

平成 30 年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	泉州港 北港地区 港湾整備事業	
担当部署	都市整備部 港湾局 計画調整課 事業グループ（連絡先 0725-21-7357）	
事業箇所	泉佐野市 泉州空港北 地先	
再々評価理由	再々評価後 5 年を経過した時点で継続中	
目的	関西国際空港二期事業の展開に伴う旅客・貨物の増加に対応した海上アクセス基地として、また完全 24 時間運用の海上国際空港に直結する我が国唯一の港湾として、新しい輸送体系である『海空複合一貫輸送(SEA&AIR)』や、ゆとりと豊かさを求める人々のニーズに対応した航空利用とクルージングとを組み合わせた『FLY&CRUISE』の実現などを目的とする。	
内容	港湾整備事業 岸壁工 (-7.5m) L=160m 、岸壁工 (-4.5m) L=130m 防波堤工 L=200m 、護岸工 L=100m 、埠頭用地 A=2.9ha	
事業費 () 内の数値は 事前評価時点のもの	全体事業費 約 130.0 億円 (国 : 40.0 億円、府 : 90.0 億円) (内訳) 工事費約 130.0 億円	【工事費の内訳】 岸壁工 約 60.0 億円 護岸工 約 20.0 億円 防波堤工 約 20.0 億円 埠頭用地造成 約 30.0 億円
事業費の変更理由	【事業費変動要因の状況】 変更なし 【他事業者との協議状況】 —	
維持管理費	—	

2 事業の必要性等に関する視点

	計画時点 H10	再々評価時 H25	再々評価時 H30	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<p>関西国際空港は、平成 6 年の開港以来、航空旅客・航空貨物の取り扱ひも順調な伸びを示している。今後、関西 2 期事業による滑走路等の供用（平成 19 年）に伴い、一層の航空旅客・貨物の増加が予想される。</p> <p>一方、海上空港としての利点を最大限活用する形として、小ロット大重量貨物の取り扱ひが顕在化し、港湾と空港が一体となった海空複合一貫輸送 (SEA & AIR) の実現性が一層増している。</p>	<p>①再評価時点と変化なし ②再評価時点と変化なし ③平成 23 年から「財政 再建プログラム (案)」の継続計画として、「財政 構造 改革 プラン (案)」を進めている。さらに当面の中期的な試算からも財政収支の見通しは厳しく本事業への投資は厳しい状況。</p> <p>④関西国際空港株式会社と大阪国際空港との経営統合により新関西国際空港会社が平成 24 年 7 月に設立され、その経営戦略として、今後貨物ハブ化への取り組みで、海空複合一貫輸送 (SEA & AIR) の展開が示されている。</p>	<p>①・②に関しては削除 ③再評価時点と変化なし ④平成 28 年度、空港設置管理者である新関西国際空港会社が、本事業に関連する関西国際空港二期事業の工事完成予定期日を平成 33 年度末から平成 48 年度末まで延伸する変更申請を国土交通大臣へ行った。</p> <p>今後の事業再開判断については、運営事業者である関西エアポート株式会社が事業採算性の検証を十分に行った上で、国、関係地方公共団体との調整を踏まえ行うことになった。</p>	—
地元等の協力体制等	<p>経済界、近隣県及び自治体から構成される関西国際空港全体構想推進会議の中で、関西国際空港二期事業の推進方策として港湾事業を導入の方針が示されており、関西国際空港二期事業の円滑な推進及び関空全体構想の早期実現を地域一体となって進めている。</p>			
	計画時点 H10	再々評価時 H25	再々々評価時 H30	変動要因の分析
事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標>	<p>計画時点では費用便益の分析手法が確立されていない。</p>	<p>事業休止方針であるため、B/C の算出を行っていない。 事業再開時には整備手法を再精査し、B/C を算出する。</p>	同左	—

事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	【効果項目】 ・24時間運用の国際空港と一体となった、海空一貫輸送(SEA&AIR)として。小ロット大重量貨物取扱など、物流革新に対応できる港湾として利用される。 ・海上(高速船)、鉄道(JR、南海)、道路(阪神高速、近畿自動車道)といった他の空港にないアクセスが完備されており、航空機利用者はもとより、近隣府県から便利な港として、湾内クルーズや瀬戸内クルーズといった、ゆとりや豊かさに対応。 ・震災時において海空連携による人的・物流輸送の結節点となる。 【受益者】府民、近隣県民、港湾関連事業者、港湾利用者			
	事前評価時点 H10	再々評価時 H25	再々々評価時 H30	変動要因の分析
事業の進捗状況 <経過> ①事業採択年度 ②事業着工年度 ③完成予定年度	①事業採択年度：H11 ②事業着工年度：H11 ③完成予定年度：H18	①事業採択年度：H11 ②事業着工年度：H11 ③完成予定年度：未定	①事業採択年度：H11 ②事業着工年度：H11 ③完成予定年度：未定	
<進捗状況>		(平成24年度末) ・全体 19 % (25億円/130億円) ・用地 - % (用地取得不要) ・工事 19 % (25億円/130億円)	(平成29年度末) ・全体 19 % (25億円/130億円) ・用地 - % (用地取得不要) ・工事 19 % (25億円/130億円)	
事業の必要性等に関する視点	関西国際空港二期事業の展開に伴い、旅客・貨物の増加に対応した海上アクセス基地として、また完全24時間運用の海上国際空港に直結する我が国唯一の港湾として、海空複合一貫輸送(SEA&AIR)の拠点を整備する本事業は必要である。			

