

【事業の経緯】


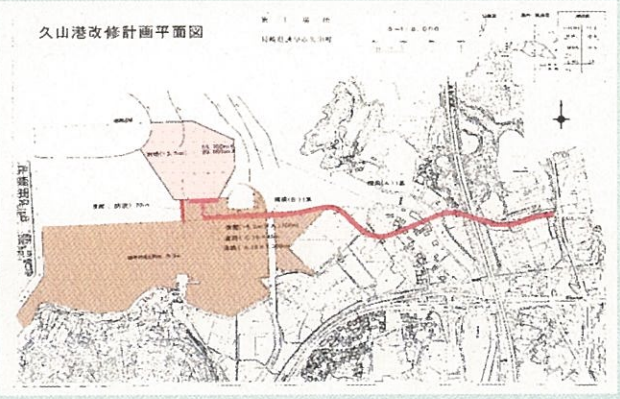
別添資料1

港湾-1 久山港改修事業の経緯

審議経過	再評価 の理由	工 期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
当初	-	H6	H15	40.6	採択時 未算定	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(-5.5m) A=8,000㎡ V=25,000㎡ ・護岸(防波) L=78m ・岸壁(-5.5m)(A) L=100m ・岸壁(-5.5m)(B) L=100m ・道路(A) L= 5×1,440m ・道路(B) L= 6×80m ・道路(C) L= 6×80m ・橋梁(A) N=1.0基 ・橋梁(B) N=1.0基
第1回審議 (H15)	事業開始後 10年経過	H6	H19	38.9	1.69	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(-5.5m) A=8,000㎡ V=25,000㎡ ・護岸(防波) L=78m ・岸壁(-5.5m)(A) L=100m ・岸壁(-5.5m)(B) L=100m ・道路(A) L= 5×1,440m ・道路(B) L= 6×80m ・道路(C) L= 6×80m ・橋梁(A) N=1.0基 ・橋梁(B) N=1.0基
第2回審議 (H20)	再評価後 5年経過	H6	H23	36.0	1.26	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(-5.5m) A=65,700㎡ V=99,000㎡ ・護岸(防波) L=70m ・岸壁(-5.5m)(A) L=100m ・道路(A) L= 6×1,300m ・道路(C) L= 6×45m ・橋梁(A) N=1.0基 ・橋梁(B) N=1.0基
第3回審議 (H29:今回)	事業完了後 5年経過	H6	H24	36.5	1.04	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(-5.5m) A=70,000㎡ V=98,000㎡ ・護岸(防波) L=70m ・岸壁(-5.5m)(A) L=100m ・道路(A) L= 6×1,300m ・道路(C) L= 6×45m ・橋梁(A) N=1.0基 ・橋梁(B) N=1.0基

事後評価結果（平成 29 年度）

整理番号	港湾-1
担当課	県央振興局 河港課
担当課長名	小川 秀文

事業名	久山港改修事業		事業区分	地方港湾	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県 諫早市 久山 至：				延長	—
事業概要 ・泊地(-5.5m) A=70,000㎡ V=98,000㎥ ・護岸(防波) L=70m ・岸壁(-5.5m)(A) L=100m ・道路(A) L= 6×1,300m ・道路(C) L= 6×45m ・橋梁(A) N=1.0基 ・橋梁(B) N=1.0基						
事業の目的・必要性 久山港において、県央地区における国内物流ターミナル施設として、港湾関連施設を一体整備し、建設資材等の物流効率化を図ることにより、地域力向上を目指す。						
事業概要図						
						
