

No. 6

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第2回)

尼崎西宮芦屋港尼崎地区 多目的国際ターミナル整備事業

平成16年11月2日

近畿地方整備局

目次

1.	尼崎西宮芦屋港の概要	……………1
	● 港の役割	
	● 公共取扱貨物	
2.	対象事業の概要	……………2
	● 整備目的	
	● 評価対象施設の概要	
	● 評価対象プロジェクトの概要	
	● 事業の主な経緯	
	● 再評価に至る経緯	
	● 事業の進捗状況	
	● 隣接事業の概要	
	● 現有施設の状況	
3.	事業の必要性	……………7
	① 社会経済情勢の変化	……………7
	● 尼崎西宮芦屋港背後圏の製造業の動向	
	● 取扱貨物量の動向(公共)	
	● 大型船の動向	
	● 背後産業の動向(近年の新たな動き)	
	● 社会経済情勢のまとめ	
	② 事業の投資効果	……………11
	● プロジェクトと便益項目の抽出	
	● 需要の推計	
	● 便益の計測	
	● 費用便益分析結果	
4.	今後の事業進捗の見込み	……………17
5.	コスト縮減・代替案の検討	……………17
6.	対応方針(原案)	……………18

1. 尼崎西宮芦屋港の概要

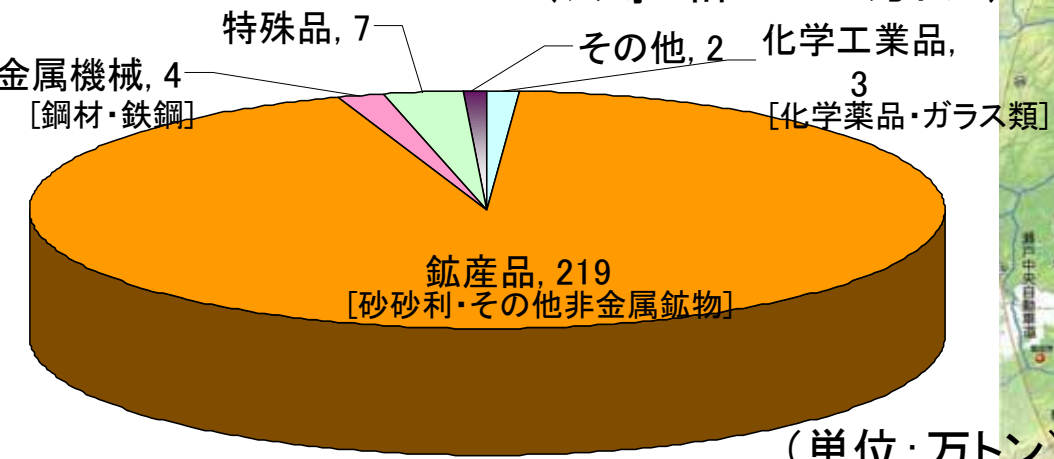
【港の役割】



- 鉄鋼・石油化学工業等の立地する商工業港
- 尼崎市を中心とする背後圏の物流拠点港

【公共取扱貨物】

公共計 : 234万トン
(公専計 : 575万トン)



出典: 平成14年兵庫県港湾統計年報 兵庫県

2. 対象事業の概要

【整備目的】 物流効率化による産業立地競争力の確保

【評価対象施設の概要】



道路
1,910m

ふ頭用地
荷役機械
7.2ha

岸壁(-12m)
480m

航路泊地(-12m)
844千m²

【評価対象プロジェクトの概要】

- 船舶の大型化
- 狭隘なふ頭用地の解消 に対応するため、
 尼崎西宮芦屋港最大となる水深－12m岸壁を整備

	施設名	事業期間	数量
直轄	岸壁(－12m)	H1～H12	240m
		H1～H12,H18	240m
	航路泊地(－12m)	H5～H19	844千m ²
補助	道路	H8～H20	1,910m
起債	ふ頭用地 荷役機械 等	H4～H21	7.2ha

【事業の主な経緯】

平成元年	事業採択
平成2年	現地工事着手
平成9年	港湾計画(改訂)
平成12年	1B岸壁部整備完了

【再評価に至る経緯】

再評価後5年として今回再評価を行うものである。

【事業の進捗状況】

● 平成16年度末の事業進捗状況

単位:億円

区分	施設名	事業期間	事業費	既投資額	進捗率
係留施設	岸壁(-12m)	H1~H12、H18	81	80	98%
水域施設	航路泊地(-12m)	H5~H19	64	38	60%
臨港交通施設	道路	H8~H20	14	3	25%
その他	荷役機械 ふ頭用地 等	H20~H21 H4,H15~H21	19	5	28%
合計		H1~H21	178	127	71%

<参考>	事業期間	事業費	既投資額	進捗率	投入状況(H16.3時点)
フェニックス事業	S62~H21	322	318	99%	管理型区画:97.1% 安定型区画:83.3%

