

## 再評価結果（令和元年度）

※水色のセル箇所を入力すること。  
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	港湾-1
担当課	大瀬戸土木維持管理事務所
担当課長名	井上 久登

事業名	肥前大島港改修事業	事業区分	港湾事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県西海市 至：長崎県西海市	延長	—		

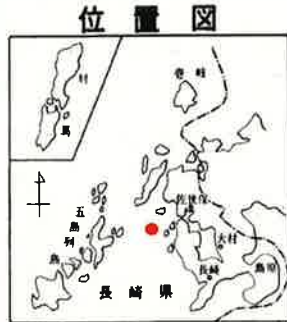
### 事業概要

寺島地区：防波堤100m、護岸(防波)75m、泊地(-7.5m)18,680m<sup>2</sup>、岸壁(-7.5m)130m、道路(B)6m×1,340m、ふ頭用地6,600m<sup>2</sup>、馬込地区：岸壁(-7.5m)130m、岸壁(-4.5m)80m、道路6m×420m、ふ頭用地3,500m<sup>2</sup>、真砂地区：泊地(-4.0m)4,000m<sup>2</sup>、浮棧橋(移設)1基

### 事業の目的・必要性

肥前大島港馬込地区の既存施設の能力不足(岸壁水深とふ頭スペース)を解消し、物流の効率化支援、並びに係留施設の増深により輸送コストの削減を図る。このことにより、地域の基幹産業を支援し、地域経済の発展に寄与することを目的としている。

### 事業概要図



工期	着工	H	10年度			
	完了	R	2年度			
事業費	当初	75.4億円				
	最終	75.4億円				
B/C	当初	1.54	総便益(B) 147.4億円	総費用(C) 95.5億円	基準年度 H 26年度	
	R1再評価時点	2.02	総便益(B) 244.4億円	総費用(C) 120.9億円	基準年度 R 1年度	

### 便益の主な根拠

事業の効果等

- 【寺島地区】
- 船舶の大型化による輸送コスト削減便益(1.6億円/年)
  - 陸上輸送コスト削減便益(1.7億円/年)
  - 中継基地による輸送コスト削減便益(2.3億円/年)
- 【真砂・馬込地区】
- 船舶の大型化による輸送コスト削減便益(1.0億円/年)
  - 陸上輸送コスト削減便益(3.0億円/年)

### 事業の発現状況

- 寺島地区は平成28年度から供用開始
- 馬込地区では、岸壁を整備中であり令和2年度完了を目指し事業進捗を図る

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

特になし

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)

・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。

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)

・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見直す必要は無いと考える。

特記事項

・特になし

# 令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

港湾-1 肥前大島港改修事業  
国内物流ターミナル整備

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後5年経過



1

## 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(H9新規)	—	H10	H22	38.6	—	【寺島地区】 防波堤 100m 岸壁 (-7.5m) 130m 護岸(防波) 75m 道路(B) 6m×1,430m 泊地 (-7.5m) 18,680m <sup>2</sup> 小頭用地 6,300m <sup>2</sup>
第1回審議(H19年度)	事業採択後10年経過	H10	H22	38.6	1.23	【寺島地区】 防波堤 100m 岸壁 (-7.5m) 130m 護岸(防波) 75m 道路(B) 6m×1,430m 泊地 (-7.5m) 18,680m <sup>2</sup> 小頭用地 6,300m <sup>2</sup>
第2回審議(H24年度)	再評価後5年経過	H10	H25	38.4	1.12	【寺島地区】 防波堤 100m 岸壁 (-7.5m) 130m 護岸(防波) 75m 道路(B) 6m×1,430m 泊地 (-7.5m) 18,680m <sup>2</sup> 小頭用地 6,300m <sup>2</sup>
第3回審議(H26年度)	社会経済情勢の変化	H10	H32	75.4	1.54	【寺島地区】 防波堤 100m 岸壁 (-7.5m) 130m 護岸(防波) 75m 岸壁 (-4.5m) 80m 泊地 (-7.5m) 18,680m <sup>2</sup> 道路 10m×420m 岸壁 (-7.5m) 130m 小頭用地 3,500m <sup>2</sup> 道路(B) 6m×1,430m 小頭用地 6,600m <sup>2</sup> 【馬込地区】 岸壁 (-7.5m) 130m 岸壁 (-4.5m) 80m 道路 10m×420m 小頭用地 3,500m <sup>2</sup> 【真砂地区】 泊地 (-4.0m) 4,000m <sup>2</sup> 浮桟橋(移設) 1基
第4回審議(R1年度)	再評価後5年経過	H10	R2	75.4	2.02	【寺島地区】 防波堤 100m 岸壁 (-7.5m) 130m 護岸(防波) 75m 岸壁 (-4.5m) 80m 泊地 (-7.5m) 18,680m <sup>2</sup> 道路 6m×420m 岸壁 (-7.5m) 130m 小頭用地 3,500m <sup>2</sup> 道路(B) 6m×1,430m 小頭用地 6,600m <sup>2</sup> 【馬込地区】 岸壁 (-7.5m) 130m 岸壁 (-4.5m) 80m 道路 6m×420m 小頭用地 3,500m <sup>2</sup> 【真砂地区】 泊地 (-4.0m) 4,000m <sup>2</sup> 浮桟橋(移設) 1基

