

事業再評価調書

事業名		第6貯木場土地造成事業	
担当		港湾局営業推進室開発調整担当(連絡先:6615-7798)	
1 再評価理由		国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年間が経過後の年度で継続中のもの	
2 事業概要	①所在地	大阪市住之江区平林南1丁目40番地、同区南港東1丁目8番地、同3丁目100番地及び6-1番地に接する無番地の地先公有水面	
	②事業目的	大阪港における輸入木材の製材化の進展により、原木の保管を目的とした水面貯木場が遊休化する一方、製材を保管するための陸上保管場所を確保する必要性が生じた。 第6貯木場土地造成事業は、木材保管用地を確保するとともに、物流・産業用地といった大阪港における新たな土地需要に対応した用地を確保するため、遊休化した水面貯木場約11.3haを埋め立てるものである。 なお、大阪府・堺市・阪神高速道路㈱が実施する阪神高速大和川線シールド工事の再生活用事業との共同化を図り、最終処分地(フェニックス)で処分する予定の建設汚泥を第6貯木場で受け入れることで、埋立費用の縮減を図っている。	
	③事業内容	埋立面積:約11.3ha 整備内容:埋立護岸築造、地盤改良工、基盤整備(道路、上下水道等)	
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	<ul style="list-style-type: none"> ・当初、輸入木材30万トン/年を保管する用地の確保を目的に計画されたが、大阪港における輸入木材は、埋立免許を取得した平成8年当時で200万トン/年以上であったものが現在約70万トン/年と大きく減少している。 ・景気低迷などの影響により地価が下落し、当初見込んでいた土地売却収益が見込めない状況となったことから本事業は平成13年度より事業を休止した。 ・近年、大阪港及びその周辺では大型物流・配送拠点や大規模工場の進出が相次いでおり、臨海部における物流・産業用地の需要が高まっている。前回再評価時(平成20年度)以降も大阪港周辺で6棟延床38.5万m²の物流施設が立地している。 ・平成20年2月に、大阪府・堺市・阪神高速道路㈱により進めてきた「大和川線シールド建設汚泥リサイクル検討委員会」より『大和川線シールド工事で発生する建設汚泥を適切に処理し、大阪市住之江区の「第6貯木場土地造成事業」で埋立資材として再生活用する』ことが提案され平成21年度より事業を再開した。 	
	②定量的効果の具体的な内容	[効果項目] <ul style="list-style-type: none"> ・輸送便益 第6貯木場とフェニックス処分場での処分コストの差による便益(処分コスト縮減) ・国土保全 新たな土地の造成(資産の創出) ・環境 排出ガス減少量(CO₂、NO_x) [受益者] <ul style="list-style-type: none"> ・利用者 ・地域社会 	
	③費用便益分析	[算出方法] 公共事業評価の費用便益分析の技術指針(共通編) 港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル [分析結果] 費用便益比 B/C=1.18 (総便益B:106.2億円、総費用C:90.0億円)	
	④定性的効果の具体的な内容	[効果項目] <ul style="list-style-type: none"> ・沿道騒音等の軽減 [受益者] <ul style="list-style-type: none"> ・地域社会 	
	⑤事業の必要性の評価	事業採択時と比較して輸入木材取扱量が減少していることから、木材保管用地の需要については低下している一方、物流施設用地の需要は高まっており、土地利用の需要は確保されている。 また、本事業は阪神高速大和川線と共同事業化することにより、事業費の縮減を図っており、これにより費用便益比も1以上を確保していることから、引続き事業を実施していく必要がある。	評価 A~C