【隣接事業の概要】



【現有施設の状況】

- 東海岸町岸壁（既存水深-10m）の老朽化・陳腐化。
- 背後用地が狭い。

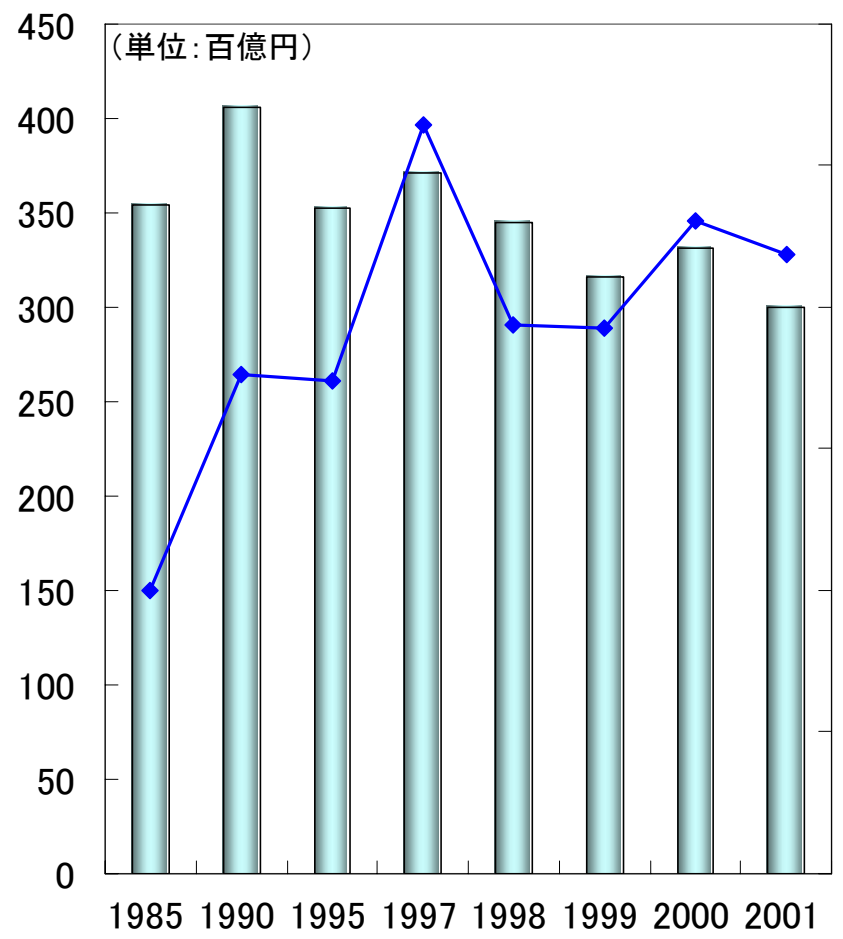


3. 事業の必要性

① 社会経済情勢の変化

【背後圏の製造業の動向】

背後圏における製造品出荷額および1事業所あたりの製造品出荷額(1985年比)の推移

