

平成25年度 大阪市建設事業評価（事業再評価）
にかかると有識者の意見

平成26年 1 月
大阪市

はじめに

大阪市では、建設事業評価（事業再評価）を実施するために「平成25年度 大阪市事業再評価実施方針」を定め、これに基づき再評価の対象となる事業を継続することの妥当性について、3回にわたり「大阪市建設事業評価有識者会議」を開催し、外部の有識者から意見をお聴きしました。

このたび、3回にわたる会議における有識者の意見を次のとおりとりまとめました。

今後、大阪市としましては、この意見の趣旨を十分踏まえ、対応方針を決定し、公表する予定です。

【大阪市建設事業評価有識者会議 開催経過】

回次	開催日・場所	議 題
第1回	平成25年10月21日 大阪市役所 地下1階 第11共通会議室	(1) 平成25年度事業再評価の進め方等について (2) 事業再評価対象事業の説明・質疑応答 平成25年度事業再評価対象事業（全25事業のうち19事業） 街路事業 13事業・道路事業 1事業 都市公園事業 4事業 土地区画整理事業 1事業 (3) 事業再評価対象事業についての意見聴取
第2回	平成25年12月17日 大阪市役所 地下1階 第11共通会議室	(1) 第1回 大阪市建設事業評価有識者会議での議論にかかる追加資料について (2) 事業再評価対象事業の説明・質疑応答 平成25年度事業再評価対象事業（全25事業のうち6事業） 河川事業 1事業・下水道事業 3事業・土地造成事業 2事業 (3) 事業再評価対象事業についての意見聴取
第3回	平成26年1月10日 大阪市役所 屋上階 (P1) 会議室	(1) 第2回 大阪市建設事業評価有識者会議での議論にかかる追加資料について (2) 平成25年度再評価対象事業に関する所管局の評価の妥当性等について

目次

第1	建設事業評価（事業再評価）対象事業の評価理由（選定条件）	1
第2	評価の方法	1
1	評価の視点	1
2	評価の分類	1
第3	有識者に意見を求める事項	2
第4	評価の方法についての有識者の意見	2
第5	建設事業評価（事業再評価）対象事業についての有識者の意見の概要	3
1	対象事業ごとの意見の概要	3
2	対象事業全体に関する意見の概要	4
第6	建設事業評価（事業再評価）対象事業についての有識者の意見	5
1	対象事業ごとの意見等	5
	■街路事業〔建設局〕	5
	事業番号 1 北野今市線整備事業	5
	事業番号 2 生玉片江線整備事業	6
	事業番号 3 歌島豊里線整備事業	7
	事業番号 4 本庄西天満線（神山）整備事業	8
	事業番号 5 東野田河堀口線（大手前）整備事業	9
	事業番号 6 田辺出戸線（長吉出戸）整備事業	11
	事業番号 7 長吉線整備事業	12
	事業番号 8 尼崎平野線（山王）整備事業	14
	事業番号 9 生野線整備事業	15
	事業番号 10 豊里矢田線（鳴野・蒲生）整備事業	17
	事業番号 11 正蓮寺川北岸線（伝法）整備事業	18
	事業番号 12 尼崎堺線（住之江）整備事業	20
	事業番号 13 中之島歩行者専用道2号線整備事業	21
	街路事業全体にかかる質疑等の経過	22
	■道路事業〔建設局〕	25

事業番号 14 国道479号清水共同溝整備事業	25
■都市公園事業〔建設局〕	27
事業番号 15 鶴見緑地事業	27
事業番号 16 毛馬桜之宮公園事業	28
事業番号 17 巽公園事業	29
事業番号 18 中之島西公園事業	31
都市公園事業全体にかかる質疑等の経過	32
■土地区画整理事業〔都市整備局〕	33
事業番号 19 三国東地区土地区画整理事業	33
■土地造成事業〔港湾局〕	35
事業番号 20 第6貯木場土地造成事業	35
事業番号 21 夢洲土地造成事業	36
■河川事業〔建設局〕	38
事業番号 22 城北川改修事業	38
■下水道事業〔建設局〕	40
事業番号 23 大阪市公共下水道事業（抜本的浸水対策事業）	40
事業番号 24 大阪市公共下水道事業（合流式下水道改善事業）	41
事業番号 25 大阪市公共下水道事業（高度処理事業）	42
下水道事業全体にかかる質疑等の経過	43
2 対象事業全体に関する意見（長期継続事業の進捗促進について）	44
別紙1 平成25年度 事業再評価 対象事業及び評価一覧表	
別紙2 平成25年度 事業再評価 対象事業位置図	
別紙3 大阪市建設事業評価有識者会議 委員名簿	

第1 建設事業評価（事業再評価）対象事業の評価理由（選定条件）

事業再評価の対象事業は、大阪市PDCAサイクル推進要綱第7条に基づき、以下の条件に該当するものとする。

- ①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
 - ②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
（平成21年度に事業開始分）（※）
 - ③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
（平成21年度に事業開始分）（※）
 - ④事業再評価を実施した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの
（平成20年度事業再評価実施分）（※）
 - ⑤その他市長が特に必要と認めるもの
- ※ 平成25年度までに事業完了予定のものを除く。

第2 評価の方法

評価にあたっては、次のとおり「評価の視点」として3つの視点を、「評価の分類」として5つの段階をそれぞれ設定し、各対象事業について3つの視点ごとに評価を行い、その結果を総合的に検討し、当該事業についての5段階評価を行う。

1 評価の視点

次の視点から対象事業を定量的又は定性的に分析し、視点ごとに評価を行う。

(1) 事業の必要性

- ①社会経済情勢等の変化…事業開始時や前回再評価時と現在の情勢等の変化に対して適合できているかを確認する。
- ②事業の投資効果…費用便益分析により、現在の費用対効果が基準値以上（費用便益比（B/C） ≥ 1.0 ）であることを確認する。

(2) 事業の実現見通し

- ①事業の進捗状況…進捗率から事業の進捗がどのような状況にあるかを確認する。また、事業が長期化している理由の妥当性を確認する。
- ②事業の進捗の見込み…事業の完了までのスケジュールの実現可能性を確認する。
- ③事業費の見込み…事業費の確保が見込めることを確認する。
- ④コスト縮減や代替案立案等の可能性…現状では事業進捗が困難と判断される場合に、進捗阻害要因を排除するためのコスト縮減や代替案立案等の可能性を確認する。

(3) 事業の優先度

- ①重点化の考え方…優先度等を考慮するため、一定の位置付けや考え方に基づいた事業であるかを確認する。
- ②事業が遅れることによる影響…事業の遅延により発生する課題、影響の大きさを確認する。

