

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要									
事業名	港湾事業								
地区名	みかわこう 三河港 <small>がまごおりちく</small> 蒲郡地区								
事業箇所	はまちよう 蒲都市 浜町								
事業のあらまし	<p>三河港蒲郡地区は、三河港内の北西側に位置し、1966年に開港して以来、外国貿易を中心とした港湾活動の盛んな地区として発展している。</p> <p>背後には自動車関連企業等が立地しており、輸出入貨物の取扱拠点となっているが、入港船舶の大型化により、岸壁の水深や延長が不足していることから、貨物を十分に積むことができず、非効率な輸送となるなど物流面での課題を抱えている。</p> <p>また、コロナ禍を経て、我が国における外国クルーズ船の寄港が増加しており、今後さらなる地域活性化を推進するために、本地区においてもクルーズ船の受入環境の整備が求められている。</p> <p>このため、入港船舶の大型化及び将来の港湾取扱貨物量の増大に対応した港湾施設の整備を進めることにより、荷役の効率化など港湾物流機能の強化を図るとともに、外国クルーズ船の寄港による観光産業の収益増加など港湾周辺地域の活性化を図るものである。</p>								
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 港湾物流機能の強化（大型船舶に対応した岸壁整備による荷役の効率化及び輸送費用の削減）</p> <p>(2) 地域の活性化（外国クルーズ船寄港による訪日外国観光客及び観光収益の増加）</p>								
計画変更の推移		事業採択時 (1996)	再評価時 (1回目) (2005)	再評価時 (2回目) (2010)	再評価時 (3回目) (2014)	再評価時 (4回目) (2016)	再評価時 (5回目) (2019)	再評価時 (6回目) (2024)	変動要因の分析
	事業期間	1996～2007	1996～2012	1996～2015	1996～2019	1996～2022	1996～2025	1996～2028	資材の価格高騰・ 埋立材確保に 対応した施工工 法の変更
	事業費(億円)	93.7億円	93.7億円	111.4億円	120.3億円	154.7億円	164.7億円	187.2億円	
	経費内訳	工事費 93.7億円	93.7億円	111.4億円	120.3億円	154.7億円	164.7億円	187.2億円	
		用補費	—	—	—	—	—	—	—
		その他	—	—	—	—	—	—	—
事業内容	岸壁(-11m): 190m 護岸(防波): 250m 泊地(-11m): 50ha 航路(-11m): 111ha 道路: 6.5×800m ふ頭用地: 4.8ha	同左	岸壁(-11m): 250m 同左 泊地(-11m): 67ha 同左 同左 同左 ふ頭用地: 6.3ha	同左	同左	岸壁(-11m): 350m 同左 泊地(-11m): 82ha 同左 道路: 6.5×600m 同左 ふ頭用地: 8.6ha	岸壁(-11m): 380m 同左 同左 同左 同左 同左	同左	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事業採択時の状況（1996年）】

- ・完成自動車の取扱量が約6万台。
- ・入港船舶の大型化により、岸壁の水深及びバース長が不足し、安全面及びポートサービスの面で支障がある。
- ・荷役の効率化、安全性の向上等、港湾物流機能の強化を図り、将来の港湾貨物取扱の効率化に対応するため、水深11m岸壁の整備事業に着手。

【再評価時（5回目）の状況（2019年）】

- ・完成自動車の取扱量が約11万台。
- ・外国船籍の大型クルーズ船が2019年に初寄港し、今後も大型クルーズ船の寄港が予定されていることから、受入環境の整備が必要。

【再評価時（6回目）の状況（2024年）】

- ・海外で生産された完成自動車の積替（トランシップ）が2021年から取り扱われるようになった。
- ・完成自動車の取扱量が約10万台。
- ・外国船籍の大型クルーズ船は、コロナ禍の影響を受けたが2023年度に1回寄港した。

【変動要因の分析】

背後企業の取扱貨物量は、事業採択時に比べ増加傾向にある。

判定

A

- A：事業着手時に比べ必要性が増大している。
- B：事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C：事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

