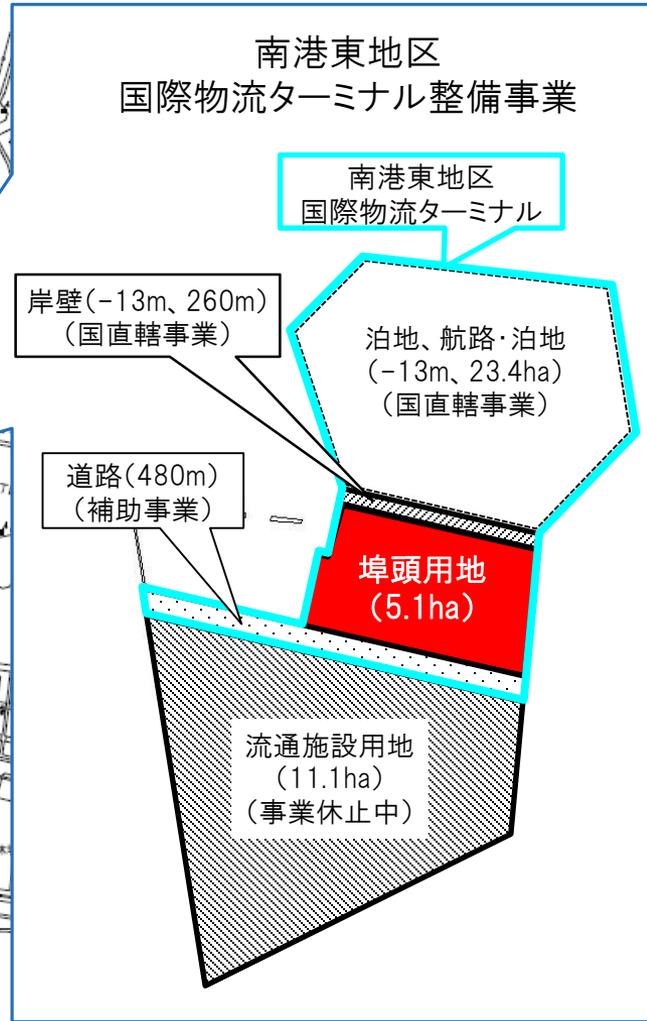
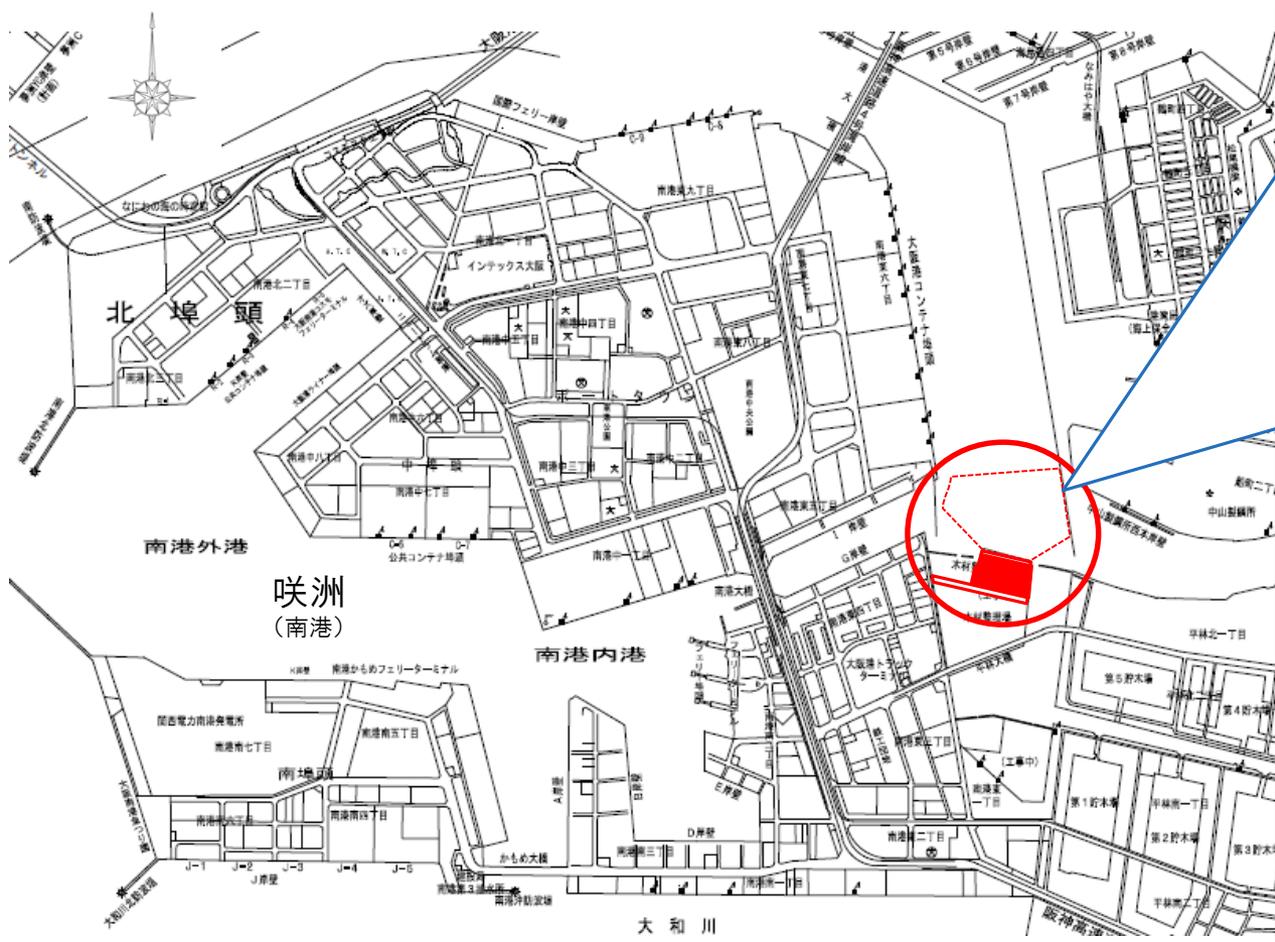


