

資料4-5
令和元年度第3回
事業評価委員会

御蔵島港 里浜地区 離島ターミナル整備事業 (御蔵島村 里浜)

令和元年10月7日(月)

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	.....	5
3.	事業の投資効果	.....	8
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・御蔵島港の概要

- 伊豆諸島では、1島に2箇所の港を整備することが困難な小離島については、1港2突堤により、港内静穏度の確保を行うこととしている。
- 御蔵島においては、御蔵島港で1港2突堤方式を採用している。
- 来島者の約7.5割は船舶を利用しており、御蔵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、御蔵島港は、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。



【御蔵島港位置図】

御蔵島港



1. 事業概要

(2) 御蔵島港の概要（事業着手前の状況）

- ・ 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静穏度が確保されていない。
- ・ 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。
- ・ 観光客に対応する小型船施設が十分でなく、小型船舶（観光船・漁船等）の滞船や準備・係留作業等の輻輳が生じている。

【事業着手前の状況】

撮影日：平成13年11月1日

出典：国土地理院－地図・空中写真閲覧サービスより作成



1. 事業概要

(3) 事業の目的と計画の概要

①事業の目的

- ・ 定期貨客船の大型化に対応するため、既設岸壁（-7.5m）を延伸する必要がある。
- ・ 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、岸壁、護岸(防波)等を整備する必要がある。
- ・ 小型船対応施設の整備により、小型船舶の滞船や輻輳の緩和を図り、作業の効率化を図る必要がある。

②計画の概要

事業箇所：東京都 御蔵島村 里浜

整備施設：

- | | |
|--------------------|----------------------|
| ・ 岸壁(-7.5m) | 50m |
| ・ 物揚場(-3.0m)(西) | 50m |
| ・ 防波堤(北)Ⅱ | 50m |
| ・ 防波堤(西) | 30m |
| ・ 護岸(防波)(西) | 150m |
| ・ 道路(西) | 440m |
| ・ 岸壁(-7.5m)(東) | 150m |
| ・ 泊地(-7.5m)(東) | 12,000m ³ |
| ・ 護岸(防波)(東) | 115m |
| ・ 道路(東) | 160m |
| ・ 岸壁(-7.5m)ハ°ヲハ°ツト | 220m |

