

資料3-1
令和7年度第3回
事業評価委員会
(港-1)

利島港 前浜地区 離島夕一三十九整備事業 (利島村 前浜)

令和7年10月28日(火)

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	.....	12
5.	事業の進捗の見込み	.....	14
6.	コスト縮減等	.....	15
7.	対応方針（原案）	.....	16

1. 事業概要

(2) 利島港の概要（事業着手前の状況）

- ・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。
- ・船舶が安定して接岸するための十分な静穏度が確保できていない。



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

・定期貨客船や高速船の就航率向上、乗降客の安全性向上・荷役作業の効率化を図るため、岸壁、防波堤、護岸(防波)等を整備する必要がある。

②計画の概要

事業箇所：東京都 利島村

整備施設：

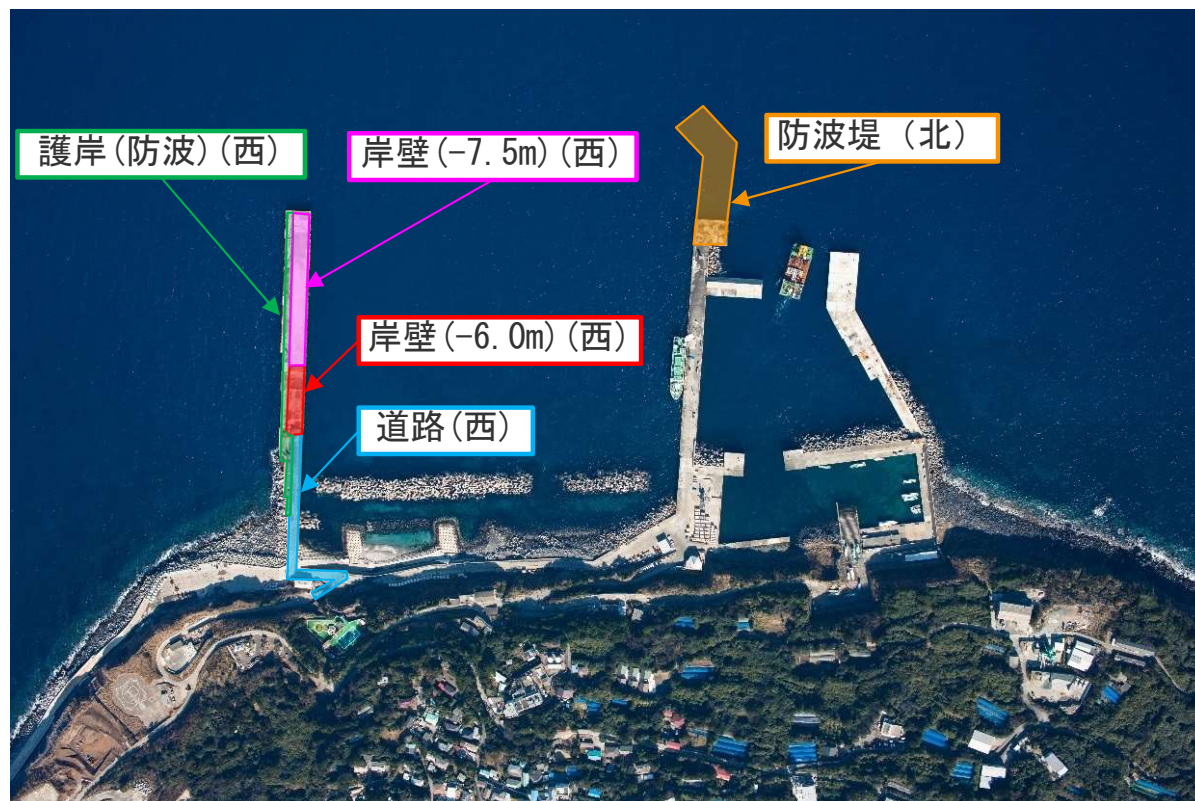
- ・防波堤(北) 105m
- ・護岸(防波)(西) 380m
- ・岸壁(-6.0m)(西) 80m
- ・岸壁(-7.5m)(西) 150m
- ・道路(西) 220m

