

## 事業再評価調書（2回目以降）

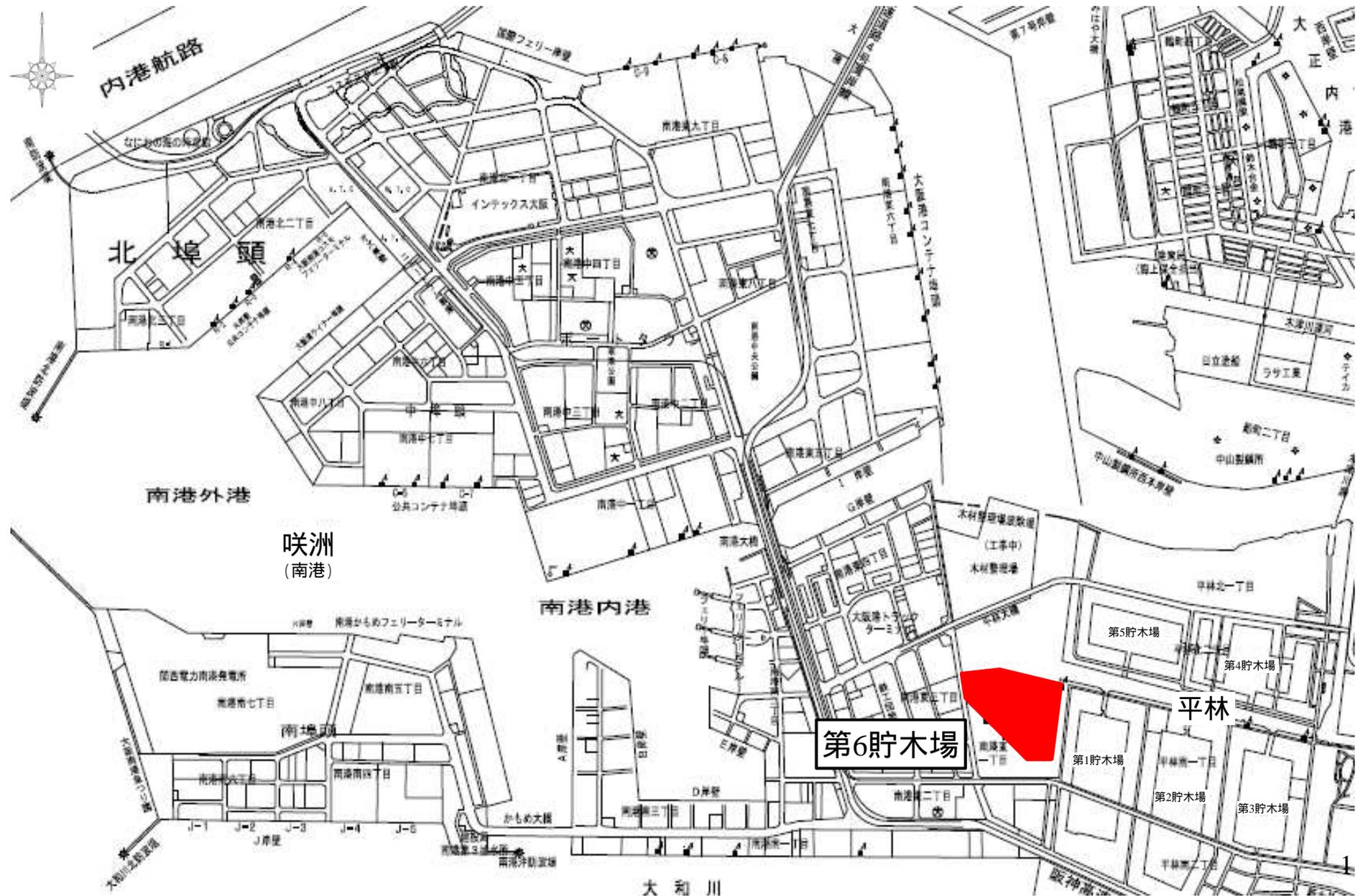
事業種別 事業名	第6貯木場土地造成事業	
担 当	港湾局営業推進室開発調整課（連絡先：6615-7798）	
1 再評価理由	国庫補助事業以外で事業再評価した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの	
2 事業概要	所在地 図1参照	住之江区南港東1丁目
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪港における輸入木材の製材化の進展により、原木の保管を目的とした水面貯木場が遊休化する一方、製材を保管するための陸上保管場所を確保する必要が生じた。</li> <li>・第6貯木場土地造成事業は、遊休化した水面貯木場約11.3haを埋め立てることで、木材保管用地を確保するとともに、産業・物流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のものである。</li> </ul>
	事業内容	埋立面積：約11.3ha 整備内容：基盤整備（道路、上・下水道等）
3 事業の必要性の視点	事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初、第6貯木場土地造成事業は、30万トン/年の輸入木材を保管する用地の確保を目的に計画された。しかし、大阪港における輸入木材は、埋立免許を取得した平成8年当時は200万トン/年以上であったが、現在は約70万トン/年と大きく減少している。</li> <li>・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利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。</li> <li>・木材保管用地としての需要は減少したが、現在でも一定規模の土地を確保する必要があるとともに、大阪港においては産業・物流用地の需要が高まっており、新たな土地の確保が求められている。</li> <li>・阪神高速大和川線シールド工事との共同事業化等により事業性が確保できることを確認し、平成21年度に事業を再開し、平成29年3月に埋立竣工している。</li> </ul>
	定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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（処分コスト削減）</li> <li>・国土保全 新たな土地の造成（資産の創出）</li> <li>・環境 排出ガス減少量（CO2、NOx）</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者</li> <li>・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共事業評価の費用便益分析の技術方針（共通編）</li> <li>・港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル</li> </ul> <p>[分析結果]</p> <p>費用便益比 B/C=1.02 （総便益B:127.3億円、総費用C:125.1億円）</p>
	定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道騒音等の軽減</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域社会</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択時と比較して輸入木材の取扱量は減少しているものの、現在においても木材保管用地としての需要は一定見込まれるとともに、産業・物流用地の需要も高まっていることから、これらの需要への対応が求められている。</li> <li>・また、本事業は既に埋立を完了しており、事業進捗率は8割を超えている。今後、残りの基盤整備を実施することで<b>早期に土地利用を開始</b>できることから事業の投資効果は高いといえる。</li> </ul>	<p>評価</p> <p>A～C</p>

