

【事業の経緯】

別添資料1

港湾-1 福島港海岸保全事業の経緯

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	—	H11	H17	10.5	採択時算 出なし	護岸(消波)1745m
第1回審議 (H20)	事業採択後 10年経過	H11	H26	8.60	5.3	護岸(消波)1065m 護岸(改良)680m
第2回審議 (H25)	再評価後 5年経過	H11	H26	10.6	5.08	護岸(消波)460m 護岸(改良)570m
第3回審議 (H30:今回)	再評価後 5年経過	H11	H35	15.2	3.4	護岸(消波)460m 護岸(改良)570m

再評価結果（平成 30 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	宇土勝雄

事業名	福島港海岸保全事業 (福島港 平野地区)		事業区分		事業主体	長崎県
起終点	自:長崎県 松浦市 福島町 至:長崎県 松浦市 福島町				延長	1030m
事業概要						
<ul style="list-style-type: none"> ・護岸(消波) L=460m ・護岸(改良) L=570m 						
事業の目的・必要性						
福島港平野地区において、高潮被害から背後地を防護する事を目的とする。						
事業概要図						
位置図						
工期	着工	H	11 年度			
	完了	H	35 年度			
事業費	当初	10.6 億円				
	最終	15.2 億円				
B/C	当初	5.08	総便益(B) 66.0 億円	総費用(C) 13.0 億円	基準年度 H 25 年度	
	再評価時点	3.40	総便益(B) 65.9 億円	総費用(C) 19.4 億円	基準年度 H 30 年度	
便益の主な根拠						
<ul style="list-style-type: none"> ・想定浸水域における被害の軽減 						
事業の発現状況						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・当施設が完成することにより、高潮・波浪等の被害から背後地の資産を守ることができる。 ・防護面積:6.0ha ・防護人口:199人 					
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						
特に無し						

<p>対応方針</p>	
<p>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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効果的な事業の実施を図ることによって、十分な事業の投資効果があると判断されるため、継続とした い。 ・地元の要望に対する事業の継続及び早期完成を図る。 	
<p>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)</p> <p>事業が長期化している傾向が有る為、事業計画の選択と集中により、施設の早期完成を図る必要があると考える。</p>	
<p>特記事項</p>	
<p>特に無し</p>	

平成30年度
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

港湾-1 福島港海岸保全事業

(護岸(改良)・護岸(消波))

長崎県

1

位置図



2



3

事業の必要性



背後道路を利用し福島国家石油ガス備基地へ
往來するタンクローリー



越波写真

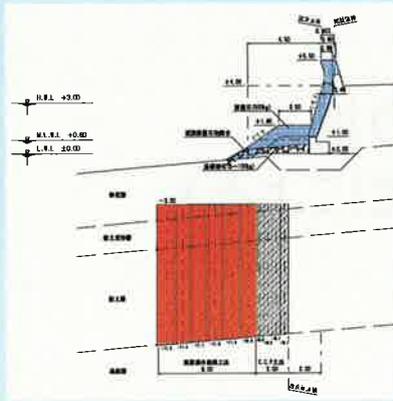


福島国家石油ガス備基地

4

再評価に至った理由（1）

【事業費増】10.6億円(前回)→ 15.2億円(変更)



背後道路への影響を考慮し、護岸に近い部分を高圧噴射攪拌工法（CCP工法）にて施工。護岸側への影響少なくした上で、沖側についてCCP工法より安価な深層混合処理工法（CDM工法）の実施を予定していた。



転石等の影響から一部区間について深層混合処理工法では施工できず、高圧噴射攪拌工法へ地盤改良工法の変更が必要となった。

【事業費増の主な内容】

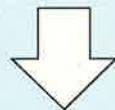
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①軟弱地盤対策	約4.6億円	軟弱地盤層内に転石等が見られ、深層混合処理工法からCCP工法への地盤改良工法の変更必要となった。
計	約4.6億円	

再評価に至った理由（2）

【完了工期】H26(前回)→ H35(変更)

理由：地盤改良工法の見直しに伴い、軟弱地盤の改良工事に時間を要し、事業費も増となった。

(前回) H11～H26 事業期間 16年
10.6億円



(変更) H11～H35 事業期間 25年
15.2億円

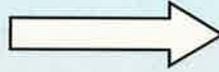
費用対効果分析

【B/C】5.08(前回)→ 3.40(現行)

