



No. 6-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成28年度第4回

# 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

【再評価】

平成28年12月  
近畿地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	.....	2
2. 事業の必要性等に関する視点	.....	4
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	.....	9
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	.....	10
5. 関係自治体の意見	.....	10
6. 対応方針(原案)	.....	11

# 1. 事業の概要

## (1) 事業経緯

平成3年度	事業着手
平成14年9月	岸壁(-15m)【C11】供用開始
平成15年10月	岸壁(-15m)【C10】供用開始
平成21年10月	岸壁(-16m)【C12】供用により、3バース一体運用開始
平成22年8月	国際コンテナ戦略港湾に阪神港を選定
平成23年4月	港湾法一部改正により港湾の種類(港格)として大阪港が「国際戦略港湾」に位置付けられる
平成25年度	事業着手【C12延伸部】

## (2) 国際コンテナ戦略港湾の取り組み

### 【平成26年から、概ね5年以内】

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

### 【平成26年から、概ね10年以内】

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営に対する集貨支援



### 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための大水深コンテナターミナルの機能強化



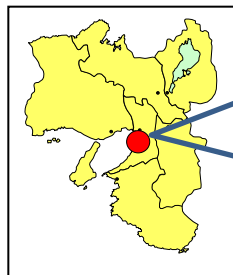
- 荷役システムや情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業等によるコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

# 1. 事業の概要

## (3) 整備目的

- 港湾計画に基づき、今後のコンテナ貨物の増加及び船舶の大型化に対応するために、南港地区より物流機能の一部を北港南地区へ移転し、北港南地区に大水深連続バースを有する高規格コンテナターミナルを整備する。
- 大水深連続バースを有する高規格コンテナターミナル(C10～C12)を一体的に利用することで、物流の効率化を図る。
- 大規模地震時の幹線貨物輸送拠点として北港南地区において耐震強化岸壁を整備し、経済活動の維持を図る。

## ■ 位置図



## (4) 事業の概要

(単位:億円)

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費	
				前回	今回
プロジェクト全体			H3~H38	1,792	2,186
直轄	岸壁(-15~-16m)(耐震)	1,350m	H3~H38	556	608
直轄/補助	航路(-15~-16m)	7,751千㎡	H4~H38	496	776
直轄/補助	航路・泊地(-16m)	1,185千㎡	H6~H36	89	93
直轄/貸付	泊地(-15m)	261千㎡	H3~H27	46	47
直轄	泊地(-16m)	37千㎡	H20~H35	11	13
補助	防波堤(撤去)	1,177m	H4~H16	42	42
補助	防波堤	100m	H12~H38	14	14
起債/貸付 /直轄	用地造成・荷さばき地	680千㎡	H3~H35	346	400
補助	臨港道路	28千㎡	H12~H33	9	9
貸付	荷役機械等	一式	H12~H35	184	184

## (5) 事業費の変更

- 主航路浚渫土量の増加とそれに伴う処分地造成費用等の増加による水域施設の事業費の変更
- C12岸壁延伸設計見直しによる係留施設の事業費の変更 等

## 【北港南地区(C10~C12)】



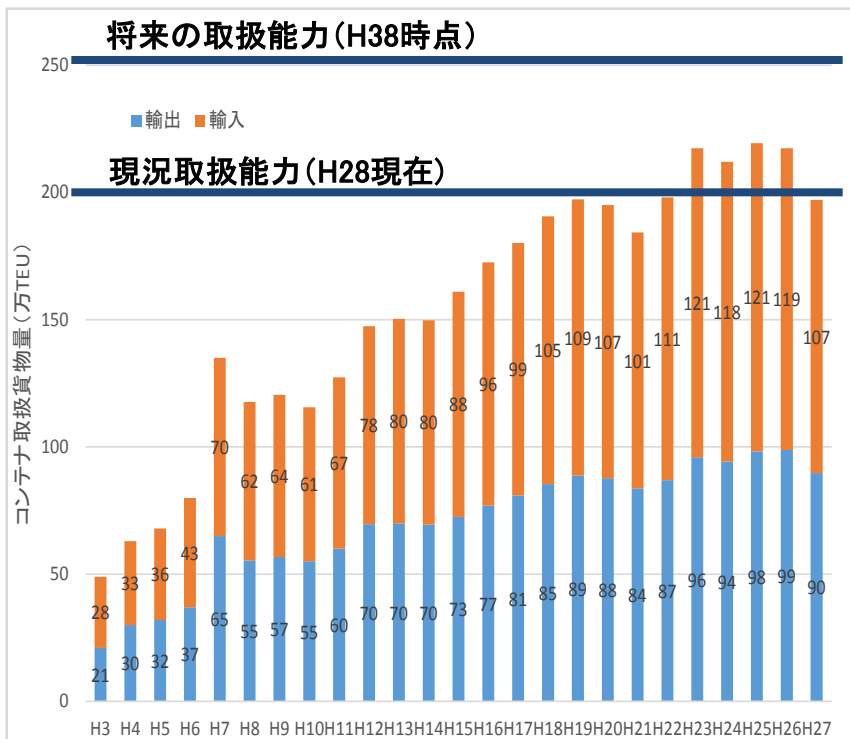
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

