



事後評価結果 (令和 5 年度)

整理番号	港湾-1
担当課	県北港湾漁港第二課
担当課長名	松岡直樹

事業名	大島港改修事業 (大島港 神ノ浦地区)		事業区分		事業主体	長崎県		
起終点	自:長崎県 平戸市 大島村 至:長崎県 平戸市 大島村				延長			
事業概要								
防波堤(東) 35m 道路(改良) 4×240m 物揚場(-3m)(突堤) 30m								
事業の目的・必要性								
大島港神ノ浦地区において、物揚場、防波堤を整備することにより、小型船の安全な係留を確保し作業の効率化を図る。また、臨港道路は幅員が狭く老朽化していることから、道路の拡幅及び改良により安全な交通体系を確保する。								
事業概要図								
 								
工期	着工	H	13 年度					
	完了	H	30 年度					
事業費	当初	19.2 億円						
	最終	18.8 億円						
B/C	当初	1.11	総便益(B)	26.6 億円	総費用(C)	24 億円	基準年度	H 28 年度
	事後評価時点	1.04	総便益(B)	39.5 億円	総費用(C)	38.2 億円	基準年度	R 5 年度
事業の 効果等	便益の主な根拠							
	<ul style="list-style-type: none"> ・多そう係留の解消 ・漁業就労者の負担軽減 ・車両通行コストの削減 ・背後家屋への越波被害の軽減 							
事業の 効果等	事業の発現状況							
	当該事業を実施することにより、港内の安全な係留と安全な交通体系が確保でき、作業の安全性と効率性の確保が可能となった。							
事業による 環境変化	特に無し							

事業を巡る社会経済情勢等の変化	
新型コロナウイルスの影響で漁獲量が減少していたが、ピーク後は立て直しつつある。	
対応方針	
当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)	
大島港改修事業により、水産物生産性コストの削減や道路整備による移動ロスの削減が図られていることから、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。	
同種事業に係わる対応方針 (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)	
本事業の見直しの必要性はないが、今後の同種事業においては、関係機関と連携し適切な事業監理に努め、事業効果が早期に発現されるよう早期完成に努める。	
特記事項	

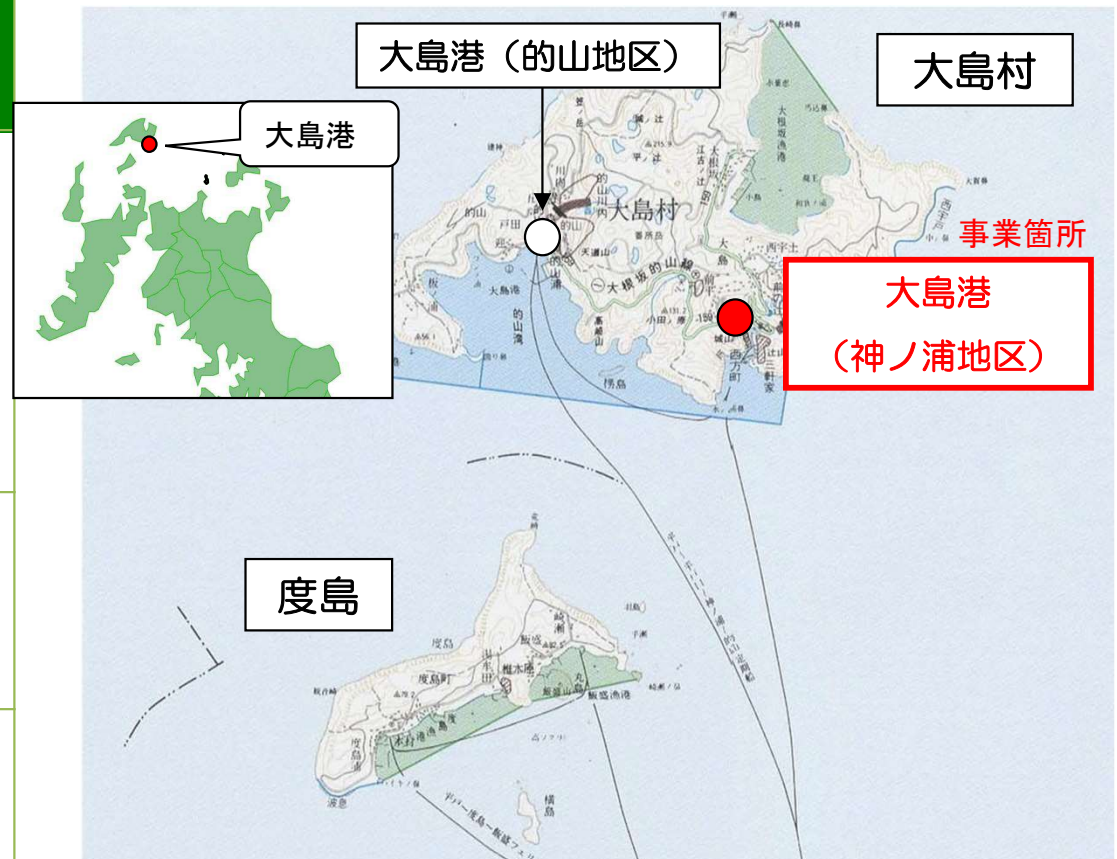
令和5年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

