

事業名：

夢洲土地造成事業

所在地：

此花区夢洲東1丁目及び夢洲中1丁目、此花区梅町2丁目地先公有水面

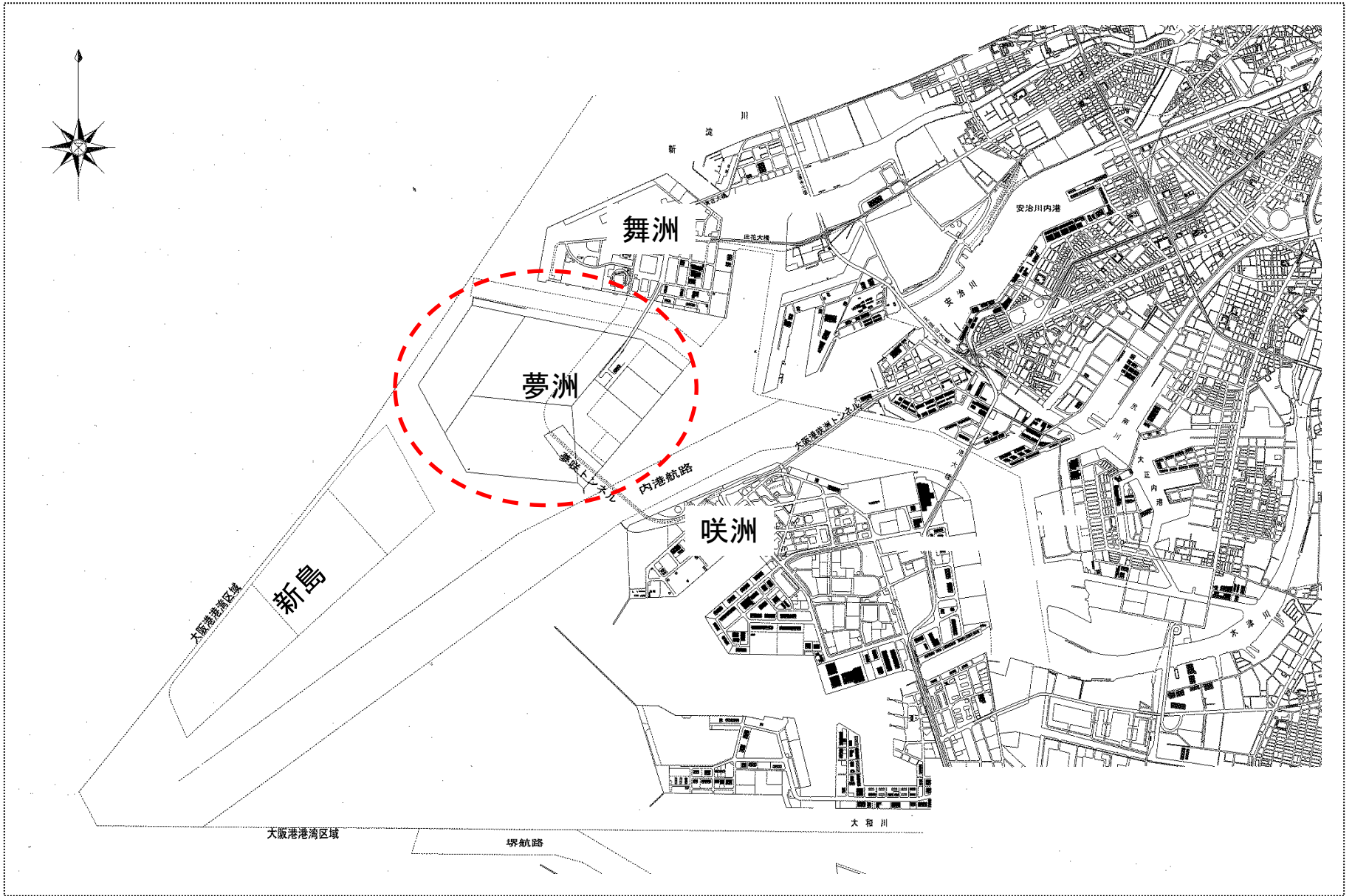
主たる目的：

- ・夢洲は、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、建設工事に伴う陸上発生残土、浚渫土砂の受入を行っている。夢洲は、4工区に分割されており、1区は、市内から発生する一般廃棄物・産業廃棄物、2・3区は、浚渫土砂や陸上発生残土、4区は、陸上発生残土等により造成を行っている。
- ・受入を完了した区域については、港湾関連用地として利用するだけでなく、多様化する社会的ニーズへの対応や大阪市の発展に寄与する用地としてまちづくりを進めていく。