2



## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

既存施設の能力不足を解消し、物流の効率化支援並びに係留施設の増深により輸送コストの削減を図る。このことにより、地域の基幹産業を支援し、地域経済の発展に寄与することを目的としている。

### ◆事業概要

#### 〈寺島地区〉

防波堤	100m
護岸(防波)	75m
泊地(-7.5m)	18,680m <sup>2</sup>
岸壁(-7.5m)	130m
道路(B)	6×1,340m
ふ頭用地	6,600m <sup>2</sup>

#### 〈馬込地区〉

岸壁(-7.5m)	130m
岸壁(-4.5m)	80m
道路	6×420m
ふ頭用地	3,500m <sup>2</sup>

#### 〈真砂地区〉

泊地(-4.0m)	4,000m <sup>2</sup>
浮棧橋(移設)	1基



### ▼事業経過

平成10年度	事業化、寺島地区 工事着手
平成25年度	寺島地区 岸壁及びふ頭供用開始
平成27年度	寺島地区 道路(B)供用開始
	馬込・真砂地区 工事着手
平成30年度	真砂地区 工事完成

事業進捗率 83.3%(事業費ベース)

3

## 3. 事業の効果・必要性

### 既存施設の機能不足

・造船関連企業の進出による鋼材取扱量の増加



・増加する貨物量に対応するには5,000トン級の貨物船が必要となるが、既存の岸壁(水深4.5m)では2,000トン級までしか接岸できない



・5,000トン級の貨物船に対応した岸壁(水深7.5m)が必要

水深不足により大型船舶接岸不可



### 船舶大型化に対応する岸壁整備



船舶大型化に対応する岸壁(水深7.5m)整備により、鋼材取扱量の増加に対応し、物流効率化を図る



地域の基幹産業を支援

4

## 4. 事業の進捗状況

### ◆事業費の見直し

75億円(前回)→75億円(今回) 変更なし

### ◆完了工期

H32(前回)→R2(今回) 変更なし

### ◆進捗状況及び今後の見込み

#### 【寺島地区】

・H10年度より着手し、全ての整備がH27年度に完了。

#### 【真砂地区】

・H27年度より着手し、全ての整備がH30年度に完了。

#### 【馬込地区】

・H27年度より着手し、岸壁(-7.5m)130m、岸壁(-4.5m)80m、道路420m、ふ頭用地3,500m<sup>2</sup>のうち、岸壁(-7.5m)130m、岸壁(-4.5m)80mの基礎工における地盤改良(SCP工法)が完了。

残る施設を現在整備中であり、R2年度に事業完了予定。

5

## 5. 事業の投資効果

### ◆費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成26年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	1.8 = 58.1億円 / 32.4億円	11.2 = 83.5億円 / 7.5億円
全事業	1.5 = 147.4億円 / 95.5億円	2.02 = 244億円 / 121億円

#### 〔費用〕

・港湾施設整備に要する事業費、港湾施設維持管理に要する費用

#### 〔便益〕

・輸送コスト削減便益

#### 〔プラス要因〕

・寺島地区: 供用後における他地区からの集約促進による砂利・砂の取扱量の増

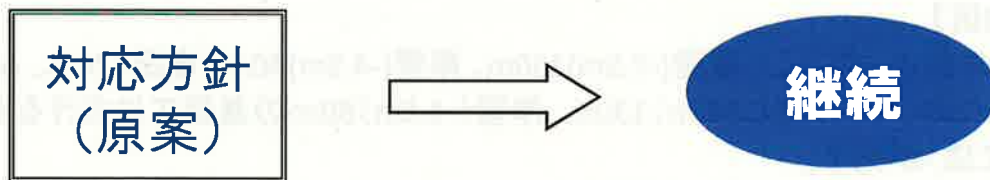
#### 〔マイナス要因〕

・費用算定の基準年変更による減

6

## 6. 対応方針(原案)

- ◆ 肥前大島港改修事業は、岸壁及びふ頭用地の整備により、港湾荷役が効率化され、輸送コストの削減を図ることで、地域の基幹産業を支援する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約83.3%[62.8億円/75.4億](平成30年度末)となっている。
- ◆ 地元の西海市及び地元企業より、早期完成が望まれている。
- ◆ 事業効率化に大きく寄与する新たなコスト削減は見込めず、代替案の可能性ない。
- ◆ 事業費及び事業期間に変更はなく、費用対効果が十分に見込まれる。





