

1 再評価理由

国庫補助事業で、所管省庁の基準により事業再評価が必要なもの	0件
事業開始年度から起算して5年目の年度において未着工のもの	0件
事業開始年度から起算して5年目の年度において継続中のもの(＊)	0件
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(＊)	25件
市長が特に必要と認めるもの	0件

2 評価の分類

事業継続(A)：完了時期を宣言し、重点的に実施するもの	8件
事業継続(B)：(A)より優先度は劣るものの、予算の範囲内で着実に継続実施するもの	8件
事業継続(C)：(A)、(B)より優先度が劣り、限定的な実施にとどまるもの	9件
事業休止(D)：複数年にわたって予算執行を行わないもの	0件
事業中止(E)：事業を中止するもの	0件

所種別	事業名	事業内容	事業の概況		費用便益分析(B/C)	再評価理由	視点毎の評価案	所管局の考え方(対応方針原案) 2	評価の根拠	有識者の意見
			事業開始	事業完了						
1	北野今市線整備事業	延長L=1,400m 幅員W=27m (現道幅員15m) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 S45	H27[H22]	6.94	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続(A) 本路線の整備により、大阪駅北地区(うめきた)から市東部への機能的な道路ネットワーク(東西方向の幹線道路)が形成されることから、アクセス性の向上や交通の円滑化が図られるなど、必要性の高い事業である。 また、大阪市地域防災計画においても避難路に位置付けられており、防災上必要な路線であることから、電線類の地中化をあわせて実施することで、防災機能の向上を図る。 本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得の目的も立っており、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、重点的に予算を確保している。そのため、用地取得が終われば集中的に工事を実施し、完了予定年度での完成を見込んでいる。	【前回評価以降の進捗等】 用地1%・工事2%進捗 事業費精査の結果 総事業費増 【実現見通し判定のポイント】 用地取得の難航により事業が長期化していたが、現在は用地取得の目的が立っている また、重点的に予算を確保している。 【優先度判定のポイント】 用地取得率が高く整備効果が早期に発現できる路線として重点整備路線に位置付けている	意見の例 事業継続(B)との評価は妥当である (2人)
			総事業費 329[322]億円	進捗率 95[95%]						
			既投資額 314[307]億円	事業費へ→ 95[88%]						
				用地取得率 95[94%]						
				工事進捗率 58[56%]						
2	生玉片江線整備事業	延長L=990m 幅員W=30m (道路新設) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 S46	H27[H22]	3.51	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続(A) 本路線は、まちづくり防災計画で密集市街地のうち特に優先的な取組みが必要な地区(優先地区)の骨格となる道路であることから、大阪市地域防災計画においても避難路に位置付けられており、防災上必要な路線である。 本路線を整備することにより、機能的な道路ネットワークを構築するとともに、交通の円滑化や安全・安心な歩行空間の確保が図られることから、必要性の高い事業である。 本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得の目的も立っており、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、重点的に予算を確保している。そのため、用地取得が終われば集中的に工事を実施し、完了予定年度での完成を見込んでいる。	【前回評価以降の進捗等】 用地5%・工事20%進捗 事業費精査の結果 総事業費増 【実現見通し判定のポイント】 用地取得の難航により事業が長期化していたが、現在は用地取得の目的が立っている また、重点的に予算を確保している。 【優先度判定のポイント】 用地取得率が高く整備効果が早期に発現できる路線、地震時における重点密集市街地の被害軽減のため防災環境軸の核となる路線として重点整備路線及び完了期間宣言防災路線に位置付けている 【備考】 道路新設事業だが、残事業は拡幅のみ	事業継続(B)との評価は妥当であるが、の検討についても実施すべきである (1人) 評価案は妥当でなく事業継続(C)とすべき、ただし、 について のとおり見直した場合は、事業継続(B)と認められる (2人) 評価は妥当でなく事業休止(D)の評価が妥当である (1人)
			総事業費 214[212]億円	進捗率 95[88%]						
			既投資額 205[187]億円	事業費へ→ 95[88%]						
				用地取得率 99[94%]						
				工事進捗率 75[55%]						
3	歌島豊里線整備事業	延長L=1,470m 幅員W=30m (道路新設) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 S48	H30[H22]	10.47	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続(A) 本路線の整備により、大阪北部から東部への機能的な道路ネットワークが形成されることから、アクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、必要性の高い事業である。 また、周辺では阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業や淡路駅周辺地区土地区画整理事業及び新庄長柄線、淀川北岸線の都市計画道路事業整備が進められており、これら事業と一体的に整備を進める必要がある。 本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得の目的も立っており、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、重点的に財源を確保している。そのため、用地取得が終われば集中的に工事を実施し、今年度、一部区間の部分開通を見込んでいる。また、残る区間についても、連続立体交差事業の進捗に合わせ、完了予定年度の完成を見込んでいる。	【前回評価以降の進捗等】 工事4%進捗 事業費精査の結果 総事業費増 用地取得必要面積精査の結果、用地取得率1%減 (計上漏れ分+面積確定分で2,201㎡増) 【実現見通し判定のポイント】 用地取得の難航により事業が長期化していたが、現在は用地取得の目的が立っている また、重点的に予算を確保している。 【優先度判定のポイント】 用地取得率が高く整備効果が早期に発現できる路線として重点整備路線に位置付けている 【備考】 中間部分が淡路駅周辺阪急連続立体交差事業の区域に該当するため、連続立体交差事業の進捗に併せて完了予定	