事業期間：平成3年度～令和13年度

事業費：251億円

③事業の経緯

- 事業採択：平成3年度
- 前回再評価：令和2年度
(再評価実施時から5年経過)



1. 事業概要

(4) 事業の位置づけ

①主たる計画（法定計画に準ずる計画）

- ・伊豆諸島港湾整備計画（港湾法に準ずる）

②都の関連計画

- ・東京都離島振興計画（令和5年度～令和14年度）
「第5章 分野別計画 1交通・情報通信-(3)港湾整備」に位置付け
- ・地域防災計画 風水害編
「第2章 都市施設対策 第2節 道路及び交通施設等」に位置付け
- ・東京都国土強靱化地域計画
「第2部 脆弱性評価 強靱化関連施策 第2章 強靱化関連施策
2 施策分野別の関連施策」に位置付け

③村の関連計画

- ・利島村地域防災計画
「第2章 公共的施設対策 第2節 道路及び交通施設等」に位置付け

④その他

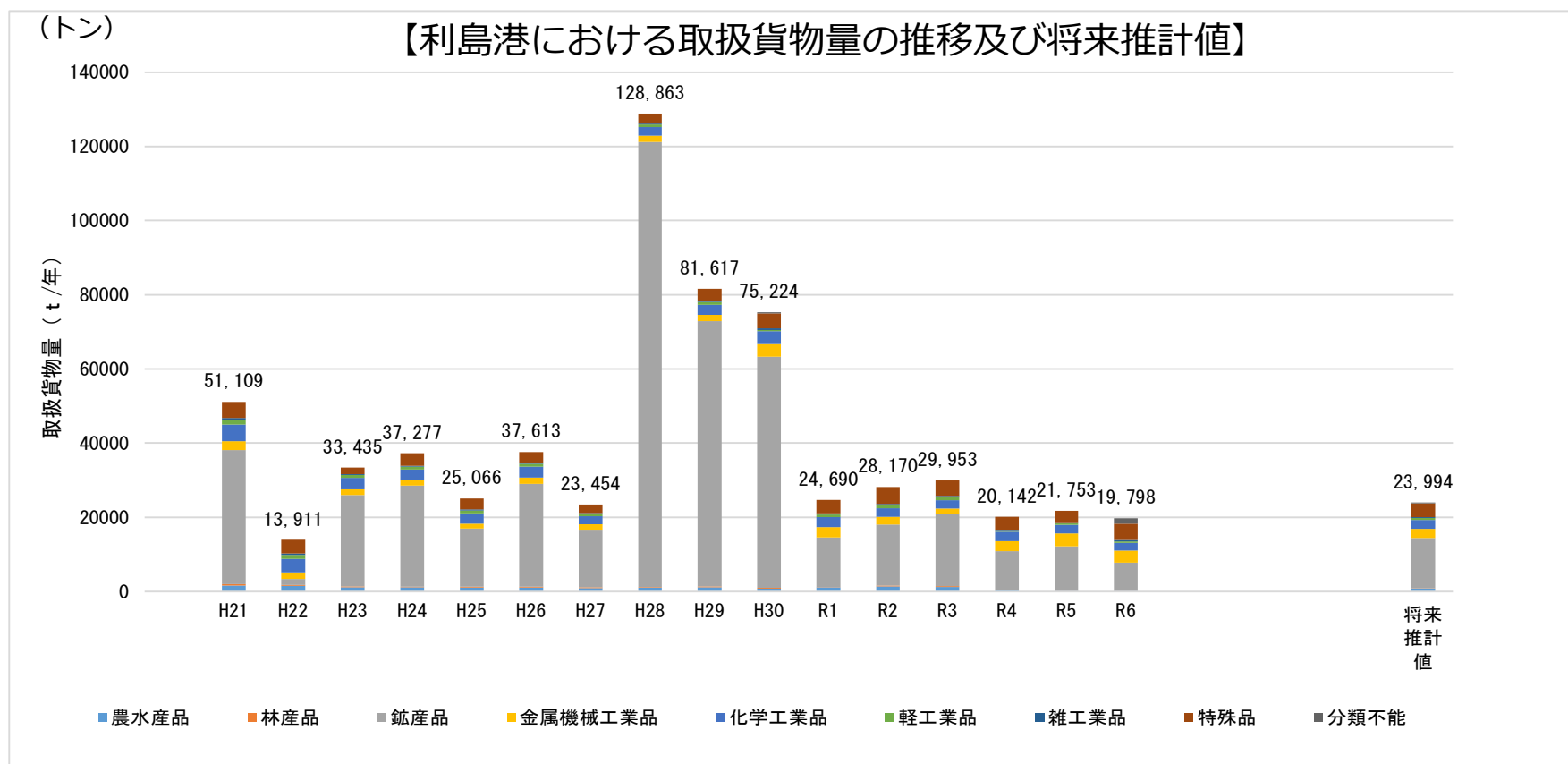
- ・「2050東京戦略～東京 もっとよくなる～」に位置付け

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（農水産品、軽工業品、雑工業品）については概ね横ばい傾向となっている。
- 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、現状程度で推移するものと想定される。