事業期間：平成6年度～令和18年度

事業費：205億円



1. 事業概要

(3) 事業の目的と計画の概要

③事業の経緯

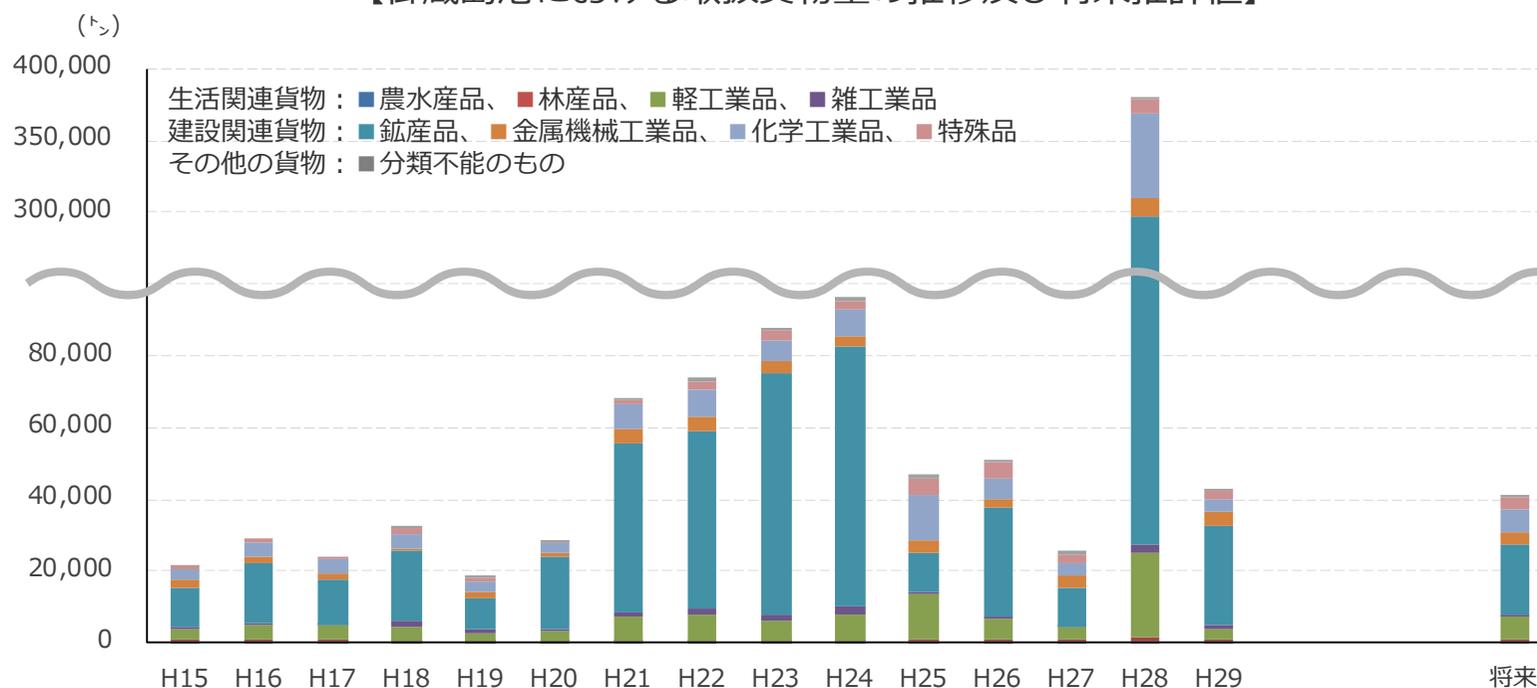
- 事業採択 : 平成6年度
- 前回再評価 : 平成26年度
(再評価実施時から5年経過)

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はばらつきがある。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（H25～H29、H28は除外）の平均値：35.6千ト（H26再評価時：43.8千ト）