			総事業費 247[241]億円	進捗率 94[93%]						
			既投資額 232[225]億円	事業費へ→ 94[93%]						
				用地取得率 98[99%]						
				工事進捗率 59[55%]						
4	本庄西天満線(神山)整備事業	延長L=480m 幅員W=27m (道路新設) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 H 6	H30[H26]	1.87	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 B	事業継続(B) 本路線の整備により、道路ネットワーク機能の強化が図られ、天神橋筋などの交通負荷の緩和及び新御堂筋(国道423号)へのアクセス性が向上するとともに、歩道整備にあわせ電線類の地中化を実施することで防災機能の向上が図られる。 本事業が遅延することで、道路ネットワーク機能の強化が図られず、天神橋筋などの交通負荷の緩和及び新御堂筋(国道423号)へのアクセス性向上が遅れるとともに、機能的な道路ネットワークの享受や、安全、安心な歩行空間の確保など、事業効果の発現が遅れる。 本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得のできた区間から道路整備を行い、路線の約7割の整備が完成している状況であることから、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了する。また、用地取得の目的も立っており、年次計画どおりの予算が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。	【前回評価以降の進捗等】 用地2%進捗 事業費精査の結果 総事業費増 【実現見通し判定のポイント】 用地取得の難航により事業が長期化していたが、現在は用地取得の目的が立っている 【優先度判定のポイント】 機能的な道路ネットワークの享受、安全・安心な歩行空間の確保が遅れるため遅延の影響は大きい	
			総事業費 191[189]億円	進捗率 85[85%]						
			既投資額 163[161]億円	事業費へ→ 85[85%]						
				用地取得率 95[93%]						
				工事進捗率 71[71%]						
5	東野田河堀口線(大手前)整備事業	延長L=280m 幅員W=27m (現道幅員19m) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 S56	H30[H25]	3.41	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 B	事業継続(B) 本路線の整備により、都心東部における道路交通の円滑化や歩道整備にあわせ電線類の地中化を実施することで安全性や防災性の向上が図られる。 本路線が遅延することで、道路交通の円滑化や交通安全性の向上及び防災機能の向上が遅れるとともに、歩行者等の安全・安心な歩行空間の確保や、沿道環境改善による周辺地域への事業効果の享受が遅れる。 本路線は、残る用地取得が国有地2件のみとなっており、用地取得の目的も立っていることから、年次計画どおりの予算が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。	【前回評価以降の進捗等】 進捗なし 事業費精査の結果 総事業費減 【実現見通し判定のポイント】 前回評価時点以降進捗はないが、未取得用地は国有地2件のみで残余の用地取得の目的は立っている 【優先度判定のポイント】 自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車の交通安全対策が遅れるため遅延の影響は大きい	
			総事業費 22[24]億円	進捗率 64[58%]						
			既投資額 14億円	事業費へ→ 64[58%]						
				用地取得率 42[42%]						
				工事進捗率 6[6%]						

所管種別	事業名	事業内容	事業の概況		再評価理由	視点毎の評価案	所管局の考え方(対応方針原案) 2	評価の根拠	有識者の意見			
			[]内は前回評価時のもの 初評価の事業は開始時の計画値	費用便益分析(B/C)								
建設局	街路	6 田辺出戸線(長吉出戸)整備事業	延長L=480m 幅員W=22m (道路新設) 車線数 (片側1車線、歩道あり)	事業開始 S57 事業完了 H26[H22] 総事業費 36[35]億円 既投資額 34[33]億円 進捗率 事業費へ→ 94[%]94[%] 用地取得率 98[%]98[%] 工事進捗率 99[%]52[%]	用地工事ともに90%超のため省略	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 C	事業継続(B) 前回答申事業継続(A)	本路線の整備により道路ネットワークを補完するとともに、住宅建設等により増加する自動車交通に対して、歩行者等の安全・安心な歩行空間を確保し、交通の円滑化及び安全性の向上を図るものである。 本路線は、これまで重点整備路線として重点的に事業を進めることによって平成21年度に道路として概成していることから、事業効果は概ね発現しており、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了する。また、用地取得の目途も立っており、年次計画どおりの予算が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。	残事業は部分的な歩道整備のみで、完了間近のもの	【前回評価以降の進捗等】 工事47%進捗 事業費精査の結果 総事業費増 残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了する。 【実現見通し判定のポイント】 用地取得の目途も立っており、完了予定年度での完成が見込める。 【優先度判定のポイント】 一部歩道整備を除いて完成し事業効果は概ね発現しているため、遅延の影響は少ない。 【備考】 遅延の影響は小さいが、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了するため、対応方針(案)は事業継続(B)とする。	
