

| 番号 | 9 | 平成27年度公共事業事後評価調書 | | | 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 | | | 市町村名 | 松崎町 | | |
| 事業概要 | | | | | | | |
| 事業期間 | 当初 又は前回 | 平成4年度～平成22年度 | 事業費 | 当初 又は前回 | 4,996百万円 | | |
| | 実績 | 平成4年度～平成21年度 | | 実績 | 4,870百万円 | | |
| 事業量 | 防波堤 : 475 m | | 道路 : 148m | 緑地 : 4,470m ² | | | |
| | 岸壁 (-6.0m) : 130 m | | 駐車場 : 4,610m ² | | | | |
| | 岸壁 (-5.5m) : 100 m | | 野積場 : 2,367m ² | | | | |
| 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、沼津や清水を結ぶ海上交通の玄関口として、更には、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。</p> <p>臨海部副都心をはじめとするウォーターフロント開発を背景に、松崎港においても海上輸送による石材需要が高まり、「なまこ壁」で有名な観光地の街並の中を石材運搬車両が輻輳し、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>これらの問題の解消を図る石材等を取扱う岸壁に加え、地域振興を目的とした外洋フェリーの誘致、大規模災害発生時の緊急物資輸送を担う岸壁や背後施設となる野積場、緑地等を新たに国道136号に接道する松崎町北域部の海岸に整備する。</p> | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | 当初 又は 前回 | B/C | 総費用 | 64.45 億円 | 総便益 | 76.44 億円 | 基準年 |
| | | 1.19 | (事業費 : 64.45億円 維持管理費 : - 億円) | (輸送便益 : 49.40億円 移動便益 : 21.30億円 港湾整備費用節減 : 5.74億円) | | | 平成18年 |
| | 事後 | B/C | 総費用 | 90.33 億円 | 総便益 | 57.18 億円 | 基準年 |
| | | 0.63 | (事業費 : 89.38億円 維持管理費 : 0.95億円) | (輸送便益 : 13.17億円 交流・レクリエーション便益 : 17.61億円 安全便益 : 20.77億円 港湾整備費用節減 : 5.63億円) | | | 平成27年 |
| <p>(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石材運搬に代わり木材運搬を輸送便益の対象とした。 ・緑地の整備による、交流・レクリエーション便益に加え、緊急時のヘリポート機能として、重症者の緊急搬送による安全便益を見込む。 ・新たな航路誘致には至ってないため、移動便益を対象外とした。 <p>(2) 事業の効果の発現状況</p> <p>【安全便益】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新港と旧港の機能分担に伴い、物流機能を新港に移転したことにより、石材運搬車両の市街地走行がなくなり交通障害が解消された。 ・岸壁 (-6.0m・延長130m) は、静岡県地域防災計画の緊急物資輸送岸壁に位置付けられており、旧港の棧橋 (-3.0m・延長68m) に比べ大型船舶の接岸が可能となり、防災拠点としての機能が強化された。 ・緑地 (面積4,470m²) については、松崎町地域防災計画において緊急時ヘリポートとして位置付けられており、重傷者の緊急搬送等、救命活動としての利用が可能となり、防災拠点機能が多機能になった。 <p>【交流・レクリエーション便益】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑地は、地元住民等の憩いの場としての利用の他、「伊豆トレイルランニングレース」のスタート地点、「釣イベント」等の各種イベント会場としても活用され、観光・交流機会の増加が図られた。 | | | | | | | |

事業実施による環境の変化

本事業の実施に伴い、以下のとおり排出ガス量が減少する。

- ・ 二酸化炭素（CO₂）排出ガス削減
整備前は86.2t/年から整備後は19.1t/年と78%の削減となる。
- ・ 窒素化合物（No_x）排出ガス削減
整備前は1.0t/年から整備後は0.8t/年と20%の削減となる。

社会経済情勢等の変化

事業採択後の社会経済情勢は次のとおり変化している。

松崎港の事業計画は、当時のリゾート法を背景に平成3年に策定された、リゾート地の形成を指向した「海辺のまちづくり」をビジョンとする『西伊豆マリン・タウン・プロジェクト』を基に、商港・漁港・観光港としての機能と需要に応じ港湾機能を再編し、新規航路の誘致を目標とするものである。

【事業背景の変化】

- ・ バブル崩壊とあいまってリゾート開発は終焉し、国は平成11年に国際コンテナ港湾の競争力の強化を目指した「スーパー中枢港湾政策」を公表し、これまでの豊かなウォーターフロントを目指した「地域開発」から方針を転換している。
- ・ 一方、松崎港は、地域振興のため重要な役割を果たすことが期待される港湾として、平成12年に特定地域振興重要港湾に指定され、事業の推進にあたり、国からの積極的な支援がなされてきた。

