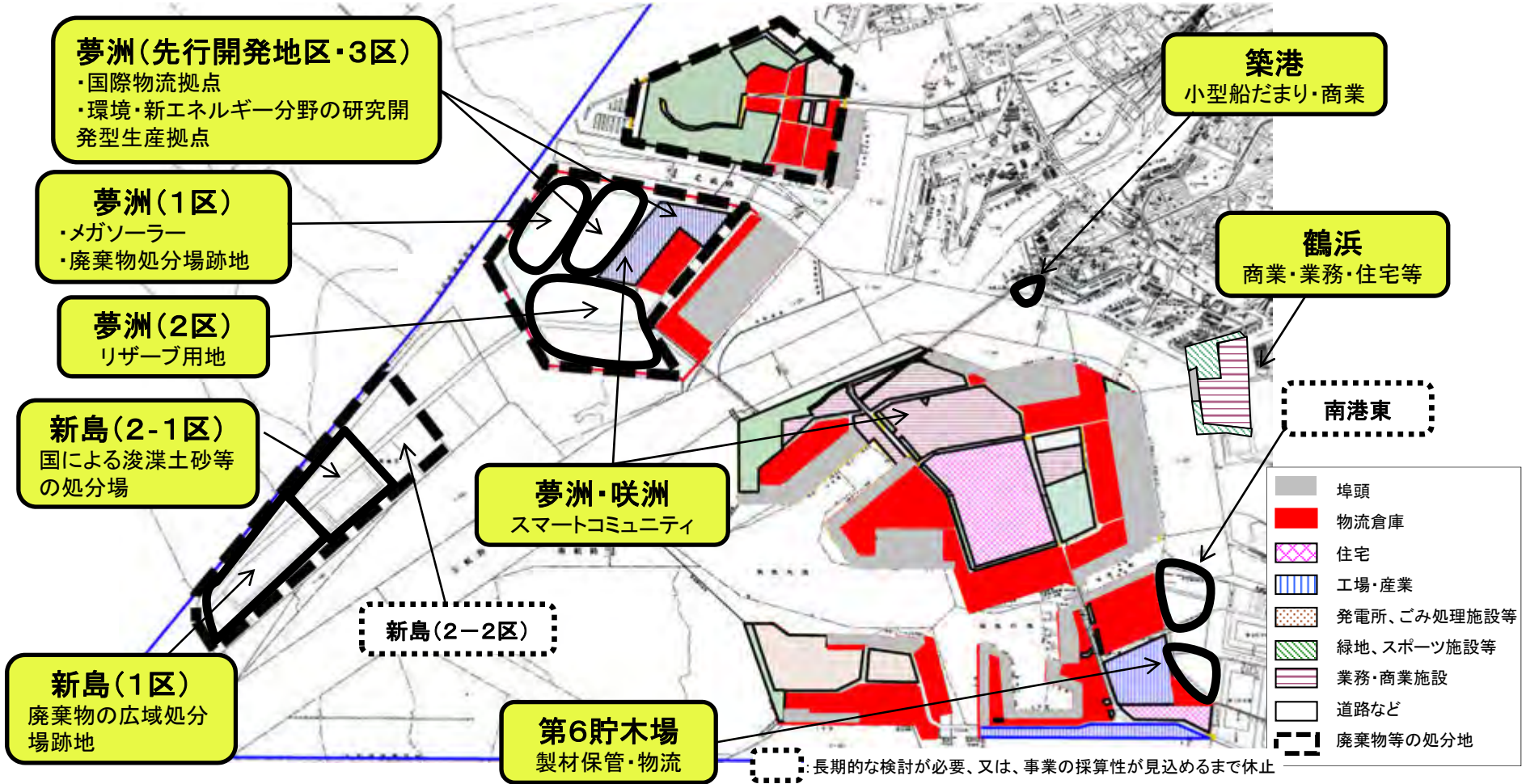


I-1-② 今後の必要性

■埋立地の必要性(想定される土地需要・機能)

1. 背後圏から発生する廃棄物、建設残土・浚渫土砂の海面処分場
2. 産業の国際競争力強化と経済成長を下支えする国際物流拠点
3. グリーン成長に資するイノベーションの実証拠点
4. 将来の大阪の発展・都市魅力向上のための大規模リザーブ用地