		7 長吉線整備事業	延長L=665m 幅員W=16m (現道幅員6m) 車線数 (片側1車線、歩道あり)	事業開始 H1 事業完了 H26[H25] 総事業費 33億円 既投資額 33億円 進捗率 事業費へ→ 99[%]99[%] 用地取得率 98[%]98[%] 工事進捗率 99[%]99[%]	用地工事ともに90%超のため省略	再評価4回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 C	事業継続(B) 前回答申事業継続(B)	本路線は、通学路指定されているほか、近接して地下鉄谷町線長原駅があり、歩行者・自転車交通量が多いにもかかわらず歩道がなく、交通安全上の課題を抱えていることから、道路拡幅を行い、道路交通の円滑化や自動車交通における自動車専用道等へのアクセス性の向上と歩行者等の安全性の確保を図るものである。 本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得のできた区間から道路整備を行い、道路として概成していることから事業効果は概ね発現しており、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了する。また、用地取得の目途も立っており、年次計画どおりの予算が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。		【前回評価以降の進捗等】 進捗なし 【実現見通し判定のポイント】 用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得の目途が立っている 【優先度判定のポイント】 一部歩道整備を除いて完成していることから、事業効果は概ね発現しているため、遅延の影響は少ない。 【備考】 遅延の影響は小さいが、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了するため、対応方針(案)は事業継続(B)とする。	
		8 尼崎平野線(山王)整備事業	延長L=315m 幅員W=40m (現道幅員25m) 車線数 (片側3車線、歩道あり)	事業開始 S50 事業完了 H29[H27] 総事業費 47億円 既投資額 18億円 進捗率 事業費へ→ 39[%]39[%] 用地取得率 42[%]38[%] 工事進捗率 0[%]0[%]	25.89	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続(C) 前回答申事業継続(C)	本路線は、密集市街地における骨格道路であるとともに、大阪市地域防災計画でも広域緊急交通路等に位置付けられており、防災上必要な路線である。また、周辺の交通円滑化や、現在事業中である阿倍野市街地再開発事業などの地区開発に伴う交通需要への対応、また、阪神高速阿倍野ランプへのアクセス性の向上を図るものである。 本路線は、買取要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。また、街路事業では重点整備路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るとともに、今後、重点整備路線の収束に伴い、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。		【前回評価以降の進捗等】 用地4%進捗 【実現見通し判定のポイント】 現在の重点整備路線の事業収束後、予算の確保ができ次第、事業効果の早期発現を図るため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努める。 【優先度判定のポイント】 歩行者の通行空間は一定確保しているため遅延の影響は少ない	
		9 生野線整備事業	延長L=1,100m 幅員W=15m (現道幅員7m) 車線数 (片側1車線、歩道あり)	事業開始 S60 事業完了 H31[H27] 総事業費 40億円 既投資額 37億円 進捗率 事業費へ→ 91[%]91[%] 用地取得率 84[%]84[%] 工事進捗率 72[%]72[%]	1.49	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続(C) 前回答申事業継続(C)	本路線は、密集市街地における骨格道路であるとともに、大阪市地域防災計画でも広域緊急交通路等に位置付けられており、防災上必要な路線である。また、密集市街地(優先地区)の面的整備として生野区南部地区まちづくり協議会において、まちづくり基本構想をとりまとめている。生野区南部地区の外周道路にあたる本路線を整備することにより、生野区南部の安全で災害に強い活力あるまちづくりの推進と市内中心部へのアクセス性の向上が図られることから、生野区南部事業との調整を行い整備を進める。 本路線は、連続して用地確保ができた区間から道路整備を行っており、残る未買収用地についても建物がないことから、歩行者の通行空間や防災上の延焼遮断機能は一定確保している。また、街路事業では重点整備路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るとともに、今後、重点整備路線の収束に伴い、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。		【前回評価以降の進捗等】 進捗なし 事業費精査の結果 総事業費増 【実現見通し判定のポイント】 現在の重点整備路線の事業収束後、予算の確保ができ次第、事業効果の早期発現を図るため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努める。 【優先度判定のポイント】 未買収用地についても建物がないことから、歩行者の通行空間や防災上の延焼遮断機能は一定確保しており、遅延の影響は少ない	