事業採択時に比べ背後企業の取扱量は増加しており、事業効果が見込まれる。また、大型クルーズ船の接岸が可能となり、訪日観光客の増加による直接的な経済効果が図られるなど、必要性が増大している。

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		1996	1997	1998	1999	2000~2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	計	
工種区分	岸壁(-11m)																												
	護岸(防波)																												
	泊地(-11m)																												
	航路(-11m)																												
	道路																												
ふ頭用地	仮護岸																												
	埋立地																												
事業費(億円)	前回計画															132.3				32.4				164.7					
	実績															154.0								154.0					
	今回計画															154.0								187.2					

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】
岸壁(m)	380	380	100.0	380	100.0
ふ頭用地(ha)	8.6	6.1	70.9	8.6	70.9
事業費(億円)	164.7	154.0	93.5	187.2	82.3
工事費	164.7	154.0	93.5	187.2	82.3
用補費					
その他					

【施工済みの内容】

- ・岸壁は2014年度に250m、2018年度に100m（全体350m）、2022年度に30m（全体380m）供用開始した。
- ・ふ頭用地は2014年度に2.7ha、2020年度に1.7ha（全体4.4ha）、2021年度に1.7ha（全体6.1ha）供用開始した。

2) 未着手又は長期化の理由

工事資材（石材等）の価格高騰に対応し、仮護岸の施工工法を見直したため。（コロナ禍に伴う需要変化等も踏まえ、コスト縮減に重点を置いた対応。）

	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 仮護岸の整備、埋立柱の確保など事業進捗の見通しが立っており、今後の阻害要因は特にない。</p> <p>【今後の見込み】 2028年度に完了予定。</p>																																																																																																									
	判定	<p>B</p> <p>A：これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。 B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ○これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 C：阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p> <p>【理由】 事業期間を延伸することにより、計画通りの完成が見込まれる。</p>																																																																																																									
③事業の効果の変化	1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析の算定基礎となった要因変化の有無】</p> <p>■貨物量 事業採択時の取扱貨物量 550 千トン(1995 実績)から、企業ヒアリングによる将来の推計貨物量 1,500 千トンに変更。(前回評価時から変更なし。)</p> <p>■大型クルーズ船の寄港回数 前回評価時の予測値からこれまでの実績値^{注1}の計上に変更。</p> <p>注1) 前回評価時には、大型クルーズ船の寄港回数を年2回として便益を計上していたが、コロナ禍の影響により、寄港実績が想定よりも少なく、今後の見通しが立てられないことから、これまでの実績(2019年1回、2024年1回)のみを便益として計上。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" data-bbox="391 1153 1444 1489"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (1996)</th> <th>再評価時 (1回目) (2005)</th> <th>再評価時 (2回目) (2010)</th> <th>再評価時 (3回目) (2014)</th> <th>再評価時 (4回目) (2016)</th> <th>再評価時 (5回目) (2019)</th> <th>再評価時 (6回目) (2024)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>107.2</td> <td>131.7</td> <td>173.2</td> <td>214.4</td> <td>315.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1.3</td> <td>1</td> <td>1.3</td> <td>17</td> <td>22.4</td> <td>全体事業費の0.5%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計(C)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>108.5</td> <td>132.7</td> <td>174.4</td> <td>231.5</td> <td>338.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>輸送費用削減便益</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>130.4</td> <td>258.3</td> <td>423.8</td> <td>519.3</td> <td>585.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>大型クルーズ船寄港の経済効果</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>10.7</td> <td>28.5</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>土地の残存価値</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>2.4</td> <td>2.1</td> <td>2.7</td> <td>4.2</td> <td>4.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>132.8</td> <td>260.4</td> <td>437.2</td> <td>552</td> <td>591.