

# 公共事業事後評価調査

1 事業概要		整理番号	R3	-	3
事業種別	港湾事業	事業主体	青森県		
事業名	港湾改修事業(港整備交付金事業)	管理主体	青森県		
箇所名等 (市町村名)	尻屋岬港 第2ふ頭地区(東通村)	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 %		
事業の背景・必要性	尻屋岬港は、昭和26年に避難港に指定されており、背後にセメント工場や石灰石採掘企業が立地しているため、セメント・石灰石の搬出やセメント製造の熱源量となる石炭・コークス等の搬入に利用されている。 平成6年には船舶の大型化や石炭等の輸入増加に対応すべく新たな5千トン級(水深-7.5m)岸壁を供用開始し効率的な取り扱いが可能となったところであるが、港内静穏度及び避泊可能水域が十分確保されていないことから、当該防波堤を整備した。				
主な事業内容(事業量)	防波堤(東) L=200m、防波堤(西)L= 220m				
想定した事業効果	《金銭価値化が可能な効果》 1. 輸送費用の削減 ・船舶の大型化に伴う港内転換貨物による海上輸送費用の削減 ・防波堤整備に伴う代替港からの転換貨物の陸上輸送費用の削減 2. 避難港の整備による海難損失の減少 《その他の効果》 ・防波堤整備による2号岸壁の取扱可能な貨物総量の増加 ・避難港整備による操船者の心理的負担の軽減				
事業の実施経過	《事業着手》平成4年度 《用地着手》- 《工事着手》平成6年度 《事業完了》平成28年度				
公共事業評価の実施時期	事前評価時(年) [当初計画時]	再評価時(H18年)	再評価時(H23年)	事後評価時(R03年) [最終実績]	
事業期間(事業着手~事業完了)	- ~ -	H04 ~ H33	H04 ~ H27	H04 ~ H28	
総事業費	- 百万円	5,540 百万円	3,845 百万円	3,972 百万円	
計画変更の実施時期	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)	
事業期間(事業着手~事業完了)	- ~ -	- ~ -	- ~ -	- ~ -	
総事業費	- 百万円	- 百万円	- 百万円	- 百万円	
特記事項	事業費減について:事業精査及びケーソン製作の効率化による 平成13年度再評価の状況:対応方針「継続」、附帯意見「無し」 平成18年度再評価の状況:対応方針「継続」、附帯意見「あり」 附帯意見 ・県内地方港湾の中では最大の物流拠点港と位置付けられている。 ・今後より一層のポートセールスに努め、利用者の増加を目指すことが必要である。等 平成23年度再評価の状況:対応方針「継続」、附帯意見「無し」				
《事業概要図》					

担当部課室名	青森県 県土整備部 港湾空港課	電話番号	017 - 734 - 9677
		E-MAIL	kowan @pref.aomori.lg.jp

2 事業完了後の状況

整理番号 R3 - 3

社会経済情勢等の変化

- 平成28年度 事業完了
- 東日本大震災復興事業の完了、大間原発建設工事の休止等により、セメント需要が低迷している。  
直近5か年貨物実績(セメント) H28: 288,284フレート・トン H29: 396,235フレート・トン H30: 241,275フレート・トン  
H31: 150,625フレート・トン R2: 59,538フレート・トン

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- 費用対効果分析手法におけるマニュアル「港湾投資の評価に関する解説書 2011」は避難港整備に関する改訂があり、避泊便益の算定に使用する年間荒天回数、損傷区分別発生比率及び損失項目別の期待損失額の数値が変更になっている。

事業効果の発現状況

《金銭価値化が可能な効果》

- 輸送費用削減
  - 船舶の大型化に伴う港内転換貨物による海上輸送費用削減
  - 防波堤整備に伴う代替港からの転換貨物の陸上輸送費用削減
- 避難港の整備による海難損失の減少

【必要度】

地域にとって、この事業で整備した防波堤は必要であったと思いますか。

当該事業が「必要であった」、「おおむね必要であった」の合計割合は71%となり、3分の2以上の方が事業の必要性を認める結果であった。必要である理由として、「悪天候時にも入港・荷役が出来るようになった」や「避難港として必要・船舶が避難しやすくなった」などが挙げられていた。

必要であった	57%
おおむね必要であった	0%
どちらとも言えない(わからない)	27%
あまり必要ではなかった	14%
必要ではなかった	3%

【達成度: 安全】

この事業で防波堤が整備されたことにより、防波堤整備前に比べて「岸壁での貨物の荷役が安全に行うことができる頻度を高める」という事業目的が達成されたと思いますか。

当該事業が「達成できた」、「おおむね達成できた」の合計割合は55%となり、「あまり達成されていない」、「達成されていない」の合計割合は11%であった。達成された理由として、「大型船舶等の入港頻度が高くなった」などが挙げられていた。

