

室津港室津地区避難港整備事業

再 評 価

平成21年 1月26日

国土交通省 四国地方整備局

事業評価に係る資料

事業名	室津港室津地区避難港整備事業		
所在地	高知県室戸市浮津地先及び浮津字河ノ淵2474番4		
事業主体	国土交通省	港湾管理者	高知県
事業の概要	室津港は高知県東南端の室戸岬に位置し、高知と京阪神との海運上の要衝にあたる。この沿岸一体は風波が荒く航行の難所であり、昔から避難港として重要な役割を果たしてきた。船舶の増加・大型化に対応し、避泊水域の拡充を図るため、昭和55年度から総延長2,050mの防波堤整備を進めている。		
事業期間	昭和55年度～平成35年度		
総事業費	590億円(税込み)	既投資額	274億円(税込み)
構成施設	防波堤(Ⅰ)(1,200m)、防波堤(Ⅱ)(850m)		
評価の基となる需要予測	供用開始時(H36年度) ・避泊可能隻数：4隻(100～500GT) 4隻(500～1,000GT) 2隻(1,000～3,000GT)		



再 評 価 の 視 点	事業の必要性に関する視点			
	1) 事業を巡る社会情勢の変化 安全で安定的な海上輸送の確保に対する要望は引き続き高く、早急な避難港整備が強く望まれている。			
	2) 事業の投資効果			
	貨幣換算した主要な費用	建設費		
	貨幣換算した主要な便益	海難の減少、浸水被害の軽減		
	費用の生じる時期	昭和55年度	効果の生じる時期	平成21年度
	社会的割引率	4.0%	現在価値化の基準年度	平成20年度
		全体事業	残事業	
	総費用(割引後) C	724 億円	219 億円	
	総便益(割引後) B	851 億円	833 億円	
純現在価値 B-C	127 億円	613 億円		
費用便益 B/C	1.2	3.8		
内部収益率 EIRR	4.5%	13.6%		
定性的な効果	海上輸送の信頼性向上、海上輸送コストの削減、作業ヤードの有効活用 等			
3) 事業の進捗状況				
①事業の経緯				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 昭和55年(1980年) : 事業着手 ・ 昭和57年(1982年) : 消波ブロック等の製作開始 ・ 昭和60年(1985年) : 防波堤(I)築造工事着手 ・ 平成10年(1998年) : ケーソン・消波ブロック製作用作業ヤードの建設着手 ・ 平成18年(2006年) : 作業ヤードの完成 				
②事業の進捗率 事業進捗率 : 46.4%				
③今後の見通し 建設コスト縮減のためのケーソンや消波ブロック製作用の作業ヤードは平成18年度に完成。防波堤工事の進捗をはかり、平成35年度に完成する予定。				
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点				
作業ヤードの活用により、本防波堤に必要な大型のケーソン製作が可能となる。加えて、防波堤における上部コンクリートを斜面方式とすることで、断面の縮小を図る。				
地方公共団体等の意見				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成10年1月 : 「室津港避難港整備に関する建設促進要望」が、室戸市長、漁業組合長、鰹鮪漁業船主組合長、県議らから運輸省第三港湾建設局に提出 ・ 毎年5月、11月 : 「全国避難港促進協議会による要望書」が、地元市町村等から財務省・国土交通省港湾局に提出。 				
今後の対応方針(原案)				
<p>荒天時に船舶が安全に避泊できる水域を確保することで、室戸岬沖を航行する船舶の海難危機を回避し、あわせて津波防護による減災効果を高めることができる。</p> <p>事業も順調に進捗しており、その必要性、重要性は変わっていないことから、平成35年度の整備完了を目指して事業を継続する。</p>				

－ 目 次 －

1. 事業の概要	1
1-1 避難港の必要性	1
1-2 室津港の概要	2
1-3 室津港の経緯	2
1-4 室津港の役割	3
2. 事業の進捗状況	3
2-1 事業の経緯	4
2-2 事業の進捗率	4
2-3 今後の見通し	4
2-4 事業におけるコスト削減の取り組み	5
3. 事業の投資効果	6
3-1 プロジェクトの構成施設	6
3-2 事業実施による効果分析	6
3-3 費用対効果の分析	16
3-4 定性的な効果の把握	16
4. 地元の要請	19
4-1 避難港整備に関する地元の要請	19
4-2 最近の港湾整備に関する地元の要請	19
5. 今後の対応方針（原案）	20

1. 事業の概要

1-1. 避難港の必要性

避難港とは、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。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。



図-1 全国の避難港の位置

1-2. 室津港の概要

室津港は、高知県東南端の室戸岬に位置し、室津港沖は京阪神からの海運の要衝にあたる。この沿岸一帯は風波が荒く航行の難所であることから、昔から避難港として重要な役割を果たしてきた。また、明治期までは日本屈指の捕鯨地として名を馳せた所であり、近年までは国内有数の遠洋マグロ漁業の基地として知られていた。

1-3. 室津港の経緯

- ・延宝7年 一木権兵衛らにより、掘込港湾である現在の「内港」が完成
- ・大正13年 県費支弁港として拡張(現在の「前港」)に着手
- ・昭和19年 現在の「前港」が完成
- ・昭和27年 避難港として政令指定
- ・昭和35年 現在の避難泊地(「東内港」)を含む拡張工事に着手
- ・昭和46年 現在の室津港が完成
- ・昭和55年 船舶の大型化に対応するため現行の避難港整備事業に着手
- ・平成10年 コスト削減をはかるため作業ヤードの建設に着手
- ・平成18年 作業ヤード完成

