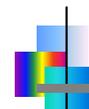


堺泉北港汐見沖地区多目的 国際ターミナル整備事業

建設事業評価委員会

平成18年 9月13日

1



大阪湾のみなとの概要

資料 2



特定重要港湾(3港湾)

- ・大阪港
- ・神戸港
- ・堺泉北港

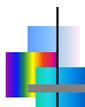
重要港湾(2港湾)

- ・阪南港
- ・尼崎西宮芦屋港

地方港湾(14港湾)

- 泉州港 二色港 泉佐野港
- 尾崎港 淡輪港 深日港
- 岩屋港外7港

2



大阪湾港湾の役割(シリコンベイ構想～物流の観点から～)

(平成17年9月策定 国土交通省近畿地方整備局)

阪神港【大阪港/神戸港】(スーパー中枢港湾)

- 効率的・一体的なコンテナターミナルの運営
- 基幹航路・近海航路コンテナターミナルの集中的な取扱
- 国際フェリー、ROROターミナル等の適切な整備

近海航路取扱コンテナターミナル

大阪港 / 堺泉北港 / 尼崎西宮芦屋港

モーダルシフト推進のための**内航フェリー・RORO航路**の維持拡充

神戸港 / 大阪港 / 堺泉北港 / 阪南港

新たな貨物需要への対応

- 堺泉北港**に中古自動車輸出拠点を早期に整備。加えてオークション施設が立地する神戸港等においても早期に整備。
- 建設資材・金属くず等の在来貨物は、**堺泉北港**、阪南港、尼崎西宮芦屋港で取扱拠点を早期に整備。

3



堺泉北港港湾計画の概要

平成18年2月改訂

4

府営港湾長期構想と港湾計画

平成17年6月改訂

平成18年2月改訂

府営港湾長期構想(あすばーと21)

大阪府独自の施策として平成7年度に策定

目標年次 ▶ 平成37年(2025年)

対象港湾 ▶ 堺泉北港・阪南港
二色港・泉佐野港・泉州港
尾崎港・淡輪港・深日港

港湾などの大規模社会資本は、その整備に長期間を要することから港湾を取り巻く様々な課題・要請に対応していくため長期整備構想を策定。
策定後10年が経過し、社会経済情勢の変化により、管理・経営・振興の視点も加え改称し改訂。

概ね向う10年間で必要とされるハード施策を抽出

港湾計画

港湾法第3条の3に基づく法定計画

目標年次 ▶ 平成20年代後半

対象港湾 ▶ 堺泉北港・阪南港

港湾整備事業は、港湾計画に定められた施設について、事業を行うことになっており、施設整備における国の負担金、補助金の拠出は、計画された施設に限られている。



中古自動車輸出の拠点港としての港湾機能の拡大

【課題】

- 船待ち、船舶大型化による岸壁不足
- 港湾奥部に散在するヤード
- 横持ち等非効率な港運実態

【対応】

- 船舶の大型化に対応
- 大規模保管用地等を確保
- 中古自動車輸出の効率化

中古自動車輸出拠点(新規計画)

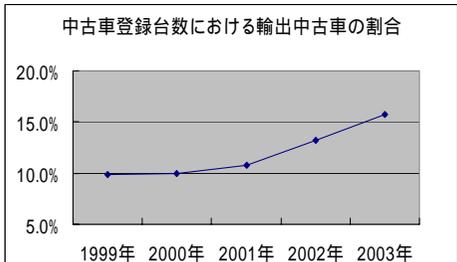
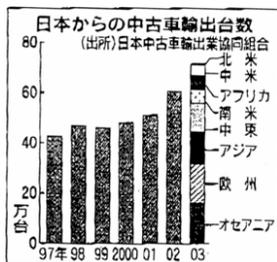
PCC船の大型化・バース不足に対応
水深-13m 岸壁1バース 延長290m (新規計画)
水深-11m 岸壁2バース 延長520m (新規計画)
中古車輸出関連施設整備
約5.9ha



中古自動車の貨物量推計

背景

日本車の信頼性及びブランド力により海外での高い需要
海外企業と共同によるオークション会場の開設や中古車検査システムの導入
中古車登録台数に対する輸出自動車割合の増加
供給側である新車の登録台数も毎年堅調に伸びている



