

【事業の経緯】

別添資料1

港湾-1 厳原港改修事業の経緯

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	—	H7	H20	30.0	採択時 未算定	<ul style="list-style-type: none"> ・道路(A) L=240m ・道路(B) L=800m ・道路(C) L=230m
第1回審議 (H16)	事業開始後 10年経過	H7	H20	30.0	2.00	<ul style="list-style-type: none"> ・道路(A) L=240m ・道路(B) L=800m ・道路(C) L=230m
第2回審議 (H21)	再評価後 5年経過	H7	H24	36.5	1.20	<ul style="list-style-type: none"> ・道路(A) L=240m ・道路(B) L=820m ・道路(C) L=340m
第3回審議 (H30)	事業完了後 5年経過	H7	H25	49.9	1.06	<ul style="list-style-type: none"> ・道路(A) L=240m ・道路(B) L=820m ・道路(C) L=340m

事後評価結果（平成 30 年度）

整理番号	港湾-1
担当課	対馬振興局 河港課
担当課長名	渡辺 浩明

事業名	厳原港改修事業	事業区分	重要港湾	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県 対馬市 厳原町 至：	延長	1,400m		

事業概要

- ・道路(A) L=240m
- ・道路(B) L=820m
- ・道路(C) L=340m

事業の目的・必要性

厳原港の厳原地区と久田地区を結ぶ臨港道路を整備し、ふ頭間の安全かつ円滑な交通体系を確保する。

事業概要図



工期	着工	H 7 年度
	完了	H 25 年度
事業費	再評価時点	36.5 億円
	最終	49.9 億円
B/C	再評価時点	1.20 総便益(B) 45.9 億円 総費用(C) 38.2 億円 基準年度 H 21 年度
	事後評価時点	1.06 総便益(B) 76.4 億円 総費用(C) 71.5 億円 基準年度 H 30 年度

便益の主な根拠

- ・輸送コストの削減
- ・輸送時間の短縮

事業の発現状況

- 事業の効果等
- ・臨港道路が整備されたことで、厳原地区及び久田地区のふ頭間の輸送距離が短縮された。
(輸送距離1.7km⇒1.4km)
 - ・道路線形も直線的になったことから、旅行速度が上昇し、走行時間の短縮に繋がった。
(旅行速度25km/h⇒50km/h、走行時間4.1分⇒1.7分)
 - ・輸送距離と走行時間の短縮により、輸送コストが低減された。
(輸送コスト2.73億円/年の低減)

事業による環境変化	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送距離の短縮効果により、CO2排出量が低減されている。 (低減量91t/年)
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・厳原港における外国人乗降客数の増加している。 (再評価時(H21) 67,230人⇒事後評価時(H29) 204,150人) 	
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)	
<ul style="list-style-type: none"> ・厳原港の臨港道路が整備されたことにより、厳原地区及び久田地区のふ頭間の安全な交通体系が確保され、輸送コストの削減やCO2排出量の低減などの効果が見られたことから、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)	
<ul style="list-style-type: none"> ・新設した臨港道路の交通量について計画と整備後の実態に差が生じている。よって同種事業の計画・調査時には、臨港地区への流入・流出量だけでなく、当地区周囲の交通状況をより綿密に把握し計画に反映させる必要がある。 	
特記事項	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年4月1日施行「国境離島新法」により、航路・航空路運賃の低廉化などの支援措置が講じられたことや外国人乗降客数の増加等の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ることから、円滑な維持管理を実施していく必要がある。 	

平成30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 厳原港改修事業
厳原地区臨港道路整備

長崎県

1

厳原港の概要



2

事業概要及び目的

《工 期》H7～H25

《事業費》49.9億円

《事業概要》

- ・道路(A) 240m
- ・道路(B) 820m
- ・道路(C) 340m



3

事後評価の視点 (1)

【事業の効果等】



＜整備前の状況①＞



＜整備前の状況②＞



＜整備後の状況＞

臨港道路が整備されたことで、厳原地区及び久田地区のふ頭間の輸送距離が短縮され、道路線形も直線的になったことから、旅行速度が上昇し、走行時間の短縮、輸送コストの削減が図られた。