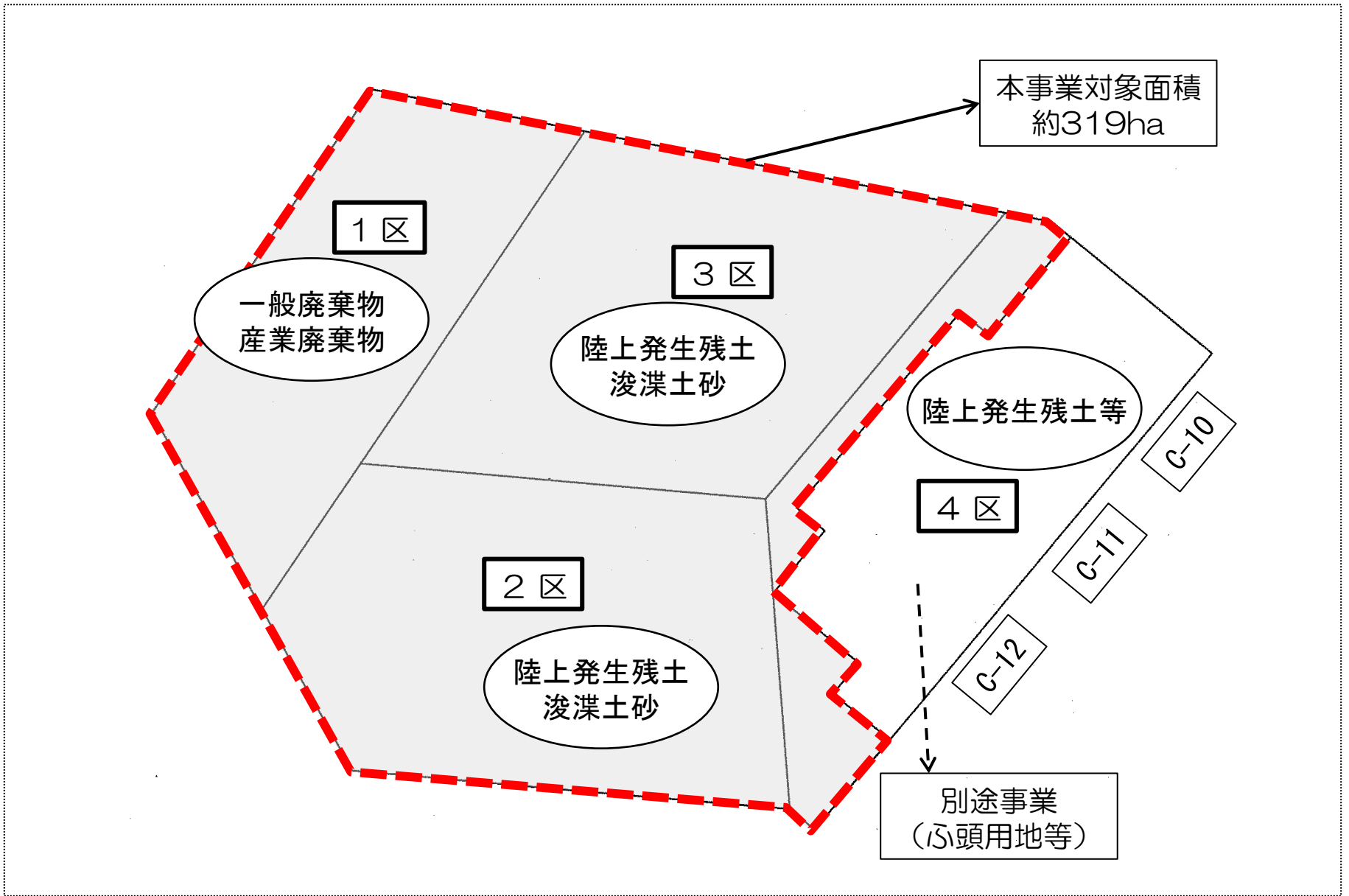
事業内容：

- ・埋立面積：約319ha
- ・