		10 豊里矢田線(鴨野・蒲生)整備事業	延長L=755m 幅員W=25m (現道幅員4~18m) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 S61 事業完了 H28[H27] 総事業費 150[146]億円 既投資額 98[93]億円 進捗率 事業費へ→ 65[%]64[%] 用地取得率 87[%]79[%] 工事進捗率 43[%]43[%]	4.77	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続(C) 前回答申事業継続(C)	本路線の整備により、東野田河堀口線や森小路大和川線の交通の円滑化が図られるとともに、防災性及び交通安全性の向上が図られる。 本路線は、残る用地取得や鴨野橋の拡幅架設に多額の事業費と期間が必要で、整備効果の早期発現は難しいが、南側区間の整備は概ね完成し、残る北側区間においても既設歩道を有しているなど、歩行者の通行空間は一定確保している。また、街路事業では重点整備路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るとともに、今後、重点整備路線の収束に伴い、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。	その他の事業当面は買取要望への対応に限定して実施するもの	【前回評価以降の進捗等】 用地8%進捗 事業費精査の結果 総事業費増 【実現見通し判定のポイント】 現在の重点整備路線の事業収束後、予算の確保ができ次第、事業効果の早期発現を図るため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図る。 【優先度判定のポイント】 南側は完成 北側も概ね歩道が存在するため、遅延の影響は少ない	
		11 正蓮寺川北岸線(伝法)整備事業	延長L=640m 幅員W=22m (道路新設) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 H1 事業完了 H29[H27] 総事業費 68億円 既投資額 21[20]億円 進捗率 事業費へ→ 31[%]29[%] 用地取得率 64[%]56[%] 工事進捗率 0[%]0[%]	1.54	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続(C) 前回答申事業継続(C)	本路線の整備により、本市西部臨海地区と高見地区を結びとともに終点部では桜島東野田線へ連絡する淀川左岸流域からの道路ネットワーク(東西方向の幹線道路)を形成し交通の円滑化を図るとともに、電線類を地中化し延焼遮断機能とあわせた防災性や、歩道設置による歩行者等の安全性の向上を図るものである。 本路線は、用地取得が進んでおらず道路整備までには相当期間必要で、整備効果の早期発現が難しいが、周辺道路において歩車分離のガードレールを設置するなど応急的な安全対策を実施し、歩行者の通行空間は一定確保している。また、街路事業では重点整備路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るとともに、今後、重点整備路線の収束に伴い、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。		【前回評価以降の進捗等】 用地8%進捗 【実現見通し判定のポイント】 現在の重点整備路線の事業収束後、予算の確保ができ次第、事業効果の早期発現を図るため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図る。 【優先度判定のポイント】 歩道等がないが、ガードレール等応急的な安全対策を実施したため遅延の影響は少ない	
12 尼崎堺線(住之江)整備事業	延長L=240m 幅員W=30m (現道幅員25m) 車線数 (片側2車線、歩道あり)	事業開始 H 6 事業完了 H29[H27] 総事業費 12億円 既投資額 8億円 進捗率 事業費へ→ 63[%]63[%] 用地取得率 62[%]62[%] 工事進捗率 0[%]0[%]	1.47	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続(C) 前回答申事業継続(C)	本路線と柴谷平野線が交差する北加賀屋交差点は、都心方向の南北交通と南港から内陸部の市街地方面への自動車交通が重複し集中する交差点であり、また、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共施設があることから、道路拡幅を行い、交差点改良や歩道拡幅などを行い、道路交通の円滑化及び歩行者や自転車等の交通安全対策を図る。 本路線は、既設道路には歩道を有するとともに、用地取得した箇所から歩道の仮整備を行っていることから、歩行者や自転車の通行空間は一定確保している。さらに、暫定的な交差点改良を行い、一定の自動車交通の円滑化も図っている。また、街路事業では重点整備路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るとともに、今後、重点整備路線の収束に伴い、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。		【前回評価以降の進捗等】 進捗なし 【実現見通し判定のポイント】 現在の重点整備路線の事業収束後、予算の確保ができ次第、事業効果の早期発現を図るため、当面の間は買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図る。 【優先度判定のポイント】 歩道が仮整備済みで有り、暫定的な交差点改良を行い一定の自動車交通の円滑化も図っているため遅延の影響は少ない。			

所管種別	事業名	事業内容	事業の概況		費用便益分析(B/C)	再評価理由	視点毎の評価案	所管局の考え方(対応方針原案) 2	評価の根拠		有識者の意見
			事業開始	事業完了					再評価回数	必要度	