図1 位置図

住之江区南港東4丁目地先



事業名：南港東地区国際物流ターミナル整備事業

- 前回の事業再評価(平成26年度)と同様、埠頭用地を対象とし、一体的に機能する-13m岸壁、泊地、航路・泊地(国の直轄事業)、道路(補助事業)と合わせて費用便益分析を行う。
- 近畿地方整備局は、平成28年10月に埠頭用地を含む「大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業」を事業評価監視委員会に諮り、「事業継続」との対応方針が示されている。
(委員会資料を別途添付)

＜費用便益分析条件＞

基準年：2019年

検討期間：供用開始後50年間

社会的割引率：4%

事業費：118億円

運営管理費：500万円/年

■費用便益分析

●事業全体

【便益】

項目	便益単価	現在価値
船舶の大型化等に伴う輸送コストの削減 ※	1.7億円/年	27.0億円
荷主の輸送コストの削減(鋼材) ※	7.3億円/年	118.0億円
残存価値	42.4億円	4.7億円
総便益		149.7億円

※詳細次頁参照

【費用】

総費用(総事業費+運営管理費)	136.2億円
-----------------	----------------

【費用便益比】

社会費用便益比(B/C)	1.10
--------------	-------------

●残事業

(基準年以降の残事業費及び基準年以降の供用により発生する便益で算出)

【便益】

項目	便益単価	現在価値
船舶の大型化等に伴う輸送コストの削減 ※	1.7億円/年	27.0億円
荷主の輸送コストの削減(鋼材) ※	7.3億円/年	118.0億円
残存価値	42.4億円	4.7億円
総便益		149.7億円

