

再 評 価 調 査 書

I 事業概要									
事業名	港湾事業								
地区名	みかわこう 三河港 がまごおりちく 蒲郡地区								
事業箇所	蒲郡市浜町								
事業のあらまし	<p>三河港蒲郡地区は、重要港湾三河港の北西部に位置し、1966年に開港して以来、神野地区に次ぐ外貨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が立地しており、輸出貨物の取扱拠点となっている。しかし、近年の入港船舶の大型化により、岸壁の水深及び岸壁の長さが不足している。そのため、貨物を満載にした輸送が出来ず、非効率な輸送となるとともに、荷役の安全面でも支障をきたすなど、物流面での課題を抱えている。</p> <p>さらに、我が国における外国クルーズ船の寄港増加により、訪日クルーズ旅客は急増している。加えて、クルーズ船の大型化が進む中、当地区においてもこれに対応した受入環境の整備も求められている。</p> <p>このため、物流の効率化と大型クルーズ船の受入環境の整備を図ることを目的として、水深11mの岸壁の整備を図るものである。</p>								
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>大型船舶に対応した岸壁を整備することにより、物流面での障害や制約を解消し、蒲郡地区における物流の効率化を図る。また、岸壁を延伸することにより大型クルーズ船の受入環境が整備され、安全な接岸が可能となり、訪日外国人観光客による地域の観光産業の収益増加を図る。</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)	変動要因の分析	
	事業期間	1996～2007	1996～2012	1996～2015	1996～2019	1996～2022	1996～2025	公共残土の確保に時間を要したため	
	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	—	
	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	大型クルーズ船の安全な接岸が可能となるよう岸壁を延伸したため
		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	岸壁(-11m) : 350m 同左 泊地(-11m) : 82ha 同左 道路 : 6.5×600m 同左	岸壁(-11m) : 380m 同左 同左 同左 同左 ふ頭用地 : 8.6ha	同左	(取り付け区間)	

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）】

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をきたしていることから、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も対応するため、水深11m岸壁の整備事業に着手。

【再評価時（4回目）の状況（2016年）】

蒲郡地区における完成自動車の取扱量が事業着手前の約6万台に対して約11万台と順調に増加しており、事業実施の必要性は事業採択時と比べ増大している。さらに、当地区では大型クルーズ船の寄港要望があり、これに対応した受入環境の整備が必要になっている。

【再評価時（5回目）の状況（2019年）】

蒲郡地区における完成自動車の取扱量が事業着手前の約6万台に対して約15万台と順調に増加しており、事業実施の必要性は事業採択時と比べ増大している。さらに、当地区には、外国船籍の大型クルーズ船が2018年度に初寄港しており、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、これに対応した受入環境の整備が必要になっている。

【変動要因の分析】

背後企業の取扱貨物量は、増加傾向にある。  
大型クルーズ船の寄港が開始した。

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近年順調に増加しており、その事業効果も見込まれる。また、大型クルーズ船の安全な接岸が可能となり、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	計	
工種区分	岸壁(-11m)	←	←	←	←		←							←			←								
	護岸(防波)	←	←	←	←		←			←	←	←	←				←	←							
	泊地(-11m)									←	←	←	←				←	←							
	航路(-11m)											←	←	←	←										
	道路										←	←	←	←											
	仮護岸			←	←			←	←	←	←	←	←								←	←			
	埋立地												←	←	←	←							←	←	
事業費(億円)	前回計画	102.4														52.2						154.7			
	実績															132.3						132.3			
	今回計画															132.3						32.4	164.7		

【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)	350	350	100	380	92.1
事業費(億円)	-	132.3	-	164.7	80.3
工事費	-	132.3	-	164.7	80.3
用補費					
その他					