	事業開始時点 (平成8年9月)	前回評価時点 (平成25年3月)	今回評価時点 (平成30年6月)	
4 事業の実現見通しの視点	経過及び完了予定	事業採年度 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27年度 【基盤整備】 完了予定年度 平成30年度	事業採年度 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29年度 【基盤整備】 完了予定年度 平成38年度
	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79.9万m3 【基盤整備】一式
	うち完了分		【埋立土量】1工区33.1万m3 2工区39.0万m3	【埋立土量】1工区33.1万m3 2工区79.9万m3
	進捗率 図3参照		【埋立土量】70%【基盤整備】0%	【埋立土量】100%【基盤整備】5%
	総事業費	120億円	61億円	61億円
	うち既投資額		51億円	53億円
	進捗率 図4参照		83.60%	86.89%
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"> <li>埋立材を普通土砂から<b>建設発生土</b>に変更（事業費削減）</li> <li>既設護岸の沈下対策工を追加（事業費増加）</li> </ul> <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"> <li>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）</li> <li>土地利用計画の変更（新たな土地利用（産業・物流）の設定、基盤施設の見直し）</li> </ul> <p>【平成20年度再評価時点 平成25年度再評価時点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用計画の変更（基盤施設の見直し）</li> </ul> <p>【平成25年度再評価時点 今回再評価時点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業期間の延長（埋立及び基盤整備の完了時期の見直し）</li> </ul>			
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"> <li>本事業は、平成8年12月に工事着手し、1工区については平成11年3月に埋立竣功、2工区については本市の財政難と土地価格の下落によって事業性が大きく低下したことを受けて、平成13年度に中断することとなった。</li> <li>その後、阪神高速大和川線シールド工事との共同事業化により平成21年に事業を再開したが、大和川線シールド工事からの土砂受入期間が延びたため、埋立の完了時期が平成28年度末まで遅れることとなった。</li> <li>道路整備の一部については将来の周辺開発と一体的に実施するため、基盤整備の完了時期は平成38年度としているが、基盤整備を平成31年度末までに概成させ、平成32年度から土地利用を開始する予定である。</li> </ul>			
コスト縮減や代替案立案の可能性	本事業においては、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行うことで、埋立費用の縮減を図るとともに、基盤施設についても道路整備箇所を見直す等、コスト縮減を図っている。			
事業の実現見通しの評価	本事業は平成29年3月に埋立竣功しており、木材保管用地や産業・物流用地としての需要が見込めることから、今後、 <b>早期</b> 土地利用開始に向けて基盤整備を実施していく。			評価 A
5 事業の優先度の視点の評価	<p>[重点化の考え方]</p> <p>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に「臨海地域の活性化」を掲げ、土地利用促進に向けた都市基盤整備を行っていくこととしており、土地利用促進に繋がる本事業の優先度は高い。</p> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>土地需要への対応ができなくなり、大阪港の活性化に影響を及ぼす。</p>			評価 A
6 特記事項	平成25年度の事業再評価の対応方針は事業継続（A）であり、その方針に沿って進捗しており、埋立事業については完了している。			
7 対応方針（案）	<b>事業継続（A）</b>			
（理由）	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業は、大阪港において需要のある木材保管用地及び産業・物流用地を確保するものであり、臨海地域の活性化に資する事業である。</li> <li>また、埋立については既に完了しており、これに続いて基盤整備を概成させることで土地利用が可能となることから、今後の投資に対する効果が高い事業である。</li> <li>よって「事業継続（A）」とし、<b>平成32年度からの土地利用開始</b>に向けて重点的に実施する。</li> </ul>			
8 今後の取組方針（案）	早期の土地利用開始に向けて基盤整備を着実に進める。			

