

公共事業再評価調査

整理番号 H24 - 16

担当部課名	県土整備部 港湾空港課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 7 7
		E-MAIL	kowan@pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 (年)	再評価後 (年)	その他 (社会経済情勢の変化)
---------	-----	------------	------------	-------------------

1 事業概要

事業種別	港湾事業	事業主体	県 市町村 その他 ()	
事業名	大間港改修(地方) 泊地(-5.5m)、防波堤(西)(改良)	地区名等	大間港 根田内地区 市町村名 大間町	
事業方法	国庫補助 交付金 県単独 財源・負担区分	国 40 % 県 47.5 % 市町村 12.5 % その他 %		
採択年度	平成 4 年度 (用地着手 平成 年度 / 工事着手 平成 5 年度)			
終了予定年度	平成 34 年度 (平成 20 年 2 月 工期変更 当初計画時 平成 24 年度)			
事業目的	大間港と函館港を結ぶフェリーは昭和39年に就航し、大間地区の岸壁を利用していた。しかし、港内での船舶の輻輳が顕著となったため、昭和63年の当該フェリーターミナルの概成に伴い、船舶が800t級から1,500t級に大型化し移転している。移転後、旅客数が増加し、益々、地域住民の身近な交通手段となっていることから、安全で快適な旅客交通体系の確立を図るため、平成4年度から波浪越波の影響を軽減させる防波堤消波工を、平成6年度から大型化に対応した船まわし場の水深を確保する泊地浚渫工を施工するものである。			
主な内容	区 分	再評価時	再々評価時 増 減	
	泊地浚渫工	28,800 m ²	28,800 m ² 0 m ²	
		30,000 m ³	30,000 m ³ 0 m ³	
	防波堤消波工	400 m	400 m 0 m	
事業費	再評価時総事業費 1,580 百万円 (単位：百万円)			
		~ 21年度	22年度 23年度 24年度 小 計 25年度~ 合 計	
計 画				1,070 510 1,580
(うち用地費)	()	()	()	(0) () (0)
20年2月変更				
実 績	614	0	0 0	614 966 1,580
(うち用地費)	()	()	()	(0) () (0)

2 評価指標及び項目別評価

(1) 事業の進捗状況

A · B · C

事業の進捗状況	事業費割合		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	(うち用地費)		38.9 % [/]	57.4 % [/]
			(%) [/]	(%) [/]
	主要工種	浚渫工 (380百万円)	面積割合 77.3 %	105.7 %
毎割合 (事業費)	消波工 (1,200百万円)	28.5 %	42.1 %	
	(百万円)	%	%	
説 明	全体計画に対する進捗率は、事業費割合で約38%となっている。泊地(浚渫工)については、年次計画に対して約106%の進捗とほぼ順調に推移しており、平成23年度の完了を見込んでいた。防波堤改良(消波工)については、越波の影響を受けやすい開口部付近から整備を進めてきたが、事業費を順調に確保できず、進捗が遅れ気味である。このため、事業費の年次割りを見直し、確実に完成が見込める工期として、完了予定時期を平成24年度から平成34年度に変更している。			
問題点・解決見込み	大間港は、フェリー発着港であるほか大間町の漁業活動の主力港でもあり、物揚場、船揚場などの漁業関連施設に対する整備要請も強い。このため、限られた事業費の中でフェリー関連施設と漁業関連施設の両者の整備を進める必要があり、平成10年代は漁業関連施設の方に事業費を重点配分せざるを得ない情勢にあった。また、平成20年9月に表面化した大間・函館航路の撤退による航路存続問題が発生し、平成22年度から事業休止したことから防波堤改良(消波工)の進捗率が低くなっている。			
事業効果発現状況	当該フェリーターミナルが、泊地の一部と防波堤の改良を残して概成したことにより、従来の800t級船舶より大型化した1,500t級船舶の就航が可能となった。これに伴い、年間の利用旅客は、概成する前の年間約8万5千人から近年は年間10万人~12万人程度で推移している。			