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、ガス等]

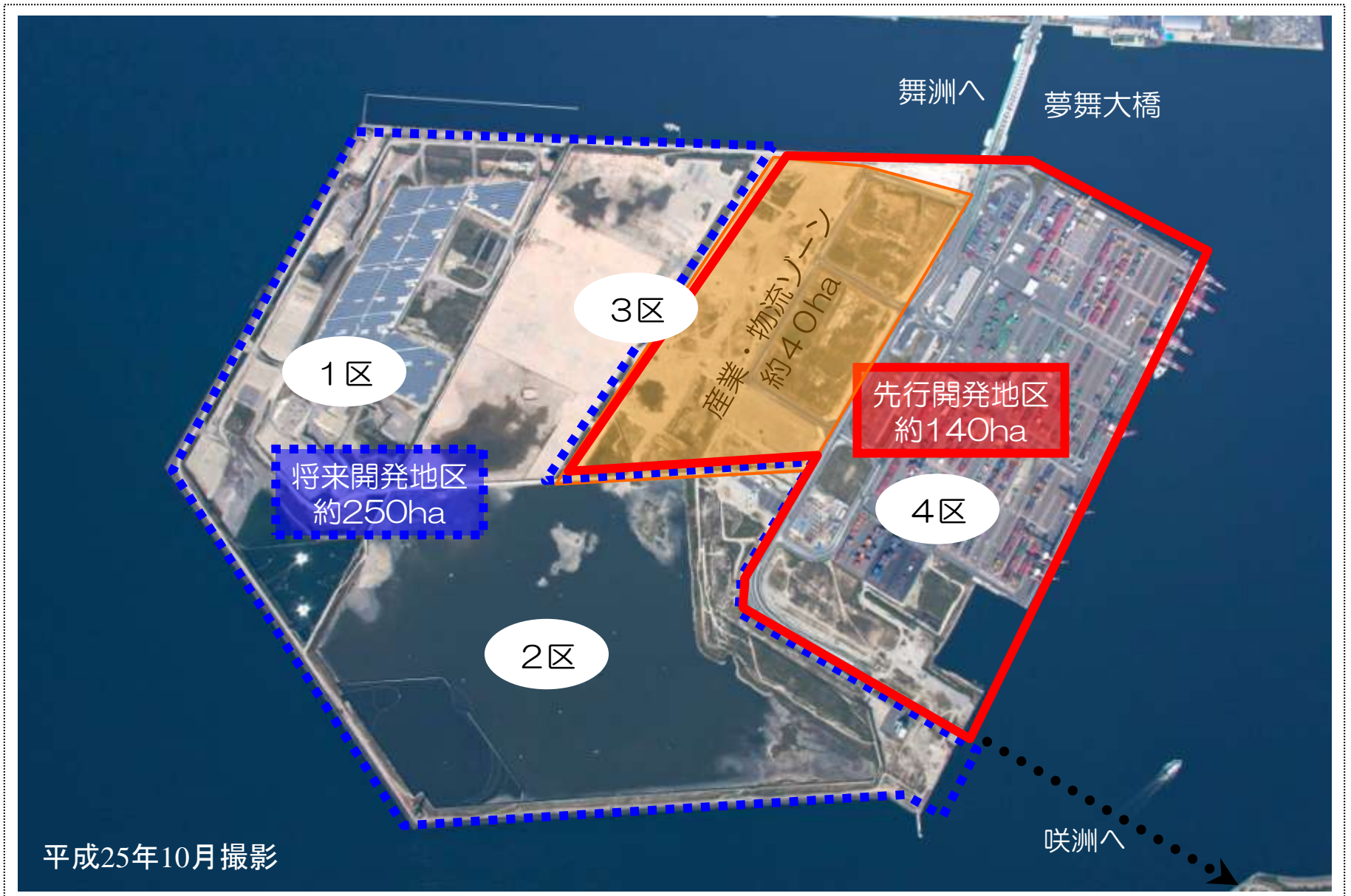
# 事業位置(1)