- ・輸送距離の短縮 1.7km⇒1.4km
- ・旅行速度の上昇 25km/h⇒50km/h
- ・走行時間の短縮 4.1分⇒1.7分
- ・輸送コストの削減 2.73億円/年

4

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：36.5億円（前回）→ 49.9億円（変更）
- ・ 完了年度：H24（前回）→ H25（変更）
- ・ B/C：1.20（前回）→ 1.06（変更）

鋼材（鉄筋等）の価格高騰の影響により、事業費の増額が生じた。
なお、工期については、平成24年度予算を繰越し、平成25年度に完成した。

【主な事業費の増額内容】

- ・ 鋼材価格の高騰
（北京オリンピックに伴う建設ラッシュ）
- ・ 橋梁下部工における掘削工法の変更に伴う事業費の増加
（現地の基層は岩盤であったが、想定よりも硬質な岩盤層が厚かったため、砕岩棒や静的破砕剤等を使用した掘削工法に変更）

事後評価の視点（3）

【社会経済情勢の変化】

近年、対馬地域の観光客数は増加傾向にあり、特に外国人観光客が引き続き大幅な伸びが見られている。

厳原港における外国人乗降客数は、過去最高の204,150人（2017年）であり、今後も観光客の増加が推測されることから、臨港道路を通過する交通量の増加が見込まれる。



韓国人観光客の入国審査待ち状況



厳原港国際ターミナルビル内の混雑状況

【今後の事後評価及び改善措置の必要性】

厳原港の臨港道路が整備されたことにより、厳原地区及び久田地区のふ頭間の安全な交通体系が確保され、輸送コストの削減やCO₂排出量の低減などの効果が見られたことから、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。

【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】

新設した臨港道路の交通量について計画と整備後の実態に差が生じている。よって同種事業の計画・調査時には、臨港地区への流入・流出量だけでなく、当地区周囲の交通状況をより綿密に把握し計画に反映させる必要がある。

【事業の経緯】

別添資料1

港湾-2 瀬川港海岸保全事業の経緯

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			
第1回審議 (H13)		S62	H23	31.0	1.2	護岸(改良) 719m
第2回審議 (H18)	再評価後 5年経過	S62	H25	18.1	1.7	護岸(改良) 719m
第3回審議 (H23)	再評価後 5年経過	S62	H25	18.5	1.32	護岸(改良) 650m
第4回審議 (H30:今回)	事業完了後 5年経過	S62	H25	17.9	1.29	護岸(改良) 650m