【埋立地の将来像(20年後を想定)】



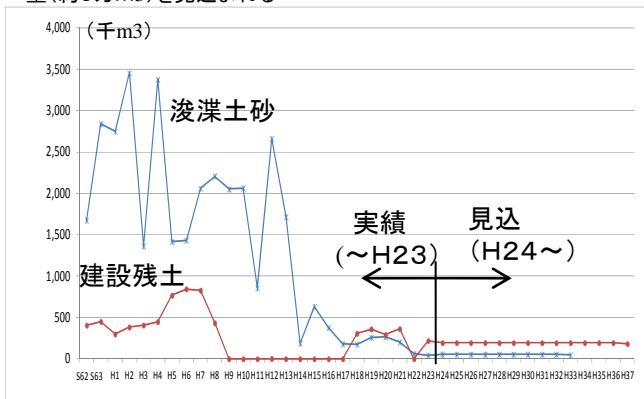
(参考) 廃棄物等の処分需要 / 国際物流拠点の立地需要

■ 廃棄物等の処分需要

廃棄物、浚渫土砂・建設残土の発生量は、平成10年度以降ほぼ横ばいで推移しており、今後も一定の処分需要が見込まれる

◎ 建設残土・浚渫土砂の発生量

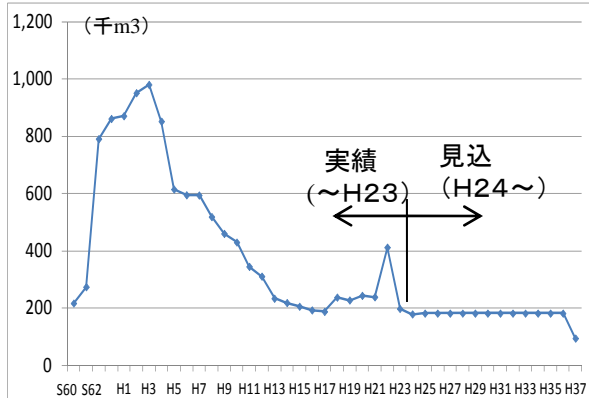
建設残土は変動が大きく、直近の実績(H23、約20万m³)と同等と見込まれる。浚渫土砂は、定常的な河川の維持浚渫による発生量(約5万m³)を見込まれる



浚渫土砂はH33年度まで、建設残土はH37年度まで受入(見込)(夢洲2・3区)

◎ 廃棄物(市域)の発生量

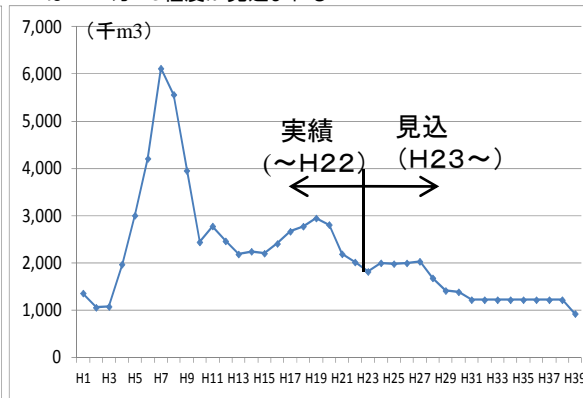
H13以降20万m³前後で推移しており、今後も同程度が見込まれる



H37年度まで受入(見込)(夢洲1区)

◎ 廃棄物(広域)の発生量

H10以降、200~300万m³で推移しており、当面約200万m³を見込まれるが、リサイクルの推進により、H31以降は120万m³程度が見込まれる



H39年度まで受入(見込)(新島1区)

■ 国際物流拠点の立地需要

- ・輸入貨物の市域への配送については、従来、大阪港から吹田や東大阪など内陸の物流拠点に輸送し荷捌き・方面別に仕分けたのち大阪市域へ2次輸送していた。
- ・近年、物流効率化、環境負荷の軽減を目的として、臨海部に物流拠点をシフトし、大型化・高度化した拠点から、直接市内・関西各地に配送する仕組みに変わりつつある。

