

番号	7	令和2年度公共事業事後評価調査		担当課名[港湾整備課]
事業名	港湾改修事業		事業主体	静岡県
箇所名	松崎港		市町名	松崎町
事業概要				
事業の目的・必要性	<p>伊豆西海岸的那賀川河口から発展した松崎港は、良質な「伊豆石」の搬出拠点や沿岸漁業の基地として重要な役割を担ってきたが、石材需要の拡大に伴い「なまこ壁」で有名な観光地の中を石材運搬車両が往来し、交通安全や粉塵・騒音等環境上の問題に加え、石材運搬船と旅客船の同時係留による安全性や荷役効率の問題も生じていた。</p> <p>これら問題の解消を図るため石材等を取扱う岸壁を整備するとともに、地域振興を目的とした旅客船対応及び大規模災害発生時の緊急物資輸送を担う岸壁、その背後施設となる野積場、緑地等を新たに国道136号に接する松崎町北域部の海岸に整備する。</p>			
事業量	防波堤 : 475 m 岸壁 (-6.0m) : 130 m 岸壁 (-5.5m) : 100 m	臨港道路 : 148m 駐車場 : 4,610㎡ 野積場 : 2,367㎡	緑地 : 4,470㎡ 航路 : 166.5m 泊地 : 21,640㎡	
施設の利用状況や被害軽減効果 等				
当初 または 前回	事業費 4,870百万円	事業期間 平成4年度～平成21年度 (供用開始平成22年度)	施設の利用状況や被害軽減効果 等 取扱石材(移出のみ) : 13千トン (H25) 大型車通行(事故損失等) : 7台/日 (H25) クルーズ船の寄港 : 0隻/年 (H25) 旅客船の寄港 : 0便/日 (H25)	B/C : 0.6 EIRR : 2.3%
事後	事業費 変更なし	事業期間 変更なし	施設の利用状況や被害軽減効果 等 取扱石材(移入のみ) : 65千トン (R1) 大型車通行(事故損失等) : 36台/日 (R1) クルーズ船の寄港 : 1隻/年 ※ 旅客船の寄港 : チャーター便 ※	
差	事業費 —	事業期間 —	施設の利用状況や被害軽減効果 等 取扱石材 : 52千トン 大型車通行(事故損失等) : 29台/日 クルーズ船の寄港 : 1隻/年 ※ 旅客船の寄港 : チャーター便 ※	
<p>■事業費 ・再事後評価のため変更なし</p> <p>■施設の利用状況 (H28～R2) ・取扱石材量の回復(移出から移入への転換)に伴い、係留施設の利用が回復した。 ・クルーズ船の寄港及び駿河湾フェリーのチャーター利用により、全施設の活用が見込まれる。 ※コロナ禍により、利用は令和3年度以降となる。</p>				
事業の効果の発現状況				
<p>【輸送便益】 取扱石材量 前回 13千トン (H25) ⇒ 今回 65千トン (R1)</p> <p>【安全便益】 新港での石材取り扱いに伴う旧港市街地の事故損失等 前回 7台/日 (H25) ⇒ 今回 36台/日 (R1)</p> <p>【観光・レクリエーション便益】 クルーズ船の寄港 前回 未計上 ⇒ 今回 1隻/年 (R3以降)</p> <p>【移動便益】 旅客船(駿河湾フェリー)の寄港 前回 未計上 ⇒ 今回 チャーター便 (R3以降)</p>				

■本事業の実施に伴い、改善される周辺環境は以下のとおりである。

- ・ 二酸化炭素（CO2）排出ガス削減  
整備前は1.83t/年から整備後は0.12t/年と93%の削減となる。
- ・ 窒素化合物（NOx）排出ガス削減  
整備前は0.046t/年から整備後は0.003t/年と96%の削減となる。
- ・ 旧港市街地の生活環境の改善  
石材運搬車両の走行による騒音粉塵及び交通障害が削減される。

### 事業を巡る社会経済情勢等の変化

#### (1) 物流面

- ・ 海洋土木資材（基礎捨石、埋立材等）の積出し港として利用されるようになり、平成21年度には石材の取扱量が過去最大となったが、羽田空港拡張事業を最後に大規模な公共工事が終焉し、これらの影響等による石材需要の減少に伴い、平成25年4月以降、定期的な石材の積出しは行われなくなった。  
⇒これに伴う採石事業からの撤退等により、平成26年以降は、これまでとは逆に地区内で消費される石材の受入れが必要となったことから、取扱石材量が回復した。

#### (2) 観光面

- ・ 東日本大震災等により観光客が海岸から遠ざかる傾向にあり、伊豆半島全体を見ても観光客数が低迷していることから、新たな観光利用が強く望まれているところである。  
⇒平成28年度から豪華客船の誘致に取り組んだ結果、今夏のクルーズ船寄港（郵船クルーズ（株）「飛鳥Ⅱ」）が決定した。（コロナ禍により中止となったため、引き続き誘致に取り組む。）
- ・ 清水港から下田港までを運航していた防災船「希望」の松崎港へのシフトを検討していたが、同フェリーは、平成17年に運航を休止し、その後、廃止されたことから、駿河湾フェリー対応するため、計画規模（岸壁延長及び埋立面積）を縮小した。  
⇒令和元年度に、清水港から土肥港までを結ぶ駿河湾フェリーの運航が、県及び3市3町が設立した一般社団法人に引き継がれたことから、松崎港を新たな寄港先とする道が開けた。（コロナ禍により延期となっている試験運行の調整を進める。）

### 対応方針（案）

#### (1) 対応方針（案）

- ・ 事業効果の発現に向けた取組及び社会情勢の変化により改善がなされたが、現在進行形の取組があることから、引き続き、これらに取り組むことにより、更なる利活用の促進を目指す。
- ・ 新港と旧港との機能分担による一体的な利活用が早期に実現し、港湾機能、防災機能の強化に加え、観光交流の促進が図られた。
- ・ 物流面において取扱石材量が回復するとともに、観光面においてもクルーズ船の寄港が決定するなど、前回事後評価（H27）における課題の解決が図られた。

#### (2) 同種事業への反映等

- ・ 松崎港では、事業着手後の社会経済情勢等の変化に対応すべく、随時、計画を変更（規模縮小）し、事業を実施するとともに、県内で初めて「ポートサポーター制度」を導入し、地域住民との協働についても積極的に取り組んできた。
- ・ 今後の同種事業においても、より効果的な事業の実施や地域住民との協働について積極的に取り組んでいく。