

資料2

平成23年度第7回
大阪府建設事業再評価監視委員会
H23.11.14

追加説明資料

- | | | |
|------------------------|-------|------|
| ②堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備 | …… | P 1 |
| ⑮十三高槻線(寿町工区) | …………… | P 10 |

堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備事業の費用対効果について

効果の把握方法

<ターミナルを新設する場合>

ターミナルの新設により、より近い港湾を利用できるようになり、陸上輸送コストが削減される。

汐見沖岸壁がある場合

汐見沖岸壁

船積み

各国へ

汐見沖岸壁がない場合

カーキャリアによる輸送

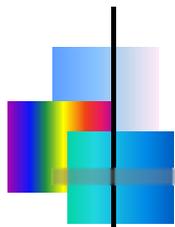
便益
陸上輸送コスト削減

他の岸壁(神戸港・大阪港)

船積み

各国へ

P1

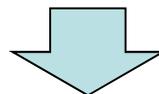


港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルの改訂〔H23.6〕について

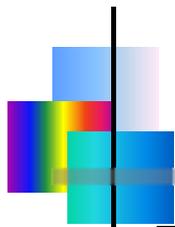
主な変更内容

○時間費用原単位および輸送費用の変更

- ・海上輸送にかかる時間費用原単位 ⇒ **変更**
- ・海上輸送費用 ⇒ **変更**
- ・陸上輸送費用 ⇒ **変更なし**



今回の便益は、海上輸送時間の短縮ではなく、
陸上輸送費用の削減が便益であるため、
便益の算定に係る変更なし。



便益の見直しについて

見直した内容

○供用開始年における当該岸壁からの中古自動車輸出量推計

H21年はリーマンショックの影響により特異な減少 ⇒ (通常、特異値は排除)



H24年(翌年)供用開始のため、より実態に即した推計



(見直し)

リーマンショックの影響を含む直近5ヶ年の傾向から推計(H18-H22)

事前評価時(H18年度)

堺泉北港港湾計画より

堺泉北港における、平成20年代後半の中古自動車輸出量19.7万台から当該施設の供用開始年の中古自動車輸出量を推計。

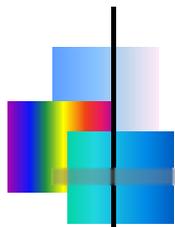
供用開始年(平成23年) : 4.5万台



再評価時(H23年度)

堺泉北港における直近5ヶ年中古自動車輸出実績より、仕向け先別の傾向を分析し、当該施設の供用開始年の中古自動車輸出量を推計。

供用開始年(平成24年) : 2.8万台



供用開始時の中古自動車輸出量推計

堺泉北港の仕向け先の傾向を分析

- ① 主要仕向け先[5千台以上](5か国) : 堺泉北港全体の約50% ⇒ **増加**
- ② それ以外(約90か国) : 堺泉北港全体の約50% ⇒ **一定(回復)**

※ 主要仕向け先: ニュージーランド、チリ、マレーシア、スリランカ、ケニア

① 主要仕向け先[5千台以上](5か国)

