

# 神湊港 底土地区 離島ターミナル整備事業 (八丈町 底土)

令和6年11月19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	.....	4
3. 事業の投資効果	.....	7
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

## 位置図・神湊港の概要

- ・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。八丈島では、神湊港と八重根港で定期貨客船等が運航されている。
- ・神湊港は八丈島空港とともに島の玄関口としての役割を果たしている。また、神湊港は、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。



【神湊港位置図】

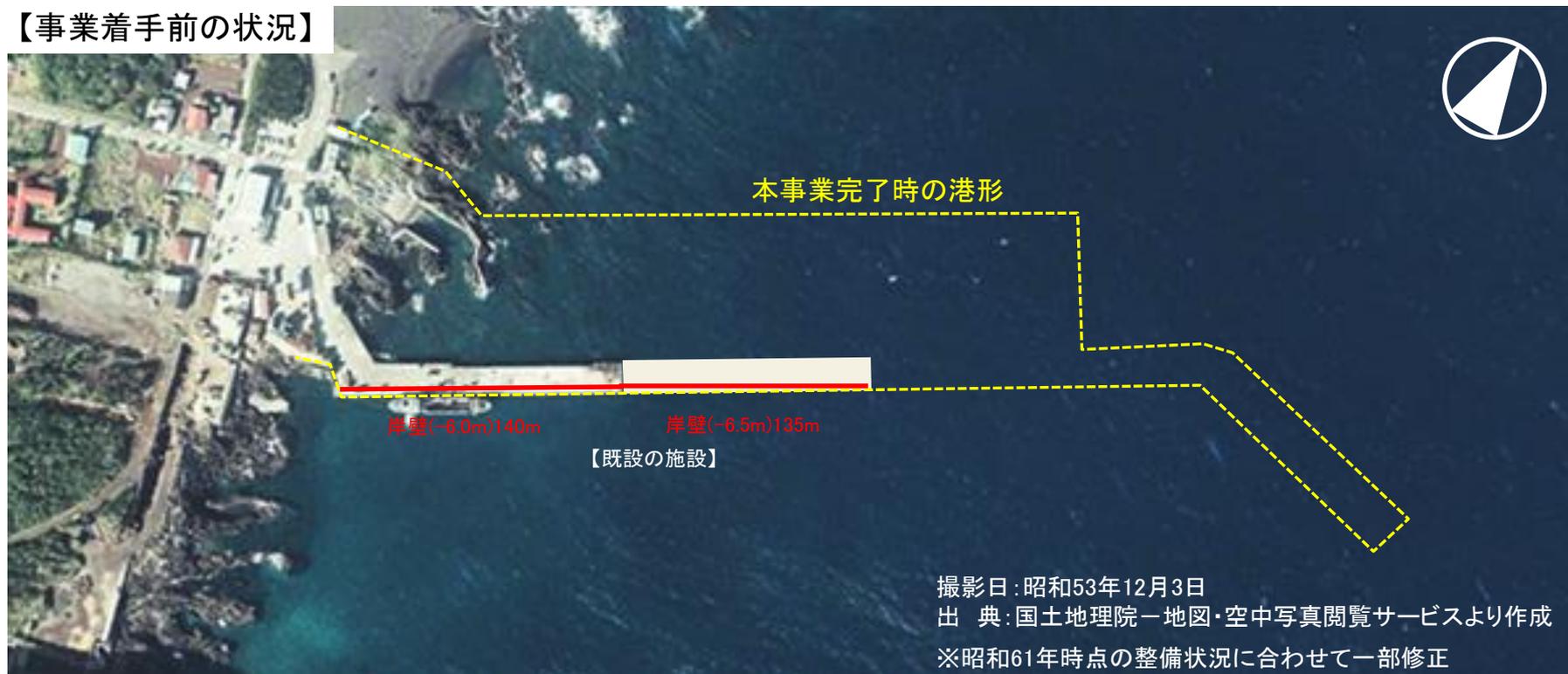


# 1. 事業概要

## ● 神湊港の現況(事業着手前)

- ・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。
- ・岸壁上は旅客の乗降と貨物の荷役作業が輻輳し、旅客の安全と効率の高い荷役作業を確保できない状況にある。