【輸入貨物の配送効率化の動き】



【実需要：大阪港の大型開発物件のテナント移転元の状況】

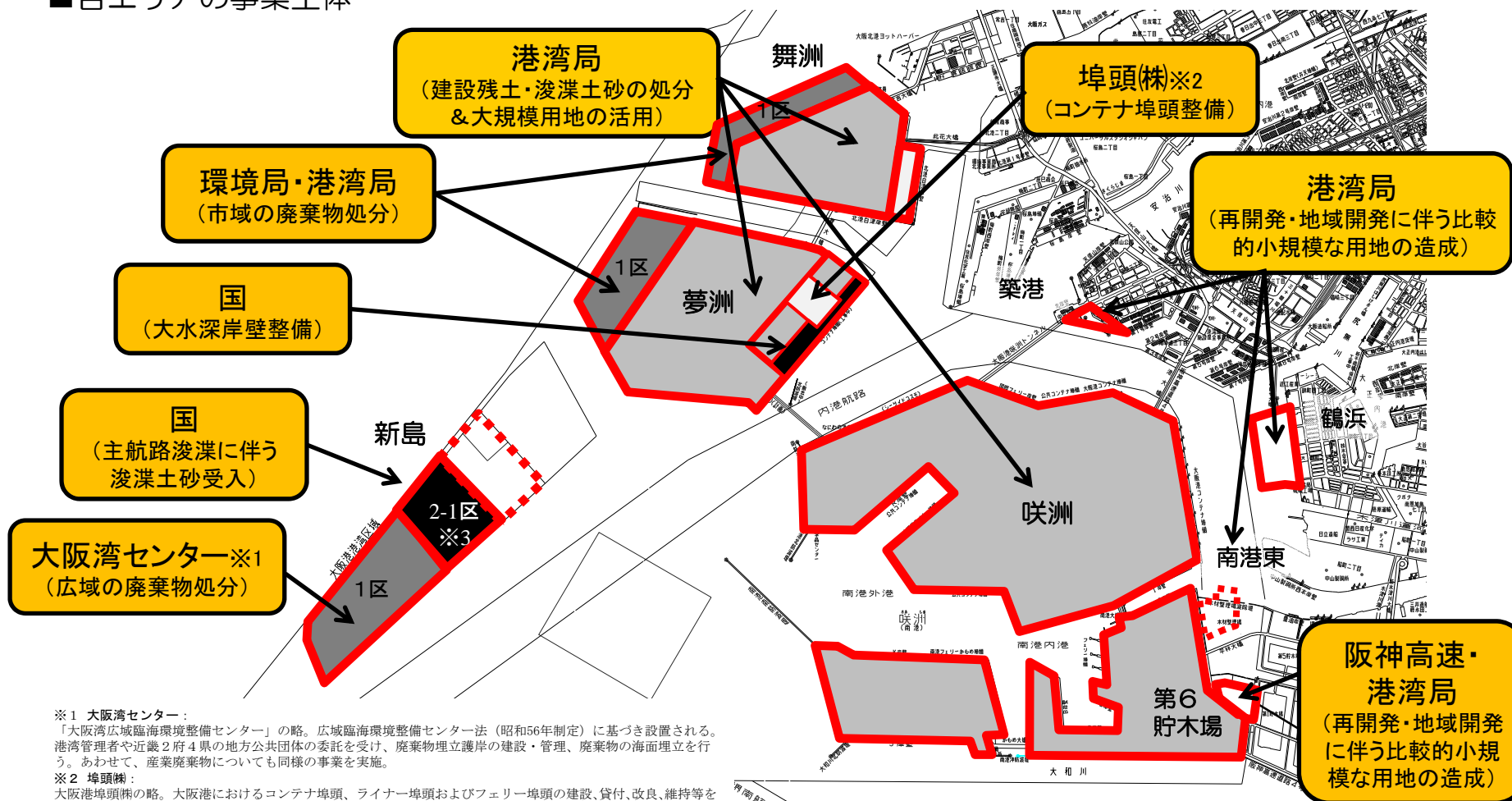


(出所：株式会社日本物流ステーション総合研究所資料)

I-2 事業主体

- ・夢洲コンテナ埠頭では、ターミナルごとに整備方式(公社、新方式、SPA中(上下分離)など)が異なり、市・埠頭株・国が役割分担して行っている。
- ・舞洲(1区)及び夢洲(1区)においては、港湾局が処分場を整備し、環境局が廃棄物を受入れている。処分完了後に、港湾局が処分場跡地の分譲を行い、分譲収入で処分場整備時の起債を償還する。
- ・新島1区の広域廃棄物処分場については、大阪湾センターが港湾局の委託により廃棄物埋立護岸を整備し、地方自治体の委託により、廃棄物の搬入施設の整備及び廃棄物の処分(埋立て)を行っている。