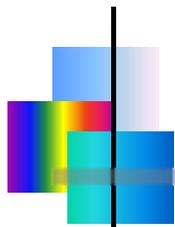


主要仕向け先の需要は高く、5ヶ年(H18年-H22年)の増加率が継続するものと推計



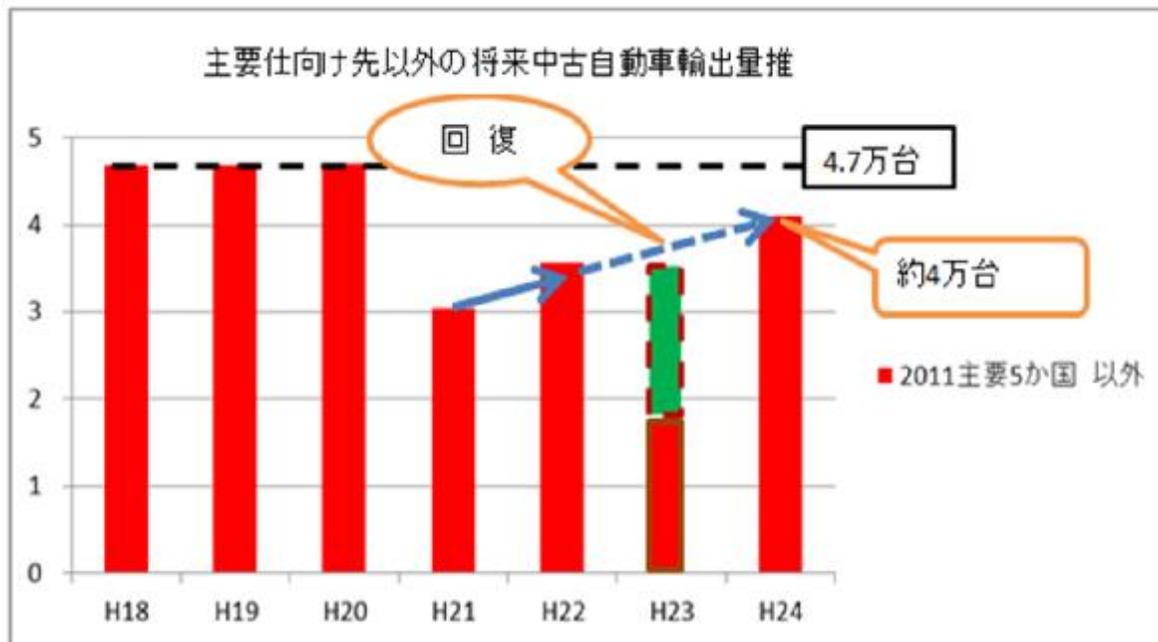
供用開始時(H24年)
約6万台

※ H23年は上半期(1月~6月)の実績量。(約2.9万台)
下半期は上半期と同量として推計(約2.9万台)

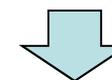


供用開始時の中古自動車輸出量推計

② それ以外の仕向け先(約90か国)

