

平成20年度 再評価事業の対応方針について

建設局

	事業種別	事業名	事業内容	事業位置	事業採択年度	完了予定年度	進捗率	評価	評価に対する局の考え方
1	街 路	北野都島線	延長 L = 1400m 幅員 W = 27m 現道拡幅(現道=15m)	北区豊崎3丁目 ～国分寺2丁目	S45	H22	用地 97% 工事 64% (事業費ベース)	評価A	本路線は、大阪駅ターミナル北側と都島を連絡し、本市都心部を東西に横断する幹線道路であり、道路整備することにより、自動車交通の円滑化が図られ、渋滞緩和等の効果が期待できる。さらに、災害時の避難路に位置付けられていることなどから早期の道路整備に取組んできている。また、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が高く、限られた予算を集中投資することにより、早期に高い投資効果が発現できる状況であったことから、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられ、現在、平成22年度内の完成を目指して道路整備の進捗を図っている。
2		難波片江線	延長 L = 990m 幅員 W = 30m 道路新設	天王寺区細工谷1丁目 ～生野区桃谷2丁目	S46	H22	用地 95% 工事 41% (事業費ベース)	評価A	本路線は、都心部と本市東部を連絡する幹線道路であり、道路整備することにより、自動車交通の円滑化が図られ、渋滞緩和等の効果が期待できる。さらに、災害時の避難路に位置付けられていることなどから早期の道路整備に取組んできている。また、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が高く、限られた予算を集中投資することにより、早期に高い投資効果が発現できる状況であったことから、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられ、現在、平成22年度内の完成を目指して道路整備の進捗を図っている。
3		歌島豊里線	延長 L = 1470m 幅員 W = 30m 道路新設	東淀川区西淡路2丁目 ～菅原6丁目	S48	H22	用地 99% 工事 39% (事業費ベース)	評価A	本路線は、淀川以北の地域を東西に連絡し、大阪北の主要ターミナルであるJR新大阪駅にアクセスする幹線道路であり、道路整備することにより、自動車交通の円滑化が図られ、渋滞緩和等の効果が期待できる。さらに、災害時の避難路に位置付けられていることなどから早期の道路整備に取組んできている。また、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が高く、限られた予算を集中投資することにより、早期に高い投資効果が発現できる状況であったことから、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられ、現在、平成22年度内の完成を目指して道路整備の進捗を図っている。
4		尼崎平野線(山王)	延長 L = 315m 幅員 W = 40m 現道拡幅(現道=25m)	西成区山王1丁目 ～阿倍野区旭町1丁目	S50	H27	用地 40% 工事 0% (事業費ベース)	評価C	本路線は、尼崎市と八尾市を連絡する主要幹線道路であり、災害時の避難路及び緊急交通路として位置づけられている。また、当該区間に隣接した東側区間は阿倍野再開発事業において道路整備中であり、当該区間と連続的な道路整備により、阿倍野地区の交通の円滑化が確保されるとともに、阪神高速阿倍野ランプへのアクセスの向上が図られることから道路整備に取組んできている。ただし、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が低く、早期に高い投資効果が発現できる状況ではなかったため、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられていないことから、当面の間、現在の厳しい財政状況を踏まえ、本路線の整備については、建築制限が課されている地権者の買取要望に対応し、まとまった用地が確保できた区間から道路整備を行うなど、事業の遅延による課題の対応に努めつつ、事業進捗を図る。
