

港湾整備事業

事業番号09	南港東地区国際物流ターミナル整備事業	
	調書	P 1 ~ 2
	補足資料 図1～図3	P 3 ~ 4
	(参考) 近畿地方整備局 事業評価監視委員会資料	P 5 ~ 9

事業再評価調書(2回目以降)

事業名	南港東地区国際物流ターミナル整備事業	
担当	港湾局計画整備部計画担当（連絡先：06-6615-7773）	
1 再評価理由	国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの	
2 事業概要	①所在地 図1参照	住之江区南港東4丁目地先公有水面
	②事業目的	大阪港における輸入木材の取扱いについては、木材の製材化により、原木の取扱いが急激に減少していることから、木材整理場の利用水準は大きく低下している。 そのため、木材整理場に新たに国際物流ターミナルを整備し、北南米等と大阪・関西を結ぶ国際輸送拠点として、取扱岸壁が分散している製材を南港東地区に集約することにより物流効率化を図るとともに、北南米向け鉄鋼・鋼材輸出の積出拠点機能の向上を通じて、国際競争力の強化をめざす。
	③事業内容 図2参照	埠頭用地整備〔面積：5.1ha〕 ※埠頭用地は岸壁と一体となって機能し貨物の荷捌きに供する用地であり、本事業の中核施設となる岸壁は国の直轄事業で整備中である。 (関連事業) 直轄事業 ・岸壁〔延長260m、水深-13m〕 ・泊地及び航路・泊地〔面積23.4ha、水深-13m〕 補助事業 ・道路整備〔延長：480m〕
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	大阪港における製材輸入量（一般貨物）はリーマン・ショック前程度まで回復し、今後も横ばいで推移する見込みである。製材輸入の荷役岸壁が散在していることから横もち輸送※が発生している。また、鉄鋼・鋼材輸出量（北南米向け）は、シェールガスの生産に伴うプラント建設や自動車需要の増大を背景に増加する見込み。 ※輸入貨物の場合、岸壁で荷卸した貨物を直接消費地に運搬することが最短の輸送となるが、貨物を岸壁以外の場所に運搬・集約してから輸送すること
	②定量的効果の具体的な内容	[効果項目] 製材輸送において船舶の大型化に伴う輸送コストの削減が可能となるとともに、鉄鋼・鋼材輸送において内航輸送距離の短縮による輸送コストの削減が図られる。 [受益者] ・利用者
	③費用便益分析	[算出方法] 「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、本事業のプロジェクトの有無それぞれについて推計し算出。 [分析結果] 費用便益比 B/C=1.2（総便益B：138.4億円、総費用C：116.1億円）
	④定性的効果の具体的な内容	[効果項目] ・沿道における騒音、振動の軽減 ・既存ターミナルの混雑緩和 ・物流機能の効率化、国際競争力の向上 ・排出ガスの減少 [受益者] ・地域社会
	⑤事業の必要性の評価	本プロジェクトの実施により、輸入製材において船舶の大型化が可能となり輸送コストが削減されるほか、鉄鋼・鋼材の積出拠点港として九州・瀬戸内海諸港からの内航輸送の短縮に寄与し輸送コストの削減が図られるため、本事業は必要である。	評価 A～C