事後評価結果（平成 30 年度）

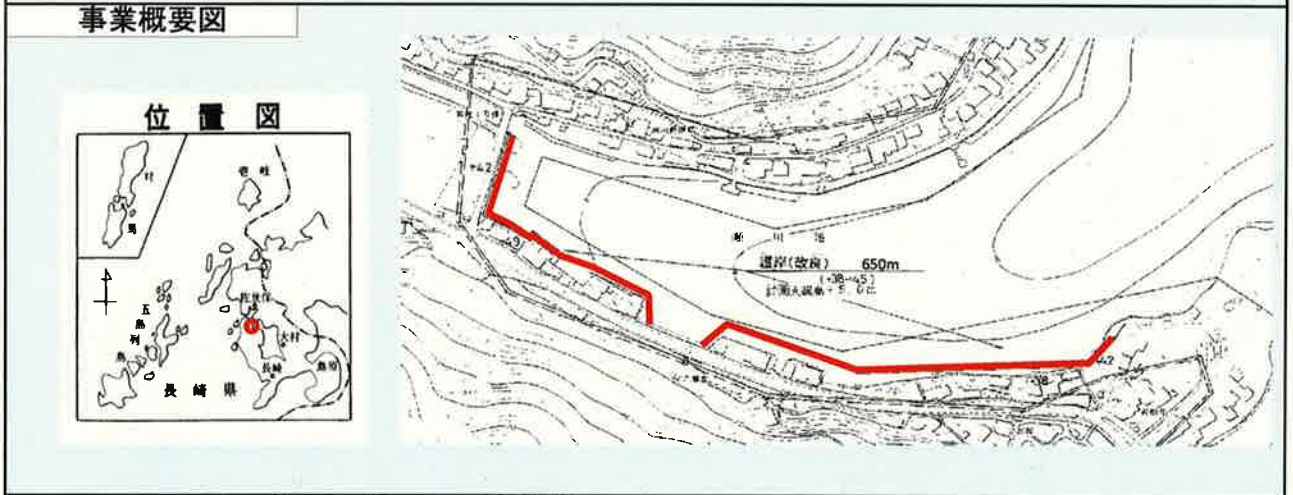
整理番号	港湾-2
担当課	県北振興局港湾漁港第一課
担当課長名	木村 博康

事業名	瀬川港海岸保全事業	事業区分	地方港湾	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県西海市西海町川内 至：			延長	—

事業概要
・護岸(改良) L=650m

事業の目的・必要性

瀬川港川内地区の既設護岸は、老朽化が激しく天端高も不足している上、民家が護岸に近接しており、過去には台風による被害が生じていることから、海岸高潮対策事業により護岸の改良を実施することで災害を防除し、国土保全と民生安定を図るものである。



工期	着工	S	62 年度		
	完了	H	25 年度		
事業費	前回評価	18.5 億円			
	最終	17.9 億円			
B/C	前回評価	1.32	総便益(B) 40.4 億円	総費用(C) 30.6 億円	基準年度 H 23 年度
	事後評価時点	1.29	総便益(B) 54.6 億円	総費用(C) 42.3 億円	基準年度 H 30 年度

便益の主な根拠

一般資産被害額、公共土木施設被害額、公益事業等被害額

事業の発現状況

・護岸及び樋門の整備により、高潮・波浪等から背後地の建物被害や住民の死傷被害が減少され、住民や事業所従事者の不安感が解消され、民生の安定が図られている。

事業による環境変化

・特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化

・川内地区の護岸背後には民家が近接しており、既設護岸は天端高が低い上に老朽化も著しかったが、施設整備により越波等の高潮による被災の恐れがなくなり民生の安定が図られている。

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)

・施設完成後、高潮や浸水被害は発生しておらず、事業の効果がみられ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)

・護岸の整備により高潮浸水被害はなくなっており、事業完了後における事業効果について確認できることから、同種事業についても同じ手法を用いて評価を行うことが妥当と考え見直しの必要性はないと判断している。

特記事項

・特になし

平成30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-2 瀬川港海岸保全事業
護岸（改良）

長崎県

1

位置図



2

事業概要及び目的

瀬川港平面図

瀬川港 (川内地区)

