

資料4 - 1
令和3年度第3回
事業評価委員会

新島港 前浜地区 離島夕一三ナニ整備事業 (新島村)

令和3年10月8日(金)

港湾局離島港湾部

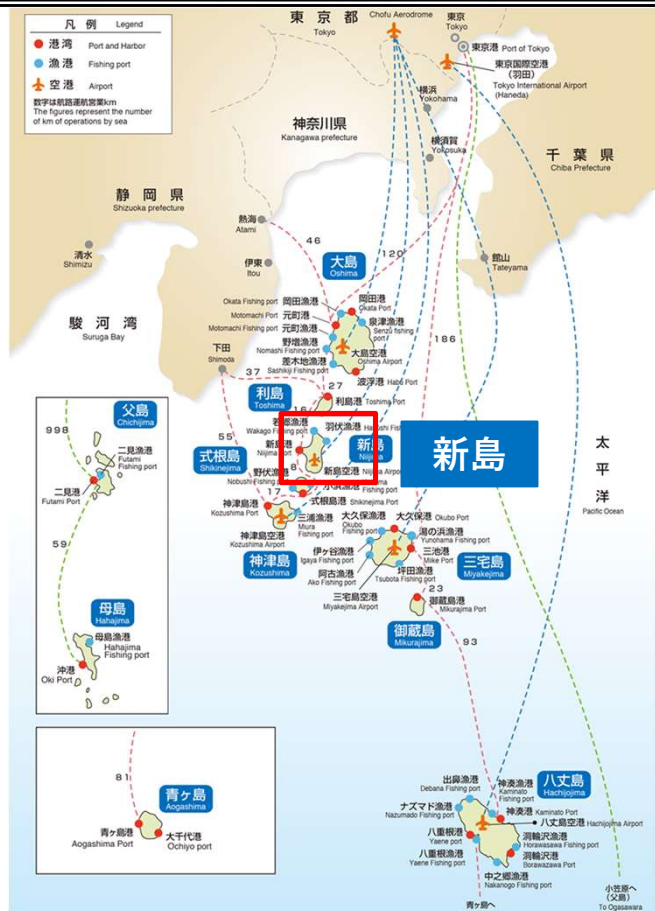
目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	4
3. 事業の投資効果	.....	7
4. 事業の進捗状況	.....	11
5. 事業の進捗の見込み	.....	13
6. コスト縮減等	.....	14
7. 対応方針（原案）	.....	15

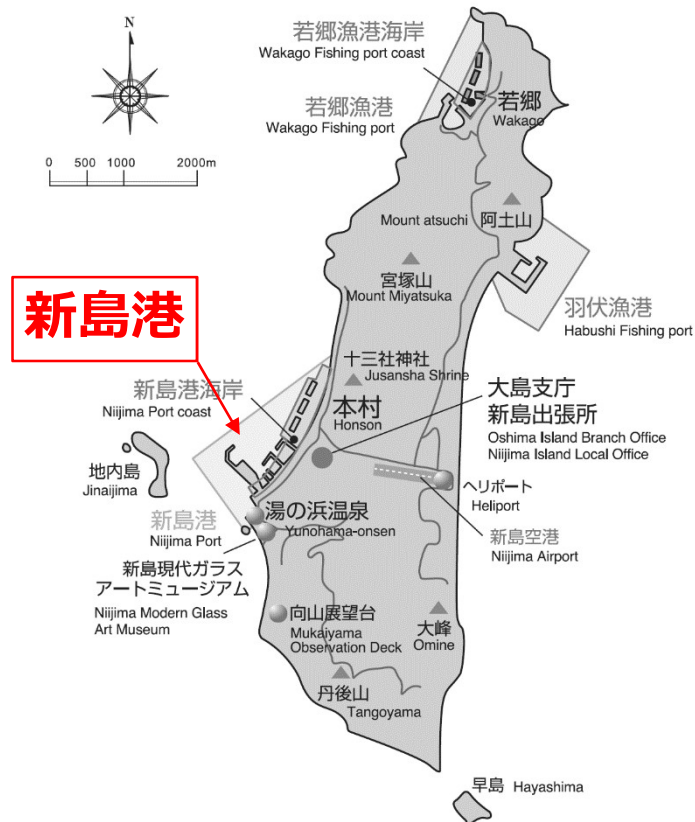
1. 事業概要

(1) 位置図・新島港の概要

- ・伊豆諸島は四方が外洋に囲まれているため、風や波浪等の状況により、利用する港を選定する1島2港方式による港内静穏度の確保を行うこととしている。新島では、新島港と羽伏漁港で定期貨客船が、新島港と若郷漁港で高速艇（JF：ジェットfoil）等が運航されている。
- ・来島者の約7割は船舶を利用しており、新島港は島の玄関口として重要な役割を果たしている。また、新島港は、生活及び産業活動に必要な貨物の大半を取り扱うなど、島の経済を支える重要な役割を果たしている。