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(地盤改良費の増加)
- ・工期の延長(事業費の増加による)

対応方針
(原案)



継続

【事業の経緯】

別添資料1

港湾-2 □ノ津港広域連携事業の経緯

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	—	H26	H30	25.9	4.21	航路(-3.0m) A=4,000m ² (V=4,000m ³) 泊地(-3.0m)(A) A=15,000m ² (V=3,500m ³) 泊地(-3.0m)(B) A=10,000m ² (V=1,000m ³) 浮棧橋(可動橋)1基 物揚場(-3.0m)L=90m 船揚場L=20m 道路L=356m 緑地A=8,300m ²
第1回審議 (H30)	事業採択後 5年経過④	H26	H34	34.7	2.83	航路(-3.0m) A=4,100m ² (V=8,380m ³) 浮棧橋(1)1基 浮棧橋(2)1基 浮棧橋(3)1基 船揚場L=20m 道路L=356m 緑地A=8,300m ²

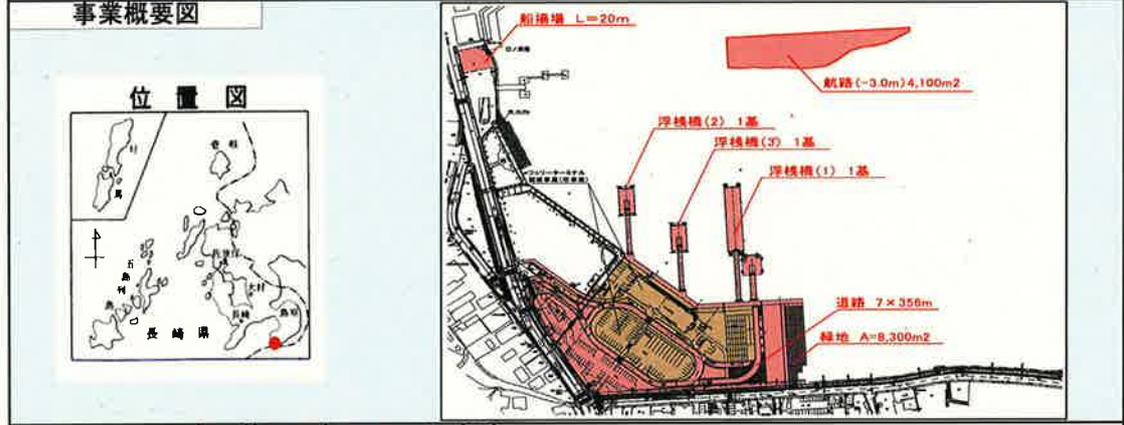
再評価結果（平成 30 年度）

整理番号	港湾-2
担当課	島原振興局 河港課
担当課長名	細川 修宏

事業名	口ノ津港広域連携事業	事業区分	地方港湾	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県南島原市口之津町 至：			延長	—

事業概要
 航路(-3.0m) A=4,100m²(V=8,380m³)、浮棧橋(1)1基、浮棧橋(2)1基、浮棧橋(3)1基、船揚場L=20m、
 道路L=356m、緑地A=8,300m²

事業の目的・必要性
 口ノ津港は熊本県天草市の鬼池港とを結び1日17便(土日祝)運行している。また、南島原市はもとより長崎県の海の玄関口として重要な港であり、世界文化遺産候補である原城跡と崎津集落、島原半島世界ジオパークと天草ジオパークなど、天草地域と共通の観光資源と連携した広域観光ルートの海陸の結節点の役割を果たしている。しかしターミナルや駐車場が狭隘で増加する観光客に対応できず、利用に支障をきたしているため、港湾施設とターミナルを総合的に再編し、利便性向上を図る。



工期	着工	H	26 年度			
	完了	H	34 年度			
事業費	当初		25.9 億円			
	最終		34.7 億円			
B/C	当初	4.2	総便益(B) 145.4 億円	総費用(C) 34.6 億円	基準年度 H 25 年度	
	事後評価時点	2.8	総便益(B) 105.5 億円	総費用(C) 37.3 億円	基準年度 H 30 年度	