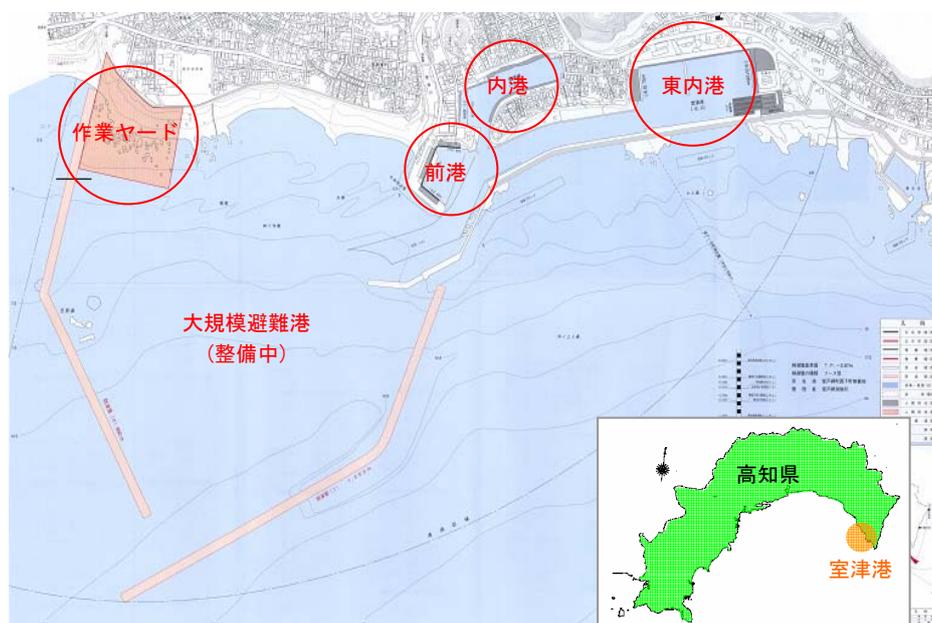


図-2 室津港位置図

1-4. 室津港の役割

①避難港機能

- ・京阪神との海運上の要衝、風波が荒く航行の難所
- ・内港、東内港においては漁船等が避泊
- ・室戸岬沖には年間約 77,000 隻の小型船舶（100～3,000GT 級）が航行

②レクリエーション機能

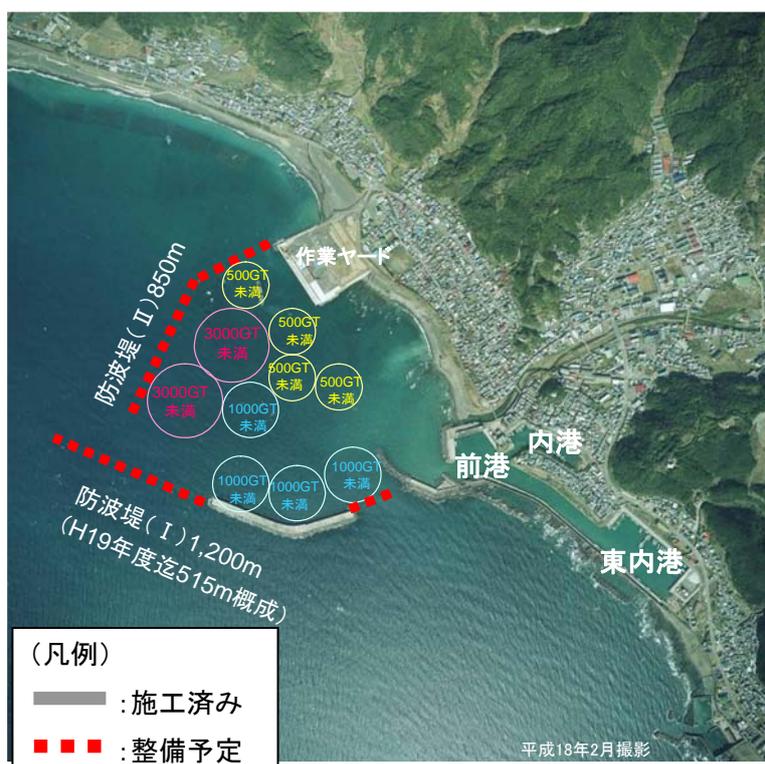
毎年、海の日に土佐室津鯨舟競漕大会が開催されている。

2. 事業の進捗状況

室戸岬沖を航行する船舶の増加、大型化に対応し、周辺海域で唯一の避泊水域の拡充を図るため、昭和 55 年度から直轄事業として総延長 2,050m（防波堤（Ⅰ）1,200m、防波堤（Ⅱ）850m）の防波堤を有する避難港として整備が進められている。現在、総延長 2,050m の内、防波堤（Ⅰ）が約 515m 概成しており、合わせてケーソン等の製作を行う作業ヤードが完成している。

表-1 室津港における計画避泊隻数

項目	船型区分		
	100～ 500GT 未満	500～ 1000GT 未満	1000～ 3000GT 未満
避泊隻数	4	4	2



内港における避泊状況



東内港における避泊状況

図-3 室津港において計画されている避泊水域

2-1. 事業の経緯

- ・昭和55年(1980年) : 事業着手
- ・昭和57年(1982年) : 消波ブロック等の製作開始
- ・昭和60年(1985年) : 防波堤(I)築造工事着手
- ・平成10年(1998年) : ケーソン及びブロック製作用作業ヤードの建設着手
- ・平成18年(2006年) : 作業ヤードの完成

