

事業名：

北港南海浜整備事業

所在地：

此花区夢洲東地先内

目的：

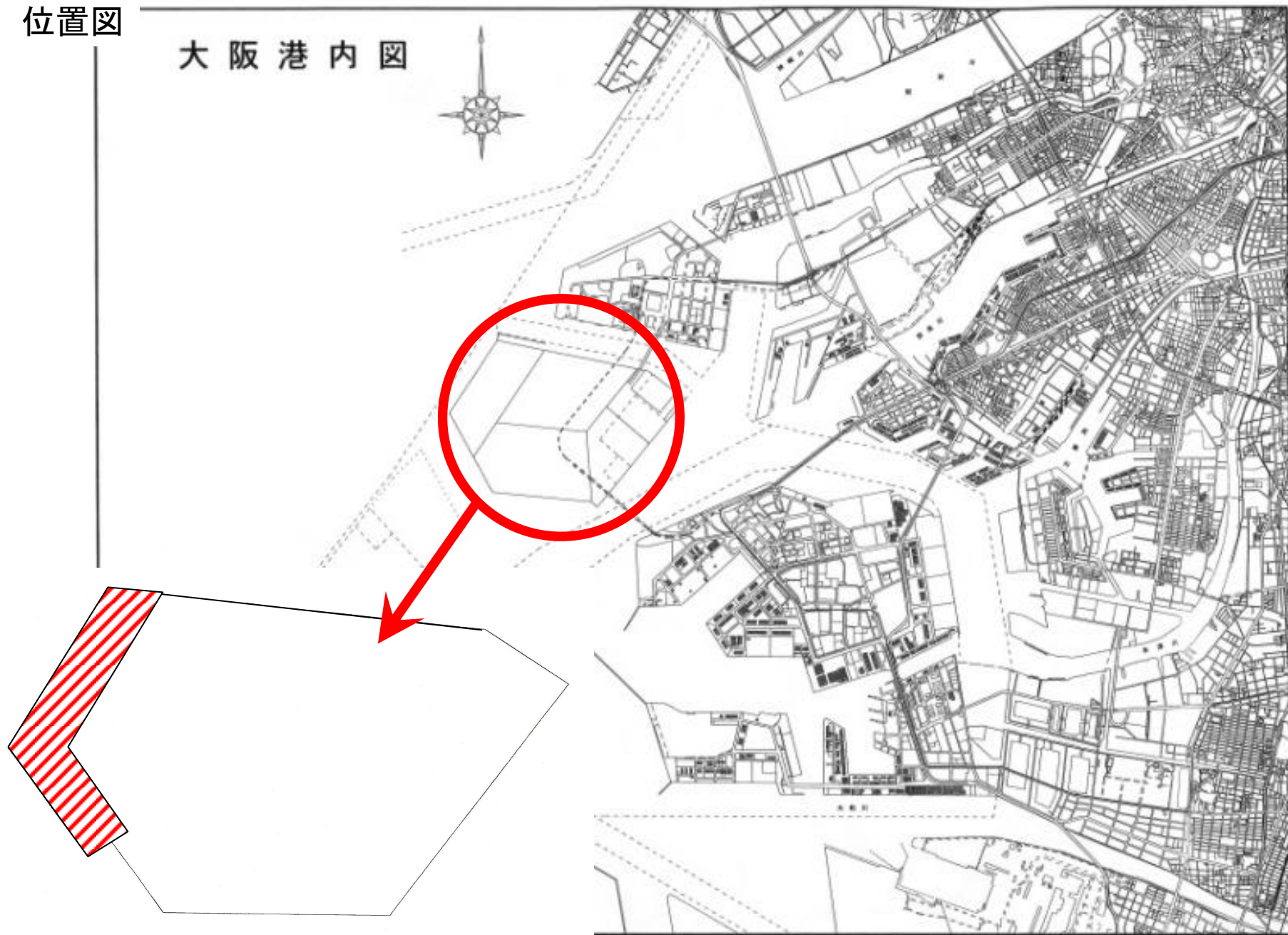
- ・ 昭和48年の港湾法の一部改正を契機に、市民に親しまれる港づくりを目指し、港湾の環境や景観を整備し、保全する目的で国の補助事業を活用して臨海地域の緑地造成を実施している。
- ・ 本事業は、大阪湾の最奥部にある北港南地区に位置する北港南海浜について、砂浜や人工磯、干潟などを機能的に組み合わせることにより、生物が生育しやすいというおいのある風景を創出し、自然環境と調和した豊かな海浜を整備するものである。また、豊かな生態系を育む海浜を整備することにより、海の水質浄化能力の回復に寄与するなど、水質をはじめとした良好な港湾環境の形成を図り、大阪港を次世代に引き継ぐ、豊かで美しい港とするとともに、多くの市民にとっての憩いの場及び環境学習の場を提供する。