便益の主な根拠
 ・ターミナル整備によるフェリーの移動コスト削減
 ・港湾周辺環境の改善

事業の発現状況
 平成29年度に埋立が概成した。平成31年度にフェリー施設(フェリーターミナル)の供用開始予定

事業による環境変化
 特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>平成30年に世界遺産登録を目指す「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産である南島原市の「原城跡」と天草市の「崎津集落」は、ロノ津港の新たな観光ルートとして注目を集めている。</p>	
<p>対応方針</p>	
<p>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)</p>	
<p>事業を実施することで、十分な投資効果があると判断できるため継続事業と考える。</p>	
<p>同種事業に係わる対応方針</p>	
<p>(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)</p>	
<p>事業評価手法の見直しについては、事業効果も確認できることから特に見直す必要は無いと考える。</p>	
<p>特記事項</p>	
<p>特になし</p>	

平成30年度
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

港湾-2 口ノ津港広域連携事業
(旅客対応ターミナル整備プロジェクト)

長崎県

1

位置図



2



事業概要

航空写真（平成20年9月撮影）

総事業費：34.7億円
事業期間：H26～H34
事業目的：港湾施設とターミナルを総合的に再編し、利便性の向上を図る
進捗状況：H30年度 進捗率73%

完成イメージ



3

事業の必要性



ターミナルビル、可動橋の老朽化状況



フェリー乗降車両混雑状況

口ノ津港はターミナルや浮棧橋等の老朽化が著しい。また、海上交通と陸上交通の結節点であるが、駐車場が手狭で慢性的な渋滞が発生し、利用に支障をきたしているため、県と南島原市が連携して総合的な埠頭再編を行う。

4

再評価に至った理由

【工事費増】25.9億円(前回) → 34.7億円(変更)

〔事業費増の主な内容〕

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①軟弱地盤対策	約6.5億円	地質調査の結果、軟弱地盤層が想定よりも厚く分布していたことが判明し、地盤改良工等の追加施工が必要となった。
②仮設浚渫	約1.5億円	浮棧橋(1)設置工事の間、フェリーの航路をシフトする必要が生じ、仮設浚渫が追加施工となった。
③その他	約0.8億円	労務単価・資機材等の単価上昇、現地精査による数量変更等
計	約8.8億円	

【完了工期】H30(前回) → H34(変更)

変更理由

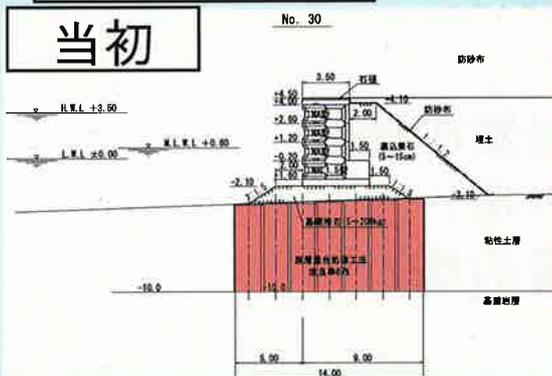
地盤改良や仮設浚渫の追加施工に時間を要したため、完了工期が平成30年度から平成34年度に変更となった。

5

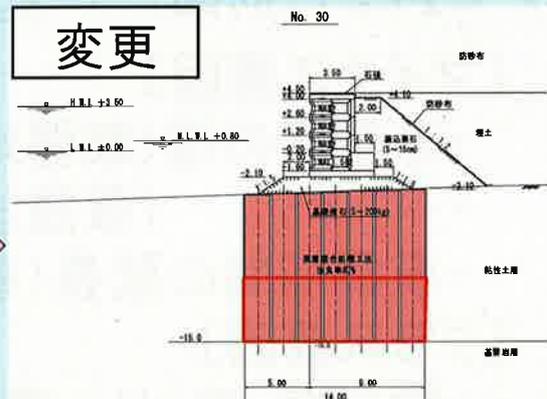
事業費増の要因(1)

