

# 公共事業再評価調書

整理番号 H20 - 21

担当部課名	県土整備部 港湾空港課	電話番号	017 - 734 - 9677
		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 ( 5 年 ) その他 ( )
---------	-------------------------------------

## 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 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 - 年 - 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、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、大型化に対応した船まわし場の水深を確保する泊地しゅんせつ工と波浪越波の影響を軽減させる防波堤消波工を施工するものである。																																																		
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>泊地しゅんせつ工</td> <td>28,800 m<sup>2</sup></td> <td>28,800 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td></td> <td>30,000 m<sup>3</sup></td> <td>30,000 m<sup>3</sup></td> <td>0 m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>防波堤消波工</td> <td>400 m</td> <td>400 m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table>	区 分	再評価時	再々評価時	増 減	泊地しゅんせつ工	28,800 m <sup>2</sup>	28,800 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>		30,000 m <sup>3</sup>	30,000 m <sup>3</sup>	0 m <sup>3</sup>	防波堤消波工	400 m	400 m	0 m	<p>・事業計画については、再評価時(平成15年度)と比較して変化はない。</p>																																	
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																
泊地しゅんせつ工	28,800 m <sup>2</sup>	28,800 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																																																
	30,000 m <sup>3</sup>	30,000 m <sup>3</sup>	0 m <sup>3</sup>																																																
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) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>小計</th> <th>21年度~</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>532</td> <td>60</td> <td>100</td> <td>110</td> <td>802</td> <td>778</td> <td>1,580</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 0 )</td> <td>( )</td> <td>( 0 )</td> </tr> <tr> <td>年 月変更</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>490</td> <td>22</td> <td>62</td> <td>20</td> <td>594</td> <td>986</td> <td>1,580</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 0 )</td> <td>( )</td> <td>( 0 )</td> </tr> </tbody> </table>				~17年度	18年度	19年度	20年度	小計	21年度~	合計	計 画	532	60	100	110	802	778	1,580	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 0 )	( )	( 0 )	年 月変更								実 績	490	22	62	20	594	986	1,580	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 0 )	( )	( 0 )
	~17年度	18年度	19年度	20年度	小計	21年度~	合計																																												
計 画	532	60	100	110	802	778	1,580																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 0 )	( )	( 0 )																																												
年 月変更																																																			
実 績	490	22	62	20	594	986	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 (うち用地費)		計画全体に対する進捗	37.6% [ / ]	年次計画に対する進捗	74.1% [ / ]
			( ) [ / ]	( ) [ / ]	( ) [ / ]	( ) [ / ]
	主要工種 每割合 (事業費)	浚渫工 ( 380百万円)	面積割合	72.4%	面積割合	96.6%
	消波工 ( 1,200百万円)		28.5%		59.6%	
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97%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る。 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、進捗が遅れ気味にある。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年度に変更した。					
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、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、ここ数年は、漁業関連施設の方に事業費配分せざるを得ない情勢にあった。このことが、現時点で防波堤改良(消波工)の進捗が進んでいない要因となっている。 当事業には、町、フェリーのみならず漁業関係者も事業の完成を望んでおり、この他に事業進捗を阻害する要因はない。今後、泊地しゅんせつが完了する平成24年度頃からは、防波堤改良(消波工)へ事業費を強く配分できる見通しであり、平成34年度より早期の完成を目指し県、町ともに事業費確保していく意向にある。					
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、概成したことにより、従来の800t級船舶より大型化した1500t級船舶の就航が可能となった。これに伴い、年間の利用旅客数は、以前の約8万5千人から、現在は約11万人に増加し、以前に比べて約3割の増加が見られる。					

