

大阪港 北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

国土交通省 港湾局
平成23年9月

【事業の目的】

大阪港における内航フィーダー貨物の集約と外貿コンテナ貨物需要の堅調な増加に対応するため、北港南地区において、水深12mの国際海上コンテナターミナルの整備を行う。

【対象事業】

- ・整備施設：岸壁(-12.0m)、泊地(-12.0m)、航路・泊地(-12.0m)、荷役機械等
- ・事業期間：平成24年度～平成27年度
- ・事業費：155億円(うち、港湾整備事業費:155億円)

《事業スケジュール》

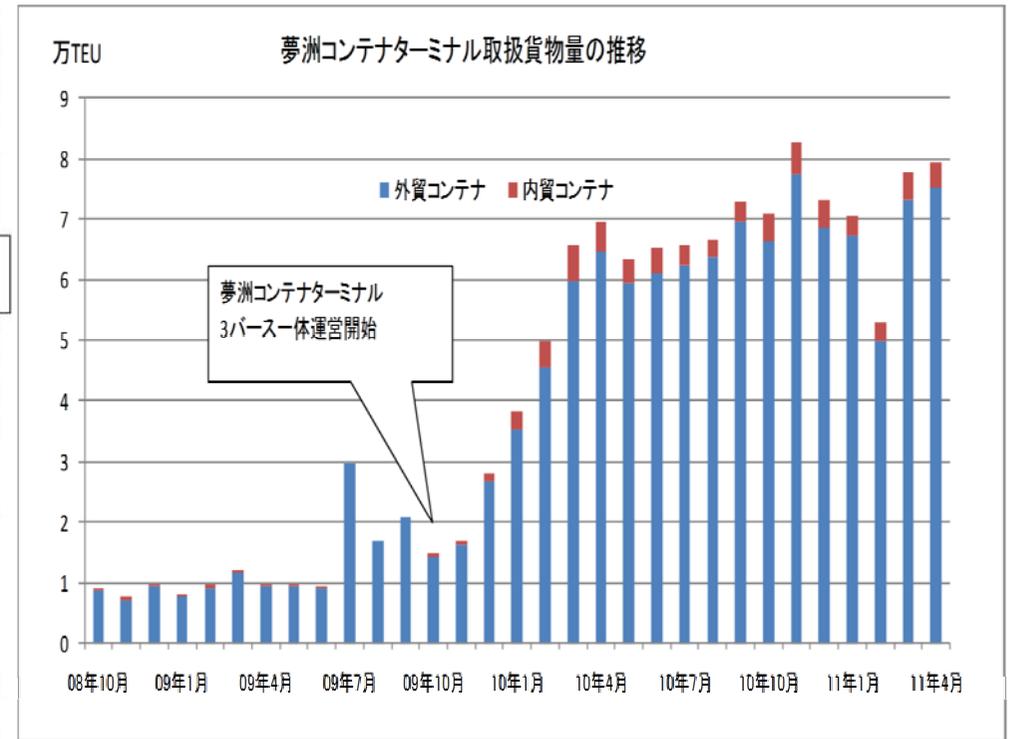
事業区分	施設名	H24	H25	H26	H27
直轄事業	岸壁(-12m)	■	■	■	■
	泊地(-12m)				■
	航路・泊地(-12m)				■
貸付	荷役機械、舗装等			■	■

《位置図》



大阪港(阪神港)では、新成長戦略に位置づけられた国際コンテナ戦略港湾として、国際コンテナ輸送のハブ機能を強化するための整備が進められている。

大阪港夢洲コンテナターミナルは、平成21年10月に高規格コンテナターミナル3バース(岸壁延長1,100m)の一体運営を開始し、供用開始後、南港地区(咲洲)からのシフトに加え、新たに4航路が就航するなど、現在、週31便の国際コンテナ航路が就航している。



【①バースウインドウ不足】

- ・夢洲コンテナターミナルでは、これまで3バース一体運営により効率的な運用を図ってきたところであるが、120隻/月(1日最大9隻)を超える入港船舶がありバースウインドウが不足している。
- ・特に週前半はバースウインドウの確保ができないため、新規航路の要望に応えられない状況である。
- ・さらに、国際コンテナ戦略港湾施策により、内航フィーダー貨物の集荷にも取り組んでいるが、取り扱うためのバースウインドウを確保できない状況である。



夢洲コンテナターミナルの利用状況

【②コンテナヤード不足】

- ・夢洲コンテナターミナルは、3バース一体運営により効率的な荷役を行っているが、既にターミナル内では混雑が発生しており、今後、貨物量が更に増加した場合、取り扱い効率が低下する。
- ・現在でもターミナル周辺道路が1km程度渋滞することが多い中、取り扱い効率が低下すれば、さらに渋滞が悪化する。



ターミナル内のコンテナの積み待ち状況



ターミナル周辺道路の渋滞状況

対策案の検討(計画段階評価)