【御蔵島港における取扱貨物量の推移及び将来推計値】



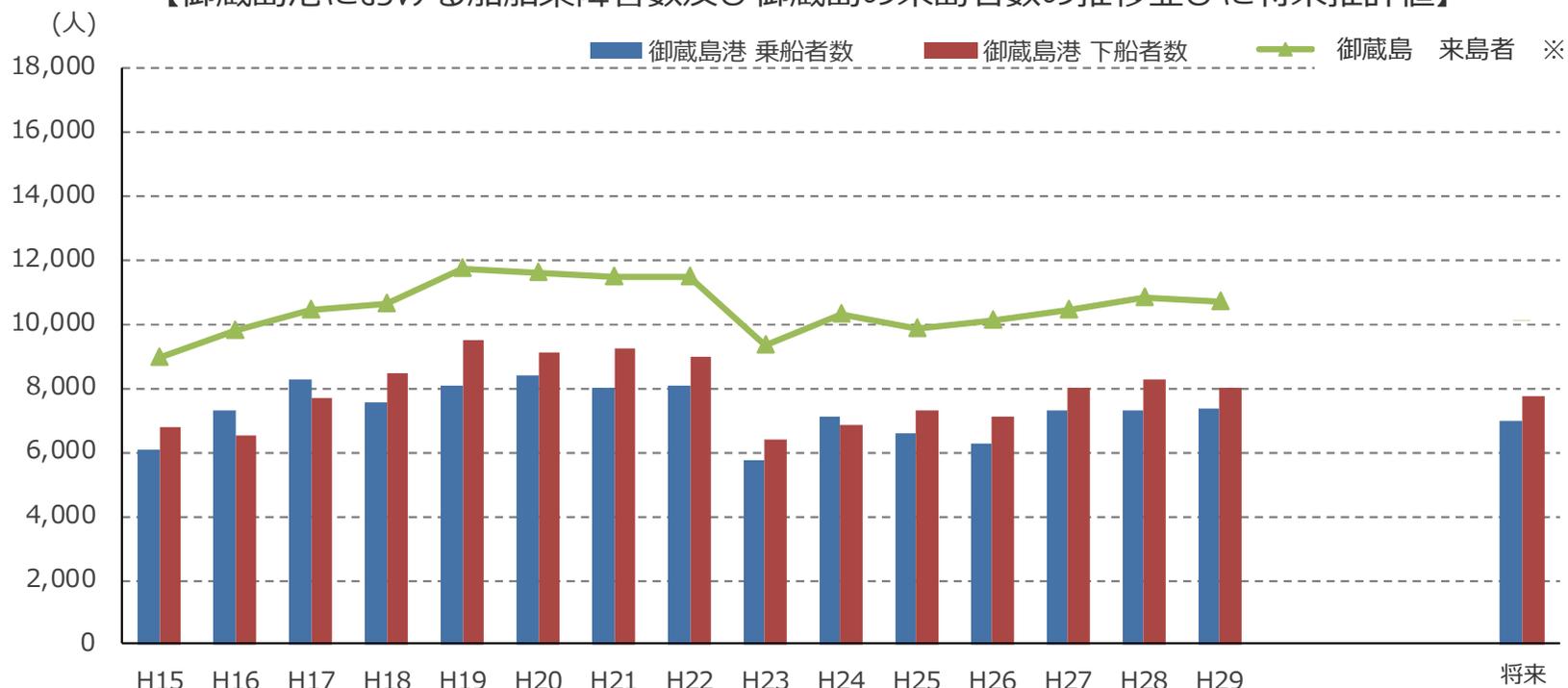
出典：東京港港勢(島しょ港湾を含む)－平成29年(2017年)港湾統計－より作成

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

- ・御蔵島港は、島唯一の港であり、引き続き船舶乗降客の需要が見込まれる。
 - ・御蔵島の来島者数は、エコツーリズムやイルカウォッチング等の観光もあり、横ばい傾向で推移している。
 - ・将来的な船舶乗降客数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（H25～H29）の平均値：14.7千人（H26再評価時：15.4千人）

【御蔵島港における船舶乗降客数及び御蔵島の来島者数の推移並びに将来推計値】



※ 御蔵島来島者数は、航空機(御蔵島ヘリポート)の利用者を含むものである。

出典：東京港港勢(島しょ港湾を含む)－平成29年(2017年)港湾統計－より、御蔵島港における乗降客数を作成
東京諸島の概要(伊豆諸島・小笠原諸島)平成30年より、御蔵島の来島者数を作成

2. 社会経済情勢等の変化

(4) 地元情勢の変化等（変化なし）

- ・ 御蔵島港は、御蔵島の玄関口として、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。
- ・ 観光客に対応するための小型船施設の拡充や旅客の乗降、荷役作業の安全性の向上が必要である。

(5) 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】

- ・ 就航率の向上を目指し、海況に左右されにくい港湾整備を行っていく。

(6) 周辺施設の整備状況の変化（変化なし）

- ・ 平成13年度より、小型船施設を供用開始している。
- ・ 集落から港にアクセスする道路は整備済みである。

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、輸送コスト削減便益、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維持管理費を計上

③ 分析条件・結果概要

項 目	評価概要
基準年	令和元年度
事業期間	平成6年度～令和18年度
分析対象期間	供用後50年間
事業費	205.4億円
総費用 (C)	263.1億円
総便益 (B)	371.0億円
費用便益比 (B/C)	1.4 (前回評価時 1.3)