13	建設局 街路 中之島歩行者専用道2号線整備事業	延長L=350m 幅員W=12m (道路新設)	事業開始 H 9 事業完了 H33[H27] 総事業費 23億円 既投資額 22億円 進捗率 事業費へ→ 96%[96%] 用地取得率 100%[100%] 工事進捗率 0%[0%]	算出困難	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続 (C) 前回答申事業継続 (C) 中之島周辺地区の安全で快適な歩行空間の確保や、地域の回遊性の向上など、事業の必要性は高い。 本事業が遅延することで、中之島周辺地区における水辺空間と一体となった安全で快適な歩行空間の確保や、地域の回遊性の向上が遅れることになるが、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。 中之島5丁目地区の開発計画に関して、平成28年度を目途に関係者による合意形成が整えば、開発事業計画等の進捗に合わせて整備を行う。	他の事業の進捗に合わせての整備を予定しているもの 次回評価までに進捗見込みあり	【前回評価以降の進捗等】 進捗なし 【実現見通し判定のポイント】 中之島5丁目地区の開発計画に併せて進捗していく予定である。 【優先度判定のポイント】 既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。		
14	建設局 道路 国道479号清水共同溝整備事業	全体計画L=2,000m シールド部 内径5.5mL=1,470m (下水道収容) 内径4.6mL=1,360m (電力・水道収容) ボックスカルト部 5.7×3.3mL=640m (電力・水道収容)	事業開始 H11 事業完了 H28 総事業費 110[122]億円 既投資額 65[46]億円 進捗率 事業費へ→ 59%[38%] 工事進捗率67%[11%]	1.43	再評価2回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続 (A) 前回答申事業継続 (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・市が進めている防災計画上の防災対策としても非常に重要であるとともに、府・市における地震防災対策として、地震時の安全かつ円滑な交通の確保等を図ることを目的として緊急的に整備を行うべき事業として位置づけている。 よって、早期事業収束に向け、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。	防災対策として緊急的に整備を行うべきもの	前回評価計画からの計画変更等 工法の変更等により総事業費縮減 (交通局駅舎工事との共同施工、シールドの二次覆工省略等) 【前回評価以降の進捗等】 工事56%進捗 【実現見通し判定のポイント】 平成28年の全体事業完了に向けて、着実に事業を進めている。 契約単位の変更により前回評価時点からスケジュールに若干の変更はあるが、完了予定の変更は無い。 【優先度判定のポイント】 災害時のライフライン安全性向上、安全かつ円滑な交通の確保等を図ることを目的として緊急的に整備を行うべき事業 【備考】 共同溝のB/Cは国で定められたマニュアルがないため、実施しなかった場合の各公益施設の工事費・工事通行規制による走行時間費用を便益として計算		

所管	種別	事業名	事業内容	事業の概況		費用便益分析(B/C)	再評価理由	視点毎の評価案	所管局の考え方(対応方針原案) 2	評価の根拠	有識者の意見		
				[]内は前回評価時のもの 初評価の事業は開始時の計画値									
15		鶴見緑地事業	[規模]約127.0ha [内容]園路広場整備,植栽工等	事業開始 S41 事業完了 H29 総事業費 1,276 既投資額 1,272 進捗率 事業費へ→ 99.8% 用地取得率 100% 工事進捗率 96.9%	[1,288]億円 [1,266]億円	98% [99.8%] [96.8%]	用地工事ともに90%超のため省略	再評価4回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 B	事業継続 (B) 前回答申事業継続 (B)	鶴見緑地は、過密都市対策の一環として、市街地を整備し都市機能の向上を図るとともに、市民の快適なレクリエーションの場を提供するために計画された、本市をとりまく4大緑地のひとつである。また、都市計画決定面積も約161.92haと大規模であり、レクリエーションや防災拠点として重要な機能を有する都市基幹公園である。 本市の都市公園市民一人当たり面積は3.51㎡/人(平成24.4時点)で、政令市平均6.61㎡/人(平成23.3時点)の約半分となっており、政令市の中では最低値となっている。さらに、本公園については未整備エリアである駅前エリアにおいて、既に事業者公募により事業を実施中の区域があり、それらに付随して残区域(事業者未決定)の整備を早期に行い、公園の玄関口にあたる駅前エリア全体を早期に供用化することの必要性は高い。 平成23年度から平成24年度にかけては、未整備区域を「南地区」・「北地区」にわけて整備・管理運営事業者を再募集し、3者を選定し、平成26年度より運営開始予定である。また、残区域(事業者未決定)についても、平成25年10月以降、事業者の再公募予定である。 現在、駅前エリアの未整備区域を除いて約96.9%が開設されており、一定の広場としての公園機能は果たされていると考えられるが、公園の玄関口にあたる本未整備区域(駅前エリア)の利活用は重要視されており、平成26年度運営開始予定の区域とあわせて、残区域の早期開設が重要である。さらに、上記のように民間活力による公園整備を進め、完了時期の見通しがあることから、事業継続(B)とする。	既に公園として一定供用しているが、未整備区域の重要性が高いもの	前回評価計画からの計画変更等 事業認可区域見直し(4.5ha減) 民間活力による公園整備 【前回評価以降の進捗等】 工事0.1%進捗 【実現見通し判定のポイント】 事業者公募の未整備区域について、整備・管理運営事業者を募集・3者を選定し平成26年度より運営開始予定 残区域(約1.7ha)についても、平成25年10月以降、事業者の再公募予定 【優先度判定のポイント】 一定の広場としての公園機能は果たされているが、公園の玄関口にあたる本未整備区域(駅前エリア)の利活用は重要