2-2. 事業の進捗率

事業進捗率：46.4%

2-3. 今後の見通し

建設コスト縮減のためのケーソンや消波ブロック製作用作業ヤードは平成18年度に完成したところ。防波堤工事の進捗をはかり、平成35年度に完成する予定である。

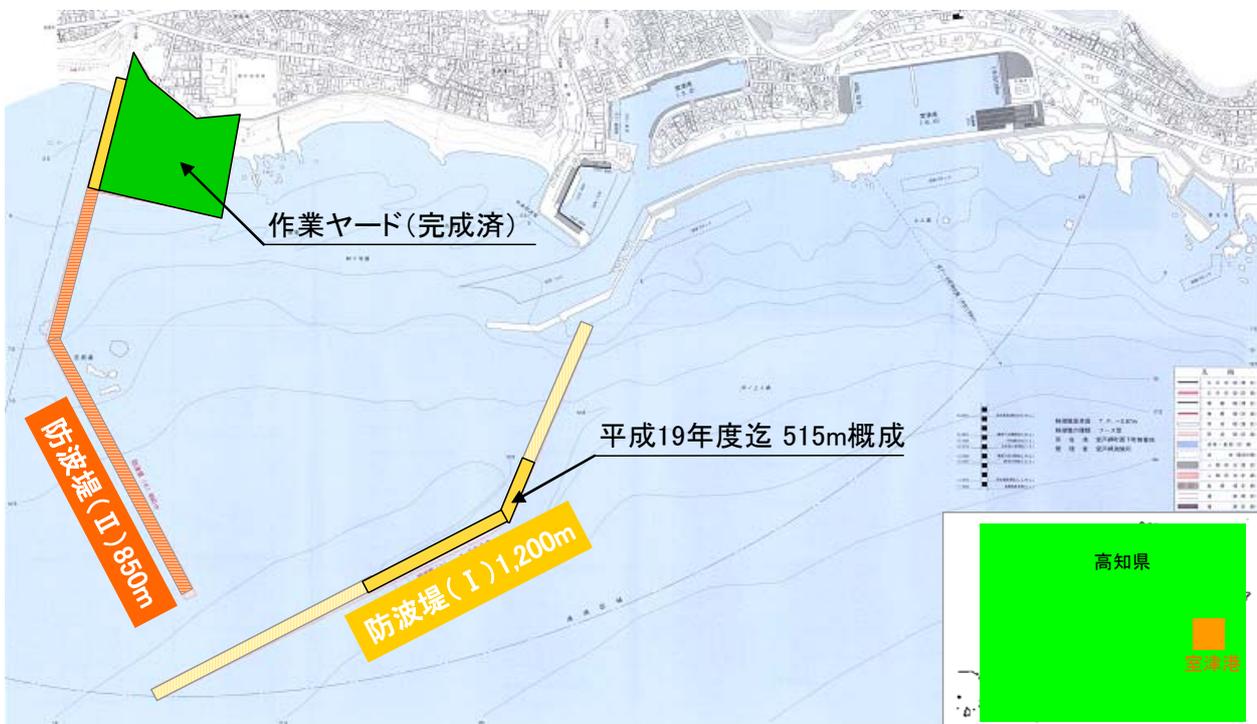


図-4 室津港の事業進捗状況

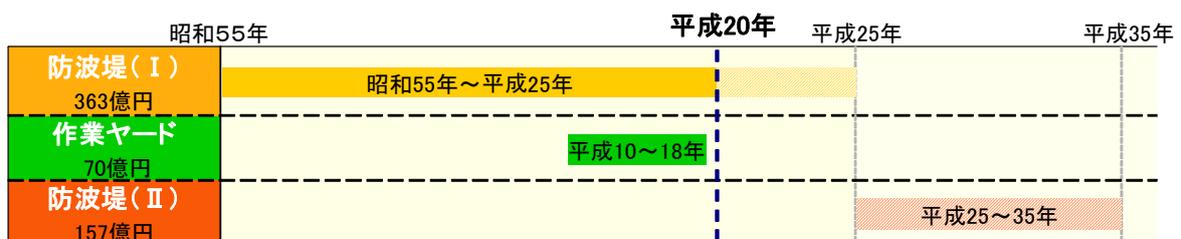


図-5 室津港事業工程

2-4. 事業におけるコスト削減の取り組み

建設コストの削減に向け、以下の取り組みを行っている。

- ▶ 平成9年度までは、フローティングドック方式でケーソンを製作していた。フローティングドックでの製作能力や仮置き場所の制約により、小規模なケーソンしか製作できなかった(高いマウンドとなるため、波力低減率が悪く、基礎捨石等が多く必要)。平成18年度に完成した作業ヤードを活用することで、大型のケーソン製作が可能となり、効率的な断面が設計できることとなった。
- ▶ 上部コンクリートを従来の直立方式から斜面方式へ見直し、防波堤断面の縮小を図る。

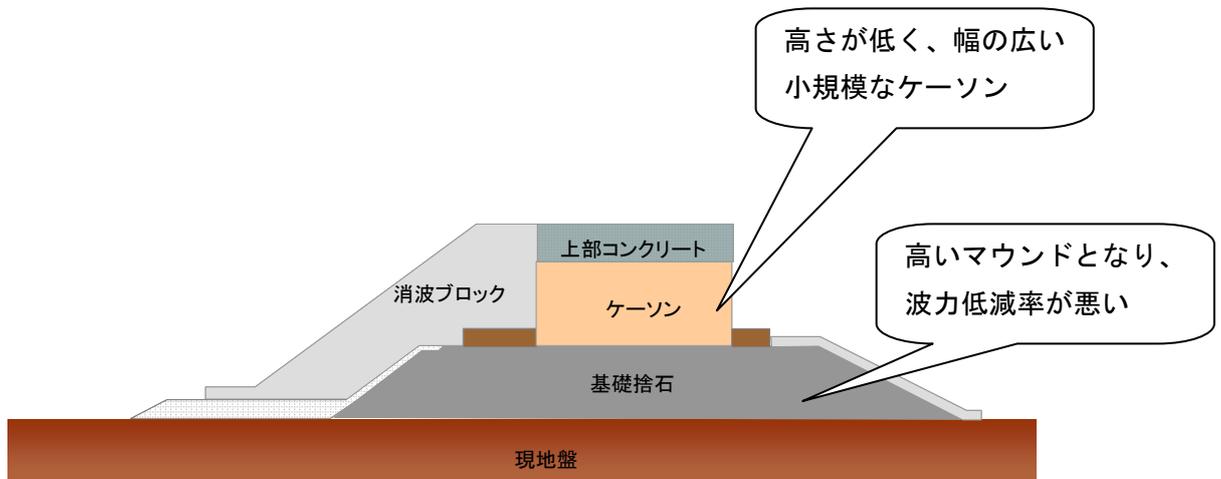


図-6 フローティングドックでケーソンを製作した場合の防波堤(I)断面図

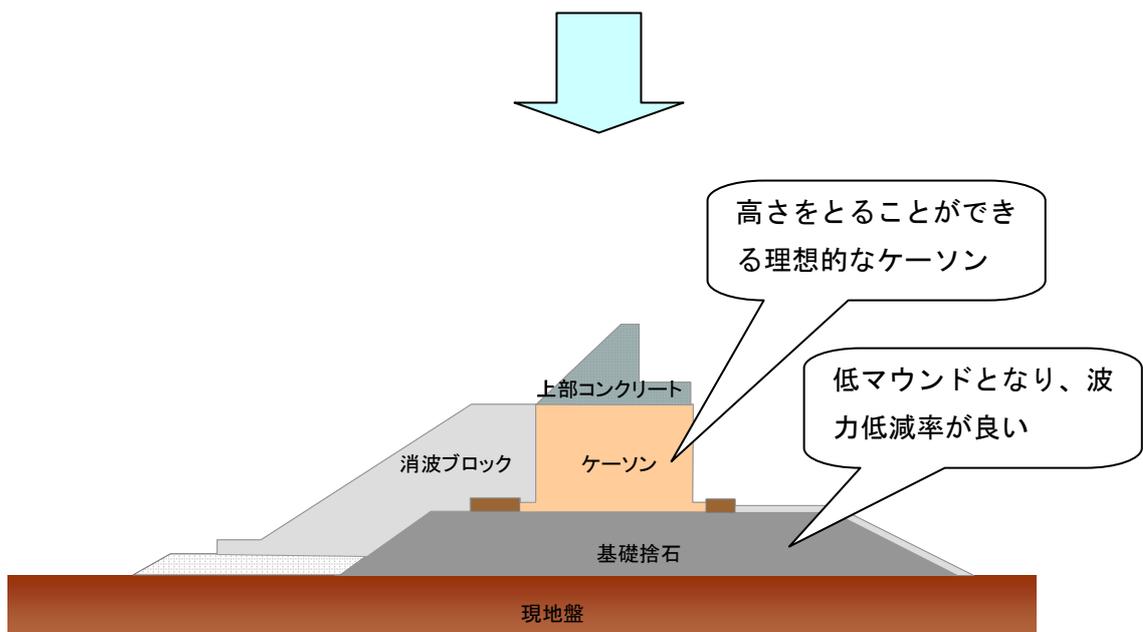


図-7 作業ヤードでケーソンを製作した場合の防波堤(I)断面図

3. 事業の投資効果

3-1. プロジェクトの構成施設

プロジェクトの構成施設は、避泊水域を確保するための防波堤を中心的施設とする。

表-2 プロジェクトの構成施設

区分	施設
中心的施設	防波堤

3-2. 事業実施による効果分析

1) 便益項目の抽出

プロジェクト実施による効果は幅広く波及するが、「港湾投資の評価に関する解説書2004 平成16年10月 港湾事業評価手法に関する研究委員会編」(以下「解説書」)では、プロジェクト実施による主要な効果のうち、便益として計測する対象を以下の項目としている。