直近10カ年（H27～R6）の平均値※：24.0千トン（R2再評価時：69.4千トン）



出典：東京港港勢（島しょ港湾を含む）－令和6年度（2024年）港湾統計－より作成

※H28～H30のデータは大規模用地造成事業の影響を受けた特異値であるため平均から除外。

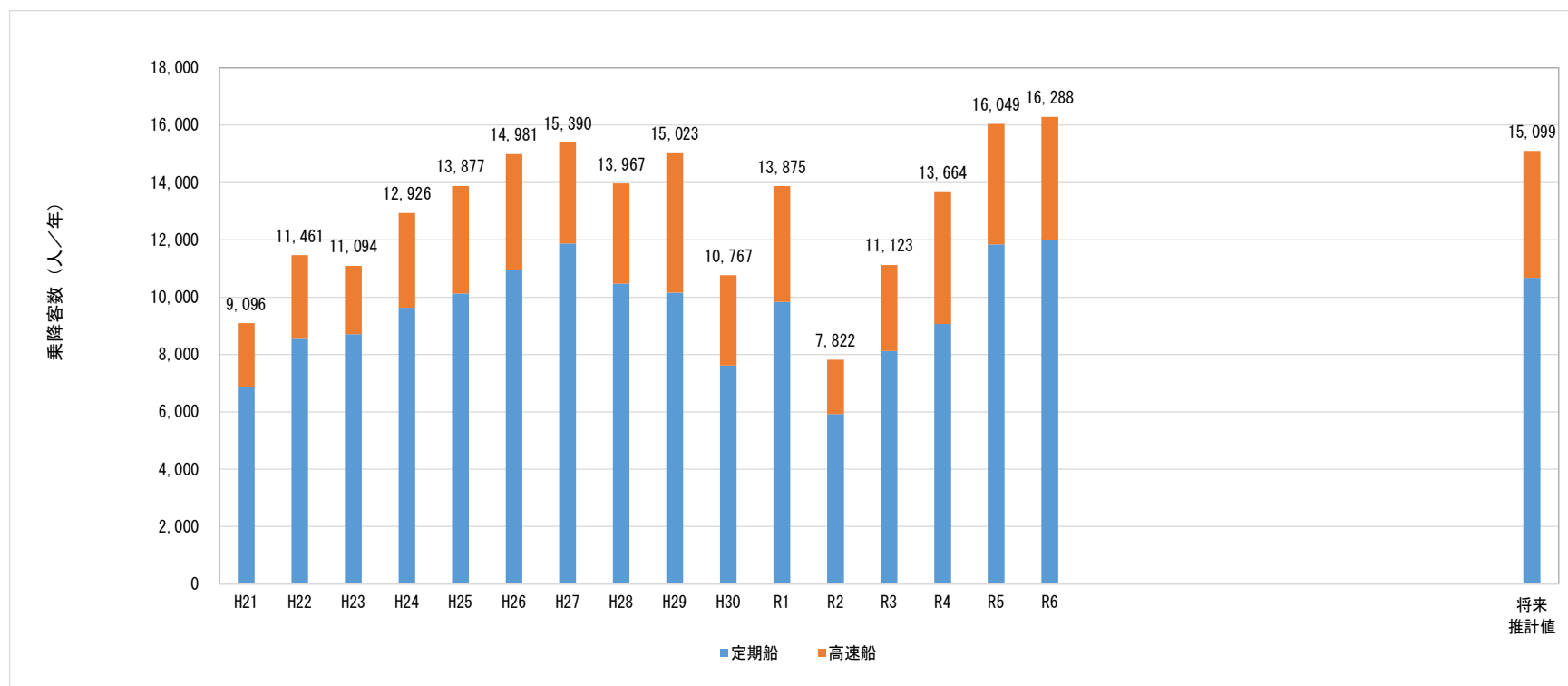
2. 社会経済情勢等の変化

(2) 船舶乗降客数における需要の見込み

- ・ 利島港は、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。
 - ・ 利島港における船舶乗降客数は、ドルフィンスイムやダイビング等の観光もあり、平成21～29年までは増加傾向で、その後、台風による岸壁の被災やコロナ禍の影響等で減少したが、近年はまた増加傾向となっている。
 - ・ 将来的な船舶乗降客数は、増加することも予想されるが、現状程度で推移すると設定した。
- 直近10カ年（H27～R6）の平均値※：15.1千人（R2再評価時：14.0千人）

(人/年)

【利島港における船舶乗降客数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）－令和6年（2024年）港湾統計－より作成

※H30は台風による岸壁の被災、R2～R4のデータはコロナ禍の影響等を受けた特異値であるため平均から除外。

2. 社会経済情勢等の変化

(3) 地元情勢の変化等（変化なし）

- ・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。

(4) 関連計画の変更（変化なし）

【東京都離島振興計画（令和5年度～令和14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。

(5) 周辺施設の整備状況の変化（変化なし）

- ・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。

3. 事業の投資効果

(1) 費用対効果分析