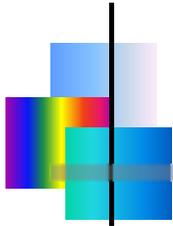


約47,000台で推移してきたが、H21年にリーマンショックの影響を受け、大幅に減少したものの、47,000台に向けて回復するものと推計。



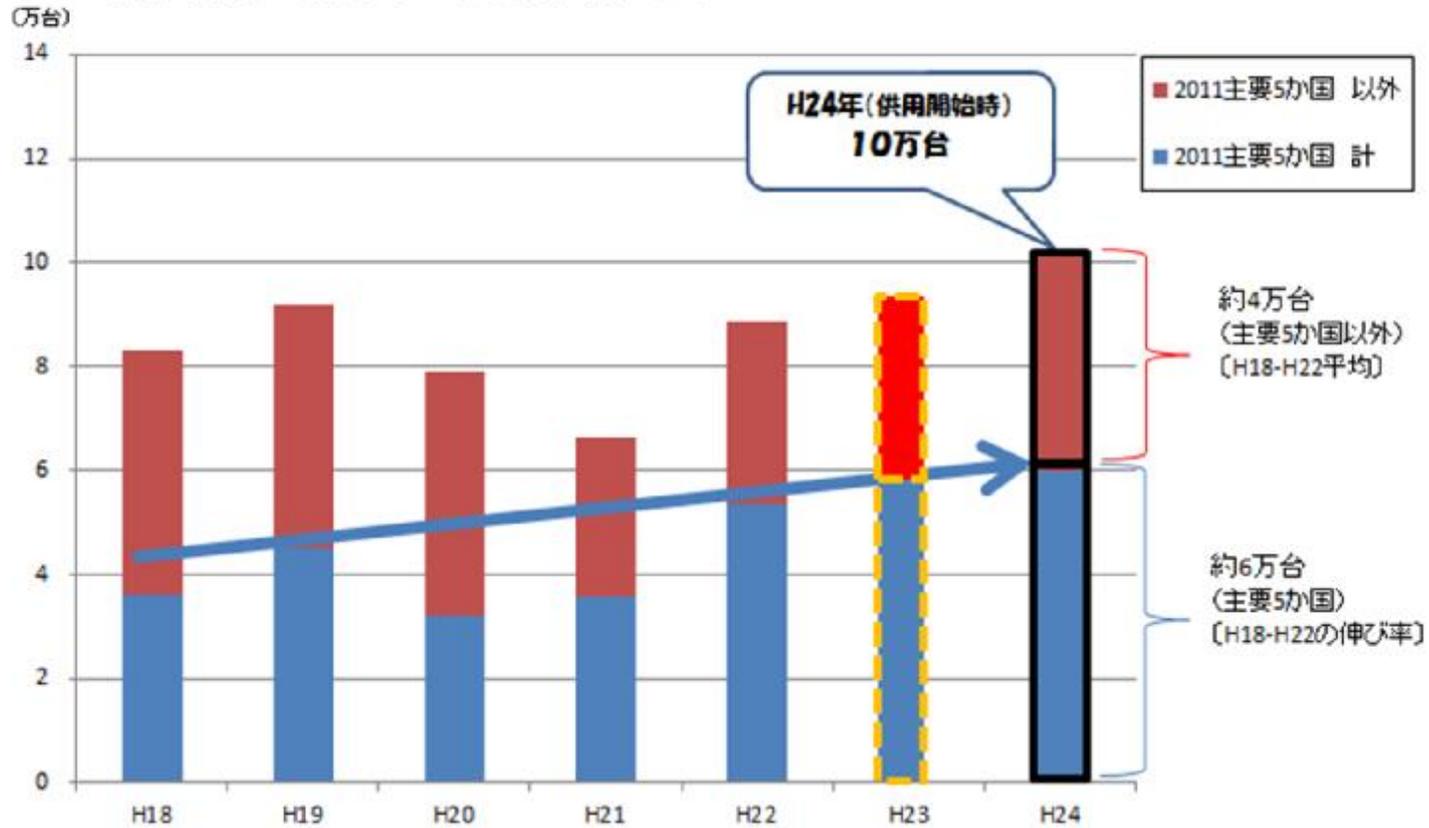
供用開始時(H24年)
約4万台

※ H23年は上半期(1月~6月)の実績量。(約1.8万台)
下半期は上半期と同量として推計(約1.8万台)

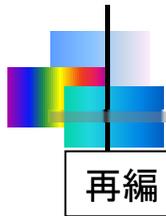


供用開始時の中古自動車輸出量推計

堺泉北港の将来中古自動車輸出量



供用開始時(H24年)における中古自動車輸出量
10万台



供用開始時の中古自動車輸出量推計

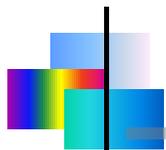
取扱貨物別に埠頭を再編し、物流の効率化・港の機能強化を目指す。

中古自動車取扱いは、助松埠頭、汐見5号岸壁、汐見沖岸壁に限定

中古自動車輸出量推計

堺泉北港	⇒ 10.0万台	(平成24年の推計)
助松埠頭	⇒ 4.3万台	(直近5ヶ年実績の平均)
汐見5号岸壁	⇒ 2.9万台	(直近5ヶ年実績の平均)
☆汐見沖岸壁	⇒ 2.8万台	





多目的国際ターミナル整備事業の費用対効果の算出について

陸上輸送費用削減便益

代替港の選定条件

- ・近隣の港
- ・中古自動車輸出実績を有する港
- ・同等以上の水深の岸壁を有する港



神戸港
大阪港

代替港の配分

平成22年実績により配分
(堺泉北港の仕向け先別輸出量を代替港の実績シェアにより配分)

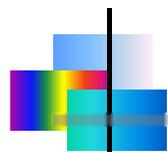


汐見沖 : 2.8万台
神戸港 : 2.48万台
大阪港 : 0.32万台

陸上輸送費削減便益の算定

神戸港	輸送費(円/台)
24,800台 ÷ 4※ × 50,320円	= 3.12億円
大阪港	輸送費(円/台)
3,200台 ÷ 4※ × 33,230円	= 0.27億円
陸上輸送費削減便益	: 3.39億円/年

