

公共事業再評価調書

主管課： 港湾課

1 事業概要 (整備目的)	事業名： 本部港(本港地区)港湾改修事業					
	事業種別： <small>港湾改修事業 港湾環境整備事業</small>	事業主体：	沖縄県	当初事業期間： H8 ～ H24		
	事業箇所： 本部町	根拠法令：	港湾法	事業期間： H8 ～ H25		
	総事業費(百万円) 6,785	費用内訳：	補助 9/10、6/10、4/10	事業量： 岸壁(-9m)等		
北部地域の産業振興を図るため、本部港において物流機能の強化のための拠点整備並びに国内外のクルーズ船の寄港による交流機会の促進を図るとともに、ゆとりや潤いのある地域づくり、地域文化や産業の育成への貢献を目指した北部拠点港湾の整備を図る。また、伊江島航路の船舶大型化に対応した施設整備を行い、安全性の向上を図る。						
2 再評価 該当項目	<input checked="" type="checkbox"/> ① 事業採択後10年間を経過 <input type="checkbox"/> ② 事業採択後5年間を経過して未着工 <input type="checkbox"/> ③ 再評価後一定期間(年)を経過 <input type="checkbox"/> ④ 事業の中止 <input type="checkbox"/> ⑤ 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 checked="" type="checkbox"/> ⑧ 当初計画が長期間 <input checked="" type="checkbox"/> ⑨ その他 (計画の変更) 当事業は、伊江島航路の安全性を確保するための整備を優先し、他の施設についてはその後、順次整備することとしていたため、当初計画が長期間であった。また、周辺海域の利用状況や事業費等を考慮し計画変更をしたため事業期間が長期化した。					
4 事業の進捗状況 (H17. 3月時点)	項目	事業費(百万円)	岸壁(-9)(m)	岸壁(7.5)改良(m)	緑地(m2)	防波堤(m)
計画	6,785	220.0	240.0	9,800	175.0	
実施済	1,895	0.0	0.0	0.0	175.0	
率	28%	0%	0%	0%	100%	
5 事業効果の評価指標 (検討年 50年) (基準年 H17) (単位: 百万円)	① 輸送コスト削減	27,971	① 建設費		6,463	
	② 船舶大型化	1,705	② 管理費		80	
	③ 利用環境改善	1,518				
	④ その他	1,036				
	総便益	32,230	総費用		6,543	
	基準年換算 (B)	9,750	基準年換算 (C)		6,236	
	費用便益比 (B/C) = 9750 / 6236 = 1.6					
6 事業を巡る状況の変化	<p>① 社会・経済： 国、県、北部地域の自治体からなる北部振興協議会は、平成12年8月24日に「北部振興並びに移転先及び周辺地域振興に関する基本方針」を策定し、この中で北部地域における拠点港湾整備の必要性が示されている。また、運輸省(現国土交通省)は基本方針において北部地域における港湾整備の必要性が明記されていることに照らして、平成12年8月25日に「沖縄の北部地域の振興の拠点となる港湾」を特定地域振興重要港湾として選定した。 これを受け、県と本部町では「新たな流通体系の確立」「物流機能の強化」「交流ゲートの形成」「防災拠点としての対応強化」を掲げた「本部港港湾振興ビジョン」を平成16年5月策定し、北部地域拠点港湾として本部港の整備を図ることとした。</p> <p>② 地元・自治体： 本部町及び地元関係者による「本部港物流活性化協議会」や学識経験者、地元関係者、関係行政機関からなる「北部拠点港湾(本部港)物流機能施設等導入調査研究会」において、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。</p> <p>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いる。またダイビング関係者の理解も得ている。</p>					
7 事業の必要性・効率性	<p>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、本部港より直接本土に出荷することにより、輸送コスト軽減による市場競争力強化・販路拡大につながり、これにより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・阪神航路の就航が必要であるが、現況の施設規模では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沖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。</p> <p>② 事業の効率性(代替案等の可能性やコスト削減)： 北部地域の産業振興のための基盤整備として、国際交流や物流機能の再構築に必要な拠点となる港湾の整備は必要であることから、特定地域振興重要港湾である本部港を北部拠点港湾として引き続き整備していくことが効率的である。</p> <p>③ 事業効果の発現状況： 平成16年度には伊江島航路の船舶大型化に対応した施設整備が完了しており、船舶の安全性が向上している。</p>					
8 今後の対応・見直し	<p>① 事業計画等：平成18年度には岸壁(-9)等の整備に着手し、平成25年度の事業完了を目指す。</p> <p>② 対住民関係：問題なし。</p> <p>③ 執行体制等：現体制で執行可能である。</p>					
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					