

事業再評価調書（2回目以降）

[事業種別] 事業名		[港湾整備事業] 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課 (電話番号：06 - 6615 - 7773)		
1 事業再評価理由		国庫補助事業以外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	[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。		
		[上位計画等における位置付け]		
		計画名等	策定年度	位置付け
		港湾局運営方針	令和元年度	経営課題1 港の国際競争力の強化
③事業内容	[事業内容] 埠頭用地整備（面積：5.1ha） 整備内容：国の直轄事業による岸壁整備の進捗に合わせ、岸壁と一体的に機能する貨物の荷捌きに供する埠頭用地を整備する。 [関連事業等の整備・進捗状況] 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） 進捗率：46%（事業費ベース） 関連性：当埠頭用地で荷捌きする貨物を船舶から積み降ろしする岸壁 補助事業：道路整備（延長：480m） 進捗率：0%（事業費ベース） 関連性：当埠頭用地と背後地を結ぶ道路			
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は、国内の住宅建て替え需要等により今後も大きく減少することなく推移する見込みである。鉄鋼・鋼材輸出品（北南米向け）は、堅牢な住宅部門等の需要や自動車需要の増大を背景に増加する見込みである。 岸壁水深-13mが必要な貨物船の入港隻数が増加傾向にあるが、一般貨物を取り扱う岸壁の最大水深は-12mであり、船舶の積荷調整や喫水調整が生じている。		
	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 【図2参照】	[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29年3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=1.10（総便益B：149.7億円、総費用C：136.2億円）		
	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、製材輸入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11月)	前回評価時点 (平成26年3月)	今回評価時点 (令和元年6月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	事業開始 平成12年11月 工事着手予定 平成13年 3月 事業完了予定 平成20年 3月	事業開始 平成12年11月 工事着手 平成13年 3月 事業完了予定 令和4年 3月	事業開始 平成12年11月 工事着手 平成13年 3月 事業完了予定 令和8年 3月
	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 【図3参照】	—	・護岸整備 35% ※地盤改良（一部）のみ ・埋立 0% ・舗装等 0%	・護岸整備 35% ※地盤改良（一部）のみ ・埋立 0% ・舗装等 0%
	③全体事業費	48億円	48億円	48億円
	うち既投資額	—	7.4億円	7.4億円
	進捗率 【図4参照】	—	15%	15%
	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、国の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ことから、本事業が長期化している。 [前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由] —		
	⑥コスト削減や代替案立案等の可能性	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）等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、泊地等の整備につ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	[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等] 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	前回評価時以降、国の直轄事業として夢洲C12岸壁の延伸整備が重点的に進められており、南港東地区の岸壁整備は進捗していないことから、本事業の実施は見送っている。			
7 対応方針（案）	事業継続（C）			
（理由）	本事業は、大阪港における水深-13mを有する唯一の外貿一般貨物埠頭として国際物流の効率化に資するものである。 国は、令和5年度の供用をめざして進めている国際コンテナ戦略港湾の施設整備（夢洲C12岸壁の延伸整備等）に続いて、本事業の促進を図る予定であり、本市としても、国直轄事業の岸壁整備の進捗を踏まえて埠頭用地の整備を進めていく。 [前回評価時点から対応方針を変更している場合は、その理由] —			
8 今後の取組方針（案）	国の直轄事業の進捗に合わせて、確実に事業を進めていく。			