ア) 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

イ) 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

ウ) 分析条件・結果概要

項 目	評価概要
基準年度	令和7年度
事業期間	平成3年度～令和13年度
分析対象期間	供用後50年間
事業費	251.5億円
総費用 (C)	530.5億円
総便益 (B)	557.6億円
費用便益比 (B/C)	1.1 (前回評価時 1.2)

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	全体事業	残事業
便 益	・貨物の輸送コスト削減効果	26.7 億円	2.6 億円
	・旅客の移動コスト削減効果	111.7 億円	14.0 億円
	・船舶損傷損失額削減効果	419.2 億円	76.8 億円
	総 便 益	557.6 億円	93.5 億円
費 用	・建設費	527.0 億円	43.4 億円
	・維持管理費	3.5 億円	1.5 億円
	総 費 用	530.5 億円	45.0 億円
費用便益比 (B/C)		1.1	2.1

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。

(参考) 社会的割引率2%の場合 : B/C = 1.7、社会的割引率1%の場合 : B/C = 2.2

※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))。

3. 事業の投資効果

(3) 主な便益の算定方法・計算条件

便益：静穏度向上による移動コスト削減効果

港内静穏度の向上により、定期貨客船等の欠航時における待機時間の短縮が図れ、旅客の移動コストが削減される。

整備なし (without) : 港内静穏度 78.0% (定期貨客船)
: 港内静穏度 40.0% (高速船)

整備あり (with) : 港内静穏度 93.0% (定期貨客船)
: 港内静穏度 88.9% (高速船)