5		田辺出戸線(長吉出戸)	延長 L = 480m 幅員 W = 16～22m 道路新設	平野区喜連東1丁目 ～長吉出戸2丁目	S57	H22	用地 96% 工事 56% (事業費ベース)	評価A	本路線は、大阪市東南部を東西方向に連絡する補助幹線道路であり、周辺地域内の移動は細街路しなく、歩車の混在した交通安全上極めて危険な状況となっている。本路線の道路整備により、歩車の分離を行うことで交通の円滑化及び交通安全の確保が図られることから、早期の道路整備に取組んできている。また、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が高く、限られた予算を集中投資することにより、早期に高い投資効果が発現できる状況であったことから、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられ、現在、平成22年度内の完成を目指して道路整備の進捗を図っている。
6		生野線	延長 L = 1100m 幅員 W = 15m 現道拡幅(現道=7m)	生野区林寺2丁目 ～巽南1丁目	S60	H27	用地 92% 工事 85% (事業費ベース)	評価C	本路線は、市東南部に位置し、主要幹線道路である豊里矢田線と内環状線(新庄大和川線)を連絡する東西の幹線道路であり、道路整備することにより、市内中心部へのアクセス向上が図られる。さらに、災害時の避難路に位置付けられていることから道路整備に取組んできている。ただし、平成18年度時点において、本路線は、用地取得率は高いものの残る権利者が多く用地取得に相当の期間を要することや、概ね道路整備工事が完了し、一定投資効果が発現していたことから、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられていないため、当面の間、現在の厳しい財政状況を踏まえ、本路線の整備については、建築制限が課されている地権者の買取要望に対応し、まとまった用地が確保できた区間から道路整備を行うなど、事業の遅延による課題の対応に努めつつ、事業進捗を図る。
7		豊里矢田線(蒲生・鴨野)	延長 L = 755m 幅員 W = 25m 道路新設	城東区鴨野西2丁目 ～蒲生1丁目	S61	H27	用地 77% 工事 9% (事業費ベース)	評価C	本路線は、大阪市の東部に位置し、本市北部と松原市を連絡する幹線道路であり、道路整備することにより、自動車交通の円滑化が図られ、渋滞が慢性化している他の南北道路(森小路大和川線等)の渋滞緩和の効果が期待できる。さらに、災害時の避難路に位置付けられていることなどから道路整備に取組んできている。ただし、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が低く、早期に高い投資効果が発現できる状況ではなかったため、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられていないことから、当面の間、現在の厳しい財政状況を踏まえ、本路線の整備については、建築制限が課されている地権者の買取要望に対応し、まとまった用地が確保できた区間から道路整備を行うなど、事業の遅延による課題の対応に努めつつ、事業進捗を図る。
8		正蓮寺川北岸線(伝法)	延長 L = 640m 幅員 W = 22m 道路新設	此花区伝法4丁目 ～伝法2丁目	H1	H27	用地 32% 工事 0% (事業費ベース)	評価C	本路線は、開発が進む臨海部と住宅開発が行われている高見地区を連絡する幹線道路であり、道路整備することにより、本市の物流拠点である港湾地区へのアクセス向上が図られる。さらに、災害時の避難路に位置付けられていることなどから道路整備に取組んできている。ただし、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が低く、早期に高い投資効果が発現できる状況ではなかったため、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられていないことから、当面の間、現在の厳しい財政状況を踏まえ、本路線の整備については、建築制限が課されている地権者の買取要望に対応し、まとまった用地が確保できた区間から道路整備を行うなど、事業の遅延による課題の対応に努めつつ、事業進捗を図る。
9		本庄西天満線(神山)	延長 L = 480m 幅員 W = 27m 道路新設	北区中崎1丁目 ～北区神山町	H6	H26	用地 96% 工事 18% (事業費ベース)	評価B	本路線は、業務・商業施設が集積している大阪駅ターミナルの東を南北に縦断する幹線道路であり、道路整備することにより、都心部への自動車交通の円滑化が図られ、渋滞緩和等の効果が期待できる。ただし、平成18年度時点では、JR大阪環状線の高架改良工事に長い期間を要し、早期に高い投資効果が発現できなかったため、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられていない。現在、JR大阪環状線の高架改良工事の目処も立っており、用地取得率も非常に高いことから、今後、予算の範囲内で着実に事業進捗を図り、平成26年度内の完成を目指す。
