

油谷港唐崎地区防波堤整備事業再評価



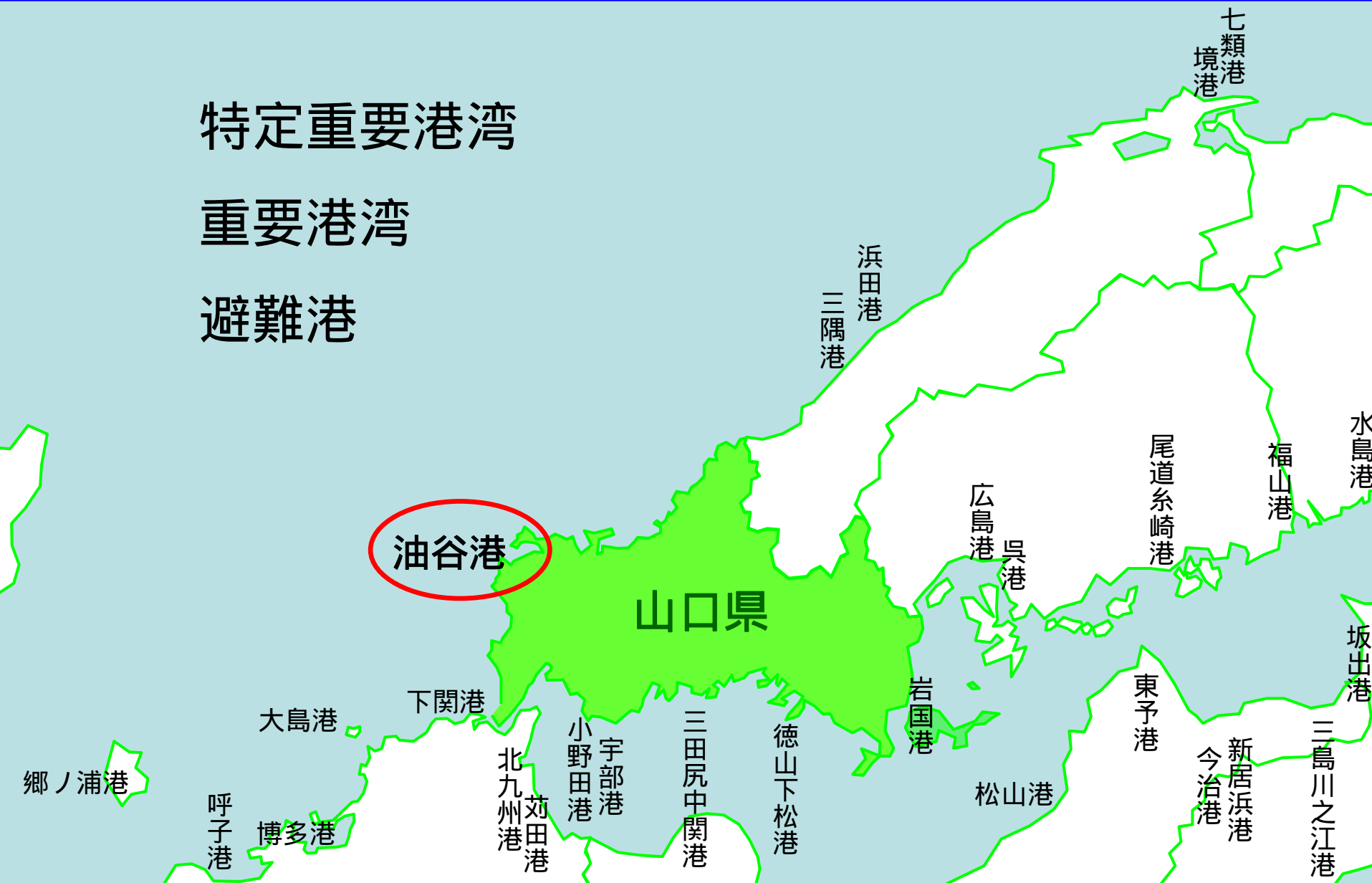
平成17年 10月
国土交通省中国地方整備局

1. 事業位置図

特定重要港湾

重要港湾

避難港



2 . 油谷港の概要

油谷港は本州の最西北端、山口県北西部に位置して、北長門海岸国定公園には荒波が砕ける奇岩、断崖が続く雄大な景観が続き、向津具半島に抱かれるように位置する油谷湾の波穏やかな自然を有しています。また、大陸に近く古くからその影響を受けていたこの地には、楊貴妃伝説が生まれ語り継がれています。伝説と史跡が豊かな自然の中で交差するロマンあふれる町です。