	事業開始時点 (平成12年)	前回評価時点 (平成21年)	今回評価時点 (平成26年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成19年度	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成27年度	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成33年度
	②事業規模	埠頭用地 整備面積：5.1ha	埠頭用地 整備面積：5.1ha	埠頭用地 整備面積：5.1ha
	うち完了分		地盤改良（一部）	地盤改良（一部）
	進捗率			
	③総事業費	48億円	48億円	48億円
	うち既投資額	0億円	7.4億円	7.4億円
	進捗率	0%	15.40%	15.40%
	④事業内容の変更状況とその要因	-		
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	国際コンテナ戦略港湾として、国際コンテナ貨物の増加に対応すべく、夢洲C12岸壁の延伸整備を重点的に推進していることから、本事業が長期化している。		
	⑥コスト削減や代替案立案の可能性	大規模公共事業の残土の活用など埋立用材の見直しによるコスト削減策を検討する。		
⑦事業の実現見通しの評価	岸壁（国直轄事業）を含むプロジェクト全体としては32%（事業費ベース）まで整備が進んでいる。国は残りの岸壁、泊地等の整備においても着実に推進し事業進捗を図る予定であり、岸壁等と一体となって機能する埠頭用地については、岸壁の整備に併せ事業を実施する。		評価 C	
5 事業の優先度の視点の評価 図3参照	[重点化の考え方] 夢洲C12岸壁の延伸整備を重点的に推進しており、本整備以降に事業を実施する。 [事業が遅れることによる影響] 非効率な物流形態（船舶の喫水調整、内航輸送費の削減等）が改善されず、荷主の輸送コストの軽減が図れない。		評価 C	
6 特記事項	国においても、岸壁等と埠頭用地を一体的なプロジェクトとして、事業の再評価を実施している。今後、国と市が適切な役割分担を行い、効率的に事業再評価を実施できるよう国と協議する。			
7 対応方針 (原案)	「事業継続（評価C）」 本事業は、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として物流の効率化に資する一方、当面は、夢洲C12岸壁の延伸整備を重点的に推進するため、国の直轄事業として事業継続と評価された岸壁整備にあわせ限定的に実施する。		評価 C	

図1. 位置図 (2 事業概要 ① 所在地)



図2 今回評価の対象 (2. 事業概要 ③事業内容)

■前回評価の結果

咲洲東土地造成事業

- 埠頭用地：事業継続 (C)
国の直轄事業である南港東岸壁の進捗を見ながら一体的に整備することとしているため
- 流通施設用地：事業休止 (D)
需要動向の分析や事業費削減による事業性の再検証を行う必要があるため

■今回評価の対象

南港東地区国際物流ターミナル整備事業

- 埠頭用地を対象とし、一体的に機能する岸壁、航路・泊地 (直轄事業) 等とあわせて費用便益分析を実施。
- 近畿地方整備局は、平成25年12月に、埠頭用地等を含む「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た。(委員会資料を別途添付)

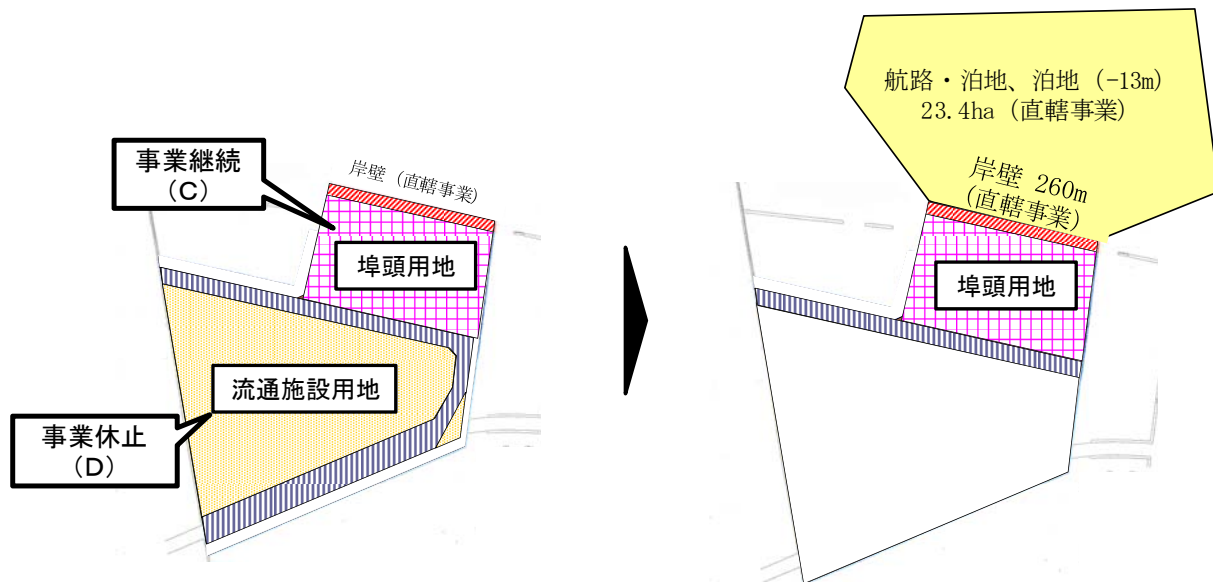


図3 事業の選択と集中 (5 事業の優先度の視点の評価)