■各エリアの事業主体



※1 大阪湾センター：
「大阪湾広域臨海環境整備センター」の略。広域臨海環境整備センター法(昭和56年制定)に基づき設置される。港湾管理者や近畿2府4県の地方公共団体の委託を受け、廃棄物埋立護岸の建設・管理、廃棄物の海面埋立を行う。あわせて、産業廃棄物についても同様の事業を実施。

※2 埠頭株：
大阪港埠頭株の略。大阪港におけるコンテナ埠頭、ライナー埠頭およびフェリー埠頭の建設、貸付、改良、維持等を行う。2011年4月に(財)大阪港埠頭公社の全業務を承継した。

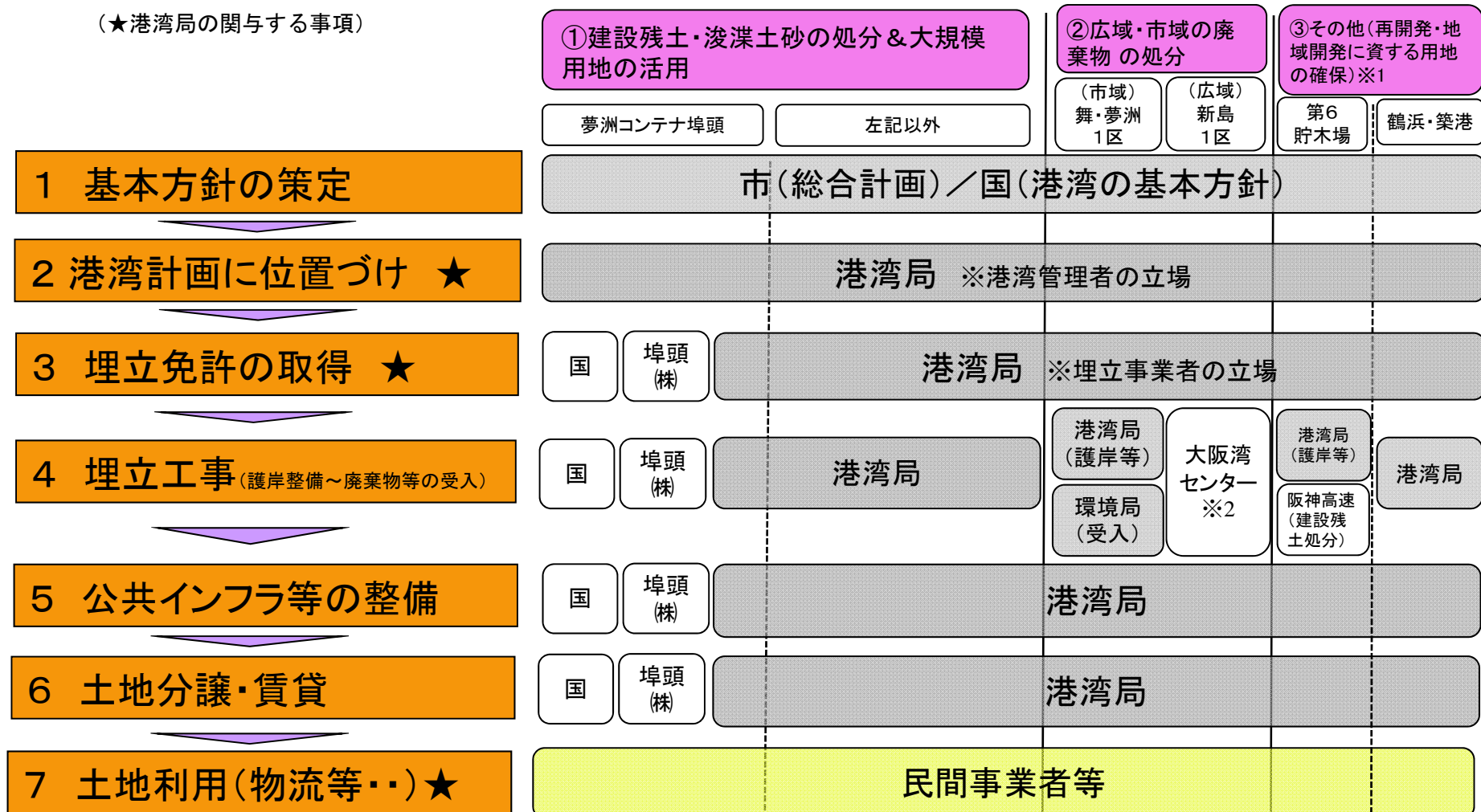
