

「北港南海浜整備事業」 追加資料

大阪港における海浜・緑地整備の考え方

【1】基本理念

「自然環境との共生」「快適な水辺空間の創出」

【2】方針

「生物の生息しやすい海岸線の創造」

海岸線が本来持っていた水質浄化機能を回復される海岸線の創造。干潟・海浜・緩傾斜護岸等生物の生息しやすい浅海域を広げるような海岸線の整備方向が考えられる。

「人々が近づきやすい海岸線の創造」

パブリックアクセスの整備とともに、人々が直接水に触れ、磯遊び潮干狩りなどが行えるような穏やかな傾斜を持つ海岸線の整備方向が考えられる。

「人々に快適さを与える空間の創造」

海の持つイメージの一つとして、「蒼く、広大」な存在というものがあり、また、ウォーターフロントから連想される言葉として「開放性」が揚げられる。陸域からの眺望が開放性を感じられるような広い空間の一体整備の方向が考えられる。

【3】環境施策のゾーニング

具体的に大阪港を 河川筋ゾーン、 在来臨海ゾーン、 南港・内港航路ゾーン、 大阪港西側水際線ゾーンの4つのゾーンに分け整備目標を設定している。

【4】本事業の位置付け

本事業は 大阪港西側水際線ゾーンに入り、その整備目標は「広域的な海浜整備による環境創造空間の形成」「海岸線形状の多様化による生物生息空間の創出」としており、本事業の海浜はそれらを利用する人々のためだけでなく、次世代へと継承すべき豊かな環境を保全・創造する必要性を有している。

北港南海浜（夢洲海浜）の利用形態

【1】大阪市民を対象とした海浜

本事業の利用者の想定については、海に面した立地特性を活かし、生物が生育しやすいというおいのある空間を創出し、自然環境と調和した豊かな海浜を整備する事業であり、大阪市内で唯一の施設となることから大阪市民全体を利用者としている。

【2】夢洲の土地利用計画の変遷と本事業の位置付け

夢洲の土地利用計画については、事業計画策定の平成9年度以降、港湾計画において一部の変更はあるものの、本事業の位置づけに変更はなく、海浜利用者の想定も当初から既定の港湾計画どおりである。