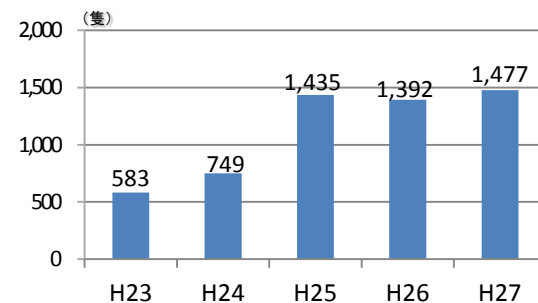
### (ア) 外貿コンテナ貨物の需要増加とターミナルの利用状況

- 大阪港の外貿コンテナ貨物の取扱量は順調に伸び、平成23年(2011年)には現況コンテナターミナルの取扱能力である200万TEUを突破し、その後は概ね200万TEUで推移している。
- 北港南(夢洲)地区におけるコンテナ船隻数は急激に増加し、平成27年(2015年)には1,477隻となっている。
- 北港南(夢洲)地区では、現況コンテナターミナル取扱能力を超えた外貿コンテナ貨物需要に対応するため、岸壁の延伸(C12延伸部)等の整備を進めているところである。

大阪港のコンテナ取扱貨物量の推移



北港南地区のコンテナ船隻数の推移

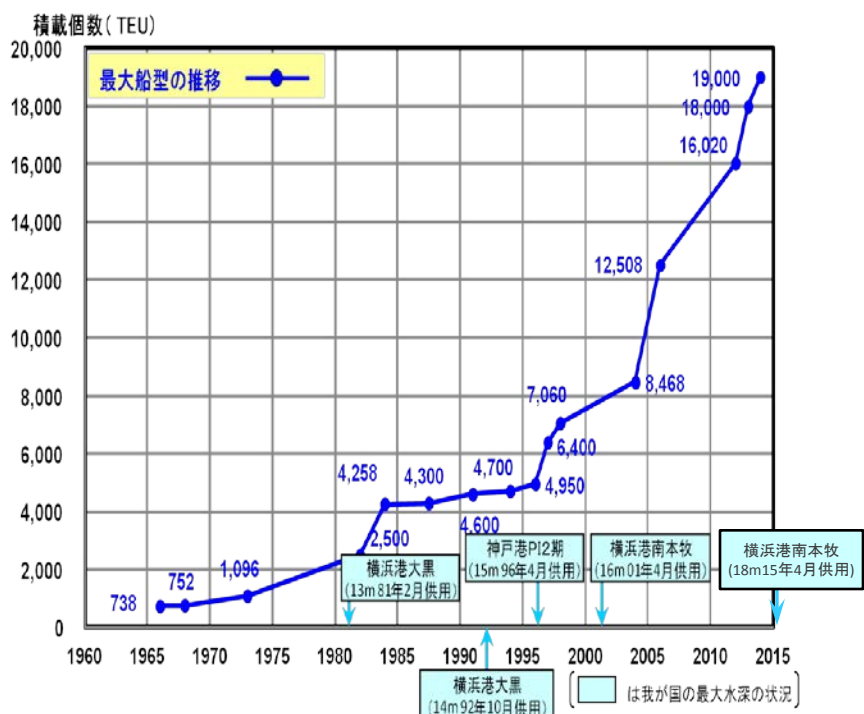


# 2. 事業の必要性等に関する視点

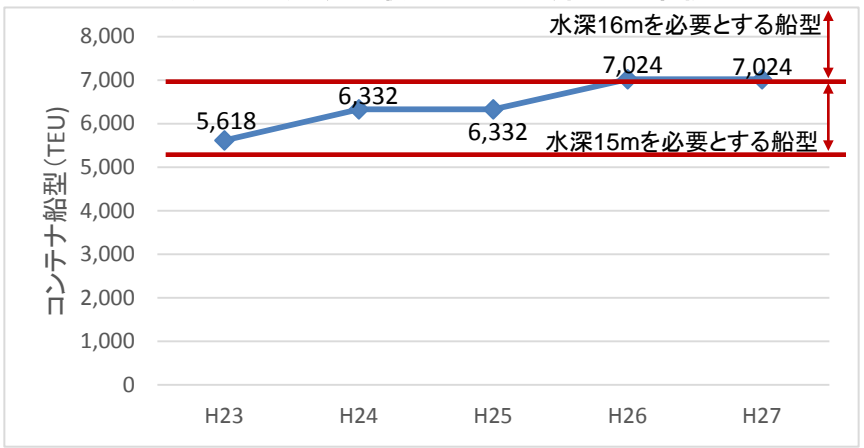
## (イ) 船舶大型化の進展

- 経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、国際基幹航路(欧州航路、北米航路)を中心として世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。
- 大阪港に寄港するコンテナ船型も大型化しており、既に水深15mを超える岸壁を必要とするコンテナ船が、コンテナ船積載量の調整等を図り、入港しているため、大水深岸壁を有する高規格コンテナターミナルの整備が急務となっている。

コンテナ船の最大船型の推移



大阪港に寄港する最大コンテナ船型の推移



資料: 大阪港動静データより整理

## (ウ) 東南海・南海地震等の大規模地震災害の発生

- 阪神・淡路大震災時は、大阪港が神戸港の代替港として機能した。
- 東南海・南海地震等の大規模地震の発生が逼迫しており、耐震強化施設の整備が急務である。



阪神・淡路大震災で被災した神戸港六甲アイランドRC3

注: TEU (twenty-foot equivalent unit) 国際標準規格 (ISO) 規格の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位  
 CSJが19,000総積みコンテナ船の建造契約を韓国に発注、建造を開始(11月10日発表日本海事新聞より)するなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み  
 出典: 2004年まで在籍企業研究「コンテナ船の大型化に関する考察(2004年以降はオーシャンコマース社及び船社等の情報に基づき国土交通省港湾局作成)」