	事業開始時点 (平成8年9月)	前回評価時点 (平成20年3月)	今回評価時点 (平成25年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	事業採択年度 平成8年度 【1工区】 着工予定年度 平成8年度 埋立竣功予定年度 平成10年度 【2工区】 着工予定年度 平成11年度 埋立竣功予定年度 平成11年度 【基盤整備】 完了予定年度 平成14年度	事業採択年度 平成8年度 【1工区】 着工年度 平成8年度 埋立竣功年度 平成10年度 【2工区】 着工年度 平成11年度 埋立竣功予定年度 平成24年度 【基盤整備】 完了予定年度 平成26年度	事業採択年度 平成8年度 【1工区】 着工年度 平成8年度 埋立竣功年度 平成10年度 【2工区】 着工年度 平成11年度 埋立竣功予定年度 平成27年度 【基盤整備】 完了予定年度 平成30年度
	②事業規模	【埋立土量】 1工区33.1万m3 2工区69.6万m3 【基盤整備】 一式	【埋立土量】 1工区33.1万m3 2工区69.6万m3 【基盤整備】 一式	【埋立土量】 1工区33.1万m3 2工区69.6万m3 【基盤整備】 一式
	うち完了分	-	【埋立土量】 1工区33.1万m3	【埋立土量】 1工区33.1万m3 2工区39.0万m3
	進捗率	0%	【埋立土量】32%【基盤整備】0%	【埋立土量】70%【基盤整備】0%
	③総事業費	120億円	67億円	61億円
	うち既投資額	0億円	43億円	51億円
	進捗率	0%	63.50%	84.35%
④事業内容の変更状況とその要因	<p>【事業採択時点→平成18年度再評価時点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埋立柱を普通土砂から建設発生残土に変更(事業費削減) ・既設護岸の沈下対策工を追加(事業費増加) <p>【平成18年度再評価時点→平成20年度再評価時点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速大和川線シールド工事の再生活用事業との共同化(事業費削減) ・土地利用計画の変更(緑地・仕分場を廃止、新たな土地利用(産業・物流)を設定、用地内道路の縮小) <p>【平成20年度再評価時点→今回再評価時点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用計画の変更(緑地・仕分場を再設定) 			
⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	<p>本事業は、平成8年12月に工事に着手し、1工区については平成11年3月に埋立竣功、2工区についても着手したが、本市の財政状況が厳しい中、土地価格の下落により事業性が大きく悪化したため、平成13年度に中断することとなった。</p> <p>平成21年に阪神高速大和川線シールド工事と共同事業化することにより事業費を削減することが提案され、平成26年度完了を予定し事業を再開した。</p> <p>しかしながら、阪神高速大和川線シールド工事において、地元調整に時間を要したため、本事業の完了予定年度にも遅れが生じたが、地元調整については一定収束しており、本事業についても平成30年度完了予定となっている。</p>			
⑥コスト削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)	阪神高速大和川線シールド工事と共同事業化することにより埋立費用の削減を図っている。			
⑦事業の実現見通しの評価	<p>本事業については、阪神高速大和川線シールド工事と共同事業化しており、シールド工事は平成27年度に完了する予定となっていることから、第6貯木場埋立工事についても平成27年度埋立完了予定となっている。</p> <p>その後、1年間沈下収束期間をとり、2年間で基盤整備を実施するため、平成30年度には第6貯木場土地造成事業は完了する予定である。</p> <p>なお、共同事業化している阪神高速大和川線シールド工事についても今後遅れが生じる可能性は極めて低い。</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25年度港湾局運営方針において、重点的に取り組む主な経営課題の一つとして「大阪港埋立事業における土地造成の推進と臨海地域の活性化」をあげ、本事業について、民間事業者(阪神高速道路株)との共同事業として、阪神高速大和川線工事で排出される建設残土の受入業務を実施し、土地造成を行うこととしている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 阪神高速大和川線との共同事業化ができなくなる</p>		評価 A	
6 特記事項	平成20年度の事業再評価の対応方針は事業継続(A)であり、現在その方針に沿って計画的に事業を実施している			
7 対応方針(原案)	<p>「事業継続(評価A)」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、輸入木材の製材化の進展により、遊休化した水面貯木場を埋立て、木材の陸上保管場所を確保するとともに、大阪港周辺で需要の高い物流用地を確保するものである。 ・本事業は阪神高速大和川線シールド工事と共同事業化することにより、事業費の改善に大きく寄与し、最終処分地の延命化や環境負荷の低減といった新たな社会的意義も付加されている。 ・また、本事業と共同事業化している阪神高速大和川線シールド工事で生じる建設汚泥の発生時期は決まっており、この時期を逸すると共同化は実現できなくなる。よって、本事業は「事業継続」とし、引続き事業実施に努める。 		評価 A	