※3 平成24年度に国に事業継承

I - 3 事業の流れと市の関与

- 埋立事業は、計画立案、工事、インフラ等の整備、土地分譲・賃貸による資金回収、土地利用の順に進められる。
- 事業実施にあたっては、港湾管理者(市)が策定する港湾計画にもとづき、港湾管理者による埋立免許の許可(国が認可)が必要であり、土地利用にあたっては規制誘導を行っているため、埋立事業者に対して港湾管理者(市)の関与が働くしくみである。

■埋立事業の流れと事業主体の関係

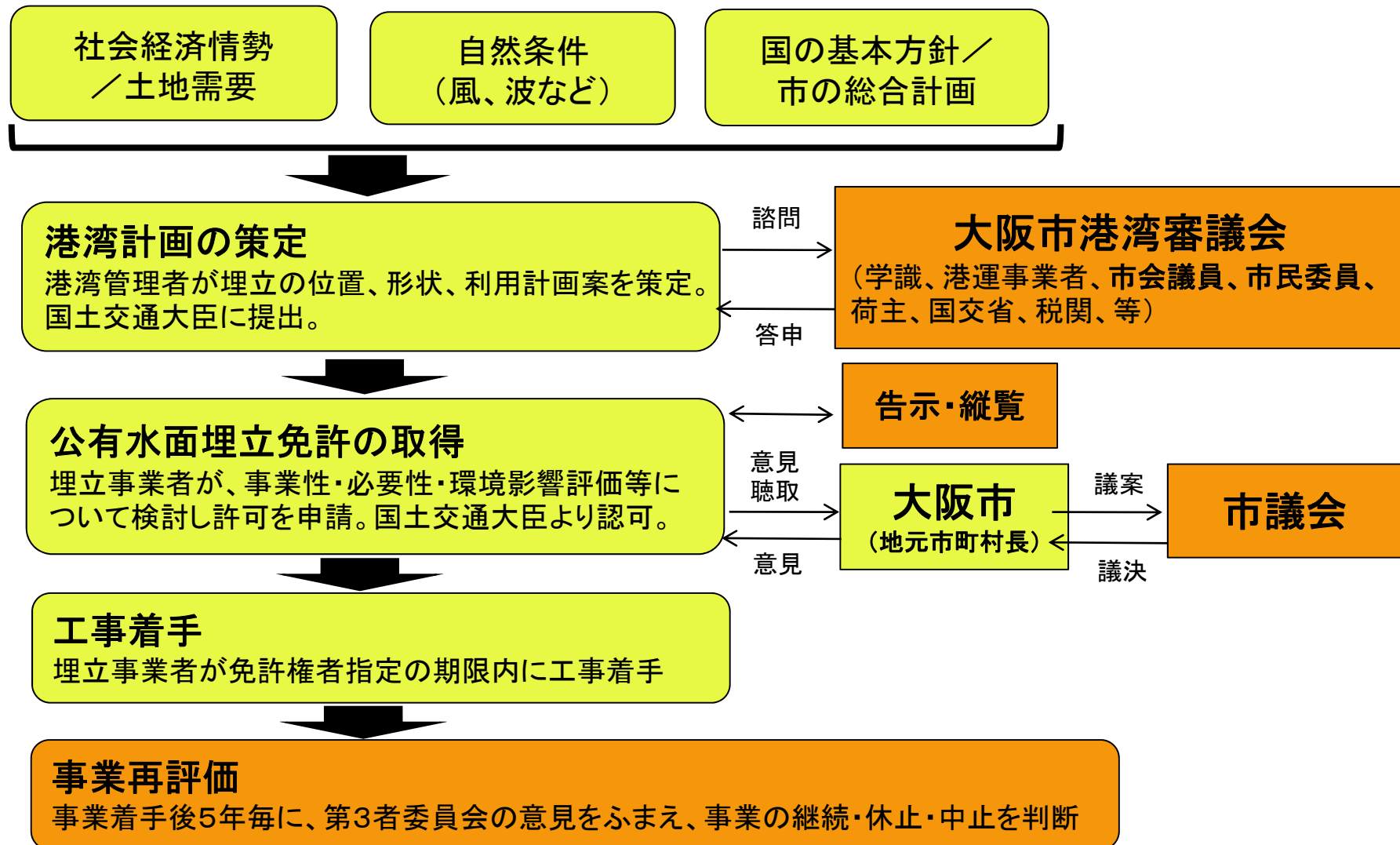
(★港湾局の関与する事項)



