



No. 10-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

しばやま しばやま
柴山港柴山地区
避難港整備事業

【再評価】

平成26年12月

近畿地方整備局

目 次

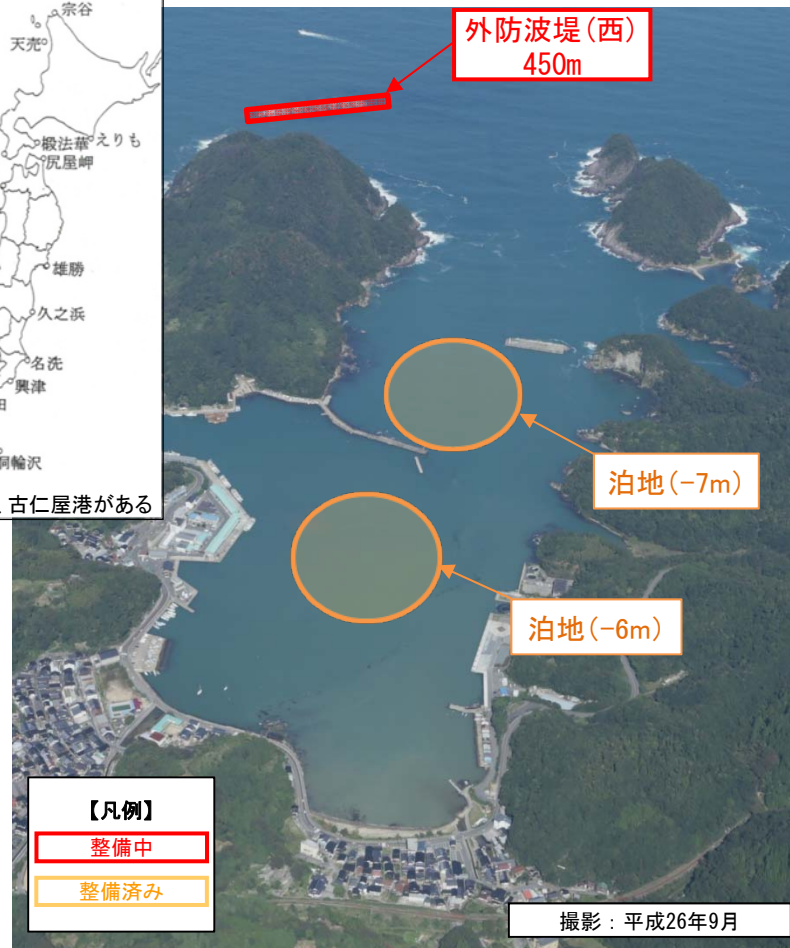
1.	事業の概要	・ ・ ・ ・ ・ 1
2.	事業の必要性等に関する視点	・ ・ ・ ・ ・ 2
	1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	
	2) 事業の整備効果	
	3) 事業の投資効果	
3.	事業進捗の見込みの視点	・ ・ ・ ・ ・ 6
4.	コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	・ ・ ・ ・ ・ 7
5.	関係自治体の意見	・ ・ ・ ・ ・ 7
6.	対応方針（原案）	・ ・ ・ ・ ・ 8

1. 事業の概要

■ 整備目的

全国的な海上交通ネットワークを形成する上で航行の安全性及び信頼性の向上を図るため、柴山港周辺海域を航行する船舶の避難に必要な静穏水域を確保し、海難に伴う損失を回避する。

■ 位置図



■ 事業概要、進捗状況等

施設名	数量	事業期間	事業費	残事業費	進捗率
外防波堤(西)	450m	S61～H42	330億円	119億円	64%
泊地(-6m)	98,000m ²	H10～H12	16億円	0億円	100%
泊地(-7m)	17,000m ²	H11～H12	2億円	0億円	100%
合計	—	S61～H42	348億円	119億円	66%

■ 避難港について

- ◆ 避難港は、暴風雨等の荒天時に小型船舶が避難停泊するための静穏が保たれた水域を有する港湾である。(港湾法第2条9項)
- ◆ 我が国の沿岸域航行の安全性を確保するため、全国的な配置を考慮して、整備が進められており、全国36港が指定されている。(港湾法施行令第1条)