位置図



風向・風速図



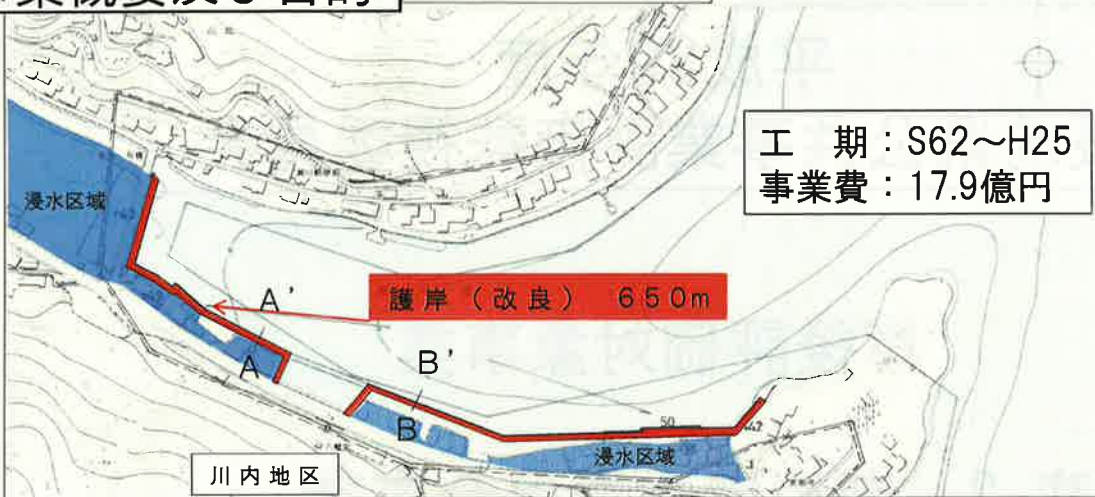
潮位図



凡例

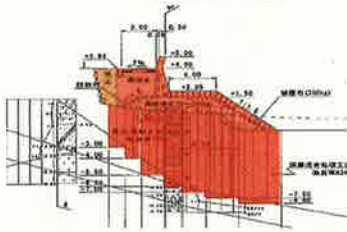
<input type="checkbox"/>	年度実績
<input type="checkbox"/>	年度実績
<input type="checkbox"/>	年度要求
<input type="checkbox"/>	年度計画
<input type="checkbox"/>	別途施工

工期：S62~H25
事業費：17.9億円



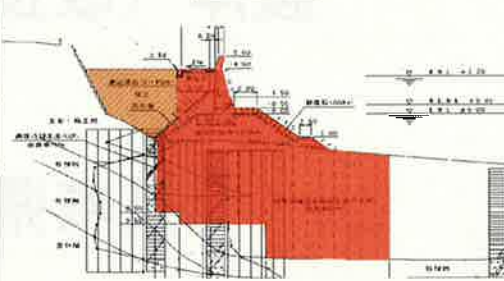
標準断面図

A-A'



標準断面図

B-B'



事後評価の視点 (1)

【事業の効果等】



・老朽化した既存護岸の前面に強固な護岸を構築し、高潮に対応した天端高を確保することで、背後民家や資産を浸水被害から護っており、完成後の浸水被害は発生していない。

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：18.5億円（前回） → 17.9億円（変更）
- ・ B/C：1.32（前回） → 1.29（現行）
 - ・ 費用対効果は、最新の統計データを基に被害額を再算定した結果、B/Cが僅かに減少している。

【社会経済情勢の変化】

- ・ 川内地区の護岸背後には民家が近接しており、既設護岸は天端高が低い上に老朽化も著しかったが、施設整備により越波等の高潮による被災の恐れがなくなり民生の安定が図られている。

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】

- ・ 施設完成後、高潮や浸水被害は発生しておらず、事業の効果がみられ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と判断している。

【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】

- ・ 護岸の整備により高潮浸水被害はなくなっており、事業完了後における事業効果について確認できることから、同種事業についても同じ手法を用いて評価を行うことが妥当と考え見直しの必要性はないと判断している。

【事業の経緯】

別添資料1

港湾-3 瀬川港改修事業の経緯

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	-	H8	H12	3.6	採択時 未策定	<ul style="list-style-type: none"> ・防波堤(北) L=70m ・護岸(防波)(A) L=110m ・物揚場(-3m)(A) L=65m
第1回審議 (H17)	事業開始後 10年経過	H8	H21	21.8	1.16	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(-2m) A=400㎡ V=200㎡ ・防波堤(北) L=70m ・防波堤(A) L=25m ・防波堤(南) L=20m ・護岸(防波)(A) L=111.5m ・護岸(防波)(B) L=16m ・護岸(防波)(D) L=20m ・物揚場(-3.0m)(A) L=65m ・物揚場(-2.0m)(A) L=65m ・物揚場(-2.0m) L=110m ・浮棧橋 N=1.0基 ・浮棧橋(改良) N=1基 ・船揚場(A) L=10m ・道路 L=6m×10m ・道路(B) L=4m×90m
第2回審議 (H23)	再評価後 5年経過	H8	H24	23.7	1.23	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(-2m) A=410㎡ V=230㎡ ・防波堤(北) L=70m ・防波堤(A) L=25m ・防波堤(南) L=20m ・護岸(防波)(A) L=111.5m ・護岸(防波)(B) L=16m ・護岸(防波)(D) L=29m ・物揚場(-3.0m)(A) L=65m ・物揚場(-2.0m)(A) L=65m ・物揚場(-2.0m) L=110m ・浮棧橋 N=1.0基 ・船揚場(A) L=10m ・道路 L=6m×10m ・道路(B) L=4m×90m
第3回審議 (H30)	事業完了後 5年経過	H8	H25	23.7	1.17	<ul style="list-style-type: none"> ・泊地(-2m) A=410㎡ V=230㎡ ・防波堤(北) L=70m ・防波堤(A) L=25m ・防波堤(南) L=20m ・護岸(防波)(A) L=111.5m ・護岸(防波)(B) L=16m ・護岸(防波)(D) L=29m ・物揚場(-3.0m)(A) L=65m ・物揚場(-2.0m)(A) L=65m ・物揚場(-2.0m) L=110m ・浮棧橋 N=1.0基 ・船揚場(A) L=10m ・道路 L=6m×10m ・道路(B) L=4m×90m

