

総合特別区域の進捗に係る評価
[アジア拠点化・国際物流分野]

令和3年度

ハイパー&グリーンイノベーション水島コンビナート総合特区

[指定：平成23年12月、認定：平成24年9月]

I 目標に向けた取組の進捗に関する評価

i) + ii) の平均値 $(4.7+4.3)/2=4.5$

4.5

i) 取組の進捗

目標値に対する実績に基づく進捗度(当年度実績)

番号	評価指標	進捗度	評点
1	企業間連携による用役コストの低減	110%	5
2	水島港の輸送効率改善による貨物取扱量	82%	4
3	企業集積によるコンビナートの成長と雇用の確保	234%	5

評価指標毎の進捗の評価の平均値 $(5 \times 2 + 4 \times 1 + 3 \times 0 + 2 \times 0 + 1 \times 0) / 3 = 4.7$

4.7

・1つの評価指標に複数の数値目標がある場合は、各数値目標の評価を寄与度に応じて加重平均する。
(例)評価指標1について、a、b、cという3つの数値目標があり、各数値目標の評点・寄与度がa:5・20%、b:4・10%、c:3・70%の場合、 $5 \times 0.2 + 4 \times 0.1 + 3 \times 0.7 = 3.5$ で、四捨五入して評価指標1の評価は「4」となる。

■ 地方公共団体による特記事項

※外部要因による数値への大幅な影響等があれば記載

ii) 取組の方向性に対する評価

専門家による評価の平均値

4.3

II 支援措置の活用と地域独自の取組の状況に関する評価

i)、ii)、iii)の平均値 $(4+3+4.5)/3=3.8$

3.8

i) 規制の特例措置を活用した事業等の評価

専門家による評価の平均値

4.0

ii) 財政・税制・金融支援の活用実績の評価

専門家による評価の平均値

3.0

iii) 地域独自の取組の状況の評価

専門家による評価の平均値

4.5

Ⅲ 取組全体にわたる事業の進捗と政策課題の解決に関する評価

(専門家所見(主なもの))

4.0

・評価指標(2)に関しては、減少傾向にあったものの、R3年度は当初の値に近いところまで増加したことは評価できる。この点について「大型船舶が入港可能なバルク専用埠頭の供用開始」によりさらなる増加が期待されるとあるが、参考値として記載されているR2の取扱量や船舶数だけを見ても、判断できないため、例えばR1の数値も併記してあると、その効果がわかりやすいのではないか。

・これまでの外部委員の意見も踏まえて、評価指標(2)水島港の輸送効率改善による貨物取扱量の数値目標である「水島港取扱貨物量／水島港入港船舶隻数」を計画の趣旨に即した定義に変更しており、その上で目標数値の8割を達成している点など改善が見られる。また、規制緩和措置などソフト面での取り組みに加えて港湾施設などハード面の整備により、国際バルク戦略港湾の実現に向けて着々と事業を進めている。

・本特区の目標の一つである「高度な企業間連携による高効率・省資源型コンビナート構築」に向けた「バーチャル・ワン・カンパニー実現」のための取り組み(ユーティリティ共同化整備、オフガス・水素ハイウェイ整備、回送運行効率化等の規制の特例の運用)が継続して成果を挙げている点が高く評価される。数値目標(2)の水島港の輸送効率(取扱い貨物量÷船舶隻数)については目標には届かないものの、手数料免除やとん税非課税要件緩和などのソフト面での取り組みとハード整備が港湾効率改善を支えている。船舶の大型化による輸送効率改善は世界的な潮流でもあるので、本特区の特性を十分に活かすためにはさらなる先進的な取り組みが今後は必要ではないか。岡山県の産業集積の特性や立地条件を活用した先進的な取り組み(自動化、IoT・AI利用などの港湾スマート化など)で効率性向上によるさらなる競争力向上を目指してほしい。

・概ね良好に進めていると思われるが、港湾機能の強化がほとんど進んでいないのは、残念である。

専門家による評価(専門家の総合的な所見)の平均値

4.0

総合評価

I、II及びIIIを1:1:2の比率で計算 $(4.5+3.8+4 \times 2) \div 4=4.1$

4.1

(注)評価に係る評点及び表記の考え方については以下のとおり。

・評価は5～1(評点)で行う。

・進捗度は、100%以上を5、80%以上100%未満を4、60%以上80%未満を3、40%以上60%未満を2、40%未満を1とする。

・進捗度以外の評価項目における評点は、5:著しく優れている、4:十分に優れている、3:適当である、2:適当であると認めるには不十分である、1:適当であると認められないとする。