中古自動車の貨物量推計

推計

将来中古自動車登録台数が450万台～500万台と見込まれる

・現状分析
・企業ヒアリング等
・中古車市場の約2割が海外輸出と見込まれる

将来中古車輸出台数100万台

堺泉北港での拠点化整備の実施により過去実績相当が取扱量と見込まれる

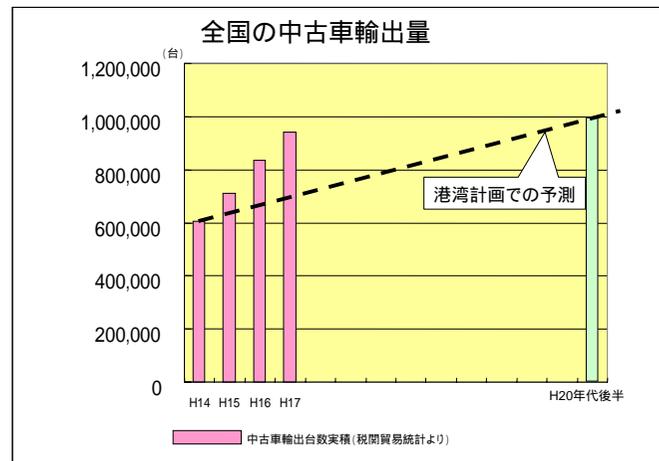
堺泉北港中古車台数19万7千台

将来:平成20年代後半

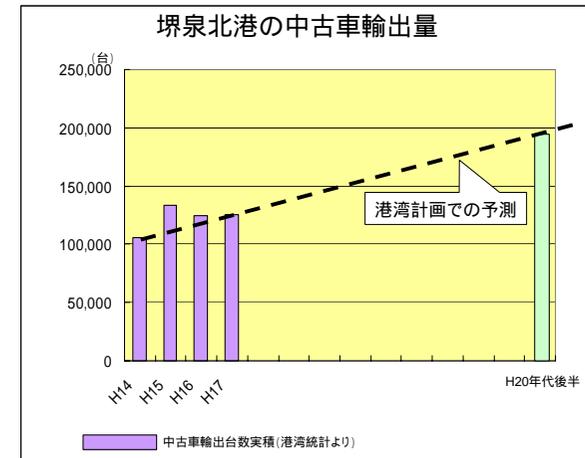
堺泉北港の現状



中古車輸出の現状



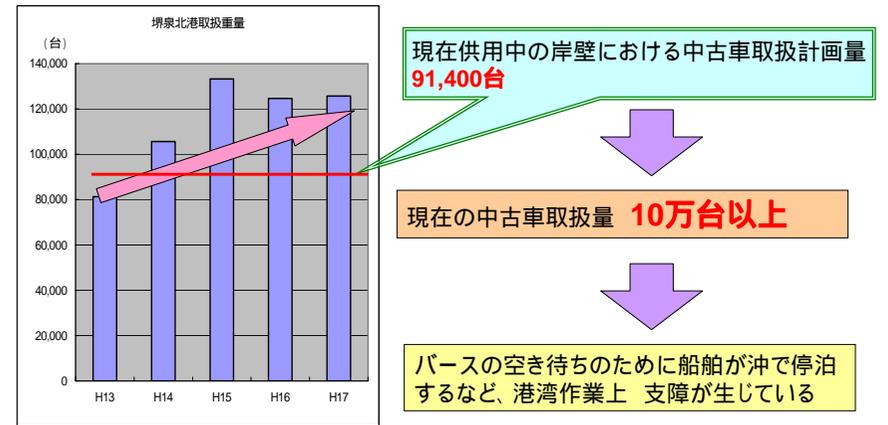
中古車輸出の現状



堺泉北港の課題

13

船待ち等岸壁不足



14

港湾奥部に散在するヤード



15

横持ちによる非効率な港運実態



16

狭小な荷捌地による非効率な港運実態

中古車荷役状況



前置きスペースが狭く、
船舶への積み込み効率が非常に悪い。

17

その他の課題

粉体の荷役状況