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	119.8億円
	・ 旅客の移動コスト削減効果	43.4億円
	・ 船舶損傷損失額削減効果	200.7億円
	・ 小型船作業コスト削減等効果	7.1億円
	総便益 (B)	371.0億円
費 用	・ 建設費	259.3億円
	・ 維持管理費	3.7億円
	総費用 (C)	263.1億円
費用便益比 (B / C)		1.4 (前回評価時 1.3)

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) 貨幣換算が困難な効果

【離島定期航路の信頼性の向上】

- ・本プロジェクトを実施することにより、定期貨客船の就航率が向上することで、観光客の移動の確実性が高まり、島の観光振興に寄与するとともに観光客に対するイメージアップにつながることで観光客が増加する。
- ・本プロジェクトを実施することにより、定期貨客船の就航率が向上することで、貨物輸送の信頼性が高まる。

【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、接岸時の揺動や越波が減少し、旅客の乗降や荷役作業の安全性が高まる。

【貨客分離による安全性等の向上】

- ・本プロジェクトを実施することにより、貨客動線の分離が図られ、旅客の安全性及び荷役作業の効率が向上する。

4. 事業の進捗状況

(1) 事業の進捗状況

○進捗状況

整備施設：

- ・岸壁(-7.5m) 50m : 完了
- ・物揚場(-3.0m)(西) 50m : 完了
- ・防波堤(北)Ⅱ 50m : 完了
- ・防波堤(西) 30m : 完了
- ・護岸(防波)(西) 150m : 完了
- ・道路(西) 440m : 完了
- ・岸壁(-7.5m)(東) 150m : 整備中
- ・泊地(-7.5m)(東) 12,000m³ : 未整備
- ・護岸(防波)(東) 115m : 5m整備
- ・道路(東) 160m : 未整備
- ・岸壁(-7.5m)ハ°ラ°ット 220m : 未整備

○進捗率

	用地費	工事費	合計
全体事業費	—	205.4億円	205.4億円
執行済額	—	115.8億円	115.8億円
進捗率	—	56.4%	56.4%

(2) 事業費変動の要因

- ・実施の段階で、整備位置の水深、波浪条件から当初の想定より堤体及び基礎マウンドを大きくする必要があることが判明したこと等による。

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

① 前回評価（平成26年度）以降の主な整備状況

- ・ 前回評価（平成26年度）以降、岸壁(-7.5m)(東)他4施設を追加し、一部着手している。
- ・ 港西側施設：道路(西)6m×440m、護岸(防波)(西)130mが整備され、平成27年度に完了している。
- ・ 港東側施設：護岸(防波)(東)が5m、岸壁(-7.5m)(東)の一部を整備している。

