

# 南港東地区国際物流ターミナル整備事業 実施状況説明資料

令和元年9月

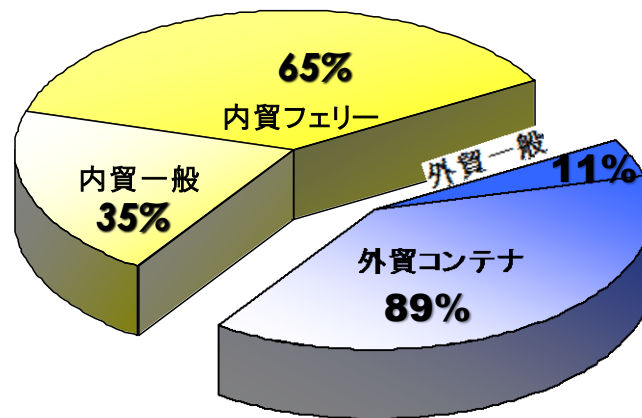
港湾局

## 【大阪市における港湾整備事業の現状（物流面）】

- 大阪港では、これまで海上輸送のニーズに合わせて港湾施設の整備を推進してきたことにより、近畿圏の経済・産業活動や安定した市民生活を支える都市型港湾として発展している。
- 経済のグローバル化が進展しているなかで、日本の産業の国際競争力の低下や海外流出を防ぐための方策として、産業を支える物流インフラである「港湾」の国際競争力の強化に取り組んでいる。
- 特に、国から指定を受けた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つながる取組をソフト、ハード両面から重点的に進めている。ハード面については、コンテナ船の大型化やコンテナ貨物の増加に対応するため、国直轄事業による主航路の拡幅・増深や夢洲コンテナターミナルの整備などを進めているところである。
- 外貿一般貨物（外国貿易のうちコンテナ以外の貨物）については、鋼材や製材、産業機械など産業活動に伴う製品や資材、原材料を中心に扱われている。
- 内貿（国内輸送）については、西日本各地を結ぶ大型フェリーが就航する国内最大級の中・長距離フェリー拠点となっており、フェリー貨物が内貿貨物量全体の約2/3を占めている。

大阪港の港勢（2018年速報値）

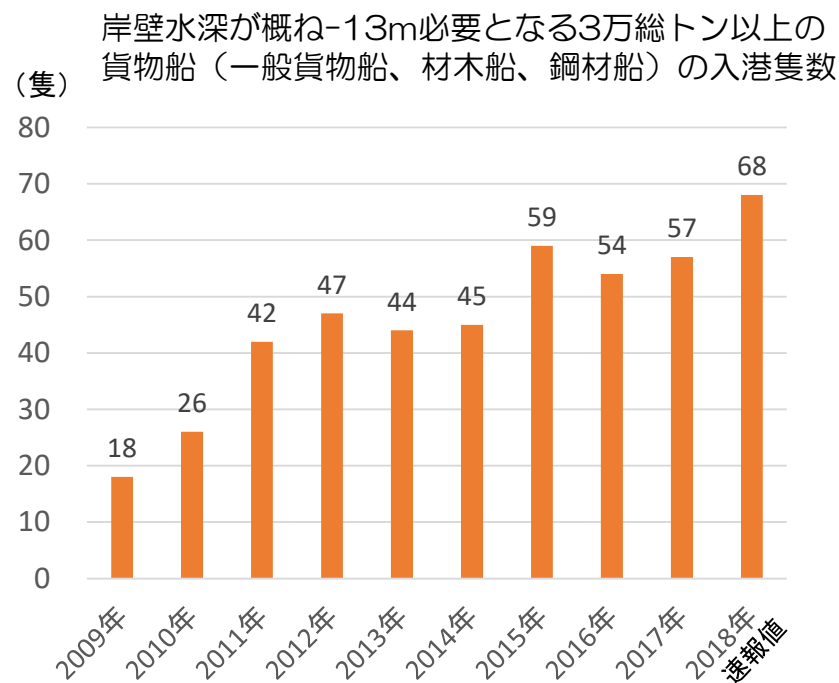
<b>全体</b> 8,379万トン
<b>内貿貨物</b> 4,784万トン（59%） 主要品種 移出入：フェリー貨物
<b>外貿貨物</b> 3,595万トン（41%） 主要品種 輸出：鋼材 輸入：衣服・身廻品・履物