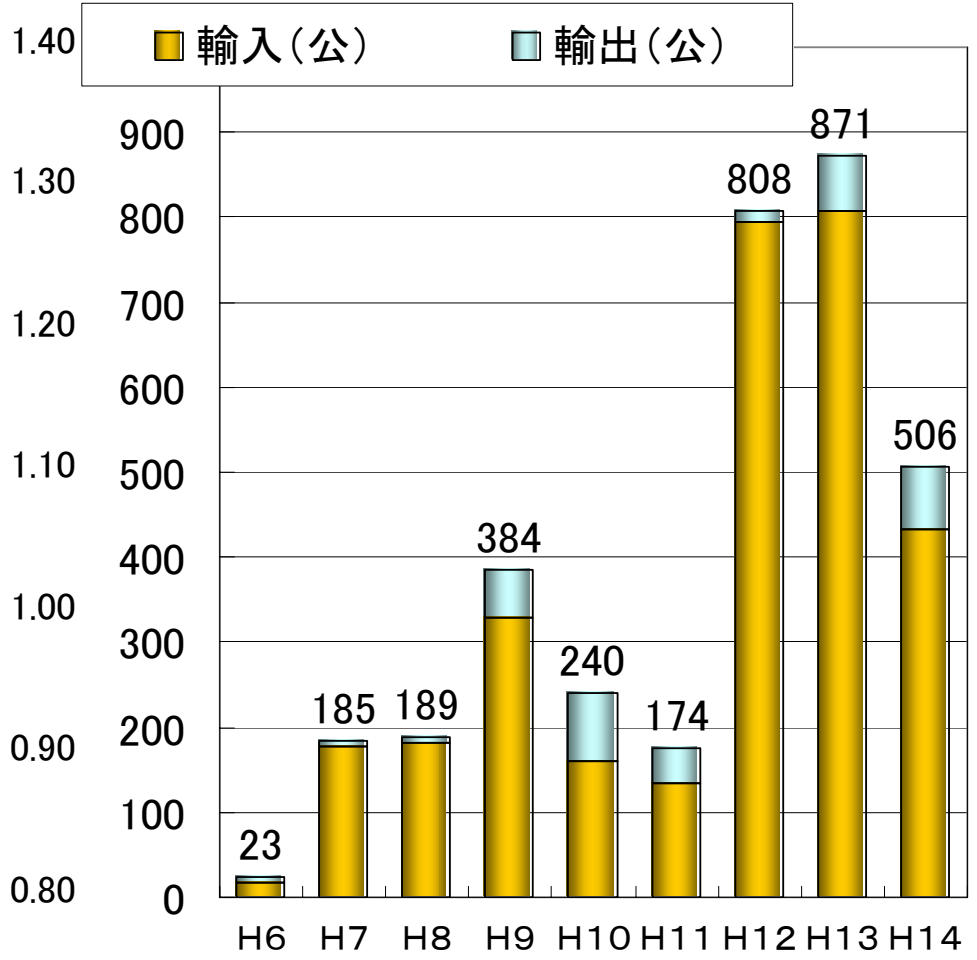


出典: 工業統計(経済産業省)

【取扱貨物量の動向(公共)】

尼崎西宮芦屋港外貿公共貨物取扱状況

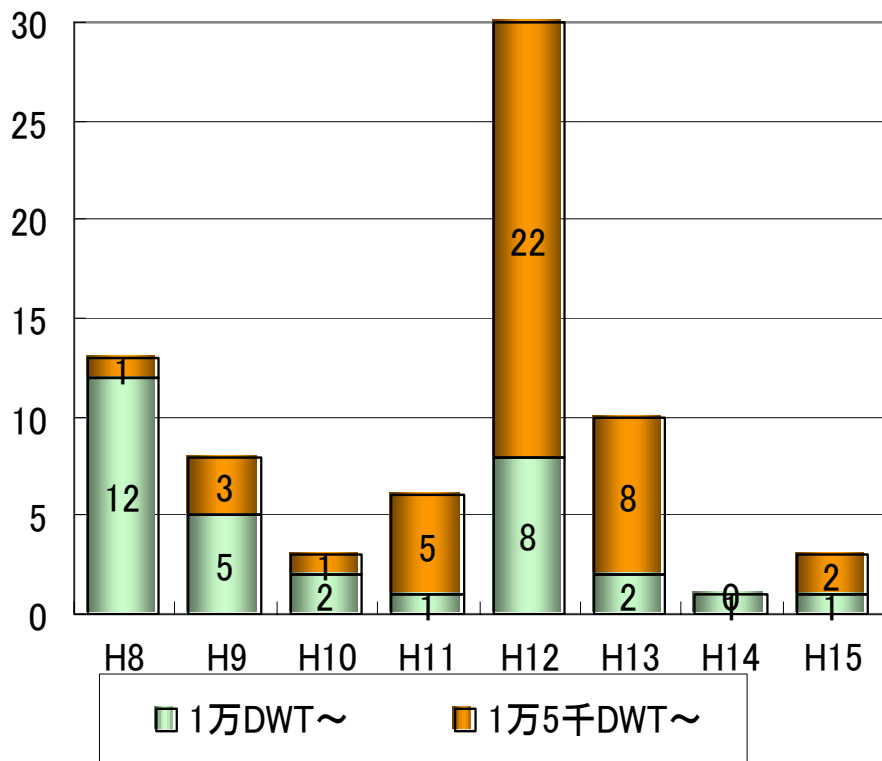
(単位: 千トン)