# 事業位置(2)



# 現況写真



# 社会経済情勢等の変化

(調書 3 ①)

事業開始時(平成3年度)

- ・大阪市内から発生する浚渫土砂・陸上発生残土の処分場が必要であり、高密度に土地利用が進んでいる大阪市では、海面処分場による処分に頼らざるを得ない。
- ・受入を完了した区域については、土地造成地として既成市街地では確保が困難な、土地利用上制約の少ない貴重な空間として、時代の要請に対応して柔軟かつ有効に活用する必要がある。

再評価時点(平成20年度)

- ・再評価時においても、処分場の必要性に変化はなく、海面処分場による処分に頼らざるを得ない。
- ・受入を完了した後の土地の必要性も変わりはない。

再々評価時点(平成25年度)

- ・現在においても、処分場の必要性に変化はなく、海面処分場による処分に頼らざるを得ない。
- ・受入を完了した後の土地の必要性も変わりはない。
- ・本市の近年の財政状況が厳しいなか、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きており、平成25年度においても、「事業の選択と集中の観点から、新島、夢洲地区および民間事業者との共同事業として採算性が見込める第6貯木場において、埋立を重点的に進めること」としており、本事業は、重点的に取り組む事業としている。

- ・大阪市の内陸部は高密度の土地利用が進んでおり、大阪市内から発生する廃棄物、浚渫土砂、陸上発生残土を大量に受け入れることが困難であり、安定的な受入を実施するために、海面処分場が必要である。
- ・「先行開発地区」は、「産業・物流拠点」に位置付け、夢洲コンテナターミナルを中核として、国際コンテナ戦略港湾の効果を最大限に発揮し、高付加価値のものづくりや効率的な物流を支えるまちづくりを行っている。
- ・「将来開発地区」は、土地造成が完了した後、「先行開発地区」に続く、第2期・第3期の開発用地として、多様化する社会的ニーズを踏まえ、必要な時期に土地利用計画を検討する。

# 事業効果

(調書 3 ②③)

## ①輸送便益

・夢洲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)

夢洲が整備されない場合におけるフェニックス処分場と比較して、陸上発生残土が発生地の近傍で適正に処分されることとなる。その結果、処分に係るコスト(輸送費用と処分費用の合計)が削減される。

- ・陸上発生残土処分量=21,840,000m<sup>3</sup>
- ・便益単価=平成20年度まで…1,474円/m<sup>3</sup>  
平成21～24年度まで…234円/m<sup>3</sup>  
平成25年度以降…1,315円/m<sup>3</sup>

約307億円→約412億円(H25年度換算値)

## ②排出ガスの減少

・夢洲とフェニックス処分場での輸送距離の差による排出ガスの減少量

排出ガスの減少の効果は、排出削減の価値の計測が困難であるため、便益を計測せず、排出ガス減少量を定量的に把握する。

輸送の効率化により、CO<sub>2</sub>およびNO<sub>x</sub>の排出量がそれぞれ6,536トン、155トン削減される。

## ③国土保全

・新たな土地の造成(資産の創出)  
廃棄物の受入完了後は、新たな土地となり、資産が創出される。

- ・新たな土地の造成面積=1,764千m<sup>2</sup>
- ・土地の残存価値としては、夢洲の近傍地(咲洲、舞洲)における標準地のうち「流通」の用途である単価を採用する。⇒87,000円/m<sup>2</sup>