## 再評価結果（令和元年度）

※水色のセル箇所を入力すること。  
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	港湾-2
担当課	島原振興局河港課
担当課長名	法村 哲朗

事業名	多比良港改修事業	事業区分	港湾事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県雲仙市 至：長崎県雲仙市	延長	—		

### 事業概要

多比良港多比良地区へ水域施設の泊地(-4.5m)41,000㎡、係留施設の岸壁(-4.5m)(A)80m、岸壁(-4.5m)(B)80m、輸送施設の道路6m×110m、道路(改良)6m×460mを整備する。

### 事業の目的・必要性

多比良港廃棄物埋立地の第1期埋立が平成27年度に竣工したことに伴い、港湾貨物を取り扱う工業系を含めた企業誘致を促進している。しかしながら、当港には砂利・砂を取り扱う物揚場1バースを有するのみであり、さらにその物揚場は老朽化が著しく、施設水深も不足していることから、非効率な荷役形態となっている。これらのことから、老朽化対策と併せて港湾施設機能を拡充し、地域活性化を図るものである。

### 事業概要図



工期	着工	H	27年度			
	完了	R	6年度			
事業費	当初	13.8億円				
	最終	18.0億円				
B/C	当初	2.70	総便益(B) 34.3億円	総費用(C) 12.8億円	基準年度 H 27年度	
	R1再評価時点	2.02	総便益(B) 33.6億円	総費用(C) 16.6億円	基準年度 R 1年度	

事業の 効果等	便益の主な根拠	・砂利・砂の海上輸送経費削減便益(1.8億円/年)
	事業の発現状況	・地盤改良を現在実施中であり、令和6年度完了を目指し事業進捗を図る。
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	・変化なし
-----------------	-------

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)

- ・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。

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)

- ・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。

特記事項

- ・特になし



# 令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

港湾-2 多比良港改修事業

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後5年経過



1

## 1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H27新規)	—	H27	H29	13.8	2.70	【工事概要】 <多比良地区> ・泊地 (-4.5m) 41,000m <sup>2</sup> ・岸壁 (-4.5m) (A) 80m ・岸壁 (-4.5m) (B) 80m ・道路 6m×110m ・道路 (改良) 6m×460m
第1回審議 (R1年度)	事業採択後 5年経過	H27	R6	18.0	2.02	【当初評価からの変更概要】 ・軟弱地盤対策による事業費の増額 ・事業費増額に伴う工期延長

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

多比良港廃棄物埋立地の第1期埋立が竣工したことに伴い、港湾貨物を取扱う工業系を含めた企業誘致を促進している。しかし、当港は砂利・砂を取扱う物揚場1バースのみであり、その物揚場は老朽化が著しく、施設水深も不足しているため、非効率な荷役形態となっている。以上により、老朽化対策と併せて港湾施設機能を拡充し、地域活性化を図るものである。

### ▼事業経過

平成27年度	・測量調査実施
平成28年度 ～ 平成30年度	・設計実施 ・岸壁(-4.5m)(A)地盤改良

### ◆事業概要

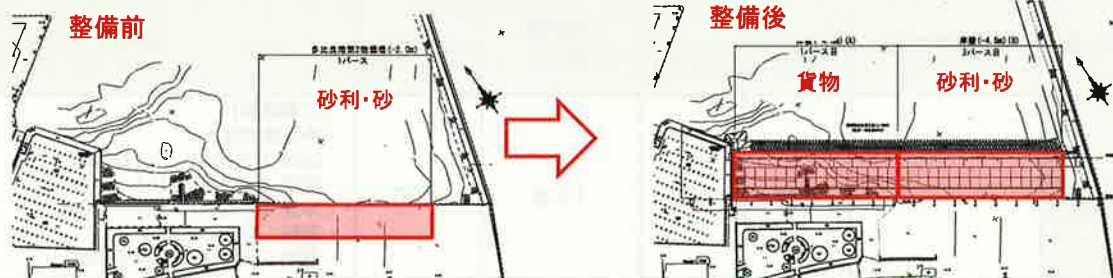
#### 【多比良港 多比良地区】

- ・泊地(-4.5m)41,000㎡
- ・岸壁(-4.5m)(A)80m
- ・岸壁(-4.5m)(B)80m
- ・道路6m×110m
- ・道路(改良)6m×460m



