

令和4年度再評価箇所

事業名	JR長崎本線連続立体交差事業		事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎市松山町 至：長崎市尾上町			延長	約2.5km	
事業概要	JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間において、鉄道を連続立体交差化することにより4箇所の踏切を除却し、踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的とした事業である。					
H13年度着工準備採択	H20年度都市計画決定	H21年度用地着手	H22年度工事着手			
全体事業費	514億円		事業進捗率	89.9%	供用済延長	約2.5km
計画交通量	— 台/日					
費用便益分析結果	B/C (事業全体) 1.02 (残事業) 2.85	総費用 (残事業)/(事業全体) 46億円/590億円 事業費：25億円/537億円 維持管理費：21億円/53億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 131億円/601億円 走行時間短縮便益：126億円/572億円 走行費用減少便益：5億円/28億円 交通事故減少便益：0億円/1億円	基準年 令和4年		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の高架化により、4箇所の踏切が除却され、踏切による交通渋滞の解消や踏切事故が無くなることにより、交通の円滑化が図られる。 ・鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与する。 ・西九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接地において長崎スタジアムシティプロジェクトが進められており、長崎市から早期の整備を望まれている。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年9月に武雄温泉から長崎間において、西九州新幹線が開業。 ・長崎駅周辺土地区画整理区域内において出島メッセ長崎や長崎警察署が完成。また、駅ビル等の開発計画や近隣の土地におけるサッカースタジアムを主とした大規模開発計画が、事業者により進められている。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年3月に高架線への切り替え完了。現在、側道及び交差道路の整備を進めている。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> ・稲佐立体交差及び長崎駅東通り線の都市計画の変更に基づき、関係機関との協議や道路の詳細設計を行い、工事にかかる期間を精査したところ、事業完了が令和6年度となる見通し。 					
施設の構造や工法の変更等	なし					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勧案すれば、事業の必要性、重要性に変更はないと考えられる。					

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

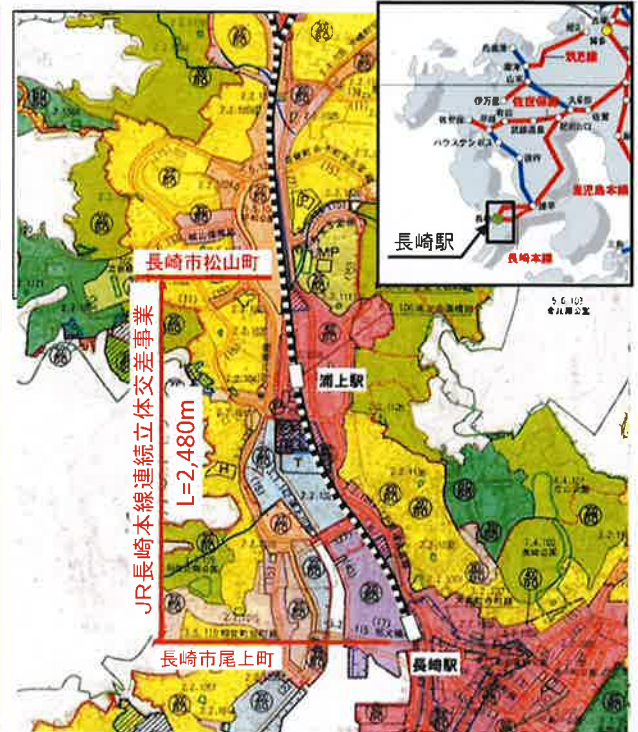
令和4年度 第3回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

都政-1 JR長崎本線連続立体交差事業

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後変更



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B / C	備考
		着工	完了			
当初	-	H 1 3	H 2 7	348.0	2.15	【工事概要】 延長=2.5km 工事方式：仮線方式 除却踏切：4箇所
第1回審議 (H17)	着工準備採択後5年経過	H 1 3	H 3 3	348.0	1.74	【当初評価からの変更概要】 都市計画手続き難航による工期延長
第2回審議 (H22)	再評価後5年経過	H 1 3	H 3 2	396.0	1.11	【前回評価からの変更概要】 設計の進捗に伴う事業費増額
第3回審議 (H27)	再評価後5年経過	H 1 3	H 3 2	396.0	1.09	(前回計画からの変更点なし)
第4回審議 (H30)	再評価後変更	H 1 3	H 3 3	426.0	1.06	【前回評価からの変更概要】 駅舎デザインの変更による事業費増額 と工期延長
第5回審議 (R1)	再評価後変更	H 1 3	R 3	494.2	1.03	【前回評価からの変更概要】 支障物の発生、労務費・材料費の単価 上昇による事業費増額
第6回審議 (R3前回)	再評価後変更	H 1 3	R 5	494.2	1.07	【前回評価からの変更概要】 便益発生年の見直し 計画の見直し検討に伴う工期延長
第7回審議 (R4今回)	再評価後変更	H 1 3	R 6	514.3	1.02	【前回評価からの変更概要】 実施設計による工事工程精査結果に伴う 工期延長 計画見直しによる事業費増額

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

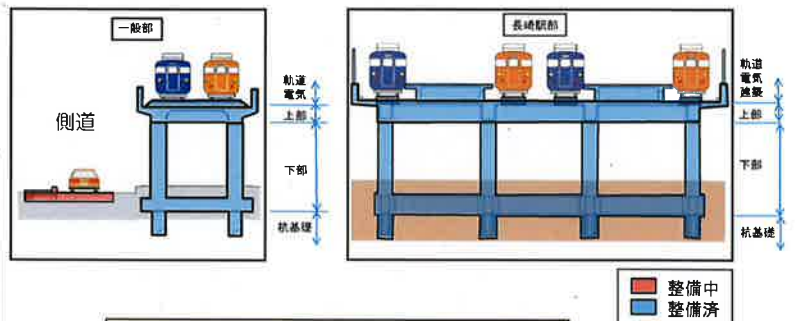
JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間において、鉄道の高架化により踏切を除却し、踏切による事故や交通渋滞の解消等、交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的としている。

◆事業概要

計画延長	L=2,480m
工事方式	仮線方式
除却踏切	竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切