移動コスト削減額 237.4百万円/年



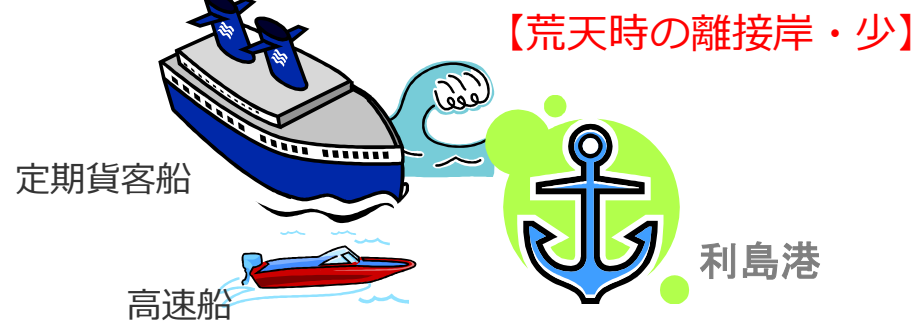
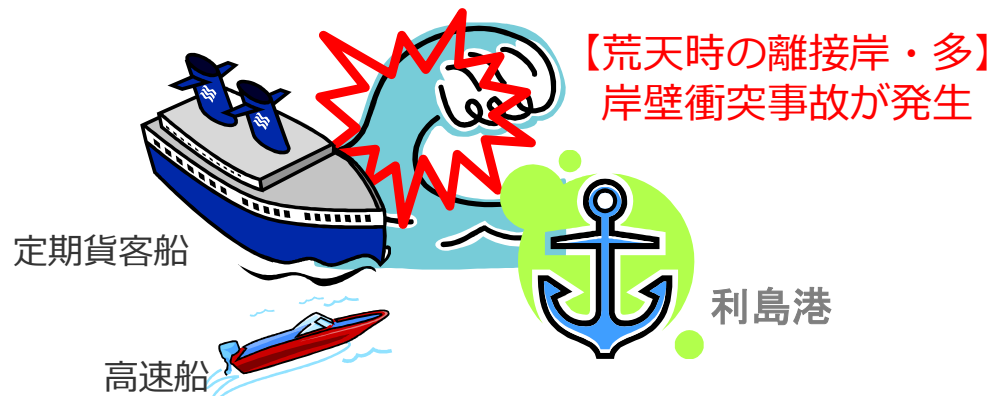
便益：静穏度向上による船舶損傷損失額削減効果（岸壁衝突）

港内静穏度の向上により、荒天時における安全な接岸・離岸が可能となることで、港内事故による船舶損傷損失額が削減される。

整備なし (without) : 損傷回数 0.80回/年 (定期貨客船)
: 損傷回数 1.10回/年 (高速船)

整備あり (with) : 損傷回数 0.06回/年 (定期貨客船)
: 損傷回数 0.32回/年 (高速船)

船舶損傷損失額削減額 1,344.3百万円/年



3. 事業の投資効果

(4) 貨幣換算が困難な効果

【離島における生活水準の向上、産業の振興】

- ・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。
- ・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。
- ・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、イメージアップにつながることで観光客が増加する。

【乗降客や港内作業の安全性向上】

- ・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。



盛んな観光業であるイルカウォッチング



高級化粧品として使われる椿油



とさかのりや伊勢海老等の水産資源

(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」(R5.3.31 総務大臣、文部科学大臣、厚生労働大臣、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通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。

4. 事業の進捗状況

(1) 事業の進捗状況

○進捗状況

- ・防波堤（北） 105m : 75m整備済
- ・護岸（防波）（西） 380m : 完了
- ・岸壁（-6.0m）（西） 80m : 完了
- ・岸壁（-7.5m）（西） 150m : 完了
- ・道路（西） 220m : 完了