主たる効果として
■ 避泊水域の確保：海難の減少
加えて
■ 津波からの防護：背後地の浸水被害の軽減

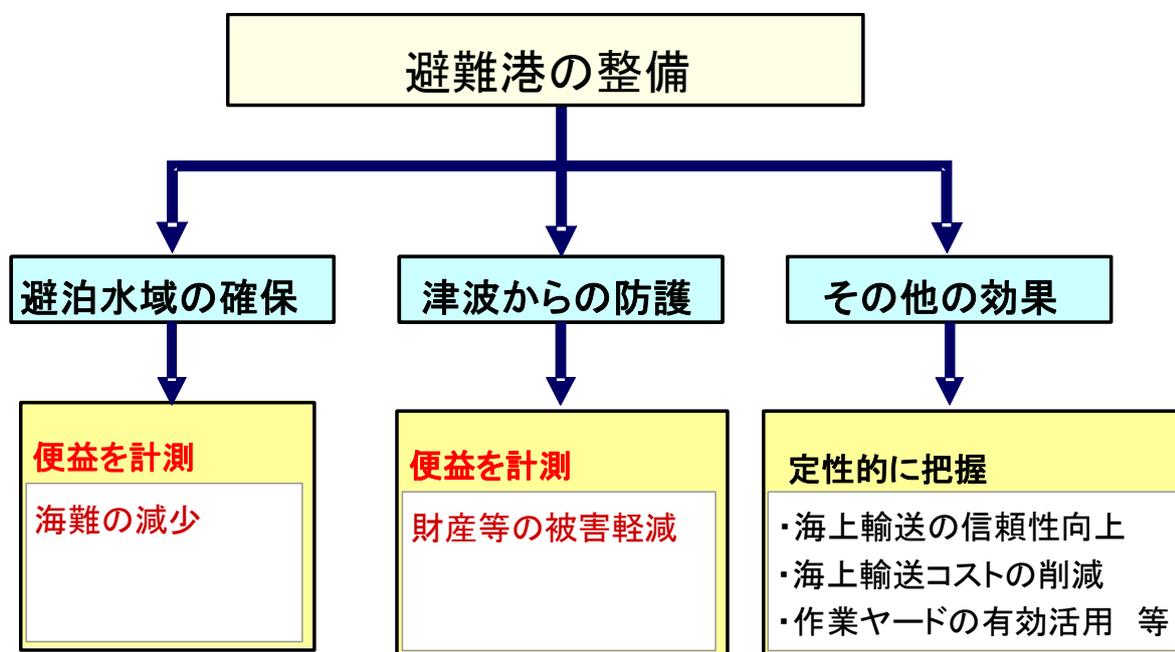


図-8 プロジェクト実施による効果波及の概念図

2) 避泊水域の確保による便益

(1) 基本的な考え方

本プロジェクトを継続することにより、荒天時に遭遇した場合、室津港で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できる。

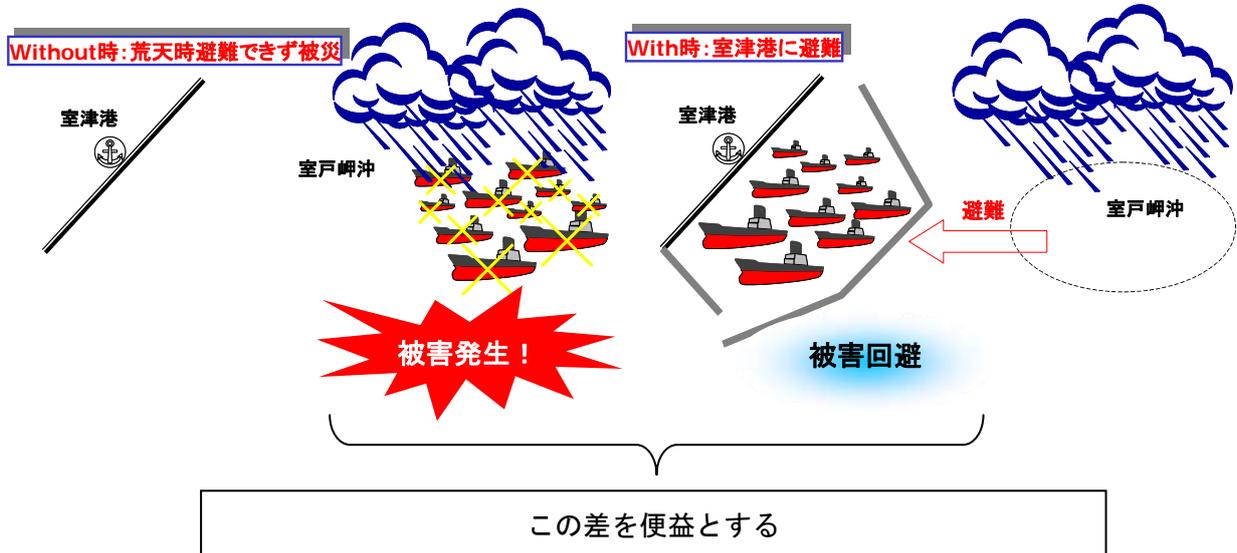


図-9 避難港整備による便益

(2) 便益の計測

○海難減少に伴う損失回避額の算定

「解説書」に従い、避難港整備による海難減少に伴う損失回避額を下式により算定する。

$$\boxed{\text{海難減少に伴う損失回避額}} = \boxed{\text{1隻あたりの海難による損失額}} \times \left[\boxed{\text{without時の収容隻数}} - \boxed{\text{with時の収容隻数}} \right] \times \boxed{\text{年間荒天回数}}$$

海難による損失額、年間の荒天回数を、「解説書」に基づき、以下で設定する。

- ・ 損失額原単位：100～500GT (68,301千円/隻)、500～1,000GT (88,549千円/隻)
1,000～3,000GT (120,285千円/隻)
- ・ 本州南岸の荒天回数：6.9回/年

事業全体の損失回避額（避泊安全便益）は、

平成28年度：500～1,000GT 1隻分の避泊域を確保 (6.1億円/年)