3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	平成24年7月に、関西国際空港と大阪国際空港の経営統合により、新関西国際空港株式会社による運営が開始され、同社の中期経営計画において、貨物ハブへの取組として海空複合一貫輸送(SEA&AIR)の展開が経営戦略として位置付けられている。なお平成28年4月より空港運営権を関西エアポート株式会社へ譲渡されているが、その方針は変わっていない。 本事業の進捗見込みについては、関連する関西国際空港二期事業の進捗状況に左右されるが、現時点で残事業については当面凍結とされており、将来需要や事業採算性の検証を十分に行った上で、国、関係地方公共団体との調整を踏まえ、空港運営事業者である関西エアポート株式会社が判断することになっている。 よって今後の事業進捗見込については、「大阪府都市整備中期計画(案)」に基づき、関西国際空港二期事業の進捗等を踏まえ、検討することとし、その間事業を休止する。
--------------	---

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	関西国際空港二期事業の進捗等を踏まえ、海上国際空港に直結した泉州港の貨物需要、特殊性等を活かした効果を検証するとともに、最適な工法やコスト縮減などを検討し事業計画の見直しを行い、事業再開について検討するため、その間事業を休止する。
---------------------	---

5 特記事項

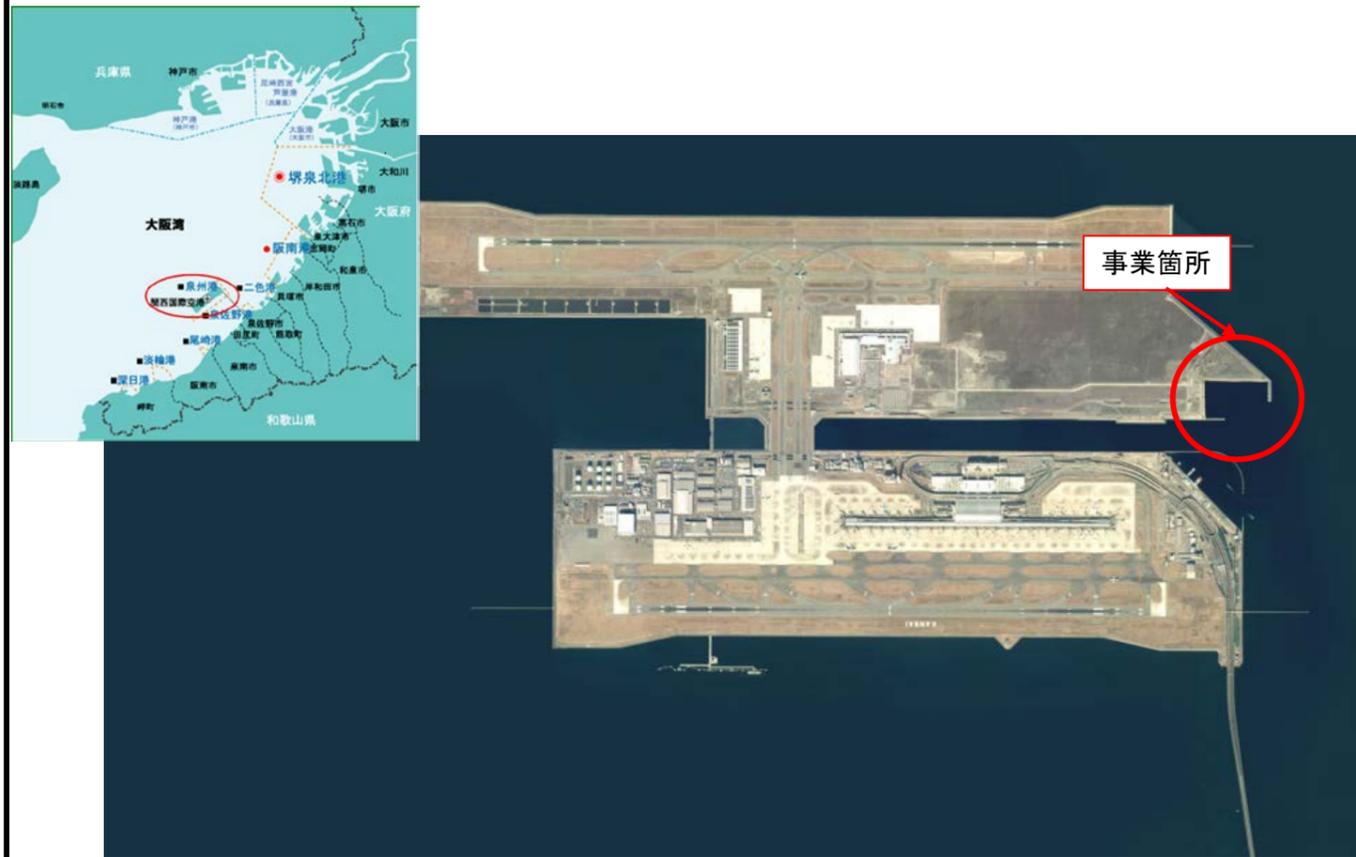
自然環境等への影響とその対策	工事実施における、周辺水質環境への影響については、水質汚濁防止膜など付帯施設を利用することによる水質汚濁の防止と、施工前、中、後の水質調査を行い環境への配慮を行う。
前回評価時の意見具申(付帯意見)と府の対応	—
上位計画等	【上位計画】 泉州港港湾整備計画 [H9.8] 大阪府営港湾長期構想あすぼーと21 [H17.6] 大阪府都市整備中期計画(案) [H28.3] 【関連事業】 関西国際空港二期事業
その他特記事項	