工期	着工	H	6 年度			
	完了	H	24 年度			
事業費	当初	40.6 億円				
	最終	36.5 億円				
B/C	当初	—	総便益(B)	— 億円	総費用(C)	— 億円 基準年度 H— 年度
	事後評価時点	1.04	総便益(B)	70.2 億円	総費用(C)	67.5 億円 基準年度 H 29 年度
便益の主な根拠 他港から久山港へのシフトによる輸送費用の削減						
事業の発現状況 県央地区に多く集中する生コン工場への砂の陸揚港として小長井港、長与港が利用されていたが、久山港が国内物流の中継点として利用可能になったことで、砂の採取場所から出荷先までの運搬距離が短縮されている。これにより輸送費が削減され、地域経済の活性化に繋がっている。						
事業の効果等	海送平均距離180km→120m 陸送平均距離29km→8km					
事業による環境変化	CO2排出量の低減 181.8t/年					
事業を巡る社会経済情勢等の変化 近年、公共事業量は回復傾向であり、今後も砂の取扱量は堅調に推移していくとみられる。						

対応方針
当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)
久山港の岸壁整備により、取扱貨物(砂)の運送コストの削減など事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。
同種事業に係わる対応方針 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)
事業が長期化している傾向があるため、事業計画の選択と集中により、施設の早期完成を図る必要がある。
特記事項
今後、社会情勢の変化により、臨港道路の交通量が増加する可能性があり、円滑な維持管理を実施していく必要がある。

