90m完 : 残工事 L=160m ・ふ頭用地 A=8,900m ² のうち6,700m ² 完 : 残工事 A=2,200m ²				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (H17年度 再々評価)	【審査会意見】 効率的な漁業活動を支援し、漁業の発展及び地域の活性化を図るものであり、今後とも必要と認められるため、事業継続は妥当である。		【対応方針】 当初工程よりも遅れているが、今後、早期事業完了を目指す。		
(1)必要性	牡蠣の陸揚げ施設、加工施設等の不足により、漁業活動に支障をきたしている。特に相生漁協の主力商品である牡蠣の加工工場が現在の陸揚げ施設から離れ、また係留施設が不足していることから、漁業活動に多大な労力及び時間を要しているため、係留施設、ふ頭用地等の整備が求められている。				
(2)有効性・効率性	費用便益費 総事業 B/C=1.8(前回評価時 B/C=2.2) 残事業 B/C=49.3 施設整備により、操船の安全性向上や漁獲物の陸揚げ作業と加工作業を一体的に行うことができるため、円滑な漁業活動が営める。 道路整備により漁業施設への交通の利便性が向上し、漁業活動の効率化を図れる。また、直販所等への集客力向上も期待でき、地域の活性化につながる。				
(3)環境適合性	港内の海水を交換させ、水質悪化を防止するため防波堤(南)の本体に有孔ケーソン工法を採用した。				
(4)優先性	相生市は「相生湾臨海部活性化構想」で当地区をまちづくりの重要拠点に位置づけており、地区のみならず地元相生市を挙げて、本事業へ対する早期供用への要請は強い。				
再評価の結果	継続	左の理由	牡蠣の漁業活動の効率化に向け整備を進め、防波堤、物揚場等の主要施設は既に完成していることから、相生地域の活性化に寄与するために、継続して事業を実施する必要がある。		

事業進捗状況概要図（継続：再々評価）

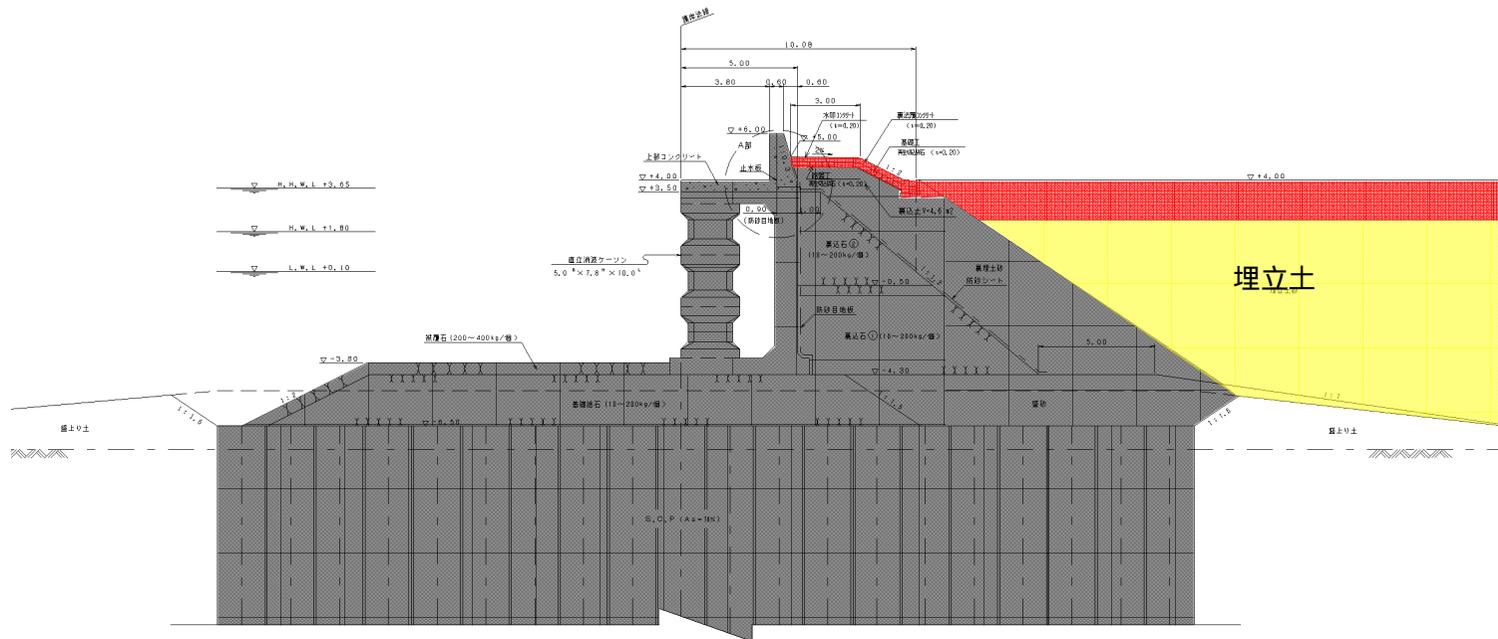
事業名	改修（地方）事業	港湾名	相生港（鰯浜地区）
			
			
			