事業内容：

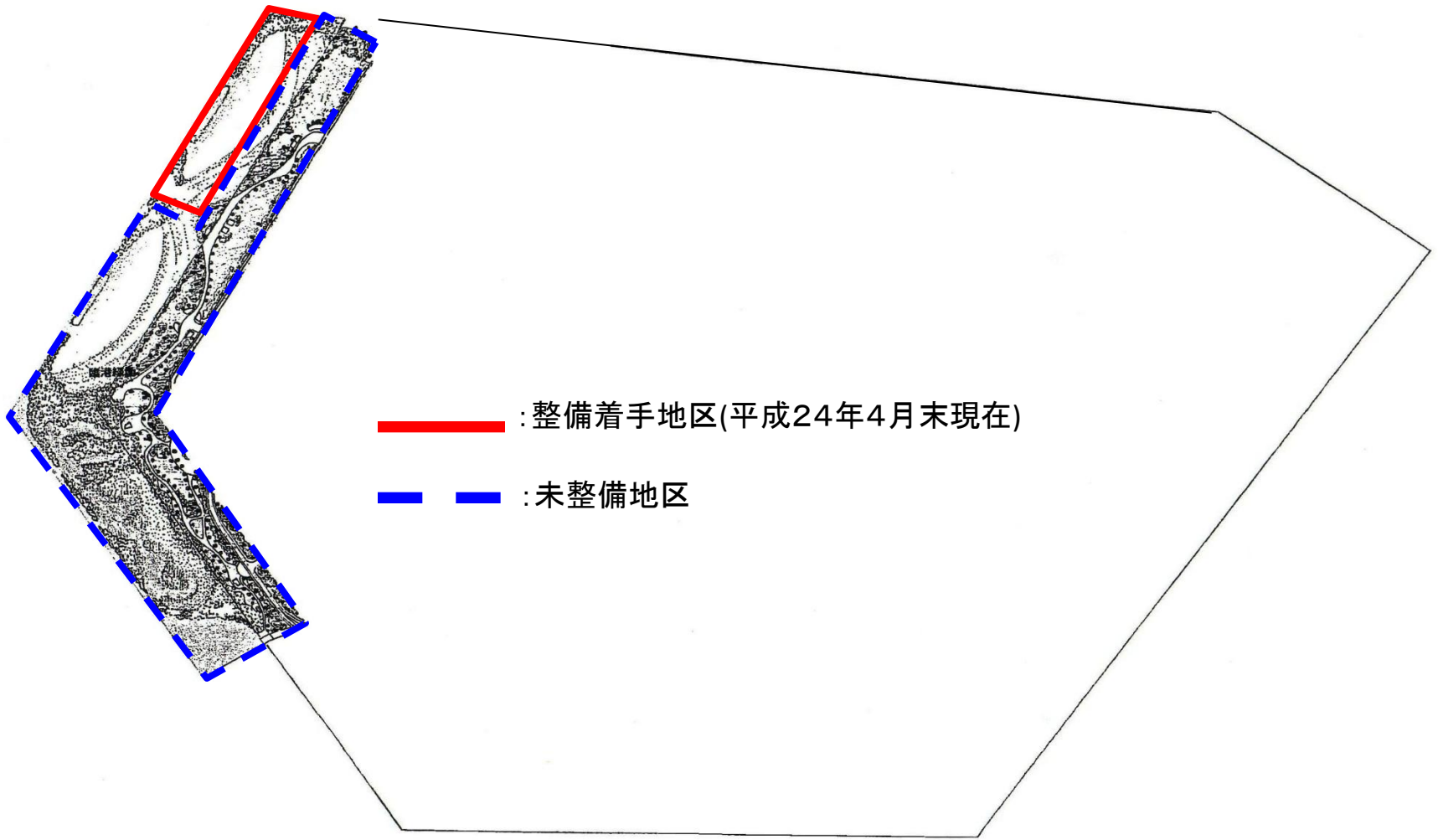
- ・ 総面積 : 300,000m²
- ・ 整備内容 : 砂浜、人工磯、干潟