【各港位置図】



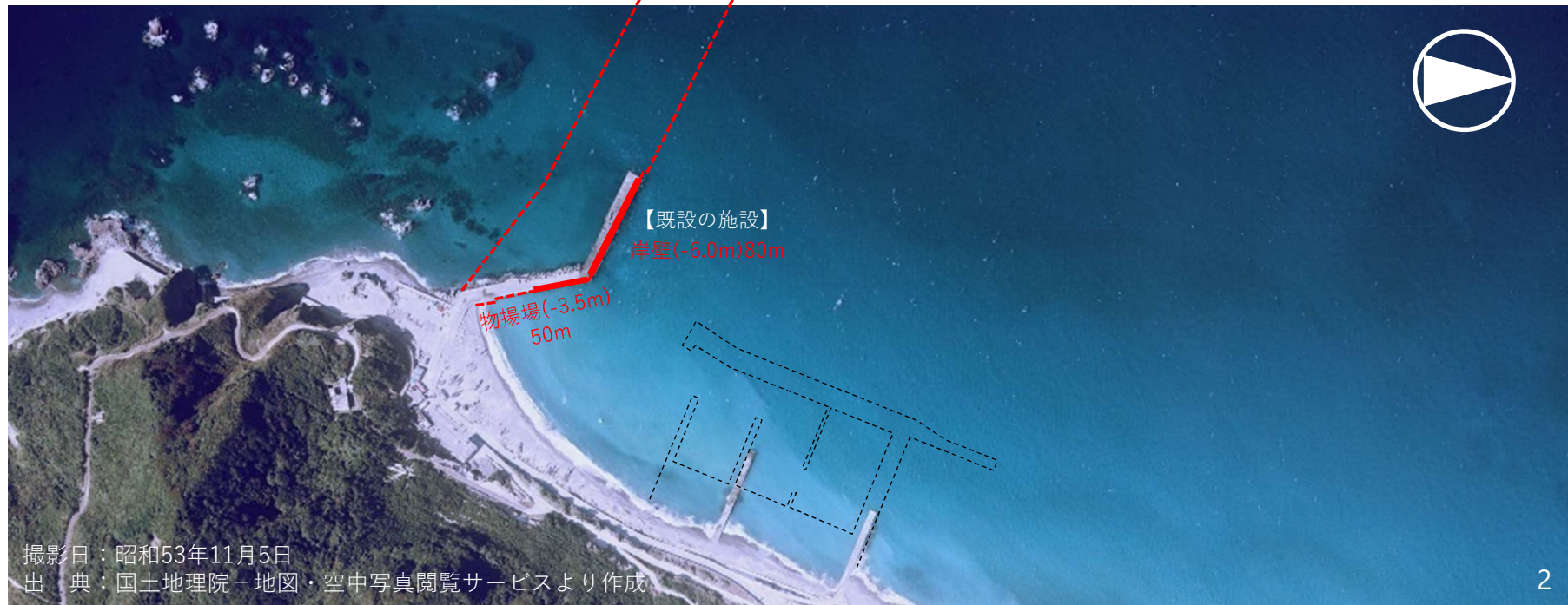
1. 事業概要

(2) 新島港の概要（事業着手前の状況）

- ・ 高速艇が接岸する岸壁がない。また、定期貨客船の大型化により、既存岸壁では延長が不足している。
- ・ 船舶が安定して、接岸するための十分な港内静穏度が確保できていない。
- ・ 岸壁上への越波等により、旅客の乗降や荷役において安全性及び効率性が十分ではない状況が生じている。

【事業着手前の状況】

本事業完了時の港形



1. 事業概要

(3) 事業の目的と計画の概要

①事業の目的・必要性

- ・ 定期貨客船・高速艇の安定した接岸の確保、効率的かつ安全な貨物輸送・旅客移動を図るため、岸壁(-7.5m)(西)、護岸(防波)を整備する必要がある。
- ・ 定期貨客船・高速艇の就航率向上を図るため、防波堤(北)及び護岸(防波)Ⅱを整備する必要がある。
- ・ 荒天時における近海航行中の避難船舶の受け入れを可能とするため、防波堤(北)を整備する必要がある。