▼事業経過・予定

平成13年度	着工準備採択
平成21年度	事業認可、用地着手
平成22年度	工事着手
平成27年度	仮線切替
令和元年度	高架切替、浦上駅・長崎駅新駅舎開業
令和6年度予定	側道整備完了



事業進捗率 89.9% (事業費ベース)
用地進捗率 100% (面積ベース)

3

3. 事業の効果・必要性

<交通の円滑化>

現状では踏切による交通渋滞や緊急車両の交通遮断等が発生。鉄道を高架化し事業区間内の4箇所の踏切を除却することで、踏切による交通渋滞や踏切事故の解消等が図られる。



<東西市街地の一体化>

鉄道によって分断された東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することが期待される。

西九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業との一体的な整備により長崎駅周辺の土地の有効活用が可能。



4

4. 事業の進捗状況

- ・令和2年3月にJR長崎本線の高架切替が完了し、区間内の4箇所の踏切が除却された。
- ・今後、側道(長崎駅東通り線、幸町線)などの道路工事を行う。



梁川橋踏切



長崎駅東通り線



整備状況



5

5. 上位計画への位置付け・関連事業の状況

①西九州新幹線

- ・令和4年9月23日に長崎一武雄温泉間が開業。
- ・高架下の整備や減濁水対策、環境対策対応などについて、引き続き令和7年度まで行われることとなっている。

②長崎駅周辺土地区画整理事業

- ・新しい長崎駅駅舎の東西駅前広場の他、官民の開発が進められている。
- ・駅西口においては、長崎警察署が令和2年3月に新庁舎移転、出島メッセ長崎が令和3年11月に開業。
- ・駅東口においては、東口駅前広場の他、JR九州による新長崎駅ビルの開発が進められている。

③長崎スタジアムシティプロジェクト

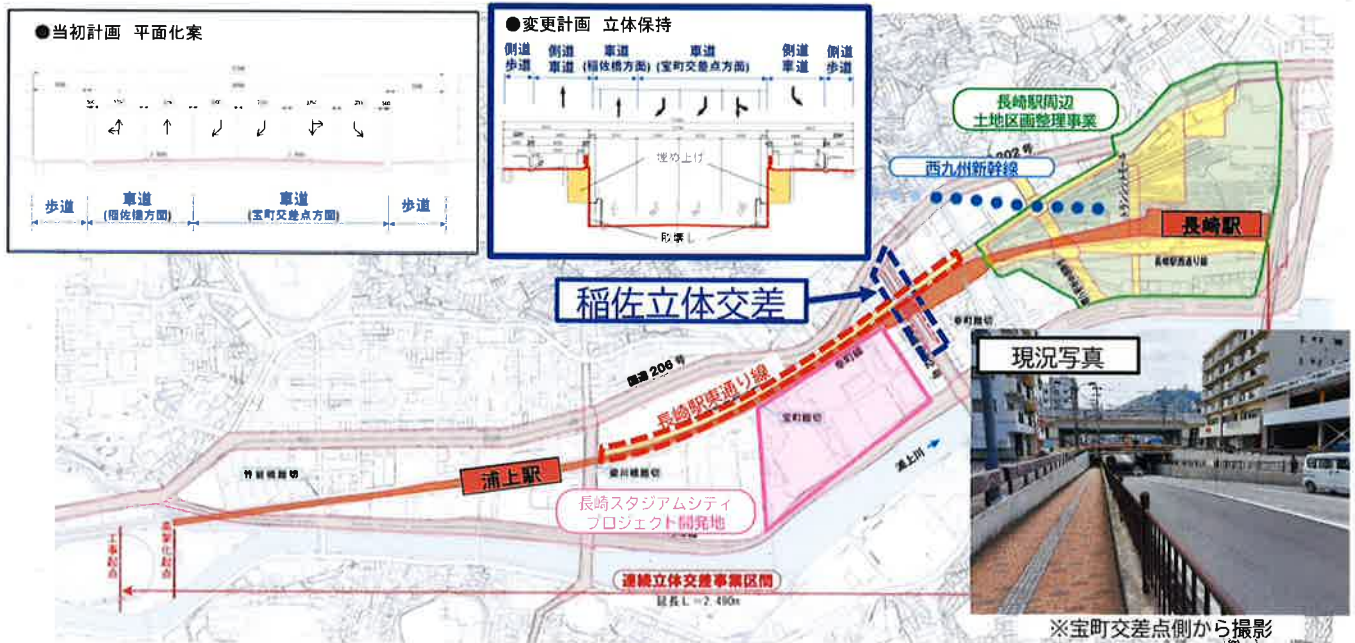
- ・本事業の高架区間に隣接する三菱重工長崎造船所幸町工場の跡地において、ジャパネットホールディングスグループによるサッカースタジアムを中心にアリーナ・オフィス・商業施設・ホテルなどの一体開発計画が進められている。
- ・当該地は、大規模工場跡地を計画的に土地利用転換し、良好な商業業務地を形成するため、令和3年3月に用途地域を工業地域から商業地域に変更した。
- ・令和4年7月から工事に着手しており、令和6年の完成を目指して工事が進められている。

6

6. 道路計画の変更

稲佐立体交差の計画変更

・当初は、稲佐立体交差を平面化する計画であったが、長崎スタジアムシティプロジェクト等の社会情勢の変化を踏まえ、歩行者の安全や円滑な車両交通を確保する為、立体交差を保持する計画に見直しを行った。