【事業着手前の状況】



# 1. 事業概要

## ● 事業の目的・計画諸元

### 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、護岸(防波)及び防波堤を整備する必要がある。
- ・災害時の避難拠点及び物資輸送拠点としての機能を確保する必要がある。

### ② 計画の概要

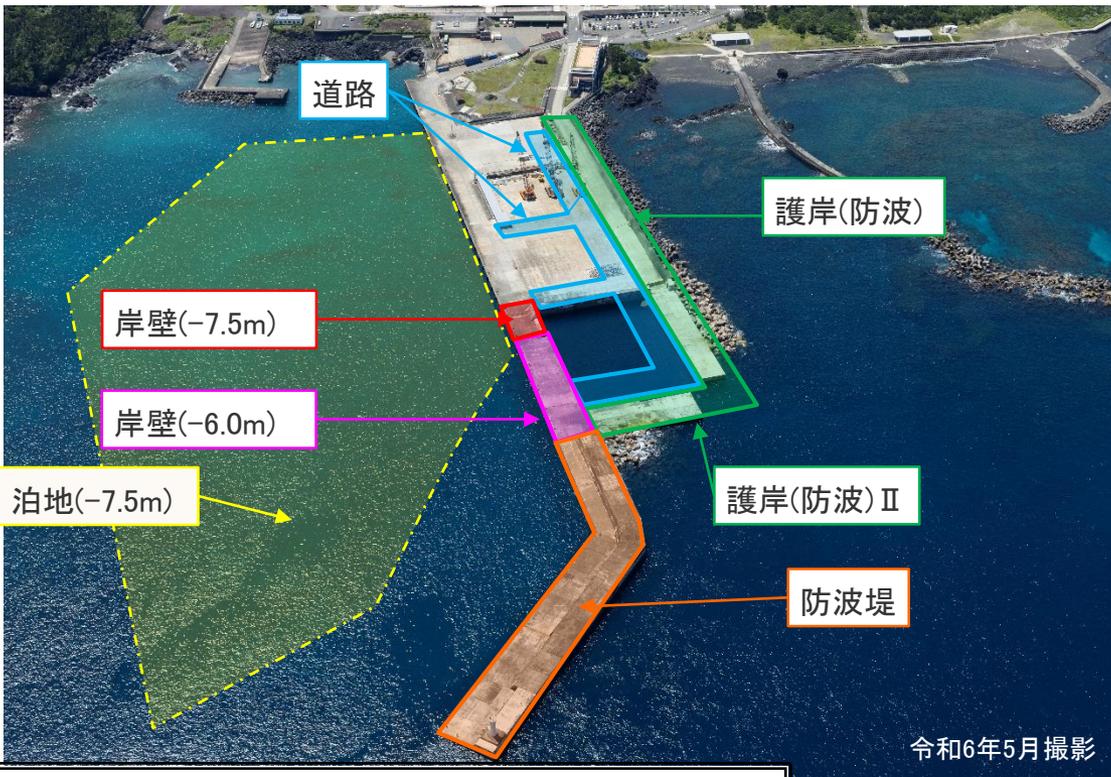
事業箇所: 東京都 八丈町 底土

整備施設:

- ・護岸(防波) 270m
- ・護岸(防波) II 171m
- ・道路 40m
- ・道路 448m
- ・岸壁(-7.5m) 20m
- ・岸壁(-6.0m) 80m
- ・防波堤(北) 180m
- ・泊地(-7.5m) 1,000m<sup>2</sup> (1,000m<sup>3</sup>)

事業期間: 昭和61年度～令和13年度

事業費 : 240億円



令和6年5月撮影

### ③ 事業の経緯

○事業採択 : 昭和61年度 , ○前回再評価: 令和元年度(再評価実施時から5年経過)