位置図

大阪港内図



進捗状況図（北港南海浜）



現況写真・航空写真（北港南海浜）



社会経済情勢の変化

事業採択時(平成10年)

・平成4年度に採択されたりオ宣言を受け、「持続可能な社会」「豊かな環境の次世代への継承」を目標とし、国土交通省(旧運輸省)は平成6年度に「環境と共生する港湾(エコポート)を目指して」を策定した。この政策は「将来世代への豊かな港湾環境の継承」「自然環境との調整」「アメニティの創出」を目標としたものである。また、平成12年の港湾法改正に反映され、港湾法の法目的に「環境の保全に配慮しつつ、港湾の整備等を図る」ことが規定されることとなった。

・以上のような、世界的な港湾環境への取組にあたり、大阪市としても環境と共生する港づくりを目指し、夢洲水際線に砂浜や干潟等を有した緑地を計画した。また、平成9年に夢洲地区西側の水際線がエコポートモデル港に指定された。

・埋立後、2009年度の街開きを目標とし、その街づくりに合わせてエコポートの一部を供用する。

・市民対象の意識調査により、将来の望ましい環境像として「大気汚染のないまち」「花や緑の豊かなまちや澄んだ豊かな水の都」「水辺とのふれあいが豊かなまち」が上位をしめた。これらの要請もふまえて、エコポートの事業計画は作成されている。(『快適な環境づくり』についての意識調査 平成2年度大阪市環境保健局)

事業再評価時(平成19年)

・平成16、17年に実施された国土交通省、交通政策審議会、港湾分科会、環境部会において、港湾法の法目的に「環境の保全に配慮しつつ、港湾の整備を図る」と規定される。

・現在も夢洲地区におけるエコポートモデル港の指定に変わりはない。

・現在は1工区目の地盤改良まで完了した。

・平成14年度に実施された市政モニターアンケートの結果、夢洲まちづくりにおいても、平成2年のアンケート調査同様、豊かな水や緑に触れ合うことができることを期待する声が上位をしめ続けているため、エコポートの意義は整備前と変わらず高いものがある。(「大阪市臨海部のまちづくりについて」平成14年度市民局)

事業再々評価時(平成24年)

・港湾法の法目的に「環境の保全に配慮しつつ、港湾の整備を図る」と規定され、法目的に変わりはない。

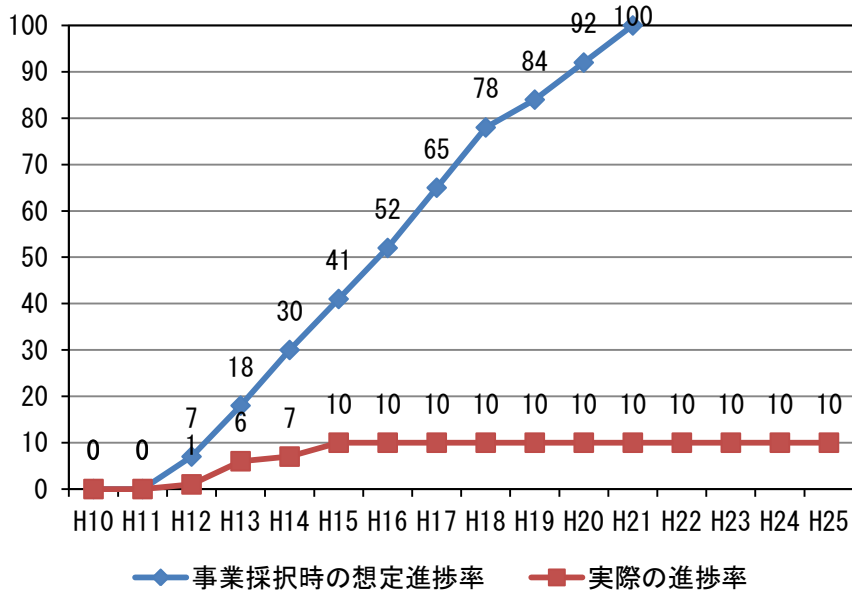
・本市の近年の財政状況が厳しいなか、平成18年度からの局長 Manifesto による事業の選択と集中において、他事業に優先して財源を投入し、平成23、24年度の港湾局運営方針では重点的に取り組む主な経営課題を優先して実施しており、さらに、同じ緑地事業の中でも選択と集中を検討し、防災緑地を優先して整備を実施している。