3 . 油谷港の整備状況

平成17年度迄の整備状況



油谷港は本州の最西北端、冬季風浪の厳しい日本海側に位置し、港の北側に突き出した向津具半島によって天然の良港を形成していますが、気象の急変に伴う緊急時の避泊水域が極めて不十分なことから、暴風時等の荒天時に小型船舶が避難する海域確保のため防波堤を整備しています。



油谷港では唐崎地区の防波堤（北）及び防波堤（西）の整備を行っており、平成17年度は防波堤（北）の基礎工を施工。

事業概要

総事業費：約81億円
事業着手：平成2年度
進捗率：36%

	平成16年度迄施工箇所
	平成17年度以降施工箇所

4. 事業を巡る社会経済情勢の変化

海難事故の発生状況

全国の発生状況

単位：隻

	総数	貨物船	タンカー	旅客船	プレジャー ボート	漁船	遊漁船	その他
H13年	2,710 (152)	334 (43)	121 (-)	49 (1)	1,031 (21)	856 (73)	111 (3)	208 (11)
H14年	2,693 (165)	369 (42)	126 (1)	64 (2)	867 (28)	921 (82)	125 (-)	221 (10)
H15年	2,733 (150)	365 (15)	102 (4)	59 (-)	961 (31)	932 (87)	90 (2)	224 (11)
H16年	2,883 (155)	405 (53)	104 (3)	62 (5)	983 (29)	995 (58)	143 (4)	191 (3)

(出典：海上保安庁調べ)

()は死亡・行方不明者数 その他・・・曳船、台船、作業船等

第七管区内の発生状況

単位：隻

	総数	貨物船	タンカー	旅客船	プレジャー ボート	漁船	遊漁船	その他
H13年	522 (12)	77 (1)	29 (-)	4 (-)	164 (1)	167 (8)	32 (1)	42 (12)
H14年	509 (26)	74 (7)	26 (-)	10 (-)	139 (4)	189 (15)	28 (-)	35 (-)
H15年	522 (24)	57 (-)	20 (1)	15 (-)	147 (1)	216 (21)	25 (1)	33 (-)
H16年	543 (14)	86 (-)	20 (-)	16 (-)	167 (4)	208 (8)	20 (2)	15 (-)

(出典：海上保安庁調べ)