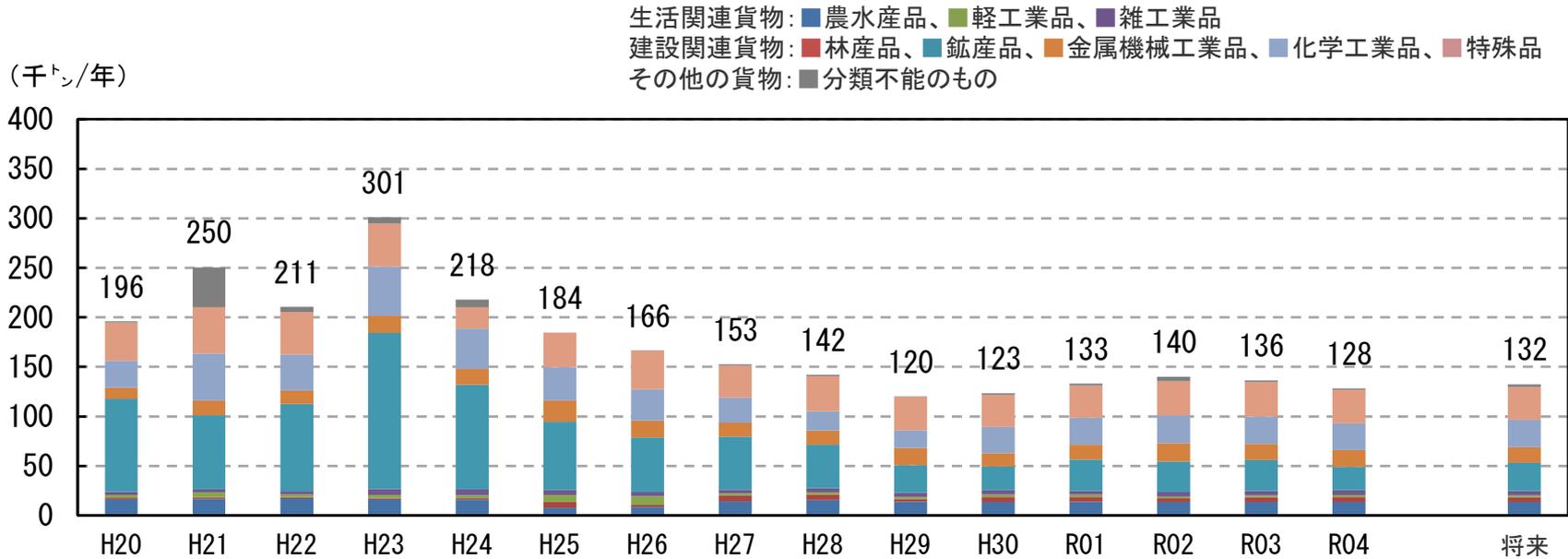
# 2. 社会経済情勢等の変化

## 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（H30～R04）の平均値：160.2千ト（R01再評価時：167.0千ト）

【神湊港における取扱貨物量の推移及び将来推計値】



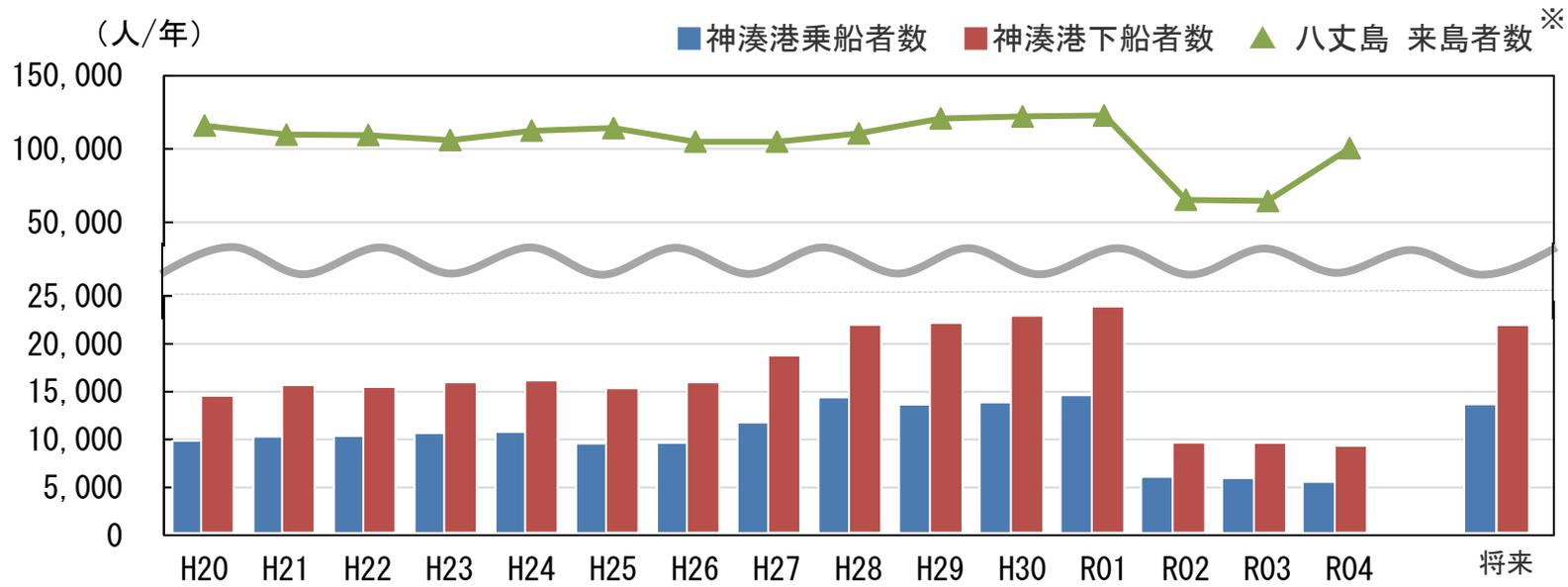
出典：東京港港勢(島しょ港湾を含む)ー港湾統計ーより作成

# 2. 社会経済情勢等の変化

## 船舶乗降客数における需要の見込み

- ・八丈島の船舶乗降客の大半は神湊港を利用している。
- ・八丈島の来島者数は、近年は概ね横ばい、H27年以降は増加傾向で推移していたが、新型コロナウイルスの影響等によりR2年から大きく落ち込んでいる。
- ・将来的な船舶乗降客数は新型コロナウイルスの流行以前程度として移行するものと想定される。  
直近5カ年(H27～R01 ※R02～R04除く)の平均値: 33.2千人 (R01再評価時: 29.1千人)

【神湊港における船舶乗降客数及び八丈島の来島者数の推移並びに将来推計値】



※ 八丈島来島者数は、航空機(八丈島空港)及び船舶(神湊港・八重根港)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)一港湾統計一より、神湊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)より、八丈島の来島者数を作成

## 2. 社会経済情勢等の変化

### • 地元情勢の変化等(変化なし)

- ・神湊港は、八丈島の玄関口として、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を取り扱っている。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。