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 事業を取り巻く社会経済状況

- ◆ 近年、気象予報の精度向上により、運航の安全性、効率性が上がってきているものの、急な気象・海象変化により、約6割の船舶は荒天に遭遇しており、避難できる港の整備が求められている。(H25内航船アンケート調査)
- ◆ 柴山港近隣の主要な避難場所は、東側は宮津港、舞鶴港及び敦賀港、西側は避難港の田後港、鳥取港及び境港となっており、柴山港がない場合は、避難するために長距離の航行を強いられることとなる。

■ 柴山港周辺海域の航行船舶状況

- ◆ 柴山港周辺を航行する船舶の推計値は、約9,000隻/年(100GT以上)となっている。このうち、避泊対象船舶となる100~1,000GTの船舶は、約5,000隻/年が航行している。

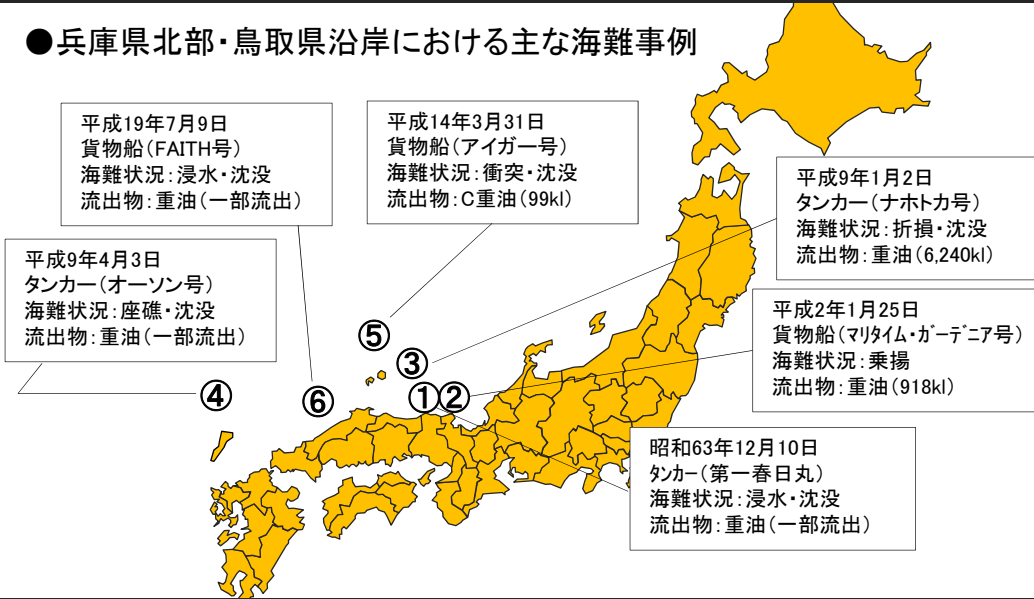


2. 事業の必要性等に関する視点

■ 多発する海難事故への対応

◆柴山港周辺の海域（経ヶ岬～川尻岬）において、年間約20件の海難事故が発生しており、近年ほぼ横ばいで推移している。（海難審判所）

●兵庫県北部・鳥取県沿岸における主な海難事例



座礁した貨物船
[マリタイム・
ガーデニア号]
(H2.1.25)



海難事故による油流出状況
[ナホトカ号](H9.1.2)

■ 船舶の避泊実績

◆柴山港周辺海域を航行する100～500GTの船舶を対象とした避泊水域整備後の実績は、過去約10年間で最大14隻／年である。



平成20年8月21日
(貨物船: 331GT)
気圧配置による風浪により避泊



平成22年12月9日
(ケミカルタンカー: 364GT)
冬期風浪により避泊



平成26年9月24日
(ケミカルタンカー: 499GT)
気圧配置による風浪により避泊



平成26年11月12日
(貨物船: 392GT)
冬期風浪により避泊

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【海難減少に伴う損失回避】

■ 防波堤、泊地の整備による海難損失の削減

- ◆ 本プロジェクト実施により、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失を回避することが可能となる。
- ◆ 泊地(-7 m)においては、外防波堤(西)を360m整備した段階で100~500GT未満の1隻が避泊可能となる。さらに、450m整備することにより静穏な海域が広がり、500~1,000GT未満の船舶が避泊可能となる。

