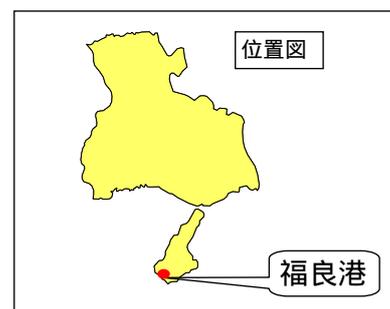
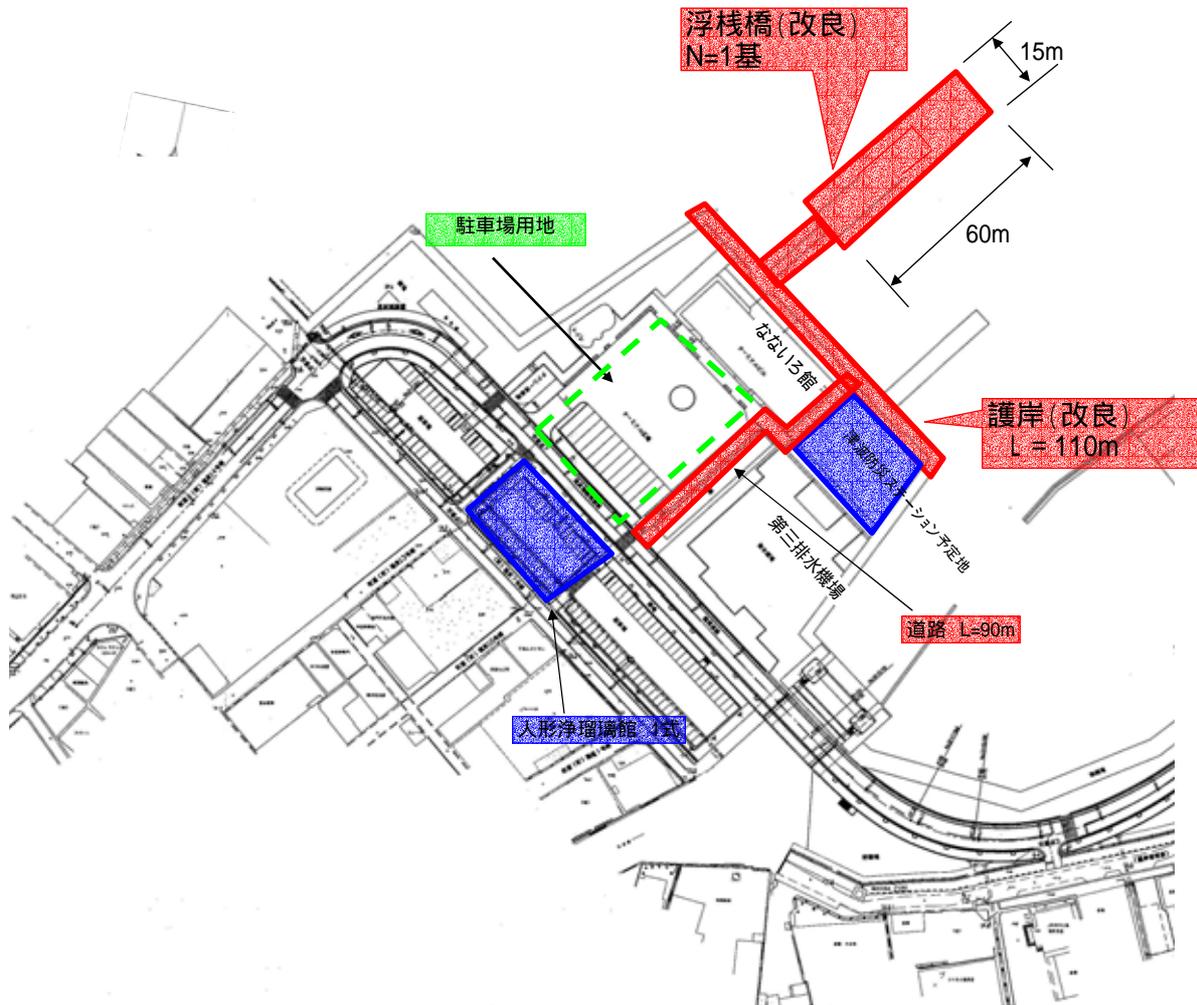