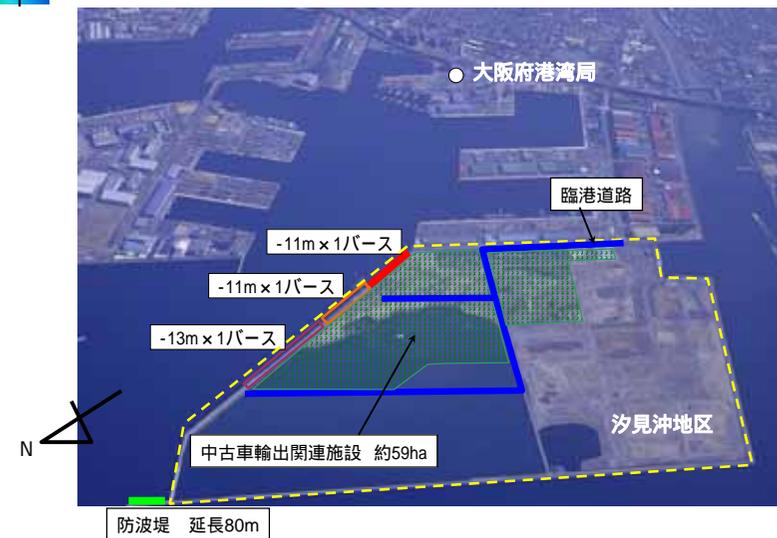


粉体が中古車に飛散



汐見沖地区整備計画の概要

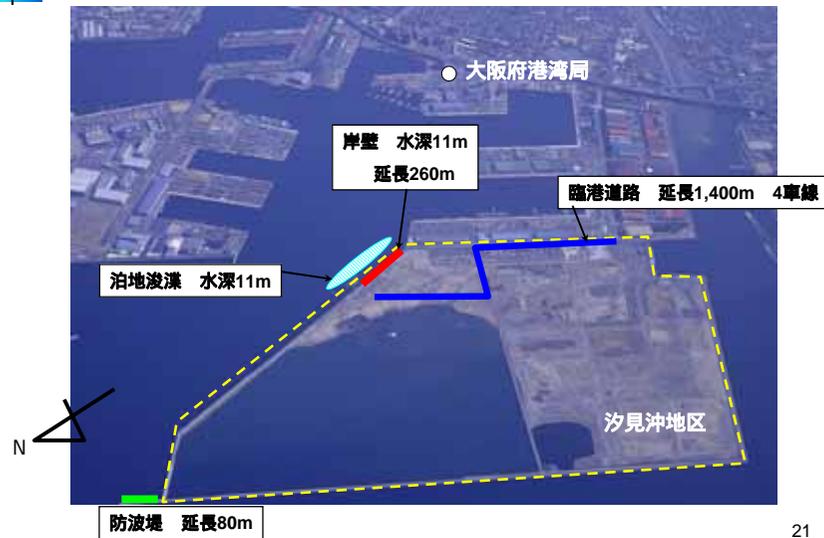
中古車輸出関連全体計画



19

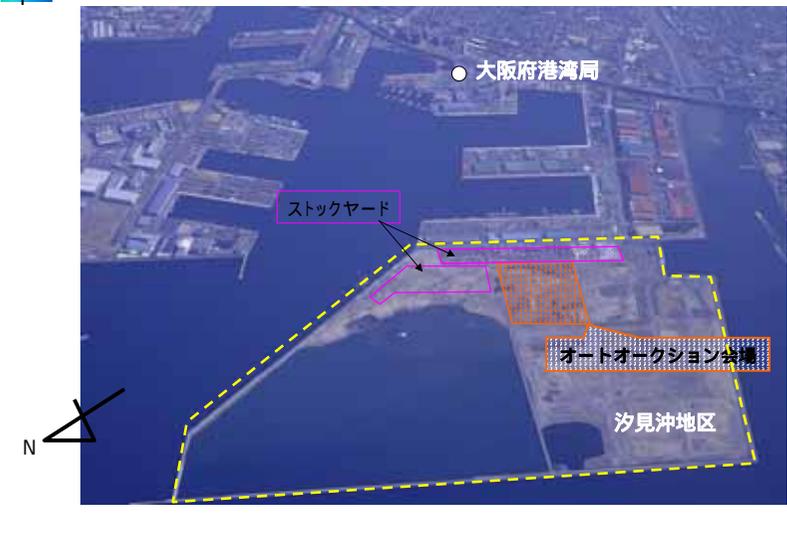
20

今回の整備計画



21

中古車輸出関連施設の現状



22

汐見沖地区オートオークション会場



平成18年7月より操業開始

23

事業効果の定量的分析(費用便益分析)

(便益の内容)

・陸上輸送費用削減便益 $B = 71.0$ 億円

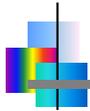
(費用の内容)

・事業費、維持管理費 $C = 22.6$ 億円

費用便益比 $B / C = 3.14$

* 算出根拠: 港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(国土交通省港湾局 平成16年6月)

24



陸上輸送費用削減便益