○進捗率

	用地費	工事費	合計
全体事業費	—	251億円	251億円
執行済額	—	194億円	194億円
進捗率	—	77.1%	77.1%

(2) 事業費変動の要因

- ・事業費は前回評価時より29.0億円増加。

（増加の主な要因）

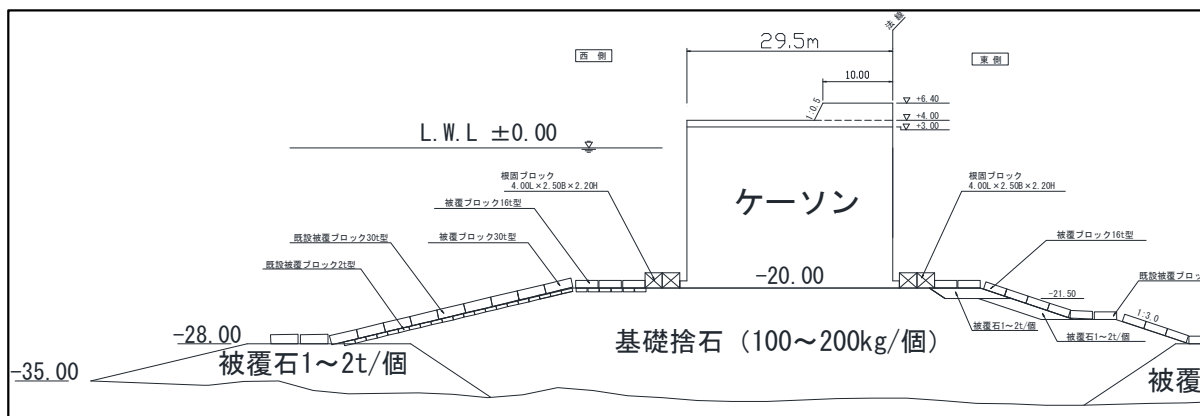
- ・防波堤基礎に使用する石材や作業船舶等の価格高騰の影響による。
- ・港の荒天具合を示し、海上工事の能率を左右する船舶供用係数が大きく見直された影響による。