第七管区海上保安本部管内、()は死亡・行方不明者数
H16年度は速報値

4. 事業を巡る社会経済情勢の変化

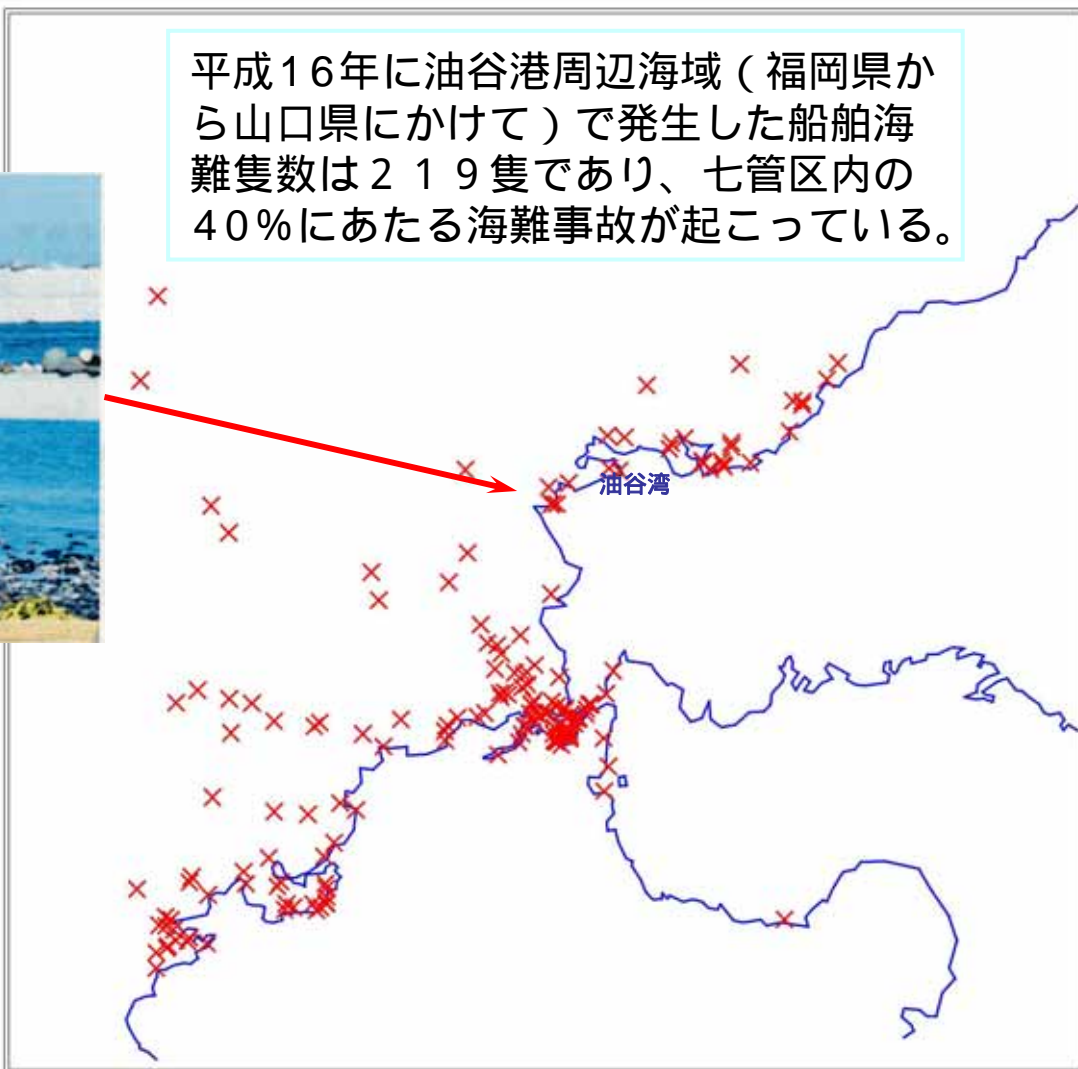
油谷湾周辺の海難発生状況（平成16年）

平成16年に油谷港周辺海域（福岡県から山口県にかけて）で発生した船舶海難隻数は219隻であり、七管区内の40%にあたる海難事故が起こっている。



油抜き取り作業

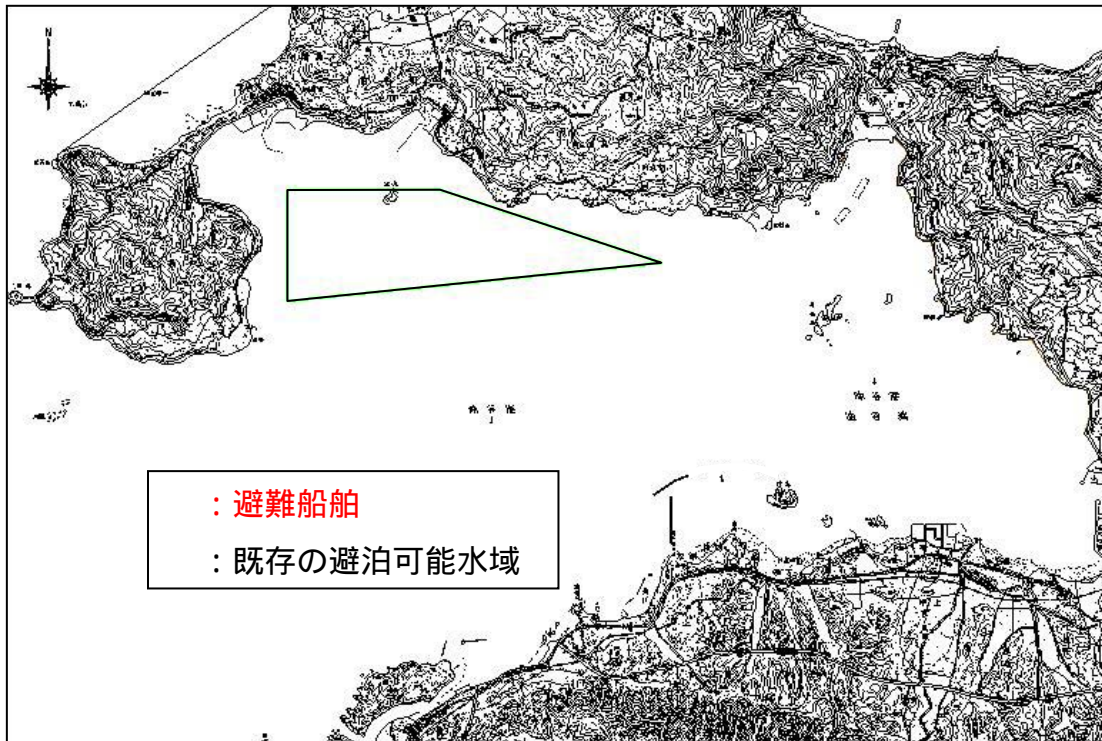