約1,534億円→約1,004億円(H25年度換算値)

### ◆受益者

- ・利用者…輸送便益
- ・地域社会…排出ガスの減少、国土保全

# 事業効果(輸送便益の算出)

(調書 3 ②③)

## 輸送便益の考え方

夢洲の土地造成に伴う陸上発生残土の処分コスト(輸送費用と処分費用の合計)縮減額を輸送便益として計上

## 輸送便益単価

陸上輸送(ダンプトラック10t積み)として計算する

with:夢洲(海上輸送) without:フェニックス(泉大津沖)

平成20年度まで	輸送費用 (円/m <sup>3</sup> )	処分費 (円/m <sup>3</sup> )	諸経費 (処分費除く)	計 (円/m <sup>3</sup> )
with	1,786	1,488	535	3,809
without	2,541	1,980	762	5,283

単価=1,474円

with:夢洲(海上輸送) without:フェニックス(大阪沖)

平成21~24年度まで	輸送費用 (円/m <sup>3</sup> )	処分費 (円/m <sup>3</sup> )	諸経費 (処分費除く)	計 (円/m <sup>3</sup> )
with	1,786	1,488	535	3,809
without	1,587	1,980	476	4,043

単価= 234円

with:夢洲(陸上輸送) without:フェニックス(大阪沖)

平成25年度以降	輸送費用 (円/m <sup>3</sup> )	処分費 (円/m <sup>3</sup> )	諸経費 (処分費除く)	計 (円/m <sup>3</sup> )
with	1,635	603	490	2,728
without	1,587	1,980	476	4,043

単価=1,315円

# 事業効果(排出ガスの減少(CO<sub>2</sub>))

with及びwithoutの輸送先は、輸送便益と同様

(調書 3 ②③)

## 排出ガス削減量の考え方

夢洲の土地造成に伴う陸上発生残土の輸送距離短縮による環境向上の効果としてCO<sub>2</sub>減少量を算出

平成20年度まで		片道距離 (km/台)	台数(台)	輸送距離(km)	排出原単位 (g-C/km)	排出量 (t-C)	
with	一般道路	5.4	3,322,980	17,944,092	170.26	3,055	9,154
	高速道路	11.4		37,881,972	161.02	6,099	
without	一般道路	7.7		25,586,946	170.26	4,356	15,645
	高速道路	21.1		70,114,878	161.02	11,289	

平成21～24年度まで		片道距離 (km/台)	台数(台)	輸送距離(km)	排出原単位 (g-C/km)	排出量 (t-C)	
with	一般道路	5.4	151,020	815,508	170.26	139	416
	高速道路	11.4		1,721,628	161.02	277	
without	一般道路	2.3		347,346	170.26	59	404
	高速道路	14.2		2,144,484	161.02	345	

平成25年度以降		片道距離 (km/台)	台数(台)	輸送距離(km)	排出原単位 (g-C/km)	排出量 (t-C)	
with	一般道路	4.6	457,200	2,103,120	170.26	358	1,167
	高速道路	11.0		5,029,200	161.02	809	
without	一般道路	2.3		1,051,560	170.26	179	1,224
	高速道路	14.2		6,492,240	161.02	1045	

CO<sub>2</sub>削減量=6,536t-C



# 事業効果(排出ガスの減少(NOx))

with及びwithoutの輸送先は、輸送便益と同様

(調書 3 ②③)