投資事業評価調書（新規）

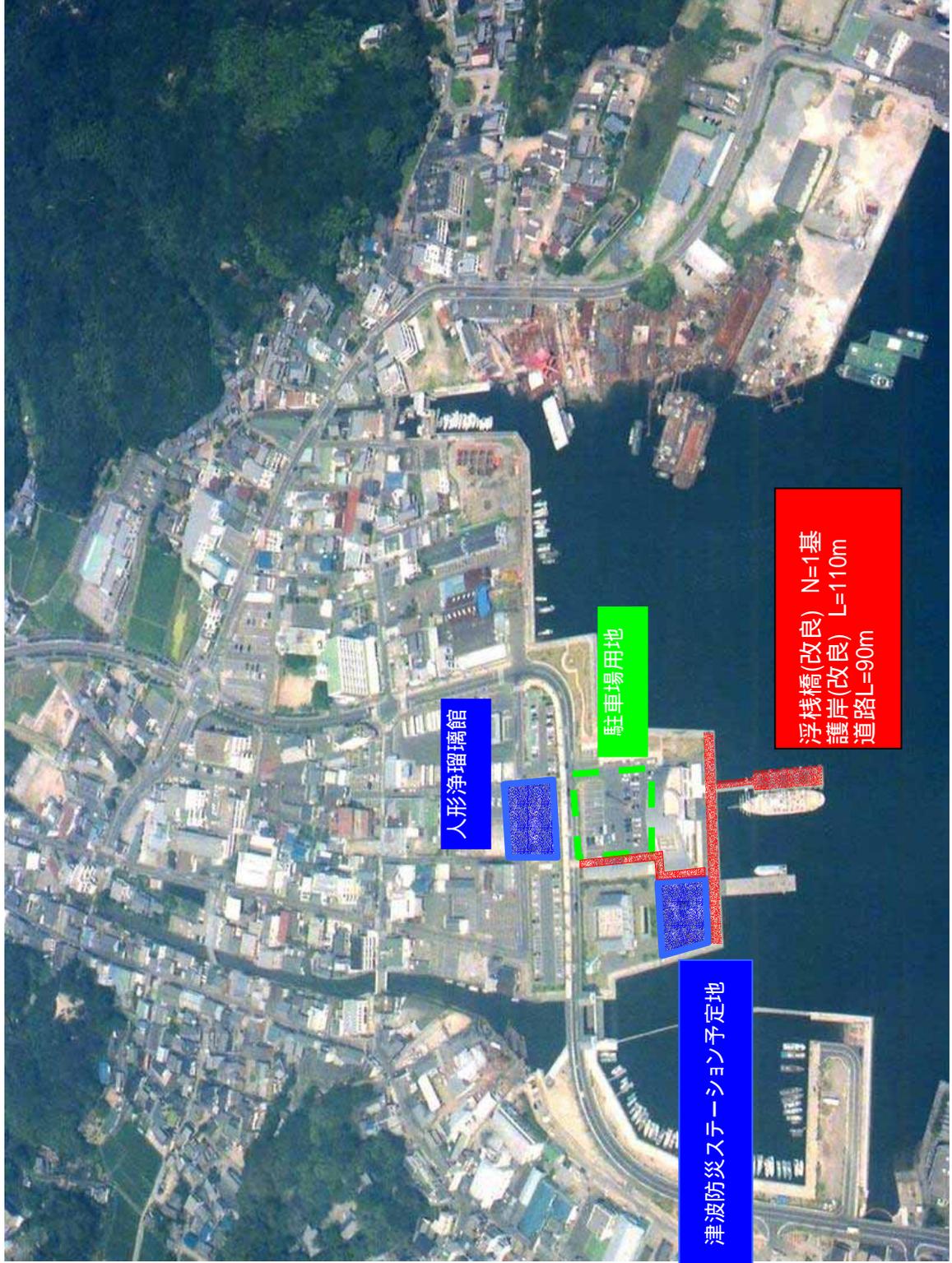
| | | | | | |
|------|-------|---------------------|---------------------------|----|----------------|
| 部課室名 | 港 湾 課 | 記入責任者職氏名 (担当者氏名) | 港湾課長 澄田 泰造 (建設係長 東 弘昌) | 内線 | 4440 (4450) |
|------|-------|---------------------|---------------------------|----|----------------|