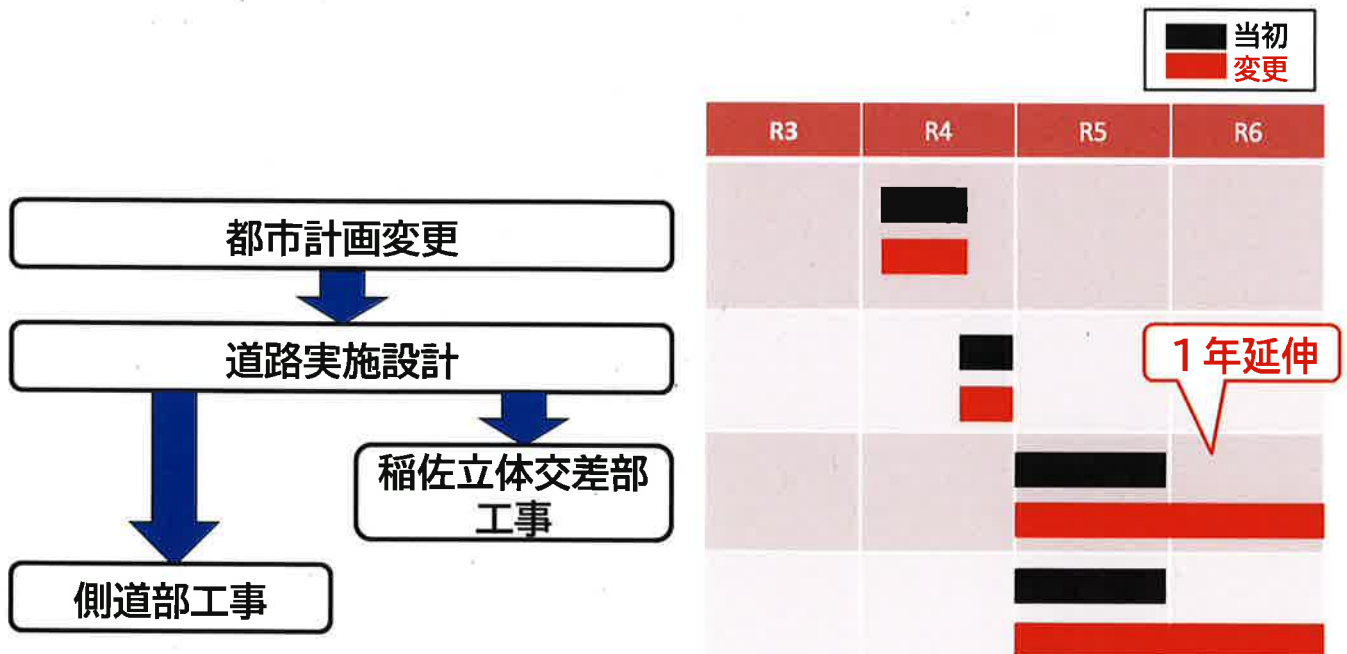


7

7. 事業期間の見直し

必要工事期間の精査

・現在、変更後の計画に基づき道路実施設計を進めているが、設計計画における施工方法を詳細に検討し、工事に必要となる期間を精査した結果、工事完了が1年遅れる見込みとなった。

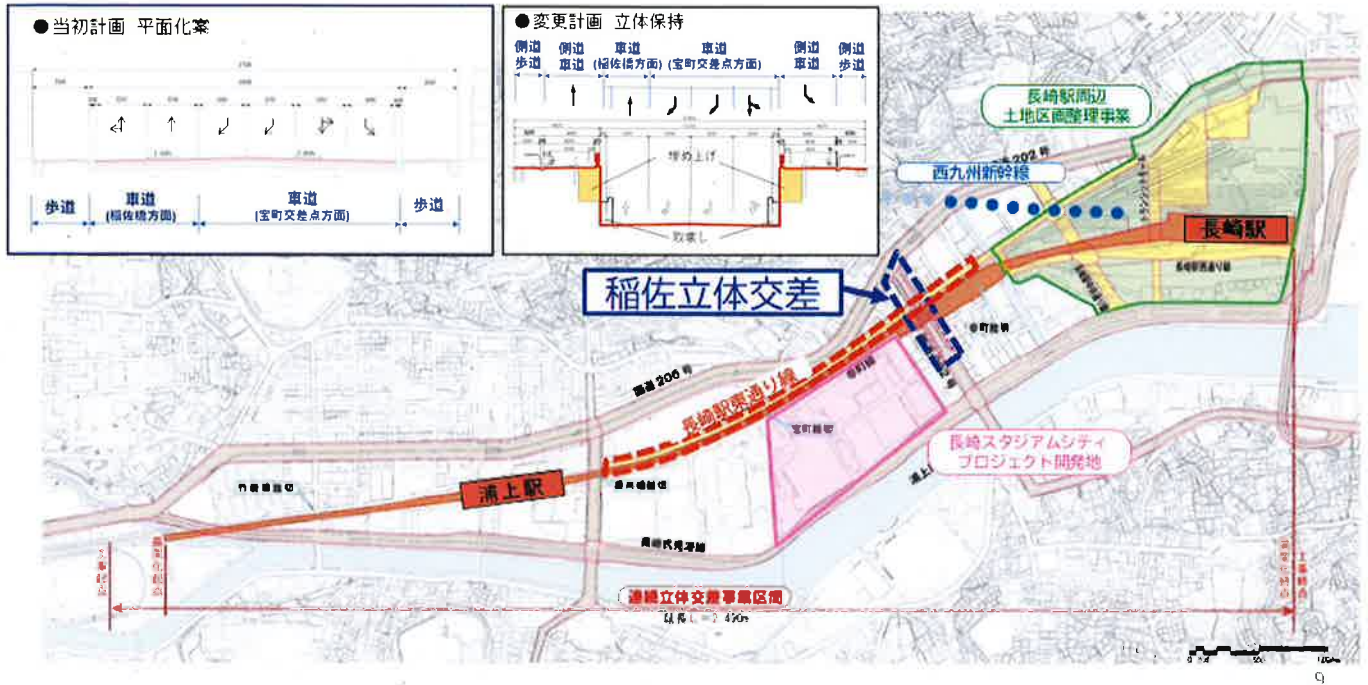


8

8. 事業費の増加

事業費の精査

・稲佐立体交差の計画見直しに伴うものや歩道の埋め上げ工事、長崎駅東通り線の高質化、労務単価の高騰等による増額、当初予定していた稲佐立体交差の埋立工事等の減額を含め、事業費を精査した結果、増額となった。



9. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和3年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	3.82 = 149億円 / 39億円	2.85 = 131億円 / 46億円
全事業	1.07 = 580億円 / 543億円	1.02 = 601億円 / 590億円