## 排出ガス削減量の考え方

夢洲の土地造成に伴う陸上発生残土の輸送距離短縮による環境向上の効果としてNOx減少量を算出

平成20年度まで		片道距離 (km/台)	台数(台)	輸送距離(km)	排出原単位 (g-C/km)	排出量 (t-C)	
with	一般道路	5.4	3,322,980	17,944,092	4.31	77	220
	高速道路	11.4		37,881,972	3.77	143	
without	一般道路	7.7		25,586,946	4.31	110	374
	高速道路	21.1		70,114,878	3.77	264	

平成21～24年度まで		片道距離 (km/台)	台数(台)	輸送距離(km)	排出原単位 (g-C/km)	排出量 (t-C)	
with	一般道路	5.4	151,020	815,508	4.31	4	10
	高速道路	11.4		1,721,628	3.77	6	
without	一般道路	2.3		347,346	4.31	2	10
	高速道路	14.2		2,144,484	3.77	8	

平成25年度以降		片道距離 (km/台)	台数(台)	輸送距離(km)	排出原単位 (g-C/km)	排出量 (t-C)	
with	一般道路	4.6	457,200	2,103,120	4.31	9	28
	高速道路	11.0		5,029,200	3.77	19	
without	一般道路	2.3		1,051,560	4.31	5	29
	高速道路	14.2		6,492,240	3.77	24	

NOx削減量=155t-C

# 定性的効果

(調書 3 ④)

[効果項目]

## 【廃棄物処分地の確保】

陸上発生残土等の処分場が、大阪市内近辺にあることで、公共工事の所要時間の短縮に寄与している。

## 【物流拠点の整備】

「国際コンテナ戦略港湾」としての機能を発揮するための物流拠点等の立地が可能となることにより、大阪港の取扱貨物量が増加するとともに、港湾産業の活性化による雇用機会の創出が期待される。

## 【土地需要への対応】

既成市街地では確保が困難な、土地利用上制約の少ない貴重な空間(大規模)を確保することができる。

## 【咲洲地区の渋滞緩和】

咲洲ではコンテナ待機車両による渋滞が発生しているが、夢洲にコンテナ貨物がシフトすることで、咲洲の渋滞緩和を図ることができる。

## 【緑地空間の形成】

市民にとって貴重な水辺を、快適で魅力・親しみのある空間として活用できる。

[受益者]

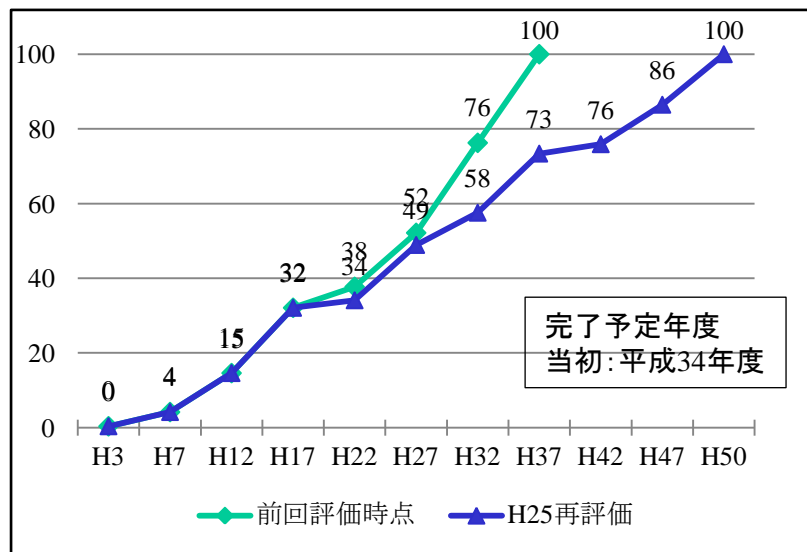
- ・利用者
- ・地域社会

# 事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

(調書 4 ①～⑤⑦)

## 進捗率の推移

(単位:%)