- ・護岸(防波)及び道路の完成により、島民の生命線である定期貨客船の就航率、旅客の乗降や貨物の荷役作業の安全性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る。

### • 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】

- ・大離島においては、より静穏な泊地を確保するため、必要な防波堤等の整備を進め、乗降客の安全性及び荷役作業の効率性を高めていく。

### • 周辺施設の整備状況の変化(変化なし)

- ・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

## ・ 費用分析結果

### 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6年度
事業期間	昭和61年度～令和13年度
分析対象期間	供用後50年間
事業費	239.7億円
総費用(C)	567.3億円
総便益(B)	693.8億円
費用便益比(B/C)	1.2 (前回評価時 1.4)

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

## ・ 便益・費用の内訳

項目	内 訳	評価結果
便 益	・ 貨物の輸送コスト削減効果	430.2億円
	・ 旅客の移動コスト削減効果	39.0億円
	・ 災害時の輸送コスト削減効果	5.1億円
	・ 船舶損傷損失額削減効果	219.4億円
	<b>総便益(B)</b>	<b>693.8億円</b>
費 用	・ 建設費	563.2億円
	・ 維持管理費	4.2億円
	<b>総費用(C)</b>	<b>567.3億円</b>
<b>費用便益比(B/C)</b>		<b>1.2 (前回評価時 1.4)</b>