## 3. 事業の効果・必要性

### ＜現状1バースから2バースに増設することによる荷役作業の効率化＞



### ＜施設の水深不足及び老朽化対策＞

砂利・砂を陸揚げしている物揚場は昭和36年に建設された施設で、水深が不足しており貨物船は満載で運搬できない等、非効率な荷役形態となっており改善が必要。また、老朽化が著しいため早期の施設整備が必要である。



・満潮時に入港し荷役している状況写真  
非効率な荷役形態となっている。



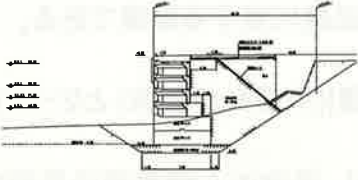
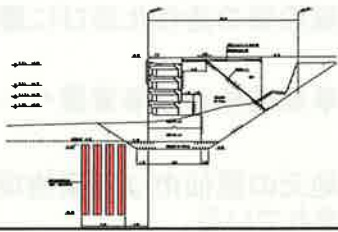
・施設老朽化状況写真  
舗装工ひび割れ状況

### ＜埋立地内への企業立地による地域活性化＞

新たなふ頭再編により、廃棄物埋立地内に港湾貨物を取扱う企業誘致が進み、新たな雇用創出及び地域活性化が期待される。

## 4. 事業の進捗状況(事業費・事業期間の見直し)

### ◆3-1 事業費の見直し

当初	→	変更
		
【事業費増】 13.8億円(前回) ⇒ 18.0億円(今回)		
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①工法の変更(追加)	約4.2億円	地質調査の結果、軟弱地盤対策が必要となった
計	約4.2億円	

### ◆3-2 事業期間の見直し

【完了工期】H29(前回)→R6(変更)
〔工期延伸要因〕
・軟弱地盤対策の追加工事が発生
・近年の予算内示の状況を踏まえ、年度毎の事業費を見直し

5

## 5. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成27年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	—	2.32 = 33.6億円 / 14.5億円
全事業	2.70 = 34.3億円 / 12.8億円	2.02 = 33.6億円 / 16.6億円

#### 〔費用〕

- ・港湾施設整備に要する事業費、港湾施設維持管理に要する費用

#### 〔便益〕

- ・砂利・砂の海上輸送経費削減便益

#### 〔プラス要因〕

- ・特になし

#### 〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(軟弱地盤対策)
- ・工期の延長

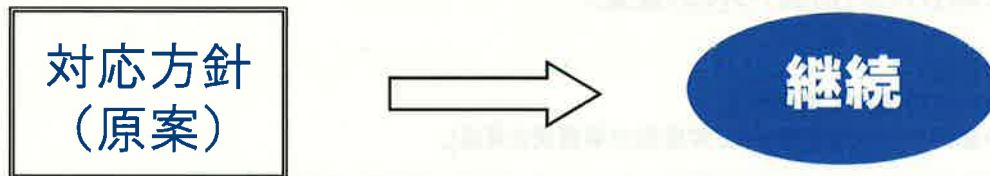
### ◆ B/Cでは計測できない効果

- ・廃棄物埋立地内への企業進出により新たな雇用創出等、地域活性化に資する。

6

## 6. 対応方針(原案)

- ◆ 老朽化した施設の更新を含むふ頭再編を行うことで、貨物の海上輸送経費の削減、及び建設業の活性化並びに雇用創出による地域経済の発展に資する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで8.4%[1.58億円/18.01億](平成30年度末)となっている。
- ◆ 地元の雲仙市は廃棄物埋立地の購入を表明しており、港湾のふ頭再編の早期完成が望まれている。
- ◆ 今後2バースのうち、1バース目について早期整備し、部分供用させ段階的な整備効果の発現を図る。
- ◆ 可能な限りコスト削減を図ってきており、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト削減は見込めず、また、岸壁の地盤改良には着手しており代替案の可能性がない。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が十分に見込まれる。



事業内容 [事業内容]	事業費 [事業費]	進捗 [進捗]
1. 1バース目整備	1.58億円	8.4%
2. 2バース目整備	16.43億円	0%