平成29～31年度：500～1,000GT 3隻分の避泊域を確保 (18.3億円/年)

平成32～35年度：100～500GT 2隻分、500～1,000GT 4隻分、1,000～3,000GT 1隻分の避泊域を確保 (42.2億円/年)

平成36年度以降：全隻分の避泊域を確保 (59.9億円/年)

残事業の損失回避額（避泊安全便益）は、事業全体と同じ推移で便益が発生する。

表-3 避難港整備の進捗による避泊水域の拡大と損失回避額の推移

年度区分	H27 年度末地形 H28 年度の損失回避額	H28 年度末地形 H29～31 年度の損失回避額	H31 年度末地形 H32～35 年度の損失回避額	整備完了 (H35 年度末地形) H36 年度以降の損失回避額
1 隻あたりの海難による損失額	100～500GT : 68,301 千円/隻、500～1,000GT : 88,549 千円/隻、1,000～3,000GT : 120,285 千円/隻			
without 時の避泊可能隻数	0 隻			
with 時の避泊可能隻数	500～1,000GT 1 隻	500～1,000GT 3 隻	100～500GT 2 隻 500～1,000GT 4 隻 1,000～3,000GT 1 隻	100～500GT 4 隻 500～1,000GT 4 隻 1,000～3,000GT 2 隻
				
年間荒天回数	6.9 回/年			
海難減少に伴う損失回避額	6.1 億円/年	18.3 億円/年	42.2 億円/年	59.9 億円/年

※現時点における避泊可能隻数は0隻であるため、残事業の便益は事業全体の便益に等しい。

2) 津波からの防護による便益

(1) 基本的な考え方

本プロジェクトを継続し、防波堤を整備することにより、切迫性が指摘されている南海地震が発生した場合、室戸市市街地における津波による浸水被害を軽減することが可能となる。

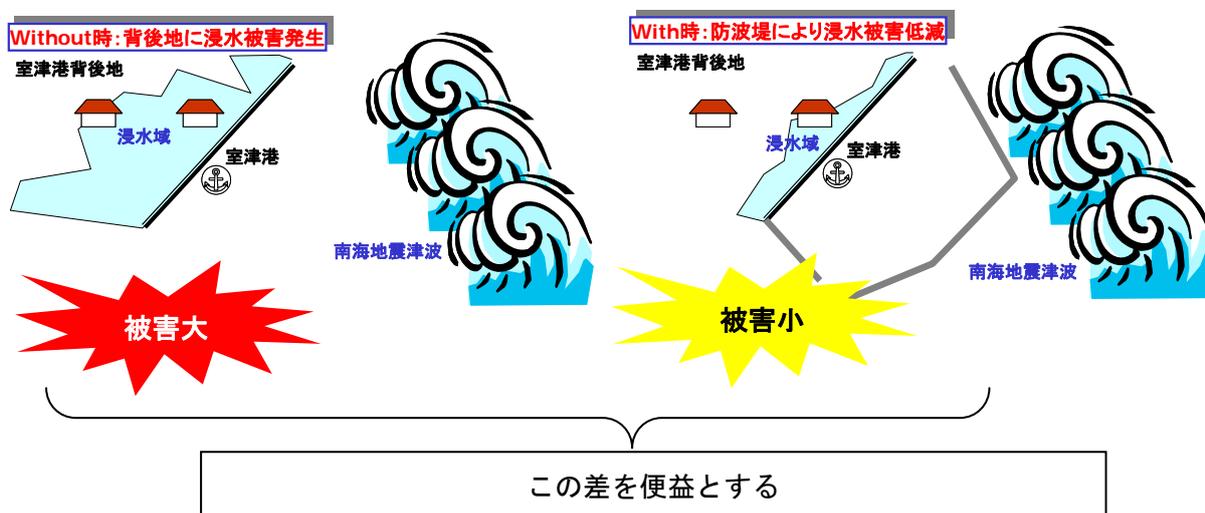


図-10 防波堤整備(津波防護)による便益

(2) 便益の計測

○津波被害軽減額の算定

「解説書」に従い、防波堤整備による津波被害軽減額を下式によって算定する。津波は毎年発生するわけではないので、with時とwithout時の被害額の差に発生確率を乗じて各年の期待値として算定する。

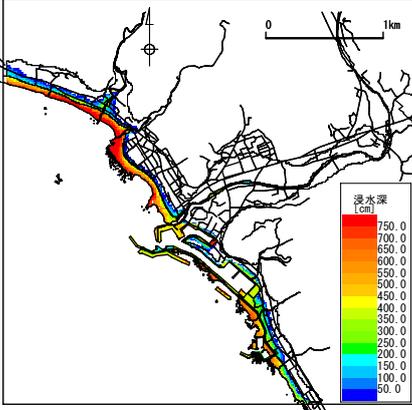
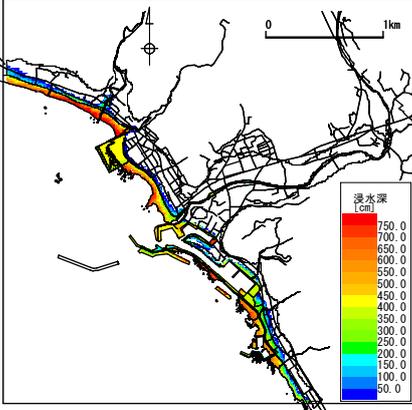
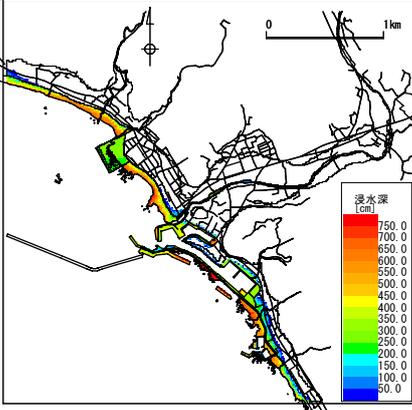
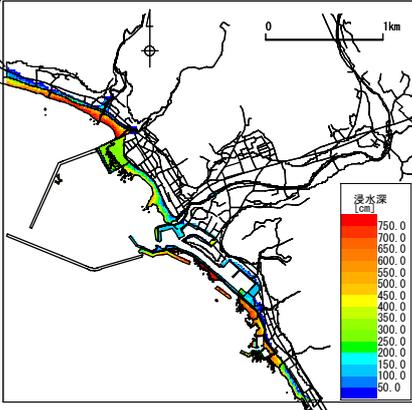
$$\boxed{\text{津波被害軽減額}} = \left[\boxed{\text{without時の津波被害額}} - \boxed{\text{with時の津波被害額}} \right] \times \boxed{\text{発生確率}}$$