	事業進捗状況・予定	整備効果	
全体	H2～25年度【事業費＝41.2億円】 -2.0m物揚場 L＝180m 船揚場 L＝20m 南防波堤 L＝100m 防波護岸 L＝230m 道路 L＝250m ふ頭用地 A＝8,900m ²	防波護岸等の囲いが概成し、浚渫土砂の受け入れを開始する。 南防波堤が完成したことにより旧港内静穏度が向上し、漁船の安全な操船、係留が可能となった。 施設整備完了により、水産活動の効率化、輸送効率及び集客力の向上が期待でき、地域の活性化が期待できる。	
前回再評価まで（実績）	事業採択からH17年度【事業費＝33.5億円】 -2.0m物揚場 L＝180m(上部工残) 南防波堤 L＝20m 防波護岸 L＝230m(上部工残) 船揚場 L＝20m(上部工残)		
過去5年間	H18～22年度【事業費＝5.7億円】 -2.0m物揚場、防波護岸、船揚場の上部工 南防波堤 L＝80m 道路 L＝90m ふ頭用地 A＝6,700m ²		
今後3年間（予定）	H23～25年度【事業費＝2.0億円】 防波護岸 L＝30m(水叩工) 道路 L＝160m ふ頭用地 A＝2,200m ²		

標準断面図

【道路 A'-A】



【防波護岸 B-B'】



凡例	
■	H17まで
■	H18 ~ H22
■	H23以降

相生港鰯浜地区航空写真



相生港鰯浜地区全景



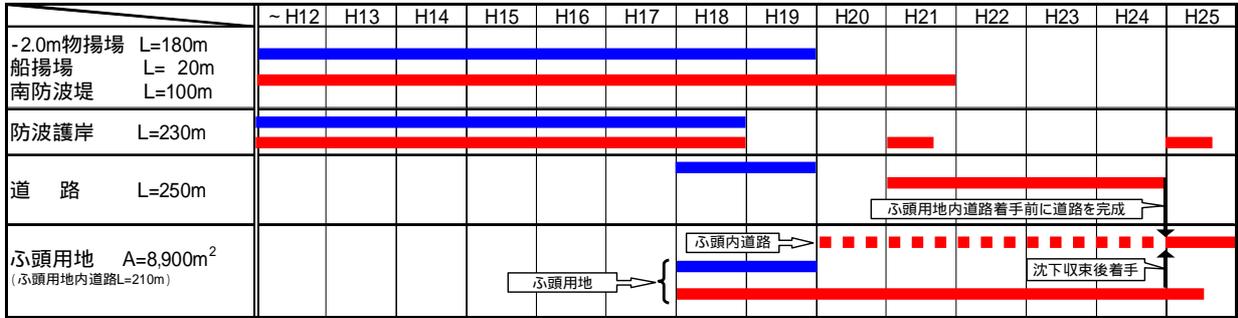
道路



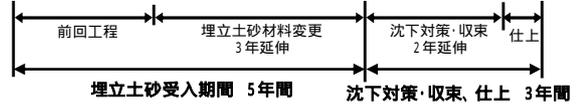
既存の船溜まり



1. 前回評価時(H17)及び実施工程



凡 例	
■	前回評価(H17)
■	実施・計画



2. B / C根拠説明資料

(1) 算定に用いた資料

・港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル -2004-

(2) 便益(B)の項目

B(便益)	算出方法
滞船コスト削減便益 施設整備に伴い出漁準備及び陸揚時の漁船滞船時間が短くなることによる便益	整備前の滞船時間費用 - 整備後の滞船時間費用 < 滞船時間費用 > (各船舶の滞船時間 × 1回あたり出漁隻数 × 年間出漁回数) × 時間価値費用
多層係留コスト削減便益 施設整備に伴い、多層係留が緩和され、その作業時間が削減されることによる便益	整備前の多層係留時間費用 × 多層係留解消隻数 < 多層係留コスト削減額 > (多層係留解消隻数 × 年間休憩回数 × 1隻あたり多層係留作業時間) × 時間価値費用
作業コスト削減便益 施設整備により、作業時間が節約または輸送費が削減されることによる便益	整備前作業費用 - 整備後作業費用 < 陸送: 人件費 > 作業節約時間 × 年間車両台数 × 車両1回当たり作業人数 × 漁業者の人件費 < 陸送: 走行費 > 輸送短縮距離 × 年間車両台数 × 走行費用原単位 < 荷役: 人件費 > 作業節約時間 × 年間車両台数 × 車両1回当たり作業人数 × 漁業者の人件費 < 航行: 人件費 > 作業節約時間 × 1回あたり出漁隻数 × 年間出漁回数 × 運航費
漁船建造コスト削減便益 施設整備により、漁船の係留の安全性が向上し耐用年数が延長となることによる便益	施設整備前後の漁船の減価償却資産差 × 受益漁船隻数 < 漁船建造コスト削減便益 > (1/整備前の漁船耐用年数 - 1/整備後の漁船耐用年数) × 漁船建造費 × 受益漁船隻数
残存価値 本港湾事業によって、背後にできるふ頭用地の供用年後の残存価値の便益	ふ頭用地面積 × 土地単価 土地単価は国土交通省地価公示価格(平成22年1月)を補正

(3) 費用便益比の算出(総便益)

B(便益)		C(費用)			B / C
便益額(百万円)	代表的な効果	総費用(百万円)	事業費(百万円)	維持管理費(百万円)	
滞船コスト削減便益	9,823	6,357	6,302	55	1.8
多層係留コスト削減便益	163				
作業コスト削減便益	764				
漁船建造コスト削減便益	671				
残存価値	21				
計	11,442				

(4) 費用便益比の算出(残事業便益)

B(便益)		C(費用)			B / C
便益額(百万円)	代表的な効果	総費用(百万円)	事業費(百万円)	維持管理費(百万円)	
滞船コスト削減便益	9,823	232	178	54	49.3
多層係留コスト削減便益	163				
作業コスト削減便益	764				
漁船建造コスト削減便益	671				
残存価値	21				
計	11,442				