事後評価対象事業

港湾－1 大島港改修事業

事業主体 長崎県

事後評価
の理由 再評価実施
全体事業費10億円以上
事業完了後5年経過



1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
第1回審議 (H23)	事業採択後 10年経過	H13	H25	14.7	1.13	防波堤(東) 55m 道路(改良) 4×240m 物揚場(-3m) (突堤) 30m
第2回審議 (H28)	再評価後 5年経過	H13	H30	19.2	1.11	防波堤(東) 55m 道路(改良) 4×240m 物揚場(-3m) (突堤) 30m
第3回審議 (R5)	事業完了後 5年経過	H13	H30	18.8	1.04	防波堤(東) 35m 道路(改良) 4×240m 物揚場(-3m) (突堤) 30m

2. 目的・事業概要

○目的

大島港神ノ浦地区において、港内の静穏度が確保されておらず、荒天時には港内側に多層係留している状況であるため、防波堤及び物揚場を整備することで、漁業従事者の水産物生産コストの削減を図るもの。

また、道路が狭隘であり、一旦停止や徐行運転を余儀なくされている状況であることから、移動ロスを解消するため道路(改良)を行うもの。

○事業概要

事業期間：H13～H30

事業費：18.8億円

整備内容：防波堤(東) 35m

道路(改良) 4×240m

物揚場(-3m)(突堤) 30m



3-1. 事業効果の発現状況(防波堤・物揚場)

○事業効果の発現状況

- ・防波堤及び物揚場の整備により、港内静穏度の向上や係留施設が増加したことで、荒天時の多層係留や係留索強化の作業等が軽減された。
また、家屋の越波や飛沫被害の解消が図られた。