※詳細次頁参照

【費用】

総費用(総事業費+運営管理費)	64.3億円
-----------------	---------------

【費用便益比】

社会費用便益比(B/C)	2.33
--------------	-------------

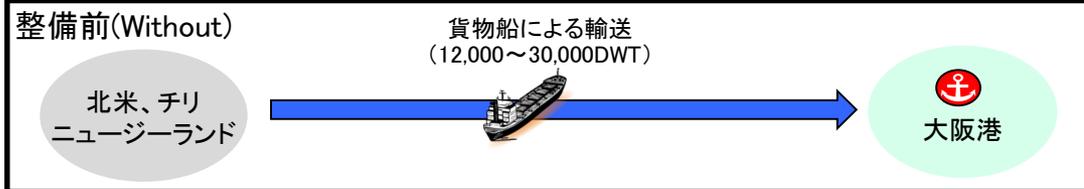
○事業の整備効果

※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

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。

船舶の大型化による
海上輸送コスト削減



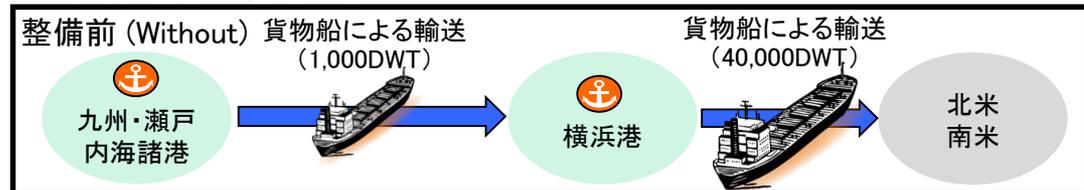
輸送コスト削減便益
1.7億円/年



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（物流業者ヒアリング）。

海上輸送コスト削減



輸送コスト削減便益
7.3億円/年



図3 進捗状況

■残事業の内容

- 埠頭用地整備 5.1ha
 - ・護岸整備
 - ・埋立工
 - ・舗装工等
 - ・残事業費:約41億円
 - ・事業費ベース進捗率:15%
 - ※これまでに護岸整備に必要な地盤改良(一部)を実施済