種 別		Without時	With時	
整備段階		着手前	第一段階(12函、L=360m)	第二段階(15函、L=450m)【全体計画】
完成年度		—	平成35年度	平成42年度
避泊可能隻数	100-500GT	0隻	2隻	1隻
	500-1,000GT	0隻	0隻	1隻
外防波堤(西)の形状		—		
避泊船舶配置 100-500GT : 500-1,000GT :				

■ その他の効果

- ◆ 兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域を航行する船舶の安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性が向上。

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 事業期間の延長に伴い費用対効果分析を実施。

■ 便益(B)

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成23年6月 国土交通省港湾局)に基づき「海難減少に伴う損失回避便益」、「残存価値」について本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出した。

■ 費用(C)

本プロジェクト整備に係る総事業費及び運営管理費を算出した。

■ 全体事業

便益(B)	海難減少に伴う 損失回避便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,233億円	3億円	1,236億円	
費用(C)	事業費	運営管理費	総費用	2.4
	520億円	0.1億円	520億円	

■ 算出条件

基準年	: 平成26年度
検討期間	: 供用開始後50年間
現在価値算出のための 社会割引率	: 4%
推計に用いた資料	: 港湾統計
適用した費用便益分 析マニュアル	: 平成23年6月版
事業費	: 348億円
運営管理費	: 5百万円/5年(防波堤)

■ 残事業

便益(B)	海難減少に伴う 損失回避便益	残存価値	総便益	費用便益比 (B/C)
	319億円	1億円	320億円	
費用(C)	事業費	運営管理費	総費用	4.0
	80億円	0.1億円	80億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

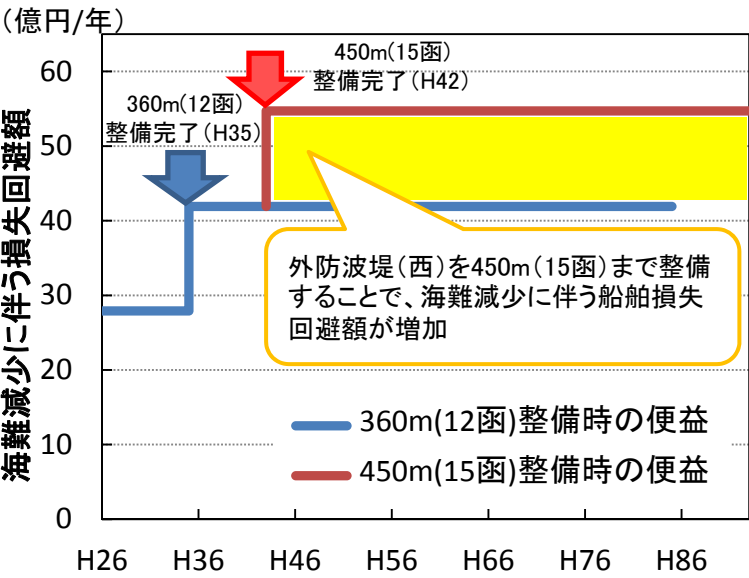
※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

3. 事業進捗の見込みの視点

- 全体計画(第二段階: 15函、L=450m)は、泊地(-6m)に100-500GT=1隻、泊地(-7m)に500-1,000GT=1隻の避泊が可能。
- 現時点では、全体計画に対して、泊地(-6m)の100-500GT=1隻の避泊水域が確保されている。
- 事業期間が長期にわたることから、整備効果を早期に発現させるため、泊地(-7m)においては、100-500GT=1隻の避泊水域の確保を第一段階(12函、L=360m)とし、泊地(-6m)と併せて、100-500GT=2隻の避泊が可能となる。
- 泊地の整備は完了しており、外防波堤(西)は64%まで整備が進んでいる。残りの外防波堤(西)の整備においても、平成42年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。

【外防波堤(西)の整備延長による便益比較】



外防波堤(西)延長	第一段階 L=360m(12函)	第二段階 L=450m(15函)
総便益(B)	1,058億円	1,236億円
総費用(C)	489億円	520億円
費用便益比(B/C)	2.2	2.4