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（令和2年度）以降の主な整備状況

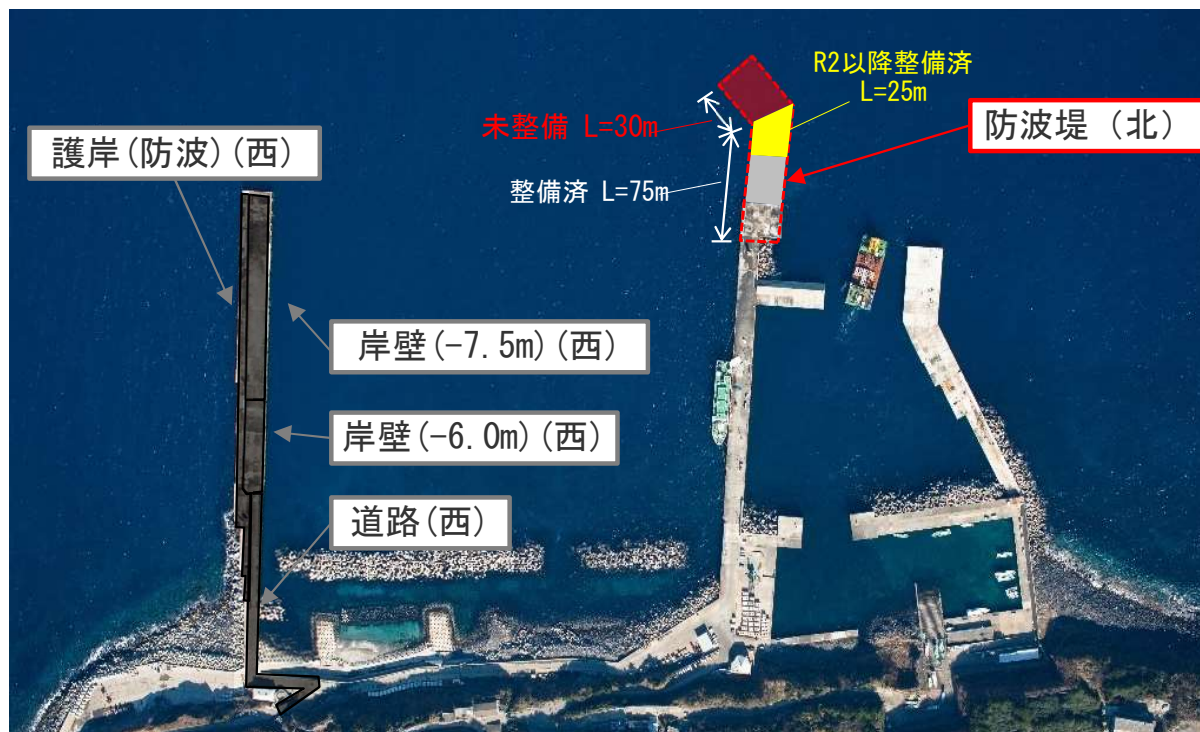
防波堤(北)の延長25mを整備。



整備箇所[防波堤(北)]断面図

② 残事業の概要

・ 防波堤(北) 30m

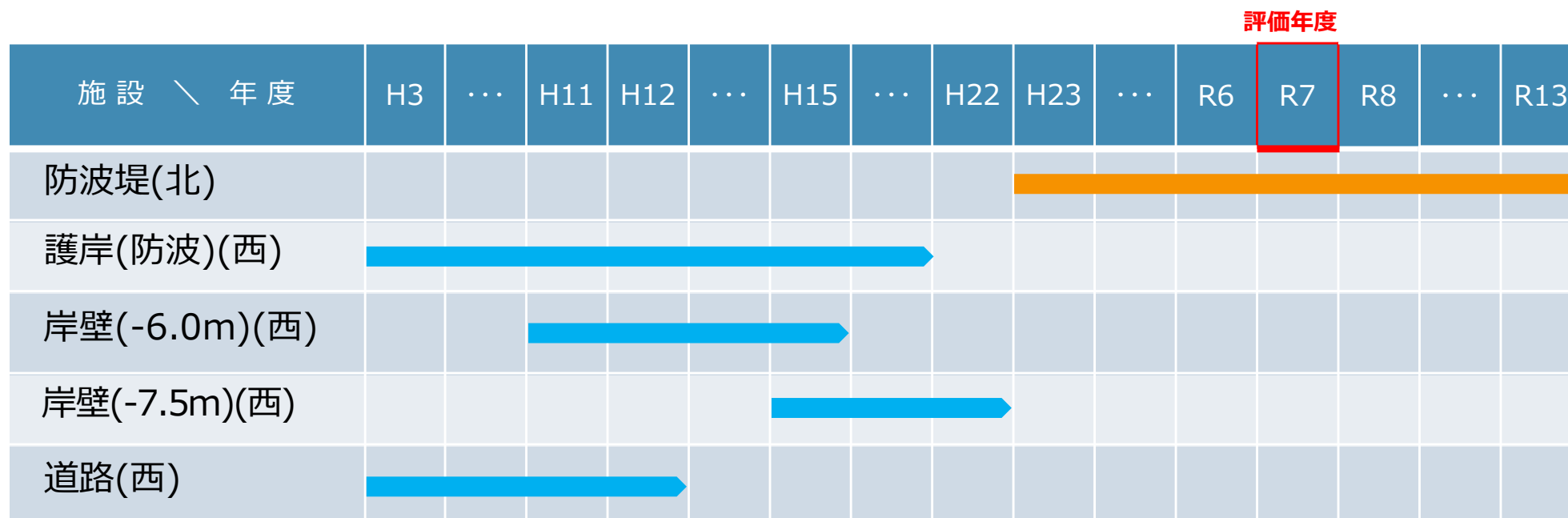


位置図

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。
- ・これまでの工事の進捗実績等を踏まえて事業期間を見直し、事業完了は令和13年度完了となる見込み。
- ・定期船運行会社との調整を図りつつ、事業を実施しており、順調に進捗している。



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。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。

(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、位置など十分に検討されたものであり、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)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・本事業は、島民生活や産業活動に欠かせない、定期船等の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ため、継続して着実に進める必要がある。
- ・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。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・平成3年度に事業着手し、令和6年度末の時点で77%（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13年度に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。