最大浸水深を得るための津波シミュレーションは、下記の条件で実施した。

- ・対象地震：高知県想定南海地震(M8.4) ※高知県が想定している地震規模より決定
- ・基準潮位：H. W. L.
- ・地盤変動：70cm 隆起
- ・地形条件：防波堤なし(S54年度地形)、防波堤あり(現況 H20年度末地形)、防波堤(I)完成(H28年度末地形)、防波堤(II)完成整備完了(H35年度末地形)の計4地形

津波被害額は、「海岸事業の費用便益分析指針(改訂版) 平成16年6月 農林水産省農村振興局 農林水産省水産庁 国土交通省河川局 国土交通省港湾局」に基づき、資産の被害額、公共土木施設・公益事業被害額等を算定する。

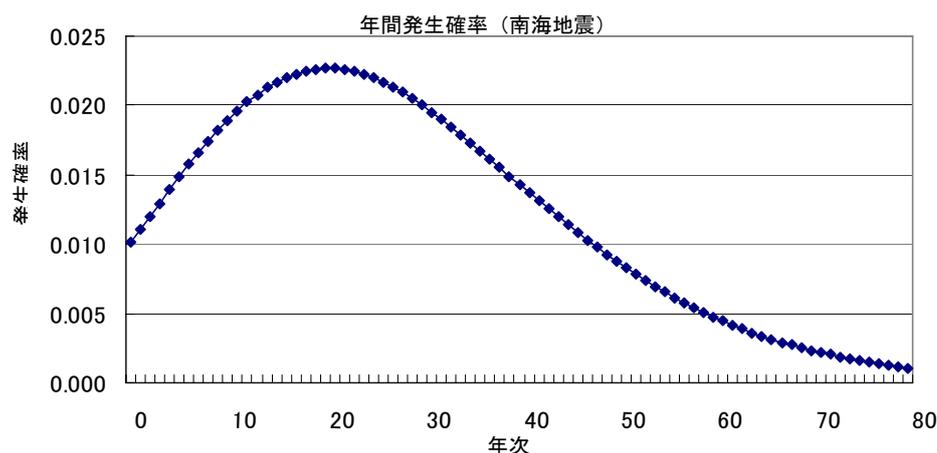
表-4 津波数値シミュレーション結果

地震規模 防波堤 の条件	M=8.4	
防波堤なし (S54年度地形) L=0m		<ul style="list-style-type: none"> • 浸水面積 : 51.5ha • 最大浸水深 : 10.7m • 平均浸水深 : 3.9m
防波堤あり (現況 H20年度末地形) L=515m		<ul style="list-style-type: none"> • 浸水面積 : 51.6ha • 最大浸水深 : 10.7m • 平均浸水深 : 3.8m
防波堤(I)完成 (H28年度末地形) L=1,200m		<ul style="list-style-type: none"> • 浸水面積 : 43.4ha • 最大浸水深 : 10.7m • 平均浸水深 : 3.7m
防波堤(II)完成 整備完了 (H35年度末地形) L=1,200m+850m		<ul style="list-style-type: none"> • 浸水面積 : 41.7ha • 最大浸水深 : 10.7m • 平均浸水深 : 3.3m <p style="text-align: right;">(浸水面積比) =整備完了÷防波堤なし =81.0%</p>

発生確率は、各地震の平均活動間隔や最終発生年からの経過時間を考慮して、今後地震が発生する確率を長期的に評価する。南海地震の長期評価確率の設定に必要なパラメータは、地震調査委員会資料に基づき以下を用いる。

- ・平均活動間隔：90.1年
- ・前回活動時期：1946年12月（便益発現年の2009年で63年経過）
- ・活動間隔のばらつき：0.22

南海地震の発生確率は1年後（2009）年に約1%、20年後（2029年）にピークとなり、今後26年間で発生する確率（累積発生確率）は約51%となっている。



図－11 長期評価に基づくパラメータを用いた地震発生確率（南海地震）

事業全体の津波被害軽減期待額（津波防護便益）は、

平成21年度：防波堤なし（S54年度地形）の被害額と防波堤あり（現況H20年度末地形）の被害額の差（被害軽減額）に長期評価確率（1年後）を考慮したもの
（0.2億円／年）

平成29年度：防波堤なし（S54年度地形）の被害額と防波堤（Ⅰ）完成（H28年度末地形）の被害額の差（被害軽減額）に長期評価確率（9年後）を考慮したもの
（1.0億円／年）

平成36年度：防波堤なし（S54年度地形）の被害額と防波堤（Ⅱ）完成整備完了（H35年度末地形）の被害額の差（被害軽減額）に長期評価確率（16年後）を勘案したもの
（1.8億円／年）

残事業における津波被害軽減期待額（津波防護便益）は、

平成21年度：整備は行われていないため、この時点で被害は軽減されない。

平成29年度：防波堤あり（現況H20年度地形）の被害額と防波堤（Ⅰ）完成（H28年度末地形）の被害額の差（被害軽減額）に長期評価確率（9年後）を考慮したもの
（0.7億円／年）

平成36年度：防波堤あり（現況H20年度末地形）の被害額と防波堤（Ⅱ）完成整備完了（H35年度末地形）の被害額の差に長期評価確率（16年後）を考慮したもの
（1.4億円／年）

平成 22 年から平成 28 年の津波被害軽減期待額(津波防護便益)は、全体事業においては平成 21 年度の被害軽減額に当該年度の長期評価確率を考慮して算出し、残事業においては平成 21 年度と同様に被害軽減額は発生しないものとする。

平成 30 年から平成 35 年の津波被害軽減期待額(津波防護便益)は、平成 29 年度の被害軽減額に当該年度の長期評価確率を考慮して算出する。

平成 37 年度以降の津波被害軽減期待額(津波防護便益)は、平成 36 年度における被害軽減額に当該年度の長期評価確率を考慮して算出する。

なお、事業開始からこれまで(平成 20 年度 (2008 年) まで)地震・津波による被害はなかったことから、現時点までの津波防護便益はゼロとする。

表-5 防波堤整備の進捗による浸水域・浸水深の減少と被害軽減額の推移(事業全体)