平成13年10月6日発生



4. 事業を巡る社会経済情勢の変化

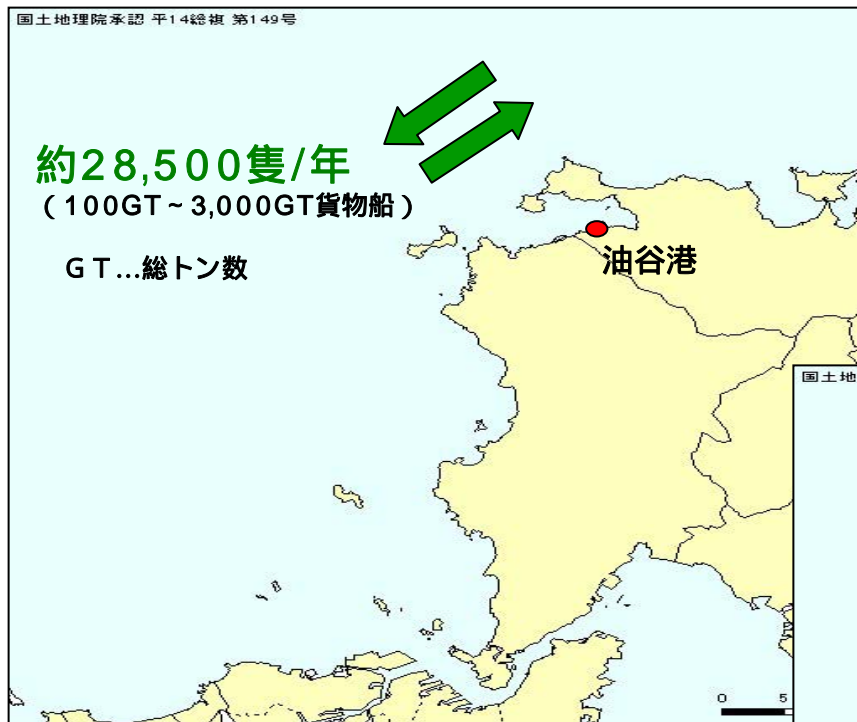
油谷湾の避泊実態

油谷港の避泊状況



避難船舶の一部は、既存の避泊可能水域を超えて避泊している状況で、新規の避泊水域の確保が急務となっている。

5. 避泊隻数の算定



油谷港沖を航行する約28,500隻/年の船舶に対し、航行時の行動範囲・行動特性等を考慮し、荒天時の油谷湾への避泊隻数14隻/回を算出。