※1補足 南港東は国直轄事業で岸壁を整備し、背後用地を市が造成するしくみである。ここでは記載していない。 ※2 港湾局の委託により廃棄物埋立護岸の整備等を実施し、背後市町村の委託により廃棄物の埋立を行っている。

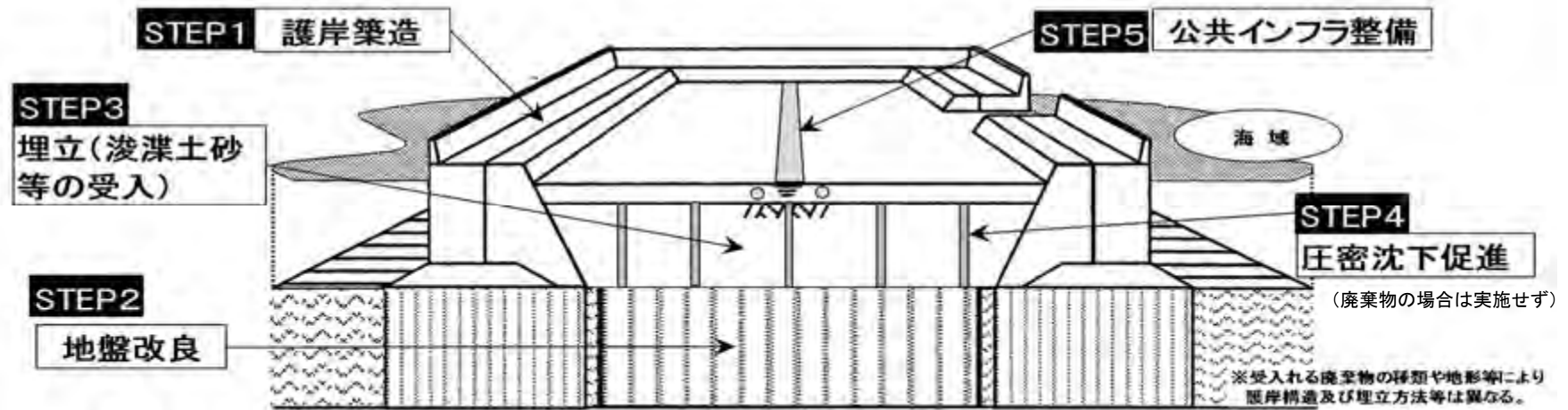
(参考) 埋立事業の意思決定・再評価プロセス

・ 港湾計画の策定、埋立免許の取得に係るプロセスにおいて、大阪市港湾審議会の答申、告示・縦覧、市議会の議決など、港湾関係者・市民の意見を聴取している。さらに、近年では、事業着手後、5年毎に、第三者委員会の意見をふまえ、事業の継続・休止・中止を判断している。



I-4 埋立工事の流れ

埋立工事は、外周護岸の築造、沖積粘土層の地盤改良、埋立（浚渫土砂等の受入）、埋立層（浚渫土砂層）の圧密沈下促進、公共インフラ整備の手順で行う。



STEP1 護岸築造

起重機船 護岸

- 土砂等を受け入れるために必要な処分場の外周護岸を築造する。

STEP2 地盤改良

地盤改良機 砂杭 砂 沖積粘土層

- 軟弱な沖積粘土層（海底面下）を地盤改良し、土地利用開始後の沈下抑制（圧密促進）及び浚渫土砂の受入量を増やす対策を実施する。

STEP3 埋立(浚渫土砂等の受入)