16	建設局	公園事業	毛馬桜之宮公園事業	[規模]約40.4ha [内容]園路広場整備,植栽工等	事業開始 S42 事業完了 H35 総事業費 166[165]億円 既投資額 147[145]億円 進捗率 事業費へ→ 89%[88%] 用地取得率 99.8% 工事進捗率 87%[85%]	99.8% [99.8%] [85%]	3.82	再評価4回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続 (C) 前回答申事業継続 (C)	毛馬桜之宮公園は、市内を南北に流れる大川の両岸に沿って広がり、北は国営淀川河川公園から南は大阪城公園や中之島公園に連続する、延長約4km、都市計画決定面積32.3haの、リバーサイドパークとして整備を進めている「水都・大阪」を代表する総合公園である。 本市の都市公園市民一人当たり面積は3.51㎡/人(平成25.4時点)で、政令市平均6.61㎡/人(平成24.3時点)の約半分となっており、政令市の中では最低値となっている。さらに本公園に関しては、未整備区域によって公園の一体性・連続性が確保できていない箇所が多く存在するため、それら未整備区域を早期に整備し、公園の一体性・連続性を確保することは、リバーサイドパークとして整備を進めている「水都・大阪」を代表する本公園の機能をより向上させるためにも必要である。 平成20年度は毛馬橋東詰の北側に位置する蕪村公園エリア(都島区毛馬町)の整備を完了し、平成22年度は不法占拠解消による毛馬橋南西部の新設、平成24年度には泉布館・大阪拘置所北を開設区域とするなど、確実に事業は進行している。 また、平成25年度は不法占拠の解消した中野町4丁目区域において実施設計を行い、平成26年度は同区域において園路広場工及び植栽工を予定している。平成27年度以降は、占用等の河川敷における権利関係の整理が完了した区域から施設整備を行い、公園区域の拡大を図るなど、平成35年度完了に向け、事業を進めている。 現在、未整備区域を除いて約87.4%が開設・供用されており、一定の広場としての公園機能は果たされており、遅延の影響は少ないと考えられることから、事業継続(C)とする。	既に公園として一定供用しており、遅延した場合でも影響が限定的に留まるもの	【前回評価以降の進捗等】 工事2%進捗 不法占拠の対応が進み6地区中5地区が今年度中に解決の見込み 事業費精査の結果 総事業費増 【実現見通し判定のポイント】 占用等の権利関係の整理が完了した区域から施設整備を行う 【優先度判定のポイント】 一定の広場としての公園機能は果たされていると考えられることから、残部分の整備が仮に遅れても影響は限定的に留まる。 【備考】 現状を活かし、排水施設やフェンス等の必要最低限の施設整備での公園の早期開設等を検討する。
17		異公園事業	[規模]約2.5ha [内容]園路広場整備,植栽工等	事業開始 S63 事業完了 H29 総事業費 163[164]億円 既投資額 157億円 進捗率 事業費へ→ 96%[96%] 用地取得率 97%[97%] 工事進捗率 60%[56%]	157億円	96% [96%] [56%]	3.74	再評価4回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続 (C) 前回答申事業継続 (C)	異公園は、市域東部の生野区における最大規模の都市公園であり、区内唯一の地区公園として整備、計画されている。生野区のほぼ中央に位置する本公園は、近隣住民の憩いの場、運動の場として、幅広く市民に利用されている。 本市の都市公園市民一人当たり面積は3.51㎡/人(平成25.4時点)で、政令市平均6.61㎡/人(平成24.3時点)の約半分となっており、政令市の中では最低値となっている。さらに、本公園は密集市街地エリアに位置し、生野区唯一の地区公園であることも踏まえ、未整備区域を早期に整備し、地域の防災拠点としての公園機能をより向上させることの必要性は高い。 平成24年度には事業者公募により、駐車場約0.1haが開設・供用されているなど、限られた財源の中で民間活力による事業進捗を図っている。 また、平成25年度に南西未整備区域約0.38haの実施設計を行い、平成26年度は同区域の撤去・造成工を予定、平成27年度は同区域の施設整備工を予定するなど、事業は着実に進行している。 未整備エリアを除いて約60%が現在地域で開設・供用されており、一定の広場としての公園機能は果たされており、遅延の影響は少ないと考えられることから、事業継続(C)とする。	既に公園として一定供用しており、遅延した場合でも影響が限定的に留まるもの	【前回評価以降の進捗等】 工事4%進捗(事業者公募により駐車場約0.1ha整備) 【実現見通し判定のポイント】 未整備区域における事業を着実に進行する。 未取得用地については、財政状況から積極的な用地買収が行えないが、地権者の買取要望に応じた用地買収により事業を実施する。 【優先度判定のポイント】 一定の広場としての公園機能は果たされていると考えられることから、残部分の整備が仮に遅れても影響は限定的に留まる。 【備考】 平成24年度に事業者公募により駐車場を整備したように、民間活力の利用を検討しながら事業を実施。 現状を活かし、排水施設やフェンス等の必要最低限の施設整備での公園の早期開設等についても検討する。
18		中之島西公園事業	[規模]約0.63ha [内容]園路広場整備,植栽工等	事業開始 S53 事業完了 H29 [H24] 総事業費 54億円 既投資額 53億円 進捗率 事業費へ→ 98%[98%] 用地取得率 97%[97%] 工事進捗率 95%[95%]	53億円	98% [98%] [97%] [95%]	用地工事ともに90%超のため省略	再評価4回目	必要性 A~C 実現見通し C 優先度 C	事業継続 (C) 前回答申事業継続 (C)	中之島西公園は大阪の国際・文化・情報化などの新しい機能をもった中高層の建築物の整備に伴い、新しい都市景観の形成が進む中之島西部の西端に位置している。また、本公園が位置する中之島周辺は、水都大阪の再生に向けた様々な水辺事業が展開されている。 本市の都市公園市民一人当たり面積は3.51㎡/人(平成25.4時点)で、政令市平均6.61㎡/人(平成24.3時点)の約半分となっており、政令市の中では最低値となっている。さらに本公園に関しては、整備済区域と未整備区域を、未取得用地区域が遮断している状態であり、公園の機能向上や一体性の確保という視点からも、未整備区域の早期整備により現状を改善し、公園の一体性を確保することの必要性は高い。 本公園に関しては、今年度(平成25年)に南東部未整備区域(用地取得済み)の整備予算を確保しており、また、これまで用地買収に難色を示していた地権者(2者のうち1者)との交渉可能性がでてきている。