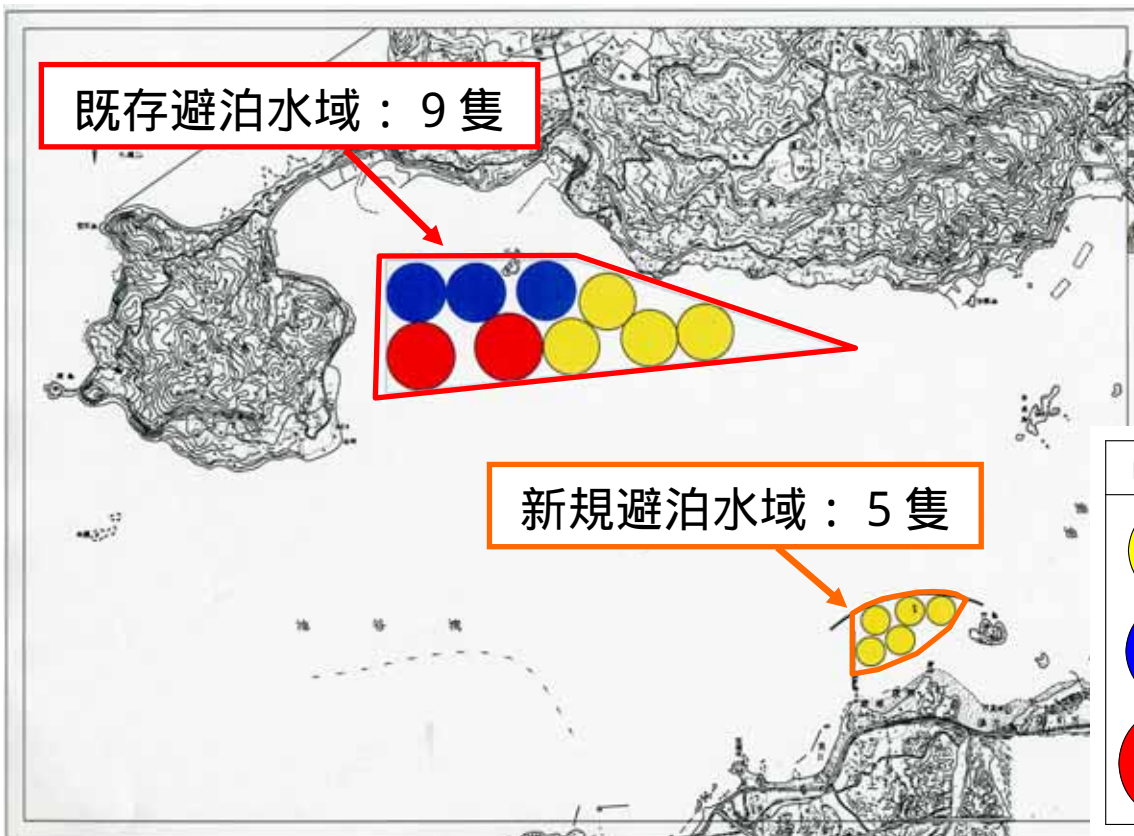


5. 避泊隻数の算定

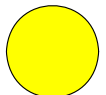

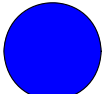
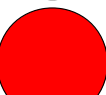
新規避泊水域の設定