出典: 兵庫県港湾統計年報

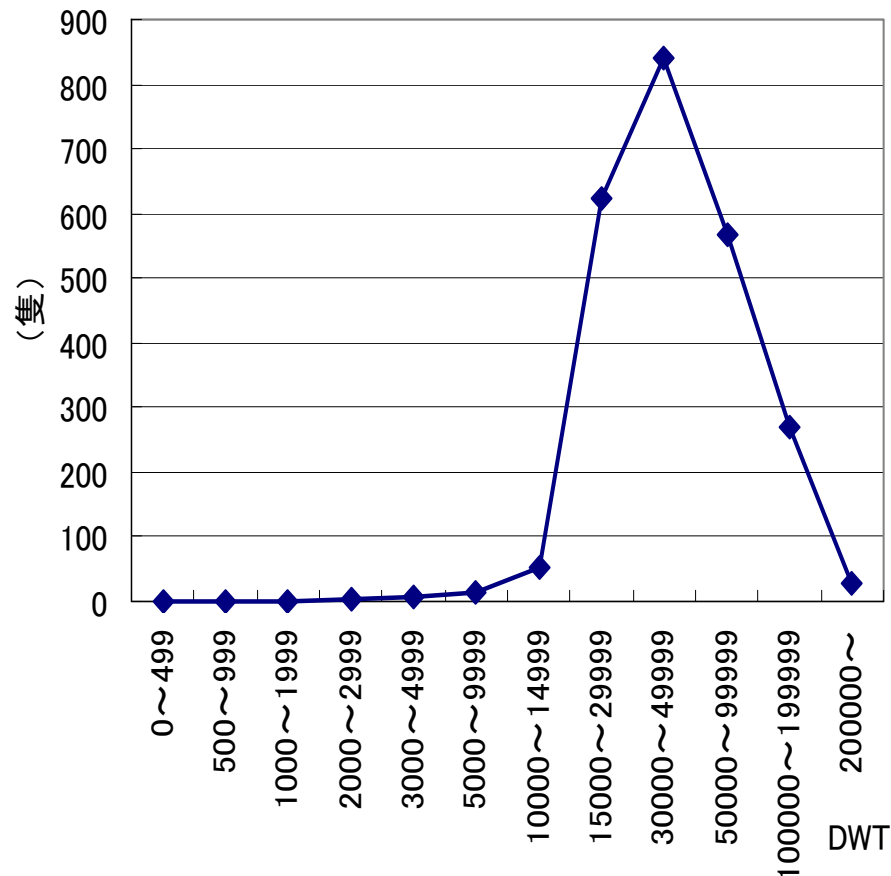
【大型船の動向】

必要水深10mを超える船舶の推移（入港実績）



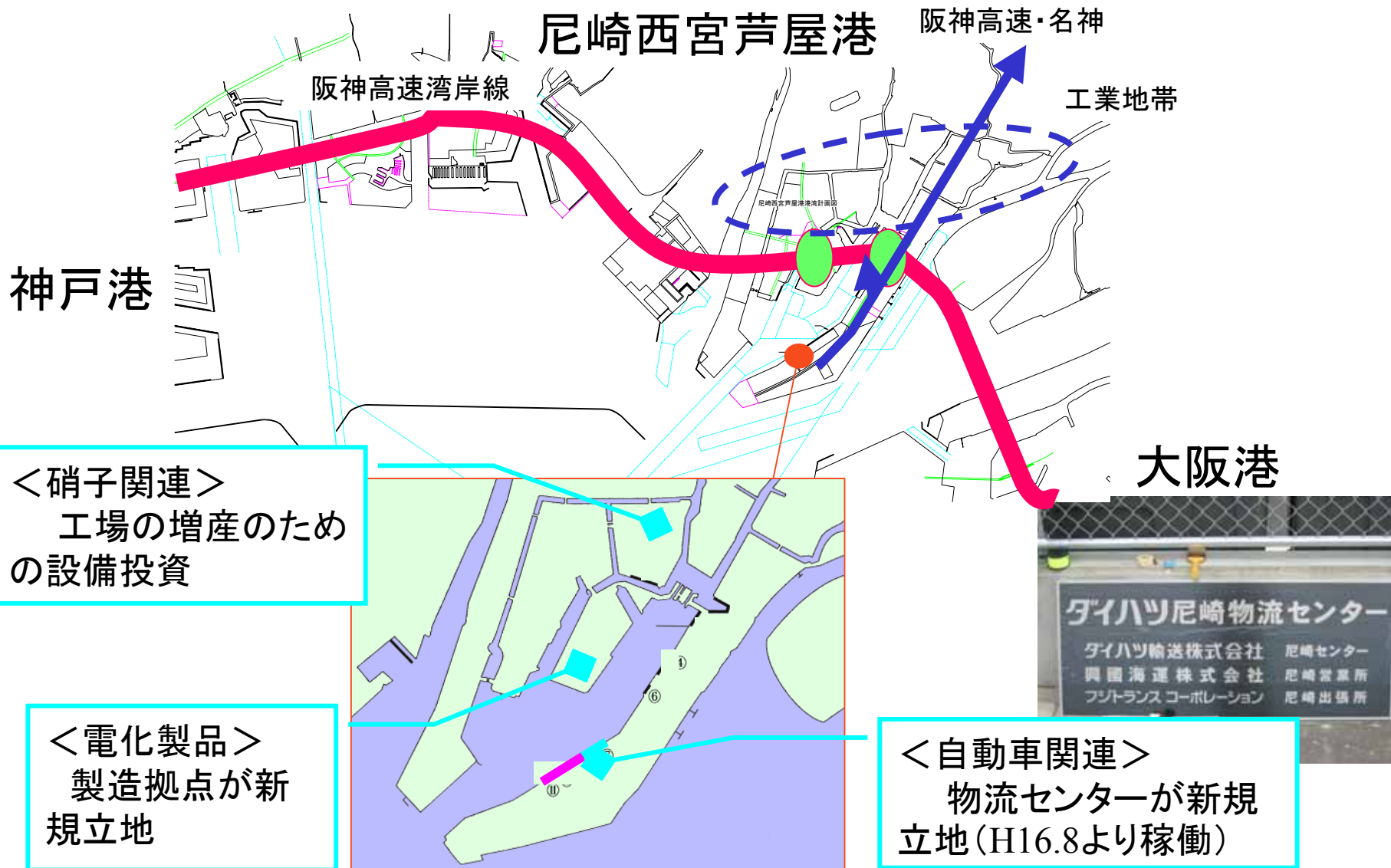
出典：兵庫県港湾統計年報

バルク船の在来船型



出典：港湾技研資料No910 1998 統計解析等による対象船舶の諸元

【背後産業の動向(近年の新たな動き)】



【社会経済情勢のまとめ】

- 尼崎港区は工業地帯を中心に地域の発展を支える物流拠点として発展してきており、**直背後の高速道路についても整備**されており地理的に優位な要素を持っている。