評価項目		案1 国際海上コンテナターミナル整備 (夢洲地区)	案2 既存施設の再編 (咲洲地区)
概要		<p>・夢洲地区に国際海上コンテナターミナルを新規整備 (岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、航路・泊地(12m)、荷役機械等)</p>	<p>・咲洲地区の多目的ターミナルをコンテナターミナルへ利用転換 (荷役機械の整備、ふ頭用地の改良等)</p>
課題への対応	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設する岸壁により、増大するコンテナ貨物に対応が可能となる。 ・夢洲コンテナターミナルと一体運営が可能となる。 ・基幹航路の内航フィーダー貨物を効率的にトランシップすることが可能となる。 	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多目的ターミナルをコンテナターミナルへ利用転換することにより、増大するコンテナ貨物への対応は可能となるが、既存施設の貨物の取扱に支障をきたす。 ・夢洲コンテナターミナルへの横持ちが発生し物流コストが増加する。 	
地域経済への影響	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な荷役により、国際競争力が強化され、基幹航路の維持・拡大に寄与する。 ・効率的な荷役により、輸送コストが削減されるため、商品価格の縮減等につながる。 	<p>×</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内航フィーダー貨物の効率的な積替など、同一ターミナルでの一体運用のメリットが享受できない。 	
環境への影響	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な輸送により、排出ガスが削減される。 ・浚渫工事等による環境への影響が懸念される。 	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横持ち輸送により、排出ガスが増加する。 ・浚渫工事の必要なし。 	
実現性	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元企業等との調整は必要なし。 	<p>×</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存バース利用企業との調整が必要となる。 	
コスト	約160億円	約80億円	
総合評価	○	×	

【対応方針(案)】 案1による対策が妥当

北港南地区(夢洲)は、港湾計画(平成18年11月改訂)において、「国際競争力の強化」、「コンテナ埠頭の再編・集約」等の基本方針のもと、「効率的な運営を特に促進する区域」として位置付けられている。さらに、阪神港は平成22年8月に「国際コンテナ戦略港湾」に選定されている。

本事業は、国際コンテナ戦略港湾のハブ機能を強化するために必要な高規格コンテナターミナルの積替機能を強化するものである。

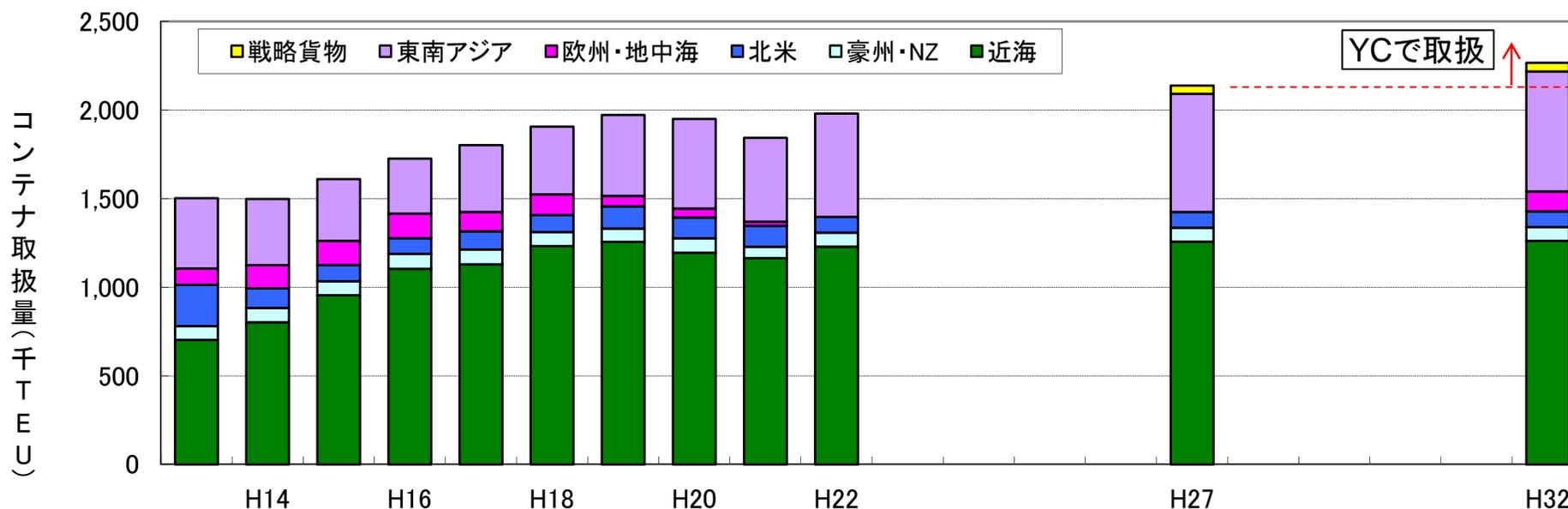


大阪港の外貿コンテナ貨物の取扱量は、基本的に年々増加傾向にあり、リーマンショックに起因する世界経済同時不況の影響により一時減少したものの、平成22年には過去最大の取扱量となっている。

大阪港における将来の外貿コンテナ貨物量は、これまで阪神港で取扱っているコンテナ貨物(ローカル貨物)と、地方港湾から釜山トランシップを利用している貨物(戦略貨物)に大別して、企業ヒアリング、過去の取扱貨物量実績及びGDP等の社会経済指標等を用いて設定。