(2) 社会経済情勢の変化

A · B · C

社会的評価	全国・本県における評価	<p>【全国の評価】</p> <p>本県におけるフェリー発着港は、本州と北海道を結ぶ玄関口として、本州・北海道の交通、物流、旅客の重要な拠点となっている。</p> <p>また、大間・函館航路は、青函航路を補完して本州と北海道を結ぶ物流の動脈の一翼を担っている。また、函館市と本県を結ぶ国道の海上区間にも指定されており、道路網と一体となった海上交通路として位置付けられている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>現在、本県と北海道を結ぶフェリー航路は、青森港、八戸港及び大間港に就航している。大間・函館航路は、青函航路を補完して本州と北海道を結ぶ物流の動脈の一翼を担っている。大間港に就航する大間・函館航路は、函館まで1時間40分という時間距離の近さから、物流や観光のほか、地域住民にとっては函館市での医療や買い物利用のための重要な生活航路となっている。</p>	
	当地区における評価	<p>大間港は、本州最北端の港で、北海道と最短距離にあるため、古くから津軽海峡を往来する船の基地として栄えてきた。昭和39年には国内最初の外洋フェリーが大間・函館航路に就航し、以来、大間町と函館市の距離はいつそう縮まり、当航路の生活航路的な役割が定着している。通年では地域住民の函館までの医療・買い物等の交通手段として利用され、春から秋にかけては観光客も入り込み、地域にとって、生活基盤としての役割と活性化の役割を担っている。</p>		
必要性	<p>フェリーは海上運送上の免許事業であり、不特定多数の船客を輸送対象とし、その足と安全の確保を使命とする公共性の高い交通機関である。</p> <p>特に、当該フェリーの場合は、短距離で離島航路の意味合いを持つため、住民の日常生活と密接な関連を持っており、陸上物流の代替手段である長距離フェリーに比べて、より強い公共性の確保が要請される。このため、関連する港湾施設を公共事業として、大間港の港湾管理者である青森県が整備しているものである。</p>			a · b
適時性	<p>平成20年9月にフェリー運航会社が航路撤退表明後、地元大間町による財政支援（県も一部を支援）や航路存続に向けた関係機関との協議、検討の結果、航路存続のうえ新造船を建造し、その利用岸壁は、現在の根田内地区2号岸壁から近接する1号岸壁へ変更することになった。新造船は平成25年度早々に就航が予定されているため、現有船の利用岸壁による船まわし場の泊地浚渫及び防波堤（西）（改良）を実施する適時性が低い。</p>			a (b)
地元の推進体制等	<p>地元大間町では大間港の港湾整備のあり方を検討するため、地元関係者による大間港湾審議会を自主的に組織している。その場においても、フェリーふ頭港内の冬期波浪（うねり）対策が課題となっており、当事業の必要性があげられている。</p> <p>また、事業実施にあたって、大間町では、地元負担金を拠出しており、フェリー航路を維持する重要性を強く認識している。早期の完成のため事業費負担金の確保に最大限努めていく意向である。</p>			a · b
効率性	<p>当事業においては、大型化されたフェリーによる大間・函館間の移動コストの削減や欠航率の減少などの効果が見込まれる。これに加えて、漁業関係者からは、防波堤の外側が昆布やカニカゴ漁の漁場になっているが、現状では防波堤からの返し波（反射波）により波浪が増大して漁の区域を狭めなければならない状況にある。反射波軽減のためにも消波工の設置が必要であるとの要請を受けている。このように、防波堤改良（消波工設置）は、フェリーの安全のほか漁業活動の安全性の向上につながるものである。</p>			

(3) 費用対効果分析の要因変化

A · B · C

区分	主な項目	再評価時	再々評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 建設費(岸壁、防波堤、防波堤改良、泊地、道路、埋立費用)	6,175 百万円	- 百万円	- 百万円
	(2)	百万円	- 百万円	- 百万円
	(3)	百万円	- 百万円	- 百万円
	(4)	百万円	- 百万円	- 百万円
	(5)	百万円	- 百万円	- 百万円
	総費用	6,175 百万円	- 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1) 移動コスト削減	10,618 百万円	- 百万円	- 百万円
	(2)	百万円	- 百万円	- 百万円
	(3)	百万円	- 百万円	- 百万円
	(4)	百万円	- 百万円	- 百万円
	(5)	百万円	- 百万円	- 百万円
	総便益	10,618 百万円	- 百万円	- 百万円
B / C		1.72	-	
費用対効果分析 (B / C)	【費用対効果分析手法】（分析手法、根拠マニュアル等）			a (b)
再評価時との比較	【再評価時との比較における要因変化】			a (b)