6 対応方針(原案)

対応方針(原案)	○休止 <判断の理由> ・海空複合一貫輸送(SEA&AIR)の拠点として整備する本事業の必要性については変化がないが、関連する関西国際空港二期事業の残事業再開の判断が泉州港の今後の展開を大きく左右する。 よって今後の事業進捗見込については、「大阪府都市整備中期計画(案)」に基づき、関西国際空港二期事業の進捗等を踏まえ、検討を行う予定である。 以上のことから、事業を休止する。
----------	--

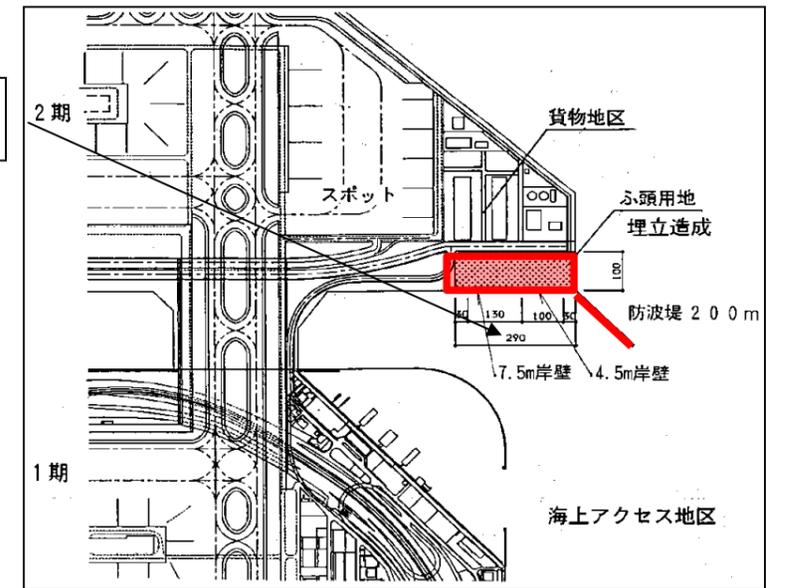
平成30年度 再々評価 (泉州港 北港地区 港湾整備事業)

事業箇所図

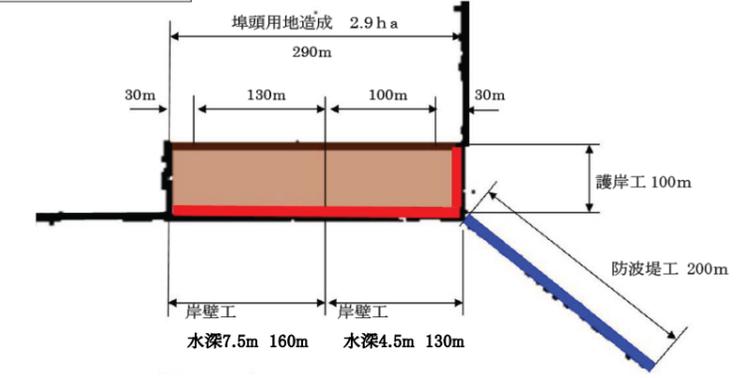


平面図

〔北港〕岸壁 (-7.5m)
(-4.5m)



整備計画図



現況写真



標準断面図

岸壁(-7.5m)