- 大阪港では、昨年に取り扱量が過去最高を更新するなど、国際コンテナ貨物の取扱量が増加している。
- こうした国際コンテナ貨物の輸送需要に対応するため、直轄事業として、夢洲C12岸壁の延伸整備(岸壁延長400m→600m)を重点的に推進している。
- 輸送コストの削減に資す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、国の岸壁整備に併せ事業を実施していく。



※事業を長期継続することによる費用の発生等

南港東地区国際物流ターミナル整備事業については、これまで、護岸直下の海底地盤(一部)の改良を行ったのみであり、整備した構造物の管理費用など事業を長期継続することによる費用は発生していない。



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25年12月
近畿地方整備局

目 次

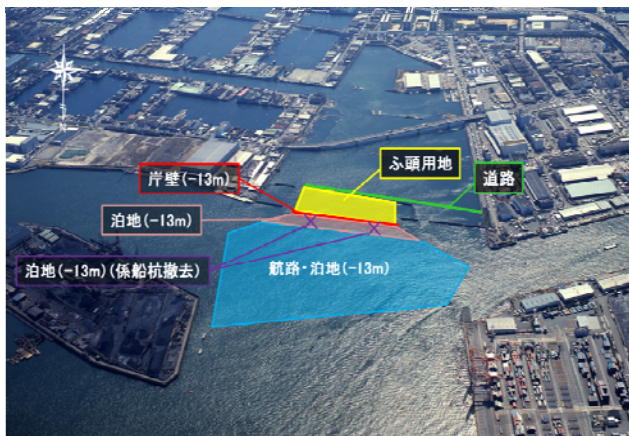
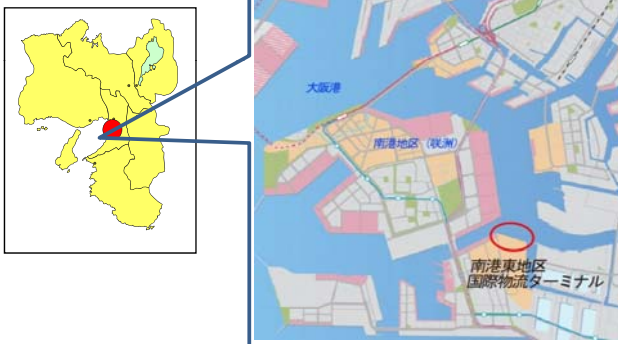
1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の必要性等に関する視点	.....	2
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化		
2) 事業の整備効果		
3) 事業の投資効果		
3. 事業進捗の見込みの視点	.....	5
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	.....	5
5. 関係自治体の意見	.....	6
6. 対応方針(原案)	.....	7

1. 事業の概要

■ 整備目的

- 取扱岸壁が分散している製材を南港東地区に集約することによる物流効率化
- 北南米向け鉄鋼・鋼材輸出の積出拠点港としての機能を高めることによる国際競争力の強化

■ 位置図



■ 事業概要、進捗状況等

※ 進捗率については、表示桁数の関係で一致しない場合がある。

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費 (億円)	既投資額 (億円)	進捗率 (%)
プロジェクト全体			H8 ~ H33	118	37	32%
直轄	岸壁(-13m)	260m	H8 ~ H33	57	28	50%
	泊地(-13m)、航路・泊地(-13m)	234,000m ²	H10 ~ H33	10	2	17%
補助	道路	480m	H32 ~ H33	3	0	0%
起債	ふ頭用地	51,000m ²	H12 ~ H33	48	7	15%