	第一段階(12函、L=360m)	第二段階(15函、L=450m)【全体計画】
外防波堤(西)の形状		
整備費用	292億円	348億円
損失回避便益	42億円/年	55億円/年
避泊船舶の配置	<p>100-500GT : </p> <p>500-1,000GT : </p>	

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■コスト縮減対策

現在まで、二重円筒ケーソンの製作・据付工法について、コスト縮減を図ってきたところであり、今後も同様のコスト縮減策を実施するとともに、技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

【製作方法 1～4号函】

→フローティングドックで内外円筒を個別製作



【製作方法 5号函～】

→製作ドックで内外円筒を一体化



約3割削減

1函当りの据付費等を含む工事費5.9億円縮減
(19.9億円/函 → 14.0億円/函)

5. 関係自治体の意見

兵庫県知事

平成26年12月9日 土第1564号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

柴山港は、特に冬期において気象・海象の厳しい日本海の西部に位置しており、海難事故防止、船舶の安定的な運航の面で避難港としての重要な役割を有している。

当該事業は、柴山港内の静穏度を確保し、船舶の安全と日本海沿岸海域の利用促進に寄与することから、事業を継続し、早期完成を図られたい。

なお、残事業の実施にあたっては、柴山港の静穏度を検証しながら、外防波堤の必要延長を再検討するなど、可能な限りコスト縮減に取り組んでいただきたい。

6. 対応方針(原案)

1) 事業の必要性等に関する視点

- 本プロジェクト実施により、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失を回避することが可能となる。
- 本プロジェクト実施により、兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域を航行する船舶の安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性が向上する。

2) 事業進捗の見込みの視点

- 泊地の整備は完了しており、外防波堤(西)は64%まで整備が進んでいる。残りの外防波堤(西)の整備においても、平成42年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。



柴山港柴山地区避難港整備事業は、事業の必要性等に関する視点、事業進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。引き続き、事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続

No. 10-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

柴山港柴山地区避難港整備事業

【再評価】

平成26年12月

近畿地方整備局

柴山港柴山地区 避避港整備事業 費用対効果分析 (建設費+10%)
費用便益分析シート(割引前)

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 7.2% NPV= 708.2 億円
B/C= 2.34

Table with columns for Year, Investment Type, Total Cost (C), Reduction in Disasters, Reduction in Abandonment, Other Benefits, Total Benefit (B), and Net Benefit (B-C). Rows range from 1986 to 2079, with a total row at the bottom.

Table with columns for Year, Investment Type, Total Cost (C), Reduction in Disasters, Reduction in Abandonment, Other Benefits, Total Benefit (B), and Net Benefit (B-C). Rows range from 1986 to 2079, with a total row at the bottom.

柴山港柴山地区 避難港整備事業 費用対効果分析 【建設期間+10%】
費用便益分析シート(割引前)

費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 7.3% NPV= 714.1 億円
B/C= 2.38