・本事業は、大阪湾の最奥部にある北港南地区に位置する北港南海浜について、砂浜や人工磯、干潟などを機能的に組み合わせることにより、生物が生育しやすいというおおいのある風景を創出し、自然環境と調和した豊かな海浜を整備するものである。また、豊かな生態系を育む海浜を整備することにより、海の水質浄化能力の回復に寄与するなど、水質をはじめとした良好な港湾環境の形成を図り、大阪港を次世代に引き継ぐ、豊かで美しい港とするとともに、多くの市民にとっての憩いの場及び環境学習の場を提供するため、必要な事業である。

・また、平成9年度には旧運輸省から公共工事に伴って発生する建設副産物や浚渫土砂・陸上残土を有効に利用した海浜・磯場の創造等、生物形態系にやさしい港づくりを進めていく取り組みとして環境と共生する港湾(エコポート)の実現に向けたエコポートモデル港として指定を受けているため、必要な事業である。

事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

進捗率の推移（単位：％）



事業が遅延した要因とその状況

・夢洲地区における浚渫土砂や陸上残土の受入れ期間が延伸する見込みとなったことや夢洲の土地利用の進捗状況と併せた整備が必要であること、また、本市の近年の財政状況が厳しいなかで同じ緑地事業でも選択と集中を行い、防災緑地を優先して整備しており、環境のための緑地整備が喫緊の課題とされていないため、平成34年度まで休止とする。

対応と解消の目途及びその根拠

・夢洲地区では、良好な都市環境の保全や公害防止、大阪港の機能強化を目的として、廃棄物、建設工事に伴う掘削残土、浚渫土砂の受入れを行っており、受入れが終了した区域から開発用地として順次土地利用を図るとされており、第2期開発用地の土地利用が進むことにより、当該事業までの交通機能が確保される見込みであることから、第3期開発用地の開発開始予定年度と併せた平成35年度の事業再開を目指す。

残事業の内容

- ・海浜整備（約300,000㎡）
- ▽一部地盤改良整備済み
- ▽残事業費約88億円

今後のスケジュール

- ・平成35年度 第2期開発用地と併せた事業再開を目指す。



事業費の見込み

局運営方針等による本事業の位置づけ

・平成24年度港湾局運営方針において、重点的に取り組む主な戦略として、①国際コンテナ戦略港湾の実現、②ハード整備・ソフト対策が充実した防災・減災体制の確立（防潮堤の耐震補強・防潮扉の電動化・集中管理システムの改良・橋梁の耐震化・大阪港地震、津波アクションプラン）、③施設の適切な維持管理の充実、④企業誘致と都市基盤の充実、⑤国内外からの観光客を呼び込む施策の強化の5つとしており、本事業の重点化の位置付けはない。

(参考)・大阪都市圏、西日本の物流を支える拠点港湾の形成、国際競争力の強化(港の成長力の強化)の実現

①阪神港として国際コンテナ戦略港湾に選定されたことを契機に、大阪港の国際競争力強化を図り、日本の産業の国際競争力の強化を支援するとともに、集荷、創荷、港湾経営主体の確立に積極的に取り組み、関西経済の活性化に寄与する。

・災害に強く、安全で使いやすい港の実現

②東日本大震災を受けて、「大阪市総合対策本部 震災対策部会」において大阪市の使命として「住民の命を守るのは基礎自治体」と認識している。この使命を果たすため、今後もハード整備として、主要な港湾施設の耐震化を実施するとともに、「大阪港地震・津波対策アクションプラン」に基づくアクション項目を着実に実施することで、防災保安体制の強化等のソフト対策を引き続き推進していき、関係機関・港湾関連事業者・地域住民と連携した防災・減災体制を確立する。