②計画の概要

事業箇所：東京都 新島村 黒根

整備施設：

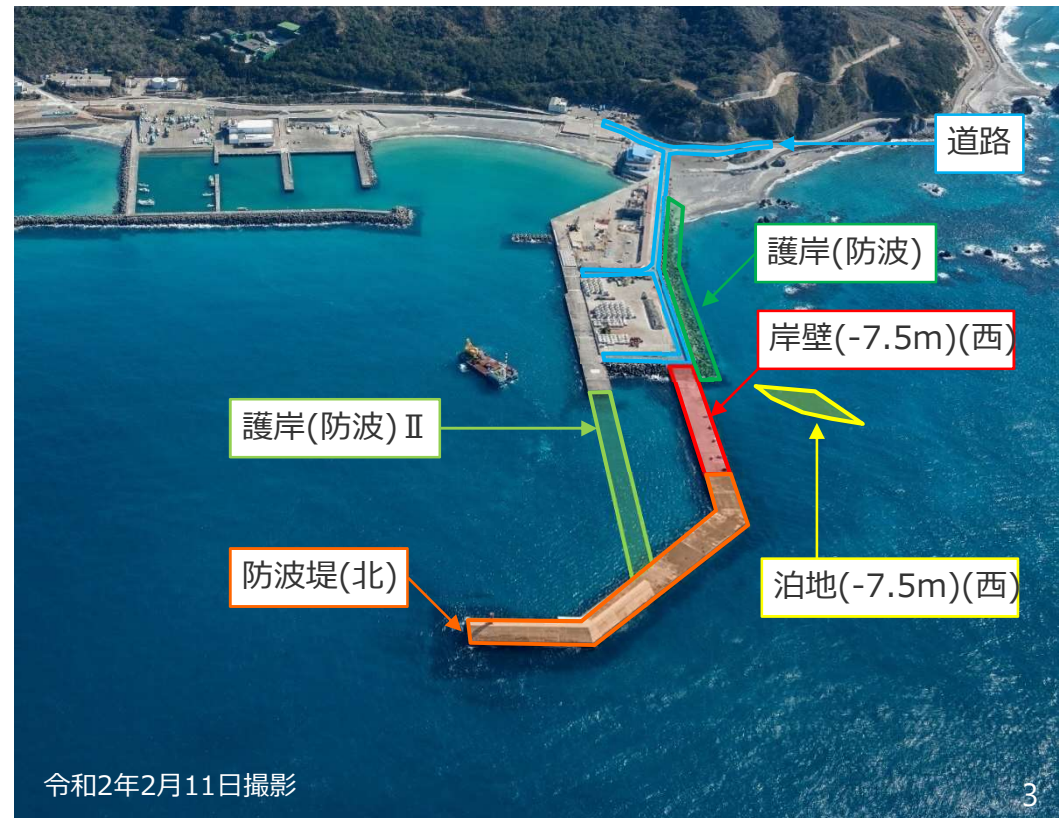
- ・ 護岸(防波) 399m
- ・ 岸壁(-7.5m)(西) 150m
- ・ 泊地(-7.5m)(西) 4,000㎡
- ・ 道路 717m
- ・ 防波堤(北) 300m
- ・ 護岸(防波)Ⅱ 239m

事業期間：昭和55年度～令和19年度

事業費：207億円

③事業の経緯

- 事業採択：昭和55年度
- 前回再評価：平成28年度
(再評価実施時から5年経過)