2 評価の分類

対象事業について、視点ごとの評価を基に、当該事業を継続することが適切かどうかを次の5段階で評価する。

- ・事業継続（Ａ）…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの
事業遅延による影響が極めて大きいため優先度・緊急度が極めて高く、また事業完了までのスケジュールの実現可能性が高い事業など。
- ・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
事業遅延の影響が大きく、完成に向けて着実に事業を実施する必要性があり、完了に至るまで概ね見通しがついている事業など。
- ・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
事業効果が既にある程度現れているなど、事業遅延による影響が小さく早期の事業完了の必要性が乏しいものの、当面、権利者調整の進展等に応じて一定の進捗が見込まれる事業など。
- ・事業休止（Ｄ）…複数年にわたって予算の執行を行わないもの
投資効果はあるが事業を巡る社会経済情勢等との変化に対して適合していない事業や、当面の進捗が見込めずコスト削減・代替案等により進捗阻害要因を排除する必要があるため、事業中止ではないが、事業を一時休止する事業など。
- ・事業中止（Ｅ）…事業を中止するもの
投資効果がない事業や、進捗阻害要因を排除できる可能性がなく、事業手法や事業規模等を見直しても事業継続の妥当性がない事業など。

第３ 有識者に意見を求める事項

有識者（６人）には、次の事項について意見を求めた。

- ・評価の方法
- ・対象事業について所管局が行った評価の内容及びその過程の妥当性

※有識者の名簿については、別紙３「大阪市建設事業評価有識者会議 委員名簿」を参照

第４ 評価の方法についての有識者の意見

本年度の対象事業の再評価にあたって、第１回会議において、第２に掲げる評価の方法について、有識者（６人）に意見を求めた。

その結果、評価の方法については全員が妥当であるという意見であった。

なお、第１回会議において、塚口座長から「個々の事業を評価するにあたり、（他の事業の推移等）背景にある大きな流れを踏まえておかないと判断を誤るおそれがある。」との観点から過去に評価した事業の進捗状況に関する追加資料の要求があり、第２回会議において、過去５年間に再評価対象となった事業の５ヶ年の事業費の推移を示す資料（建設事業評価 再評価事業の進捗状況）を提出し、本市より説明を行った。

第5 建設事業評価（事業再評価）対象事業についての有識者の意見の概要

1 対象事業ごとの意見の概要

平成25年度事業再評価の対象事業についての再評価理由、所管局の評価案、およびこれに対する有識者の意見の概要は、次のとおりである。

番号	事業種別 [所管局]	対象事業	評価理由	所管局の 評価案	評価案に対する 有識者の意見の概要
1	街路 [建設局]	北野今市線整備事業	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)
2		生玉片江線整備事業	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)
3		歌島豊里線整備事業	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)
4		本庄西天満線(神山)整備事業	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)
5		東野田河堀口線(大手前)整備事業	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)
6		田辺出戸線(長吉出戸)整備事業	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)
7		長吉線整備事業	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)
8		尼崎平野線(山王)整備事業	④	事業継続 (C)	事業継続(C)との評価は妥当でなく、事業開始より約40年が経過していること及び密集市街地のうち特に優先的な取組みが必要な地区における防災上重要な路線であることから、事業継続(B)と評価し、早期の完了を図るべきである(6人)
9		生野線整備事業	④	事業継続 (C)	事業継続(C)との評価は妥当でなく、事業開始より約30年が経過していること及び密集市街地のうち特に優先的な取組みが必要な地区における防災上重要な路線であることから、事業継続(B)と評価し、早期の完了を図るべきである(6人)
10		豊里矢田線(鳴野・蒲生)整備事業	④	事業継続 (C)	妥当である(6人)
11		正蓮寺川北岸線(伝法)整備事業	④	事業継続 (C)	妥当である(6人)
12		尼崎堺線(住之江)整備事業	④	事業継続 (C)	妥当である(6人)
13		中之島歩行者専用道2号線整備事業	④	事業継続 (C)	妥当である(6人)
14	道路 [建設局]	国道479号清水共同溝整備事業	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)

番号	事業種別 [所管局]	対象事業	評価理由	所管局の 評価案	評価案に対する 有識者の意見の概要
15	都市公園 [建設局]	鶴見緑地事業	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)
16		毛馬桜之宮公園事業	④	事業継続 (C)	妥当である(6人)
17		巽公園事業	④	事業継続 (C)	妥当である(6人)
18		中之島西公園事業	④	事業継続 (C)	妥当である(6人)
19	土地区画整理 [都市整備局]	三国東地区 土地区画整理事業	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)
20	土地造成 [港湾局]	第6貯木場 土地造成事業	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)
21		夢洲土地造成事業	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)
22	河川 [建設局]	城北川改修事業	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)
23	下水道 [建設局]	大阪市公共下水道事業 (抜本的浸水対策事業)	④	事業継続 (A)	妥当である(6人)
24		大阪市公共下水道事業 (合流式下水道改善事業)	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)
25		大阪市公共下水道事業 (高度処理事業)	④	事業継続 (B)	妥当である(6人)

再評価理由 凡例

- ① 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
 - ② 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(平成21年度に事業開始分)(※)
 - ③ 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(平成21年度に事業開始分)(※)
 - ④ 事業再評価を実施した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの(平成20年度事業再評価実施分)(※)
 - ⑤ その他市長が特に必要と認めるもの
- ※平成25年度までに事業完了予定のものを除く。

2 対象事業全体に関する意見の概要

また、対象事業全体に関する意見の概要は次のとおりである。

長期継続事業の進捗促進について(6人)

- ・長期化している事業については、予算の制約はあると思われるが、必要性の高い事業も多く、できるだけ進捗を図りたい。
- 特に、密集市街地の骨格となる街路等、市民の安全・安心に関わる防災上重要な事業については、早期の進捗を図りたい。
- ・長期化している事業については、長期化による支出および逸失利益、市民に与える影響等について改めて認識し、長期化の原因を究明のうえで、新たな事業内容・実施方法を検討するなど一つでも前に進めるような方法を検討すべきである。