【防災船「希望」の廃止】

- ・ 希望により運航していた清水港～下田港間のフェリーについて、経営コストの削減を目指し、清水港～松崎港へのシフトを検討していたが、平成17年にフェリーは運航を休止し、その後、希望は廃止された。

【観光客数の低迷】

- ・ 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なり、伊豆半島全体で観光客数が低迷している影響もあり、新たな航路の誘致には至っていない。

【取扱貨物量の変化】

- ・ 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約25万トンであったが、羽田空港拡張事業を最後に大規模海洋工事が終焉し、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月以降は、定期的な石材の積出し実績はない。
- ・ 伊豆地域で生産される木材の海上輸送を活用したトライアルが実施されており、石材に代わり木材運搬としての利活用が期待されている。

【駿河湾海上ネットワークのポテンシャルの高まり】

- ・ 「富士山」の世界遺産登録と「三保松原」が構成資産になったことにより、観光ポテンシャルが高まり、この効果を伊豆地域まで拡大するため、駿河湾海上ネットワークの活用と充実が期待されている。

対応方針（案）

1 事業効果の発現が十分ではないが、今後時間の経過により効果の発現が期待できる

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ている。

今後、新たな旅客船定期航路の早期誘致により、更なる事業効果の発現が期待できる。

2 今後の課題・対応

既存組織である、「松崎新港湾利用検討委員会」の体制強化と活動の活発化により、チャーター船や、クルーズ船の誘致、新たな海上交通ネットワークの開設、木材の海上輸送の拠点としての利活用などに取り組んでいく。

3 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、計画を変更し、規模縮小等により、より効果的な事業実施に努めてきた。また、県内で初めて「ポートサポーター制度」を導入するなど、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。

松崎港 港湾改修事業 事後評価

(事後)一港湾一11



事業概要

事業期間：平成4年度～平成21年度
事業費：48.7億円
事業内容：防波堤 L=475m, 岸壁 (-6.0m) L=130m
岸壁 (-5.5m) L=100m, 道路 L=148m
駐車場 A=4,610m², 野積場 A=2,367m²
緑地 A=4,470m²

(事後)一港灣一12



石材運搬ルート(旧)

旧港



←至西伊豆町

(国)136号

至下田市→

石材運搬ルート(新)

新港

【事業目的】
新港と旧港とで機能分担により、生活環境の改善、物流の効率化と安全確保を図る。

事業効果(市街地の交通障害の解消)