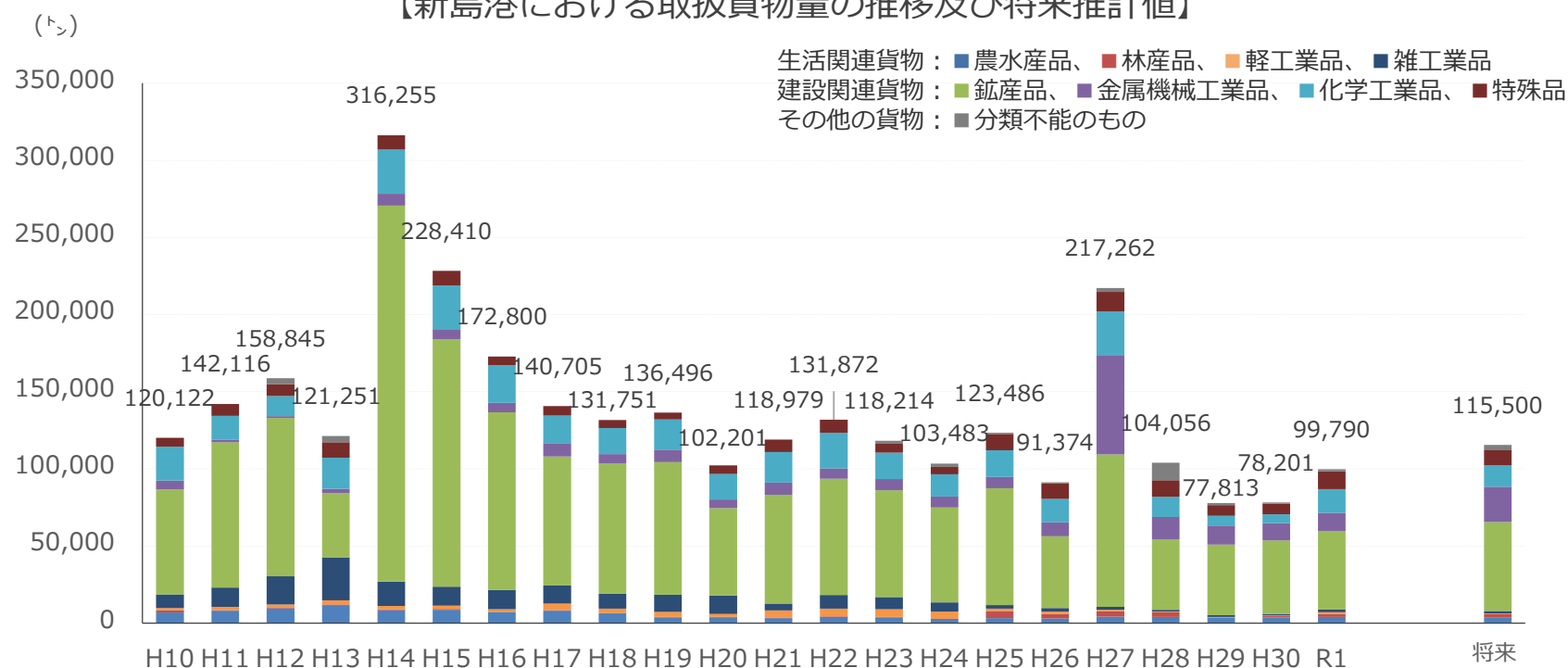


2. 社会経済情勢等の変化

(1) 取扱貨物量における需要の見込み

- ・取扱貨物量は、公共事業等の実施状況に伴う建設関連貨物（主に鉱産品）の増減により各年でばらつきがある。生活関連貨物については概ね横ばい傾向で推移している。
 - ・島民生活の安定のため、引き続き本土からの物資の調達が必要である。
 - ・将来的な港湾取扱貨物量は現状程度として移行するものと想定される。
- 直近5カ年（H27～R1）の平均値：115.5千ト（H28再評価時：119.3千ト）