1

2. 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

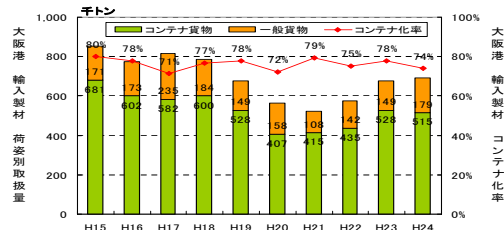
■ 製材輸入の動向

【取扱貨物量】

- ・製材輸入量(パルク)はリーマン・ショック前程度まで回復。
- ・コンテナ化率は横ばいで推移しており、今後もパルク貨物は横ばいで推移する見込み(H25.8 物流業者ヒアリング)。

【製材の物流実態】

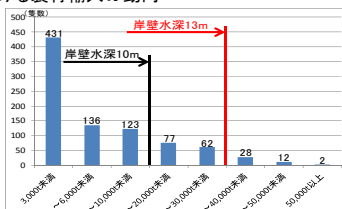
- ・製材輸入の荷役岸壁が散在していることから横持ちが発生。
- ・大阪港に岸壁水深13m以上を必要とする一般貨物船(外航)がコンスタントに入港。製材輸入においても、岸壁水深13mを必要とする船舶が入港(H25.8 物流業者ヒアリング)。



大阪港における製材輸入の動向



大阪港における製材荷役岸壁



大阪港における一般貨物船の入港実績(H24)

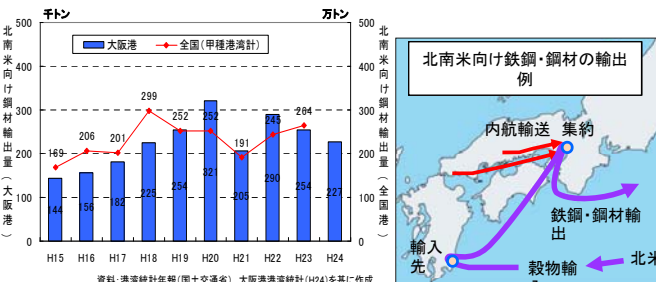
■ 鉄鋼・鋼材輸出の動向

【取扱貨物量】

- ・大阪港における鉄鋼・鋼材輸出量は、南米向け集荷量の増大に伴い、輸出量が增大する見込み(H25.8物流業者ヒアリング)。
- ・鉄鋼・鋼材輸出量(北南米向け)は、リーマン・ショック以前のピーク値までは回復していないものの、シェールガスの生産に伴うプラント建設、自動車需要の増大等により、今後も増加する見込み。

【鉄鋼・鋼材の物流実態】

- ・物流効率化のため、西日本から大阪港に集約した鉄鋼製品を北南米からの輸入バルク船(穀物等)の復路便を利用し、北南米へ輸出(H25.8物流業者ヒアリング)。
- ・大阪港に岸壁水深13mを必要とする船舶が入港しており、日本の寄港地がボトルネックとなっており、将来的には少なくとも岸壁水深13mが必要(H25.9船社ヒアリング)。



北南米向け鋼材輸出量の推移(全国/大阪港)

2

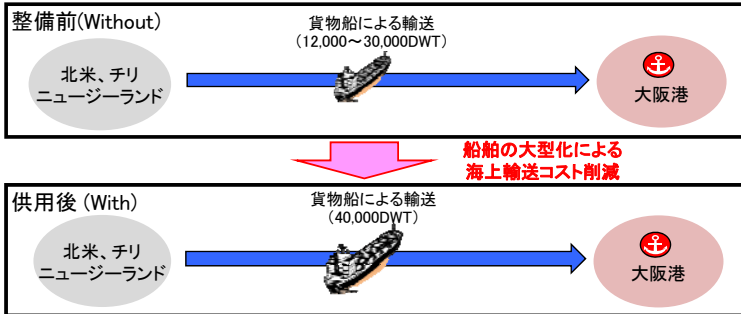
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 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。