(参考)関連事業

【直轄事業】

- ・岸壁:本體工、上部工
- ・泊地、航路・泊地:浚渫工
- ・残事業費:約36億円
- ・事業費ベース進捗率:46%

【補助事業】

- ・道路整備
- ・残事業費:3億円
- ・事業費ベース進捗率:0%

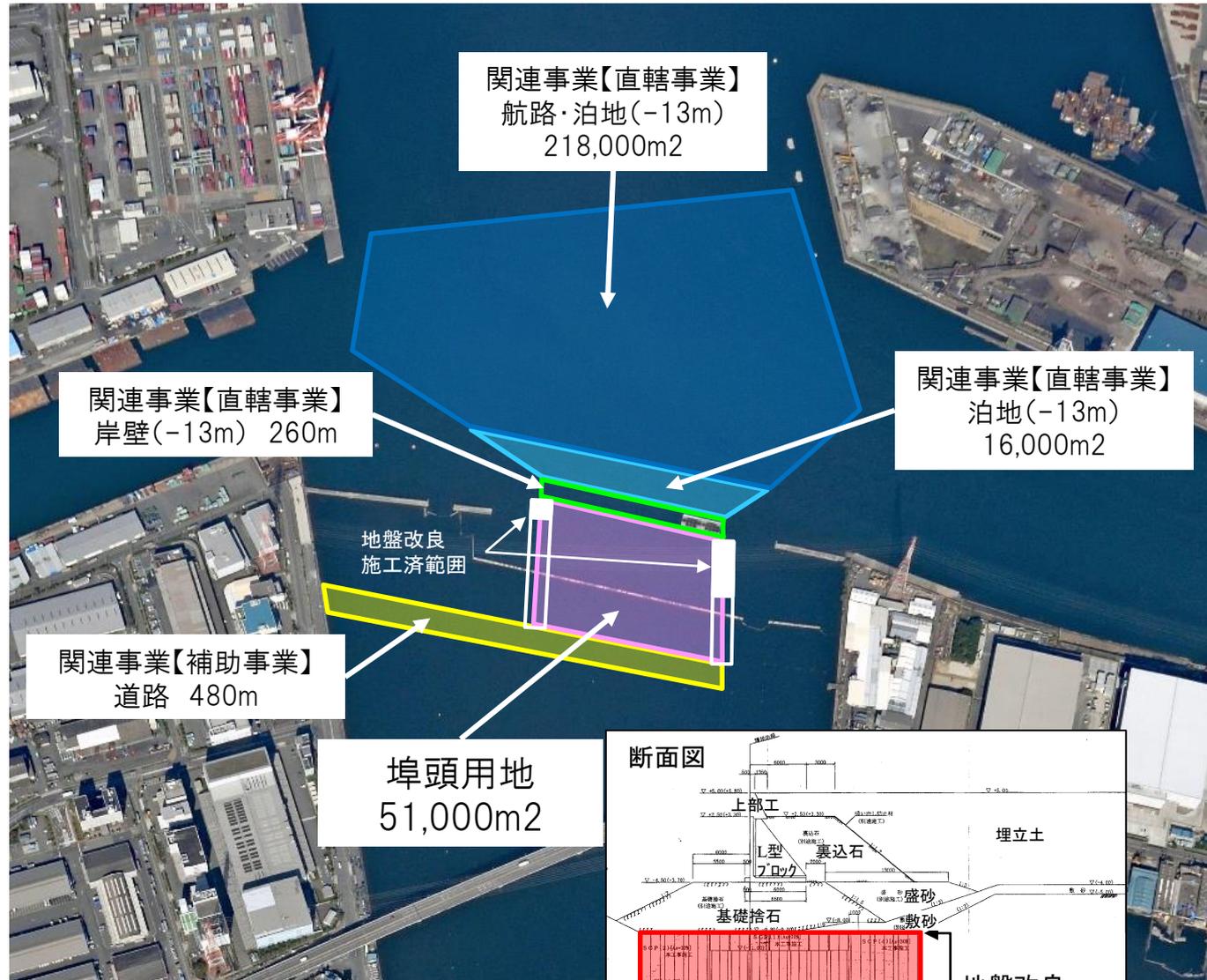
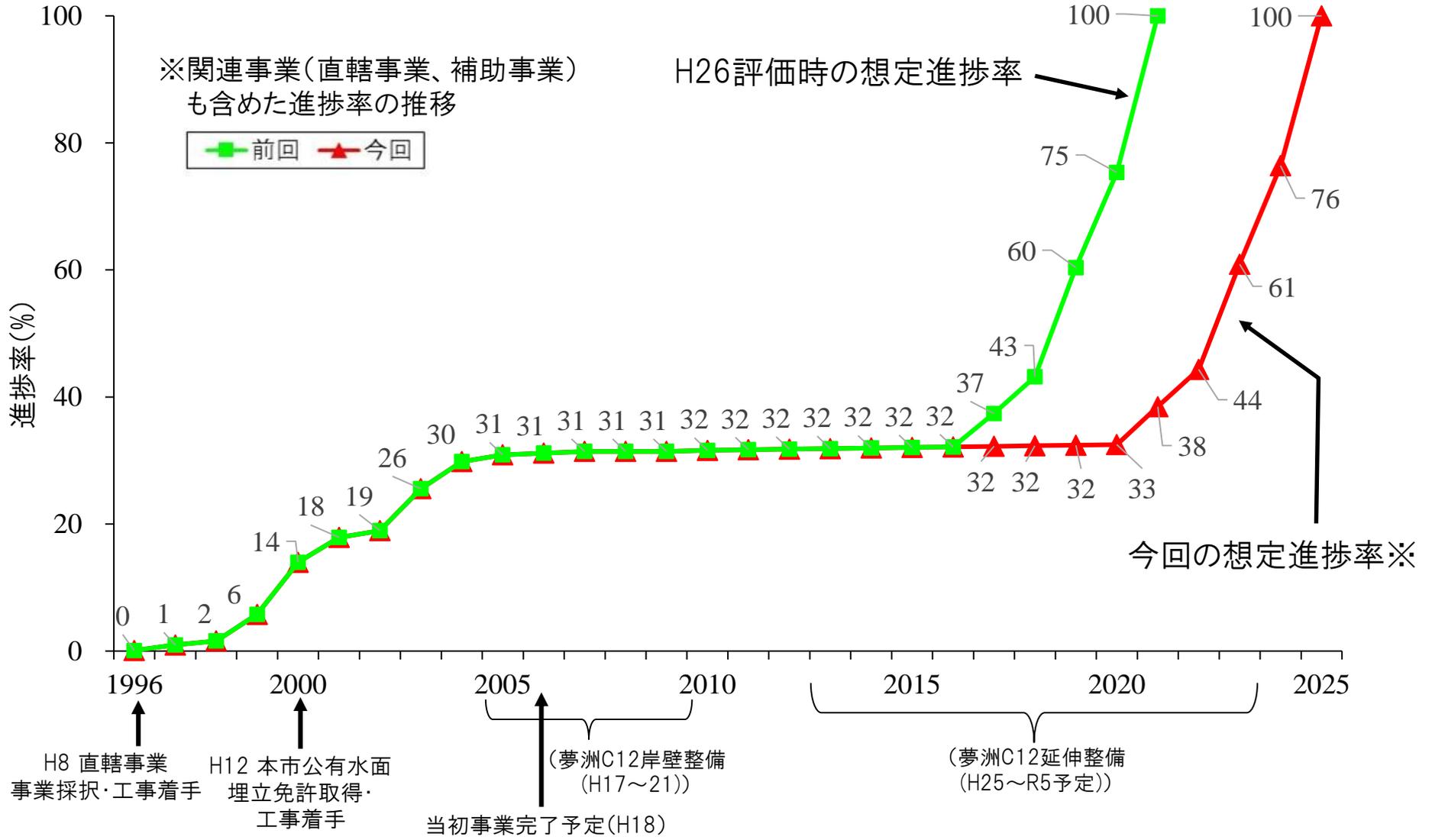