達成された	43%
おおむね達成された	12%
どちらとも言えない(わからない)	34%
あまり達成されていない	8%
達成されていない	3%

【達成度: 荒天時避難】

この事業で防波堤が整備されたことにより、防波堤整備前に比べて「荒天時に船舶が避難のために安全に停泊出来る水域を確保する」という事業目的が達成されたと思いますか。

当該事業が「達成できた」、「おおむね達成できた」の合計割合は32%となり、「あまり達成されていない」、「達成されていない」の合計割合は29%であった。達成できた理由として、「防波堤が整備された事により高波等が抑えられた」などが挙げられていた。「あまり達成されていない」、「達成されていない」理由として、「波を完全に抑えきれているとは言えない」などが挙げられていた。

達成された	24%
おおむね達成された	11%
どちらとも言えない(わからない)	39%
あまり達成されていない	18%
達成されていない	8%

《その他の効果》

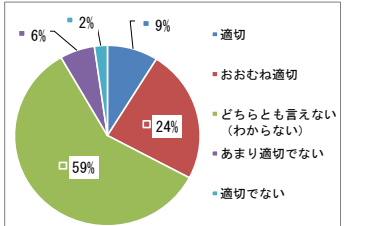
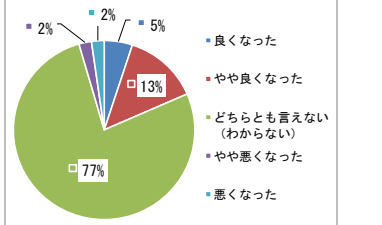
【その他の効果】のアンケート調査では、尻屋岬港の防波堤整備により「セメント、石灰石の船が入りやすくなった」などのコメントが挙げられていた。(別添アンケート結果【その他の効果】参照)

《参考(費用便益比)》

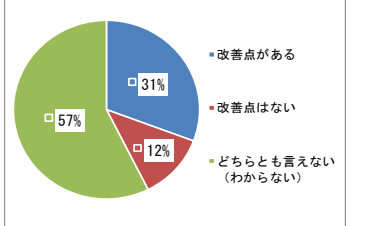
	事前評価時(年)	再評価時(H23年)	事後評価時(R03年)
総費用(C)	- 百万円	5,085 百万円	9,164 百万円
総便益(B)	- 百万円	11,657 百万円	41,475 百万円
費用便益比(B/C)	-	2.29	4.53

《特記事項》

-

<p>事業により整備された施設の管理状況</p>	<p><b>【管理状況】</b></p> <p>この事業で整備した防波堤は県が管理しておりますが、管理は適切に行われていると思いますか。</p> <p>当該事業が「適切」、「おおむね適切」の合計割合は33%となり、「あまり適切でない」、「適切でない」の合計割合は8%であった。防波堤の管理内容の認知が低いため、「どちらとも言えない(わからない)」と回答した人の比率が高くなったと考えられる。</p>	
<p>事業実施による環境の変化</p>	<p>《「環境影響への配慮」の効果発現状況(特に留意した配慮内容がある場合)》</p> <p>区分:「海域環境の変更」「海底・海中建造物の設置や建設」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既設防波堤と同じ構造とし、海岸の自然景観を阻害しないよう配慮している。</li> <li>・ 海中工事を伴うことから、水質汚濁の防止に努めることとしている。</li> </ul> <p>《その他の環境の変化》</p> <p><b>【環境変化】</b></p> <p>この事業の実施により、尻屋岬港周辺の環境の状況は、事業実施前と比べてどう変化したと思いますか。</p> <p>当該事業が「良くなった」、「やや良くなった」の合計割合は18%となり、「やや悪くなった」、「悪くなった」の合計割合は4%であった。事業による効果発現があった平成14年から16年以上経っており、効果の実感がわきにくくなっていること、また30歳未満の人には認識がないことから、「どちらとも言えない(わからない)」と回答した人の比率が高くなったと考えられる。</p>	

3 まとめ

<p>改善措置の必要性</p>	<p><b>【改善点】</b></p> <p>この事業で整備した防波堤について、改善した方がよいと思う点がありますか。</p> <p>当該事業が「改善点がある」の割合は31%となり、「改善点はない」の割合は12%であった。改善点がある理由として、「防波堤を越えて波が打ち寄せてくる事が多い(かさ上げや沖合への防波堤増設が必要)」などが挙げられていた。「どちらとも言えない(わからない)」と回答した人は、漁業従事者での比率が高く、具体的な改善内容がイメージできなかったことが考えられる。</p>	
<p>再度の事後評価の必要性</p>	<p>荒天時避難で「あまり達成されていない」、「達成されていない」が一定数あるが、「事業効果の発現状況」にあるとおり、防波堤整備前に比較すると荒天時にも入港・荷役が可能になったこと、強風時による高波が低くおさえられていることから、全体として事業目的は達成されていると判断し、再度の事後評価は必要ないと考える。</p>	
<p>今後に向けた留意点</p>	<p>《同種事業の計画・調査の在り方》</p> <p>整備効果が発現した時点での整備効果に関するアンケート調査が重要となる。</p> <p>《事業評価手法の見直し》</p> <p>当該事業は「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」により、適切に費用及び便益を算出していることから、事業評価手法の見直しは必要ないと考える。</p> <p>《同種事業の内容・手法等の在り方》</p> <p>アンケートやヒアリングを実施し、回頭水域や船舶の大型化に関する意見等を確認しながら進めると良い。</p>	
<p>特記事項</p>	<p>-</p>	