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 貨物量(千トン/年)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>645</td> <td>1,173</td> <td>1,300</td> <td>1,500</td> <td>1,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td>算定 要因</td> <td>大型クルーズ船の 寄港回数(回)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>毎年1回</td> <td>毎年2回</td> <td>実績2回</td> <td>2024年評価ではこれまでの実績のみ効果に反映</td> </tr> <tr> <td></td> <td>費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1.2</td> <td>2.0</td> <td>2.5</td> <td>2.4</td> <td>1.7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものの。 ※四捨五入により端数が合わないことがある。 ※事業採択時と再評価(1回目)は、費用対効果分析を実施していない。 ※B/Cについて、社会的割引率1%とした場合2.7、2%とした場合2.3となる。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】 輸送費用の削減便益と大型クルーズ船寄港の経済効果は「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(2024年6月)」に準拠。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基準年を変更。 ・資材価格の高騰に対応した施工工法の変更により、事業費が増額。 ・埋立柱に地区内の港湾浚渫土を活用するため、土質の改良が必要となり、事業費が増額。 ・クルーズ船寄港回数について、これまでの実績値のみの計上に変更。 			事業採択時 (1996)	再評価時 (1回目) (2005)	再評価時 (2回目) (2010)	再評価時 (3回目) (2014)	再評価時 (4回目) (2016)	再評価時 (5回目) (2019)	再評価時 (6回目) (2024)	備考	費用 (億円)	事業費	-	-	107.2	131.7	173.2	214.4	315.9		維持管理費	-	-	1.3	1	1.3	17	22.4	全体事業費の0.5%		合計(C)	-	-	108.5	132.7	174.4	231.5	338.3		効果 (億円)	輸送費用削減便益	-	-	130.4	258.3	423.8	519.3	585.5		大型クルーズ船寄港の経済効果	-	-	-	-	10.7	28.5	0.9		土地の残存価値	-	-	2.4	2.1	2.7	4.2	4.8		合計(B)	-	-	132.8	260.4	437.2	552	591.2		(参考) 貨物量(千トン/年)	-	-	645	1,173	1,300	1,500	1,500		算定 要因	大型クルーズ船の 寄港回数(回)	-	-	-	-	毎年1回	毎年2回	実績2回	2024年評価ではこれまでの実績のみ効果に反映		費用対効果分析結果(B/C)	-	-	1.2	2.0	2.5	2.4	1.7	
		事業採択時 (1996)	再評価時 (1回目) (2005)	再評価時 (2回目) (2010)	再評価時 (3回目) (2014)	再評価時 (4回目) (2016)	再評価時 (5回目) (2019)	再評価時 (6回目) (2024)	備考																																																																																																		
費用 (億円)	事業費	-	-	107.2	131.7	173.2	214.4	315.9																																																																																																			
	維持管理費	-	-	1.3	1	1.3	17	22.4	全体事業費の0.5%																																																																																																		
	合計(C)	-	-	108.5	132.7	174.4	231.5	338.3																																																																																																			
効果 (億円)	輸送費用削減便益	-	-	130.4	258.3	423.8	519.3	585.5																																																																																																			
	大型クルーズ船寄港の経済効果	-	-	-	-	10.7	28.5	0.9																																																																																																			
	土地の残存価値	-	-	2.4	2.1	2.7	4.2	4.8																																																																																																			
	合計(B)	-	-	132.8	260.4	437.2	552	591.2																																																																																																			
	(参考) 貨物量(千トン/年)	-	-	645	1,173	1,300	1,500	1,500																																																																																																			
算定 要因	大型クルーズ船の 寄港回数(回)	-	-	-	-	毎年1回	毎年2回	実績2回	2024年評価ではこれまでの実績のみ効果に反映																																																																																																		
	費用対効果分析結果(B/C)	-	-	1.2	2.0	2.5	2.4	1.7																																																																																																			

2) 貨幣価値化 困難な効果 の変化	<p>【再評価時（6回目）の状況】</p> <p>増大する貨物需要や船舶大型化に対応したターミナルの整備により、物流コストの削減及び物流機能の効率化が促進し、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。</p> <p>陸上輸送距離の短縮により、排出ガス（CO2、NOx）の排出量が削減され、環境負荷が軽減される。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>変動なし。</p>	
判定	A	<p>A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。</p> <p>C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p>
<p>【理由】</p> <p>貨物量の増大から事業採択時と同等以上の事業効果が発現される見通しであり、外国船籍の大型クルーズ船寄港に伴う経済効果も期待できるため。</p>		
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>当国際物流ターミナルでの取扱貨物量、外国船籍の大型クルーズ船寄港実績</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		