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	【コスト縮減の検討状況】 浚渫土は、他事業に流用し、運搬費や処分費などのコスト縮減を図っている。	(a) . b
代替案	【代替案の検討状況】 フェリー岸壁の配置にあたり、岸壁の位置を2ケースで経済検討を行い、岸壁及び泊地コスト等総合的に検討し、浚渫土量が少なくコストが安い現在の配置とした。 防波堤の消波ブロックは、経済比較を行い、最も経済的な重量タイプを選定している。	(a) . b

(5) 評価に当たり特に考慮すべき点

(A) ・ B ・ C

住民ニーズの把握状況	【住民ニーズの把握方法】 大間町、大間町議会、地元漁協、港湾審議会関係者等と定期的に意見聞き取りや情報交換、打ち合わせをしている。	【住民ニーズ・意見】 フェリー利用の面からは、フェリーターミナル泊地の確実な水深確保と冬季の波浪対策、漁業関係者からは、防波堤からの反射波対策が必要との意見が上げられている。	(a) . b
環境影響への配慮	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 (1)対応状況 配慮している 配慮していない (2)区分 農林地等の緑地や植生の改変 地形や地盤の改変 水系や水辺の変更 海域環境の変更 敷地整備段階での重機の使用 土砂等の搬出・搬入 廃棄物処理等 道路(車歩道)、雨水排水路の設置 基礎や地下建造物の建設 低層建築物の建設 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 高架構造物の建設 海底・海中建造物の設置や建設 (3)特に配慮する対応内容 (海域環境の変更、土砂等の搬出、搬入) 浚渫施工時には、汚濁拡散防止膜を設置し、海域環境の保全に努めている。また、浚渫土は近隣公共工事への流用を優先し、地域外への搬出を抑制している。 (海底・海中構造物の設置や建設) 消波工にあたっては、海底が岩盤であるため現状海底面にブロックを置くこととしている。このため、掘削攪拌などによる水質汚濁等の影響は生じない。		(a) . b
地域の立地特性	【地域指定】 半島振興対策地域、過疎地域 【災害の記録】 なし 【危険箇所情報】 なし 当地域は下北半島の最北端に位置し、その地理的条件から県内の道路・鉄道等の整備の恩恵を受け難い場所といえる。このような状況の中で、医療、娯楽施設等が集中する函館市まで1時間40分で結ぶフェリーは、住民の日常生活と密接に関わった交通手段となっている。		

3 対応方針(事業実施主体案)

総合評価	継続 計画変更 中止 休止(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
評価理由	大間・函館航路については、平成23年1月の県、大間町、運行事業者による航路存続に関するトップ会談で新造船を建造すること、その規模は現行船舶の輸送能力を下回らない規模とすることが正式に決まった。また、有識者等で組織した新造船スペック検討委員会において、根田内1号岸壁を使用岸壁とすることを決定した。このため、現有船が着岸利用している根田内2号岸壁の船まわし場の水深を確保する必要性・適時性を失った。なお、防波堤改良(消波工設置)については、フェリー入出港の際に影響する越波に対して一定の効果が出ていることから、今後の状況を見ながら対応することとし、当該事業を中止とする。
備考	大間・函館航路存続問題(新造船の導入有無、船舶規模詳細等)が平成22年度予算要求の段階で未定であったことから、方向性が決定されるまでの当面の対応として平成22年度から平成24年度の事業を休止している。

4 公共事業再評価審議委員会意見

委員会意見	対応方針(案)どおり 対応方針(案)を修正すべき
委員会評価	継続 計画変更 中止 休止(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
附帯意見	(附帯意見がある場合に記載)
評価理由	(委員会意見が「対応方針(案)を修正すべき」の場合に記載)