【施工済みの内容】

・岸壁は2014年度に250m供用開始した。

2) 未着手又は長期化の理由

埋立に必要な公共残土の確保に時間を要したため。  
なお、大型クルーズ船の安全な接岸が可能となるよう、岸壁を延伸しているため、事業期間も変更している。

	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 埋立てに必要な公共残土の確保には時間を要するものの、関係機関と土砂受入れの調整が整っており、阻害要因は特にはない。</p> <p>【今後の見込み】 2025年度に完了予定</p>																																																												
	判定	<p><b>B</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】 2016年度との比較：企業ヒアリングの結果、貨物量を1,300千トンから1,500千トンに変更。 ：大型クルーズ船の寄港実績、今後のスケジュールから、年1回の寄港から年2回の寄港に変更。 事業採択時との比較：企業ヒアリングにより貨物量が550千トンから1,500千トンに変更。 （事業採択時に費用対効果の算出はしていない。）</p> <p>事業採択時においては大型クルーズ船の寄港は想定しておらず、大型クルーズ船寄港に伴う経済効果を算出していない。</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="370 1178 1485 1621"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時</th> <th>再評価時(4回目) (基準年2016年)</th> <th>再評価時(5回目) (基準年2019年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>93.7</td> <td>173.2</td> <td>214.4</td> <td>採択時のみ割引前</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>-</td> <td>12.5</td> <td>17.0</td> <td>全体事業費の0.5%</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>-</td> <td>185.7</td> <td>231.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果</td> <td>輸送費用削減便益</td> <td>-</td> <td>423.8</td> <td>519.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>大型クルーズ船寄港の経済効果</td> <td>-</td> <td>10.7</td> <td>28.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>土地の残存価値</td> <td>-</td> <td>2.7</td> <td>3.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>-</td> <td>437.2</td> <td>551.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 貨物量(千トン)</td> <td>550</td> <td>1,300</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>1</td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>-</td> <td>2.4</td> <td>2.4</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。 ※四捨五入により端数が合わないことがある。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】 岸壁（-11m）を整備することにより、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（2017年3月）」に準拠している。</p> <p>【変動要因の分析】 背後企業の業績改善により、取扱貨物量が増大したため。 大型クルーズ船寄港に伴う経済効果を追加したため。</p>			事業採択時	再評価時(4回目) (基準年2016年)	再評価時(5回目) (基準年2019年)	備考	費用 (億円)	事業費	93.7	173.2	214.4	採択時のみ割引前	維持管理費	-	12.5	17.0	全体事業費の0.5%	合計(C)	-	185.7	231.5		効果	輸送費用削減便益	-	423.8	519.3		大型クルーズ船寄港の経済効果	-	10.7	28.5		土地の残存価値	-	2.7	3.9		合計(B)	-	437.2	551.7		(参考) 貨物量(千トン)	550	1,300	1,500		算定要因	大型クルーズ船の寄港回数(回)	-	1	2		費用対効果分析結果(B/C)		-	2.4	2.4	
		事業採択時	再評価時(4回目) (基準年2016年)	再評価時(5回目) (基準年2019年)	備考																																																									
費用 (億円)	事業費	93.7	173.2	214.4	採択時のみ割引前																																																									
	維持管理費	-	12.5	17.0	全体事業費の0.5%																																																									
	合計(C)	-	185.7	231.5																																																										
効果	輸送費用削減便益	-	423.8	519.3																																																										
	大型クルーズ船寄港の経済効果	-	10.7	28.5																																																										
	土地の残存価値	-	2.7	3.9																																																										
	合計(B)	-	437.2	551.7																																																										
	(参考) 貨物量(千トン)	550	1,300	1,500																																																										
算定要因	大型クルーズ船の寄港回数(回)	-	1	2																																																										
費用対効果分析結果(B/C)		-	2.4	2.4																																																										

2) 貨幣価値 化困難な 効果の変 化	<p>【再評価時（5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、物流コストの低減及び物流機能の高度化・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>他地区を利用していた背後企業が本地区を利用することによって、陸上輸送距離が短縮されるため、排出ガス（CO2、NOx）の排出量が削減され、環境負荷の軽減に寄与する。</p> <p>【変動要因の分析】</p> <p>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ること、新たに外国船籍の大型クルーズ船寄港に伴う経済効果が増大するため。</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		
<p>三河港 蒲郡地区の対応方針(案) [事業継続] を了承する。</p>		
VI 対応方針		
<p>事業継続</p>		