残りの未取得用地についても、本市の厳しい財政状況により積極的な用地買収が行えない状況にあるが、引き続き地権者の買取要望に応じた用地買収により事業を実施していく。 未取得用地の取得・整備にかかり、公園の機能向上や一体性の確保が必要であるが、用地未取得エリアの民地を除いて約95.2%が現在地域で開設・供用されており、一定の広場としての公園機能は果たされており、遅延の影響は少ないと考えられることから、事業継続(C)とする。	既に公園として一定供用しており、遅延した場合でも影響が限定的に留まるもの	【前回評価以降の進捗等】 進捗なし 【実現見通し判定のポイント】 H25未整備区域(用地取得済み)の整備予算確保、用地買収に難色を示していた地権者との交渉可能性がでてきている 残りの未取得用地についても、財政状況から積極的な用地買収が行えないが、引き続き地権者の買取要望に応じていく。 【優先度判定のポイント】 一定の広場としての公園機能は果たされていると考えられることから、残部分の整備が仮に遅れても影響は限定的に留まる。 【備考】 現状を活かし、排水施設やフェンス等の必要最低限の施設整備での公園の早期開設等を検討する。

所管種別	事業名	事業内容	事業の概況		費用便益分析(B/C)	再評価理由	視点毎の評価案	所管局の考え方(対応方針原案) 2	評価の根拠		有識者の意見	
			[]内は前回評価時のもの 初評価の事業は開始時の計画値									
19	都市整備局 土地画整理	三國東地区土地画整理事業	土地画整理事業 施行面積: 約39.1ha 都市計画道路: 庄内新庄線他14路線 (総延長:5,960m) 区画道路:47路線 (総延長:3,789m) 幅員6mを標準とする 公園:8ヶ所 (約11,800㎡)	事業開始 H10 事業完了 H32 総事業費 474億円 既投資額 198[150]億円 進捗率 事業費へ -s 42%[32%] 建物移転 30%[19%] 街路排水 11%[0%] 街路築造 11%[0%]	街路 4.05 区画整 理 1.01	再評価 2回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 B	事業継続 (B) 前回答申 事業継続 (B)	住環境や防災性の課題を有する当地区において、公共施設を総合的に整備することで、住環境の改善や防災性の向上が図れるため、土地画整理事業の必要性と整備効果は高く、事業進捗においては、平成19年度末に仮換地指定を行い、その後建物移転、公共施設の整備に着手し、計画的に事業を進めているとともに、更なる事業促進を図る手法の検討も行っていることから「事業継続」とし、平成32年度の換地処分を目指す。	無駄の排除の観点から着実な進捗を図るもの	【前回評価以降の進捗等】 事業費ベースで10%進捗 【実現見通し判定のポイント】 前回評価時に予定した進捗率とは差があるが、効果的な移転手法（一斉移転や換地変更など）等で事業を円滑に進めることから完了予定年度に変更はない 【優先度判定のポイント】 無駄の徹底的な排除の観点から着実な進捗を図る必要が有ることから優先度は高い	
		第6貯木場土地造成事業	埋立造成事業 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)	事業開始 H8 事業完了 H30[H26] 総事業費 61[67]億円 既投資額 51[43]億円 進捗率 事業費へ -s 84%[64%] 埋立土量70%[32%]	1.18	再評価 3回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続 (A) 前回答申 事業継続 (A)	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の共同事業化（建設汚泥を再生利用しての埋立）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しているが、阪神高速大和川線シールド工事は平成27年度までの予定であり、この時期を逸すると共同事業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。	他事業との共同事業化により効率的に実施するもの	【前回評価以降の進捗等】 埋立(土量):38%進捗 【実現見通し判定のポイント】 阪神高速大和川線シールド工事の地元調整難航で完了予定が伸びたが、現状進捗阻害要因はない 【優先度判定のポイント】 時期を逸すると共同事業として効率的に実施できない。	
		夢洲土地造成事業	埋立造成事業 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)	事業開始 H3 埋立成功H37[H26] 事業完了:H50[H37] 総事業費 1,390億円 既投資額 552[454]億円 進捗率 事業費へ -s 40%[33%] 埋立面積 27%[12%]	1.05	再評価 3回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続 (A) 前回答申 事業継続 (A)	本事業は、本市に残された貴重な空間であるとともに、都市環境保全のための廃棄物処分場として有効活用を図る必要があることから、既に土地造成がほぼ完了し、開発可能な「先行開発地区」と、今後も廃棄物の受入を続ける「将来開発地区」とに分け、段階的に土地利用を図っていくこととしており、局運営方針において重点整備事業と位置付け、重点的に予算を確保している。 「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。 「将来開発地区」は、市内で発生した陸上発生残土等の受入を継続して実施する必要があり、土地利用時期を勘案し、地盤改良等を実施する等、陸上発生残土等の受入及び土地利用のための埋立工事の双方を実施していくこととする。	先行開発地区の早期完了・売却を目指すもの	前回評価計画からの計画変更等 H24 港湾計画変更(都市機能用地 物流産業用地) 【前回評価以降の進捗等】 埋立(面積)15%進捗 【実現見通し判定のポイント】 先行開発地区は平成27年度までの整備完了・順次売却に向け重点的に事業を推進 将来開発地区は陸上発生残土等の発生量を的確に把握しスケジュールの見直しを実施済 【優先度判定のポイント】 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受入後の処分場を活用する	