第6 建設事業評価（事業再評価）対象事業についての有識者の意見

1 対象事業ごとの意見等

事業再評価の対象となった事業ごとの実施状況、所管局の評価案ならびにこれにかかる有識者会議における議論の経過と意見については、次のとおりである。

■街路事業〔建設局〕

事業番号 1 北野今市線整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	北区豊崎3丁目～国分寺2丁目		
	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)		
費用便益分析	[効果項目]・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益		
	[受益者]・市民・道路利用者・地域経済・地域社会		
費用便益比 (B/C) = 6.94 (総便益B : 2,031.1億円、総費用C : 292.5億円)			
進捗状況	事業開始時点 (昭和45年度)	前回評価時点 (平成20年度)	今回評価時点 (平成25年度)
経過及び完了予定	事業開始年度	昭和45年度	事業開始年度
	着工年度	昭和45年度	着工年度
	完了予定年度	昭和55年度	完了予定年度
事業費	66億円	322億円	329億円
事業規模	用地取得必要面積	12,062㎡	用地取得必要面積
	整備必要面積	37,800㎡	整備必要面積
うち完了分	—	用地取得済面積	11,376㎡
	—	整備済面積	21,009㎡
進捗率	—	用地取得率	94%
	—	工事進捗率	56%
	—	事業費ベース	95%
			事業費ベース
			95%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	《事業の必要性》 A～C (投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している)
	本路線は、大阪駅北地区(うめきた)と市東部の道路ネットワークを形成するとともに、業務・商業地域が集積し自動車交通量も多く、アクセス性の向上や緊急時の避難路等として必要性が非常に高い。
	《事業の実現見通し》 A (完了時期の実現可能性が高い)
	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、用地取得の目途も立っており、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。
	《事業の優先度》 A (影響が極めて大きい)
[重点化の考え方]	
局運営方針において、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。	
[事業が遅れることによる影響]	
平成27年度の完成に向け計画的に実施しており、事業が遅れることによる影響はないと考えられる。	
【対応方針(原案)】事業継続(A)…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの	
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、用地取得の目途も立っており、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。	

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、高瀬委員より、完了に向けての見通しについて質問があった。

これに対して建設局より、天神橋筋6丁目の交差点改良を含めた工事に平成25年度から着手しており、今後、東側から西に向けて整備を行い、平成27年度までに整備完了予定との説明があった。

※街路事業全体にかかる質疑等については、P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 2 生玉片江線整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	天王寺区細工谷1丁目～生野区桃谷2丁目				
	延長 L=990m 幅員 W=30m (道路新設) 車線数 (片側 2車線、歩道あり)				
費用便益分析	[効果項目] ・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益 [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会				
	費用便益比 (B/C) = 3.51 (総便益B : 744.6億円、総費用C : 212.0億円)				
進捗状況	事業開始時点 (昭和46年度)	前回評価時点 (平成20年度)	今回評価時点 (平成25年度)		
経過及び完了予定	事業開始年度	昭和46年度	事業開始年度	昭和46年度	
	着工年度	昭和46年度	着工年度	昭和46年度	
	完了予定年度	昭和49年度	完了予定年度	平成22年度	
事業費	30 億円	212 億円	214 億円		
事業規模	用地取得必要面積	25,267㎡	用地取得必要面積	25,267㎡	
	整備必要面積	29,700㎡	整備必要面積	29,700㎡	
うち完了分	—	用地取得済面積	23,753㎡	用地取得済面積	25,267㎡
	—	整備済面積	16,200㎡	整備済面積	22,200㎡
進捗率	—	用地取得率	94%	用地取得率	99%
	—	工事進捗率	55%	工事進捗率	75%
	—	事業費ベース	88%	事業費ベース	95%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C (投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している)</p> <p>本路線の整備により大阪都心部と東部を連絡する機能的な道路ネットワーク (東西方向の幹線道路) を形成するとともに、アクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保、緊急時の避難路等としてますます必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 A (完了時期の実現可能性が高い)</p> <p>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、用地取得の目途も立っており、局運営方針においても重点整備路線及び完了期間宣言防災路線と位置付け、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。</p>
	<p>《事業の優先度》 A (影響が極めて大きい)</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>局運営方針において、用地取得率が高く整備効果が早期に発現できる路線や地震時における重点密集市街地の被害を軽減する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。</p>
	<p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>平成27年度の完成に向け計画的に実施しており、事業が遅れることによる影響はないと考えられる。</p>

【対応方針（原案）】事業継続（A）…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの

本路線は、大阪市防災まちづくり計画で密集市街地のうち特に優先的な取り組みが必要な地区（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、用地取得の目途も立っており、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。

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、街路事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 3 歌島豊里線整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	東淀川区西淡路2丁目～菅原6丁目 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）					
費用便益分析	[効果項目]・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益 [受益者]・市民・道路利用者・地域経済・地域社会 費用便益比（B/C）=10.47（総便益B：2,359.1億円、総費用C：225.3億円）					
進捗状況	事業開始時点（昭和48年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業開始年度	昭和48年度	事業開始年度	昭和48年度	事業開始年度	昭和48年度
	着工年度	昭和48年度	着工年度	昭和48年度	着工年度	昭和48年度
	完了予定年度	昭和52年度	完了予定年度	平成22年度	完了予定年度	平成30年度
事業費	46億円		241億円		247億円	
事業規模	用地取得必要面積	36,913㎡	用地取得必要面積	36,913㎡	用地取得必要面積	39,114㎡
	整備必要面積	44,100㎡	整備必要面積	44,100㎡	整備必要面積	44,100㎡
うち完了分	—	—	用地取得済面積	36,590㎡	用地取得済面積	38,379㎡
	—	—	整備済面積	24,460㎡	整備済面積	26,055㎡
進捗率	—	—	用地取得率	99%	用地取得率	98%
	—	—	工事進捗率	55%	工事進捗率	59%
	—	—	事業費ベース	93%	事業費ベース	94%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>≪事業の必要性≫ A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>本路線の整備により大阪北部から都心部を経由せずに大阪東部への道路ネットワークが形成されるとともに、本線周辺で進められている連続立体交差事業や区画整理事業他の都市計画道路事業と一体的に整備を進めることで、さらなるアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、必要性が非常に高い。</p>
	<p>≪事業の実現見通し≫ A（完了時期の実現可能性が高い）</p> <p>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、用地取得の目途も立っており、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、平成30年度の完成を見込んでいる。</p>
	<p>≪事業の優先度≫ A（影響が極めて大きい）</p>

	<p>[重点化の考え方] 局運営方針において、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。 他事業と連携して進めることが事業進捗上有利な箇所や、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要があることから、重点的に整備を進める路線としている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 平成30年度の完成に向け計画的に実施しており、事業が遅れることによる影響はないと考えられる。</p>
<p>【対応方針（原案）】事業継続（A）…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの</p>	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、用地取得の目途も立っており、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。</p>	