【新島港における取扱貨物量の推移及び将来推計値】



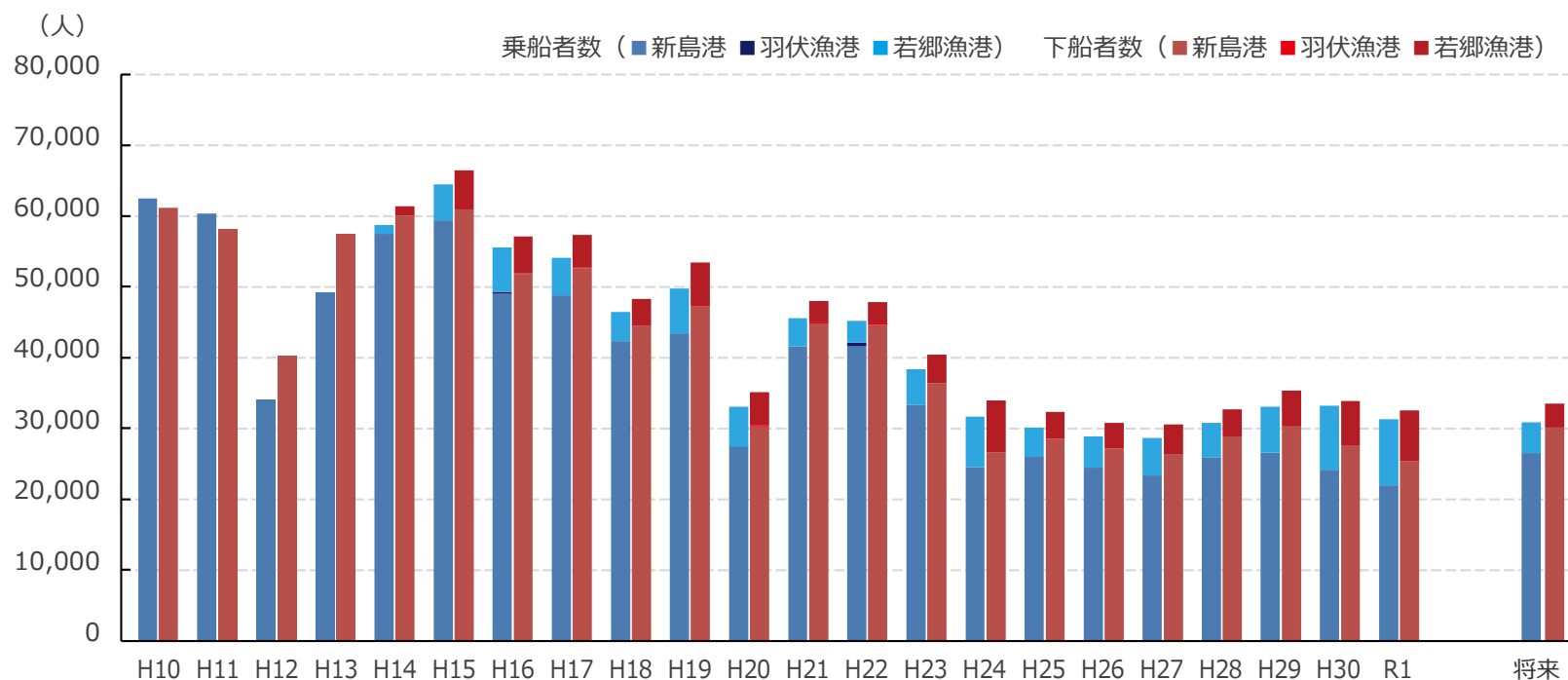
出典：東京港港勢(島しょ港湾を含む)より作成。

2. 社会経済情勢等の変化

(2) 船舶乗降客数における需要の見込み

- ・新島では、定期貨客船や高速艇の就航率向上を図るため、風や波浪等の状況によって利用する港を選定している。
- ・将来的な船舶乗降客数は現状程度で移行するものと想定される。
直近5カ年（H27～R1）の平均値：64.4千人（H28再評価時：59.2千人）

【新島港等における船舶乗降客数及び将来推計値】



出典：東京港港勢(島しょ港湾を含む)及び大島支庁管内概要より、各港における乗降客数を作成。

2. 社会経済情勢等の変化

(3) 地元情勢の変化等（変化なし）

- ・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。

(4) 関連計画の変更（変化なし）

【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。

(5) 周辺施設の整備状況の変化（変化なし）

- ・周辺施設の整備状況の変化は特にない。

3. 事業の投資効果

(1) 費用対効果分析

① 便益

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」及び「港湾投資の評価に関する解説書2011」に基づき、貨物の輸送コスト削減便益、旅客の移動コスト削減便益、船舶損傷損失削減効果等を計上

② 費用

本プロジェクトに係る建設費及び管理運営費を計上

③ 分析条件・結果概要

項 目	評価概要
基準年	令和3年度
事業期間	昭和55年度～令和19年度
分析対象期間	供用後50年間
事業費	206.7億円
総費用 (C)	388.1億円
総便益 (B)	530.3億円
費用便益比 (B/C)	1.4 (前回評価時 1.5)

注1) 便益・費用については、社会的割引率を4%として基準年度における価値に換算した値を示す。

3. 事業の投資効果

(2) 評価期間内便益・費用

項目	内 訳	評価結果
便 益	・ 貨物の輸送コスト削減効果	110.1 億円
	・ 旅客の移動コスト削減効果	264.5 億円
	・ 船舶損傷損失額削減効果	155.7 億円
	総便益 (B)	530.3 億円
費 用	・ 建設費	383.4 億円
	・ 管理運営費	4.7 億円
	総費用 (C)	388.1 億円
費用便益比 (B / C)		1.4 (前回評価時 1.5)