所管種別	事業名	事業内容	事業の概況		費用便益分析(B/C)	再評価理由	視点毎の評価案	所管局の考え方(対応方針原案) 2	評価の根拠	有識者の意見		
			[]内は前回評価時のもの 初評価の事業は開始時の計画値									
22	河川 城北川改修事業	河川改修事業 延長5.6km・幅員40m 整備内容 護岸工：11,200m 築堤工：11,200m 浚渫工：5,600m 橋梁工：25橋 水門工：1基	事業開始 S60 計画変更 H25 事業完了 H27[H33] 総事業費 472[540]億円 既投資額 467[457]億円 進捗率 事業費 [^] - _→ 96%(87%) [85%] 護岸工100%(92%) [91%] 築堤工100%(64%) [60%] 浚渫工 93%(68%) [47%] 橋梁工 92%(48%) [44%] 水門工 100%(100%) [100%] ()は前回評価時の事業規模に対する進捗	6.59 寝屋川流域総合治水対策として	再評価4回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続 (A) 前回答申事業継続 (A)	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、必要性は依然として高い。また大阪府により設定された『当面の治水目標』に対し、達成に必要な事業が平成27年度に完成予定であることから、重点的に事業を進めていく。 なお、『当面の治水目標』レベル整備完了後は、当面の間(約30年程度)治水事業実施予定はなし。	計画見直しに伴い早期完了を目指すもの	前回評価計画からの計画変更等 目標の再設定による計画の全面見直し 【前回評価以降の進捗等】 前回評価時の事業費ベースで2%進捗 【実現見通し判定のポイント】 残事業は橋梁工1橋 浚渫工300mのみで27年度中に完了予定 【優先度判定のポイント】 残事業わずかであるため早急に完了させる 【備考】 本事業は当面の治水目標の達成を持って完了とし、府による目標の更新時には新規事業として開始する 当面(今後20~30年)の治水目標= 1/10降雨で床下浸水被害が生じない 1/30降雨で床上浸水被害が生じない (1/n降雨 n年に1回の集中豪雨)		
		23	建設局 大阪市公共下水道事業(抜本的浸水対策事業)	都市内の雨水をポンプ場等へ流下させる主要下水道幹線の整備 目標延長約156km 集水された雨水を河川・海域へくみ出す主要ポンプ場の整備 目標排水能力 約770m ³ /s	事業開始 S56 事業完了 H50 総事業費 9,600億円 既投資額 6,629[6,417]億円 進捗率 事業費 [^] - _→ 69%[67%] 幹線延長 71%[66%] ポンプ場能力64%[59%] 雨水対策整備率(市全域) 79.5%[77.7%]	2.32	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し A 優先度 A	事業継続 (A) 前回答申事業継続 (B)	現在もなお大きな浸水被害が発生しており、地下空間への雨水流入による危険性が指摘されており、本事業に対するニーズは高いことから、根本的な能力増強のために引き続き抜本的な浸水対策を実施していく必要がある。 事業については概ね着実に進捗が図られており、現在の事業計画における平成32年度の雨水対策整備率83%をめざして事業を進めている。また、市民の安心安全の確保の観点から極めて緊急性の高い事業といえる。 以上を総合的に勘案すると、事業継続(評価A)が妥当と判断する。 参考：近年の被害状況(浸水戸数) 23年度：計1,890戸 24年度：計1,716戸 25年度 8月25日豪雨時：1,314戸	災害対策として優先的に取り組むべきもの	【前回評価以降の進捗等】 雨水対策整備率1.8%進捗 【実現見通し判定のポイント】 中間目標(H32で整備率83%)に向けて引き続き進捗を図る。 【優先度判定のポイント】 H23~25の3年連続で大きな浸水被害が生じており、別途局地対策等で被害軽減を図っているが、本事業が遅れることで市民の安心安全が脅かされることとなる 【備考】 10年に1度の降雨への対応を想定
				24	下水道 大阪市公共下水道事業(合流式下水道改善事業)	雨天時下水活性汚泥処理法(3W処理法)導入 全12処理場 凝集傾斜板沈殿処理法導入 1処理場 雨水滞水池 約32万m ³ など	事業開始 H3 事業完了 H35 総事業費 2,000億円 既投資額 912[650]億円 進捗率 事業費 [^] - _→ 46%[33%] 3W処理法 100%[100%] 凝集傾斜板沈殿 雨水滞水池 28%[23%] 合流式下水道改善率 51%[47%]	6.05	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 B	事業継続 (B) 前回答申事業継続 (B)	事業を取り巻く社会経済情勢等の変化により、本事業の必要性は変化しておらず、また、法令に基づき下水道事業者がその責務を果たすために当該事業を進めていく必要がある。 事業については概ね着実に進捗しており、完成までの目途はたっている状況である。 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。
25	大阪市公共下水道事業(高度処理事業)	高度処理に対応した水処理施設の新設 2か所 高度処理に対応した既設水処理施設の改造(設備機器更新等) 3か所	事業開始 H19 事業完了 H37 総事業費 350億円 既投資額 15[0]億円 進捗率 事業費 [^] - _→ 4%[0%]			8.34	再評価3回目	必要性 A~C 実現見通し B 優先度 B	事業継続 (B) 前回答申事業継続 (B)	事業を取り巻く社会経済情勢等の変化により、本事業の必要性は変化しておらず、また、法令に基づき下水道事業者がその責務を果たすために当該事業を進めていく必要がある。 事業については概ね着実に進捗しており、完成までの目途はたっている状況である。 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。	【前回評価以降の進捗等】 事業費ベースで4%進捗 【実現見通し判定のポイント】 大阪湾流域別下水道整備総合計画に定められた目標について達成年限H37に向け着実に進捗を図っている。 【優先度判定のポイント】 遅延した場合国の定めた達成年限までに目標達成できないが、抜本的浸水対策に比して優先度が低い。	