※カーキャリア1台あたりの積載台数



事業効果の定量的分析(費用便益分析)

汐見沖岸壁 中古自動車輸出量 28,000台

Without時の代替港 神戸港 約 24,800台
大阪港 約 3,200台

(便益の内容)

・陸上輸送費用削減便益 B = 65.86 億円

(費用の内容)

・事業費、維持管理費 C = 21.72 億円

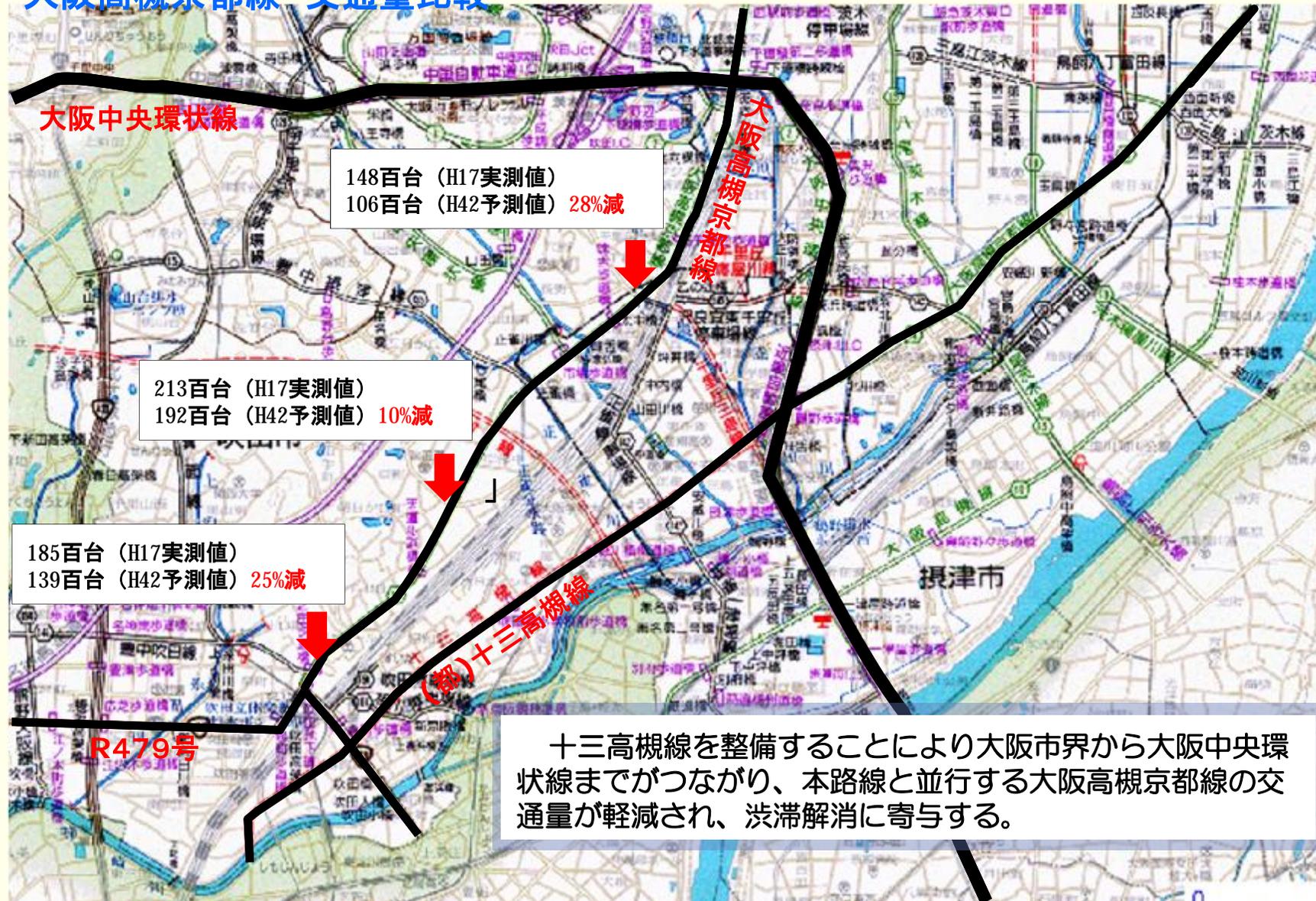
費用便益比 $B/C = 3.03$

※第1回委員会で示したB/C=4.08

