

再評価チェックリスト

1 事業概要

| | | | |
|------------|---|------------|----------------------------|
| 事業の名称 | 新島港前浜地区離島ターミナル整備事業 | 評価該当要件 | 5年間継続 5回目 |
| 実施主体 | 東京都(港湾局) | 事業所管部署 | 離島港湾部 計画課 |
| 都市計画決定(当初) | － | 事業認可年度(当初) | 昭和55年度 事業期間: 昭和55年度～平成13年度 |
| 都市計画決定(最新) | － | 事業認可年度(最新) | 昭和55年度 事業期間: 昭和55年度～令和19年度 |
| 事業箇所 | 東京都 新島村 | 事業規模 | 防波堤(北) 300m他 |
| 事業概要 | 新島港は、島の玄関口として島民の生活や産業活動を支える重要な役割を果たしているが、定期貨客船及び高速艇の就航率が十分でなく、島民生活の安定を欠く原因となっている。また、旅客の乗降と荷役作業が同時に岸壁上で行われており、混雑時における貨物の輻輳が安全上の大きな問題となっている。 こうした状況を改善するため、旅客の安全性および荷役の効率性の向上を目的として、護岸(防波)と道路の整備を行う。また、就航率の向上を目的として、岸壁(-7.5m)(西)、防波堤(北)及び護岸(防波)Ⅱ等の整備を行う。 | | |

2 社会経済情勢等の変化(事業の必要性等に関する視点)

| |
|---|
| 社会経済情勢等の変化 (認可時点から変化がある場合は変化・変更内容欄に記載) |
| (社会経済情勢の変化・変更内容) 新島港は、新島の玄関口として、旅客の出入りとともに、生活及び産業活動に必要な貨物の大半が取り扱われている。島の経済を支える重要な役割を担っており、情勢の変化はない。 防波堤(北)の完成により、島民の生命線である定期貨客船の就航率を向上させるとともに、島の観光や産業振興の拠点としての役割を果たす必要があり、採択時の事業の必要性は変わっていない。 (関連計画の変化・変更内容) 【東京都離島振興計画(平成25年度～平成34年度)東京都】 定期船の安定した接岸を確保するとともに乗降と荷役作業の安全性と効率性を高める。 港湾は、定期貨客船の大型化に対応した整備がなされているが、冬期における欠航を解消するための整備が求められている。 (周辺施設の整備状況の変化・変更内容) 周辺施設の整備状況の変化は特になし。 (関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容) 関連する他事業等の進捗状況の変化は特になし。 |

3 事業の投資効果(事業の必要性等に関する視点)

| | | |
|---------------|---|-------------------|
| 定量的効果 B/C | 1.4 | (前回評価時 1.5) |
| 現在価値化総受益額(B) | 530.3億円 | 現在価値化総費用額 388.1億円 |
| ・貨物の輸送コスト削減効果 | 110.1億円 | ・工事費 383.4億円 |
| ・旅客の移動コスト削減効果 | 264.5億円 | ・用地費 |
| ・船舶損傷損失額削減効果 | 155.7億円 | ・維持管理費 4.7億円 |
| 定性的効果 | ① 定期貨客船の就航率向上に寄与し、海上輸送の確実性・信頼性が高まることで、島民の生活の安定に寄与する。 ② 農林水産業や観光業等の背後地域における社会経済活動の維持・発展が期待され、離島の自立的発展に寄与する。 ③ 離島と本土を結ぶ海上輸送の効率化により、地域間の交流や連携の推進が期待される。 ④ 島民の生活の安定が図られるため、人口流出が抑制され地域社会の安定化が図られることで、友人国境離島地域(伊豆諸島北部地域)である新島の国土としての維持・保全が期待される。 ⑤ 係留時の安全性が確保され、岸壁への乗揚事故や岩礁との接触事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運航が確保され、島民への生活物資等の安定的な供給に寄与する。 ⑥ 港湾背後における設備投資が期待され、経済・社会の振興、地域社会の安定が図られる。地域社会の安定化により、多様な文化の継承並びに歴史的遺産等が維持・保存される。 ⑦ 接岸時における船舶の揺動や越波が減少、貨客動線の分離が図られ、旅客の安全性並びに荷役作業の効率性及び安全性が向上する。 | |

4 事業の進捗状況(事業の必要性等に関する視点)

| | | | |
|--|--|-----------|-----------|
| 事業費の執行状況 (令和3年度末時点) | | | |
| | 用地費 | 工事費 | 合計 |
| 全体事業費 | - | 20,672百万円 | 20,672百万円 |
| 執行済額 | - | 12,178百万円 | 12,178百万円 |
| 進捗率 | - | 58.9% | 58.9% |
| 一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況 | | | |
| (5年間未着工又は継続等となった原因) 伊豆諸島は、気象・海象条件が厳しく、水深が大きいため、大規模な構造物が必要となる。また、海上工事は、季節風や台風による波浪等の影響を受けやすい。このため一定の効果が発現する事業の完了までには、長期間を要することが見込まれる。 これまでの工事実績及び現場条件等を踏まえて事業期間を見直し、事業完了は令和19年度となる見込み。 | | | |
| (地元の理解・協力の状況) 地元新島村及び東京都島しょ町村会等から、定期貨客船及び高速船の就航率向上のための防波堤(北)等の整備を求める要望書が提出されている。 | | | |
| 事業の進捗状況・残事業の内容 | | | |
| (事業の進捗状況) 58.9%(事業費ベース) | (前回評価以降の主な整備状況及び残事業の概要) ・平成14年度までに、護岸(防波)、岸壁(-7.5m)(西)の整備が完了している。 ・前回評価(平成28年度)以降、防波堤の延長 約90mを整備している。 ・本プロジェクトにおける残事業は、護岸(防波)Ⅱの延長239mとなっている。 | | |
| (残事業の内容) 護岸(防波)Ⅱ 239m | | | |

5 事業の進捗の見込みの視点

| |
|--|
| 事業の実施のめど、進捗の見通し等 |
| 昭和55年度に事業着手し、令和3年度末の時点で58.9%(事業費ベース)の進捗状況であり、事業期間の見直しにより令和19年度に事業完了予定となっている。 |

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

| |
|---|
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 |
| (新工法の採用など) 島しょ地域の港湾等の工事においては、厳しい気象・海象条件や大水深といった悪条件下での施工環境にあるため、ICTを活用した効率化・省人化の推進について検討する。 |
| (事業手法、施設規模等の見直しの可能性) 防波堤や岸壁等の整備によって就航率の向上や旅客の乗降と荷役の安全性、効率性の向上を図る本事業は、施設規模、位置などに十分に検討されたものであり、代替案の可能性は極めて低い。 |
| その他のコスト縮減の取組 |
| ケーソン構造を採用し、ケーソン製作を東京港で行って、気象・海象条件の厳しい離島での作業を据付のみとすることで、作業の効率化を高めコスト縮減を図っている。 |

7 対応方針案

| | |
|-------|--|
| 総合評価 | 新島港は、島を訪れる観光客や貨物の搬出入等において、新島の玄関口としての重要な役割を担っている。しかしながら、岸壁で旅客と貨物の輻輳が生じ、旅客の安全性確保に問題があり、荷役作業の効率性も低い。また、低気圧通過時や冬季の季節風時期には港内静穏度が低く、定期貨客船及び高速艇が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない。 今後とも、新島の玄関口として経済・産業の拠点としての機能を十分に発揮していくためには、このような状況を解消することが不可欠であることから、本事業を継続していく必要がある。中止の場合は、十分な事業効果を発現できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。 |
| 対応方針案 | 継続 |