避泊船舶 14 隻に対し、油谷湾の利用実態及び水深から既存避泊水域を設定したところ 9 隻しか避泊できない。

したがって **5 隻分の新規避泊水域が必要**となる。

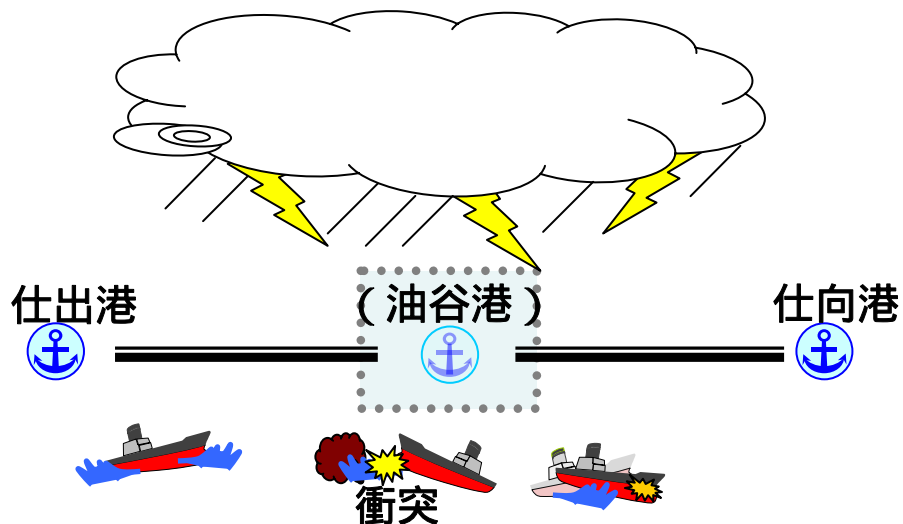


凡例

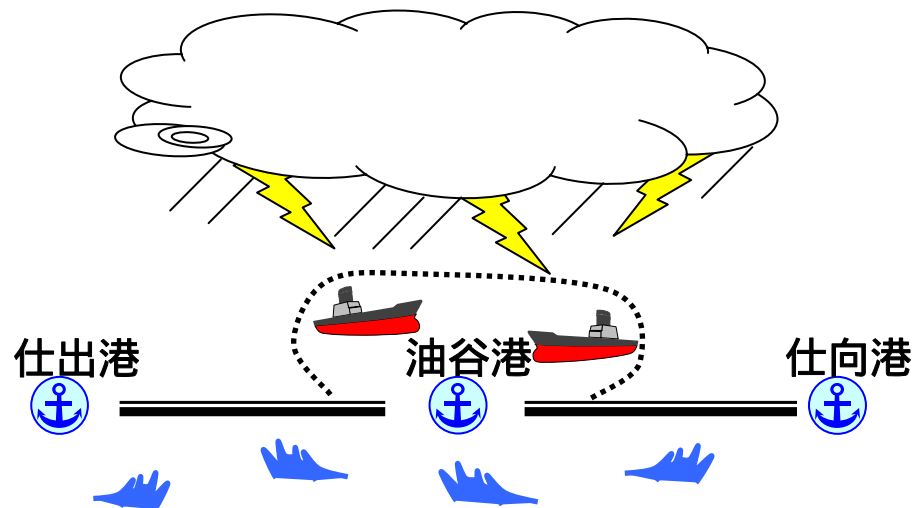
既存水域	新規水域	船 型	避泊可能隻数(隻)		
			既存水域	新規水域	合計
		100 ~ 500 GT	4	5	14
		500 ~ 1000 GT	3		
		1000 ~ 3000 GT	2		

6. 事業の投資効果

Without時



With時



仕向港・仕出港が荒天圏内にある船舶（安全圏へ移動しての待機が不合理）

1. 船舶損傷に伴う損失
2. 船舶修繕期間中の損失
3. 人的被害
4. 積荷損失
5. 事故船処理に伴う損失
6. 流出油による海洋環境汚染に伴う損失

海難減少に伴う損失の
回避額

44.4億円/年(完成時)

7. 費用対効果分析結果

費用対効果分析結果

	事業全体の投資効率	残事業の投資効率
総費用（C 現在価値換算後）	74.0 億円	36.9 億円
総便益（B 現在価値換算後）	578.2 億円	577.9 億円
純現在価値（B - C）	504.2 億円	541.0 億円
費用便益比（B / C）	7.8	15.7

感度分析結果

費用便益比（B/C）による感度分析結果

分析項目	事業全体の投資効率		残事業	
	+10%	-10%	+10%	-10%
需 要	8.6	7.0	17.2	14.1
建 設 費	7.1	8.7	14.2	17.4
建設期間	7.0	8.7	14.5	16.8

8. 今後の対応方針

事業継続

本事業は、
十分な事業の投資効果及び
進捗の目途が確認されたため、
本事業を継続することとしたい。