軟弱地盤対策

当初



変更



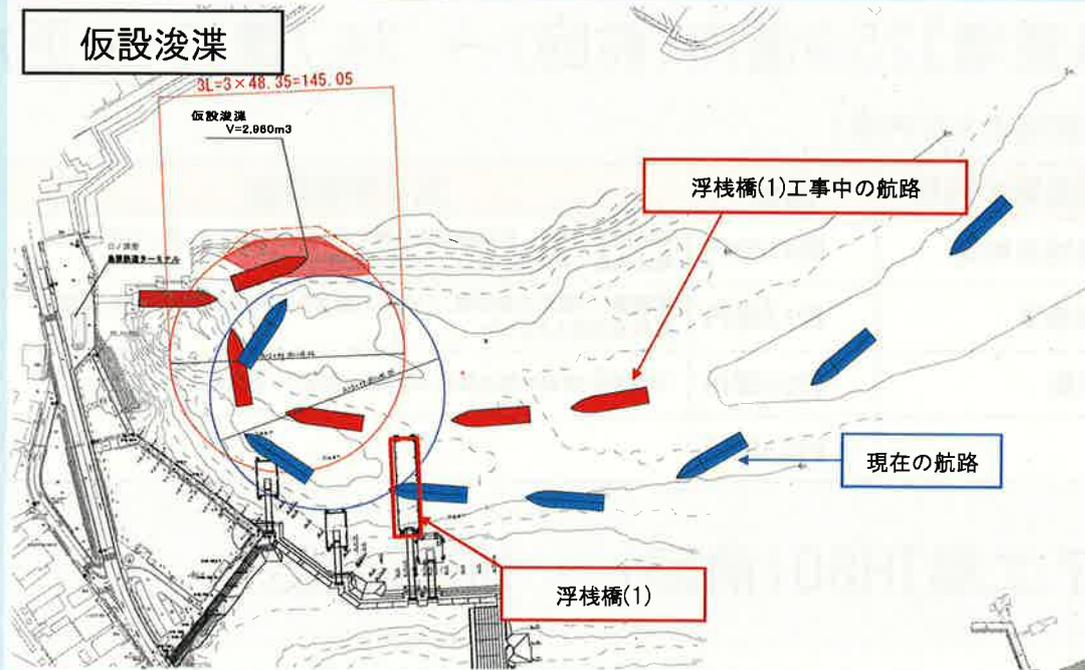
地盤改良の増工

変更内容

地質調査の結果、軟弱地盤層が想定よりも厚く分布していたことが判明し、地盤改良工等の追加施工が必要となった。

6

事業費増の要因(2)



フェリー会社との再調整により、浮棧橋設置工事の間、フェリーの航路をシフトする必要が生じ、仮設浚渫が追加施工となった。

7

費用対効果分析

【B/C】4.21(前回) → 2.83(現行)

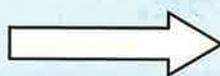
〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(軟弱地盤対策の増)
- ・ " (仮設浚渫の増)
- ・事業期間の延長(事業費の増)

〔プラス要因〕

- ・観光客、フェリー乗降客の増(H30世界遺産の登録予定により今後増加する見込み)
- ・H32目標観光客数200万人(南島原市)

対応方針
(原案)



継続

8

【事業の経緯】

別添資料1

港湾-3 富江港改修事業の経緯

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	—	H8	H19	23.2	採択時算出なし	航路泊地(-5.5m)94,800㎡ 防波堤150m 岸壁(-5.5m)200m 道路(1)325m
第1回審議 (H17)	再評価後10年経過	H8	H19	31.9	1.2	航路泊地(-5.5m)94,800㎡ 防波堤150m 岸壁(-5.5m)200m 道路(1)325m
第2回審議 (H22)	再評価後5年経過	H8	H25	33.5	1.71	航路泊地(-5.5m)94,800㎡ 防波堤150m 岸壁(-5.5m)200m 道路(1)325m
第3回審議 (H27)	再評価後5年経過	H8	H28	33.3	1.36	航路泊地(-5.5m)94,800㎡ 防波堤150m 岸壁(-5.5m)200m 道路(1)325m
第4回審議 (H30 今回)	再評価後変更	H8	H32	33.3	1.20	航路泊地(-5.5m)94,800㎡ 防波堤150m 岸壁(-5.5m)200m 道路(1)325m

再評価結果（平成 30 年度）

整理番号	港湾-3
担当課	五島振興局河港課
担当課長名	田川 洋一

事業名	富江港港湾改修事業	事業区分	港湾事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県五島市 至：長崎県五島市	延長	—		