平成29年度
長崎県公共事業評価監視委員会

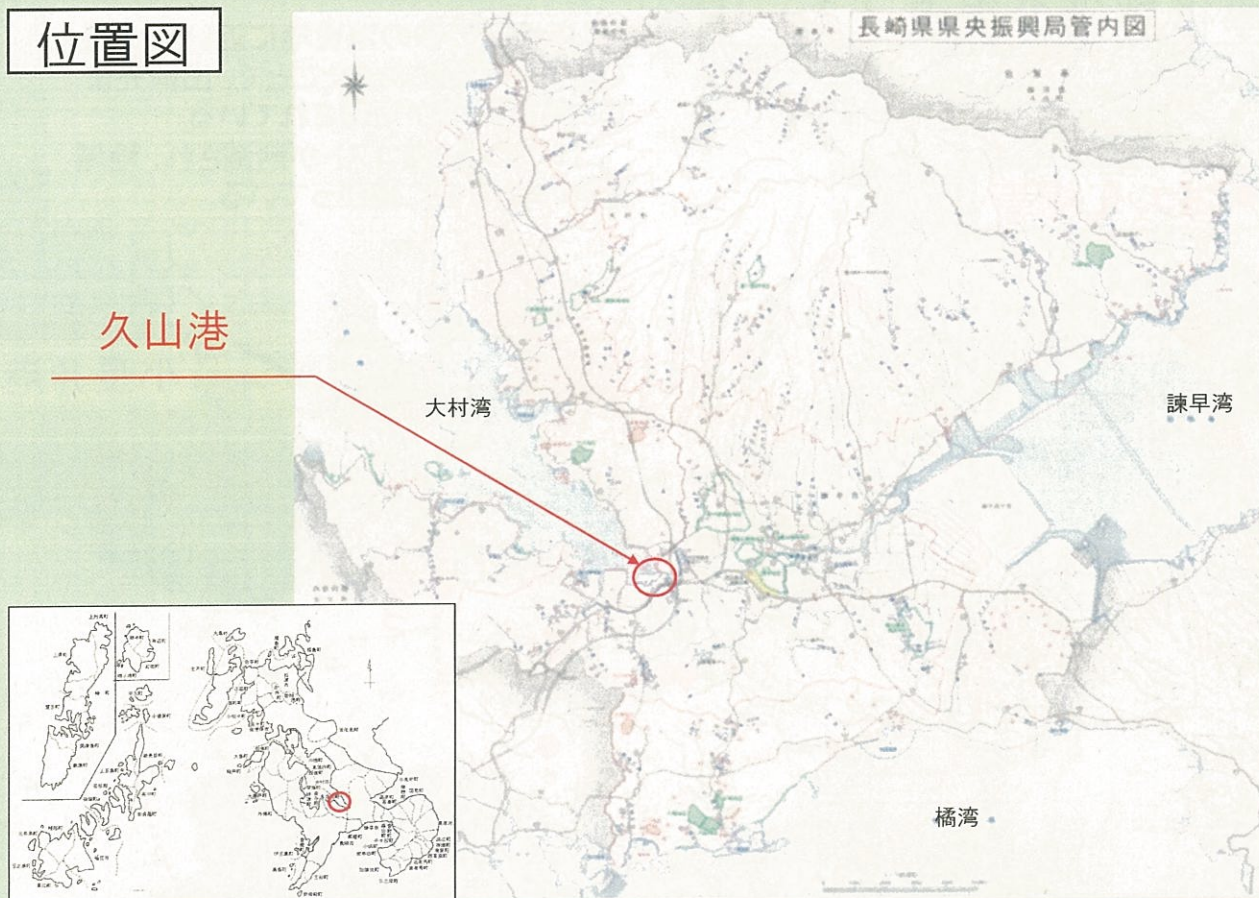
事後評価対象事業

港湾-1 久山港改修事業
久山港国内物流ターミナル

長崎県