注1) 便益・費用については、社会的割引率を4%として基準年度における価値に換算した値を示す。

注2) 費用及び便益の合計額は、端数処理の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

3. 事業の投資効果

(3) 定性的効果

【離島における生活水準の向上、産業の振興】

- ・本プロジェクトの実施により、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。
- ・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。
- ・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。

【定期貨客船欠航による店頭での品切れ状況】



定期貨客船の欠航が続くと、島内の飲料・生鮮食品等が不足して影響が甚大

【新島において安定・発展する見込みの産業の例】



キンメダイの出荷準備状況



タカベの出荷状況

(参考)「離島振興対策実施地域の振興を図るための基本方針」(H25.3.29国土交通大臣、総務大臣、農林水産大臣、文部科学大臣、厚生労働大臣、経済産業大臣及び環境大臣決定) (抜粋)

2. (2) 離島の振興の方向 ①基本的な方向

離島地域において、定住の促進等を図っていくためには、その基礎条件の改善及び産業振興等に係る施策の推進が必要である。このため、自立的発展の促進、生活の安定、福祉の向上及び地域間の交流の促進という4つの観点から、離島地域の活力を維持及び向上させる措置について、個々の離島の実情を考慮しつつ、それぞれ以下に示す方向を基本に取組を推進することとする。

3. 事業の投資効果

(3) 定性的効果

【国土の維持・保全】

- ・本プロジェクトの実施により、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、有人国境離島地域（伊豆諸島北部地域）である神津島の国土としての維持・保全が期待される。

【定期航路の安定的な運航の確保】

- ・本プロジェクトの実施により、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。

【離島の利活用の促進】

- ・本プロジェクトの実施により、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。

【乗降客や港内作業の安全性向上】

- ・本プロジェクトを実施することにより、接岸時における船舶の揺動や越波の減少、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

(1) 事業の進捗状況

○進捗状況

- ・護岸(防波) 399m : 完了
- ・岸壁(-7.5m)(西) 150m : 完了
- ・泊地(-7.5m)(西) 4,000㎡ : 完了
- ・道路 717m : 整備中
- ・防波堤(北) 300m : 完了
- ・護岸(防波)Ⅱ 239m : 未着手