10		尼崎堺線(住之江)	延長 L = 240m 幅員 W = 30m 現道拡幅(現道=25m)	住之江区北加賀屋5丁目 ～北加賀屋2丁目	H6	H27	用地 68% 工事 0% (事業費ベース)	評価C	本路線は、本市の臨港地帯に沿って尼崎市と堺市を連絡する幹線道路であり、道路整備することにより、十分な歩車分離ができることから、交通の円滑化及び交通安全の確保が図られる。さらに、災害時の避難路に位置付けられていることなどから道路整備に取組んできている。ただし、平成18年度時点において、本路線は用地取得率が低く、早期に高い投資効果が発現できる状況ではなかったため、建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられていないことから、当面の間、現在の厳しい財政状況を踏まえ、本路線の整備については、建築制限が課されている地権者の買取要望に対応し、まとまった用地が確保できた区間から道路整備を行うなど、事業の遅延による課題の対応に努めつつ、事業進捗を図る。

平成20年度 再評価事業の対応方針について

事業種別	事業名	事業内容	事業位置	事業採択年度	完了予定年度	進捗率	評価	評価に対する局の考え方
街 路	海老江九条線外1	延長 L = 560m 幅員 W = 25m 道路新設	福島区野田5丁目 ～西区本田4丁目	H6	H21 (一般部) H27 (渡河部)	用地 99% 工事 80% (一般部) 用地・工事 0% (渡河部) (事業費ベース)	評価A (一般部) 評価C (渡河部)	本路線は、本市都心部から市西部に至る半環状を形成する幹線道路であり、道路整備により、自動車交通の円滑化による渋滞緩和や、安治川による地域分断の解消を図ることができる。 [事業認可区間] 事業継続 (評価:A) 本路線の事業認可区間については、本市街路事業における重点整備路線として、平成19年度に概成しており、平成20年度に残る1件の用地買収を完了させ、平成21年度内の道路整備を完成を目指している。 [渡河部] 事業継続 (評価:C) 本路線の渡河部は、横断橋梁の構造の決定において関係機関等との協議に、さらなる期間が必要である。 今後も、渡河部については、関係機関と協議を進め、財政状況を勘案しながら事業化に向けて検討を進めるものである。
	中之島歩行者専用道2号線	延長 L = 350m 幅員 W = 12m 道路新設	北区中之島5丁目	H6	H27	用地 100% 工事 0% (事業費ベース)	評価C	本路線は、中之島周辺地区を周遊する歩行者専用道であり、本路線を整備することにより、安全で快適な歩行者空間が確保されると共に、東西方向の利便性が向上され、地域の回遊性等が高まる。また、堂島川、土佐堀川の水辺空間を生かした整備とすることで「水の都」大阪にふさわしい景観の形成を構築する。 ただし、本路線については、工事着手時期の調整が必要であることから、平成18年度の建設局経営方針において「重点整備路線」に位置付けられておらず、当面の期間、財政状況に応じて事業進捗を調整せざるを得ない。 今後、計画調整局において中之島五丁目の開発手法について検討や調整が行われることから、その進展を見ながら工事着手に向け調整を行い、事業の遅延による課題の対応に努める。
	瓜破長吉線	延長 L = 665m 幅員 W = 16m 現道拡幅 (現道=7m)	平野区長吉長原東2丁目 ～長吉六反3丁目	H1	H25	用地 99% 工事 97% (事業費ベース)	評価B	本路線は、市東南部に位置し、幹線道路の大阪中央環状線から八尾市界を連絡する東西の幹線道路であり、道路整備により、市営長吉長原東団地と主要幹線道路である大阪中央環状線との連絡を図るとともに、最寄駅である地下鉄谷町線長原駅への安全で快適な歩行者空間の確保と市内中心部へのアクセス向上を図るものである。 本路線は、平成18年度の建設局経営方針では、概ね道路整備工事が完了し、一定投資効果が発現されている路線であることから、「重点整備路線」に位置付けられていないが、取得の必要用地が非常に少なくなっていることから、今後、予算の範囲内で着実に事業進捗を図り、平成25年度内の完成を目指す。