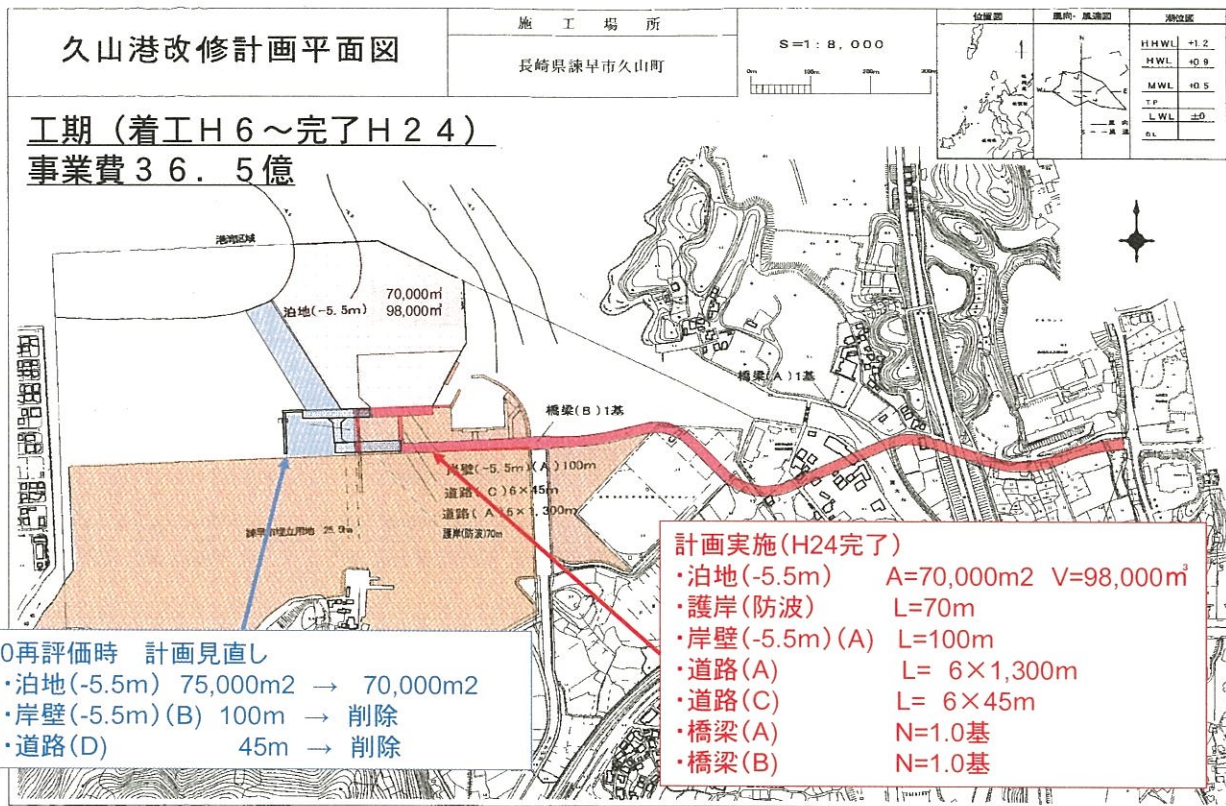
1

位置図



2

事業概要及び目的



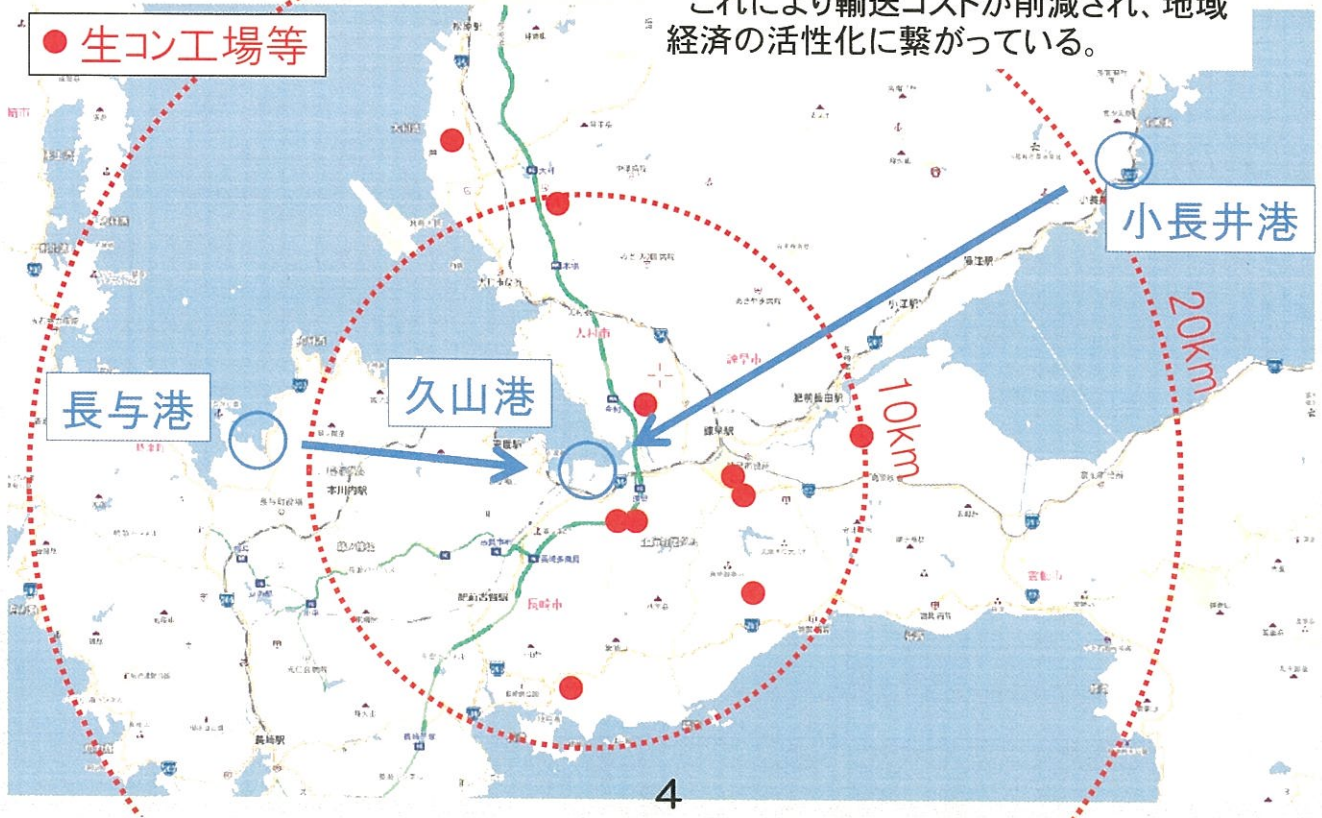
3

事後評価の視点 (1)