# 図1 位置図

# (2 事業概要 所在地)

## 住之江区南港東1丁目



## 図2 費用便益分析の概要

## (3 事業の必要性の視点 費用便益分析)

(便益): 輸送便益、CO2削減量、土地の残存価値

輸送便益: 残土処分量と輸送便益単価より算出

残土処分量 (m <sup>3</sup> )	輸送便益単価 (円/m <sup>3</sup> )	輸送便益 (億円)
163,700	3,082	5.0

土地の残存価値: 土地価格と創出面積より算出

創出面積 (m <sup>2</sup> )	土地価格 (円/m <sup>2</sup> )	残存価値 (億円)
113,250	100,000	113.3

(費用): 事業費

事業費 (千円)	事業費(税抜) (千円)
6,128,253	5,821,362

CO2削減量: 処分地をフェニックス(尼崎基地)から第6貯木場に変更した際の輸送距離の変化より算出

	CO2削減量 (t-C)	原単位 (円/t-C)	貨幣価値 (億円)
1工区 (H10,11)	51	10,600	0.005

(現在価値への変換): 、 、 費用を下記により現在価値化

社会的割引率: 4%  
 便益の現在価値化: GDPデフレーター  
 費用の現在価値化: 建設工事費デフレーター

< 費用便益分析 >

便益	金額(億円)
輸送便益	5.0
土地の残存価値	113.3
CO2削減	0.005
合計	118.3
便益総額の現在価値	127.3

費用	金額(億円)
事業費(消費税抜)	58.2
合計	58.2
便益総額の現在価値	125.1

社会費用便益比  
(B/C) 1.02

残事業の内容

基盤整備:

● 道路整備

年度	延長(m)	面積(m <sup>2</sup> )
～平成31年度	960.3	13,265.29
平成38年度	151.1	2,218.85
合計	1,111.4	15,484.14

- 下水道整備 (污水管・雨水管)
- 上水道整備
- 緑地整備 (面積: 3,500m<sup>2</sup>)

