

新規事業評価調書

| | | |
|------------|----------------|--|
| 事業名 | | 堺泉北港 汐見沖地区多目的国際ターミナル整備事業 |
| 所在地 | | 泉大津市 夕凧町地先他 |
| 事業概要 | 目的 | 中古自動車を含む輸出入貨物の取扱いが増加し、非効率な荷役形態となっている堺泉北港汐見沖地区において、岸壁等の港湾施設の整備を行い、中古自動車輸出の拠点港としての機能強化並びに物流の効率化を図る。 |
| | 内容 | 多目的国際ターミナル整備事業 岸壁（水深 11m、延長 260m） 防波堤（延長 80m） 泊地浚渫（水深 11m 31,000m ³ ） 臨港道路（延長 1,400m、4 車線） |
| | 事業費 | 全体事業費 : 26.3 億円 岸壁 : 20.0 億円 防波堤 : 3.2 億円 泊地浚渫 : 1.1 億円 臨港道路 : 2.0 億円 |
| | 維持管理費 | 4 百万円 / 年 |
| | 関連事業 | 企業誘致関連事業 |
| 上位計画等の位置づけ | | 大阪府営港湾長期構想（あすぼーと 2 1）（平成 17 年 6 月策定） 堺泉北港港湾計画（平成 18 年 2 月改訂） 中古自動車の輸出等の効率化を図るとともに、船舶の大型化に対応するため汐見沖地区に次の公共埠頭の整備を計画 岸壁（水深 13m） 1 バース 290m 岸壁（水深 11m） 2 バース 520m（うち今回 1 バース 260m） |
| 優先度 | | 堺泉北港港湾計画において、汐見沖地区が中古自動車輸出の拠点に位置づけられている。中古自動車については今後も輸出の増加が見込まれており、また汐見沖地区では中古自動車オークション会場が既に関業（H18.7）したこともあり、不足する岸壁の整備を早急に行う必要がある。 |
| 事業の進捗予定 | 事業段階ごとの進捗予定と効果 | 平成 19 年度 測量、土質調査、詳細設計、岸壁工事着手 平成 21 年度 防波堤工事着手 平成 22 年度 臨港道路、泊地浚渫工事着手 |
| | 完成予定年 | 平成 23 年度 |

| | | |
|-------------|-------------|---|
| 事業を巡る社会経済情勢 | 事業目的に関する諸状況 | <p>【事業目的に関する諸状況】</p> <p>堺泉北港では輸出入貨物の取扱が増加しており、今後能力不足となることが予測されている。また、中古自動車、鉄鋼、合板、鋳産品等の貨物を同じ岸壁で扱っており中古自動車ヤードや合板倉庫等が輻輳している上に、岸壁の背後スペースが狭いため、非効率な荷役形態となっている。</p> <p>『大阪府営港湾長期構想（あすぼーと 2 1）平成 17 年 6 月策定』</p> <ul style="list-style-type: none"> 堺泉北港については、大阪湾における港湾物流の効率化や適切な機能分担の観点から、輸出自動車や青果物、合板、建設資材などの特定貨物の拠点港としての役割を担うため、港湾施設の整備促進を図ることとしている。 <p>『堺泉北港港湾計画（平成 18 年 2 月改訂）』</p> <ul style="list-style-type: none"> 中古自動車の輸出は、アジアやニュージーランド等への輸出需要が高く、今後も貨物量の増加が見込まれる。さらに自動車保管ヤードが分散しているとともに、取扱岸壁が複数にわたり、非効率な港運作業が行われている。また、大規模で一体的な保管用地が不足しているため、他の貨物との混在や輸出検査後の保管用地が不足している。このため、大阪湾における中古自動車輸出の拠点港として、利用者ニーズに応じた港湾機能を拡大する必要がある。 <p>これらを踏まえ、背後に十分な広さの荷役スペースの確保が可能で中古自動車オートオークション会場等自動車関連施設と一体となった利用が可能な汐見沖地区に港湾施設を整備する。またそれに伴い、既存の岸壁においても現在輻輳している取扱い貨物を再編することが可能となり、非効率となっている荷役の改善を図ることができる。</p> |
| | 地元等の協力度 | <ul style="list-style-type: none"> ふ頭利用者から効率的に中古自動車を輸出できる岸壁の整備を求められている。 合板取扱事業者（荷主、港湾荷役事業者、船社）から岸壁、荷役スペースの確保を強く求められている。 地元泉大津市長が会長を務める泉大津港湾振興会（会員数 112 団体）や堺泉北港港湾振興連絡協議会（堺市・高石市・泉大津市）が、幅広くポートセールスや企業誘致を行っている。 |

| 事業効果の定量的分析 | 費用便益分析 | 具体的な便益内容 | 受益者 | 費用便益比 | 備考 |
|------------|------------------|---|-----|--------------|---|
| | | 陸上輸送費用の削減便益 | 府民等 | B / C = 3.14 | 「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」 平成 16 年 6 月 国土交通省港湾局 により算出 |
| | その他の指標 (代替指標) | | | | |
| 事業効果の定性的分析 | 安全・安心 | 陸上輸送から海上輸送へのシフトにより、道路交通事故の低減が図れる。 | | | |
| | 活力 | 平成 18 年 7 月に開業した中古自動車オークション会場と一体的な運用をすることにより中古自動車関連産業の誘致・集積が期待される。 トレーラによる移動の解消により、一般道路の交通量が抑制され、交通渋滞の緩和に寄与する。 | | | |
| | 快適性 | 排出ガスの削減 積出し港と中古自動車オークション会場が隣接することで、効率的な港運作業が可能となり、トレーラーから排出される Nox や CO ₂ 等の排出ガスを抑制することができる。 | | | |
| | その他 | | | | |

| 自然環境等への影響と対策 | 海域への影響 今回整備する岸壁は、自然環境への影響を極力少なくするため、埋立方式ではなく既存護岸の前面に棧橋を設置するものである。 また、施工時には汚濁拡散防止膜を設置するなど、周辺の自然環境への影響を抑えて施工する。 | | |
|--------------|---|-----------------------------------|--|
| | 代替案(ケーソン形式)との比較 | | |
| | 原案(棧橋形式)と代替案(ケーソン形式)との比較一覧を以下に示す。 | | |
| | | 棧橋形式(原案) | ケーソン形式 |
| | 構造概要 | 杭を打設し、棧橋形式の岸壁を構築する。 | ケーソンを据え付け、岸壁を構築する。 |
| | 一般的特徴 | 軟弱な地盤でも施工可能 既存の護岸を活かして岸壁の構築が可能 | 大規模な地盤改良が必要 |
| | 今回事業に適用した場合の環境への影響 | 小 | 大 (既存護岸の前面に新たな埋立地が発生するため) |
| | 施工費 | 約 20 億円 | 約 24 億円 |
| | 評価 | 既存護岸を利用でき、環境への影響も小さい | ・既存護岸の前面に施工(埋立) ・既存護岸を撤去し、新設護岸を施工(非効率) × |
| その他特記すべき事項 | | | |