| 事業種目 | 港湾事業 | 事業名 | 事業区間 | 総事業費 | 9.7億円 |
|--|------|---|---|-------------|-------------|
| | | みなと振興交付金 | 福良港 | 内用地補償費 | 億円 |
| 所在地 | | | 事業採択 予定年度 | 着工予定 年 度 | 完成予定 年 度 |
| 南あわじ市福良 | | | H20 | H20 | H25 |
| 事業目的 | | | 事業内容 | | |
| <p>耐震強化された護岸と津波に耐える浮棧橋から成る耐震強化岸壁は、災害（地震）時における災害応急活動に必要な物資、資材、要員等の緊急輸送体制確保のための基幹施設であるが、南淡路地域には未整備である。このため、福良港に耐震強化岸壁を整備し、災害（地震・津波）時の南淡路地域の防災拠点港としての役割を果たす。</p> <p>福良港の防災計画上の位置付け 福良港・・・第3次地震防災緊急五箇年計画 国道28号・・・緊急輸送路</p> | | | <p>既存施設に浮棧橋設置 浮棧橋 N = 1基 護岸 L = 110m 道路 L = 90m</p> <p>[負担割合 国4 / 10 県6 / 10]</p> | | |
| 評価視点 | | 評価結果の説明 | | | |
| (1)必要性 安全・安心 | | <ul style="list-style-type: none"> 兵庫県地域防災計画では、淡路地域の広域輸送拠点として洲本スポーツセンターが位置づけられており、その海上アクセスポイントとして福良港が位置付けられている。しかし、当港では未だ耐震強化岸壁が整備されていない。また、当地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、地震防災対策を推進することとなっている。 既存の浮棧橋では、地震時の緊急物資輸送に必要な延長、幅員が不足するため、新たに耐震強化された護岸及び津波対策を施した浮棧橋を設置すると共に、地域の防災情報の発信基地として整備される津波防災ステーションと連携して、南淡路地域の地震防災拠点としての責務を果たす。 耐震強化施設は、災害時における災害応急活動に必要な物資、資機材、要員等の緊急輸送体制のために必要である。 | | | |
| (2)有効性・効率性 有効性 | | <ul style="list-style-type: none"> 地域外からの陸送ルートが2ルート（明石海峡大橋、鳴門大橋）のみである南淡路地域の地理的条件から、地域内において震災時に損壊を免れることができる耐震強化岸壁を整備することにより、緊急輸送ルートを確保することができ、県民生活の安定に寄与することができる。 震災後の復旧期間中の旅客・通常貨物等の輸送コスト増大を回避できる。 費用便益比 B / C = 1 . 7 | | | |
| 効率性 | | <ul style="list-style-type: none"> 現在、沼島と淡路本島を結ぶ定期航路で年間約12万人の利用者がいるが、災害時の離島航路として県民の生活動線を確保する。 | | | |
| (3)環境適合性 | | <ul style="list-style-type: none"> 既存施設を生かした改良工事であり、建設副産物や水質汚濁等の発生も少なく、環境に与える負荷が小さい。 | | | |
| (4)優先性 | | <ul style="list-style-type: none"> 南淡路地域には耐震強化岸壁が整備されておらず、地域の安全・安心の確保のために早急に整備する必要がある。また、平成19年度より「津波防災ステーション」が整備されることから、時期を合わせて整備することにより、より地域の安全・安心が確保出来る。 | | | |