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、街路事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 4 本庄西天満線（神山）整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	北区中崎1丁目～神山町					
	延長 L=480m 幅員 W=27m (道路新設) 車線数 (片側 2車線、歩道あり)					
費用便益分析	[効果項目]・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益					
	[受益者]・市民・道路利用者・地域経済・地域社会					
	費用便益比 (B/C) = 1.87 (総便益B: 318.4億円、総費用C: 170.3億円)					
進捗状況	事業開始時点 (平成6年度)		前回評価時点 (平成20年度)		今回評価時点 (平成25年度)	
経過及び完了予定	事業開始年度	平成6年度	事業開始年度	平成6年度	事業開始年度	平成6年度
	着工年度	平成6年度	着工年度	平成6年度	着工年度	平成6年度
	完了予定年度	平成10年度	完了予定年度	平成26年度	完了予定年度	平成30年度
事業費	640億円		189億円		191億円	
事業規模	用地取得必要面積	11,086㎡	用地取得必要面積	11,086㎡	用地取得必要面積	11,086㎡
	整備必要面積	12,960㎡	整備必要面積	12,960㎡	整備必要面積	12,960㎡
うち完了分	—		用地取得済面積	10,355㎡	用地取得済面積	10,607㎡
	—		整備済面積	9,180㎡	整備済面積	9,180㎡
進捗率	—		用地取得率	93%	用地取得率	95%
	—		工事進捗率	71%	工事進捗率	71%
	—		事業費ベース	85%	事業費ベース	85%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>本路線の整備により機能的な道路ネットワークを形成するとともに業務・地域が集積し自動車交通量も多く、歩行者等の安全・安心な通行空間の確保や緊急時の避難路等として必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 B（完了時期の見通しあり）</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の優先度》 B（影響大）</p> <p>[重点化の考え方] 本路線は、区間の約7割は道路整備が完成しており、残る用地取得の目途も立っていることから、年次計画どおりの予算を確保しながら整備を進める路線としている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 機能的な道路ネットワークの形成や新御堂筋（国道423号）へのアクセス性の向上及び交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。 歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。 都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p>
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、街路事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 5 東野田河堀口線（大手前）整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	中央区大手前1丁目～大阪城
	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）
費用便益分析	[効果項目] ・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益 ・歩行の安全性と快適性の向上
	[受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会 費用便益比（B/C）=3.41（総便益B：71.0億円、総費用C：20.8億円）

進捗状況	事業開始時点（昭和56年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業開始年度 昭和56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 昭和58年度	事業開始年度 昭和56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 平成25年度	事業開始年度 昭和56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 平成30年度
事業費	13億円	24億円	22億円
事業規模	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡
うち完了分	—	用地取得済面積 896㎡ 整備済面積 440㎡	用地取得済面積 896㎡ 整備済面積 440㎡
進捗率	—	用地取得率 42% 工事進捗率 6%	用地取得率 42% 工事進捗率 6%
	—	事業費ベース 58%	事業費ベース 64%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>本路線の整備により交通の円滑化を図るとともに、歩行者等の安全・安心な通行空間の確保や緊急時の広域緊急交通路等として必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 B（完了時期の見通しあり）</p> <p>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、残る用地取得も国有地2件のみとなっている状況であり、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。</p>
	<p>《事業の優先度》 B（影響大）</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>本路線は、残る用地取得必要箇所が国有地2件のみとなっており、その目途も立っていることから、年次計画どおりの予算を確保しながら整備を進める路線としている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>官庁、教育施設や病院が沿道に立地する当該区間における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などの事業効果発現が遅れる。</p> <p>歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。</p> <p>都市計画法による建築制限などの私権の制限がかり続けることとなる。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>本路線は、残る用地取得が国有地2件のみとなっており、用地取得の目途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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、松島委員より、前回評価から用地取得率は変わっていないものの、残りは国有地で買収の見通しが立っているとのことだが、5年前でも見通しは立っていたのではないかとの質問があった。

これに対して建設局より、対象の国有地が無地番であり、買収地を分筆する上で地番をつける必要があるが、広大な土地の境界を確定するという作業に手間取り時間を要した。現在は、地番設定が完了し、国との買取交渉を進めているとの説明があった。

※街路事業全体にかかる質疑等については、P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 6 田辺出戸線（長吉出戸）整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	平野区喜連東1丁目～長吉出戸1丁目					
	延長 L=480m 幅員 W=22m（道路新設）車線数（片側 1車線、歩道あり）					
費用便益分析	用地取得率が90%以上かつ工事進捗率が90%以上の事業であるため、当事業の定量的分析については記載していない。					
進捗状況	事業開始時点（昭和57年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業開始年度	昭和57年度	事業開始年度	昭和57年度	事業開始年度	昭和57年度
	着工年度	昭和57年度	着工年度	昭和57年度	着工年度	昭和57年度
	完了予定年度	昭和59年度	完了予定年度	平成22年度	完了予定年度	平成26年度
事業費	35億円		35億円		36億円	
事業規模	用地取得必要面積	9,127㎡	用地取得必要面積	9,127㎡	用地取得必要面積	9,127㎡
	整備必要面積	10,560㎡	整備必要面積	10,560㎡	整備必要面積	10,560㎡
うち完了分		—	用地取得済面積	8,988㎡	用地取得済面積	8,988㎡
		—	整備済面積	5,500㎡	整備済面積	10,420㎡
進捗率		—	用地取得率	98%	用地取得率	98%
		—	工事進捗率	52%	工事進捗率	99%
		—	事業費ベース	94%	事業費ベース	94%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>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が図れるなど必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 B（完了時期の見通しあり）</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響小）</p>
	<p>[重点化の考え方]</p> <p>本路線は、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ことから、引続き完了予定年度に向けた予算を確保しながら整備を進める路線としている。</p>
	<p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。</p> <p>都市計画法による建築制限などの私権の制限がかり続けることとなる。</p> <p>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年度に道路は概成しており、一定の道路機能は確保している。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p>
	<p>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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、水谷委員より、完了目前の事業にもかかわらず事業継続（B）と評価している理由について質問があった。

これに対して建設局より、残余事業は一部区間の歩道のみで、既に一定の効果を発現しているため、事業継続（B）と評価すべきと考えているとの説明があった。

- ・これを受けて水谷委員より、事業継続（A）と評価して早期に完了したほうがよいのではないかとの意見があり、第2回会議で追加資料（建設事業評価 再評価事業の進捗状況）を確認のうえ、第3回会議において意見を決定することとした。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、平成26年度内の完成を見込んでいるものの、権利者等と交渉中であり、道路として概成し事業効果が概ね発現していることなどを考え合わせ、引続き任意交渉に努めたいので、当該路線は事業継続（B）として、事業進捗を図りたいと考えているとの説明があった。