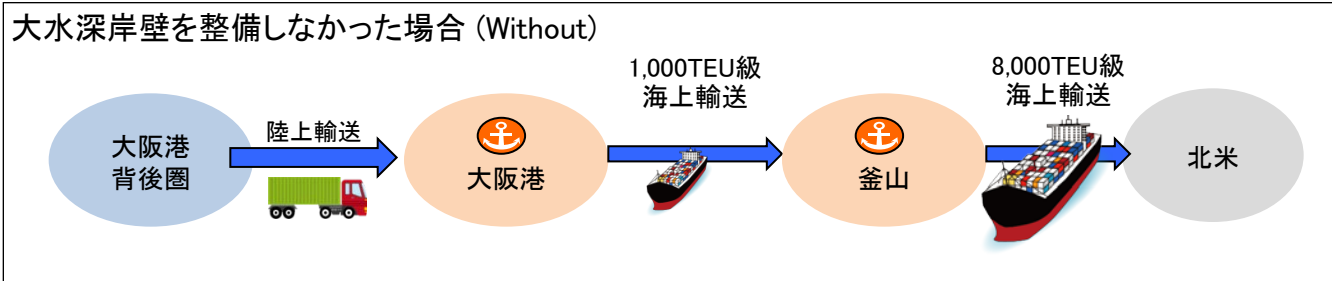
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## (2) 事業の整備効果

### 海外トランシップ回避による輸送コスト削減(基幹航路)等

- 本プロジェクトの実施により、外貿コンテナ貨物(北米航路)の海外トランシップが回避され、海上輸送コストを削減できる。
- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大による輸送効率の向上等により、産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。
- 海外トランシップが回避されることにより、物流コストの増加、輸送時間の増大、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、海上コンテナ輸送の定時性が向上する。

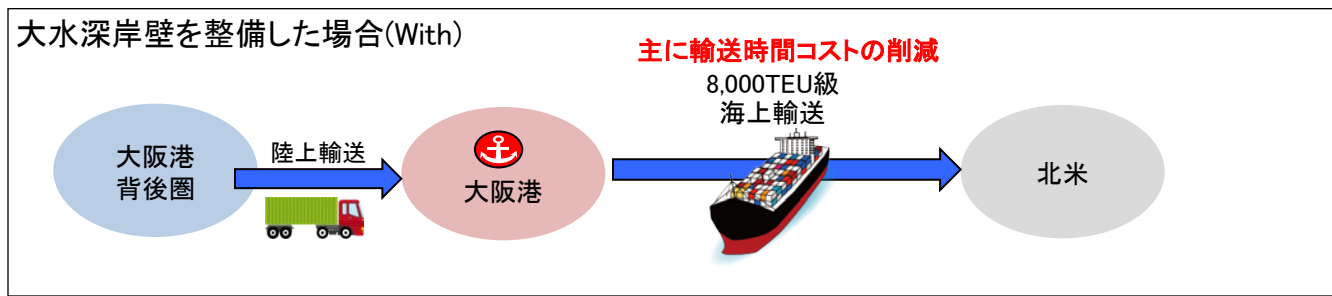
#### ●外貿コンテナ貨物(北米航路)の輸送形態イメージ



・コンテナ船舶が大型化している。  
・本プロジェクトの実施により、大型コンテナ船の寄港が可能となり、釜山トランシップが回避されることで海上輸送コストを削減することが可能。

輸送コスト削減便益  
95億円/年

※便益額は、コンテナ詰取出手場が近畿2府4県の貨物を対象に推計

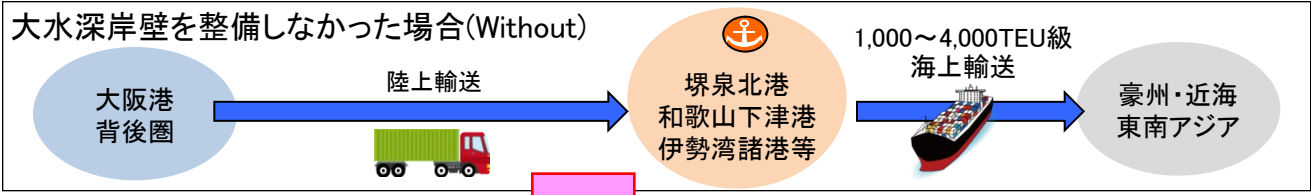


# 2. 事業の必要性等に関する視点

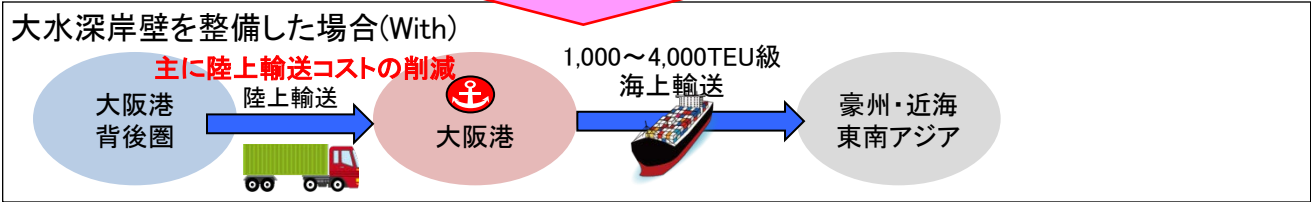
## 陸上輸送コスト削減(その他航路)

■ 本プロジェクトの実施により、大阪港背後圏の外貿コンテナ貨物需要の増大に対応でき、陸上輸送コストを削減。

### ● 外貿コンテナ貨物(その他航路)の輸送形態イメージ



- ・阪神港における外貿コンテナ貨物の取扱能力が限界に達している。
- ・本プロジェクトの実施により、代替港である堺泉北港、伊勢湾諸港等までの陸上輸送コストを削減することが可能。