<整備前>



市街地を走行する石材運搬ダンプ

<整備後>

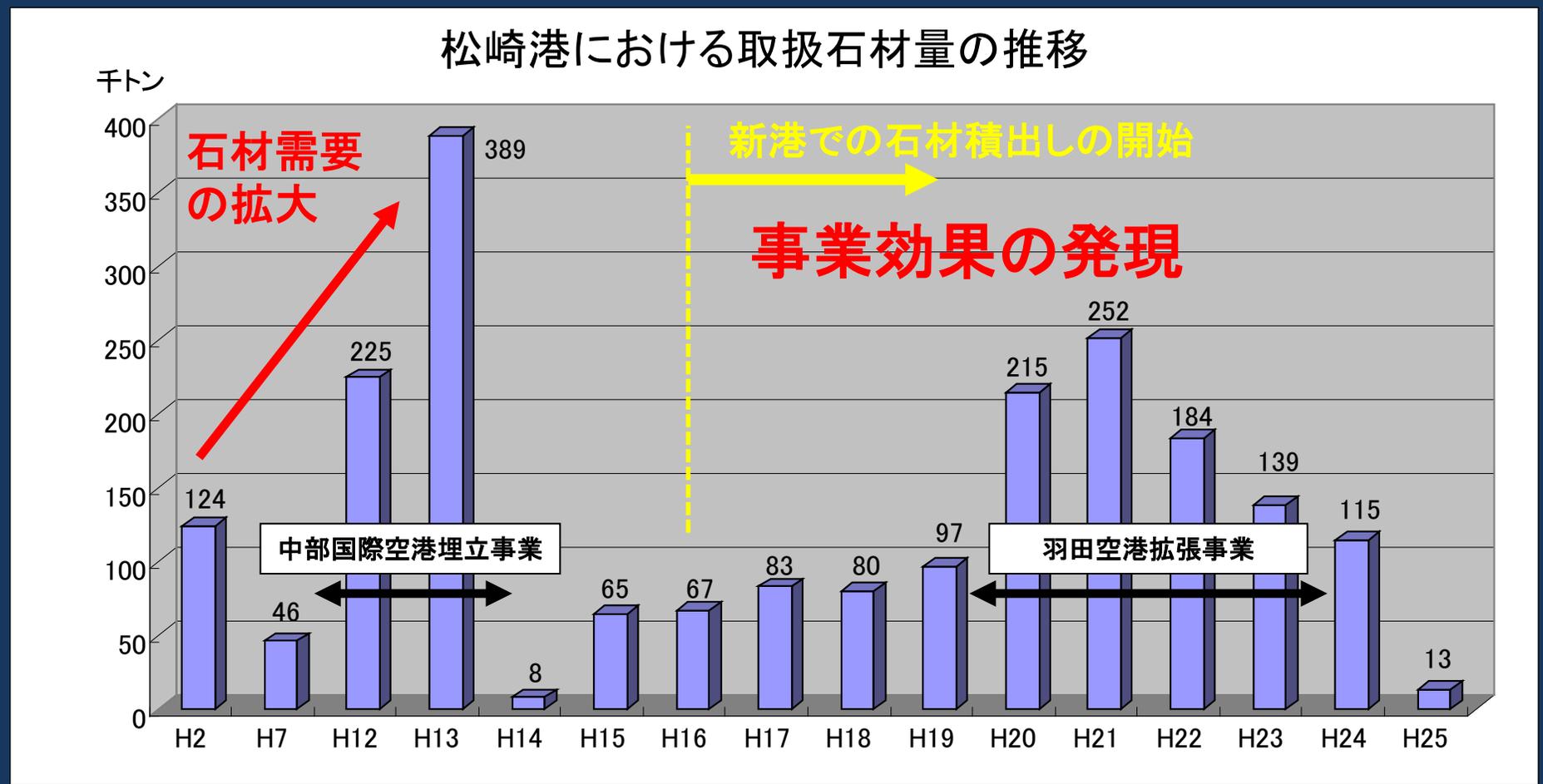


新港での石材積出し作業状況

物流機能を新港に移転したことにより、石材運搬車両の市街地走行がなくなり、交通障害が解消された。

事業効果（取扱石材量の推移）

（事後）一港灣一14



平成16年度には、整備途上で新港から石材の積出しを開始し、事業効果が早期に発現。

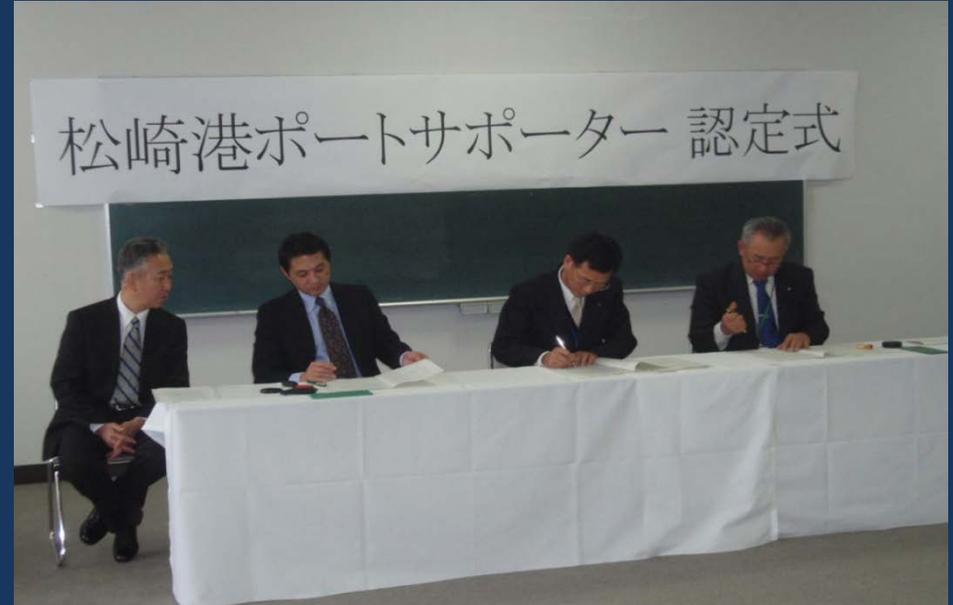
事業効果(交流機会の増加)

＜港灣緑地の利用状況＞



「伊豆トレイルランニングレース」のスタート地点としての利用状況

＜協働による地域振興の取組み＞



ポートサポーター制度の活用による、美化活動や地域活性化イベントの実施

各種イベント会場としても活用され、観光・交流機会の増加とともに、地域住民との協働により、美化活動や地域振興の取組みが活発化した。

事業の投資効果(費用対効果の検証)

| | | |
|--------|---------|----------|
| 総費用(C) | 90.33億円 | (現在価値換算) |
| 全体事業費 | 89.38億円 | |
| 維持管理費 | 0.95億円 | |

| | | |
|---------------|---------|----------|
| 総便益(B) | 57.18億円 | (現在価値換算) |
| 輸送便益 | 13.17億円 | |
| 交流・レクリエーション便益 | 17.61億円 | |
| 安全便益 | 20.77億円 | |
| 港湾整備費用節減 | 5.63億円 | |



総費用(C)に対する総便益(B) $B/C=0.63$