② 残事業の概要

- ・ 本プロジェクトにおける残事業は、以下の施設となっている。

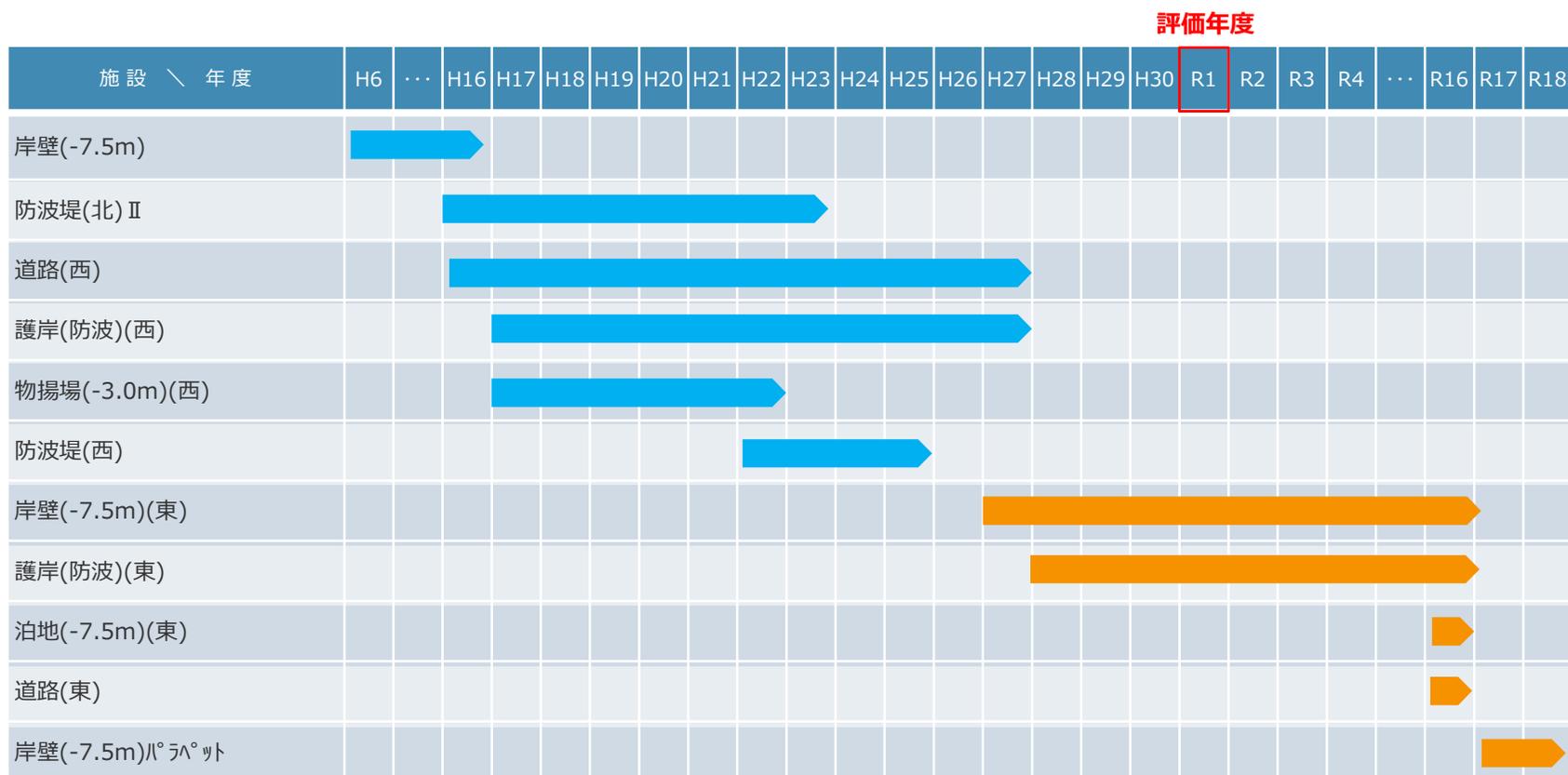
岸壁(-7.5m)(東)	150m
泊地(-7.5m)(東)	12,000m ³
護岸(防波)(東)	110m
道路(東)	160m
岸壁(-7.5m)ハ°ヲ°ツ	220m



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18年度となる見込み。



6. コスト縮減等

(1) 新工法の採用など

- ・ 水平波力を小さくし、斜面壁に作用する波力を堤体の安定に利用する上部斜面ケーソン堤の採用や比重が大きい中詰材の採用等によるケーソン断面の縮小等を採用を検討する。

(2) 事業手法、施設規模等の見直しの可能性

- ・ 旅客の安全確保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、代替案は考えられない。

(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

- ・ 就航率の向上、乗降客の安全性向上、荷役作業の効率化を図るため、岸壁(-7.5m)(東)等を整備する必要がある。
- ・ 物揚場(-3.0m)(西)等の小型船対応施設の整備により、小型船舶の輻輳を緩和するとともに、作業の効率化を図る必要がある。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・ 平成6年度に事業着手し、令和元年度末の時点で56.4%（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18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、就航率の向上、旅客の安全確保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、代替案は考えられない。

(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ます。
- ・ 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。