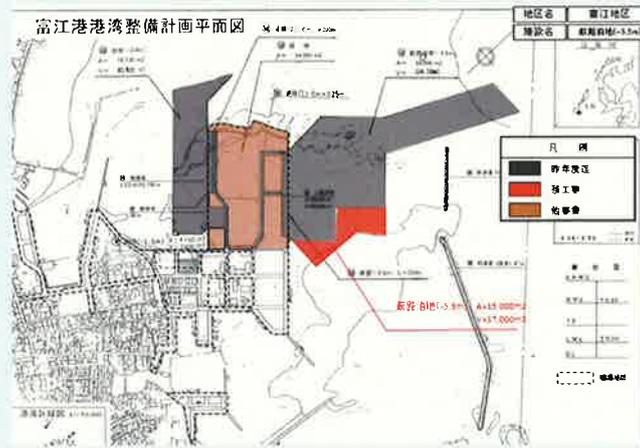
事業概要

外郭施設、係留施設、水域施設の整備により、水深不足に伴う荷役調整の解消及び貨物船の大型化への対応と船舶航行の安全性の向上を図る。また、外郭施設の整備により、背後地域への越波防止効果の向上も図る。

事業の目的・必要性

- ・富江港の既存施設の能力不足（岸壁水深と背後スペースの不足）を解消し、物流の効率化を支援する。また、水深を深くすることで海難事故の防止にも繋がる。
- ・対象プロジェクトの実施により、背後地域への越波防止効果を高める。

事業概要図



工期	着工	H 8 年度
	完了	H 32 年度
事業費	当初	33.3 億円
	最終	33.3 億円
B/C	当初	1.36 総便益(B) 74.6 億円 総費用(C) 54.6 億円 基準年度 H 27 年度
	H30再評価時点	1.20 総便益(B) 72.3 億円 総費用(C) 60.3 億円 基準年度 H 30 年度

便益の主な根拠

事業の
効果等

- ・物流効率化による便益(19.7億円)
- ・想定浸水地域における被害の軽減(想定被害額52.6億円)

事業の発現状況

- ・当施設が完成する事により、港湾物流の効率化が図られ、高潮・波浪等の被害から背後地の資産等をまもることができる。

事業による
環境変化

- ・特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・主な貨物(砂利・砂)についてはH27再評価時から、約4千トンで横ばい。
- ・H31年以降に荒川漁港の用地造成事業で浚渫土砂の受入が可能であるため、工期をH28からH32に変更する。
- ・岸壁の新設により、作業船等の係留が可能となった。

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)

- ・地元の要望に対する事業の継続及び早期完成を図る。

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)