- さらに**生産工場や物流センターが新規に立地**を表明しておりさらなる物流の活性化が期待されている。

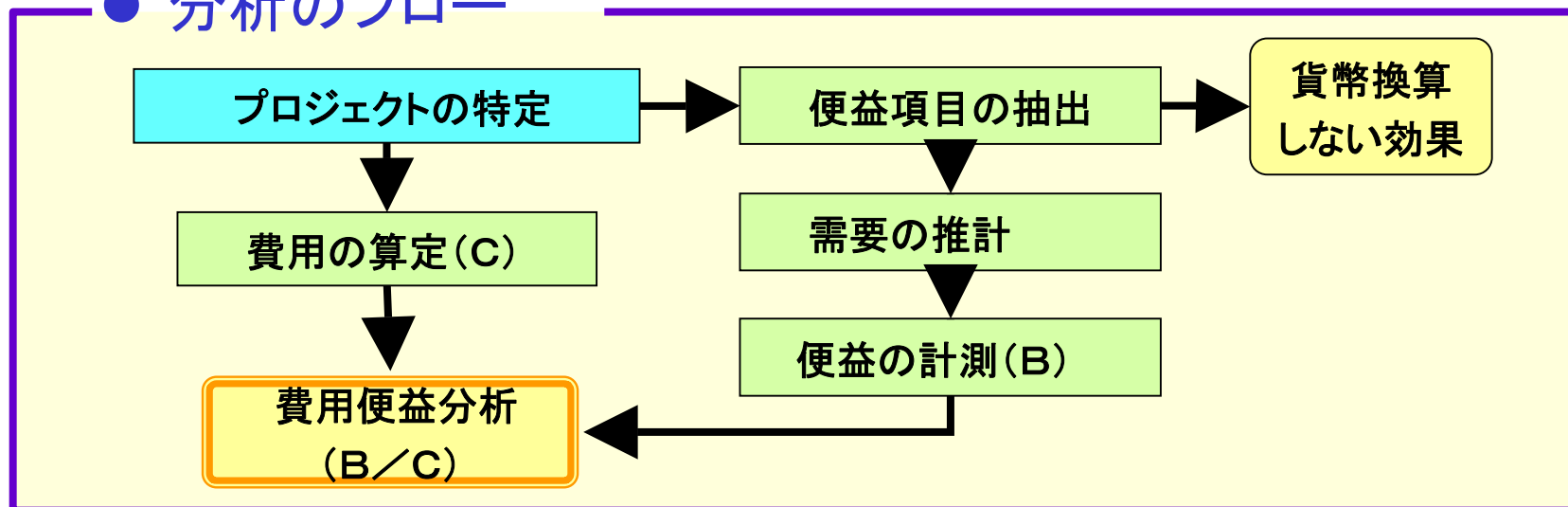
港湾で取り扱われる貨物の高付加価値構造への転換にあわせた**物流機能の棲み分け**が必要となっている。

- 既存施設の**ふ頭用地が手狭**であることに加え、バルク貨物でヤードが占用されているため新たな貨物への対応が困難となっている。
- 船舶の大型化が進んでいる中、現有施設では外貿を安定的に取り扱うために必要な**水深12mの岸壁が無く**、既存施設についても10年以上経過しているなど対応が遅れており、今後の物流効率化を進める上で、ターミナルの建設が必要不可欠となっている。