〔費用〕

・鉄道施設の整備に要する費用、関連道路の整備及び維持管理に要する費用

〔便益〕

・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

・費用便益分析マニュアルの改訂に伴う各種原単位の変更

〔マイナス要因〕

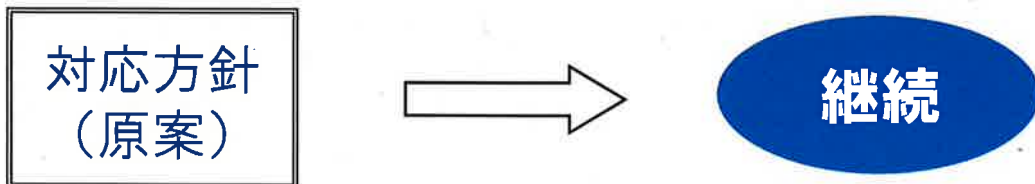
- ・工期の延長(工事期間の精査)
- ・事業費の増

◆ B/Cでは計測できない効果

- ・東西市街地の一体化による土地利用の増進
- ・駅舎デザインの高質化による景観の向上
- ・高架下空間の有効活用による利用可能用地の創出
- ・踏切による一旦停止の解消に伴うCO2排出量の削減


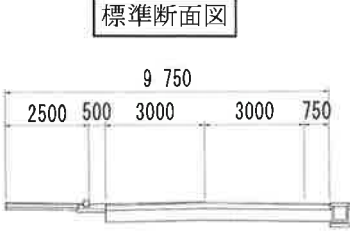

10. 対応方針(原案)

- ◆ 長崎駅から浦上駅周辺のエリアにおいて、鉄道の高架化により踏切を除却し、交通の円滑化を図るとともに、鉄道で分断されていた東西市街地の一体化により、地域の活性化に高く寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約90%[462.3億円/514.3億円](令和3年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- ◆ 隣接地において長崎スタジアムシティプロジェクトが進められており、長崎市から早期の整備を望まれている。
- ◆ 事業完了間近であり、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減は見込めない。
- ◆ 道路整備を含む事業全体の完了は遅れるものの、鉄道の高架化による踏切除却の効果は発現しており、費用対効果は見込まれる。



再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：東北振興局道路建設第二課
担当課長名：山田 正史

事業名	一般県道星鹿港線（御厨工区）		事業区分	一般県道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県松浦市星鹿町北久保免 至：長崎県松浦市御厨町里免		延長	1.0km		
事業概要	本事業を実施することで幅員狭小および線形不良区間を解消し、安全安心な生活道路の確保を行うものである。					
H24年度事業化	都市計画決定 なし		H26年度用地着手	H27年度工事着手		
全体事業費	8.8億		事業進捗率	75%		供用済延長 1.0km
計画交通量	3,061台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用（残事業）/（事業全体）		総便益（残事業）/（事業全体）		基準年
	（事業全体）	1.02		10.9/10.9億円		
	（残事業）	1.2/10.7億円 事業費：0.9/10.4億円 維持管理費：0.3/0.3億円		10.5/10.5億円 走行時間短縮便益：0.4/0.4億円 走行費用減少便益：0.0/0.0億円		令和4年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
	【全体事業】交通量変動：B/C=0.92~1.12（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=0.95~1.10（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=0.94~1.11（事業期間 ±20%）			【残事業】B/C=8.06~9.85（交通量 ±10%） B/C=5.36~27.41（事業費 ±10%） B/C=8.61~39.73（事業期間 ±20%）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・車両走行性の向上（拡幅及び線形不良解消により走行性の向上） ・歩行者の安全確保（歩道整備による交通安全性の向上） 					
関係する地方公共団体等の意見	松浦市より整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	近隣の星鹿漁港の漁獲量が増加、西九州自動車道一部供用開始					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和4年11月末までの事業進捗率は88%で、用地進捗は96%と進捗しており、今年度は用地買収を継続し、令和6年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	移転先との調整に時間を要し工程に遅れが生じた。今後も用地交渉を進め、令和6年度事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	汚濁防止膜の再設置、補償費の増加					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>全体計画 L=1.0km、W=6.0(9.75)m</p>  </div> </div>					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用と総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

令和4年度 第3回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-7 一般県道星鹿港線道路改築事業
(御厨工区)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 再評価後変更



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H24新規評価)	—	H24	H29	7.0	1.10	【工事概要】 延長1.0km 幅員6.0(9.75)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 10年経過	H24	R4	7.9	1.04	【当初評価からの変更概要】 ・埋設物撤去等による事業費増 ・漁協や漁業関係者との協議・同意に時間を要したことによる工期の延長 ・隣接する漁協事務所の新築工事との調整による工期の延長 ・隣接する埋立護岸整備工事との調整による工期の延長
第2回審議 (R4年度)	再評価後変更 (工期・事業費)	H24	R6	8.8	1.02	【第1回審議からの変更概要】 ・汚濁防止膜再設置による事業費増 ・補償費の増加 ・用地取得遅延による工期延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