整備前

整備後

防波堤からの越波状況



荒天時の多層係留状況



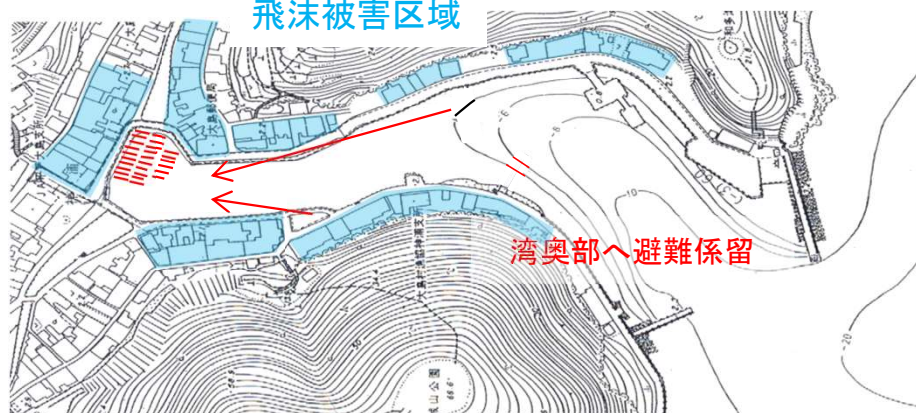
港内の静穏度向上



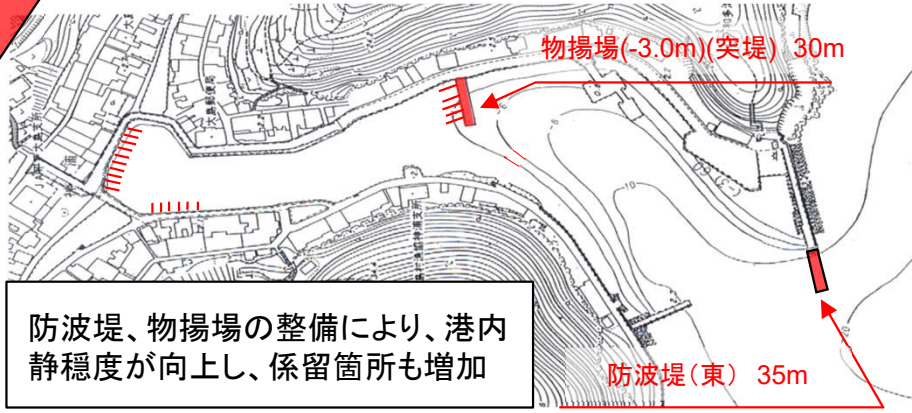
係留施設の増加



飛沫被害区域



物揚場(-3.0m)(突堤) 30m



4 防波堤、物揚場の整備により、港内静穏度が向上し、係留箇所も増加

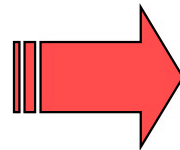
防波堤(東) 35m

3-2. 事業効果の発現状況(道路)

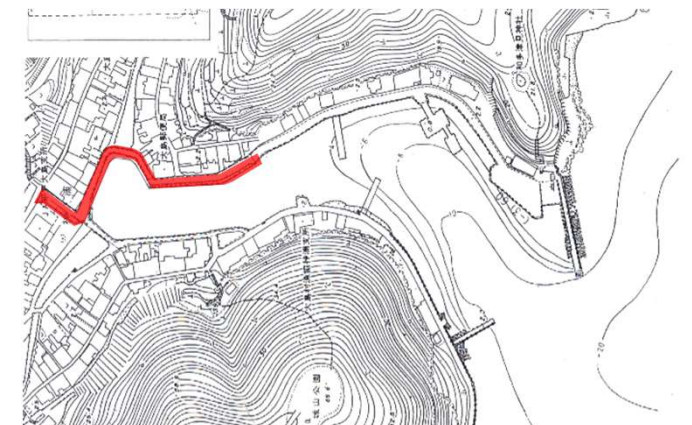
○事業効果の発現状況

- ・整備前の道路幅員が狭く、見通しも悪いため、徐行や一旦停車を行い通行していたが、道路の拡幅工事により一旦停止等が不要となり、転落事故の恐れも改善された。

整備前



整備後



4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

◆総事業費 : 19.2億円 (前回) → 18.8億円 (変更)

◆完了年度 : H30 (前回) → H30 (変更なし)

◆費用対効果 (B/C)

項目	前回 (再評価) (平成28年度)	今回 (事後評価) (令和5年度)
全事業	1.11=26.6億円/24.0億円	1.04=39.5億円/38.2億円

[費用対効果が減少した要因 (マイナス要因)]

- ・大島港神ノ浦地区へのフェリー入港が臨時便のみとなったことから、乗客の移動ロス解消の便益を控除したため。

5. 社会経済情勢等の変化

的山大島と本土との定期航路として、平戸市営定期フェリーが平戸港～大島港的山区～大島港神ノ浦地区～田平港間で運行されていたが、平成28年度より大島港神ノ浦地区への入港が臨時便のみの運行となった。



6. 対応方針(原案)

○今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性

事業実施により、漁船の安全な係留や車両離合時の安全性向上が図られるなど事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。

○同種事業の計画・調査のあり方等

本事業の見直しの必要性はないが、今後の同種事業においては、関係機関と連携し適切な事業管理に努め、事業効果が早期に発現されるよう早期完成に努める。

事業の 効果等	便益の主な根拠		湾
	国際観光純収入、緊急物資輸送コスト増大の回避、施設被害の回避		湾
事業による 環境変化	事業の発現状況		湾
	<ul style="list-style-type: none"> ・佐世保港における外航クルーズ船の寄港回数が0回(H21) 105回(H30)に増加した。 ・佐世保港における外航クルーズ船による一時上陸者数が0人(H21) 231,802人(H30)に増加した。 ・佐世保港における大規模地震発生後に取り扱える緊急物資量が0トン/月 4,958トン/月に増加した。 ・大規模地震発生後の施設復旧費を回避することができる。 		湾
事業を巡る 社会経済情勢等 の変化	特になし		湾
	特になし		湾
対応方針	当該事業に係わる対応方針		湾
	(今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 新型コロナウイルスの影響により外航クルーズ船の寄港が一時中断していたものの、令和5年3月16日には本港においても外航クルーズ船の受入れを再開している。また、平成30年に105隻の寄港を達成する等、一定の需要を確認していることから、今後の事業評価は必要ないと判断している。		湾
同種事業に係わる 対応方針	(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)		湾
	特になし		湾
特記事項	特記事項		湾
	特になし		湾