## 【ニーズの動向】

南港東地区国際物流ターミナル整備事業について、前回再評価時点から社会経済情勢等に大きな変化はない。

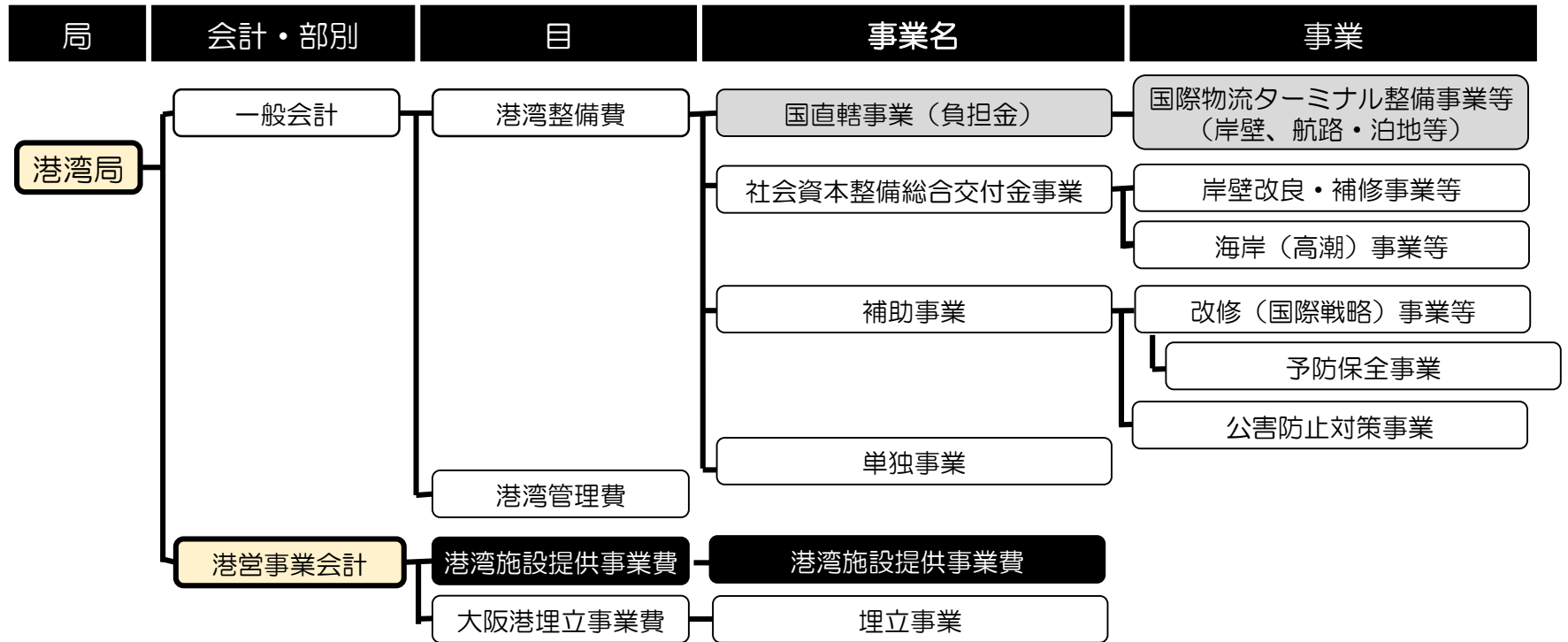
項目		動向
製材輸入	取扱貨物量	国内の住宅建て替え需要等により、製材輸入量は大きく減少することなく推移する見込み
	物流実態	岸壁水深-13mが必要な貨物船の入港に際して、船舶の積荷調整や喫水調整が生じている 荷役岸壁が散在していることから横持ち輸送が発生 ※岸壁で荷卸した貨物を直接消費地に運搬することが最短の輸送となるが、貨物を岸壁以外の場所に運搬・集約してから輸送すること
鉄鋼・鋼材輸出	取扱貨物量	堅牢な住宅部門の需要や自動車需要の増大により、北南米向け鉄鋼・鋼材輸出量は増加見込み
	物流実態	北南米向けの鉄鋼・鋼材の輸出は、大阪港と横浜港が拠点となっており、大阪港では西日本から内航輸送等により集約された鉄鋼製品を輸出 岸壁水深-13mが必要な貨物船の入港に際して、船舶の積荷調整や喫水調整が生じている