バージアンローダー船 海域 埋立処分場内 土運船 排砂管 護岸

- 浚渫工事等で発生した土砂を土運船に積み込み、処分場まで海上輸送し、バージアンローダー船で処分場内へ圧送する。

STEP4 圧密沈下促進

ドレーン材

《目的》
受入れた浚渫土砂層の圧密沈下を促進し、安定化を図る。

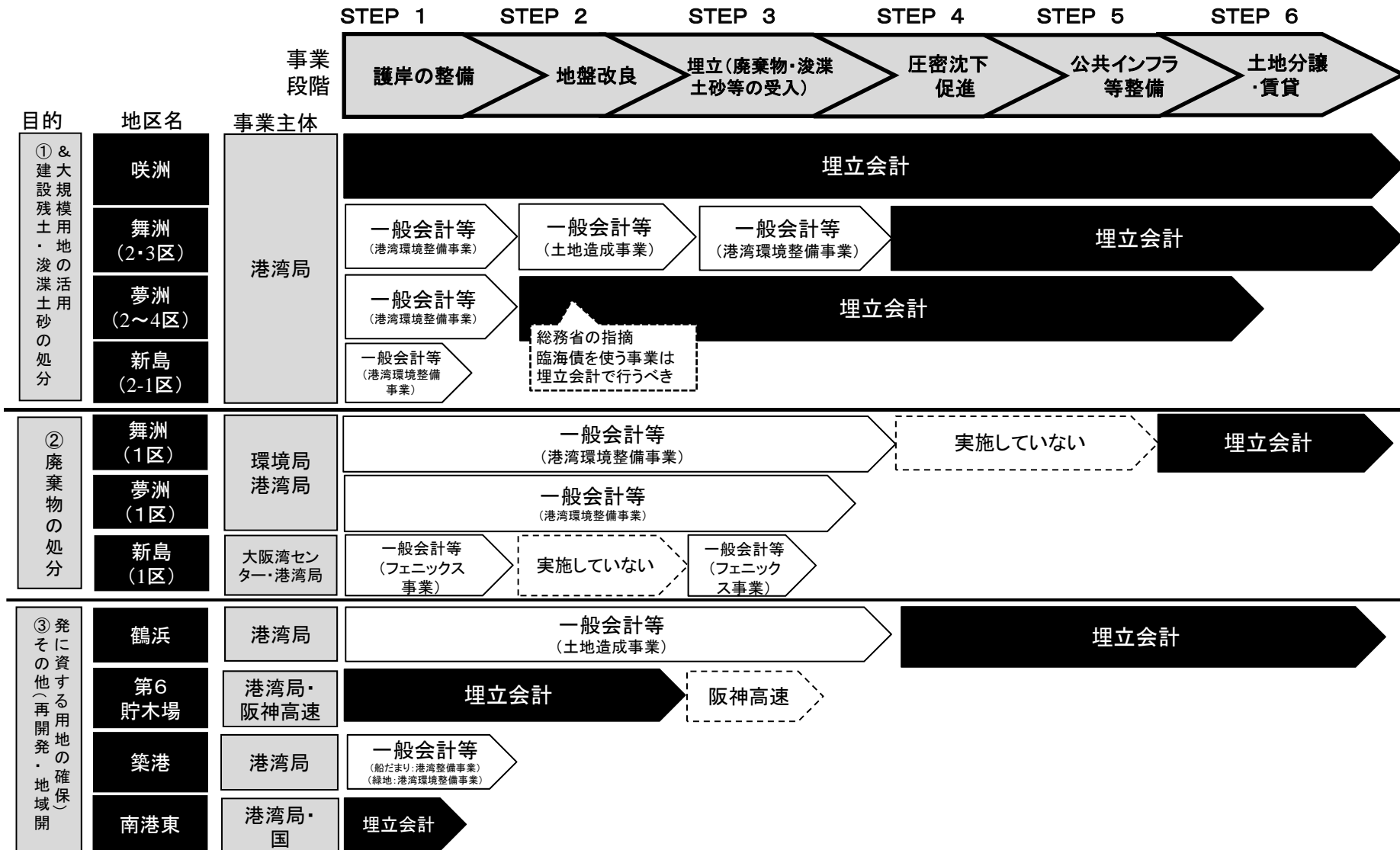
《施工方法》
浚渫土砂の受け入れ後、载荷盛土を行ったうえで、浚渫土砂層に砂杭（ドレーン材）を打ち込むことで、地下水の水みちを作り、水分の排出・圧密沈下を促進する。