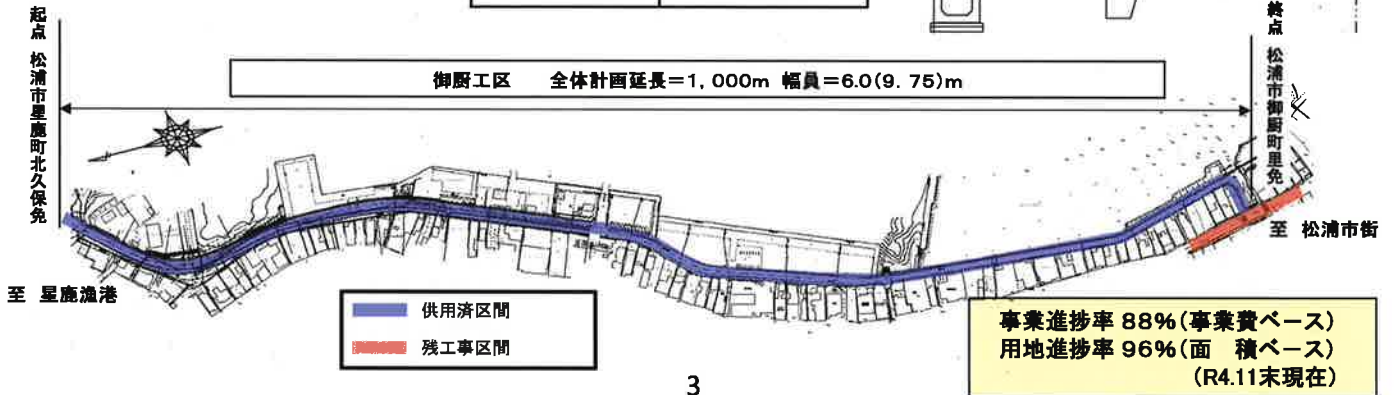
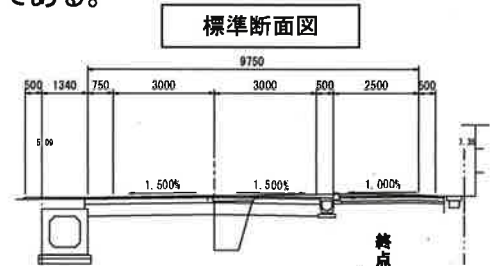
一般県道星鹿港線(御厨工区)は、星鹿漁港から一般国道204号へ至る幹線道路である。当該事業区間は松浦港御厨地区に隣接し、星鹿漁港や松浦港へ水揚げされた水産物が本路線を經由して福岡方面へ輸送されている。また、港湾施設と住宅に挟まれた区間でもあり、御厨小学校及び御厨中学校の通学路ともなっている。しかしながら幅員狭小で歩道も未整備であるため、車両及び歩行者の安全が確保されていない状況である。よって、当該事業で幅員狭小および線形不良区間の解消を行うことにより、安全安心で快適な通行・輸送の確保を行うものである。

◆事業概要

計画延長等	L=1.0km
幅員	W=6.0(9.75)m
計画交通量(R12)	3,061台

◆事業経過

平成24年度	事業化
平成26年度	用地買収着手
平成27年度	工事着手
令和3年度現在	1,000m供用中



3

3. 事業の効果・必要性

<生活に密着した道路の整備>

星鹿漁港と一般国道204号を結ぶ県道で、沿線にはフェリー乗場、医療施設等があるものの未改良であるため、円滑な通行の確保が必要である。

<歩行者の安全確保>

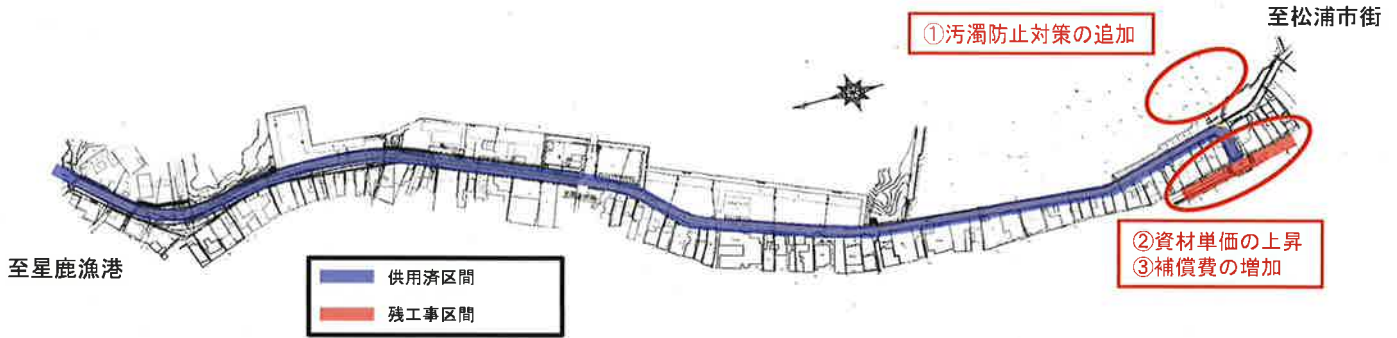
当該区間は、御厨小学校・御厨中学校の通学路に指定されており、かつ、フェリー乗場や医療施設があるものの歩道未整備のため、歩行空間の確保が必要である。



4

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

【事業費】7.9億円(前回)
→8.8億円(今回)



事業費増の内容	増額	主な増額理由
①汚濁防止膜の再設置	約60百万円	令和4年9月の台風により既存汚濁防止膜が損傷したことに伴う汚濁防止膜等の再設置
②資材単価の上昇	約20百万円	社会情勢の変化による資材単価の上昇
③補償費の増加	約10百万円	補償物件にウレタン塗料やアスベスト建材が使用されていたことによる補償費の増加
計	約90百万円	

5

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①汚濁防止膜の再設置	約60百万円	令和4年9月の台風により既存汚濁防止膜が損傷したことに伴う汚濁防止膜等の再設置