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:  $B/C=1.4$ 、社会的割引率1%の場合:  $B/C=1.5$

※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

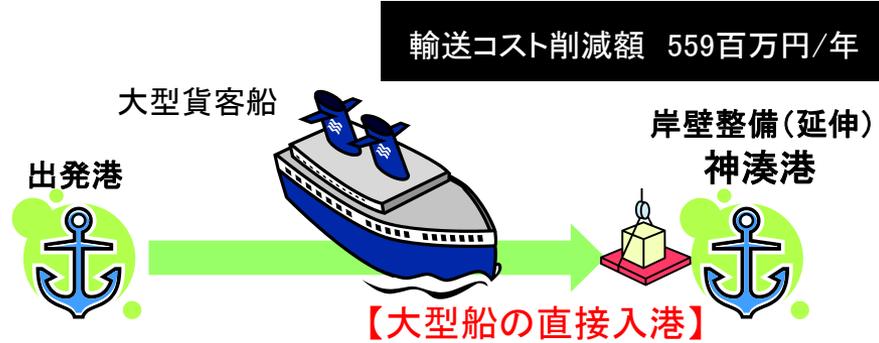
## ● 主な便益の算定方法・計算条件

便益：貨物の輸送コスト削減効果

岸壁整備(延伸)により、伊豆諸島他港を利用した非効率な貨物の輸送を回避でき、輸送コストが削減される。

整備なし(without)：代替港トランシップ

整備あり(with)：神湊港ダイレクト



輸送コスト削減額 559百万円/年

便益：船舶損傷損失削減効果(岸壁衝突)

岸壁整備(延伸)により、風や波浪の影響に伴う接岸・離岸操船中における岩礁や浅礁への乗揚海難事故を回避でき、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(定期貨物船)

整備あり(with)：損傷回数 0.03回/年(定期貨客船)



船舶損傷損失削減額 641百万円/年

# 3. 事業の投資効果

## ● 貨幣換算が困難な効果・定性的な効果

### 【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。

【八丈島において安定・発展する見込みの産業の例】



キンメダイの出荷準備状況



「キハダマグロ」の出荷準備状況



フェニックス・ロベレニーの出荷準備状況

(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」(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。

# 3. 事業の投資効果

## • 貨幣換算が困難な効果・定性的な効果

### 【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。

### 【災害時の避難拠点及び物資輸送拠点形成による島民の生活支援】

- ・本プロジェクトを実施することにより、災害発生時において神湊港が避難拠点や緊急物資ヤード、復旧活動の拠点等として活用される。また、周辺諸島災害時の救援の拠点港としても活用される。

### 【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

## ● 事業の進捗状況

### ○進捗状況

#### 整備施設:

- ・護岸(防波) 270m 完了
- ・護岸(防波) II 171m 124m整備中
- ・道路 40m 完了
- ・道路 448m 未整備
- ・岸壁(-7.5m) 20m 完了
- ・岸壁(-6.0m) 80m 完了
- ・防波堤(北) 180m 完了
- ・泊地(-7.5m) 1,000m<sup>3</sup> 完了

### ○進捗率

	用地費	工事費	合計
全体事業費	—	239.7億円	239.7億円
執行済額	—	191.9億円	191.9億円
進捗率	—	80.0%	80.0%

## ● 事業費変動の要因

- ・事業費は前回評価時より5.7億円増加。
- ・護岸(防波) II は水深が深く、また、波浪条件が悪いため、水中作業及び潜水作業の能率が当初想定より低いことが判明した。それにより、事業期間の長期化及び事業費の増加となった。