事後評価結果（平成 30 年度）

整理番号	港湾-3
担当課	県北振興局港湾漁港第一課
担当課長名	木村 博康

事業名	瀬川港改修事業	事業区分	地方港湾	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県西海市西海町畑下、川内 至：	延長	—		

事業概要
 泊地(-2m) A=410㎡(V=230㎡)、防波堤(北) L=70m、防波堤(A) L=25m、防波堤(南) L=20m
 護岸(防波)(A) L=111.5m、護岸(防波)(B) L=16m、護岸(防波)(D) L=29m
 物揚場(-3.0m)(A) L=65m、物揚場(-2.0m)(A) L=65m、物揚場(-2.0m) L=110m、浮桟橋 N=1.0基、船揚場(A) L=10m
 道路 L=6m×10m、道路(B) L=4m×90m

事業の目的・必要性
 瀬川港は係留施設がほとんどなく、多くの漁船が護岸や簡易なイカダにつけており、漁具等の積み卸し作業などに多くの労力を要し、荒天時には他港への非難を余儀なくしていた。
 このことから港湾改修事業により防波堤、物揚場等の施設を整備することにより、出漁準備作業時間の短縮などの水産物の生産性向上を図る。



工期	着工	H	8 年度			
	完了	H	25 年度			
事業費	前回評価時点	23.7 億円				
	最終	23.7 億円				
B/C	前回評価時点	1.23	総便益(B) 35.1 億円	総費用(C) 28.3 億円	基準年度 H 24 年度	
	事後評価時点	1.17	総便益(B) 53.7 億円	総費用(C) 45.8 億円	基準年度 H 30 年度	

便益の主な根拠
 水産物生産コストの削減効果、労働環境の改善効果、漁獲物の付加価値化の効果

事業の発現状況
 防波堤、物揚場等の施設整備により、荒天時の他港避難にかかるコストが削減され、また出漁にかかる漁船への荷積み作業が効率化することにより、水産物の生産性の向上が図られている。

事業の効果等

事業による環境変化
 特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化

近年、漁船数や漁業者数は減少傾向にあるが、当港においては直近5か年で登録漁船数及び漁協組合員数は僅かに減少しているが、ほぼ横ばいの推移となっている。

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)

施設完成後の出漁準備作業時間の短縮や荒天時の他港避難回数の減少の事業効果がみられることから、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)

施設の整備による水産物の生産性向上が図れており、事業完了後における事業効果について確認できることから、同種事業についても同じ手法を用いて評価を行うことが妥当と考え、見直しの必要性はないと判断する。