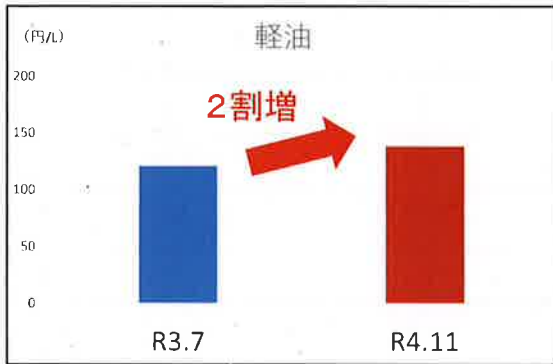
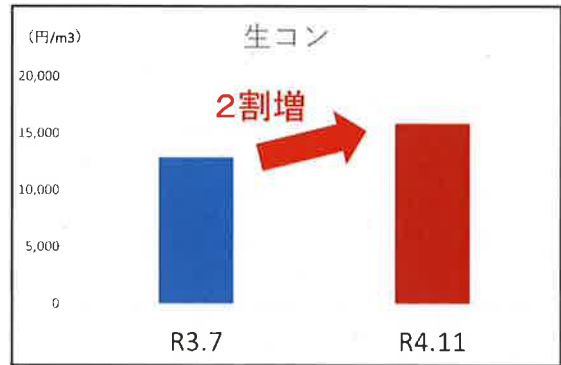
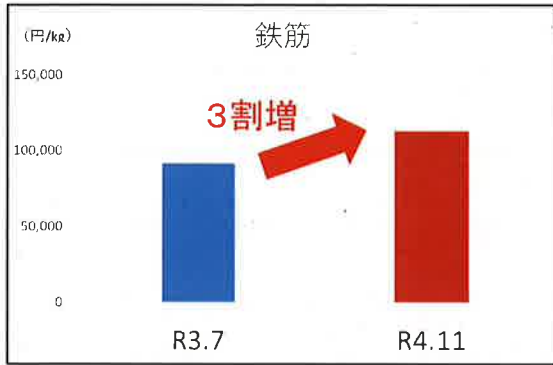
・本事業区間の近隣には漁協やイケスが存在しているが、隣接して行われていた県港湾事業による埋立工事の汚濁防止膜(全損)が工事完了後も存置してあったため、本事業の濁水対策としてもそのまま利用する予定だった。
・令和4年9月の台風により防止膜が損傷し、今後利用することが困難となったことから、本事業において汚濁防止膜の再設置と水質調査を行う。



6

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
②資材単価の上昇	約20百万円	社会情勢の変化による資材単価の上昇



※R3. 7: 前回再評価時
R4.11: 本資料作成時

7

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
③補償費の増加	約10百万円	補償物件にウレタン塗料やアスベスト建材が使用されていたことによる補償費の増加

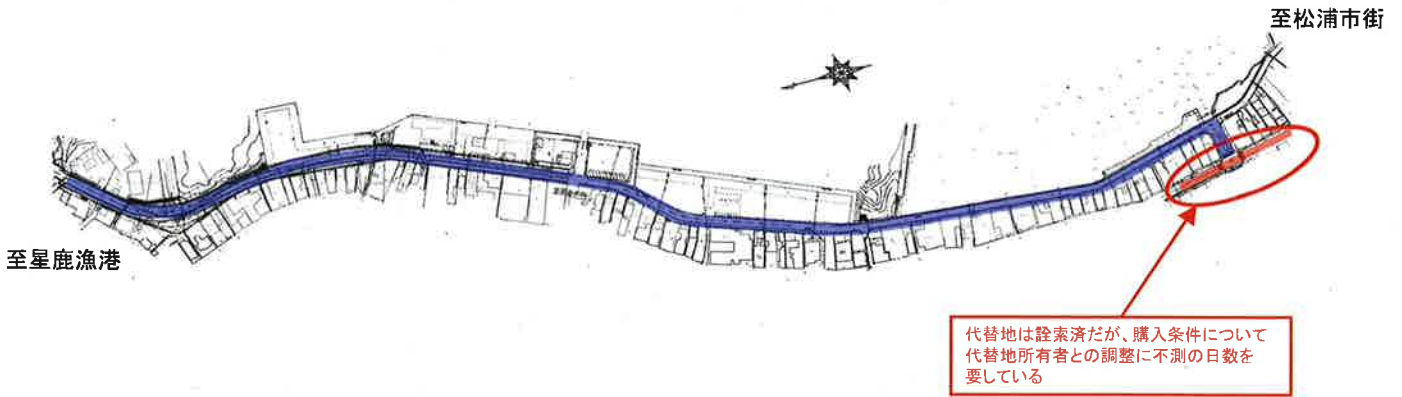


8

4. 事業の進捗状況(工期の延長)

【完了工期】R4(前回)→R6(今回)

・用地取得遅延による工期延長



【第1回審議】	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
測量	■	■									
設計		■									
用地補償			■	■	■	■	■	■	■	■	■
本工事					■	■	■	■	■	■	■

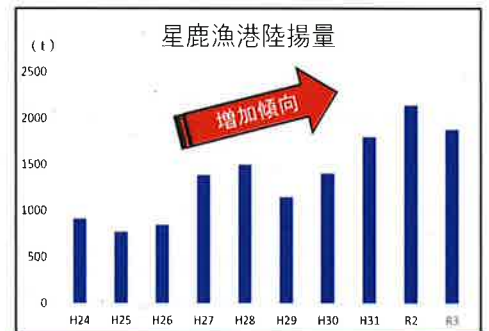


【今回】	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
測量	■	■											
設計		■											
用地補償			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
本工事				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

9

5. 社会経済情勢等の変化

平成30年に西九州自動車道 伊万里松浦道路の調川IC～松浦IC間が供用開始され、都市部への移動時間が短縮された。また、今後については、国により事業中の松浦佐々道路や、NEXCO西日本により事業中の佐々IC～佐世保大塔IC4車線化が整備されてくることから、星鹿漁港や松浦港で水揚げされた水産物の都市部への輸送に係る効率化の支援が図られ、交流促進に伴う地域の産業・経済・文化の発展も期待される。



10

6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和3年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	4.58 = 9.93億円 / 2.17億円	8.96 = 10.89億円 / 1.21億円
全事業	1.04 = 9.93億円 / 9.57億円	1.02 = 10.89億円 / 10.68億円

〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改訂
→貨物車原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増加、工期の延長

◆ B/Cでは計測できない効果

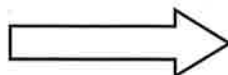
- ・緊急輸送道路の機能強化

11

7. 対応方針(原案)

- ◆ 松浦市星鹿漁港から一般国道204号を結ぶ本路線の未整備区間を整備することにより、安全安心で快適な通行や輸送が確保され、水揚げされた水産物の輸送、医療施設への患者の救急搬送や学生の安全な登下校の確保など、地域産業の活性化及び地域の生活環境の向上に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約88%[7.7億/8.8億]であり、用地進捗率は面積ベースで約96%[3,957㎡/4,120㎡]となっている。(令和4年11月末現在)
- ◆ 松浦市からも整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針
(原案)




継続

12

再評価結果（令和 4 年度）

※水色のセル箇所を入力すること。
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	港湾-6
担当課	対馬振興局河港課
担当課長名	多胡 博貴