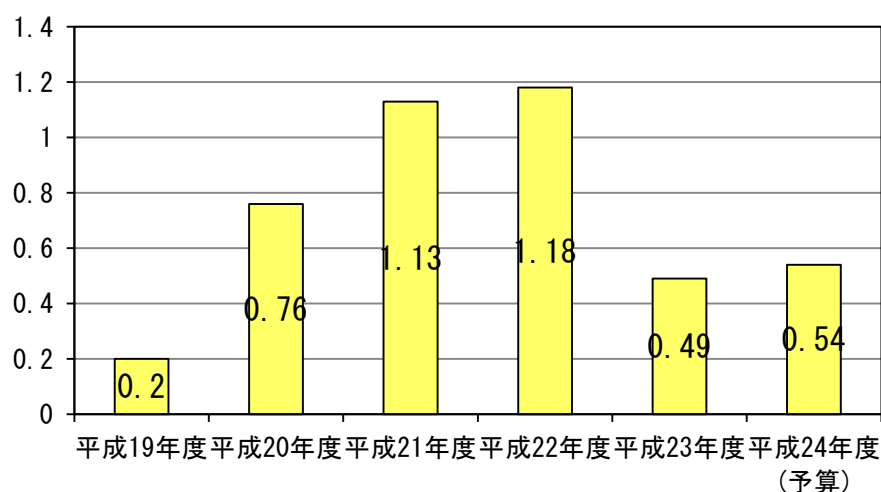
③安全で使いやすい港湾施設を維持するため、予防保全型の適切な維持管理を実施する。

・臨海地域の活性化

④大阪経済の活性化、雇用の創出など産業振興に資するため、埋立地の有効活用を図る。

⑤集客・交流施設の連携を図るとともに、アジアをはじめ国内外からの集客・観光交流拠点としての魅力を高め、国内外からの観光客を呼び込む。

緑地整備事業費の見込み（単位：億円）



□ 緑地整備事業

・本市の近年の財政状況が厳しく、また、重点的に取り組む主な戦略としての位置づけもないことから本事業に財源を投入出来る見込みは未定である。

局運営方針に照らした事業の位置付け

- ・重点化の位置付けはない。

事業の選択と集中の考え方

- ・緑地整備事業の選択と集中については、
 - 港湾計画に防災緑地として位置付けのある緑地
 - 地域周辺の開発と併せて整備を行う緑地としている。

事業が遅れることによる影響

事業が遅延する理由

- ・平成18年度の局長改革マニフェストにおいて、事業の選択と集中が必要とされ、北港南海浜整備事業については当面の間休止とした。
- ・さらに夢洲地区における浚渫土砂や陸上残土の受入れ期間が延伸する見込みとなったことや夢洲の土地利用の進捗状況と併せた整備が必要であること、また、本市の近年の財政状況が厳しいなかで同じ緑地事業でも選択と集中を行い、防災緑地を優先して整備しており、環境のための緑地整備が喫緊の課題とされていないため、平成34年度まで休止とする。

事業が遅延することで発生が想定される課題

(事業者の視点)

- ・自然環境と調和した豊かな海浜を整備することにより、海の水質浄化能力の回復に寄与することができない。

(利用者の視点)

- ・水質をはじめとした良好な港湾環境の整備ができないことにより、環境学習の場等を市民へ提供することができない。

課題への対応

- ・夢洲地区では、良好な都市環境の保全や公害防止、大阪港の機能強化を目的として、廃棄物、建設工事に伴う掘削残土、浚渫土砂の受入れを行っており、受入れが終了した区域から開発用地として順次土地利用を図るとされており、第2期開発用地の土地利用が進むことにより、当該事業までの交通機能が確保される見込みであることから、第2期開発用地の開発開始予定年度と併せた平成35年度の事業再開を目指す。

定量的効果

費用便益分析について

・ 前回の費用便益数値に、最新のGDPデフレーター及び建設費用デフレーターを考慮し再計算した場合、GDPデフレーターの増により総便益の増加、建設費用デフレーターの減により総費用の減少に転じ、結果としてB/Cは上昇する見込みである。

	平成19年度	平成24年度（想定）	差
総便益	172.8億円	176億円	3.2億円
総費用	67.9億円	67.3億円	-0.6億円
総便益/総費用 (CBR)	2.55	2.61	0.07
便益-費用 (NPV)	104.9億円	108.7億円	3.8億円
経済的内部収益率 (EIRR)	8.3%	8.5%	0.2%

緑地の事業費と進捗率の推移（北港南海浜）

・本緑地は、平成10年度より事業着手し、供用については行っていない。夢洲の進捗状況と併せた整備が必要であり、平成17年度より事業を休止している。

