

事業再評価調書

(指定様式)

事業名	大阪港北港北地区臨港道路整備事業（耐震改良）		
担当	港湾局計画整備部計画担当（連絡先：6615-7773）		
1 再評価理由	国庫補助事業を除く事業で事業開始年度から起算して5年目の年度において継続中のもの（国庫補助事業であったが22年度より交付金化）		
2 事業概要	①所在地	此花区北港白津1・2丁目～此花区北港2丁目	
	②事業目的	<p>此花大橋(以下「本橋」という。)は、耐震強化岸壁として整備されている夢洲コンテナターミナルからの幹線貨物輸送ネットワークの一部を担っており、夢洲から舞洲、此花区へ至る交通路を背後地域の道路網と一体的な輸送体系を確保する緊急交通路として、本市地域防災計画に位置付けられている。</p> <p>地域防災計画で位置付けられた緊急交通路については、それらを構成する土木施設等の耐震性の強化を図っていくこととしており、本橋についても、平常時のみならず災害時も含め、関西経済圏の幹線貨物輸送を支える夢洲コンテナターミナルへの主要アクセス施設として、耐震改良を行うものである。</p>	
	③事業内容	<p>此花大橋の耐震改良事業：延長1,623.0m 本橋部：540m 舞洲側取付橋：437.5m 北港側取付橋：645.5m</p>	
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	東北地方太平洋沖地震による甚大な被害や今後30年以内に発生する確率が50～70%とされている東南海・南海地震津波など、切迫する地震津波に対する港湾における防災・減災体制・対策の確立に、市民の関心が非常に高まっている。	
	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目] 災害時交通の円滑化（①輸送費用削減便益、②輸送時間費用削減便益） 被害回避便益 [受益者] 市民、橋梁利用者、地域経済、地域社会</p>	
	③費用便益分析	<p>[算出方法] 【国土交通省港湾局(平成23年6月)】港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル 【港湾事業評価手法に関する研究委員会(平成23年7月)】港湾投資の評価に関する解説書2011</p> <p>[分析結果] 費用便益比 B/C=6.50（総便益B：59.42億円、総費用C：9.14億円）</p>	
	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目] ・震災時における緊急物資の輸送コストの削減 ・震災時における被害への不安軽減 ・緊急物資輸送による地域住民の生活維持 ・事業活動への不安軽減（埋立地（夢洲、舞洲）の土地利用の促進） ・港湾機能喪失による地域雇用、所得の減少回避 など</p> <p>[受益者] ・市民 ・橋梁利用者 ・地域経済 ・地域社会</p>	
	⑤事業の必要性の評価	<p>・本橋は、「国際コンテナ戦略港湾」の中核となる夢洲コンテナターミナルと都心部を結ぶ物流の主要アクセス道路であるとともに、夢洲から舞洲、此花区へ至る交通路を背後地域の道路網と一体的な輸送体系を確保する緊急交通路として、本市地域防災計画に位置付けられており、耐震改良を実施することにより、災害時においてもその機能を発揮する必要がある。</p>	<p>評価</p> <p>A～C</p>

		事業開始時点 (平成19年度)	再評価時点 (平成24年度)
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成19年度 事業開始 平成21年度 工事着手予定 平成23年度 事業完了予定	平成19年度 事業開始 平成21年度 工事着手 平成26年度 事業完了予定
	②事業規模	橋梁1橋 (延長977.5m) 改良対象：10施設(1橋台/9橋脚)	橋梁1橋 (延長1,623.0m) 改良対象：19施設(1橋台/18橋脚)
	うち完了分	—	改良対象：7施設(0橋台/7橋脚)
	進捗率	—	37%
	③総事業費	23.6億円	7.5 億円
	うち既投資額	—	4.6 億円
	進捗率	—	62%
	④事業内容の変更状況とその要因	<p>・当初、此花区北港側取付橋については、阪神高速(株)との共有財産であることから、その区間を除いた本市単独の管理区間のみ事業着手しており、本橋部・舞洲側取付橋 (延長977.5m：10施設) としていた。</p> <p>・平成21年度に共有部についても対象としたことから此花区北港側取付橋 (延長645.5m：14施設) を追加することとなり、さらに詳細設計を行った結果、耐震改良不要な施設 (5施設) が判明したため計19施設 (1橋台/18橋脚) となった。また、事業費を算定するにあたり、別途耐震整備済みの橋梁を参考にして算出していたが、本橋について詳細設計を行った結果、耐震補強内容が小規模な工事に対応可能となったため総事業費が削減されている。</p>	
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	<p>・平成21年度に施工対象の追加を行い事業量が増加した結果、事業完了時期が延長されている。</p> <p>・近年の厳しい財政状況のなか、年次計画どおりの予算確保が難しくなっている。</p> <p>・平成21年の夢咲トンネルの開通や夢洲コンテナターミナル (C-10～C-12) の一体運用の開始などに伴い、当初見込みを上回るコンテナ貨物を扱っており、そのために本橋におけるコンテナ車等の交通量は増加している。これをうけ警察からは、同時期に異業者による工事規制を伴う工事の着手は事故の危険性が高いことから、一方の工事の完成を待って他方の工事を行うよう指導があったことから、事業開始時点の計画からは遅れている。</p>	
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性 (事業を進捗させるための対応策)	4-④のとおりすでに検討・実施済み。	
⑦事業の実現見通しの評価	<p>・本事業は、港湾局運営方針にも位置付けており、今後も重点的に取り組むことで完了年度 (平成26年度) での完成を目指す。</p>	評価 A	
5 事業の優先度の視点の評価	<p>[重点化の考え方] 平成24年度港湾局運営方針において、経営課題の一つとして「災害に強く、安全で使いやすい港の実現」をあげ、緊急交通路に位置付けられる橋梁の耐震化など、ハード整備・ソフト対策が充実した防災・減災体制を確立することとしている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 災害時における夢洲コンテナターミナル(耐震強化岸壁)からの幹線貨物輸送ネットワークの形成が遅れる。</p>		評価 A
6 特記事項			
7 対応方針 (原案)	<p>「事業継続 (評価A)」</p> <p>・災害時における緊急交通路確保のために必要性が高く、港湾局運営方針にも位置付けているとおり、防災・減災体制を早期に確立し、早期(平成26年度)の完了を図る必要があるため、「事業継続 (評価A)」とする。</p>		評価 A