事業名	比田勝港改修事業		事業区分	港湾事業	事業主体	長崎県		
起終点	自：長崎県対馬市上対馬町 至：長崎県対馬市上対馬町			延長	—			
事業概要								
浮棧橋 N=1基								
事業の目的・必要性								
<p>比田勝港は対馬最北端に位置しており、上対馬の玄関口として博多にフェリー（博多～比田勝）、釜山にも国際高速船（釜山～比田勝）が就航するなど、上対馬における物流輸送等の大半が取り扱われている港である。また、平成30年には、対馬を訪問した韓国人観光客は約41万人を記録するなど、国際ゲートウェイとしての機能を果たしている。しかし、係留バース不足により、他地区岸壁や洋上での待避係留が発生しており、浮棧橋の整備によるバース不足の解消及び安全安心な受入態勢の構築が急務となっている。現在は、新型コロナウイルス感染拡大等の影響で、国際航路が令和2年3月から休止しており、一時的に整備を中断しているが、令和4年10月時点において、複数社の船社で航路再開に向けた動きがあり、アフターコロナを見据えた施設整備を再開し、船舶の受け入れ体制の構築を図る。</p>								
事業概要図								
 <p>The figure consists of two maps. The left map, titled '位置図' (Location Map), shows the location of the project site (事業箇所) on the island of Tsushima, Nagasaki Prefecture. The right map is a detailed site plan of the floating pier (改浮棧橋 1基), showing its structure, mooring facilities, and surrounding terrain with contour lines.</p>								
工期	着工	H	30 年度					
	完了	R	7 年度					
事業費	当初	5.0 億円						
	最終	8.0 億円						
B/C	当初	15.91	総便益(B)	72.57 億円	総費用(C)	4.56 億円	基準年度	H 29 年度
	再評価時点	9.71	総便益(B)	73.8 億円	総費用(C)	7.60 億円	基準年度	R 4 年度
事業の 効果等	便益の主な根拠							
	<ul style="list-style-type: none"> ・浮棧橋整備による移動コスト削減(0.04億円/年) ・浮棧橋整備による国際観光収益増(3.78億円/年) 							
事業による 環境変化	事業の発現状況							
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度から事業着手、令和7年度の供用開始に向け事業進捗を図る。 							
事業を巡る 社会経済情勢等の変化	・特になし							
	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年12月時点では、韓国船会社の4社程度から運航したいとの要請があつているため、観光客数の増加が期待される。 							

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)	
・事業を実施することで、十分な投資効果があると判断できるため継続事業と考える。	
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)	
・事業評価手法の見直しについては、事業効果も確認できることから見直す必要は無いと考える。	
特記事項	
・特になし	

令和4年度 第3回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

港湾-6 ひたかつこう
比田勝港改修事業

事業主体 長崎県

再評価の理由 社会経済情勢の変化等



1

1. 審議経過

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 (H30新規)	—	H30	R4	5.0	15.91	浮棧橋 N=1基
第1回審議 (R4)	社会経済情勢の 変化等	H30	R7	8.0	9.71	浮棧橋 N=1基

2

2. 目的・事業概要

◆目的

比田勝港は対馬最北端に位置しており、博多～比田勝航路のフェリーや釜山～比田勝航路の高速船が就航するなど、上対馬における玄関口としての役割を果たしている。特に釜山航路は、韓国との近接性(釜山～上対馬の直線距離49.5km)から、平成30年は5社の航路事業者が就航し、約41万人の韓国人観光客が対馬へ入国している。その一方、比田勝港には釜山航路の船舶が利用可能なバースが3バースしかないことから、他地区岸壁への一時退避や洋上での待船が発生するなど利用に支障となっていることから、新たに浮棧橋を整備し、バース不足の解消による港湾機能の確保を図る。

◆事業概要

浮棧橋 N=1基

◆事業経過

平成30年度	測量・調査・設計
令和元年度 ～	浮棧橋橋台工着手
令和4年度	事業採択後5年経過



3. これまでの経緯(社会経済情勢の変化等)

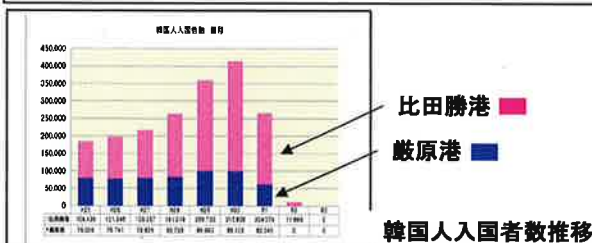
○平成30年は韓国人観光客約41万人(うち比田勝港に約31万人)が訪れる国内でも有数の国際港としての役割を果たしていたが、新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年3月以降は航路が全面休止となっている。

※令和2～4年度は浮棧橋整備を一時中断。

○令和4年10月11日に水際措置の大幅な緩和が行われ、入国者総数の上限撤廃、個別港ごとに受入に係る準備を進め、これが整い次第、国際線の受入再開が可能となった。

○令和4年11月4日より博多～釜山の定期航路が再開している。

○令和4年12月に対馬市による韓国船会社代理店への聞き取り結果では、船会社4社から運航の意思が示され、令和5年1月時点で複数社が運航に向けた準備をすすめているとのヒヤリング結果を受けた。