- ・これを受けて第3回会議において、水谷委員より、事業継続（A）としなければならないとまでは言えないとの意見があり、他の委員についても同様の意見であった。

※街路事業全体にかかる質疑等については、P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

- 「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 7 長吉線整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	平野区長吉長原東2丁目～長吉六反3丁目					
	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）					
費用便益分析	用地取得率が90%以上かつ工事進捗率が90%以上の事業であるため、当事業の定量的分析については記載していない。					
進捗状況	事業開始時点（平成元年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業開始年度	平成元年度	事業開始年度	平成元年度	事業開始年度	平成元年度
	着工年度	平成元年度	着工年度	平成元年度	着工年度	平成元年度
	完了予定年度	平成5年度	完了予定年度	平成25年度	完了予定年度	平成26年度
事業費	36億円		33億円		33億円	
事業規模	用地取得必要面積	4,172㎡	用地取得必要面積	4,172㎡	用地取得必要面積	4,172㎡
	整備必要面積	10,640㎡	整備必要面積	10,640㎡	整備必要面積	10,640㎡
うち完了分	—		用地取得済面積	4,069㎡	用地取得済面積	4,069㎡
	—		整備済面積	10,537㎡	整備済面積	10,537㎡
進捗率	—		用地取得率	98%	用地取得率	98%
	—		工事進捗率	99%	工事進捗率	99%
	—		事業費ベース	99%	事業費ベース	99%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>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、自動車専用道等へのアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間を確保する必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 B（完了時期の見通しあり）</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響小）</p> <p>[重点化の考え方] 本路線は、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ことから、引続き完了予定年度に向けた予算を確保しながら整備を進める路線としている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。 都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。 用地取得のできた区間から道路整備を行うことによって道路は概成しており、一定の道路機能は確保している。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p>
	<p>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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、水谷委員より、完了目前の事業にもかかわらず事業継続（B）と評価している理由について質問があった。

これに対して建設局より、残余事業は一部区間の歩道のみで、既に一定の効果を発現しているため、事業継続（B）と評価すべきと考えているとの説明があった。

- ・これを受けて水谷委員より、事業継続（A）と評価して早期に完了したほうがよいのではないかの意見があり、第2回会議で追加資料（建設事業評価 再評価事業の進捗状況）を確認のうえ、第3回会議において意見を決定することとした。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、平成26年度内の完成を見込んでいるものの、権利者等と交渉中であり、道路として概成し事業効果が概ね発現していることなどを考え合わせ、引続き任意交渉に努めたいので、当該路線は事業継続（B）として、事業進捗を図りたいと考えているとの説明があった。

- ・これを受けて第3回会議において、水谷委員より、事業継続（A）としなければならないとまでは言えないとの意見があり、他の委員についても同様の意見であった。

※街路事業全体にかかる質疑等については、P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 8 尼崎平野線（山王）整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	西成区山王1丁目～阿倍野区旭町1丁目					
	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）					
費用便益分析	[効果項目]・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益					
	[受益者]・市民・道路利用者・地域経済・地域社会					
	費用便益比（B/C）=25.89（総便益B：1,151.9億円、総費用C：44.5億円）					
進捗状況	事業開始時点（昭和50年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）			
経過及び完了予定	事業開始年度	昭和50年度	事業開始年度	昭和50年度	事業開始年度	昭和50年度
	着工年度	昭和50年度	着工年度	昭和50年度	着工年度	昭和50年度
	完了予定年度	昭和62年度	完了予定年度	平成27年度	完了予定年度	平成29年度
事業費	37 億円		47 億円		47 億円	
事業規模	用地取得必要面積	4,550㎡	用地取得必要面積	4,550㎡	用地取得必要面積	4,550㎡
	整備必要面積	12,600㎡	整備必要面積	12,600㎡	整備必要面積	12,600㎡
うち完了分		—	用地取得済面積	1,723㎡	用地取得済面積	1,926㎡
		—	整備済面積	0㎡	整備済面積	0㎡
進捗率		—	用地取得率	38%	用地取得率	42%
		—	工事進捗率	0%	工事進捗率	0%
		—	事業費ベース	39%	事業費ベース	39%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）
	本路線の整備により機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、アクセス性を向上させ緊急時の避難路等とするとともに、東側工区で整備中である阿倍野再開発事業により増加する自動車交通に伴い、歩行者等の安全・安心な通行空間を確保する必要性は高い。
	《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる）
	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、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、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しいため、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ものの、年次計画ごとの進捗は難しい。
	《事業の優先度》 C（影響小）
	[重点化の考え方] 街路事業では重点整備路線及び完了期間宣言防災路線、他事業と連携して進めていくことが有利な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を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。
	[事業が遅れることによる影響] 機能的な道路ネットワークの形成や緊急時の避難路等の確保などの事業効果発現が遅れる。 歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。 都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。 既設道路には歩道を有しており、また、用地取得した箇所も通路として暫定整備を行っていることから、歩行者の通行空間は一定確保している。
	【対応方針（原案）】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
	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。

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、水谷委員より、昭和50年の事業開始だが、休止・見直し等を検討すべき事業なのか、そうでなければ、評価を上げ、早期に完了すべきでないかとの質問があった。

これに対して建設局より、他の重点整備路線の収束を待つまで十分な予算を確保できるような見通しはない。ただし、密集市街地の防災骨格を形成する路線であり、限定的な実施にはとどまるが、粛々と事業を進める必要があるとの説明があった。

- ・これを受けて水谷委員より、予算がつけられれば実施するというのではなく、時間の観念をもって、早期に開始した事業は評価を上げて早期に完了すべきではないかとの意見があった。
また、角野委員より、当事業は密集市街地の骨格となる道路であることから、事業継続（B）として速やかに事業進捗させるべきでないかとの意見があり、第2回会議で追加資料（建設事業評価再評価事業の進捗状況）を確認のうえ、第3回会議において意見を決定することとした。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、再検討を行った結果、密集市街地のうち特に優先的な取組みが必要な地区における路線であり、今後、着実な事業進捗を図るべく、事業継続（B）とすることがよいと考えているとの説明があった。

- ・これを受けて第3回会議において、水谷委員・角野委員より、重要な事業であり、事業継続（B）とすべきであるとの意見があり、他の委員についても同様の意見であった。