## (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	【全国の評価】 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・北海道間の交通、物流、人流の重要な拠点となっている。 また、大間・函館フェリー航路は、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。	【県内の評価】 現在、本県と北海道を結ぶフェリーは、青森港、八戸港及び大間港に就航している。大間港に就航する大間・函館航路は、函館まで100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のための身近な生活航路となっている。	
	当地区における評価	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、大間と函館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。		
必要性	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非常に公共性が強い交通機関である。 特に、当該フェリーの場合は、短距離で離島航路の意味を持つため、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。			(a) ・ b
適時性	昭和55年に着工された当該フェリーふ頭ターミナルは、昭和61年に概成し、昭和63年、船舶が800t級から安定性の高い1,500t級に大型化されている。この船舶は当地特有の強風に対応するため導入されたもので同型船に比べ推進力が強く自力着岸可能などの特徴を持つ。しかし、現状では港の水深や越波対策が不十分なため、風・波・潮位の条件によっては船底接触やプロペラ損傷が発生している状況にあり、現在も慎重な操船を余儀なくされている。この解消のため当事業を継続する必要がある。 ・ 泊地水深を1,500t級に対応した所要の水深5.5mにする（現状水深は平均5.0m内外） ・ 防波堤に消波工を設置し、波浪による越波、伝達波の影響を軽減する。			(a) ・ b
地元の推進体制等	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、フェリーふ頭の確実な水深確保と冬季波浪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。 また、事業実施にあたっては、大間町では、地元負担として負担金を拠出しており、町財政の現状では事業費負担の大幅増は当面難しいが、フェリー航路を保全する重要性は強く認識しており、より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にある。			(a) ・ b
効率性	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、防波堤の外側がコンブ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もつながるものである。			

## (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）	5,548 百万円	6,175 百万円	627 百万円
	(2)	百万円	百万円	0 百万円
	(3)	百万円	百万円	0 百万円
	(4)	百万円	百万円	0 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総費用	5,548 百万円	6,175 百万円	627 百万円
便益項目 (B)	(1) 移動コスト削減便益	14,856 百万円	10,618 百万円	4,238 百万円
	(2)	百万円	百万円	0 百万円
	(3)	百万円	百万円	0 百万円
	(4)	百万円	百万円	0 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益	14,856 百万円	10,618 百万円	4,238 百万円
B / C		2.68	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） ・ 港湾投資の評価に関する解説書2004（平成16年10月 港湾事業評価手法に関する研究委員会編） 費用対効果の分析においては、評価マニュアルに基づき、総費用をフェリーふ頭ターミナルの全体事業（岸壁、防波堤、防波堤改良、泊地、道路、埋立 全体事業費3,322百万円）として評価した。			(a) ・ b
再評価時との比較	【計画時との比較における要因変化】 旅客数の計画目標値を最近の利用実績を考慮して下方修正したこと、及び計画目標年次を工期延伸し先送りしたこと、前回評価に比べて便益額の減少と総費用の増加につながり、B/Cが低下した。			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検討にあたり、岸壁の位置を2ケースで経済比較を行い、岸壁及び泊地コスト等総合的に検討し、しゅんせつ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、議会、漁協、商工関係者と定期的に会議、打ち合わせを行い、意見聞き取りや情報交換をしている。 〔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 高架構造物の建設 海底・海中建造物の設置や建設 (3)対応内容 (海域環境の変更) しゅんせつ施工時には、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、消波ブロックの設置にあたっては、周辺の消波ブロックと同じ形状のものを選定し、港の景観から突出したものにならないよう配慮している。 (土砂の搬出) しゅんせつ土は、港内の他工事に流用し、地域外への搬出を抑制している。 (海中構造物の設置) 消波工の設置にあたっては、底質が岩盤であるため、海底地盤の掘削は行わず現状海底面に消波工を置くこととしている。このため、掘削かくはん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	大間町は、半島振興法に基づく半島振興対策地域である。 また、当地は、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、福利施設が集中する函館市まで100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	当事業に対しては、フェリー利用者、漁業関係者両者からの整備要請も強く、地域の生活を支える交通手段となっているフェリー航路の安全性を確保することは重要であり、当事業を継続する必要がある。			
備考				

### 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)	