		(億円)						(億円)									
年度	施設提供期間	割引前		割引後		純便益 (B-C)	社会的割引率	割引前		割引後		純便益 (B-C)					
		初期投資・運営・維持更新投資・コスト	総費用 (C)	海難減少に伴う損失回避額 (100-500GT)	海難減少に伴う損失回避額 (500-1,000GT)			海難減少に伴う損失回避額 (100-500GT)	海難減少に伴う損失回避額 (500-1,000GT)	初期投資・運営・維持更新投資・コスト	総費用 (C)		海難減少に伴う損失回避額 (100-500GT)	海難減少に伴う損失回避額 (500-1,000GT)			
1986		0.6	0.6			-0.6											
1987		1.9	1.9			-1.9											
1988		3.8	3.8			-3.8											
1989		5.7	5.7			-5.7											
1990		5.5	5.5			-5.5											
1991		6.3	6.3			-6.3											
1992		7.4	7.4			-7.4											
1993		23.5	23.5			-23.5											
1994		15.4	15.4			-15.4											
1995		19.2	19.2			-19.2											
1996		20.0	20.0			-20.0											
1997		12.4	12.4			-12.4											
1998		15.6	15.6			-15.6											
1999		7.9	7.9			-7.9											
2000		7.1	7.1			-7.1											
2001		7.3	7.3	15.8		15.8	8.5										
2002		6.6	6.6	16.1		16.1	9.5										
2003		6.4	6.4	3.6		3.6	-2.8										
2004		6.0	6.0	25.7		25.7	19.7										
2005		7.8	7.8	13.0		13.0	5.2										
2006		7.3	7.3	16.9		16.9	9.6										
2007		7.2	7.2	1.9		1.9	-5.3										
2008		6.4	6.4	9.6		9.6	3.2										
2009		7.0	7.0	1.9		1.9	-5.0										
2010		4.6	4.6	17.8		17.8	13.2										
2011		3.3	3.3				-3.3										
2012		6.1	6.1	4.1		4.1	-2.0										
2013		3.3	3.3	2.0		2.0	-1.2										
2014		4.0	4.0	27.9		27.9	23.9										
2015		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2016		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2017		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2018		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2019		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2020		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2021		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2022		6.0	6.0	27.9		27.9	21.9										
2023		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2024		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2025		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2026		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2027		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2028		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2029		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2030		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2031		6.0	6.0	41.9		41.9	35.9										
2032	1	6.0	6.0	27.9	26.7	54.7	48.7										
2033	2			27.9	26.7	54.7	54.7										
2034	3			27.9	26.7	54.7	54.7										
2035	4			27.9	26.7	54.7	54.7										
2036	5			27.9	26.7	54.7	54.7										
2037	6	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2038	7			27.9	26.7	54.7	54.7										
2039	8			27.9	26.7	54.7	54.7										
2040	9			27.9	26.7	54.7	54.7										
2041	10			27.9	26.7	54.7	54.7										
2042	11	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2043	12			27.9	26.7	54.7	54.7										
2044	13			27.9	26.7	54.7	54.7										
2045	14			27.9	26.7	54.7	54.7										
2046	15			27.9	26.7	54.7	54.7										
2047	16	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2048	17			27.9	26.7	54.7	54.7										
2049	18			27.9	26.7	54.7	54.7										
2050	19			27.9	26.7	54.7	54.7										
2051	20			27.9	26.7	54.7	54.7										
2052	21	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2053	22			27.9	26.7	54.7	54.7										
2054	23			27.9	26.7	54.7	54.7										
2055	24			27.9	26.7	54.7	54.7										
2056	25			27.9	26.7	54.7	54.7										
2057	26	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2058	27			27.9	26.7	54.7	54.7										
2059	28			27.9	26.7	54.7	54.7										
2060	29			27.9	26.7	54.7	54.7										
2061	30			27.9	26.7	54.7	54.7										
2062	31	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2063	32			27.9	26.7	54.7	54.7										
2064	33			27.9	26.7	54.7	54.7										
2065	34			27.9	26.7	54.7	54.7										
2066	35			27.9	26.7	54.7	54.7										
2067	36	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2068	37			27.9	26.7	54.7	54.7										
2069	38			27.9	26.7	54.7	54.7										
2070	39			27.9	26.7	54.7	54.7										
2071	40			27.9	26.7	54.7	54.7										
2072	41	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2073	42			27.9	26.7	54.7	54.7										
2074	43			27.9	26.7	54.7	54.7										
2075	44			27.9	26.7	54.7	54.7										
2076	45			27.9	26.7	54.7	54.7										
2077	46	0.05	0.1	27.9	26.7	54.7	54.6										
2078	47			27.9	26.7	54.7	54.7										
2079	48			27.9	26.7	54.7	54.7										
2080	49			27.9	26.7	54.7	54.7										
2081	50			27.9	26.7	54.7	54.7										
合計		343.7	0.5	344.2	2,152.7	1,336.8	35.8	3,525.3	3,181.2	516.3	0.1	516.4	933.1	294.9	2.6	1,230.5	714.1

柴山港柴山地区避難港整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
安全便益	海難減少に伴う損失の回避額	27.9	億円/年	海難減少に伴う損失の回避(100~500GT未満)	27.9	億円/年
	海難減少に伴う損失の回避額	26.7	億円/年	海難減少に伴う損失の回避(500~1,000GT未満)	26.7	億円/年

