

## 国際物流ターミナル整備事業における定量的効果(費用便益分析)について

費用便益分析は、国土交通省より発出されている「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成23年6月 国土交通省港湾局)に基づき、「国際物流コンテナターミナルプロジェクト」として実施している。

※平成25年12月の近畿地方整備局による事業評価監視委員会資料を抜粋

### ○事業の整備効果

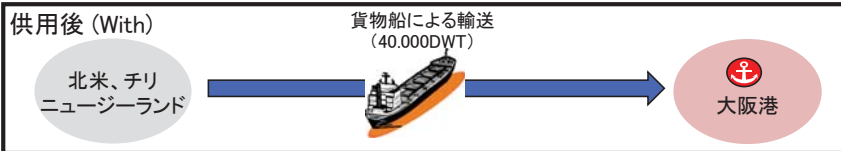
#### 船舶の大型化に伴う輸送コスト削減 (製材)

■ 本プロジェクトの実施により、大型船舶による輸送が可能となり、荷主の輸送コストが削減される。

##### ●製材の輸送形態イメージ



・大阪港の製材輸入において、岸壁水深13mを必要とする船舶が入港している。  
・本プロジェクトの実施により、積荷調整や喫水調整等の損失が回避され、荷主の海上輸送コストが削減される。



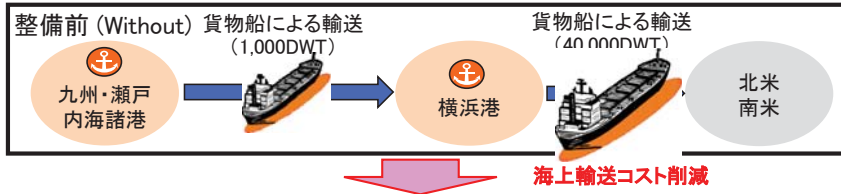
輸送コスト削減便益  
1.7億円/年



#### 海上輸送コスト削減 (鉄鋼・鋼材)

■ 本プロジェクトの実施により、海上輸送費用の削減が可能となり、荷主の輸送コストが削減される。

##### ●鉄鋼・鋼材の輸送形態イメージ



・本プロジェクトが整備されなかった場合、大阪港の拠点機能が低下し、横浜港まで内航輸送することとなる。※  
・本プロジェクトの実施により、海上輸送費用を削減することができる。

※小ロットの北南米向け鉄鋼・鋼材輸出については、輸送コスト削減の観点から背後圏で一定の需要があり、かつ国際物流ターミナルがある港湾へ内航輸送により集約する必要があり、現在は大阪港・横浜港が拠点となっている(物流業者にアライアング)。



輸送コスト削減便益  
7.3億円/年



### ○事業の投資効果

#### ■便益(B)

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(平成23年6月 国土交通省港湾局)に基づき、「輸送コストの削減」、「残存価値」について、本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■費用(C)

本プロジェクト整備に係る総事業費および運営管理費を算出。

#### ■ 事業全体

便益(B)	船舶の大型化便益	輸送コスト削減便益	残存価値	総便益	費用便益比(B/C)
	25.0億円	109.2億円	4.2億円	138.4億円	
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				1.2
	116.1億円				

#### ■ 算出条件等

基準年	: 平成25年度
検討期間	: 供用開始後50年間
現在価値算出のための社会的割引率	: 4%
推計に用いた資料	: 港湾統計
適用した費用便益分析マニュアル	: 平成23年6月版
事業費	: 118億円
運営管理費	: 500万円/年

#### ■ 残事業

便益(B)	船舶の大型化便益	輸送コスト削減便益	残存価値	総便益	費用便益比(B/C)
	25.0億円	109.2億円	4.2億円	138.4億円	
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				2.3
	59.6億円				

※1 便益・費用については、現在価値化した値である。

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しない場合がある。

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している。