令和5年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

事後評価対象事業

港湾-2 佐世保港改修事業
三浦地区
国際物流ターミナル整備事業

事業主体 佐世保市

事後評価
の理由 再評価実施
全体事業費10億円以上
事業完了後5年経過



1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
当初 (H21新規)		H21	H24	38.0	3.47	岸壁 (耐震) (-10m) 170m 泊地 (-10m) 13.6ha
第1回審議 (H26)	評価後 5年経過	H21	H26	40.0	1.72	岸壁 (耐震) (-10m) 170m 泊地 (-10m) 13.6ha
第2回審議 (H27)	社会情勢等 の変化	H21	H30	47.0	1.31	岸壁 (耐震) (-10m) 170m 泊地 (-10m) 13.6ha
第3回審議 (R5今回)	事業完了後 5年経過	H21	H30	54.8	7.88	岸壁 (耐震) (-10m) 170m 泊地 (-10m) 20.3ha 岸壁 (-10m) 100m

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆事業の目的

- 1、本事業の実施により大型貨物船の入港が可能となるとともにコンテナ貨物の取扱が可能となり、物流コストの削減や地域経済の国際競争力の強化に繋がる※
- 2、耐震強化岸壁とすることにより、大規模地震発生時の緊急物資輸送を確保することが可能となる。

※海外港との航路開設による物流コストの削減を目指していたが、現在まで航路開設に至っておらず、現時点では便益として計上することができない。一方で、当該施設を整備することで外航クルーズ船の寄港が実現していることから、評価手法として外航クルーズ船寄港による国際観光純収入を便益として計上する。