【福良港耐震強化護岸、棧橋位置図・平面図】



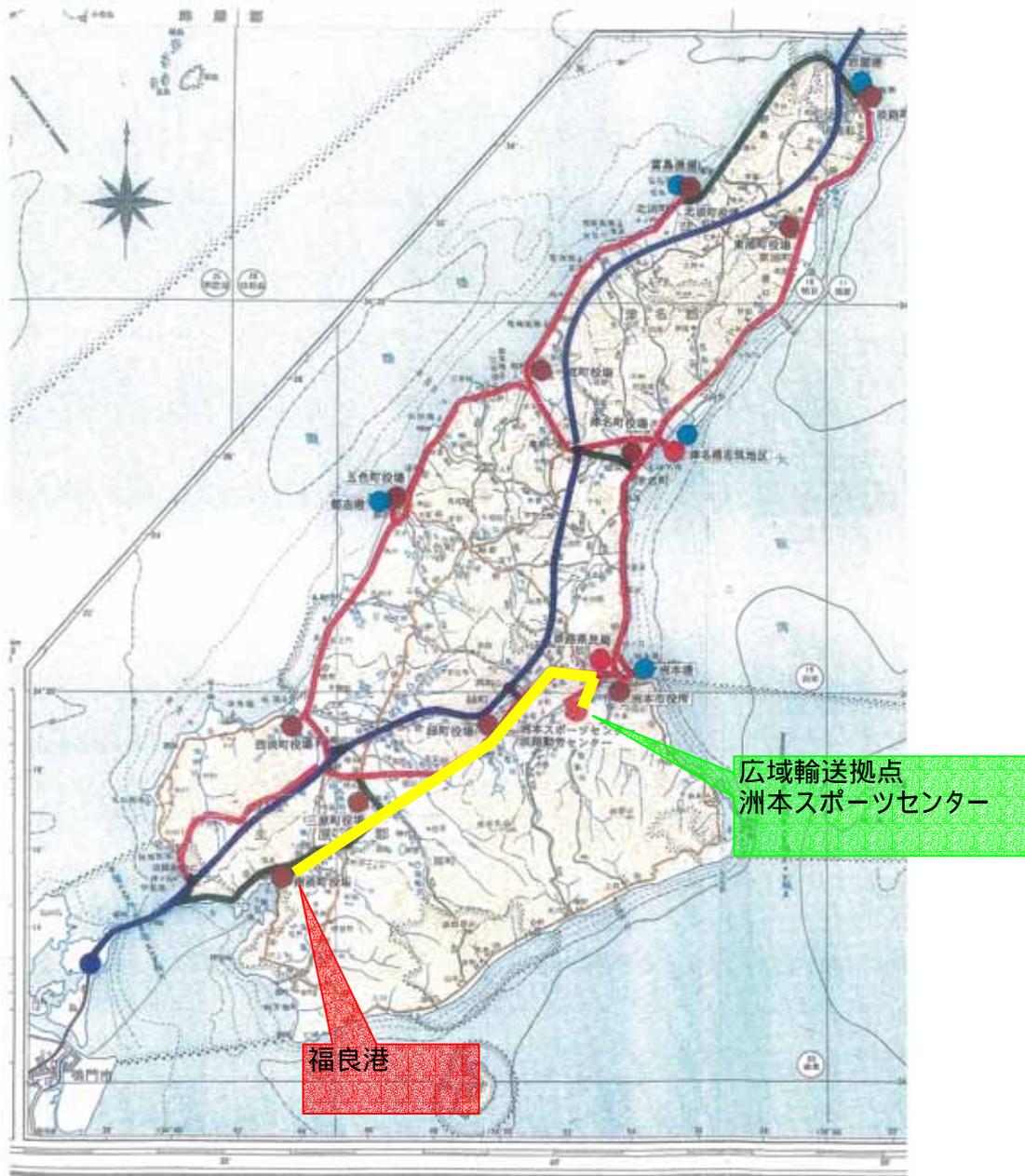
【福良港航空写真】



【福良港福良地区現況写真】



【福良港緊急輸送路・広域輸送拠点図】



凡 例

- 事業箇所(福良港)
- 広域輸送拠点
(洲本スポーツセンター)
- 道路(緊急輸送)
(国道28号)

【兵庫県耐震強化岸壁整備状況】



【福良港耐震強化岸壁工程表】

| | H20年度 | H21年度 | H22年度 | H23年度 | H24年度 | H25年度 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 浮棧橋(改良) | | | | | | |
| 護岸(改良) | | | | | | |
| 道路 | | | | | | |

費用便益比(B/C)について

1. 便益(B)の項目

| 主な便益(B) | 算出方法 |
|--------------------------------------|---|
| 震災時輸送コスト削減便益 耐震機能確保に伴う 輸送効率化効果 | 代替港を神戸港(兵庫地区耐震岸壁)とし被災後2日～1ヵ月後を緊急物資の輸送、及び施設の被害から復旧するまでの期間(2年間)物資の輸送の便益を計測する。 |
| 震災時輸送コスト削減便益 離島航路に伴う 輸送効率化効果 | 沼島への離島航路の代替港を明石港として、旅客船の輸送に伴う便益を計測する。 |
| 施設被害回避便益 耐震機能確保に伴う 災害復旧費用節減効果 | 震災時に損壊を免れることができ、復旧のために追加的な支出を回避できる(固定資産の消失を免れる)。この追加的復旧費を便益として計上。 |

2. 費用便益比(B/C)算出根拠

| 便益(B) | | 費用(C) | | | B/C |
|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|-----|
| 便益項目 | 便益額 (百万円) | 総費用 (百万円) | 事業費 (百万円) | 維持管理費 (百万円) | |
| 震災時輸送コスト削減便益 | 680 | 841 | 798 | 43 | 1.7 |
| 震災時輸送コスト削減便益 | 624 | | | | |
| 施設被害回避便益 | 92 | | | | |
| 残存価値 | 26 | | | | |
| 合計 | 1,422 | | | | |