

社会資本総合整備計画 社会資本整備総合交付金

平成29年03月27日

計画の名称	大阪港における安全な交通基盤の形成と地域活性化による持続可能な港づくり（地域活性化）												
計画の期間	平成27年度～平成31年度（5年間）										重点配分対象の該当	○	
交付対象	大阪市												
計画の目標	アジア諸国の経済発展と産業活動のグローバル化が進展するなか、国際海上コンテナ輸送における西日本のゲートポートとして国際競争力の強化を図るため、港湾機能を拡充する。 アジアにおいてクルーズ市場が成長するなか、観光振興を通じて地域の活性化を図るため、クルーズ客船の寄港需要に対応した港湾施設の改良を行う。 国内物流の一層の効率化が求められるなか、複合一貫輸送が可能な内航フェリーやRORO船による輸送需要に対応するため、既存埠頭の再編・利用転換を促進する。												
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）	487	A	472	B	0	C	15	D	0	効果促進事業費の割合C / (A+B+C+D)	3.08	%

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値 (H27当初)	中間目標値 (H29末)	最終目標値 (H31末)
1	当計画で整備を行う夢洲道路等の整備の割合を、平成31年度末に100%となるよう進める。 当計画で整備を行う夢洲道路等の整備の割合を指数とする。 夢洲道路等の整備の割合（対象6.0ha）	91%	91%	100%
2	11.5万総トンを超えるクルーズ客船に対応する施設整備を行い、平成29年のクルーズ客船の年間の寄港隻数を50隻以上となるよう進める。 天保山岸壁において、クルーズ客船の年間寄港隻数を指標とする。 天保山岸壁におけるクルーズ客船の年間の寄港隻数	13隻/年	50隻/年	50隻/年
3	利用転換後の係留施設において事業者が利用を開始するバース数を平成30年度に2バースとなるよう進める。 利用転換後の係留施設において、事業者が利用を開始するバース数を指標とする。 利用転換後の係留施設において事業者が利用を開始するバース数	0バース	1バース	2バース

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-
定量的指標の現況値及び目標値 2 の当初現況値・中間目標値・最終目標値は、H26寄港数実績・H29寄港数目標・H31寄港数目標値を表す。								

A 基幹事業

基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
												H27	H28	H29	H30	H31			
一体的に実施することにより期待される効果																			
備考																			
港湾事業	A02-001	港湾	一般	大阪市	直接	大阪市港湾局	戦略	建設	夢洲道路整備	歩道整備等	大阪港・此花地区						46	-	-
		H26以前：1-A1-5																	
	A02-002	港湾	一般	大阪市	直接	大阪市港湾局	戦略	改良	天保山岸壁改良	係船柱・防舷材整備	大阪港・港地区						188	-	-
		新規																	
	A02-003	港湾	一般	大阪市	直接	大阪市港湾局	戦略	改良	F7・F8岸壁改良	係船柱・防舷材整備、防衝壁撤去	大阪港・住之江地区						238	-	-
		新規																	
											小計						472		
											合計						472		

C 効果促進事業

基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別 1	種別 2	要素となる事業名 （事業箇所）	事業内容 （延長・面積等）	市区町村名 / 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	費用 便益比	個別施設計画 策定状況	
												H27	H28	H29	H30	H31				
		一体的に実施することにより期待される効果																		
		備考																		
港湾事業	C02-001	港湾	一般	大阪市	直接	大阪市港湾局	戦略	建設	夢洲幹線道路における交通円滑化事業	付帯工	大阪港・此花地区						15	-	-	
		夢洲道路整備と一体的に実施することにより、道路の車両交通の円滑化を図り、国際競争力の強化に欠かせない都市交通ネットワークの形成に寄与する。																		
		H26以前：1-C1-1																		
											小計						15			
											合計						15			