尼崎西宮芦屋港の背後地域の活性化を支える
外貿物流ターミナル整備の必要性は高いものである。

②事業の投資効果

● 分析のフロー



【プロジェクトと便益項目の抽出】

多目的国際ターミナル整備プロジェクト

《物流に資する効果》

- 輸送距離・時間の短縮

貨幣換算

《その他の効果》

- ターミナルの混雑緩和
- 船舶の大型化
- 輸送信頼性の向上
- 排出ガス・騒音等の減少
- 廃棄物護岸の整備費用縮減

【需要の推計】

－12m岸壁(2バース)の対象貨物量の設定

単位:千トン

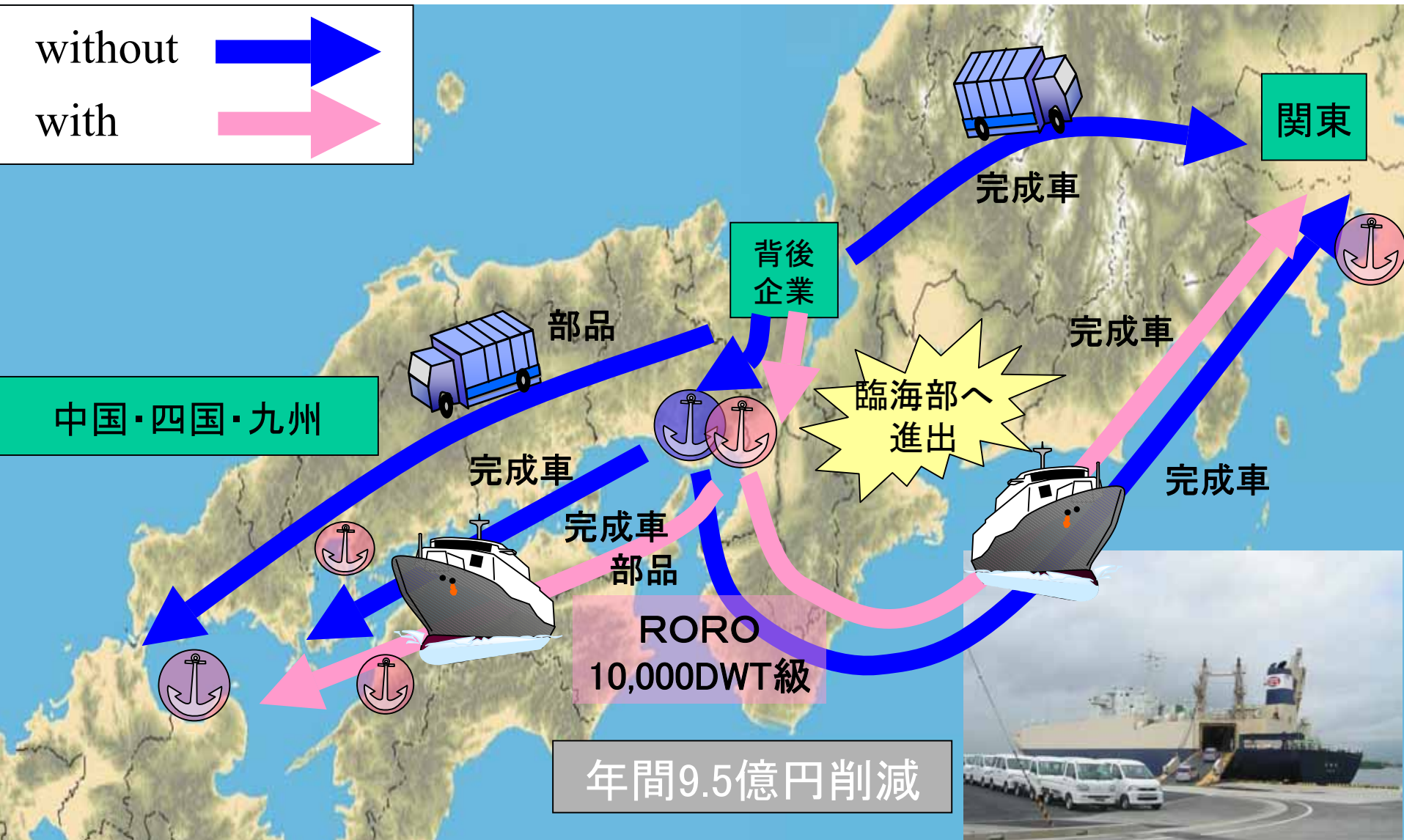
	輸出	輸入	移出	移入	貨物量
金属機械工業品	121	7			128
化学工業品	3	6			9
自動車			318	48	366
合計	124	13	318	48	503

※実績及び主要企業へのヒアリングを行い設定

(H21年推計)