# 事業のしくみ

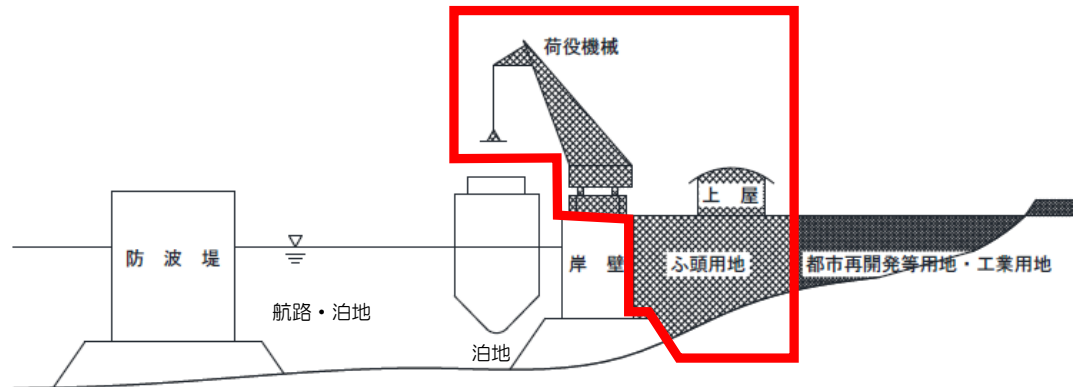
## 【港湾局事業の体系】

本事業は、港営事業会計の港湾施設提供事業として実施する。



## 【事業手法】

港営事業会計の港湾施設提供事業とは、貨物の積卸・荷捌きを行うため、岸壁と一体となって機能する埠頭用地や荷役機械、上屋等を整備し、使用料収入で起債を償還する事業である。



# 上位計画における位置づけ等

## 【令和元年度 港湾局運営方針】

### ○局運営の基本的な考え方

- 日本の産業の国際競争力の低下や海外流出を防ぐための方策として、産業を支える物流インフラである「港湾」の国際競争力の強化にむけ、国際コンテナ戦略港湾の取組と大阪湾諸港の港湾管理一元化を進め、取扱貨物増加を図る。
- また、大阪都市圏を支える社会基盤として、市民生活の安全・安心を守り、持続可能な港湾の実現にむけて、港湾・海岸施設の耐震化や老朽化対策、高潮対策などに加え、関係事業者・地域住民と連携して、防災・減災対策の強化を図るとともに、台風等の災害被害からの復旧に努める。
- さらに、臨海地域においては、国際戦略総合特区等を活用しながら、成長企業・物流企業の集積を図るとともに、夢洲においては、IR・万博などによる、国際観光拠点の形成に向けた取組を進めていく。また、クルーズ客船の誘致を引き続き推進していくことにより、更なる臨海地域の活性化を図る。

### ○重点的に取り組む主な経営課題

経営課題	戦略	具体的取組
港の国際競争力の強化	国際コンテナ戦略港湾の実現 (集貨・創貨・競争力強化)	集貨（集貨事業の推進）
		創貨（新たな貨物の創出）
		競争力強化（港湾機能の強化に資する施設整備）
災害に強く、安全で使いやすい港の実現	防災・減災対策の強化	防潮堤の南海トラフ巨大地震・津波対策 港湾施設の耐震化
	施設の適切な維持管理の充実	港湾施設の予防保全型の維持管理に向けた取組
臨海地域の活性化	企業誘致と土地利用の促進	企業誘致活動
		夢洲の国際観光拠点の形成に向けたインフラ整備の推進
	クルーズ客船母港化の実現	クルーズ客船誘致対策の強化 クルーズ客船母港化に向けた施設整備

# 事業の重点化

- 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ものであるため、港の国際競争力の強化のために必要な事業である。
- 一方、大阪港では、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、国直轄事業として、夢洲C12岸壁の延伸整備（岸壁延長400m→650m）を重点的に推進している。（令和5年度頃完了予定）
- 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。