特記事項

特になし。

平成30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-3 瀬川港改修事業
小型船だまり整備

長崎県

1

位置図



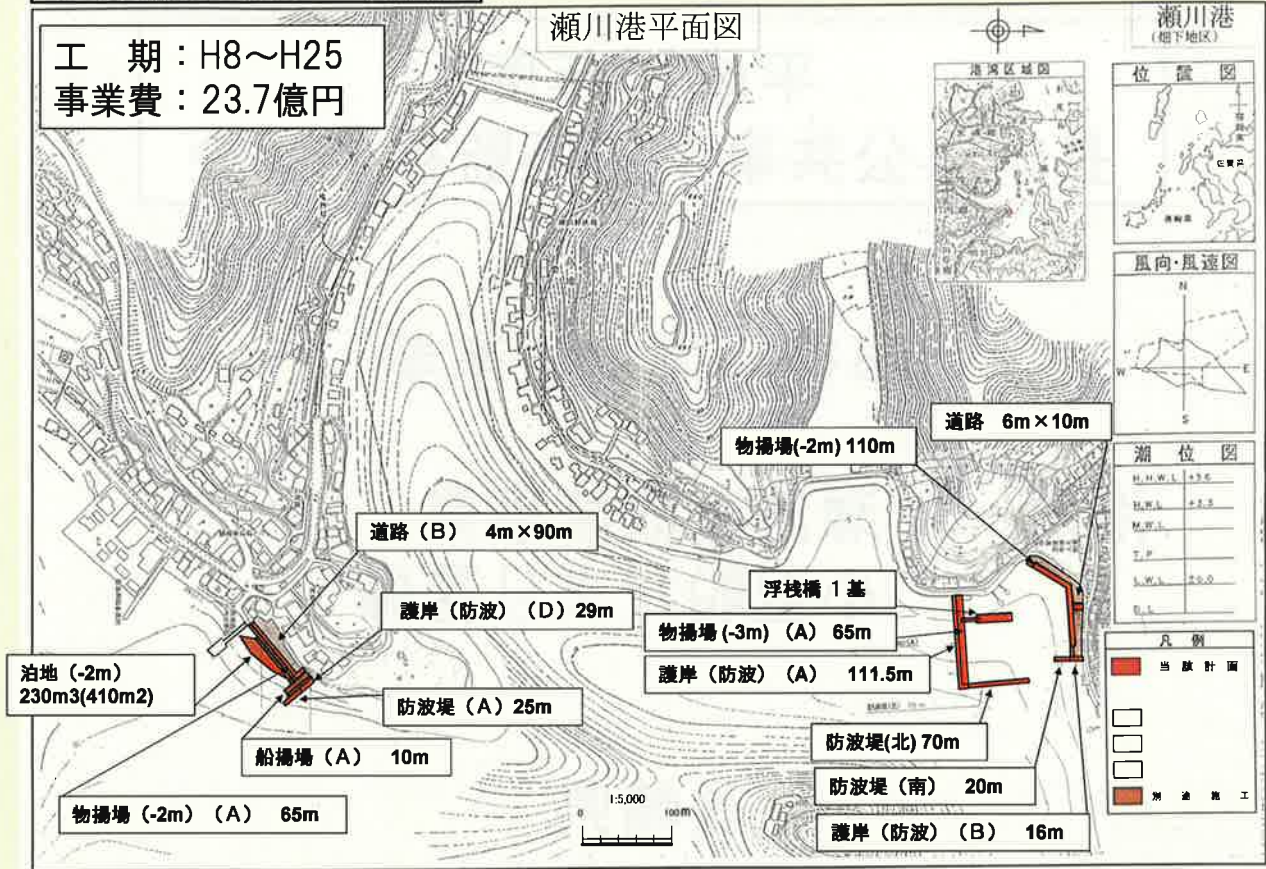
2

事業概要及び目的

工期：H8～H25
事業費：23.7億円

瀬川港平面図

瀬川港
(想下地区)



事後評価の視点 (1)

【事業の効果等】

整備前



整備後



不安定な木製桟橋等に係船していたが、物揚場の整備により就労環境が改善されている。

事後評価の視点（1）

【事業の効果等】

整備前



整備後



網の陸揚げ状況

網の補修は手狭なイカダの上で行っていたが、浮棧橋等の整備により陸上で行うことが可能となり、作業の効率化が図られている。

5

事後評価の視点（1）

【事業の効果等】

整備前



整備後



小型漁船への乗降は高低差が大きく、海への転落の危険を伴っていたが、簡易浮棧橋の整備により、安全な乗降が可能となっている。

6

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】

- ・ 完了年度：H24（前回） → H25（変更）
- ・ B/C : 1.23（前回） → 1.17（現行）

漁船数が微減しているため、B/Cも微減となっている。

【社会経済情勢の変化】

近年、漁船数や漁業者数は減少傾向にあるが、当港においては直近5か年で登録漁船数及び漁協組合員数は僅かに減少しているが、ほぼ横ばいの推移となっている。

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】

施設完成後の出漁準備作業時間の短縮や荒天時の他港避難回数の減少の事業効果がみられることから、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。

【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】

施設の整備による水産物の生産性向上が図れており、事業完了後における事業効果について確認できることから、同種事業についても同じ手法を用いて評価を行うことが妥当と考え、見直しの必要性はないと判断する。