< 凡例 >

- : 道路 (～平成31年度整備)
- : 道路 (平成38年度整備)
- : 雨水管
- : 污水管
- : 緑地

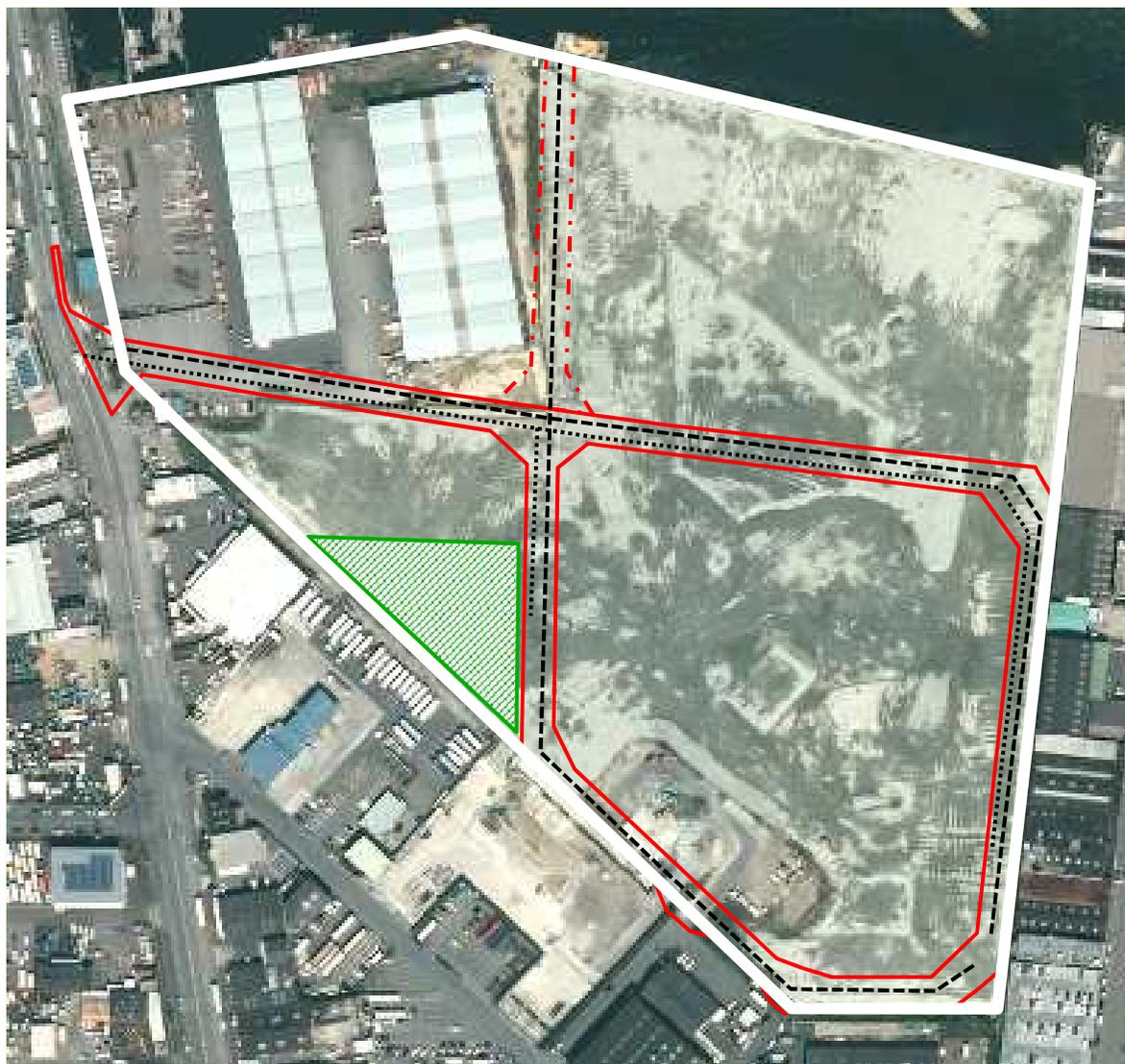
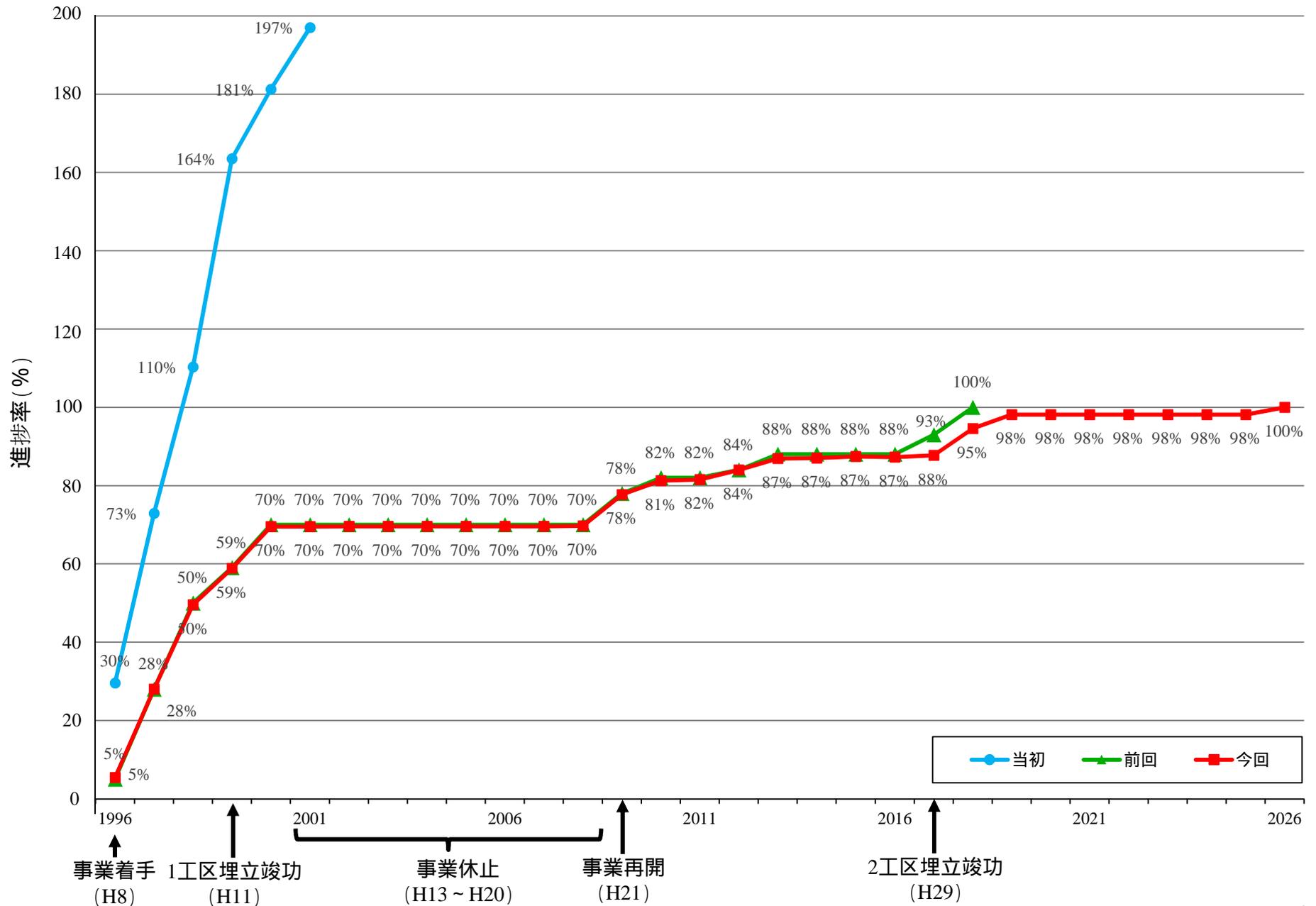