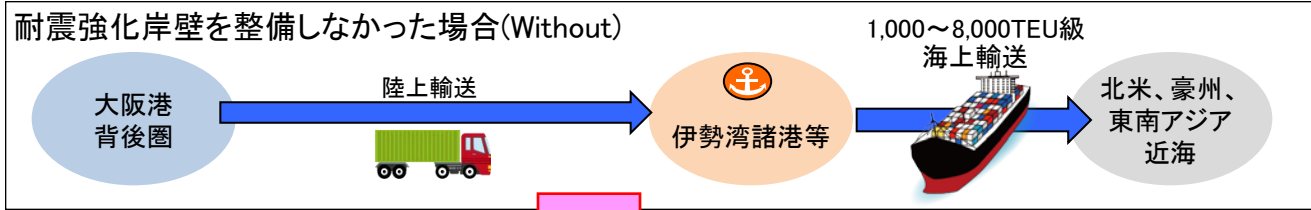
輸送コスト削減便益  
536億円/年

※便益額は、コンテナ詰取出場所が近畿2府4県の貨物を対象に推計

## 震災直後の陸上輸送コスト削減 (コンテナ貨物)

■ 本プロジェクトの実施により、大規模地震発生時のコンテナ貨物の取扱いが可能となり、代替港利用による輸送コスト増大を回避。

### ● 大規模地震発生時の輸送形態イメージ



- ・大規模地震発生時も外貿コンテナ貨物を本プロジェクトで取り扱うことが可能。
- ・本プロジェクトが整備されなかった場合、伊勢湾諸港等までの陸上輸送が必要となる。



輸送コスト削減便益  
22億円/年

※地震発生確率考慮後の単年度の平均便益額  
※便益額は、コンテナ詰取出場所が近畿2府4県の貨物を対象に推計



# 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」、「震災後の輸送コストの削減」、「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)	輸送コスト削減便益	震災後の輸送コスト削減便益	残存価値	総便益	費用便益比(B/C)
	14,156億円	389億円	89億円	14,634億円	
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				
		3,007億円			

### ■ 算出条件等

- 基準年 : 平成28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 : 2,186億円
- 運営管理費 : 1.99億円/年

### ■ 残事業

便益(B)	輸送コスト削減便益	震災後の輸送コスト削減便益	残存価値	総便益	費用便益比(B/C)
	2,560億円	389億円	28億円	2,977億円	
費用(C)	総費用(総事業費+運営管理費)				
		799億円			

※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

### 3. 事業進捗の見込みの視点

■ 岸壁総延長1,350mのうち1,100m(C11耐震改良除く)の整備は完了しており、水深15mで暫定供用を開始している。岸壁(-16m)(C12延伸部)は平成28年度に暫定供用を開始する予定である。また、C11耐震改良(延長350m)及び水深16mの航路等の整備においても、平成38年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。

【北港南地区(C10~C12)】



(単位:億円)

事業区分	施設名	数量	事業期間	総事業費	残事業費
プロジェクト全体			H3~H38	2,186	794
直轄	岸壁(-15~-16m)(耐震)	1350m	H3~H38	608	107
直轄/補助	航路(-15~-16m)	7751千m <sup>2</sup>	H4~H38	776	375
直轄/補助	航路・泊地(-16m)	1185千m <sup>2</sup>	H6~H36	93	40
直轄/貸付	泊地(-15m)	261千m <sup>2</sup>	H3~H27	47	0
直轄	泊地(-16m)	37千m <sup>2</sup>	H20~H35	13	4
補助	防波堤(撤去)	1177m	H4~H16	42	0
補助	防波堤	100m	H12~H38	14	7
起債/貸付/直轄	用地造成・荷さばき地	680千m <sup>2</sup>	H3~H35	400	211
補助	臨港道路	28千m <sup>2</sup>	H12~H33	9	2
貸付	荷役機械等	一式	H12~H35	184	48

## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

本事業は、今後のコンテナ貨物の増加及船舶の大型へも対応することを目的としており、港湾計画に基づいた合理的な計画であります。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に務めながら引き続き事業を推進していきます。

## 5. 関係自治体の意見

### ■ 大阪市長

平成28年11月25日付 大港湾第3068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)

大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾の選定を受けた大阪港においては重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

ただし、総事業費が増加し、事業期間も延長しているため、今後の事業実施にあたっては、最大限のコスト縮減と工期短縮の徹底や残事業の精査をお願いします。

## 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、増大するコンテナ需要への対応が可能となり、また海外トランシップの回避等が図られることで輸送コストの削減が図られる。
- 本プロジェクトの実施により、大規模地震発生時に輸送コスト増大が回避される。
- 費用便益比(B/C)は、全体事業で4.9、残事業で3.7である。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- 岸壁総延長1,350mのうち1,100m(C11耐震改良除く)の整備が完了しており、水深15mで暫定供用を開始している。  
平成28年度の岸壁(-16m)(C12延伸部)の暫定供用に引き続き、航路(-16m)等の整備においても、着実に推進し事業進捗を図る予定。



大阪港北港南地区国際海上コンテナ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**



No. 6-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成28年度第4回

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

**【再評価】**

平成28年12月

近畿地方整備局





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費用対効果分析 (需要-10%)

費用対効果分析シート(割引前)

費用対効果分析シート(割引後)

EIRR= 11.9% NPV= 10,394 億円  
B/C= 4.5

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 初期投資・更新投資, 運営・維持コスト, 総費用(C), 輸送コストの削減, 海外IS回遊促進, 震災時輸送コストの削減, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C)