図4 進捗率の推移(全体事業費)

(4 事業の見通しの視点 ③全体事業費)



※現在、国際コンテナ貨物の輸送需要に対応するため、国直轄事業として、夢洲C12岸壁の延伸整備を重点的に推進している。南港東地区国際物流ターミナル整備事業については、夢洲C12岸壁の延伸整備以降に、国の岸壁整備の進捗を踏まえて事業を実施していくこととしているが、国の岸壁整備の本格実施時期については現時点では確定的ではないため、本市において事業期間を想定している。



おおさか なんこうひがし
大阪港南港東地区
国際物流ターミナル整備事業

【再評価】

平成28年10月
近畿地方整備局

事業の概要

【整備目的】

- 製材輸入の船舶大型化に対応すると共に、分散する取扱施設を集約し、物流の効率化を図る。
- 鉄鋼・鋼材輸出の船舶大型化に対応すると共に、我が国における北南米向けの積出拠点港としての機能を高め、国際競争力の強化を図る。

【事業概要】

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費 (億円)
プロジェクト全体			H8 ~ H33	118
直轄	岸壁(-13m)	260 m	H8 ~ H33	57
	泊地(-13m)、航路・泊地(-13m)	234,000 m ²	H10 ~ H33	10
補助	道路	480 m	H32 ~ H33	3
起債	ふ頭用地	51,000 m ²	H12 ~ H33	48