【事業の効果等】

県央地区の砂の消費地に近い久山港で陸揚げ可能になったことで、出荷先までの運搬距離が短縮されている。

これにより輸送コストが削減され、地域経済の活性化に繋がっている。



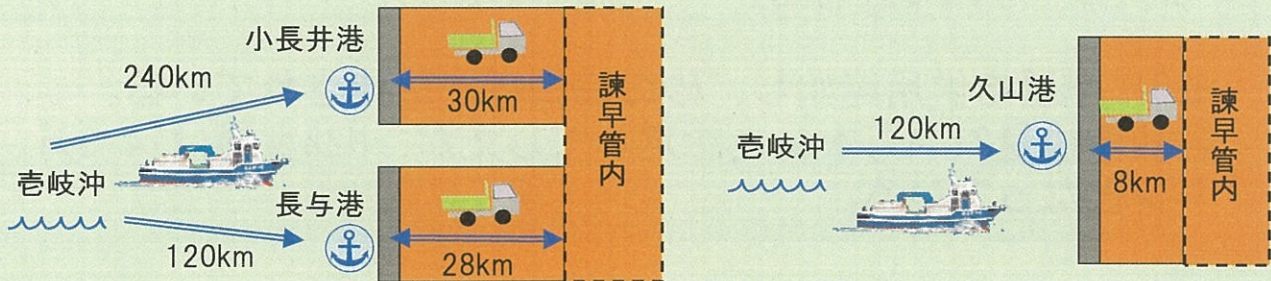
4

事後評価の視点（1）

【事業の効果等】

整備前：小長井港、長与港を利用

整備後：久山港を利用



砂採取場所から陸揚港までの運搬距離が削減
・海上運搬距離削減効果：240km → 120km
陸揚港から出荷先までの運搬距離が削減
・陸上運搬距離削減効果：30km → 8km

事後評価の視点（1）

【事業の効果等】

-5.5m岸壁の整備により砂運搬船2000t級まで接岸可能になり、輸送の効率化が図られている。

小長井港	-4.5m岸壁	1000t級対応
長与港	-4.5m岸壁	1000t級対応
	↓	
久山港	-5.5m岸壁	2000t級対応

岸壁水深は-5.5mで、2000 t級まで対応

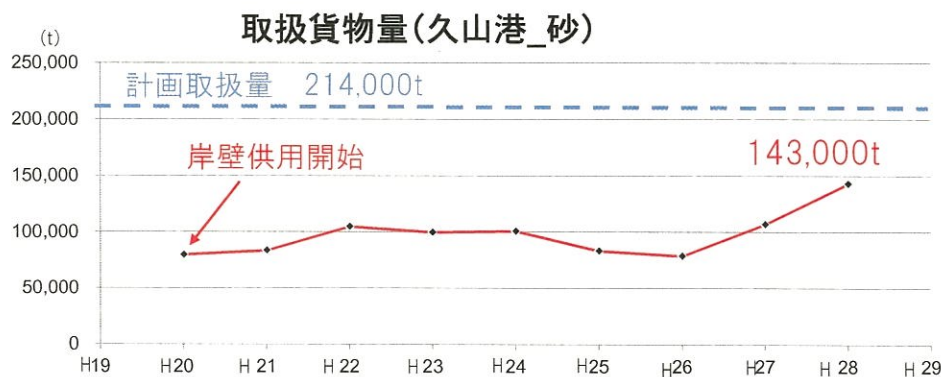


事後評価の視点（2）

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

- ・ 事業費：36.0億円（前回）→ 36.5億円（変更）
- ・ B/C：1.26（前回）→ 1.04（現行）

H20に岸壁を供用開始し、砂の陸揚げが開始されている。
当初取扱量21.4万トンと想定してしたが、H28実績は14.3万トンとなっている。



7

事後評価の視点（3）

【今後の事後評価及び改善措置の必要性】

久山港の岸壁整備により、取扱貨物（砂）の運送コストの削減など事業の効果がみられ、砂の取扱量も堅調に推移していることから、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はない。

【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】

事業が長期化している傾向があるため、事業計画の選択と集中により、施設の早期完成を図る必要がある。