* 便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成23年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費 等
事業の対象施設	外防波堤(西)(L=450m)、泊地(h=-6m、9.8ha)、泊地(h=-7m、1.7ha)

【資料 3-1】

【海難減少に伴う年間損失回避額】

本プロジェクトの実施により、船型 100～500GT 未満において 27.9 億円/年、船型 500～1,000GT 未満において 26.7 億円/年の海難減少に伴う年間損失回避額が回避される。

【年間損失回避額(100～500GT 未満)】

項目	損傷区分	期待損失額 (千円/隻)	損傷区分別発 生比率	荒天遭遇船舶 年間減少隻数	年間便益額 (千円/年)
船舶損傷に伴う損害額 (A)	全損	436,880	0.085	13.7	508,747
	重大損傷	305,820	0.159	13.7	666,168
	軽微損傷	87,380	0.22	13.7	263,363
船舶修繕期間中の損失 額(B)	全損	204,980	0.085	13.7	238,699
	重大損傷	134,780	0.159	13.7	293,591
	軽微損傷	33,700	0.22	13.7	101,572
人的損失額(死亡)(C1)	全損	242,550	0.085	13.7	282,449
	重大損傷	26,950	0.159	13.7	58,705
	軽微損傷	0	0.22	13.7	0
人的損失額(負傷)(C2)	全損	186	0.085	13.7	217
	重大損傷	186	0.159	13.7	405
	軽微損傷	0	0.22	13.7	0
積み荷被害損失額(D)	全損	18,370	0.085	13.7	21,392
	重大損傷	11,020	0.159	13.7	24,005
	軽微損傷	3,670	0.22	13.7	11,061
事故船処理に伴う損失 額(E)	全損	66,000	0.085	13.7	76,857
	重大損傷	95,000	0.159	13.7	206,939
	軽微損傷	0	0.22	13.7	0
流出油による海洋環境 汚染に伴う損失額(F)	全損	11,330	0.085	13.7	13,194
	重大損傷	11,330	0.159	13.7	24,680
	軽微損傷	0	0.22	13.7	0
合計	全損				1,141,555
	重大損傷				1,274,493
	軽微損傷				375,997
	合計				2,792,044

【年間損失回避額(500～1,000GT 未満)】

項目	損傷区分	期待損失額 (千円/隻)	損傷区分別発 生比率	荒天遭遇船舶 年間減少隻数	年間便益額 (千円/年)
船舶損傷に伴う損害額 (A)	全損	680,870	0.03	13.7	279,838
	重大損傷	476,610	0.124	13.7	809,665
	軽微損傷	136,170	0.31	13.7	578,314
船舶修繕期間中の損失 額(B)	全損	248,200	0.03	13.7	102,010
	重大損傷	163,200	0.124	13.7	277,244
	軽微損傷	40,800	0.31	13.7	173,278
人的損失額(死亡)(C1)	全損	242,550	0.03	13.7	99,688
	重大損傷	26,950	0.124	13.7	45,783
	軽微損傷	0	0.31	13.7	0
人的損失額(負傷)(C2)	全損	186	0.03	13.7	76
	重大損傷	186	0.124	13.7	316
	軽微損傷	0	0.31	13.7	0
積み荷被害損失額(D)	全損	35,610	0.03	13.7	14,636
	重大損傷	21,370	0.124	13.7	36,303
	軽微損傷	7,120	0.31	13.7	30,239
事故船処理に伴う損失 額(E)	全損	66,000	0.03	13.7	27,126
	重大損傷	95,000	0.124	13.7	161,386
	軽微損傷	0	0.31	13.7	0
流出油による海洋環境 汚染に伴う損失額(F)	全損	17,850	0.03	13.7	7,336
	重大損傷	17,850	0.124	13.7	30,324
	軽微損傷	0	0.31	13.7	0
合計	全損				530,710
	重大損傷				1,361,021
	軽微損傷				781,830
	合計				2,673,561

【資料 3-2】

[残存価値]

プロジェクトの供用期間(50年)の終了とともに、その時点で残った資産は精算されると仮定する。
 本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる防波堤、ケーソン製作ヤードの残存価値を算出する。
 本プロジェクトの供用終了と共に、3,585百万円の残存価値が発生する。