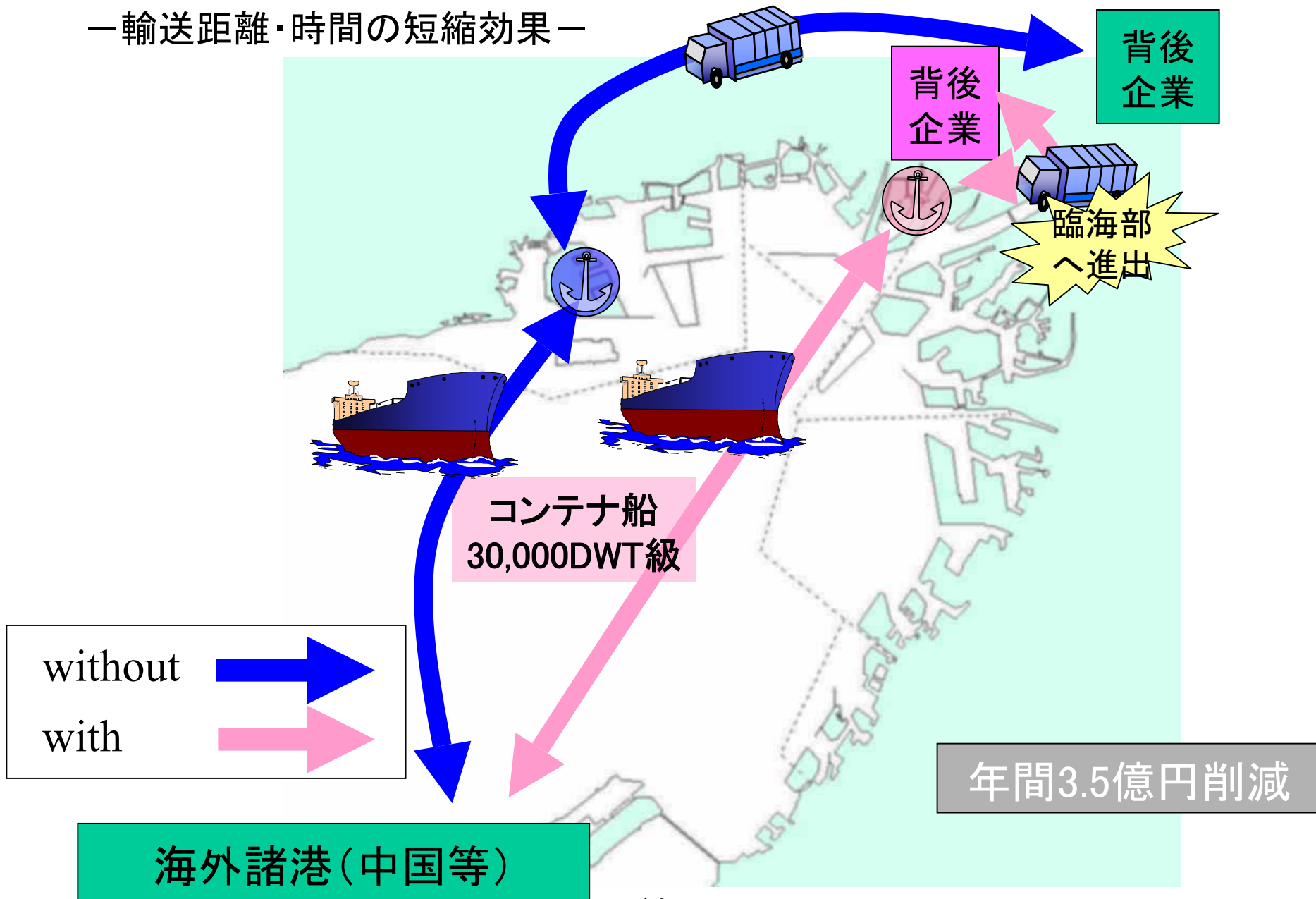
【便益の計測：自動車関連】

— 輸送距離・時間の短縮効果 —



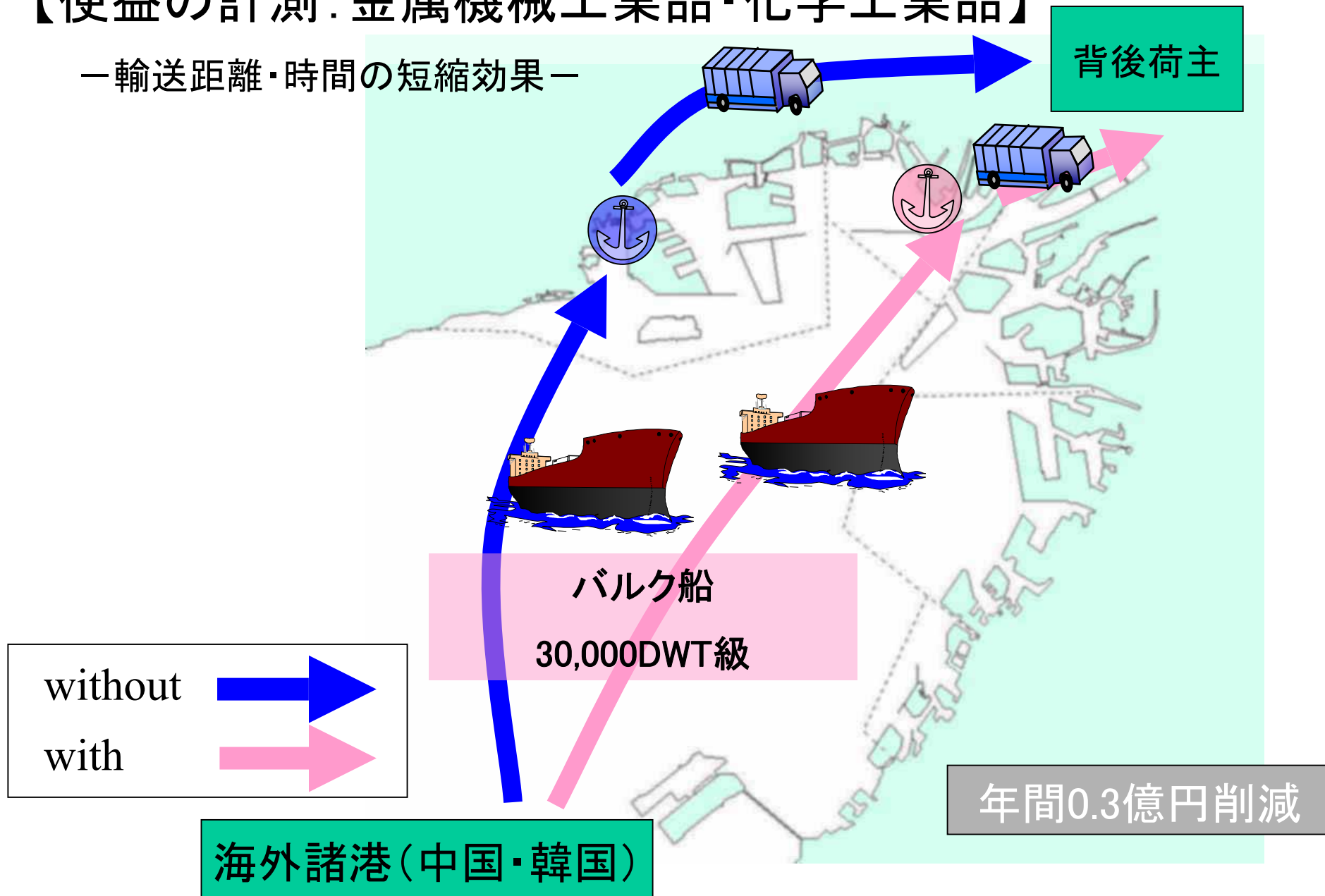
【便益の計測：金属機械工業品】

— 輸送距離・時間の短縮効果 —



【便益の計測：金属機械工業品・化学工業品】

— 輸送距離・時間の短縮効果 —



【費用便益分析結果】

● 費用の算定

(割引率・デフレータ・維持更新費用を考慮しない場合)

プロジェクトの総費用	178 億円
既投資額(H15年度末)	127 億円
進捗率	71 %

● 便益の算定(年間)

輸送距離・時間短縮便益 13.2億円

● 費用便益分析結果

		現在価値換算後
残事業の効果	便 益 (B)	89 億円
	費 用 (C)	58 億円
	費用対便益(B/C)	1.5
全体事業の効果	便 益 (B)	306 億円
	費 用 (C)	218 億円
	費用対便益(B/C)	1.4
	その他定量的に 把握する効果	CO ₂ 削減量 1,967トン-C/ 年 NO _x 削減量 53トン/年

4. 今後の事業進捗の見込み

- 平成16年度に1バース目を暫定的に供用し、平成21年度末までに完成する予定。
- フェニックス事業を考慮して事業進捗が遅れてきたものの、今後は部分竣工する等、支障となるものはない。

