

公共事業再評価調査書(再々評価)

主管課： 港湾課

1 事業概要	事業名：本部港(本部地区)港湾改修事業		前再評価年度：平成17年度			
	事業種別：港湾改修事業、港湾環境整備事業	事業主体：沖繩県	(H8～H25)			
	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)：7,553	費用内訳：補助 9/10、6/10、4/10	事業量：岸壁(-9m)等			
(整備目的)	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。					
1-2 前評価以降の計画変更	総事業費については、船舶の稼働率の向上を図るため伊江島フェリーが発着する小型船だまりの港内静穏度を改善する必要があり、防波堤(南)の延伸を追加したため工事費が増となった。					
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 checked="" type="checkbox"/> ⑧ 当初計画が長期間 <input type="checkbox"/> ⑨ その他() 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。					
4 事業の進捗状況(H22.3月時点)	項目	事業費(百万円)	岸壁(-9m)	岸壁(-7.5)改良(m)	緑地(m2)	防波堤(m)
	計画	7,553	220	240	9800	295
	実施済	3,170	75	0	7300	260
	率	42%	34%	0%	74%	88%
4-2 前評価以降の主な進捗	H18から岸壁(-9m)、港湾施設用地、緑地等の施設整備を開始し、順次施工している。また、防波堤撤去等が完了して小型船だまりの安全性が向上している。					
5 事業効果の評価指標(基準年H22)(検計年50年)(単位:百万円)	① 輸送コスト削減 ② 船舶大型化 ③ 利用環境改善 ④ 残存価値等 総便益 基準年換算(B)	18,211 1,984 1,933 2,326 24,454 9,076	① 建設費 ② 管理費 総費用 基準年換算(C)	7,194 203 7,397 8,264	費用便益比(B/C) = 9076 / 8264 = 1.1	
6 事業を巡る状況の変化	① 社会・経済： 本部港へのアクセス道路となる国道449号は、起点(名護市宇茂佐)～瀬底大橋間(本部町健壁)が概成しており、本港へのアクセスが向上している。 また、H23年1月には、クルーズ船につぼん丸、そしてH23年3月には、クルーズ船ばしふいっくびいなす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うこととなる。 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」の実現が沖繩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砕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のと同時に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。 ② 事業の効率性(代替案等の可能性やコスト縮減)： 総事業費のうち、42%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： H18から岸壁(-9m)、港湾施設用地、緑地等の施設整備を開始し、順次施工している。また、防波堤撤去等が完了して小型船だまりの安全性が向上している。					
8 今後の対応・見直し	① 事業計画等：平成18年度には岸壁(-9m)等の整備に着手し、平成25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(前回再評価での主な意見等)	・緑地と一体的に整備した、施設が良好な環境で適切に自主運営できるよう配慮してほしい。					