- ・公共事業の動向、社会情勢の変化等の今後の見通しを見極めながら、整備計画を行っていくべきと思われる。

特記事項

- ・特になし

平成30年度
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

港湾-3 富江港改修事業
富江地区 離島ターミナル整備

長崎県

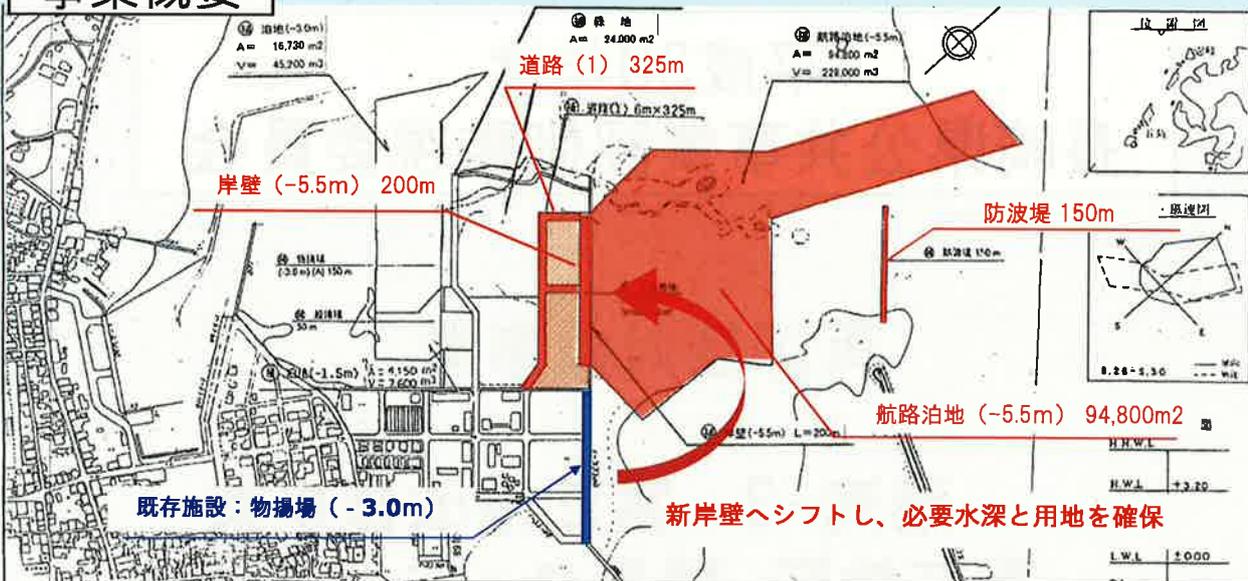
1

位置図



2

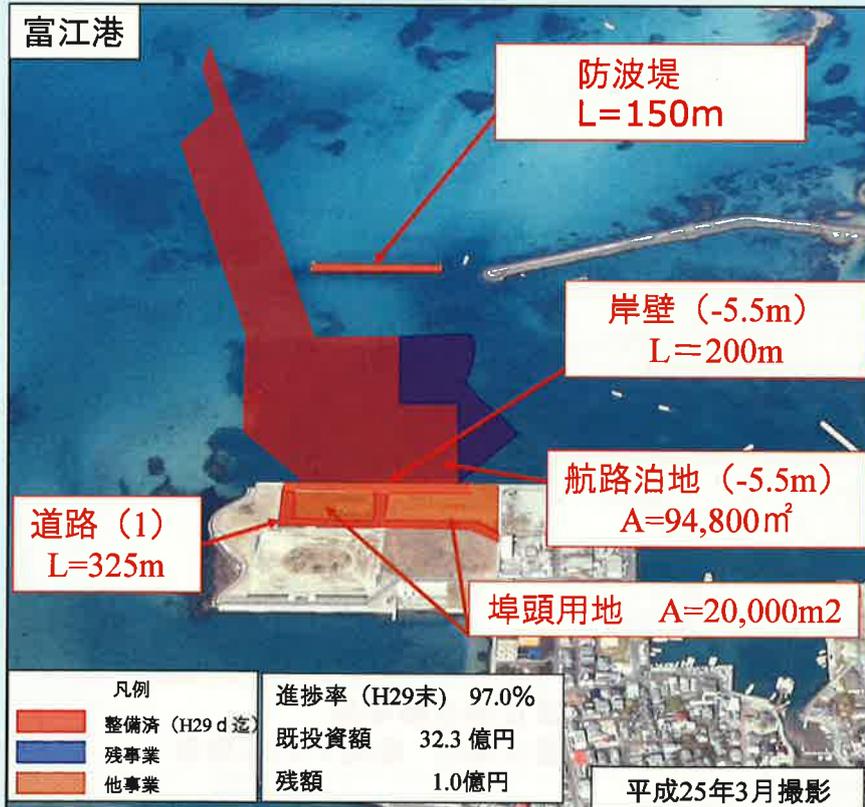
事業概要



- ①海難事故の防止
水深の増深により船底をこする事故（海難）を回避
- ②船舶大型化による輸送コスト・CO₂排出量の削減
物揚場(-3m) → 岸壁(-5.5m)
- ③砂・砂利ふ頭の機能移設
他取扱貨物との用地利用競合の回避
- ④越波被害の減少
埠頭用地及び防波堤の整備による越波被害の低減化

3

整備状況



岸壁 (-5.5m)



道路(1)



防波堤



4

再評価に至った理由

【完了工期】H28(前回)→ H32(変更)

残工事 航路泊地 A=15,000m²



・ H31年度以降に島内の用地造成事業で浚渫土砂の受入が可能となるため、工期をH28からH32に変更する。

5

費用対効果分析

【B/C】1.36(前回)→ 1.20(現行)

〔マイナス要因〕

・ 工期の延長に伴う効果発現の遅れ

対応方針
(原案)



継続

6