図4 進捗率の推移

(4 事業の見通しの視点 総事業費)



進捗率は現在の総事業費(61億円)を100%として計算している。

# 【費用便益分析算定手法説明資料】

< 費用便益分析の計上項目 >

- ・ 費用: 事業費
- ・ 便益: 輸送便益、CO2削減量、土地の残存価値

参考資料: 港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル、公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)

## (便益の算出)

### 輸送便益

(輸送便益単価の算出)

	運搬費 (円/m <sup>3</sup> )	処分料金 (円/m <sup>3</sup> )	諸経費40% (処分料除く)	計
事業を実施する場合 (with)	1,526	0	610	2,136
事業を実施しない場合 (without)	2,313	1,980	925	5,218
輸送便益単価(円)				3,082

大阪広域臨海環境整備センター処分料金  
「陸上残土A: 1,980円/m<sup>3</sup>(税抜)」

処分量(m <sup>3</sup> )	輸送便益単価(円)	輸送便益(千円)
163,700	3,082	<b>504,523.4</b>

### 土地の残存価値

面積(m <sup>2</sup> )	土地価格(円/m <sup>2</sup> )	残存価値(千円)
113,250	100,000	<b>11,325,000</b>

### CO2削減量

(CO2削減量の算出)

	事業を実施した場合 (with)	事業を実施しない場合 (without)
大阪市役所からの距離(km)	10	16
輸送距離削減量(km/往復・台)		12
輸送距離削減量(km)		353,592
CO2排出原単位(g-C/km)		145.20
CO2排出削減量(t-C)		51.34

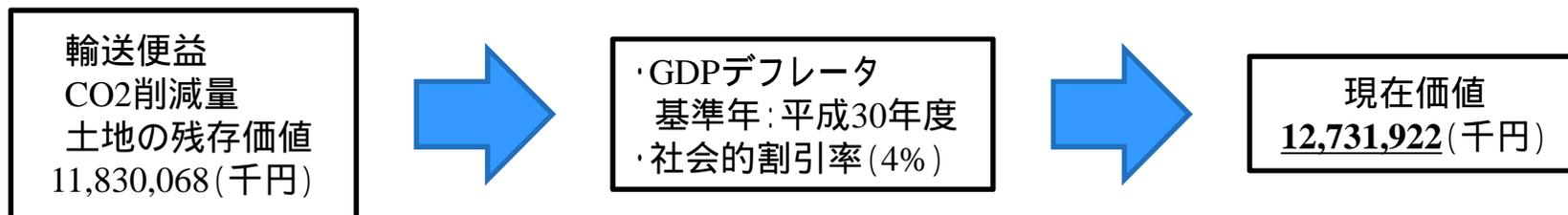
$163,700\text{m}^3 \times 1.8\text{t}/\text{m}^3 \div 10\text{t}/\text{台} \times 12\text{km}/\text{往復}\cdot\text{台}$

(貨幣価値の算出)

処分量 (m <sup>3</sup> )	CO2削減量 (t-C)	原単位 (円/t-C)	貨幣価値 (千円)
163,700	51.34	10,600	<b>544.2</b>

NOxについては貨幣価値原単位が定められていないため、排出ガス削減効果(削減量)のみを算定し、便益には計上していない。

## < 便益総額 >

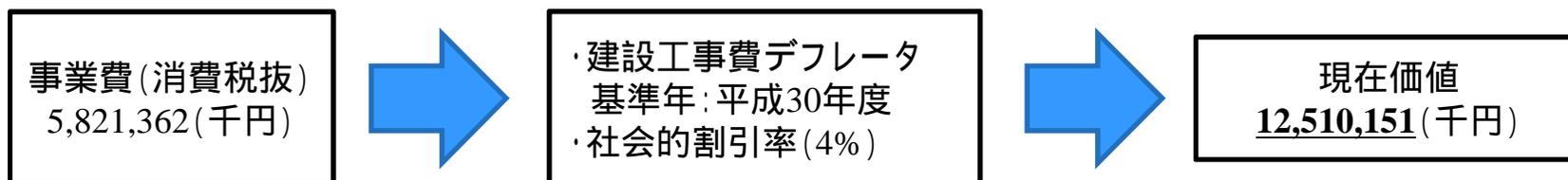


(費用の算出)

事業費

事業費 (千円)	事業費(税抜) (千円)
6,128,253	5,821,362

< 費用総額 >



### 費用便益分析の結果

$$\begin{aligned} \text{費用便益比} &= \frac{\text{総便益}(12,731,922\text{千円})}{\text{総費用}(12,510,151\text{千円})} \\ &= \underline{\underline{1.02}} \end{aligned}$$