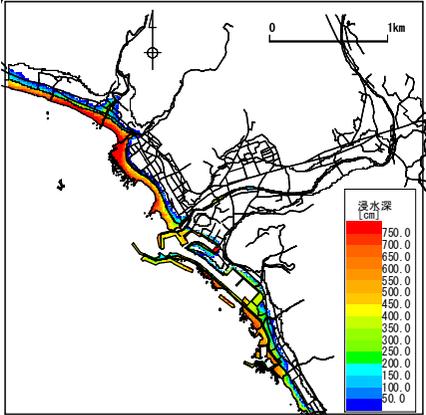
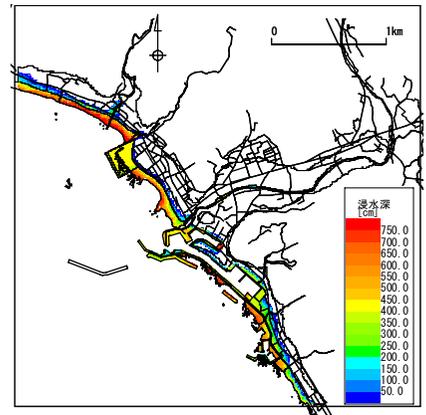
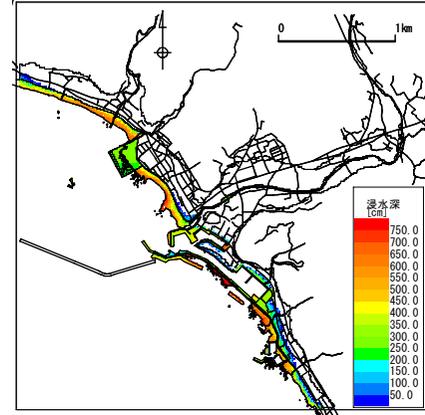
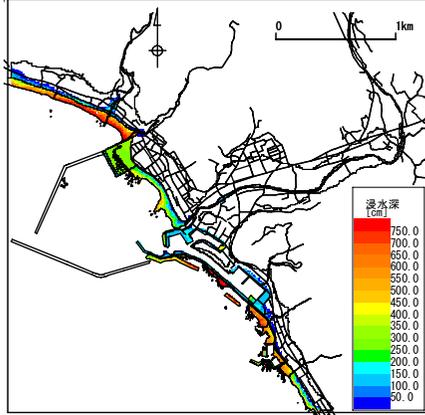
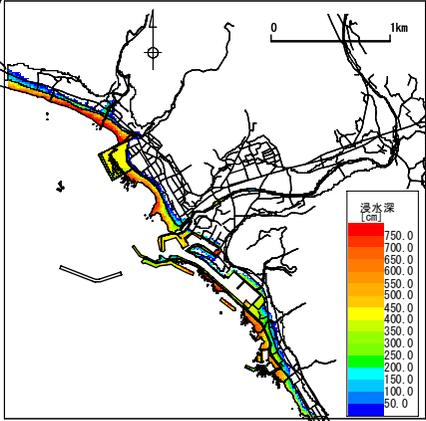
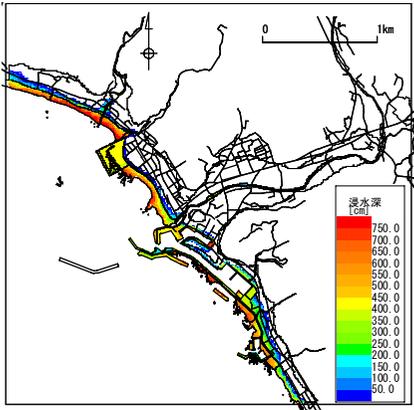
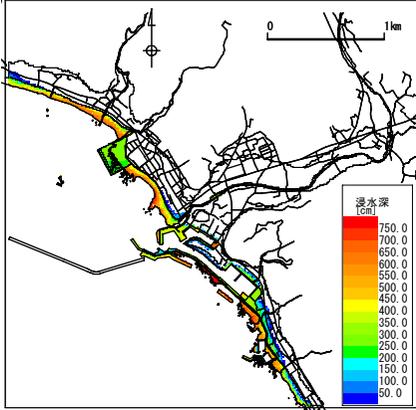
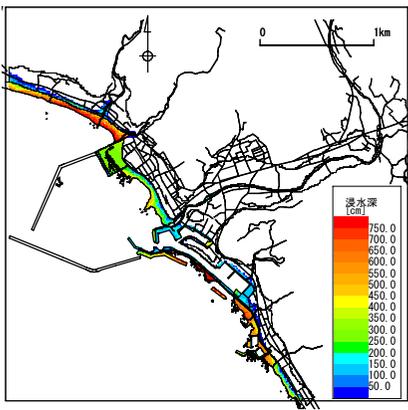
年度区分	防波堤あり (H20 年度末地形)	防波堤 (I) 完成 (H28 年度末地形)	防波堤 (II) 完成整備完了 (H35 年度末地形)
without 時の被害額	防波堤なし (S54 年度地形) の被害額 : 218.5 億円 		
with 時の被害額	H21 年度における被害額 : 200.5 億円 	H29 年度における被害額 : 158.4 億円 	H36 年度における被害額 : 135.6 億円 
without-with	18.0 億円軽減	60.0 億円軽減	82.9 億円軽減
長期発生確率	0.01011	0.01743	0.02168
被害軽減額(期待値)	0.2 億円	1.0 億円	1.8 億円

表-6 防波堤整備の進捗による浸水域・浸水深の減少と被害軽減額の推移(残事業)

年度区分	防波堤あり (H20 年度末地形)	防波堤 (I) 完成 (H28 年度末地形)	防波堤 (II) 完成整備完了 (H35 年度末地形)
without 時の被害額	H21 年度における被害額 : 200.5 億円		
			
with 時の被害額	H21 年度における被害額 : 200.5 億円	H29 年度における被害額 : 158.4 億円	H36 年度における被害額 : 135.6 億円
			
without-with	0.0 億円軽減	42.0 億円軽減	64.9 億円軽減
長期発生確率	0.01011	0.01743	0.02168
被害軽減額(期待値)	0.00 億円	0.7 億円	1.4 億円

3) 残存価値による便益

(1) 基本的な考え方

防波堤に加え、ケーソン製作のための作業ヤードを残存価値の対象施設とする。

(2) 残存価値の算定

事業全体の残存価値は、

○作業ヤード跡地の残存価値の算定

「解説書」に基づき、作業ヤード跡地の残存価値は事業終了の翌年に売却すると仮定した際の売却額とし、㎡当たりの周辺の用地における課税評価額（室戸市ヒアリング）に土地面積を乗じ算定

(17.8 億円)

○防波堤の残存価値の算定

「解説書」に基づき、防波堤の残存価値は、全体投資額（作業ヤードへの投資額除く）の10分の1とする。

(51.3 億円)

残事業の残存価値は、

○防波堤の残存価値の算定

「解説書」に基づき、防波堤の残存価値は、H21年度以降の投資額の10分の1とする。

(30.2 億円)

3-3. 費用対効果の分析

便益と費用について計算期間(建設期間+供用期間)の総和を算定した費用対効果分析結果は以下のとおりである。

表-7 費用対効果分析結果

		全体事業		残事業	
		総額(億円)	現在価値換算後(億円)	総額(億円)	現在価値換算後(億円)
便益(B)	避泊便益	2,745.6	812.4	2,745.6	812.4
	防護便益	66.0	23.9	49.5	17.0
	残存価値	69.1	15.0	30.2	3.2
	合計	2,880.7	851.3	2,825.2	832.7
費用(C)		581.3	724.3	301.7	219.4
費用便益比(B/C)			1.2		3.8
現在価値(NPV)			127.0		613.3
経済的内部収益率(EIRR)			4.5%		13.6%