【3】海浜の整備目的

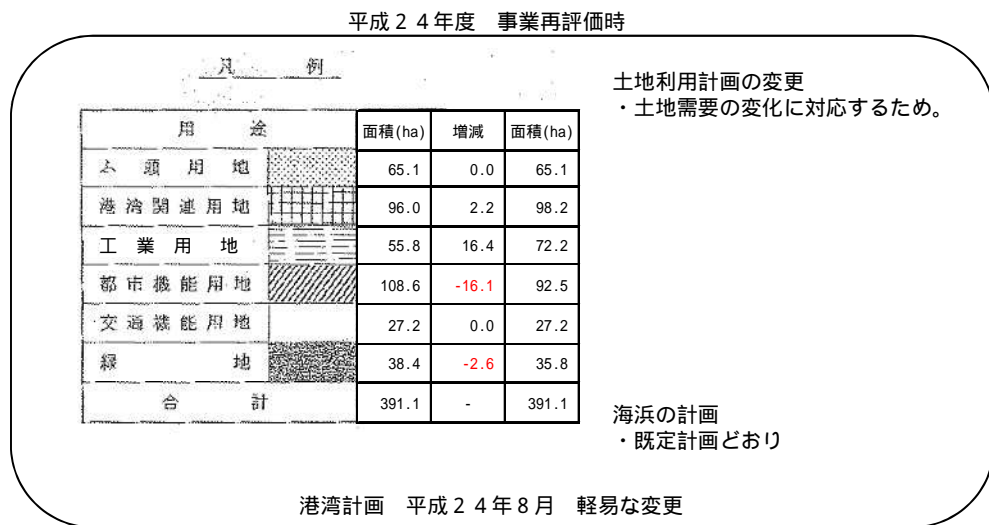
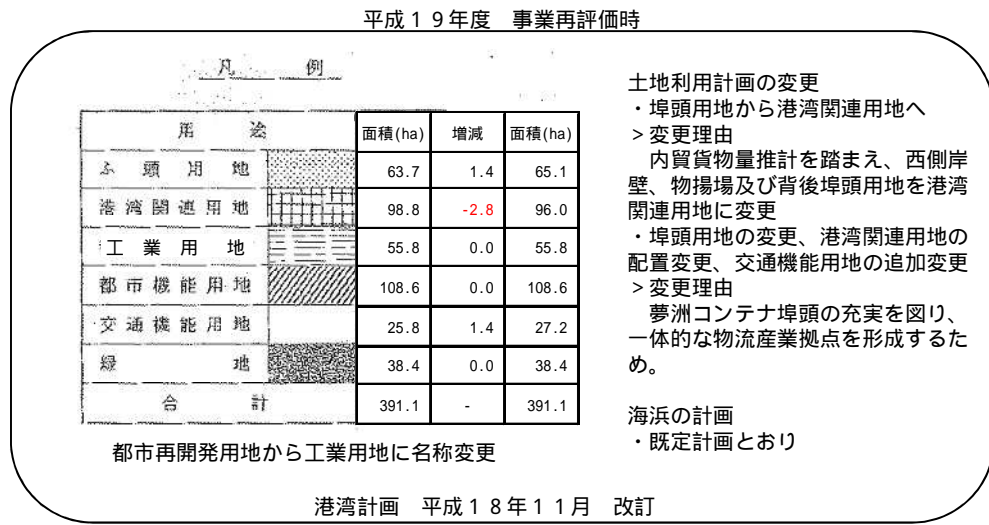
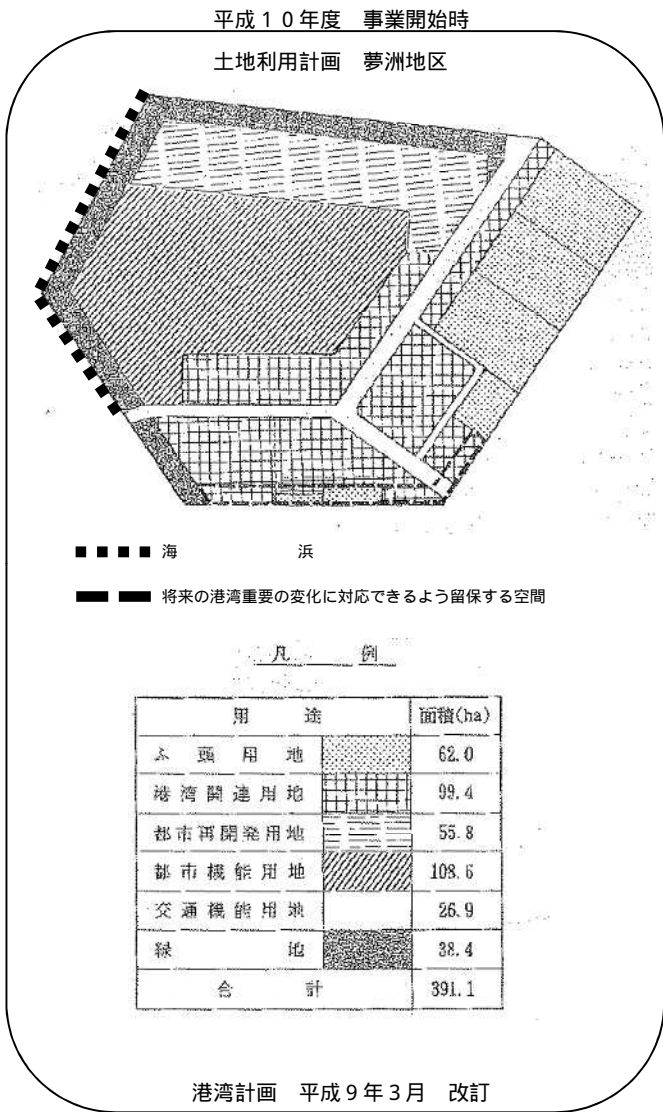
本事業の目的については、生物生息空間や環境創造空間の創出により、大阪港の水質浄化能力の回復に寄与することや市民へ環境学習の場を提供することとしており、当初から既定の港湾計画どおりである。