STEP5 公共インフラ整備

《目的》
埋立後の土地利用において、道路や下水道・水道等のライフラインを整備することで、土地の資産価値を高めるとともに、企業誘致を促進させる。

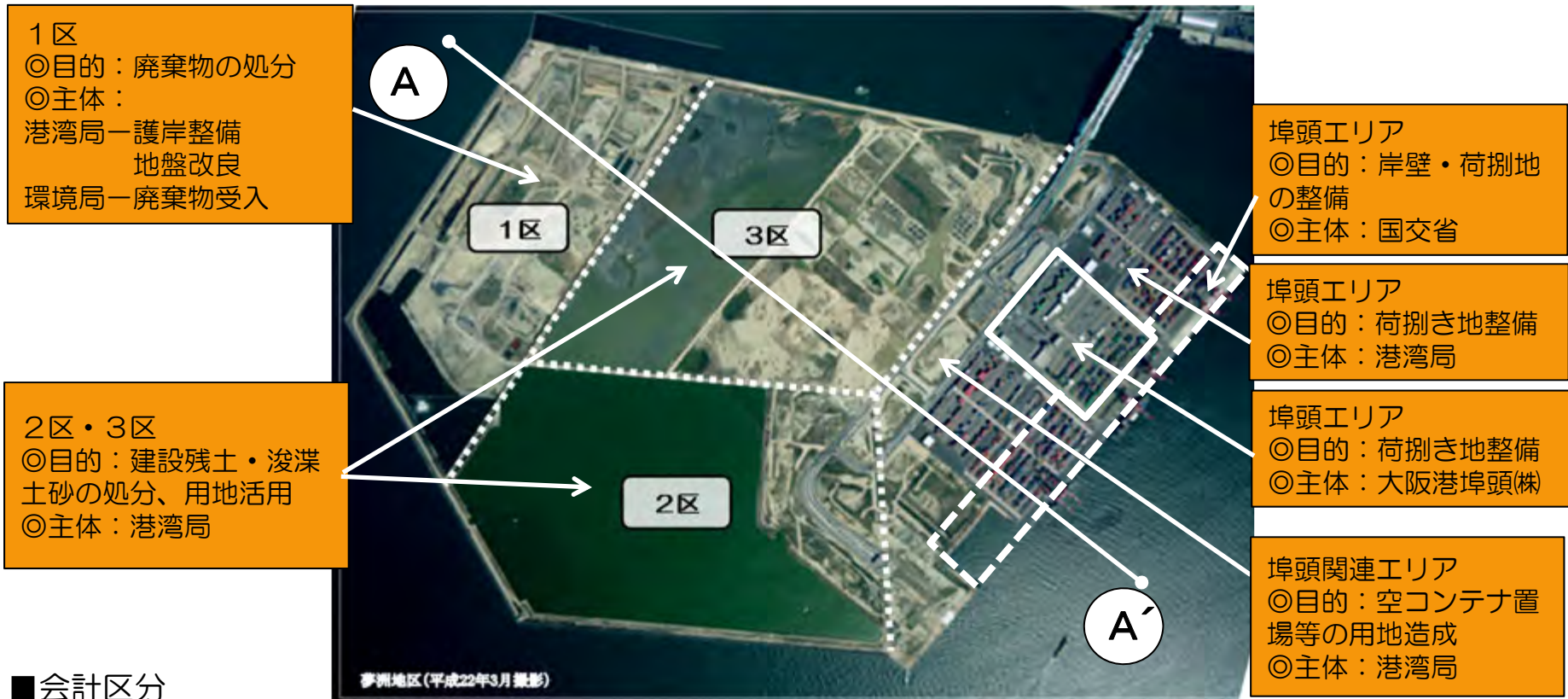
I-5 事業段階ごとの会計区分

・咲洲では、護岸の整備から公共インフラ等の整備まで埋立会計で実施した。
 ・舞洲、夢洲、新島では、廃棄物等の処分に係る段階は一般会計、造成後の用地活用に必要段階は埋立会計で実施することを基本としつつ、夢洲では地盤改良以降を埋立会計で実施するなど、地区ごとに異なる会計区分となっている。



I - 6 参考事例（夢洲地区の場合）

■事業目的と主体



■会計区分 (A-A'断面)