○進捗率

	用地費	工事費	合計
全体事業費	—	206.7億円	206.7億円
執行済額	—	121.8億円	121.8億円
進捗率	—	58.9%	58.9%

(2) 事業費変動の要因

- ・事業費は前回評価時より67.1億円増加。
- ・事業費変動の要因は、港内静穏度確保に必要な施工量の追加が発生したこと等による。

4. 事業の進捗状況

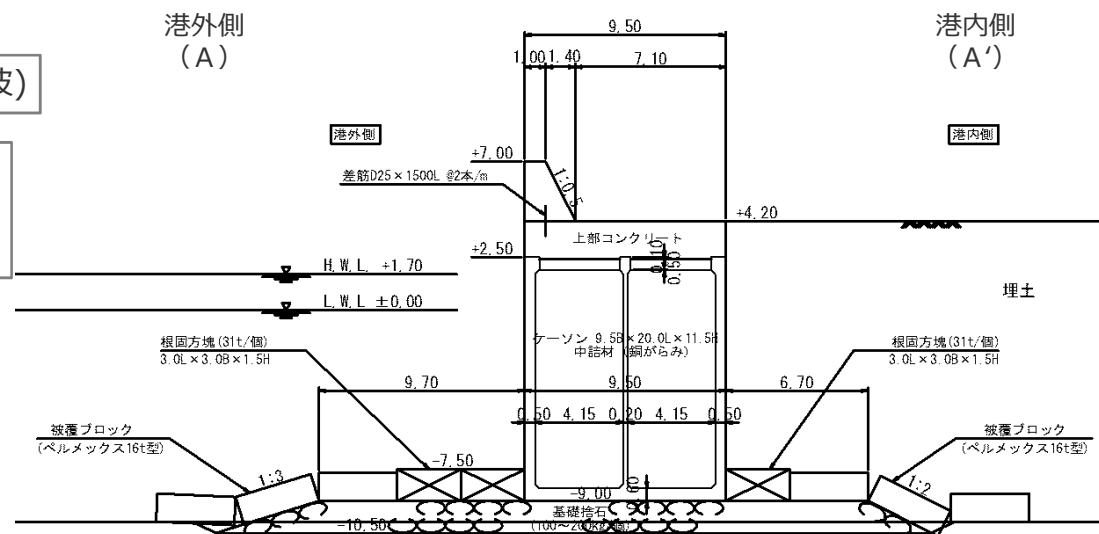
(3) 前回評価以降の主な整備状況及び残事業の概要

- ・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：位置図】



【残事業：護岸(防波)Ⅱの標準断面図】

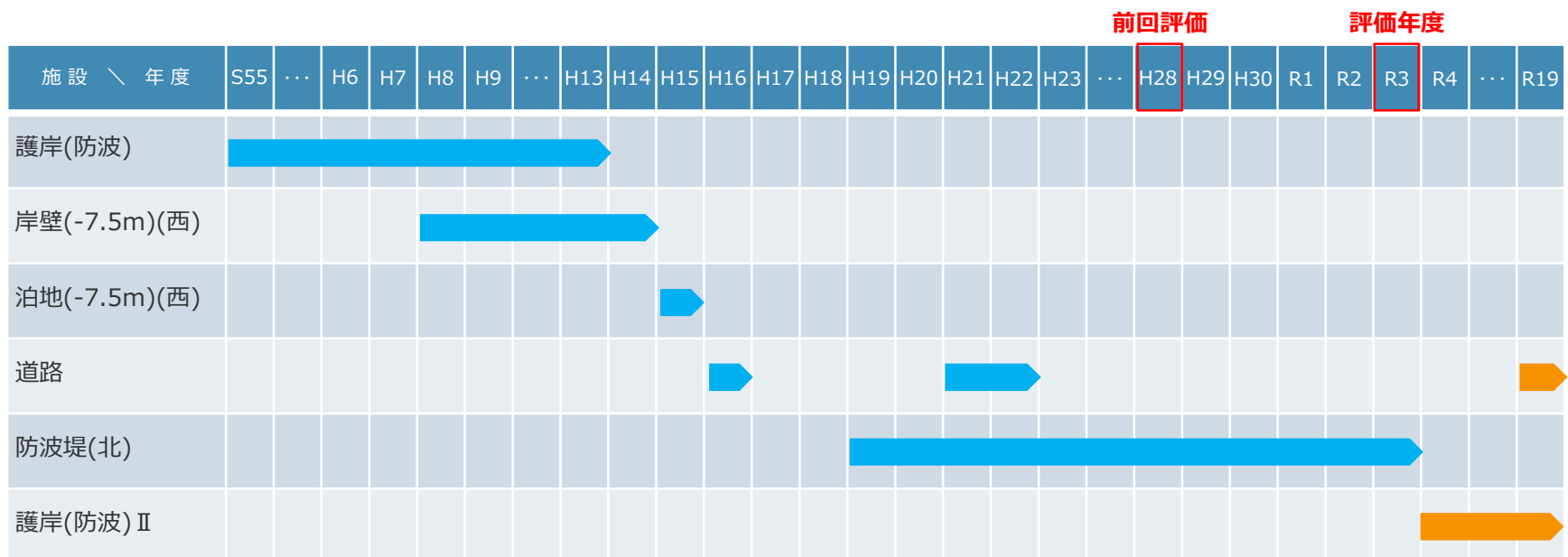


出典：平成 28 年度 伊豆諸島港湾整備事業計画等検討調査委託報告書 (平成29年3月)

5. 事業の進捗の見込み

(1) 一定期間を要した背景等（事業期間見直しの要因）

- ・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を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。



6. コスト縮減等

(1) 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。

(2) 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。

(3) コスト縮減の取組み

- ・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(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・定期貨客船の就航率向上、乗降客の安全性向上・荷役作業の効率化を図るため、護岸(防波)、防波堤(北)及び護岸(防波)Ⅱを整備し、港内静穏度を向上する必要がある。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・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。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も新技術の採用等によりコストの縮減を図っていく。また、就航率向上、旅客の安全及び効率的な荷役作業を確保するために必要な施設規模で計画しており、代替案の可能性は極めて低い。

(4) 対応方針(原案)

- ・以上より、本事業は『**継続**』が妥当であると考える。
- ・事業の必要性・重要性は高く、着実な効果発現を図ることが適切である。