【位置図】



南港東地区国際物流ターミナル



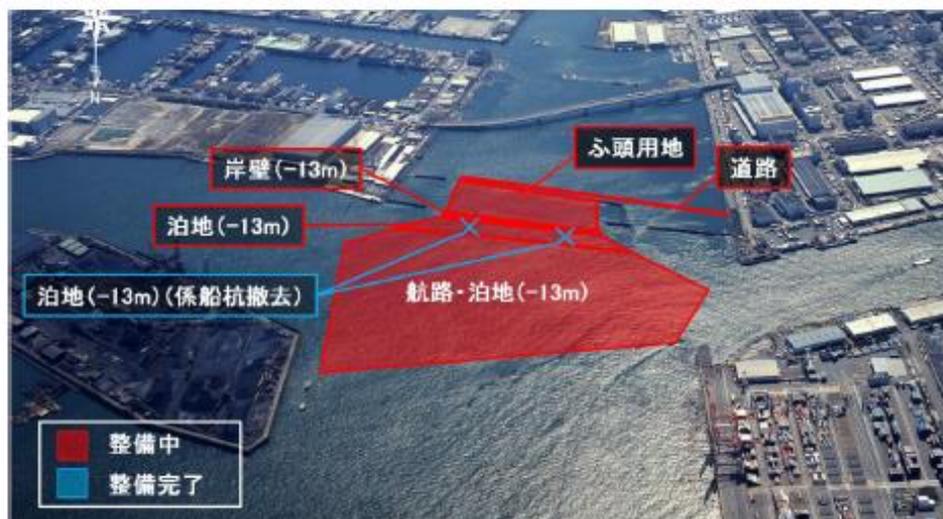
再評価の視点

再評価の視点	現在の状況	備考												
事業の必要性等に関する視点														
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	前回再評価時点(平成25年12月)から大きな変化なし	港湾統計年報等に基づく便益対象貨物量(平成27年値)は、前回再評価時点(平成24年値)から横ばいで推移している												
2) 事業の整備効果	前回再評価時点(平成25年12月)から大きな変化なし	費用対効果分析マニュアル等に変更がなく、B/Cの算定方法に変更がない												
3) 事業の投資効果	社会経済情勢等に大きな変化がないため算出を省略	<table border="0"> <tr> <td>前</td><td>回</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>全</td><td>体</td><td>B/C</td><td>1. 2</td> </tr> <tr> <td>残</td><td>業</td><td>B/C</td><td>2. 3</td> </tr> </table>	前	回			全	体	B/C	1. 2	残	業	B/C	2. 3
前	回													
全	体	B/C	1. 2											
残	業	B/C	2. 3											
4) 事業費の変化	前回再評価時点(H25年12月)から変化なし													
事業の進捗の見込みの視点	進捗率(事業費) 32%	平成28年度末まで投資額： 約38億円 (残事業費：約80億円)												
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	前回再評価時点(平成25年12月)と変化なし													

事業の進捗の見込みの視点

- 係船杭の撤去が完了している。
- 岸壁 (-13m)、泊地 (-13m) 等の整備中であり、平成33年度完成に向け事業進捗を図る。

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費 (億円)	残事業費 (億円)
プロジェクト全体			H8 ~ H33	118	80
直轄	岸壁 (-13m)	260 m	H8 ~ H33	57	28
	泊地 (-13m)、航路・泊地 (-13m)	234,000 m ²	H10 ~ H33	10	8
補助	道路	480 m	H32 ~ H33	3	3
起債	ふ頭用地	51,000 m ²	H12 ~ H33	48	41



関係自治体の意見

■大阪市長

平成28年9月20日付 大港湾第1199号
近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係
る意見照会について(回答)

おおさかこう なんこうひがし

大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業は、大阪港において水深-13mを有する唯一の外貿一般貨物埠頭を整備するものであり、一般貨物の輸送拠点として海上輸送コストの削減に寄与すると考えられるため、事業継続に異存はありません。

ただし、本市では、厳しい財政状況を鑑み、事業の選択と集中を進めていることから、整備スケジュールについては、引き続き十分な調整をお願いします。

対応方針(原案)

おおさかこう なんこうひがし

大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業は、事業の必要性等に関する視点に変更はなく、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を進捗し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続