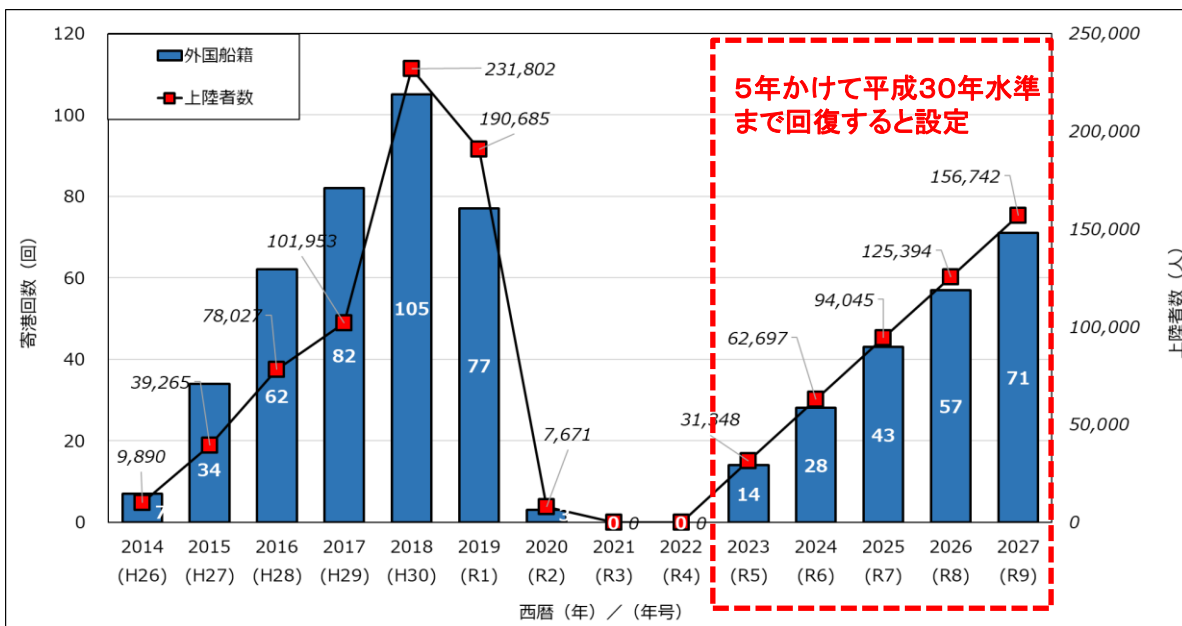
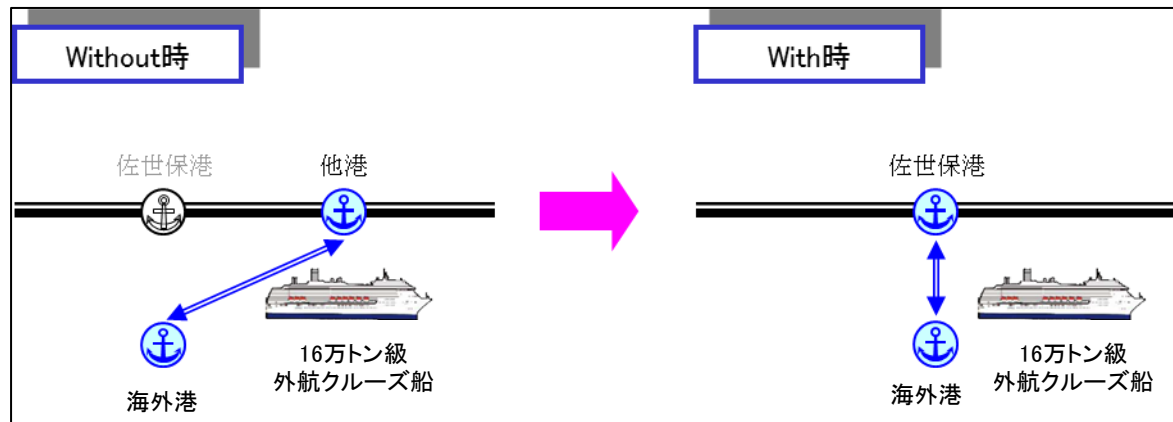
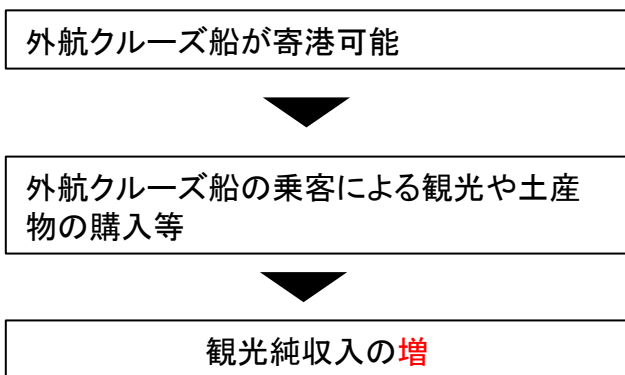
ノルウェー جان・ジョイ(167,725トン)

◆事業の経過

地区名	施設名	数量	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	
三浦地区	岸壁(-10m)(耐震)	170m	▶										
	泊地(-10m)	20.3ha (373.5千m ³)	▶			▶				▶			
	岸壁(-10m)	100m								▶ 3			

3. 事業の効果の発現状況(外航クルーズの寄港開始)

◆外航クルーズの寄港による観光純収入の増加



H26	外航クルーズ船の受入開始
H30	外航クルーズ船の105隻寄港達成
R3	新型コロナウイルスによる受入中止
R4	
R5	外航クルーズ船受入再開

便益(B)の算出

各年の一時上陸者数(人) × 観光消費原単位(20,000円/人)