【4】まとめ

北港南海浜は市内唯一の施設であり、周辺住民だけの利用を想定した施設ではないため、土地利用計画に変更があった場合でも本事業の計画に影響するものではない。

(参考) 夢洲土地利用計画の変遷について

(1) 各用地の面積の変遷

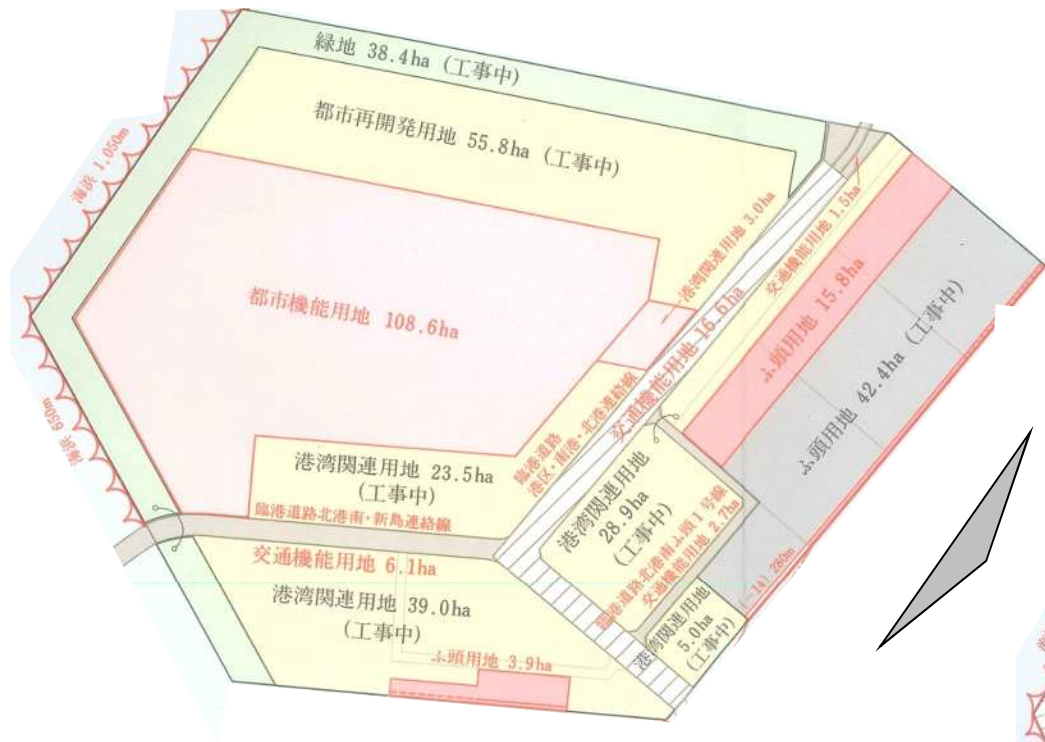


メガソーラーについては、別紙1の6ページ右下写真の区域の一部にて設置を検討しているが、廃棄物埋立区域で土地利用には制限があり、それを解消するためには時間を要するため、その間の用地の有効活用として実施するもので約20年の限定的な事業として考えている。

本事業とメガソーラーの施工箇所は全く別の箇所になるため、同時施工が可能である。

(参考) 夢洲土地利用計画の変遷について

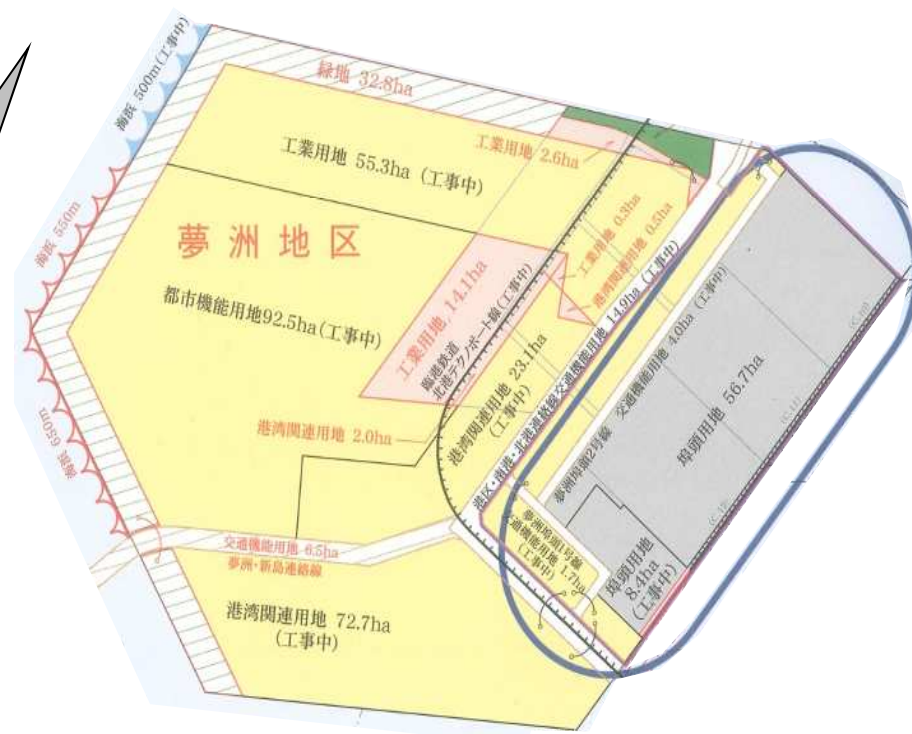
(2) 大阪港港湾計画図の比較 (事業開始時・事業再々評価時)



大阪港港湾計画図 (平成9年3月) 改訂

事業開始時 (平成10年度)