	東野田河堀口線	延長 L = 280m 幅員 W = 27m 現道拡幅 (現道=19m)	中央区大手前1丁目 ～大阪城	S56	H25	用地 64% 工事 18% (事業費ベース)	評価B	本路線は、都心東部において国道1号より、官庁が連なる大阪城の西側を南北に通り、主要ターミナルである天王寺地区へ至る幹線道路であり、道路整備することにより、交通の円滑化及び交通安全の確保を図るものである。 本路線は、平成18年度の建設局経営方針では、狭幅員ではあるが歩道も整備されており、歩行者の交通安全が一定確保されていることから、「重点整備路線」に位置付けられていないが、現在、用地取得率は低いものの、残る用地取得は国有地1件のみとなっていることから、今後、予算の範囲内で着実に事業進捗を図り、平成25年度内の完成を目指す。
道 路	国道479号 清水共同溝整備事業	事業内容：共同溝設置工事 収容物件：電力線・水道・下水道 延長：L = 2000m	鶴見区鶴見5丁目 ～旭区清水5丁目	H11	H28	38% (事業費ベース)	評価A	本事業は地震災害時のライフラインの安全性を向上させ、震災による都市機能の障害が、広域化、長期化することを防止するために重要な事業であることから、国土交通大臣が共同溝整備道路として指定・告示したものであり、国・府・市が進めている地域防災計画上の防災対策としても非常に重要である。 よって、早期事業取束に向け、優先的に整備を進める事業であることから「事業継続 (評価A)」として重点的に実施し、完了予定年度に完成させる。
下 水 道	大阪市公共下水道	快適で安全な市民生活を支える役割を果たすために、家庭や事業場から排出される汚水を処理するほか、公共用水質の保全のため、合流式下水道の改善や高度処理施設の導入を図るとともに、雨水を市街地から速やかに排除して浸水を防ぐため、下水管や処理場等の施設整備を行うものである。	大阪市場域 (流域を除く)	S36	-	人口普及率99.9% (人口ベース) 面積普及率99.2% (面積ベース) 雨水対策整備率 77.7% (大阪市全域) (面積ベース) 合流式下水道改善率 47.3% (負荷量ベース)	評価B	事業は順調に進展しており、生活環境の改善のみならず、公共用水域の保全、浸水の防除という下水道の果たす役割に大きな成果をあげており、残りの面的整備も含め今後も継続的に事業を進めていくことにより、市民生活を支える責任がある。 また、合流式下水道の改善や高度処理施設の導入など、法令上で下水道事業者に対する責務を記している施策に関しては、与えられた役割を果たすために事業を進めていく必要がある。 以上を総合的に勘案すると、今後も事業継続 (評価B) が妥当と判断する。
	流域関連公共下水道	快適で安全な市民生活を支える役割を果たすために、家庭や事業場から排出される汚水を処理するほか、公共用水質の保全のため、合流式下水道の改善や高度処理施設の導入するとともに、雨水を市街地から速やかに排除して浸水を防ぐため、下水管や処理場等の施設整備を行うものである。	大阪市場域の一部 (公共下水以外：城東・鶴見・平野・東住吉区の一部)	S47	-	人口普及率99.9% 面積普及率99.7% 雨水対策整備率 77.7% (大阪市全域) (人口普及率は人口ベース、その他は面積ベース)	評価B	事業は順調に進展しており、生活環境の改善のみならず、公共用水域の保全、浸水の防除という下水道の果たす役割に大きな成果をあげており、残りの面的整備も含め、今後も継続的に事業を進めていくことにより、市民生活を支える責任がある。 また、流域関連公共下水道の効果発現には、流域下水道の整備が必要となるため、今後も継続して連携を図る必要がある。 以上を総合的に勘案すると事業継続 (評価B) が妥当と判断する。
河 川	城北川	寝屋川流域の治水対策の一環で、城北川を、寝屋川の洪水の一部を分流する分水路として治水機能向上を図るため、堤防の補強・かさ上げ、河床切り下げ等の改修を行う。延長 L=約5.6km	都島区～旭区～城東区	S60	H23	護岸工 約91% 築堤工 約60% 浚渫工 約47% 橋梁工 約44% (護岸工・築堤工・浚渫工は延長ベース、橋梁工は橋梁数ベース)	評価B	城北川改修事業は、寝屋川流域総合治水対策の一環として取り組んでおり、流域住民の安全と財産を守るための非常に重要な事業であり、平成15年度の再評価時点から寝屋川流域では市街化がさらに進み、災害発生時の被害ポテンシャルが増大しているなど、現時点で本事業の必要性が依然として高いため、「事業継続」とする。 現在、工期に関して国、大阪府と協議中であるが、今後、寝屋川流域総合治水対策の事業進捗と整合性を図りながら、治水効果を早期に発現することができるよう橋梁部の改築を順次進めるなど、事業の遅延による課題の対応に務めるよう予算の範囲内で着実に事業進捗を図っていく。