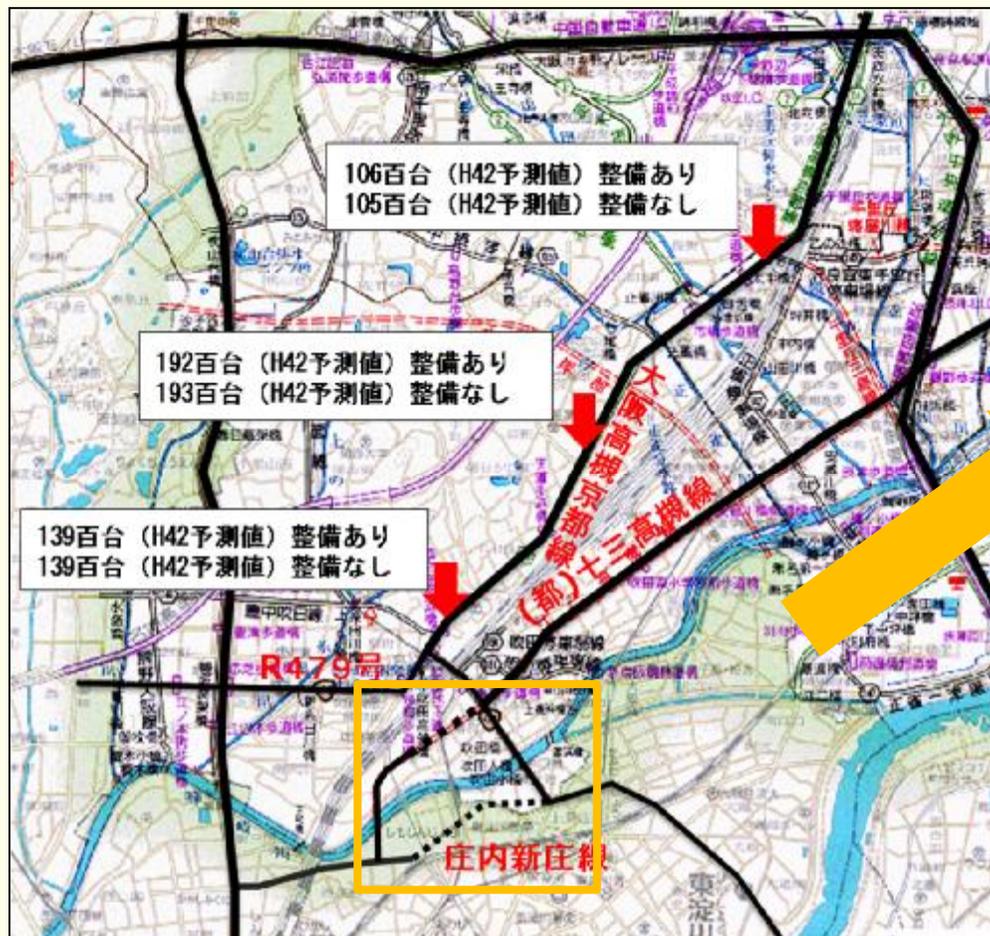
十三高槻線(寿町工区)

※前回資料

大阪高槻京都線 交通量比較



大阪高槻京都線 交通量比較



供用開始予定
 十三高槻線 (寿町工区) H25年度末
 庄内新庄線 未定

大阪高槻京都線の交通量については、十三高槻線 (寿町工区) の整備あり、なしでほぼ同じ数値。
 これは、平成42年には十三高槻線 (寿町工区) が無い場合においても、南側に近接並行して庄内新庄線が整備され、十三高槻線を経由して大阪市内とを接続する機能を有するルートが確保されることが影響しているものと考えられる。