## 残事業の内容

- ・未竣工面積 約232ha
- ・残事業費 約838億円

## 今後のスケジュール(見込み)

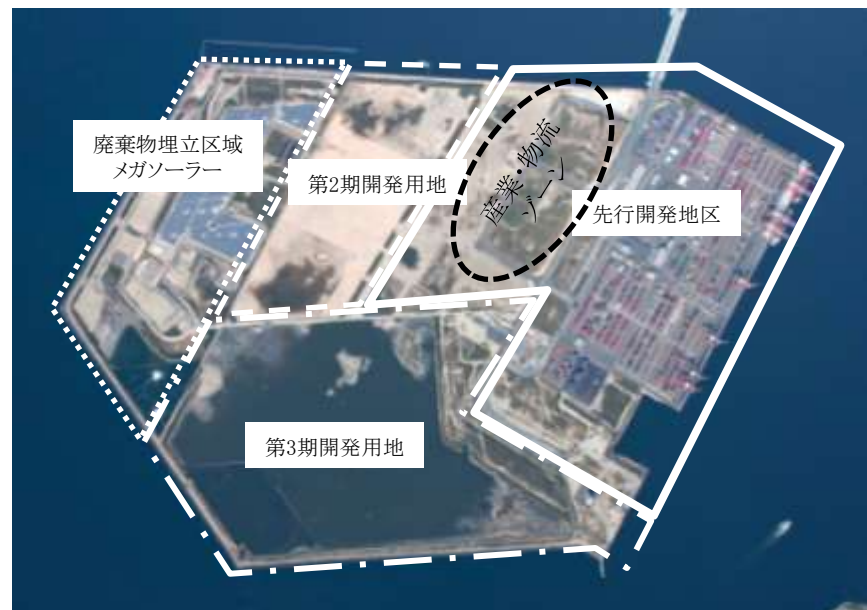
- ・2013(H25)年度 先行開発地区(産業物流ゾーン) 土地利用開始
- ・2023(H35)年度 第2期開発用地土地利用開始予定
- ・2025(H37)年度 埋立竣工予定
- ・2038(H50)年度 事業完了予定 第3期開発用地土地利用開始予定

## 事業が遅延した原因とその状況

- ・社会経済情勢の変化により、公共工事の減少等、想定外に陸上発生残土等の処分量が減少したため、埋立竣工予定年度が延伸している。

## 対応と解消の目途及びその根拠

- ・陸上発生残土等の発生量を的確に把握し、今後のスケジュールを変更した。
- ・また、土地利用に影響が生じないように、開発区域を区分し、段階的に整備を行うこととする。



# 事業費の見込み

(調書 4 ①～⑤⑦)

## 局運営方針等における本事業の位置づけ

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、土地造成地として既成市街地では確保が困難な、土地利用上制約の少ない貴重な空間を確保し、今後の大阪・関西の成長・発展のため、時代要請に対応して柔軟かつ有効に活用していくこととしている。

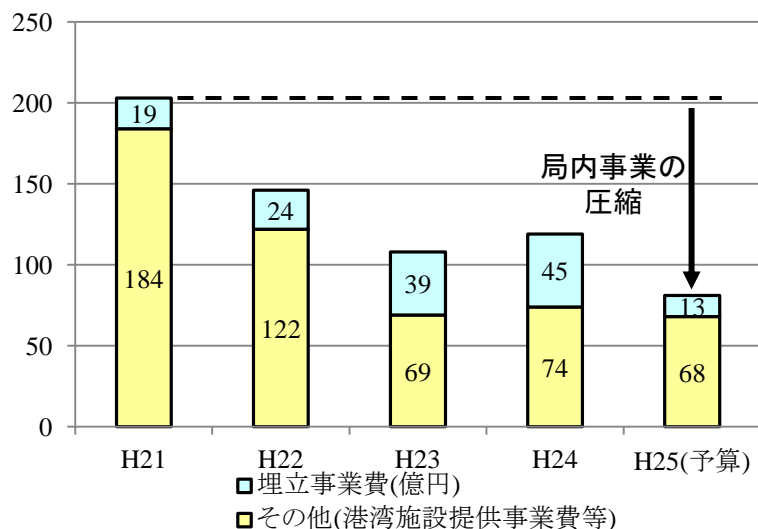
【経営課題1】大阪都市圏、西日本の物流拠点を支える拠点港湾の形成、国際競争力の強化(港の成長力の強化)の実現

