

事後評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	港湾改修(重要)事業					
地区名	三河港 御津地区					
事業箇所	豊川市御津町					
事業のあらまし	<p>三河港御津地区は三河港の中央に位置する臨海工業地区である。当地区では貨物船が接岸する岸壁等の港湾施設が整備されていなかったことから、当地区及び周辺の立地企業は三河港の他地区や他港の港湾施設を利用して原材料・製品の搬出入を行わざるを得ず、物流コストや輸送時間のロスを生じていた。</p> <p>このような状況から、地元自治体や立地企業から当地区に港湾施設を整備するよう強い要望があり、物流の効率化を目的とした国内物流ターミナル(岸壁-5.5m)と、港内作業の効率化を目的とした小型船だまり(物揚場-3.5m)を整備した。</p>					
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>【目標①】 内貨物需要に対応した国内物流ターミナルを整備し、物流の効率化を図る。</p> <p>【目標②】 作業船の収容拠点を整備し、港内作業の効率化を図る。</p>					
事業費	事業費		内訳			
	36.9億円		■工事費 36.9億円、□用補費 0億円、□その他 0億円			
事業期間	採択年度	1995年度	着工年度	1995年度	完成年度	2017年度
事業内容	防波堤 350m、岸壁(-5.5m) 200m、航路(-5.5m) 25.5ha、泊地(-5.5m) 7.5ha、道路 561m、ふ頭用地 4.2ha、物揚場(-3.5m) 120m、泊地(-3.5m) 1.1ha					
II 評価						
① 事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p>【達成状況】</p> <p>・目標①</p> <p>本事業により、港湾施設が未整備であった御津地区において、海上輸送を行うことができる水深5.5mの岸壁等の港湾施設を整備したことにより、御津地区を始めとする臨海工業地区や背後の内陸工業地区に立地する企業が当港湾施設を利用して物流効率化を図ることができるようになった。これまでに、当地区では砂・砂利やその他輸送用車両等が取り扱われており、物流の効率化が図られている。</p> <p>なお、2014年度の評価時には取扱貨物量を年間28万トンと想定していたが、2022年の実績は年間3千トンである。</p> <p>・目標②</p> <p>本事業により、港湾施設が未整備であった御津地区において、作業船等が係船できる水深3.5mの物揚場を整備したことにより、周辺の港湾工事における作業の効率性が向上した。御津地区の南側海面で実施されている防波堤工事において、作業船がこれまで拠点としていた蒲郡地区から工事現場に近い御津地区を利用するようになり、港内作業の効率化が図られている。</p> <p>なお、2014年度の評価時には作業船の利用隻数を5隻と想定していたが、2022年の実績は2隻となっている。</p>				

		<p>【達成状況に対する評価】</p> <p>本事業で御津地区に港湾施設を整備したことにより、物流や港内作業の効率化が図られていることから、事業目標は一定程度達成している。</p>																																												
2) 副次目標の達成状況		<p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>																																												
② 事業効果の発現状況		<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #00a0e3; color: white;"> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (1994年)</th> <th>再評価時 (3回目) (2014年)</th> <th>実績 (2022年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>1995～2002</td> <td>1995～2017</td> <td>1995～2017</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>37.80</td> <td>40.08</td> <td>36.93</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>37.80</td> <td>40.08</td> <td>36.93</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効果の 算定要因</td> <td>貨物量(千トン)</td> <td>139</td> <td>282</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>作業船(隻)</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】</p> <p>前回評価時に設定した事業期間で完了することができた。</p> <p>【事業費に対する評価】</p> <p>ふ頭用地の造成において、他の事業者と調整して埋立土砂に建設発生土を活用することで、コスト縮減を図った結果、36.93億円で事業完了することができた。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <p>本事業により、物流効率化の効果は発現しているものの、隣接する工業用地の分譲開始が遅れたことや、コロナ禍で経済動向の先行きが見通せない中で企業の生産活動や事業展開が鈍かったこともあり、当岸壁での2022年の取扱貨物量は年間3千トンである。一方、隣接する工業用地のうち約12万m²が2022年8月に分譲開始され、これにより、工業用地は全面的に分譲されている。現在、このうち約3万5千m²の用地に、企業が進出の意向を示している。また、国道23号蒲郡バイパスの供用開始が2024年度に予定されているなど、御津地区へのアクセス向上が図られる。このようなことから、今後の企業立地及び岸壁利用の増加が見込まれる。</p> <p>作業船については、現状、2隻程度の利用となっている。なお、御津地区の周辺海域では、現在工事中の覆砂事業に加えて、2023年度から干潟・浅場造成事業が実施されることとなっており、今後、御津地区を利用する作業船の増加が見込まれる。</p>			事業採択時 (1994年)	再評価時 (3回目) (2014年)	実績 (2022年)	備考	事業期間		1995～2002	1995～2017	1995～2017		事業費 (億円)	工事費	37.80	40.08	36.93		用地補償費	—	—	—		その他	—	—	—		合計	37.80	40.08	36.93		効果の 算定要因	貨物量(千トン)	139	282	3		作業船(隻)	5	5	2	
			事業採択時 (1994年)	再評価時 (3回目) (2014年)	実績 (2022年)	備考																																								
	事業期間		1995～2002	1995～2017	1995～2017																																									
	事業費 (億円)	工事費	37.80	40.08	36.93																																									
		用地補償費	—	—	—																																									
		その他	—	—	—																																									
		合計	37.80	40.08	36.93																																									
	効果の 算定要因	貨物量(千トン)	139	282	3																																									
		作業船(隻)	5	5	2																																									
	③ 事業実施による環境の変化		<p>本事業の実施により、貨物運搬車両の陸上運搬距離や作業船の海上航行距離が短くなることから、CO₂排出量の減少が見込まれる。</p>																																											
Ⅲ 対応方針(案)																																														
今後の事後評価の必要性		<p>事業目的は一定程度達成されているが、岸壁の利用実績が想定に比べて少ない状況が続いていることから、今後は事後評価の結果を踏まえつつ、岸壁の利用動向や工業用地の立地状況等の検証を重ね、それらについて適切な時期に報告することとする。</p>																																												

改善措置の必要性	<p>当初想定に比べて岸壁の利用実績が少ないため、今後、県、市、経済界の関係者が一丸となって、港湾施設を有する御津地区の優位性や、御津地区へのアクセス向上等について製造業者や物流業者等へ積極的にアピールすることにより、工業用地への企業誘致、岸壁の利用促進を図る。</p>
同種事業に反映すべき事項	<p>本事業では岸壁の完成と工業用地の分譲開始の時期が合わなかったため、企業立地が遅れ、岸壁の利用も増えなかった。今後の同種事業においては、事業期間中の各段階において、関連する事業者と十分に情報交換等を行い、事業進捗を合わせる必要がある。</p> <p>また、資材の高騰や人件費の上昇により建設コストが増加している中で、建設発生土を始め、他事業で発生した資材を有効活用することによって事業費の削減を図る必要がある。</p>
IV 事業評価監視委員会の意見	
V 対応方針	