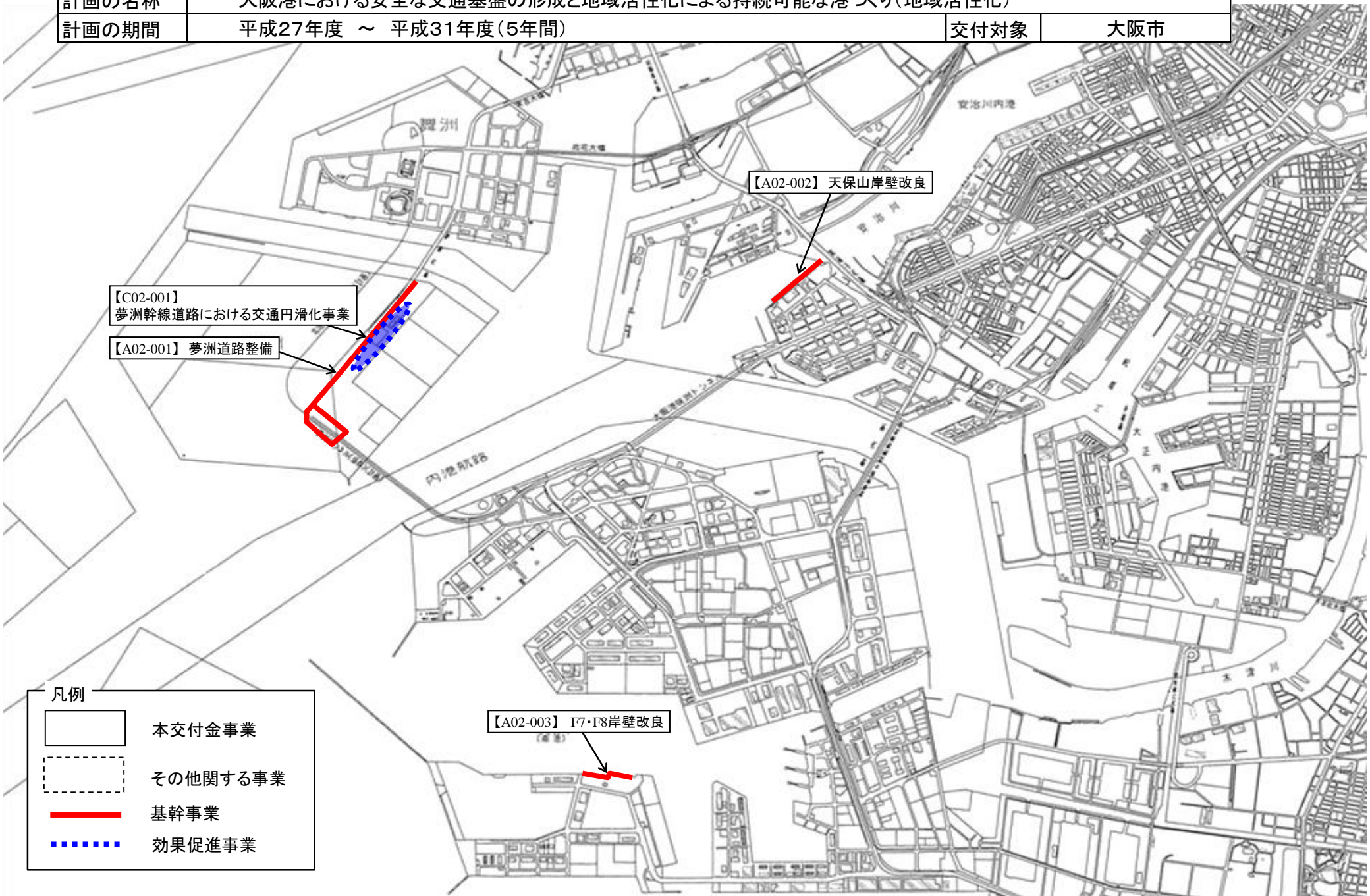
交付金の執行状況

(単位：百万円)

	H27	H28	H29	H30	
配分額 (a)	24	94	17	0	
計画別流用増 減額 (b)	0	0	0	0	
交付額 (c=a+b)	24	94	17	0	
前年度からの繰越額 (d)	0	20	35	2	
支払済額 (e)	4	79	50	2	
翌年度繰越額 (f)	20	35	2	0	
うち未契約繰越額 (g)	3	0	0	0	
不用額 (h = c+d-e-f)	0	0	0	0	
未契約繰越率+不用率 (i = (g+h)/(c+d))%	12.5	0	0	0	
未契約繰越率+不用率が10%を超えている場合その理由	所有者との調整に時間を要し、入札時期が遅れ、さらに不調となった。再入札を試みたが、業務期間が確保できず、未契約繰越となった。				

社会資本総合整備計画

計画の名称	大阪港における安全な交通基盤の形成と地域活性化による持続可能な港づくり(地域活性化)		
計画の期間	平成27年度 ~ 平成31年度(5年間)	交付対象	大阪市



【C02-001】
夢洲幹線道路における交通円滑化事業

【A02-001】 夢洲道路整備

【A02-002】 天保山岸壁改良

【A02-003】 F7・F8岸壁改良

凡例

	本交付金事業
	その他関する事業
	基幹事業
	効果促進事業

事前評価チェックシート

計画の名称： 大阪港における安全な交通基盤の形成と地域活性化による持続可能な港づくり（地域活性化）

事 前 評 価	チェック欄
I. 目標の妥当性 大阪港港湾計画や社会資本整備重点計画と整合性が確保されている。	○
I. 目標の妥当性 地域の課題を踏まえて港湾整備の目標が設定されている。	○
I. 目標の妥当性 持続可能な港づくりという観点から、適切な整備箇所が位置づけられている。	○
II. 計画の効果・効率性 目標と指標・数値目標の整合性が確保されている。	○
II. 計画の効果・効率性 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。	○
II. 計画の効果・効率性 指標・数値目標が市民にとって分かりやすいものとなっている。	○
II. 計画の効果・効率性 十分な事業効果が確認されている。	○
II. 計画の効果・効率性 事業連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	○
III. 計画の実現可能性 計画の具体性など、事業の熟度が高い。	○
III. 計画の実現可能性 市民や利用者の意向を踏まえた計画となっている。	○
III. 計画の実現可能性 持続可能な港づくりを進めることは、官民共通の認識となっている。	○