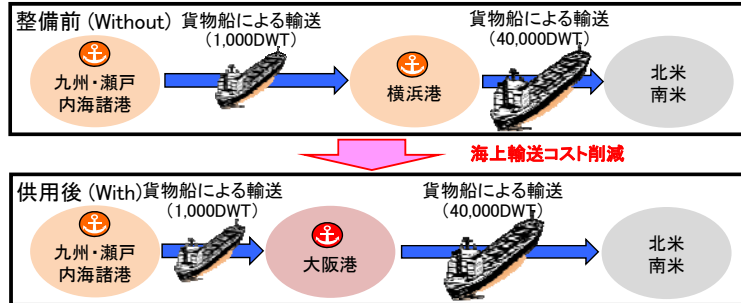
輸送コスト削減便益
1.7億円/年



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(物流業者ヒアリング)。

輸送コスト削減便益
7.3億円/年



3

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 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	1.2
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				
	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	2.3
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				
	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。

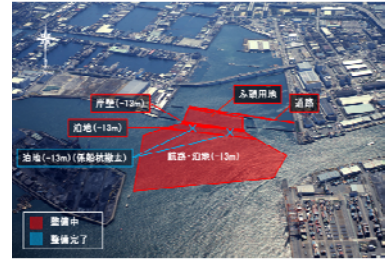
4

3. 事業進捗の見込みの視点

■ 波除堤や係船杭の撤去が完了しており、現在は32%まで整備が進んでいる。
残りの岸壁、泊地等の整備においても、平成33年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費 (億円)	既投資額 (億円)	進捗率 (%)
プロジェクト全体			H8～H33	118	37	32%
直轄	岸壁(-13m)	260m	H8～H33	57	28	50%
	泊地(-13m)、航路・泊地(-13m)	234,000m ²	H10～H33	10	2	17%
補助	道路	480m	H32～H33	3	0	0%
起債	ふ頭用地	51,000m ²	H12～H33	48	7	15%

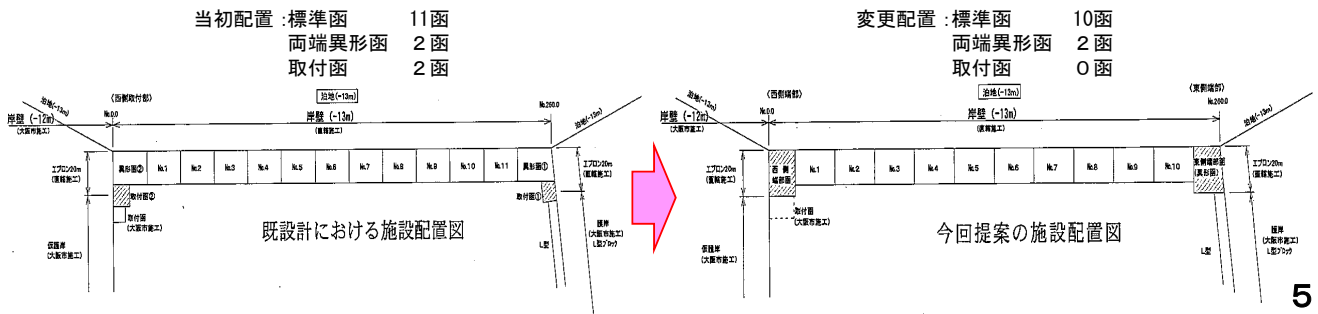
※ 進捗率については、表示桁数の関係で一致しない場合がある。



4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■ コスト縮減への対応

● 標準ケーソンの幅と、端部のケーソン形状を工夫して、全体函数を減らしコスト削減を図る(約1.4億円)。



5

5. 関係自治体の意見

■ 大阪市長

平成25年11月27日付 大港湾第1635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)

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、対応方針(原案)に異存はありません。

なお、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、年度毎の事業実施にあたっては、引き続き十分な調整をお願いします。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- 本プロジェクトの実施により、輸入製材において、散在する荷役岸壁により発生する横持ちが解消され、船舶の大型化が可能となるため、輸送コストが削減される。
- 本プロジェクトの実施により、鉄鋼・鋼材の集約拠点港として、岸壁水深および背後ヤードが確保され、海上輸送コストが削減される。
- 費用便益比(B/C)は、全体事業で1.2、残事業で2.3である。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 波徐堤や係船杭の整備は完了しており、現在は32%まで整備が進んでいる。残りの岸壁、泊地等の整備においても、着実に推進し事業進捗を図る予定。



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、事業進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続