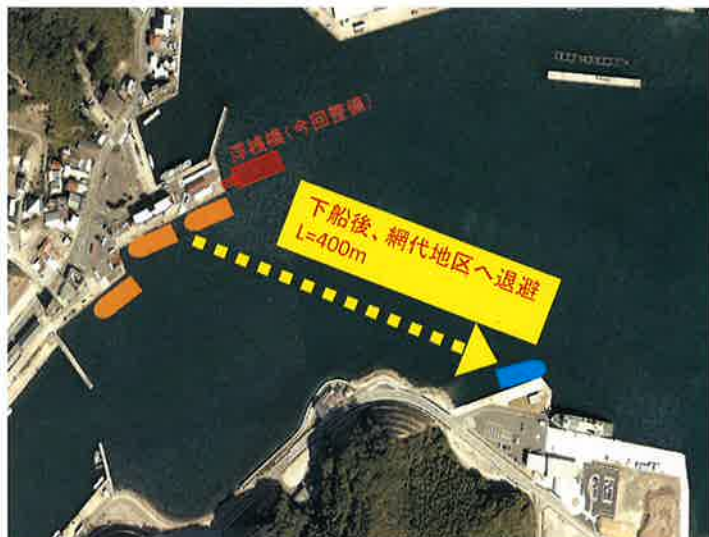
国際TB混雑状況

以上より、現在、新型コロナ等の影響が一定の落ち着きをみせたことで韓国船会社から航路再開が意志表示されており、アフターコロナを見据えて早急に韓国航路船舶の受入れ体制の整備が必要であることから、今回の社会経済情勢の変化に加え、事業期間及び事業費の見直しについて、今回再評価に諮り、施設整備を再開する。

4. 事業の効果・必要性(移動コストの削減)

< 現状 >

岸壁の係留バースが不足していることから、他地区岸壁や洋上での退避係留が発生している。



< 整備効果 >

浮棧橋の整備によりバース不足を解消することで退避に伴う燃料費の削減、安全な受入れ態勢を図る。



5

5. 事業の効果・必要性(国際観光収益増)

< 現状 >

既存岸壁が3バースであるため、外国航路の受け入れに対する港湾機能が確保されていない。

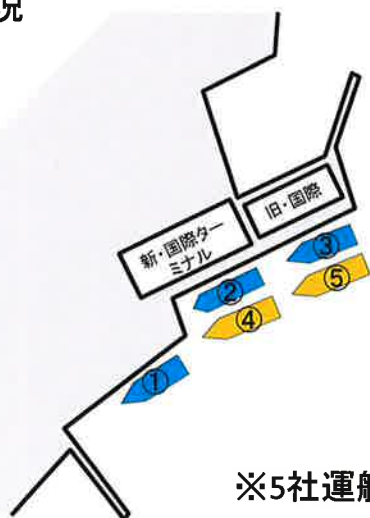
< 整備効果 >

浮棧橋を整備することにより、外国航路の受入に対する港湾機能が確保され、外国人観光客数の増加が見込まれる。

現況

R2.3 から航路運休

現況



浮棧橋整備後

浮棧橋整備



6

6. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

◆事業費の見直し 5.0億円(当初)⇒8.0億円(今回)

工種	事業費増の内容	増額	主な増額理由
浮棧橋	・浮棧橋の規格変更に伴う事業費増大	2.3億円	・船会社等の協議により、浮棧橋の規格変更を行うこととなったため、浮棧橋製作等にかかる費用が増加。
その他		0.7億円	・労務資材価格等の上昇
計		3.0億円	

7

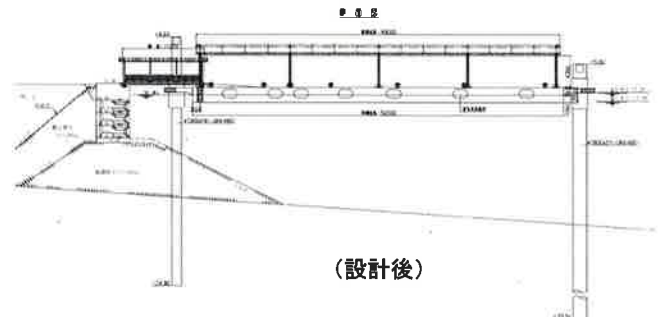
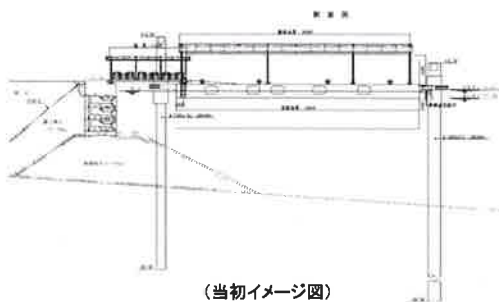
6. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

◆浮棧橋の事業費の見直し

(当初想定)
浮棧橋延長 35m

5.0億円(当初)⇒8.0億円(今回)

(今回)
浮棧橋延長 50m



・当初は、総トン数160(GT)級を対象船舶として、浮棧橋延長35mの整備を想定していた。

・船会社等との協議により、総トン数500(GT)級も対象船舶として、浮棧橋の整備を行うこととなったため、浮棧橋製作等にかかる費用が増加。

浮棧橋の規格変更に伴う増 2.3億円増
労務費や鋼材の価格上昇による増 0.7億円増

8

7. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

◆事業期間の見直し

【完了工期】R4(当初)→R7(今回)

前回(H30)

総事業費：5億円	H30	R1	R2	R3	R4
測量・調査・設計					
工事					

変更(R4)

変更理由:

新型コロナウイルス感染拡大の影響等による国際航路休止に伴い、R2～R4の整備を中断したことから事業期間を3年延長する。(R4→R7)

総事業費：5億円→8億円	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
測量・調査・設計								
工事								

9

8. 事業の投資効果

◆費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成30年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	—	10.69 = 73.8億円 / 6.9億円
全事業	15.91 = 72.57億円 / 4.56億円	9.71 = 73.8億円 / 7.6億円

〔費用〕

- ・港湾施設整備に要する事業費、港湾施設維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・移動コストの削減、国際観光収益増

〔マイナス要因〕

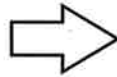
- ・事業費の増(設計の見直し)
- ・工期の延長(新型コロナ等による一時中断)

10

9. 対応方針(原案)

- ◆ 本整備は、韓国人観光客の受入れ体制強化のための整備であり、対馬の観光振興、地域活性化に資する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約8.8%[0.7億円/8億円](令和3年度末)となっている。
- ◆ 新型コロナウイルス感染症等の影響で一時的に航路休止はあったものの、現在、韓国船会社からの運航要請があることから、アフターコロナを見据えて早急な整備が必要となっており、対馬市よりも早期整備、早期供用の強い要望がある。
- ◆ 事業期間の延長、事業費の増はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針
(原案)



継続