# 4. 事業の進捗状況

## ・ 前回事業評価以降の主な整備状況・残事業の概要

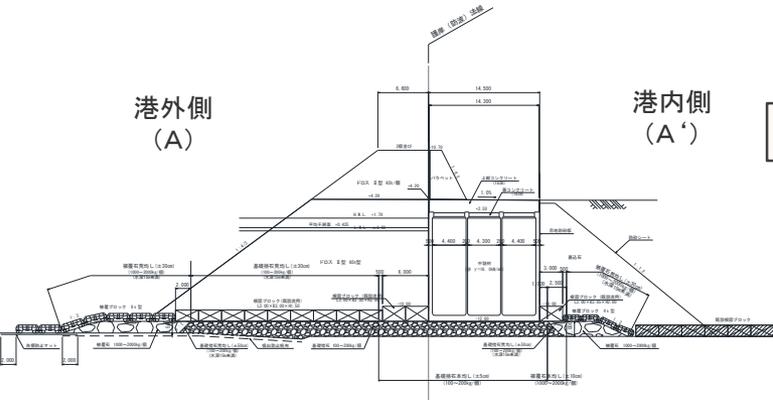
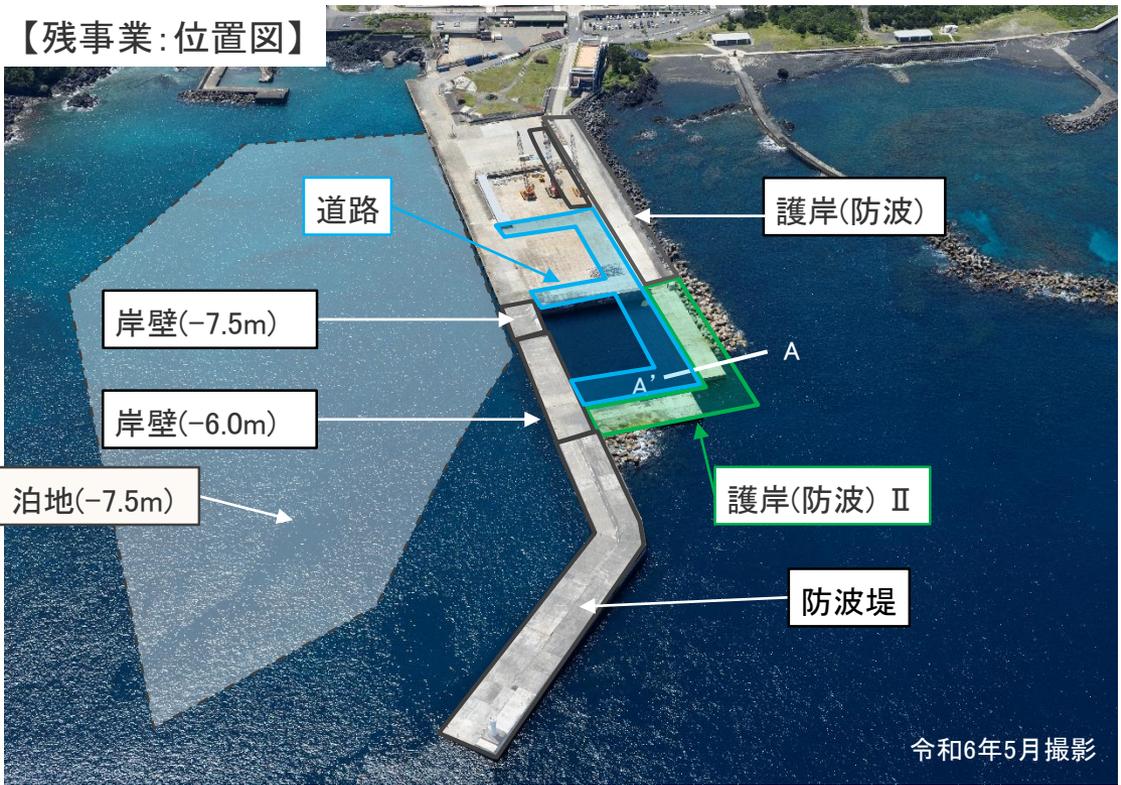
### ① 前回評価(令和元年度)以降の主な整備状況