事業再々評価時 (平成24年度)
大阪港港湾計画図 (平成24年8月) 軽易な変更



【用地の用途】

ふ頭用地：コンテナふ頭

港湾関連用地：ターミナル関連施設用地、港湾事業者系物流倉庫用地、内陸流通事業者系物流用地

工業用地(都市再開発用地)：先端産業用地及び下支えする物流用地、都市部の中小企業の移転用地

都市機能用地：大規模住宅

交通機能用地：道路等

緑地：緩衝緑地、修景緑地、親水緑地、環境保全緑地

		事業開始時点 (平成10年度)	再評価時点 (平成19年度)	再々評価時点 (平成24年度)	
4 事業の実現見通しの視点	経過及び完了予定	平成10年度 事業開始年度 平成10年度 着工 年度 平成21年度 完了予定年度	平成10年度 事業開始年度 平成10年度 着工 年度 平成35年度 完了予定年度	平成10年度 事業開始年度 平成10年度 着工 年度 平成35年度 再開予定年度	
	事業規模	海浜整備：300,000m ²	海浜整備：300,000m ²	海浜整備：300,000m ²	
	うち完了分	-	海浜整備：0m ²	海浜整備：0m ²	
	進捗率	-	0%	0%	
	総事業費	約99億円	約99億円	約99億円	
	うち既投資額	約11億円	約11億円	約11億円	
	進捗率	約11%	約11%	約11%	
	事業内容の変更状況とその要因	・なし			
	未着工あるいは事業が長期化している理由	<ul style="list-style-type: none"> 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。 			
	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)	<p>[コスト縮減の可能性]</p> <ul style="list-style-type: none"> 「大阪市公共事業コスト縮減に関する新行動計画(平成13年12月策定)」及び「大阪市公共工事コスト縮減にかかる実施方針(平成16年3月策定)」に基づき、以下のような工事コストの低減に取り組むことにより、更なる事業費の節減に努める。 再生資源や資源循環に資する資材等の活用 工事の時間的コストの低減 <p>[代替案立案の可能性]</p> <ul style="list-style-type: none"> なし 			
事業の実現見通しの評価	<ul style="list-style-type: none"> 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。 			評価D	
5 事業の優先度の視点の評価	<p>重点化の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> 重点化の位置付けはない。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> 自然環境と調和した豊かな海浜を整備することによる海の水質浄化能力の回復に寄与することができないことや、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る環境学習の場等を市民へ提供することができない。しかし、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ではなくなっていると考えている。 			評価D	
6 特記事項	・なし				
7 対応方針(原案)	<p>「事業休止(評価D)」</p> <ul style="list-style-type: none"> 北港南海浜は、大阪湾の生態系及び自然環境の保全、向上や交流機会の増加に寄与するための事業の必要性は変わっていない。 しかし、夢洲地区周辺の進捗状況等と併せた整備が必要であること、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、「事業休止(D)」とする。 			評価D	

社会経済情勢の変化

調書付属資料P5～P6(抜粋)

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高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。

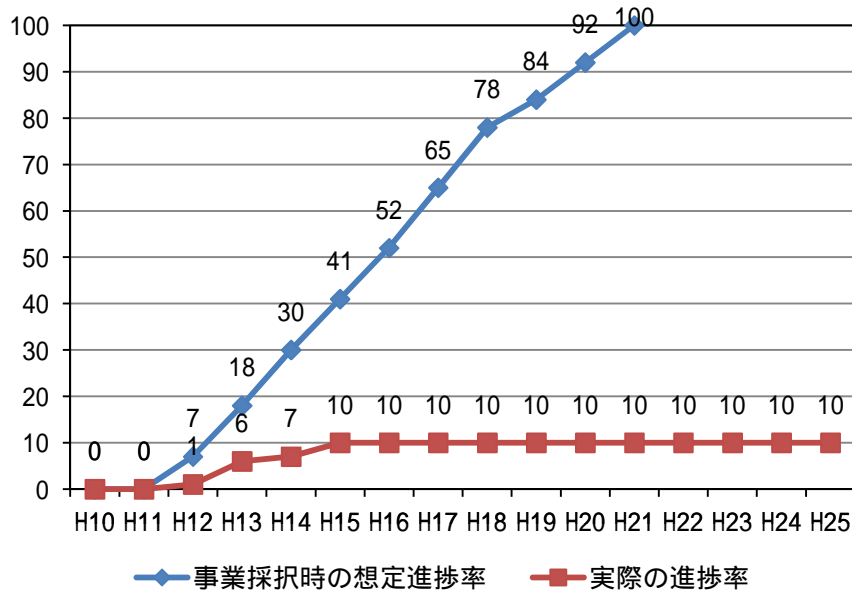
・本市の近年の財政状況が厳しいなか、平成18年度からの局長マニフェストによる事業の選択と集中において、他事業に優先して財源を投入し、平成23、24年度の港湾局運営方針では重点的に取り組む主要な経営課題を優先して実施しており、さらに、同じ緑地事業の中でも選択と集中を検討し、防災緑地を優先して整備を実施している。

・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。

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。