Table with columns: 年度, 施設供用期間, 社会的割引率, 初期投資・更新投資, 運営・維持コスト, 総費用(C), 輸送コストの削減, 海外IS回遊促進, 震災時輸送コストの削減, 残存価値, 総便益(B), 純便益(B-C)











## 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

## 費用便益の概要

## 便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	輸送コストの削減	80.4	千円/TEU・年	海外トランシップ回避による輸送コストの削減(基幹航路)等	94.5	億円/年
		67.2	千円/TEU・年	陸上輸送コスト削減(その他航路)	535.8	億円/年
耐震便益	輸送コストの削減 (地震発生確率考慮後)	1.7	千円/TEU・年	震災時における輸送コストの削減	21.9	億円/年
残存価値	残存価値	683.4	億円	ふ頭用地及び荷役機械等の残存価値 (評価期間の最終年に計上)	683.4	億円

\* 便益の算出にあたっては、「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)」を参照

## 費用

費用項目	建設費、更新費、管理運営費 等
事業の対象施設	岸壁(-15~-16m)(耐震)、航路(-15~-16m)、荷さばき地 等

〔外貿コンテナ貨物の海外トランシップ回避による輸送コスト削減等〕

【資料 3-1】

外貿コンテナを輸送する海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。基幹航路without時の代替港は、大阪港咲洲地区ー海外T/Sによる海上輸送として設定する。なお、本プロジェクトは岸壁(-15m)、岸壁(-16m)の段階的な供用を図っていることから、STEP-1を岸壁(-15m)、STEP-2を岸壁(-16m)の効果として計測する。また、With時、Without時ともに大阪港を利用することから陸上輸送等にかかる費用はキャンセルアウトとした。便益対象貨物量は12万TEU(実入り)と予測。本プロジェクトの実施により、95億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【海上輸送費用】

項目		北米航路(STEP-1)		北米航路(STEP-2)	
		With時 (6,000TEU)	Without時 (海外TS)	With時 (8,000TEU)	Without時 (海外TS)
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	11,282	11,282	11,282	11,282
	40ft輸出	13,538	13,538	13,538	13,538
	20ft輸入	15,978	15,978	15,978	15,978
	40ft輸入	19,173	19,173	19,173	19,173
輸送距離(海里)(大阪港～相手港)		5,142		5,142	
1個当たり海上輸送費用(円/個)(大阪港～相手港)	20ft輸出	51,077		44,460	
	40ft輸出	76,611		66,653	
	20ft輸入	51,077		44,460	
	40ft輸入	76,611		66,653	
輸送距離(海里)(大阪港～釜山港)			367		367
1個当たり海上輸送費用(円/個)(大阪港～釜山港)	20ft輸出		15,682		15,682
	40ft輸出		23,514		23,514
	20ft輸入		15,682		15,682
	40ft輸入		23,514		23,514
輸送距離(海里)(釜山港～相手港)			5,235		5,235
1個当たり海上輸送費用(円/個)(釜山港～相手港)	20ft輸出		45,212		45,212
	40ft輸出		67,780		67,780
	20ft輸入		45,212		45,212
	40ft輸入		67,780		67,780
1個当たりトランシップ費用(円/個)(釜山港)	20ft輸出		12,000		12,000
	40ft輸出		18,000		18,000
	20ft輸入		12,000		12,000
	40ft輸入		18,000		18,000
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	576,254	822,395	501,601	822,395
	40ft輸出	1,037,197	1,479,675	902,380	1,479,675
	20ft輸入	816,088	1,164,672	710,364	1,164,672
	40ft輸入	1,468,873	2,095,508	1,277,947	2,095,508
	小計	3,898,412	5,562,249	3,392,292	5,562,249
海上輸送費用削減便益(計)		1,663,838		2,169,957	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送時間費用】

項目		北米航路(STEP-1)		北米航路(STEP-2)	
		With時 (6,000TEU)	Without時 (海外TS)	With時 (8,000TEU)	Without時 (海外TS)
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	11,282	11,282	11,282	11,282
	40ft輸出	13,538	13,538	13,538	13,538
	20ft輸入	15,978	15,978	15,978	15,978
	40ft輸入	19,173	19,173	19,173	19,173
輸送時間(時間)		210	248	202	248
時間費用原単位(円/h/個)	20ft輸出	2,200	2,200	2,200	2,200
	40ft輸出	3,300	3,300	3,300	3,300
	20ft輸入	1,900	1,900	1,900	1,900
	40ft輸入	2,900	2,900	2,900	2,900
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	5,209,276	6,167,761	5,004,991	6,167,761
	40ft輸出	9,376,698	11,101,970	9,008,984	11,101,970
	20ft輸入	6,371,348	7,543,648	6,121,491	7,543,648
	40ft輸入	11,669,627	13,816,788	11,211,994	13,816,788
	小計	32,626,948	38,630,166	31,347,460	38,630,166
海上輸送費用削減便益(計)		6,003,218		7,282,706	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

〔外貿コンテナ貨物の海外トランシップ回避による輸送コスト削減等便益額 合計(百万円/年)〕	9,453
---	-------

【外資コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減】

【資料 3-2】

外資コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。その他航路(豪州航路、東南アジア、近海航路)については、Without時はコンテナ貨物がオーバーフローすることから、代替港を伊勢湾諸港等と設定する。便益対象貨物量は80万TEU(実入り)と予測。本プロジェクトの実施により、536億円/年の輸送コストが削減可能となる。

