

再評価チェックリスト

資料2-1

1 事業概要

| | | | | | |
|------------|---|------------|----------|------------------|-----|
| 事業の名称 | 利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 | 6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) | 平成3年度 | 事業期間: H3年度~H33年度 | |
| 都市計画決定(最新) | — | 事業認可年度(最新) | 平成3年度 | 事業期間: H3年度~R13年度 | |
| 事業箇所 | 東京都 利島村 | | 事業規模 | 防波堤(北)105m他 | |
| 事業概要 | <p>利島港は、島唯一の港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。しかしながら年間を通じて就航率が未だ十分といえず、特に冬季は、連続して欠航が生じており、安全で安定的な海上交通が確保されていない状況である。</p> <p>利島においては、地形の特殊性等から、1島に2箇所の港を整備することが困難であるため、1港に2つの突堤を整備する1港2突堤方式で港湾整備を行う。本事業では、定期貨客船と高速船の就航率向上を図るため、港の西側に防波機能を備えた岸壁(岸壁(水深6.0m)(西)、岸壁(水深7.5m)(西)、護岸(防波)(西))、港の東側に防波堤(北)を整備することにより、定期船と高速船の就航率向上を図るものである。</p> <p>なお、岸壁(水深6.0m)(西)は平成15年度、岸壁(水深7.5m)(西)及び護岸(防波)(西)は平成22年度に完成し、平成23年度より防波堤(北)の整備に着手している。</p> | | | | |

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) |
| <p>(社会経済情勢の変化・変更内容)</p> <p>利島港は、利島の玄関口として、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。</p> <p>(関連計画の変化・変更内容)</p> <p>【東京都離島振興計画(令和5年度~令和14年度)東京都】</p> <p>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。</p> <p>(周辺施設の整備状況の変化・変更内容)</p> <p>集落から港へアクセスする道路は整備済みである。平成30年10月の台風24号により、岸壁(-6.0m)(西)、岸壁(-7.5m)(西)、護岸(防波)(西)が被災し、災害復旧工事を実施した。</p> <p>(関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容)</p> <p>関連する他事業は特になし。</p> |

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※ | 1.1(前回:1.2) | (参考) | 1.7[2%] | 2.2[1%] |
| 現在価値化総便益額(B) | 557.6億円 | 現在価値化総費用額(C) | 530.5億円 | |
| 貨物の輸送コスト削減便益 | 26.7億円 | 工事費 | 527.0億円 | |
| 旅客の移動コスト削減便益 | 111.7億円 | 用地費 | 0.0億円 | |
| 船舶損傷損失額削減便益 | 419.2億円 | 維持管理費 | 3.5億円 | |
| 定量的効果 残事業B/C※ | 2.1(前回:1.7) | (参考) | 2.6[2%] | 2.9[1%] |
| 現在価値化総便益額(B) | 93.5億円 | 現在価値化総費用額(C) | 45.0億円 | |
| 貨物の輸送コスト削減便益 | 2.6億円 | 工事費 | 43.4億円 | |
| 旅客の移動コスト削減便益 | 14.0億円 | 用地費 | 0.0億円 | |
| 船舶損傷損失額削減便益 | 76.8億円 | 維持管理費 | 1.5億円 | |
| 定性的効果 | <p>①定期貨客船の就航率が向上することで、生活物資の入荷が確実となり、安定した島民生活が確保される。</p> <p>②定期貨客船の就航率が向上することで、農水産物・特産品など貨物輸送の信頼性が高まり、産業振興に寄与する。</p> <p>③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。</p> <p>④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。</p> | | | |

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。
 なお、参考比較のための値は平成15年(2003年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている(公共事業評価に関する技術指針(令和6年9月国土交通省))。

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(R6年度末時点) | | | |
| | 用地費 | 工事費 | 合計 |
| 全体事業費 | — | 25,145百万円 | 25,145百万円 |
| 執行済額(執行率) | — | 19,389百万円 | 19,389百万円 |
| | | 77.1% | 77.1% |
| 用地取得状況(R6年度末時点) | | | |
| | 取得予定面積(A) | 既取得面積(B) | 用地取得率(B/A) |
| | — | — | — |
| 都市計画上の用地取得状況・供用面積(R6年度末時点) | | | |
| | 都市計画決定面積 | 既取得面積(率) | 既供用面積(率) |
| | — | — | — |
| 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) | | | |
| 島しよでの海上工事では、季節風や台風による風浪等の影響を避けられない。このため、当初から工事完了まで長期間を要することが見込まれていた。さらに、防波堤の整備位置は大水深であり海底地形が複雑で変化が激しいことが確認されたことから、再検討の結果、当初より長期間を要することが見込まれる。 | | | |
| (地元の理解・協力の状況) | | | |
| 地元利島村及び東京都島しょ町村会等から、定期船及び高速船の就航率向上のための防波堤(北)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) | | (残事業の内容) | |
| 77.1%(事業費ベース) | | 防波堤(北)30m | |

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 |
| 防波堤(北)は、島しよ特有の厳しい気象・海象条件により工事期間に制約を受けたことから、事業期間を見直し、令和13年度完了となる見込み。 |

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) |
| 島しよ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。また、施工区域の基礎マウンドの大規模造成があるため、ICTを活用した効率化・省人化の推進が見込まれる。 |
| (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、位置など十分に検討されたものであり、代替案は考えられない。 |
| その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み |
| 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るとともに、新技術を採用すること等によりコスト縮減を図っていく。 |

7 対応方針(原案)

| | |
|----------|---|
| 総合評価 | <p>利島港は、島内唯一の港として、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。しかしながら、年間を通じて就航率が未だ十分といえず、特に冬季は連続して欠航が生じるなど、安全で安定的な海上交通が確保されていない。このような状況を解消するためには、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。</p> |
| 対応方針(原案) | <h1>継続</h1> |