

公共事業再評価調書（第3回再評価）

所管課： 港湾課

1 事業概要  (整備目的)	事業名： 本部港(本部地区)港湾改修事業		前再評価年度：平成22年度			
	事業種別： 港湾改修事業、港湾環境整備事業	事業主体： 沖縄県	(H8 ~ H25)			
	事業箇所： 本部町	根拠法令： 港湾法	事業期間： H8 ~ H28			
	総事業費(百万円) 7,344	費用内訳： 補助 9/10、6/10、4/10	事業量： (岸壁(-9m)等)			
1-2 前再評価以降の計画変更	前再評価以降の計画変更はないが、総事業費については、約2億円の減となった。					
2 再評価該当項目	<input checked="" type="checkbox"/> ① 再評価後一定期間(5年)を経過 <input type="checkbox"/> ② 事業の中止 <input type="checkbox"/> ③ その他( )					
3 再評価に至った主な要因 (具体的理由)	<input type="checkbox"/> ① 用地取得の困難 <input type="checkbox"/> ② 調査・設計の困難 <input type="checkbox"/> ③ 事業の拡大 <input type="checkbox"/> ④ 予算の確保 <input type="checkbox"/> ⑤ 手続き・法令の問題 <input type="checkbox"/> ⑥ 他事業との関係 <input type="checkbox"/> ⑦ 整備効果の問題 <input type="checkbox"/> ⑧ 当初計画が長期間 <input checked="" type="checkbox"/> ⑨ その他(台風による施設被災のため)					
4 事業の進捗状況 (H27. 3月時点)	項目	事業費(百万円)	岸壁(-9.0)(m)	岸壁(-7.5)改良(m)	緑地(m <sup>2</sup> )	防波堤(m)
	計画	7,344	220	240	9,800	295
	実施済	7,044	220	100	9,800	295
	率	96%	100%	42%	100%	100%
4-2 前再評価以降の主な進捗	平成23年度に緑地、平成25年度に泊地(-9.0m)、港湾施設用地Ⅰ、臨港道路、平成26年度に岸壁(-9.0m)が完了した。岸壁(-7.5m)改良は全延長240mのうち100mが完了している。					
5 事業効果の評価指標  (検討年50年) (基準年 H27) (単位: 百万円)	①輸送コスト削減便益	15,427		① 建設費	6,981	
	②船舶大型化	1,153		② 管理費	190	
	③利用環境改善便益(伊江島フェリー)	1,856				
	④国際観光・営業収益増加便益	9,974				
	⑤残存価値等	2,558				
	総便益	30,968		総費用	7,171	
	基準年換算(B)	12,994		基準年換算(C)	10,207	
	費用便益比(B/C) = 12994 / 10207 = 1.3					
6 事業を巡る状況の変化  (前再評価以降)	① 社会・経済： 平成25年3月と平成26年3月にはクルーズ船はしふいくつかいなく、平成26年9月と平成27年9月にはクルーズ船シルバーディスカバーが本部港に寄港しており、北部観光の拠点として重要な役割を担っている。 ② 地元・自治体： 本部町及び地元関係者、学識経験者、関係行政機関からなる「北部連携物流拠点機能強化協議会」において、本部港のさらなる流通拠点形成に向けて取り組んでいる。また、町及び関係者は、「本部港湾振興ビジョン」の実現が沖縄本島北部地域の振興に資するものとして、早期事業化を求める要請を行っている。 ③ 利害関係者： 本部港周辺の海域は共同第3号漁業権が設定されているが、事業計画について漁業協同組合の理解は得られており、埋立てに関する補償及び岩礁破碎の同意も済んでいる。またダイビング関係者の理解も得ている。					
7 事業の必要性・効率性	① 事業の必要性・緊急性・有効性など： 北部地域の農水産物は、現在那覇港まで陸送し本土輸送されているが、本部港の整備により本部港から直接本土に出荷が可能となり、輸送コスト軽減による市場競争力強化・販路拡大につながることも生産量増加による産業振興を図ることが出来る。しかし、現況の施設規模では現在就航している鹿児島航路の他に新たに東京・阪神航路の就航が困難な状況である。また、国内外のクルーズ船も寄港しているが、現状では鹿児島航路が毎日朝夕入港するため一時押し出しを余儀なくされている。 東京・阪神航路の就航による物流拠点の機能強化による産業の振興やクルーズ船の定常的な利用を可能とし、クルーズ誘致による観光リゾート産業の振興を図るために岸壁等の早期整備が必要である。 ② 事業の効率性(代替案等の可能性やコスト削減)： 総事業費のうち、96%が整備済みであり、埋立申請の免許取得等、漁業組合及び地元との同意も得られている現計画により、引き続き整備していくことが効率的である。 ③ 事業効果の発現状況： 平成23年度に緑地の整備が完了し、ダイビング利用者等の利便性が向上している。また、平成26年度に岸壁(-9.0m)が完了し、以前より大型の船舶の接岸が可能となっている。					
8 今後の対応・見通し	① 事業計画等： 平成23年度には岸壁(-7.5m)の改良に着手しており、平成28年度の事業完了を目指す。 ② 対住民関係： 問題なし。 ③ 執行体制等： 現体制で執行可能である。					
9 対応方針	<input checked="" type="checkbox"/> ① 事業継続(現計画) <input type="checkbox"/> ② 事業継続(見直し) <input type="checkbox"/> ③ 事業の中止					
10 その他 (前再評価での主な意見等)	○社会情勢が変わっていく中でクルーズ船がどのくらい誘致できるのか、できたのかというのは、今後ほかの港湾事業にも関連してくると思うので、データを整理していただきたい。 ○地震時に耐震強化された岸壁は大丈夫でも、それに接続する道路部分が液状化などで壊れてしまうと結局岸壁まで入れないこともあり得るため、道路部分も壊れないような対策を十分考えていただきたい。					

\* 1事業概要の上段( )は前再評価時点の計画