※街路事業全体にかかる質疑等については、P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

- 当事業のように事業開始より長期間が経過しているが完了の目途が立っていない事業については、休止・見直しすべき事業でないか検討し、継続すべき事業であれば、時間の観念をもって評価を上げて早期に完了させるべきでないかを検討する必要がある。
当事業は密集市街地のうち特に優先的な取組みが必要な地区における路線であり、防災上重要な路線であることから事業継続（C）との評価は妥当でなく、事業継続（B）と評価し、早期の完了を図るべきである。（全委員）

事業番号 9 生野線整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	生野区林寺2丁目～巽南1丁目
	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)
費用便益分析	[効果項目] ・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益 ・歩行の安全性と快適性の向上
	[受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会 費用便益比 (B/C) = 1.49 (総便益B : 53.7億円、総費用C : 36.0億円)

進捗状況	事業開始時点 (昭和60年度)	前回評価時点 (平成20年度)	今回評価時点 (平成25年度)
経過及び完了予定	事業開始年度 昭和60年度 着工年度 昭和60年度 完了予定年度 平成元年度	事業開始年度 昭和60年度 着工年度 昭和60年度 完了予定年度 平成27年度	事業開始年度 昭和60年度 着工年度 昭和60年度 完了予定年度 平成31年度
事業費	20 億円	40 億円	40 億円
事業規模	用地取得必要面積 7,341㎡ 整備必要面積 16,500㎡	用地取得必要面積 7,341㎡ 整備必要面積 16,500㎡	用地取得必要面積 7,341㎡ 整備必要面積 16,500㎡
うち完了分	—	用地取得済面積 6,145㎡ 整備済面積 11,850㎡	用地取得済面積 6,145㎡ 整備済面積 11,850㎡
進捗率	—	用地取得率 84% 工事進捗率 72%	用地取得率 84% 工事進捗率 72%
	—	事業費ベース 91%	事業費ベース 91%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C (投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している)</p> <p>本路線の整備により道路ネットワークを補充するとともに、住宅改良事業により増加する自動車交通に伴い、歩行者等の安全・安心な通行空間の確保や緊急時の避難路等として必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C (一定の進捗は見込まれる)</p> <p>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、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、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しいため、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ものの、年次計画どおりの進捗は難しい。</p>
	<p>《事業の優先度》 C (影響小)</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>街路事業では重点整備路線並びに完了期間宣言防災路線、他事業と連携して進めていくことが有利な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を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。</p>
	<p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>大阪市東部における東西方向の幹線道路不足が解消されず、機能的な道路ネットワークの形成及び交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。</p> <p>歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。</p> <p>都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。</p> <p>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。</p>
	<p>【対応方針 (原案)】 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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、角野委員より、事業番号8 尼崎平野線 (山王) 整備事業と同様に、事業継続 (B) として 速やかに事業進捗させるべきでないかとの意見があり、第2回会議で追加資料 (建設事業評価 再評価事業の進捗状況)を確認のうえ、第3回会議において意見を決定することとした。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、再検討を行った結果、密集市街地のうち特に優先的な取り組みが必要な地区における路線であり、今後、着実な事業進捗を図るべく、事業継続（B）とすることがよいと考えているとの説明があった。

- ・これを受けて第3回会議において、水谷委員・角野委員より、重要な事業であり、事業継続（B）とすべきであるとの意見があり、他の委員についても同様の意見であった。

※街路事業全体にかかる質疑等については、P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○当事業のように事業開始より長期間が経過しているが完了の目途が立っていない事業については、休止・見直しすべき事業でないか検討し、継続すべき事業であれば、時間の観念をもって評価を上げて早期に完了させるべきでないかを検討する必要がある。
 当事業は密集市街地のうち特に優先的な取り組みが必要な地区における路線であり、防災上重要な路線であることから事業継続（C）との評価は妥当でなく、事業継続（B）と評価し、早期の完了を図るべきである。（全委員）

事業番号 10 豊里矢田線（鳴野・蒲生）整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	城東区鳴野西2丁目～蒲生1丁目		
	延長L=755m（事業開始時点の延長は435mだったがH10に320m区間延伸し、合計755mとなった） 幅員 W=25m（現道幅員 4～18m）車線数（片側 2車線、歩道あり）		
費用便益分析	[効果項目]・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益 [受益者]・市民・道路利用者・地域経済・地域社会		
	費用便益比（B/C）=4.77（総便益B：660.1億円、総費用C：138.4億円）		
進捗状況	事業開始時点（昭和61年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業開始年度 昭和61年度	事業開始年度 昭和61年度	事業開始年度 昭和61年度
	着工年度 昭和61年度	着工年度 昭和61年度	着工年度 昭和61年度
	完了予定年度 平成16年度	完了予定年度 平成27年度	完了予定年度 平成28年度
事業費	82億円（L=435m）	146億円（L=755m）	150億円
事業規模	用地取得必要面積 7,591㎡	用地取得必要面積 11,891㎡	用地取得必要面積 11,891㎡
	整備必要面積 10,875㎡	整備必要面積 18,875㎡	整備必要面積 18,875㎡
うち完了分	—	用地取得済面積 9,338㎡	用地取得済面積 10,333㎡
	—	整備済面積 8,125㎡	整備済面積 8,125㎡
進捗率	—	用地取得率 79%	用地取得率 87%
	—	工事進捗率 43%	工事進捗率 43%
	—	事業費ベース 64%	事業費ベース 65%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>本路線の整備により機能的な道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保する必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる）</p> <p>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、残る鳴野橋の拡幅架替など整備完成までには多額の事業費と期間が必要であるものの、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、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しいため、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ものの、年次計画どおりの進捗は難しい。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響小）</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>街路事業では重点整備路線並びに完了期間宣言防災路線、他事業と連携して進めていくことが有利な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を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。</p>

[事業が遅れることによる影響]	<p>大阪城東側の南北幹線道路の不足が解消されず、機能的な道路ネットワークの形成及び交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。</p> <p>歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。</p> <p>都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。</p> <p>寝屋川より南側区間の道路整備は概ね完成し、残る北側区間においても既設道路には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。</p>
-----------------	---