【便益対象貨物の考え方】

- ・平成32年における大阪港のコンテナ貨物量227万TEUのうち、実績より咲州地区、夢洲地区の取扱量を配分。
- ・戦略貨物については、新規ターミナルにおいて取り扱うこととする(4.9万TEU)。
- ・夢洲地区において、今後増加が見込まれるローカル貨物のうち、東南アジア航路貨物については、既存施設の混雑状況から、新規ターミナルにおいて取り扱うこととする(8.9万TEU)。

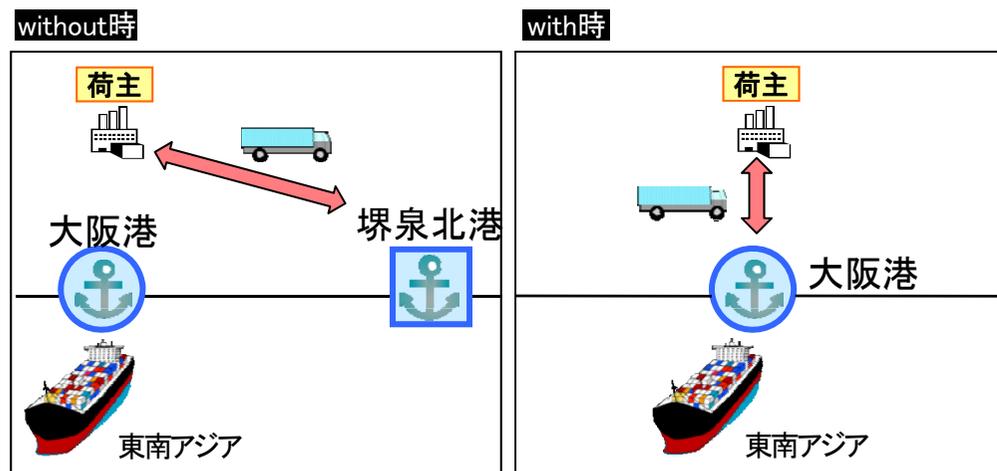


大阪港におけるコンテナ取扱量の推移と将来取扱量

【便益計算】便益(B) = ① + ② + 残存価値(0.3億円) = 447億円(現在価値化後)

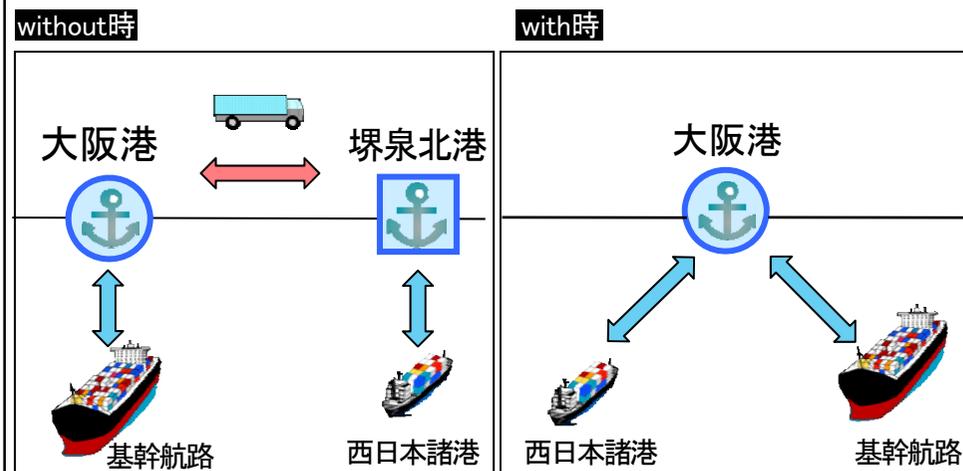
① コンテナ取扱機能拡充に伴う荷主の輸送コストの削減
5.8億円/年

大阪港背後圏の東南アジア航路のコンテナ貨物を堺泉北港へ陸送することなく大阪港で取扱うことが可能となり、荷主の輸送コストが削減される。



② 内航フィーダーの横持ちコストの回避便益
19.2億円/年

内航フィーダー貨物を堺泉北港へ陸送することなく大阪港で取扱うことが可能となり、荷主の横持ちコストが削減される。



【費用計算】費用(C) = 事業費 + 管理運営費 = 160億円(現在価値化後)

【費用便益分析結果】費用便益比(B/C) = 447 / 160 = 2.8

【①基幹航路の維持・拡大】

本プロジェクトを実施することにより、内航フィーダー貨物の増加に対応でき、効率的な本船への積み替えが可能となることによって、連続一体高規格ターミナルとして十全に機能できるようになり、基幹航路の維持・拡大が図られ、我が国の経済成長が図られる。

【②物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上】

本プロジェクトを実施することにより、バース延長不足、コンテナヤード不足による荷役等の混雑が解消されることによって、物流の定時性、安定性の向上が図られ、輸送の信頼性が向上する。

【③環境への負荷軽減】

港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_x等の排出量が削減される。