【陸上輸送費用】

項目	豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (堺泉北港他)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	3,682	3,682	77,519	77,519	15,518	15,518
	40ft輸出	4,419	4,419	93,023	93,023	18,621	18,621
	20ft輸入	8,379	8,379	95,226	95,226	34,093	34,093
	40ft輸入	10,055	10,055	114,271	114,271	40,911	40,911
輸送距離(km)	16~169	92~276	16~169	92~276	16~169	4~276	
1個当たり陸上輸送費用(円/個)	20ft輸出	35,625~139,568	10,068~199,056	35,625~139,568	10,068~199,056	35,625~139,568	20,140~199,056
	40ft輸出	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	30,990~283,256
	20ft輸入	35,625~139,568	10,068~199,056	35,625~139,568	10,068~199,056	35,625~139,568	20,140~199,056
	40ft輸入	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	30,990~283,256
陸上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	238,424	521,735	3,772,566	10,389,955	824,100	1,518,318
	40ft輸出	433,910	905,819	6,924,937	18,101,465	1,505,797	2,685,748
	20ft輸入	390,770	1,138,755	4,690,410	12,555,964	1,727,943	3,314,171
	40ft輸入	718,327	1,981,782	8,599,706	21,899,398	3,166,336	5,861,762
	小計	1,781,431	4,548,092	23,987,618	62,946,781	7,224,176	13,380,000
陸上輸送費用削減便益(計)	47,881,648						

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用】

項目	豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (堺泉北港他)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	3,682	3,682	77,519	77,519	15,518	15,518
	40ft輸出	4,419	4,419	93,023	93,023	18,621	18,621
	20ft輸入	8,379	8,379	95,226	95,226	34,093	34,093
	40ft輸入	10,055	10,055	114,271	114,271	40,911	40,911
輸送距離(海里)	4,411	4,388	2,697	2,791	776	776~921	
1個当たり海上輸送費用(円/個)	20ft輸出	54,068	53,808	49,541	51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸出	81,063	80,672	74,284	76,574	37,852	37,852~42,815
	20ft輸入	54,068	53,808	49,541	51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸入	81,063	80,672	74,284	76,574	37,852	37,852~42,815
海上輸送費用(千円/年)	20ft輸出	199,084	198,126	3,840,372	3,958,743	391,730	413,584
	40ft輸出	358,179	356,451	6,910,111	7,123,133	704,853	744,178
	20ft輸入	453,027	450,848	4,717,594	4,863,004	860,637	903,525
	40ft輸入	815,056	811,125	8,488,527	8,750,208	1,548,574	1,625,748
	小計	1,825,345	1,816,550	23,956,603	24,695,089	3,505,794	3,687,035
海上輸送費用削減便益(計)	910,931						

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【輸送時間費用(海上+陸上)】

項目	豪州航路		東南アジア航路		近海航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (堺泉北港他)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	3,682	3,682	77,519	77,519	15,518	15,518
	40ft輸出	4,419	4,419	93,023	93,023	18,621	18,621
	20ft輸入	8,379	8,379	95,226	95,226	34,093	34,093
	40ft輸入	10,055	10,055	114,271	114,271	40,911	40,911
輸送時間(時間)	190~193	191~194	129~132	135~138	42~45	42~54	
時間費用原単位(円/h/個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600
	40ft輸出	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
	40ft輸入	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
輸送時間費用(千円/年)	20ft輸出	1,125,358	1,128,614	16,074,783	16,839,388	1,051,448	1,154,808
	40ft輸出	1,941,243	1,946,858	27,729,002	29,047,944	1,813,747	1,992,043
	20ft輸入	1,917,259	1,924,706	14,809,942	15,508,906	1,730,956	1,888,025
	40ft輸入	3,451,066	3,464,470	26,657,895	27,916,030	3,115,722	3,398,445
	小計	8,434,926	8,464,648	85,271,621	89,312,267	7,711,873	8,433,322
輸送時間費用削減便益(計)	4,791,817						

外資コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減便益額 合計(百万円/年)	53,584
---------------------------------	--------

〔耐震強化岸壁の整備に伴う陸上輸送コスト削減〕

【資料 3-3】

今回整備される岸壁を耐震強化岸壁として整備することで、地震時においても継続的に幹線貨物を取り扱うことが可能となり、輸送コストの増大回避が図られる。地震時に外貿コンテナを輸送する陸上輸送コスト、海上輸送コストおよび輸送時間コストの削減額を算出する。Without時の代替港は、対象地震（南海地震）の影響範囲を鑑みて、伊勢湾諸港等を設定。便益対象貨物量は127万TEU（実入り）と予測。本プロジェクトの実施により、1,130億円/年（地震発生確率考慮前）の輸送コストが削減可能となる。

耐震強化岸壁の整備に伴う陸上輸送コスト削減便益額 合計(百万円/回)	112,981
	(地震発生確率考慮前)

		単年度便益	
I. 一般貨物輸送費削減（被災1年目（1年分））：B（Q1）	89,735	百万円/年	
II. 一般貨物輸送費削減（被災1年後～2年後（1年分））：B（Q2）	86,284	百万円/年	
社会的割引率：i	0.04		
一般貨物輸送コスト削減効果：Be	176,019	百万円/年	
通常時の海上輸送削減便益：B	63,037	百万円/年	
通常時発現便益を除いた地震時発現便益：Be-B	112,981	百万円/年	