5. コスト縮減及び代替案の検討

【コスト縮減への対応】

廉価な荷役機械を用いることにより5億円のコスト削減を図る予定。

【代替案の検討】

昨今の船舶の大型化の動向や、港湾利用者の要請、並びに残事業の費用対効果を踏まえ、現計画による多目的国際ターミナルの整備が適切である。

6. 対応方針

1. 事業の必要性

- 企業の新規立地や設備投資が進んでおり新たな物流が発生する見込みが出ている。
- ふ頭用地が手狭であり、貨物の高付加価値化や新たな物流への対応が遅れている。
- 船舶の大型化に対して対応が遅れており、早期に対応が必要である。
以上のことから必要性および緊急性は高いものとなっている。

2. 事業進捗の見込み

- 平成16年度に暫定的に1バース目を供用開始した。平成21年度完成を目指す。
- 今後の事業の進捗において支障となるものはない。

3. コスト縮減及び代替案の可能性

- 廉価な荷役機械を用いることにより5億円のコスト削減を図る予定。
- 現計画による多目的国際ターミナルの整備が適切である。

【対応方針(原案)】

事業継続

尼崎西宮芦屋港尼崎地区多目的国際ターミナルは、船舶の大型化や貨物の増大に対応し、物流の安定化・効率化を図るものであり、地域振興及び発展を支えるため、その事業進捗が求められております。今後とも事業を推進し、早期の完成を目指します。