- ・平成25年度までに、護岸(防波)、岸壁、防波堤の整備が完了している。
- ・前回評価(令和元年度)以降、護岸(防波)Ⅱの延長55.5mを整備し、124mが整備済みとなっている。
- ・本プロジェクトにおける残事業は護岸(防波)Ⅱの47m、道路448mとなっている。

### 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。
- |         |      |
|---------|------|
| 護岸(防波)Ⅱ | 47m  |
| 道路      | 448m |

【残事業:位置図】

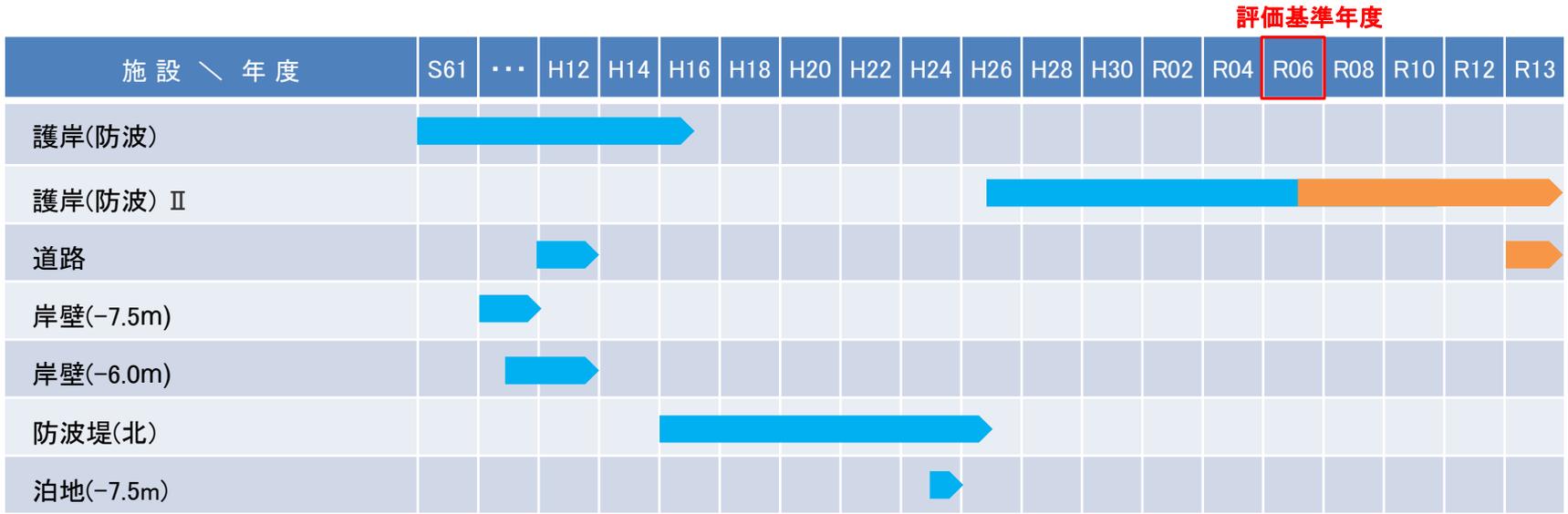


令和6年5月撮影

# 5. 事業の進捗の見込み

## 一定期間を要した背景・事業の進捗状況

- 伊豆諸島は、気象・海象条件が厳しく、水深が深いため、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13年度となる見込み。
- 定期船運航会社と調整を図りつつ、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

- 新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性

・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

・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、見直しの可能性は極めて低い。

- 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)

## • 事業の必要性等に関する視点

- ・港内静穏度の向上、乗降客の安全性向上、荷役作業の効率化を図るため、護岸(防波)及び道路を整備する必要がある。
- ・災害時の避難拠点及び物資輸送拠点としての機能を確保する必要がある。

## • 事業の進捗の見込みの視点

- ・昭和61年度に事業着手し、令和6年度末の時点で80.0%(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年度に事業完了予定となっている

## • 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計画となっており、代替案立案の可能性は極めて低い。

## • 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。