【陸上輸送費用-1】

項目	北米航路		豪州航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (名古屋港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	14,299	2,421	2,421	
	40ft輸出	17,159	17,159	2,905	
	20ft輸入	20,250	20,250	5,510	
	40ft輸入	24,301	24,301	6,612	
輸送距離(km)	16～169	169～262	16～169	92～276	
輸送費用(円/個)	20ft輸出	35,625～139,568	109,683～204,836	35,625～139,568	10,0068～199,056
	40ft輸出	54,875～202,838	161,543～289,046	54,875～202,838	148,648～283,256
	20ft輸入	35,625～139,568	109,683～204,836	35,625～139,568	10,0068～199,056
	40ft輸入	54,875～202,838	161,543～289,046	54,875～202,838	148,648～283,256
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	746,426	2,033,361	156,777	343,071
	40ft輸出	1,364,094	3,526,733	285,321	595,628
	20ft輸入	902,308	2,874,744	256,963	748,824
	40ft輸入	1,658,723	4,986,196	472,359	1,303,183
	小計	4,671,551	13,421,034	1,171,420	2,990,706
陸上輸送費用削減便益(計)	8,749,483		1,819,287		

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

【海上輸送費用-1】

項目	北米航路		豪州航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (名古屋港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	14,299	2,421	2,421	
	40ft輸出	17,159	17,159	2,905	
	20ft輸入	20,250	20,250	5,510	
	40ft輸入	24,301	24,301	6,612	
輸送距離(海里)	5,142	4,992	4,411	4,388	
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	44,460～89,267	43,246	54,068	53,808
	40ft輸出	66,653～133,850	64,834	81,063	80,672
	20ft輸入	44,460～89,267	43,246	54,068	53,808
	40ft輸入	66,653～133,850	64,834	81,063	80,672
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	770,931	618,383	130,909	130,279
	40ft輸出	1,386,992	1,112,489	235,523	234,387
	20ft輸入	1,091,788	875,751	297,902	296,469
	40ft輸入	1,964,251	1,575,501	535,966	533,380
	小計	5,213,962	4,182,125	1,200,299	1,194,516
海上輸送費用削減便益(計)	-1,031,838		-5,783		

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない



## 【輸送時間費用(海上+陸上)-1】

項目	北米航路		豪州航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (名古屋港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	14,299	14,299	2,421	2,421
	40ft輸出	17,159	17,159	2,905	2,905
	20ft輸入	20,250	20,250	5,510	5,510
	40ft輸入	24,301	24,301	6,612	6,612
輸送時間(時間)	202~249	197~200	190~193	191~194	
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	2,200	2,200	1,600	1,600
	40ft輸出	3,300	3,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,900	1,900	1,200	1,200
	40ft輸入	2,900	2,900	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	6,363,459	6,231,958	739,987	742,128
	40ft輸出	11,454,226	11,217,525	1,276,478	1,280,170
	20ft輸入	7,777,344	7,621,591	1,260,754	1,265,651
	40ft輸入	14,244,819	13,959,546	2,269,357	2,278,172
	小計	39,839,848	39,030,620	5,546,576	5,566,121
輸送時間費用削減便益(計)		-809,228		19,545	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 【陸上輸送費用-2】

項目	東南アジア航路		近海航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (堺泉北港他)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	94,091	94,091	38,386	38,386
	40ft輸出	112,909	112,909	46,063	46,063
	20ft輸入	115,583	115,583	84,335	84,335
	40ft輸入	138,700	138,700	101,202	101,202
輸送距離(km)	16~169	92~276	16~169	15~276	
1個当たり陸上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	35,625~139,568	10,068~199,056	35,625~139,568	35,693~199,056
	40ft輸出	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	54,943~283,256
	20ft輸入	35,625~139,568	10,068~199,056	35,625~139,568	35,693~199,056
	40ft輸入	54,875~202,838	148,648~283,256	54,875~202,838	54,943~283,256
陸上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	4,579,056	12,611,097	2,038,575	4,637,104
	40ft輸出	8,405,334	21,971,156	3,724,888	8,118,937
	20ft輸入	5,693,115	15,240,149	4,274,388	10,302,010
	40ft輸入	10,438,131	26,581,001	7,832,522	18,024,996
	小計	29,115,637	76,403,403	17,870,372	41,083,047
陸上輸送費用削減便益(計)		47,287,766		23,212,674	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 【海上輸送費用-2】

項目	東南アジア航路		近海航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (堺泉北港他)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	94,091	94,091	38,386	38,386
	40ft輸出	112,909	112,909	46,063	46,063
	20ft輸入	115,583	115,583	84,335	84,335
	40ft輸入	138,700	138,700	101,202	101,202
輸送距離(海里)	2,697	2,791	776	776~921	
1個当たり海上輸送費用 (円/個)	20ft輸出	49,541	51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸出	74,284	76,574	37,852	37,852~42,815
	20ft輸入	49,541	51,068	25,244	25,244~28,554
	40ft輸入	74,284	76,574	37,852	37,852~42,815
海上輸送費用 (千円/年)	20ft輸出	4,661,358	4,805,035	969,021	1,081,201
	40ft輸出	8,387,339	8,645,901	1,743,594	1,945,436
	20ft輸入	5,726,111	5,902,606	2,128,946	2,372,700
	40ft輸入	10,303,185	10,620,807	3,830,686	4,269,267
	小計	29,077,992	29,974,349	8,672,247	9,668,604
海上輸送費用削減便益(計)		896,357		996,357	