【経営課題3】災害に強く、安全で使いやすい港の実現

【経営課題4】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

次世代・先端産業などの立地を戦略的に促進することにより、雇用創出の促進、臨海地域の活性化さらには大阪・関西経済の活性化を図るため、埋立地を有効活用する。

## 港湾局事業費の見込み(港営事業会計)



・局内事業の選択と集中により圧縮を図りながらも本事業は、港湾局運営方針にも位置付けられていることから、今後も重点的に取り組むことで、完了年度(平成50年度)での完成を目指す。

# 重点化の考え方

(調書 5)

## ◆港湾局運営方針(重点的に取り組む主な経営課題)

平成25年度港湾局運営方針において、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、土地造成地として既成市街地では確保が困難な、土地利用上制約の少ない貴重な空間を確保し、今後の大阪・関西の成長・発展のため、多様化する社会的ニーズに対応して柔軟かつ有効に活用していくこととしている。

### ○ 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

次世代・先端産業などの立地を戦略的に促進することにより、雇用創出の促進、臨海地域の活性化さらには大阪・関西経済の活性化を図るため、埋立地を有効活用する。

## ◆事業の現状と見通し

「先行開発地区」は、「産業・物流拠点」に位置付け、夢洲コンテナターミナルを中核として、国際コンテナ戦略港湾の効果を最大限に発揮し、高付加価値のものづくりや効率的な物流を支えるまちづくりを行っており、順次、土地売却を進めていくために、平成27年度に基盤整備を完了する。

また、国家政策で取り組まれている戦略港湾における3つの主な戦略【集貨、創貨、競争力強化(戦略的な港湾運営)】を推進し、物流ネットワークのさらなる強化、ひいては産業における国際競争力を強化するために「国家戦略特区」の提案を行っている。

- ・「将来開発地区」は、現在、市内で発生する陸上発生残土等の廃棄物処分の実施が可能な唯一の処分場であることから、他の処分場等が確保されるまで有効活用していく必要がある。
- ・将来的に土地造成が完了した際には、「先行開発地区」に続く、第2期・第3期の開発用地として、多様化する社会的ニーズを踏まえ、必要な時期に土地利用計画を検討する。

# 事業が遅れることによる影響

(調書 5)

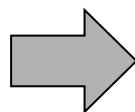
## 事業が遅延する理由(財政面以外)

- ・社会経済情勢の変化による、公共工事の減少等、想定外に陸上発生残土等の処分量が減少し、埋立工事が遅延する。

## 事業が遅延することで発生が想定される課題

(事業者及び利用者の視点)

- ・既成市街地では確保が困難な、土地利用上制約の少ない貴重な空間として、大阪・関西の成長・発展のため、多様化する社会的ニーズに対して柔軟かつ有効に活用することができない。



## 課題への対応

(土地造成と廃棄物等処分の調整)

夢洲の土地利用については、既に土地造成や基盤整備が進み早期に土地利用が可能な「先行開発地区」と、これからまだ浚渫土砂や陸上発生残土を受入れる「将来開発地区」に分けて事業展開を図っていく。

「先行開発地区」では、夢洲コンテナ埠頭と一体となり、大阪港の物流機能強化に資する物流拠点や先端産業等の需要に対応する「産業・物流ゾーン」としての整備を行い、順次、土地利用を図っていく。

一方、「将来開発地区」については、現在市内で発生する陸上発生残土等の廃棄物処分場は夢洲しかなく、他の処分場が確保できるまで有効に活用していく必要がある。将来的に土地造成が完了した際には、多様化する社会的ニーズを踏まえ、必要な時期に土地利用計画を検討する。