【対応方針（原案）】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

<p>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。</p> <p>本路線は、残る用地取得や鳴野橋の拡幅架替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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、街路事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（C）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 11 正蓮寺川北岸線（伝法）整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	此花区伝法4丁目～伝法3丁目					
	延長L=640m（事業開始時点の延長は330mだったがH11に310m区間延伸し、合計640mとなった） 幅員 W=22m（道路新設）車線数（片側 2車線、歩道あり）					
費用便益分析	[効果項目]・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益					
	[受益者]・市民・道路利用者・地域経済・地域社会					
費用便益比（B/C）=1.54（総便益B：97.0億円、総費用C：63.0億円）						
進捗状況	事業開始時点（平成元年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業開始年度	平成元年度	事業開始年度	平成元年度	事業開始年度	平成元年度
	着工年度	平成元年度	着工年度	平成元年度	着工年度	平成元年度
事業費	完了予定年度	平成5年度	完了予定年度	平成27年度	完了予定年度	平成29年度
	67億円（L=330m）		68億円（L=640m）		68億円	
事業規模	用地取得必要面積	4,612㎡	用地取得必要面積	10,250㎡	用地取得必要面積	10,250㎡
	整備必要面積	7,260㎡	整備必要面積	14,080㎡	整備必要面積	14,080㎡
うち完了分	—		用地取得済面積	5,746㎡	用地取得済面積	6,548㎡
	—		整備済面積	0㎡	整備済面積	0㎡
進捗率	—		用地取得率	56%	用地取得率	64%
	—		工事進捗率	0%	工事進捗率	0%
	—		事業費ベース	29%	事業費ベース	31%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>本路線の整備により本市西部臨海地区と高見地区を結ぶ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の向上や歩行者等の安全・安心な歩行空間を確保する必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる）</p> <p>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、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、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しいため、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ものの、年次計画どおりの進捗は難しい。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響小）</p> <p>[重点化の考え方] 街路事業では重点整備路線並びに完了期間宣言防災路線、他事業と連携して進めていくことが有利な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を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 淀川左岸下流域における東西幹線道路の不足が解消されず、機能的な道路ネットワークの形成及び交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。 歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。 都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。 本路線に並行する道路においては、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。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p>
	<p>本路線の整備により、本市西部臨海地区と高見地区を結ぶ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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、街路事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（C）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 12 尼崎堺線（住之江）整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	住之江区北加賀屋5丁目～北加賀屋2丁目					
	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)					
費用便益分析	[効果項目]・交通円滑化効果 ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益・歩行の安全性と快適性の向上					
	[受益者]・市民・道路利用者・地域経済・地域社会					
費用便益比 (B/C) = 1.47 (総便益B: 16.8億円、総費用C: 11.4億円)						
進捗状況	事業開始時点 (平成6年度)		前回評価時点 (平成20年度)		今回評価時点 (平成25年度)	
経過及び完了予定	事業開始年度	平成6年度	事業開始年度	平成6年度	事業開始年度	平成6年度
	着工年度	平成6年度	着工年度	平成6年度	着工年度	平成6年度
	完了予定年度	平成10年度	完了予定年度	平成27年度	完了予定年度	平成29年度
事業費	15億円		12億円		12億円	
事業規模	用地取得必要面積	1,200㎡	用地取得必要面積	1,200㎡	用地取得必要面積	1,200㎡
	整備必要面積	7,200㎡	整備必要面積	7,200㎡	整備必要面積	7,200㎡
うち完了分	—		用地取得済面積	744㎡	用地取得済面積	744㎡
	—		整備済面積	0㎡	整備済面積	0㎡
進捗率	—		用地取得率	62%	用地取得率	62%
	—		工事進捗率	0%	工事進捗率	0%
—		事業費ベース	63%	事業費ベース	63%	

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C (投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している)</p> <p>本路線の整備により自動車交通が集中する交差点付近を道路拡幅することで、交通の円滑化を図るとともに歩行者・自転車の安全・安心な通行空間を確保する必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C (一定の進捗は見込まれる)</p> <p>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、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しいため、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ものの、年次計画どおりの進捗は難しい。</p>
	<p>《事業の優先度》 C (影響小)</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>街路事業では重点整備路線並びに完了期間宣言防災路線、他事業と連携して進めていくことが有利な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を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>本路線の北加賀屋交差点における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などの事業効果発現が遅れる。</p> <p>歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、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。</p> <p>都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。</p> <p>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。</p>
	<p>【対応方針 (原案)】 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</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、街路事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（C）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 13 中之島歩行者専用道2号線整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	北区中之島5丁目 延長 L=350m 幅員 W=12m（道路新設）					
費用便益分析	定量的な分析を行うにあたり、一般的な道路整備では、走行時間短縮便益などを算出し分析することが可能であるが、歩行者専用道のような定性的効果の高い事業では便益の算出が困難であることから、今後、他の事業等を参考に検討を進めることとする。					
進捗状況	事業開始時点（平成9年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業開始年度	平成9年度	事業開始年度	平成9年度	事業開始年度	平成9年度
	着工年度	平成9年度	着工年度	平成9年度	着工年度	平成9年度
	完了予定年度	平成13年度	完了予定年度	平成27年度	完了予定年度	平成33年度
事業費	24億円		23億円		23億円	
事業規模	用地取得必要面積	2,049㎡	用地取得必要面積	2,049㎡	用地取得必要面積	2,049㎡
	整備必要面積	4,200㎡	整備必要面積	4,200㎡	整備必要面積	4,200㎡
うち完了分	—		用地取得済面積	2,049㎡	用地取得済面積	2,049㎡
	—		整備済面積	0㎡	整備済面積	0㎡
進捗率	—		用地取得率	100%	用地取得率	100%
	—		工事進捗率	0%	工事進捗率	0%
	—		事業費ベース	96%	事業費ベース	96%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>本路線の整備により中之島地区における歩行者等の回遊性の高め、水辺空間と一体となった安全で快適な歩行者専用道の必要性が高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる）</p> <p>本路線は、既設道路に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。今後、中之島5丁目地区の開発計画に関して、平成28年度を目途に開発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。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響小）</p> <p>[重点化の考え方] 本路線は、他事業（中之島5丁目開発計画・河川事業）と連携して水辺空間と一体となった安全で快適な歩行空間等の整備を進める必要があるため、それら事業計画にあわせ予算を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。</p>
	<p>[事業が遅れることによる影響] 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が遅れる。 歩行空間の確保による歩行者等の安全安心の享受や、水辺空間と一体化することによる親水性の享受が遅れる。</p>
	<p>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。</p>

【対応方針（原案）】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

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。

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、水谷委員より、中之島地域の重要度から評価を上げてもいいのではないかと
の質問があった。

これに対して建設局より、中之島5丁目地区の開発計画に大きく影響されるため、それらの方向性を見極めた上で整備を行いたいとの説明があった。

- ・これを受けて、水谷委員より、当事業単独で早期完了させず、中之島5丁目の開発に併せて進捗させるべき理由について調書に明記すべきとの意見があった。

これに対して第2回会議において、建設局より修正調書の提出があり、当事業は河川堤防天端部で計画していることから、現況道路と最大で4m程度の高低差が生じるため、開発計画との調整が必要との説明があった。