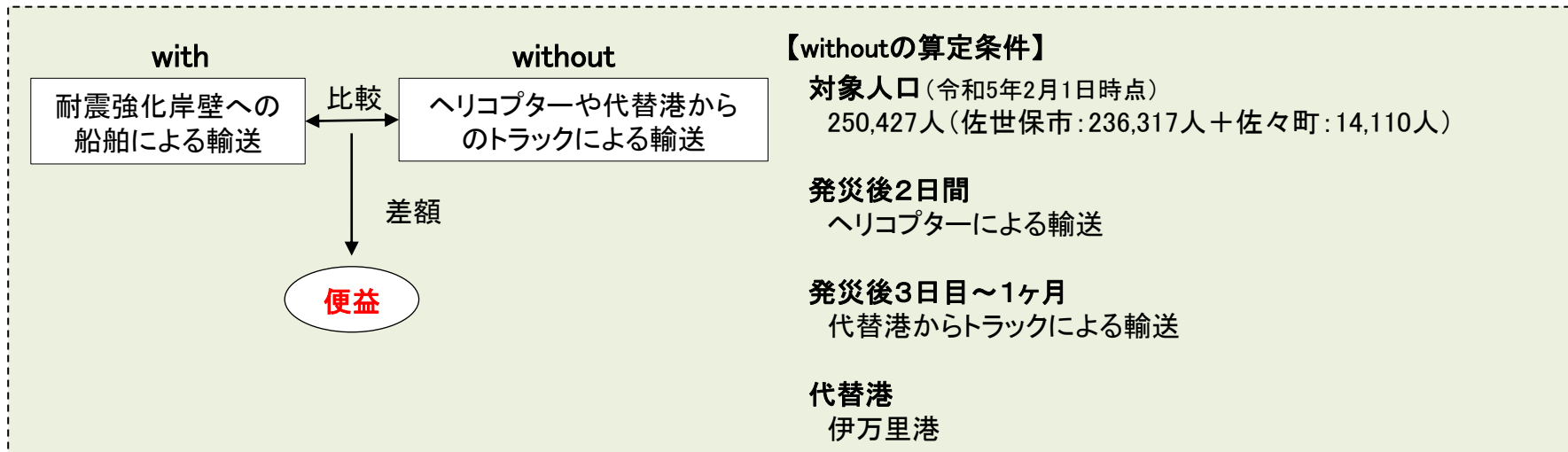
↓

便益(B)=734.6億円

3. 事業の効果の発現状況(震災による被害の回避)

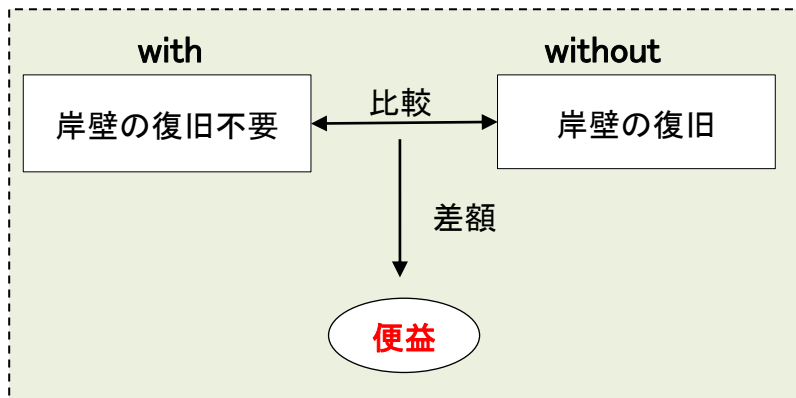
◆大規模地震発生時の緊急物資輸送を確保

耐震強化岸壁を整備した場合(with)の輸送コストと、耐震強化岸壁を整備せず、代替港を利用した場合(without)の輸送コストの差を算出し、その差分を便益とする



◆施設被害の回避

耐震強化岸壁を整備することで、震災による施設復旧を回避することが可能となるため、その差分を便益とする



便益項目	with	without
輸送コスト増大の回避便益	輸送コスト:0	輸送コスト:0. 2億円
施設被害の回避便益	復旧コスト:0 (耐震強化岸壁整備済み)	復旧コスト:1. 6億円

4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

再評価(平成27年): 海外港との航路開設による物流コストの削減



- ・海外港との航路開設に向けた進展が見られない。
- ・アジアにおけるクルーズ市場の増大

事後評価(令和5年): クルーズ船入港による国際観光純収入便益

	前回 再評価(H27)	今回 事後評価(R5)
B/C	1.31	7.88
便益(B)	輸送費用、輸送時間費用: 70.0億円 震災時の輸送コスト削減: 0.1億円 震災時の施設被害回避: 1.9億円	国際観光純収入: 734.6億円 震災時の輸送コスト削減: 0.2億円 震災時の施設被害回避: 1.6億円
費用(C)	施設整備費: 51.0億円 維持管理費: 4.2億円	施設整備費: 79.4億円 維持管理費: 14.0億円

5. 対応方針(原案)

○改善措置の必要性

- ・現時点では特に必要無し。

○今後の事後評価の必要性

- ・新型コロナウイルスの影響により外航クルーズの寄港が一時中断していたものの、令和5年3月16日には本港においても外航クルーズの受入を再開している。また、平成30年に105隻の寄港を達成する等、一定の需要を確認していることから、今後の事後評価は必要ないと判断している。