注1) 端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。

注2) 費用には事業費以外に維持管理費が含まれる。

○残事業による効果分析

防波堤及び作業ヤードの整備を鋭意実施してきたが、現時点迄の防波堤進捗状況では避泊水域の確保には至っておらず、避難港としての機能を発揮できない状況にある。一方、高知県が想定している次の南海地震の発生も今後30年以内におよそ50%の確率で発生と言われており、年々切迫性が高まっている状況にある。

このような中、本事業における残事業の実施は、室戸岬沖を航行する船舶の海難防止及び南海地震津波からの室戸市民の生命、財産の防護の軽減に大きな効果があるといえる。

3-4. 定性的な効果の把握

室津港における避難港整備は、便益として貨幣換算した効果以外にも、地域社会への効果など、以下に示すような定性的な効果が期待される。

・海上輸送の信頼性向上

室津港における避難港整備により、室戸岬沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待できる。

・海上輸送コストの削減

室津港における避難港整備により、安全で安定的な海上輸送ネットワークが構築され、貨物の海上輸送に係る待機時間が短縮されることで、輸送コストの削減が期待できる。

・作業ヤードの有効活用

建設コスト削減のために整備した作業ヤードは、事業完了後、平常時は地元のイベント会場等として、災害発生時は緊急的な復興拠点として活用することなど、様々な要望が地元住民、地元企業等を対象に実施したアンケート結果からも得られており、室戸市における貴重な土地資源としての有効活用が期待されている。



作業ヤードの有効活用状況（平成 20 年度）



【平常時】



【災害時】

作業ヤード跡地の利用計画イメージ（案）

- ・自然環境の創出

避難港整備の中心施設である防波堤周辺に珊瑚などの海洋生物が着生することで、新たな自然環境（生物生息環境）の創出が図られる。



防波堤に着生した珊瑚の状況

- ・津波からの人的被害の軽減及び係留漁船被害等の軽減

防波堤の整備により、津波の水位や流速が低減され、人的被害や係留漁船被害の軽減、あわせて市民の精神的不安を緩和することなどが期待できる。

- ・台風時の高波から背後地域を防護

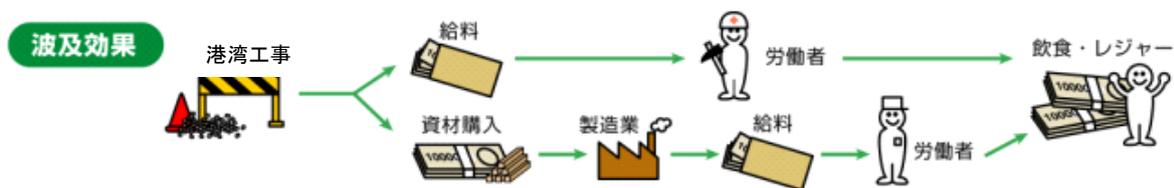
防波堤及び作業ヤードの整備により、台風時の高波から背後地域を防護することができ、あわせて市民の精神的不安を緩和することなどが期待できる。



室津港における台風時の波浪状況

- ・建設事業がもたらす雇用の創出

室津港における避難港整備に伴い、高知県内に建設投資から波及する生産誘発効果、雇用増大効果などの経済波及効果がもたらされることが期待できる。



図－１２ 建設投資から波及する生産誘発効果及び雇用増大効果のイメージ

4. 地元の要請

4-1. 避難港整備に関する地元の要請

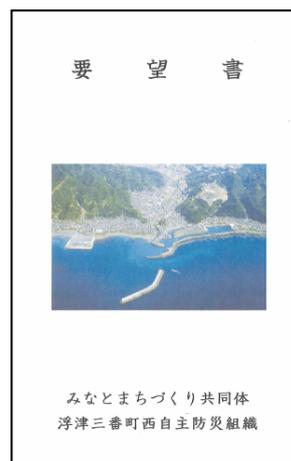
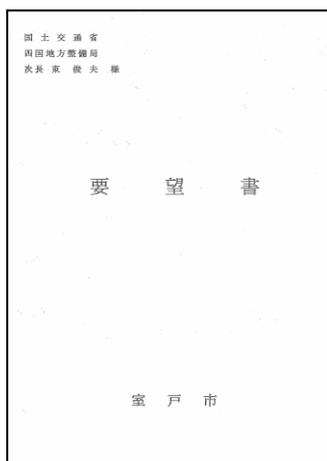
室戸沖の航行船舶の増加による接触事故の危険性の増加、および台風時の他港への避泊の増加を背景として、室戸市、室戸漁協組合、室戸鰹鮪漁業船主組合は避難港整備の促進に関する要望書を提出している。

また、室津港背後の住民は、大型台風の来襲により浸水被害を被っているが、避難港防波堤によるそれらの被害の回避が期待されており、地元から強く整備を要請されている。

地元からの建設促進要請に関する活動を以下に示す。

表-8 地元の要請

年月日	活動名称	提出先	参加者等
平成 10 年 1 月 12 日	室津港避難港整備に関する建設促進要望	運輸省第三港湾建設局	市長、漁業組合長、鰹鮪漁業船主組合長、県議 等
毎年 5 月、11 月	全国避難港促進協議会による要望書提出	財務省、国土交通省港湾局	避難港の地元市町村 等
平成 19 年 10 月 9 日	室津港沖防波堤の早期完成を要望	国土交通省四国地方整備局	市長
毎年 春期	室津港沖防波堤の早期完成を要望	国土交通省四国地方整備局	みなとまちづくり共同体 浮津三番町西自主防災組織



4-2. 最近の港湾整備に関する地元の要請

平成 19 年度に実施した背後地住民へのアンケート調査及び地元企業等へのヒアリング調査では、作業ヤードの跡地利用について下記のような要望が挙げられている。

背後地住民

- ・ 作業ヤード跡地を災害復旧拠点に
- ・ 作業ヤード跡地を公園等の交流の場に

地元企業等

- ・ 背後地住民のために整備してほしい
- ・ 作業ヤード跡地を観光客等の集客のためのイベント会場に

5. 今後の対応方針（原案）

荒天時に船舶が安全に避泊できる水域を確保することで、室戸岬沖を航行する船舶の海難危機を回避し、あわせて津波防護による減災効果を高めることができる。

事業も順調に進捗しており、その必要性、重要性は変わっていないことから、平成35年度の整備完了を目指して事業を継続する。