位置図



## ※事業を長期継続することによる費用の発生等

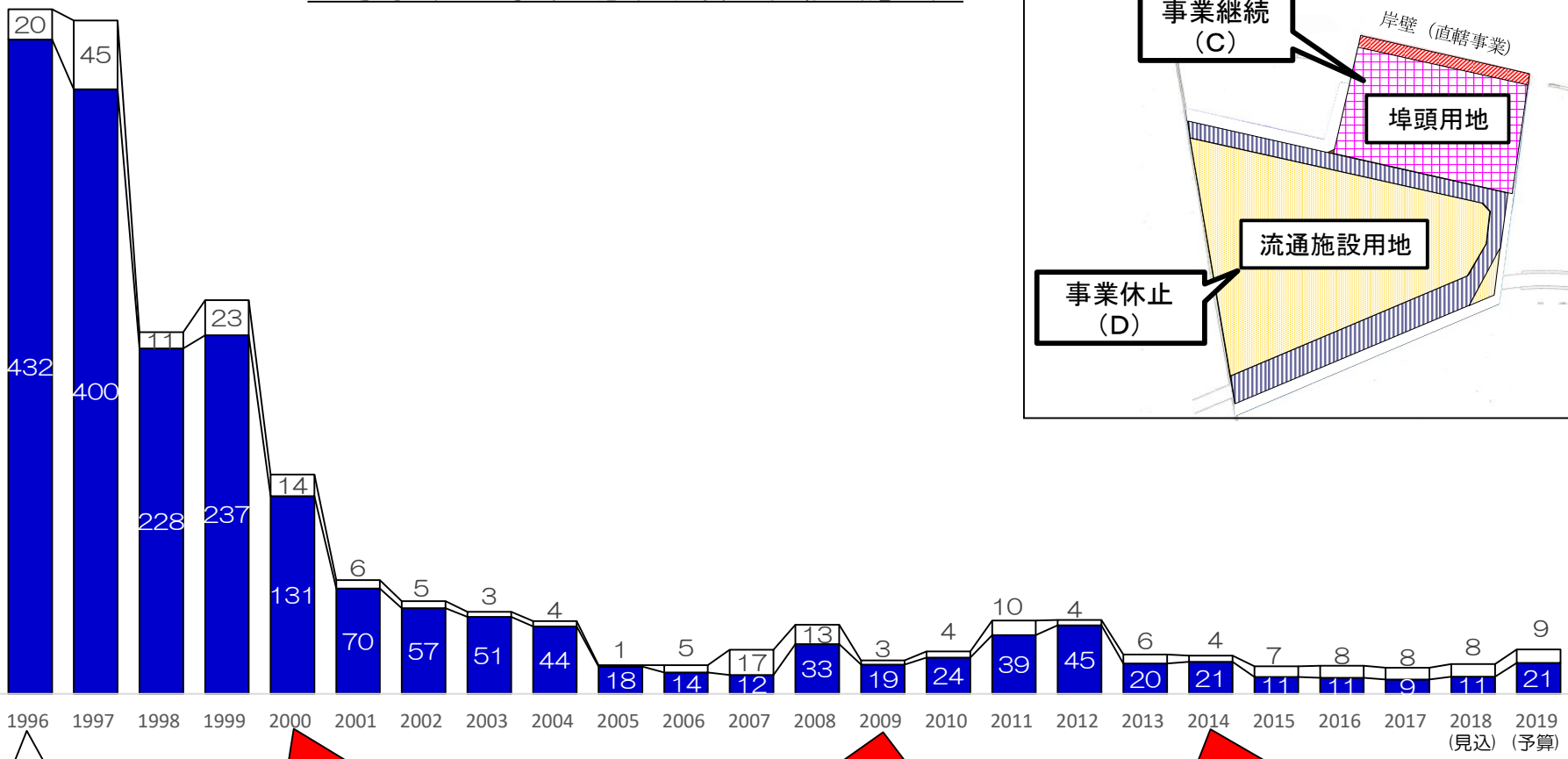
南港東地区国際物流ターミナル整備事業については、これまで、護岸直下の海底地盤（一部）の改良を行ったのみであり、整備した構造物の管理費用など事業を長期継続することによる費用は発生していない。

# 事業費の推移

- 市の財政状況が厳しくなり、港営事業会計についても事業費の縮減傾向が続いている。
- 本事業を実施している施設提供事業は過去5年間では8億円/年前後の事業費となっている。
- なお、流通施設用地整備（平成21年度事業再評価において事業休止）を実施してきた大阪港埋立事業については、事業着手した平成12年度から大幅に事業縮減している。

施設提供事業  
大阪港埋立事業

港湾局（港営事業会計）決算の推移（億円）



H8 直轄事業  
事業開始

H12 咲洲東(木材整理場)  
土地造成事業開始

H21 埠頭用地：事業継続  
流通施設用地：事業休止

H26 南港東地区国際物流ターミナル  
整備事業：事業継続