【防波堤】

項目	WITH時	WITHOUT時
L:耐用年数(年)	50	—
I:再投資からの年数(年)	50	—
A:当初価格(百万円)	31,125	—
残存価値(百万円)	3,113	—
残存価値(計)(百万円)		3,113

【ケーソン製作ヤード】

項目	WITH時	WITHOUT時
面積(m ²)	15,800	—
土地単価(円/m ²)	29,900	—
残存価値(百万円)	472	—
残存価値(計)(百万円)		472

柴山港柴山地区避難港整備事業 事業費

項 目		数量	全体事業費 (億円)
工事費			
外防波堤(西)			252
	撤去工	1式	1
	基礎工	480m	43
	本体工	450m	189
	被覆・根固工	1式	12
	雑工	1式	8
泊地(-6m)			12
	浚渫工	98,000m ²	12
泊地(-7m)			1
	浚渫工	17,000m ²	1
用地費及補償費			2
	用地費	1式	0
	補償費	1式	2
間接経費			81
合計			348

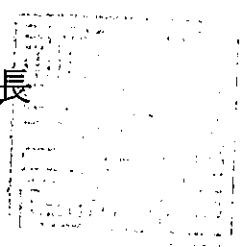


国近整企画68号

平成26年11月25日

兵庫県知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成26年12月15日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成26年12月9日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
猪名川直轄河川改修事業	事業継続	
淀川総合水系環境整備事業	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【海岸事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
東播海岸直轄海岸保全施設整備事業	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【港湾整備事業】

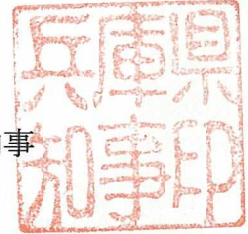
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
柴山港 柴山地区避難港整備事業	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

土 第 1564 号
平成 26 年 12 月 9 日

近畿地方整備局長 様

兵庫県知事



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成
に係る意見照会について（回答）

平成 26 年 11 月 25 日付け国近整企画第 68 号で照会のありました標記の件につき
まして、別紙のとおり回答します。

【河川事業】

〈猪名川直轄河川改修事業〉

兵庫県知事の意見

一級河川猪名川の流域は京都府、大阪府、兵庫県に跨り、特に兵庫県内は尼崎市、伊丹市、川西市、宝塚市、猪名川町など人口・資産の集積が著しい地域である。

ひとたび洪水災害に見舞われると甚大な被害が想定されていることに加え、近年、各地で発生しているゲリラ豪雨などへの対応も喫緊の課題となっている。

このため、猪名川の治水安全度の早期向上は地域の強い願いであり、沿川住民の安全・安心を確保するため、平成21年3月に策定した淀川水系河川整備計画に基づき、目標である戦後最大規模の洪水に対する浸水被害の解消に向け、一層の事業促進を図られたい。

〈淀川総合水系環境整備事業〉

兵庫県知事の意見

当該事業は、礫河原の再生などにより、多様な生物がすむ身近な河川環境の回復を目指す自然再生事業であり、本県の「ひょうご・人と自然の川づくり 基本理念・基本方針」にも合致することから、引き続き、事業に取り組んでいただきたい。

なお、事業の推進にあたっては、安価で効果的な整備手法の採用など、可能な限りコスト縮減に取り組むとともに、河川敷におけるレクリエーション空間の利用形態と環境対策のバランスを保つ観点から、地元市町や住民等と十分協議・調整されたい。

【港湾整備事業】

〈柴山港柴山地区避難港整備事業〉

兵庫県知事の意見

柴山港は、特に冬期において気象・海象の厳しい日本海の西部に位置しており、海難事故防止、船舶の安定的な運航の面で避難港としての重要な役割を有している。

当該事業は、柴山港内の静穏度を確保し、船舶の安全と日本海沿岸海域の利用促進に寄与することから、事業を継続し、早期完成を図られたい。

なお、残事業の実施にあたっては、柴山港の静穏度を検証しながら、外防波堤の必要延長を再検討するなど、可能な限りコスト縮減に取り組んでいただきたい。