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

## 【資料 3-5】

## 【輸送時間費用(海上+陸上)-2】

項 目	東南アジア航路		近海航路		
	With時 (夢洲地区)	Without時 (四日市港)	With時 (夢洲地区)	Without時 (堺泉北港他)	
コンテナ取扱個数(個/年)	20ft輸出	94,091	94,091	38,386	38,386
	40ft輸出	112,909	112,909	46,063	46,063
	20ft輸入	115,583	115,583	84,335	84,335
	40ft輸入	138,700	138,700	101,202	101,202
輸送時間(時間)	129~132	135~138	42~45	42~54	
時間費用原単位 (円/h/個)	20ft輸出	1,600	1,600	1,600	1,600
	40ft輸出	2,300	2,300	2,300	2,300
	20ft輸入	1,200	1,200	1,200	1,200
	40ft輸入	1,800	1,800	1,800	1,800
輸送時間費用 (千円/年)	20ft輸出	19,511,216	20,439,275	2,600,965	3,104,880
	40ft輸出	33,656,847	35,257,750	4,486,664	5,355,918
	20ft輸入	17,975,977	18,824,364	4,281,842	5,111,380
	40ft輸入	32,356,759	33,883,855	7,707,316	9,200,484
	小計	103,500,799	108,405,244	19,076,787	22,772,661
輸送時間費用削減便益(計)	4,904,446		3,695,874		

※四捨五入の関係により合計値は必ずしも一致しない

耐震強化岸壁の整備に伴う陸上輸送コスト削減便益額 合計(百万円/年)	89,735
------------------------------------	--------

(地震発生確率考慮前)

## 〔残存価値〕

## 【資料 3-6】

プロジェクトの供用期間（50年）の終了とともに、その時点で残った資産は精算されると仮定する。本プロジェクトにおいて残存価値を計上できる土地、荷役機械および航路等の水域施設の残存価値を算出する。本プロジェクトの供用期間の終了と共に683億円の残存価値が発生する。

項目		With時	Without時
ふ頭用地	建設用地面積(m2)	580,500	-
	地価単価(円/m2)	77,000	-
	残存価値(百万円)	44,700	-
荷役機械A (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	8	-
	更新費用(百万円)	357	-
	残存価値(百万円)	170	-
荷役機械B (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	7	-
	更新費用(百万円)	735	-
	残存価値(百万円)	389	-
荷役機械C (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	6	-
	更新費用(百万円)	357	-
	残存価値(百万円)	208	-
荷役機械D (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	14	-
	更新費用(百万円)	1,946	-
	残存価値(千円)	309	-
荷役機械E (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	7	-
	更新費用(百万円)	735	-
	残存価値(千円)	389	-
荷役機械F (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	6	-
	更新費用(百万円)	357	-
	残存価値(千円)	208	-
荷役機械G (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	14	-
	更新費用(百万円)	2,303	-
	残存価値(千円)	366	-
荷役機械H (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	9	-
	更新費用(百万円)	119	-
	残存価値(千円)	50	-
荷役機械I (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	8	-
	更新費用(百万円)	2,305	-
	残存価値(千円)	1,098	-
荷役機械J (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	7	-
	更新費用(百万円)	795	-
	残存価値(千円)	421	-
荷役機械K (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	6	-
	更新費用(百万円)	238	-
	残存価値(千円)	139	-
荷役機械L (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	15	-
	更新費用(百万円)	1,065	-
	残存価値(千円)	113	-
荷役機械M (耐用年数17年)	再投資からの経過年数	14	-
	更新費用(百万円)	1,065	-
	残存価値(千円)	169	-
水域施設A (耐用年数50年)	所得費(事業費) (百万円)	6,081	-
	残存割合	10.0%	-
	残存価値(百万円)	608	-
水域施設B (耐用年数50年)	所得費(事業費) (百万円)	5,056	-
	残存割合	10.0%	-
	残存価値(百万円)	506	-
水域施設C (耐用年数50年)	所得費(事業費) (百万円)	75,275	-
	残存割合	24.4%	-
	残存価値(百万円)	18,367	-
水域施設D (耐用年数50年)	所得費(事業費) (百万円)	644	-
	残存割合	20.8%	-
	残存価値(百万円)	134	-
残存価値 合計(億円)		68,344	-

## 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 事業費

【再評価】

## 北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

## (1) 事業費

項目	数量	全体事業費（億円）
工事費		1,255
岸壁(-15~-16m)(耐震)		493
地盤改良工	1式	250
基礎工	1350m	36
本体工	1350m	155
上部工	1350m	18
舗装工	1式	10
附属工	1式	22
航路(-15~-16m)		562
浚渫工	4,250千m2	562
航路・泊地(-16m)		54
浚渫工	739千m2	54
泊地(-15m)		19
浚渫工	139千m2	19
泊地(-16m)		6
浚渫工	37千m2	6
荷さばき地		121
地盤改良工	1式	121
間接経費		457
合計(税込)		1,712

※1 港湾請負工事積算基準及び類似事業箇所の実績より算出している。

※2 各項目の事業費については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## (2) 管理運営費

項目	数量	全体事業費（億円）
管理運営費	1式	119.4

※港湾管理者へのヒアリングにより算出している。

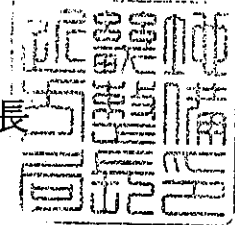


国近整企画152号

平成28年11月9日

大阪市長 殿

近畿地方整備局長



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(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成28年12月6日(火水)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成28年11月28日(月)までに、別紙について貴職の御意見を承りたく依頼いたします。

※御意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

## 【港湾事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
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	事業継続	

※貴市の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

大港湾第 3068 号  
平成 28 年 11 月 25 日

近畿地方整備局長 様

大阪市長  
吉村 洋文



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）

平成 28 年 11 月 9 日付け国近整企画 152 号において照会のあった標題について、別紙のとおり回答します。

別紙

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は、国際コンテナ戦略港湾の選定を受けた大阪港においては重要な事業であり、事業継続が妥当と考えます。

ただし、総事業費が増加し、事業期間も延長しているため、今後の事業実施にあたっては、最大限のコスト縮減と工期短縮の徹底や残事業の精査をお願いします。