※街路事業全体にかかる質疑等については、P22 「街路事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

- 「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、
事業継続（C）とする評価案は妥当である。（全委員）

街路事業全体にかかる質疑等の経過

第1回会議において、次のとおり質疑応答があった。（※一部応答については第2回会議におけるものを含む）

- ・松島委員より、事業継続（A）の事業と事業継続（B）の事業にかかる今後の対応の差異について
質問があった。

これに対して建設局より、予算編成時の考え方に大きく差があり、事業継続（A）の事業については、社会資本整備の交付金及び局予算の配分において優先的に必要な額を確保するが、事業継続（B）の事業については、事業継続（A）や立体交差事業などの予算を確保した後で残された予算を配分し、その予算にあわせて事業を調整しながら進めていくこととなる、予算確保後の差異については、事業継続（A）の事業については、事業効果の早期発現をめざし、完成年度を公表して整備を進めていくという点が一番の違いとの説明があった。

- ・角野委員より、用地取得後長期間未着工のままの場合、市民に与える印象も良くない。
少なくとも、用地取得した部分について、工事可能な部分は実施する姿勢が必要との意見とともに、

ある程度まとまって用地取得できれば、評価が事業継続（C）であっても工事の実施を検討するというのか、事業継続（C）の事業については、買取申出への対応を優先するとの説明だが、用地取得した部分の工事実施の適否についての評価判断はどうなっているかとの質問があった。

これに対して建設局より、用地取得が虫食いの状態では施工はできないが、交差点から交差点までの区間で用地が取得出来るなど環境が整った段階で工事を進めているとの説明があった。

- ・塚口座長より都市計画道路の進捗率79%というのは、都市計画道路を見直した結果が反映されていると考えてよいかとの質問があった。

これに対して建設局より、平成25年の4月に都市計画区域の廃止を告示した。廃止部分は計画延長から除外、計画を現道幅員に戻すもの（拡幅を取りやめるもの）は整備済延長に反映しており、79%というのは見直しの結果を踏まえたものであるとの説明があった。

- ・加茂委員より、事業継続（A）か（B）かが、重点整備路線か否かだけで分かっているような印象になっているが、それでよいだろうか。また、（工事を進捗させなくても）事業を継続しているだけでコストがかかっているということについても考慮いただきたいとの意見があった。

これに対して建設局より、事業で取得した用地の維持管理を既に供用している道路や公園の維持管理とあわせて行うなど、その費用は最小限となっているとの説明があった。

- ・角野委員より、「現在の重点整備路線完了後の次なる重点路線の考え方」について、追加資料の要求があった。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、重点整備路線等の完了後は、限られた予算を効果的に執行するため、事業効果が高く早期に効果発現が見込める路線「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）における路線、他事業関連路線、鉄道・立体交差事業関連路線、これまで着実に事業が進捗しており、概ね用地取得の目途がたっている路線」について、選択と集中を行い整備促進に努めるとの説明があった。

- ・加茂委員・水谷委員より、「事業を長期間継続することにより生じる支出、土地を活用できないことによる逸失利益（固定資産税等）、及び市民へ与える印象に対する考え方」について、追加資料の要求があった。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、事業で取得した用地については、道路用地では防塵舗装を行うことで安全な通行路を確保するとともに雑草等の発生を防いでおり、また、道路・公園用地ではネットフェンスを設置することで不法投棄や不法占拠を防いでいる。さらに、これらの維持管理は、既に供用している道路や公園の維持管理とあわせて行っているため、その費用は最小限となっている。また、取得した用地は、可能な箇所から本整備や暫定整備を行うほか、駐輪場や広場としての仮整備、あるいは公募により民間駐車場として収入を得るなど、可能な限り未利用地の有効利用に努めることで、市民に与える印象にも配慮しているとの説明があった。

第2回会議において、次のとおり質疑応答があった。

- ・松島委員より、追加資料（建設事業評価 再評価事業の進捗状況）に関して、予算に余裕があれば

評価を上げるかどうかということの参考にするため、再評価対象外の事業の事業費推移の理由等について説明いただきたいとの質問があった。

これに対して建設局より、再評価対象外の事業には、淀川左岸線事業（阪高との合併事業）、既に再評価事業として終了した事業、新規事業などがあり、事業の重要性からこれらにも予算が必要であり、この部分を削って再評価事業に配分することは難しいとの説明があった。

■道路事業〔建設局〕

事業番号 14 国道479号清水共同溝整備事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	鶴見区鶴見5丁目～旭区清水5丁目					
	全体計画 L=2,000m ・シールド部 内径 5.5m L=1,470m (下水道収容) 内径 4.6m L=1,360m (関西電力・水道収容) ・ボックスカルバート部 5.7×3.3m L=640m (関西電力・水道収容) ・立坑部 発進立坑1箇所、中間立坑1箇所、到達立坑2箇所 ・収容物件 下水道管、電力線、水道管					
費用便益分析	[効果項目] 道路の掘り返し防止による円滑な交通の確保					
	[受益者] 市民、道路利用者、地域経済、地域社会					
費用便益比 (B/C) = 1.43 (総便益B=157.4億円、総費用C=110.0億円)						
進捗状況	事業開始時点 (平成11年度)		前回評価時点 (平成20年度)		今回評価時点 (平成25年度)	
経過及び完了予定	事業開始年度	平成11年度	事業開始年度	平成11年度	事業開始年度	平成11年度
	着工年度	平成12年度	着工年度	平成12年度	着工年度	平成12年度
	完了予定年度	平成22年度	完了予定年度	平成28年度	完了予定年度	平成28年度
事業費	205億円		122億円		110億円	
事業規模	ボックスカルバートL=640m 立坑=4箇所 シールドL=1,470m シールドL=1,360m 人孔=1箇所、路面復旧・付帯設備=1式					
うち完了分	—		ボックスカルバートL=640m		ボックスカルバートL=640m 立坑=3箇所 シールドL=1,470m 下水流入人孔=1箇所	
進捗率	—		工事進捗率 11%		工事進捗率 67%	
	—		事業費ベース 38%		事業費ベース 59%	

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	《事業の必要性》 A～C (投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している) 国道479号清水共同溝整備事業は、地震災害時のライフラインの安全性を向上させる事業として非常に重要であるとともに、道路の掘り返し防止、道路空間の有効利用が図られるといった効果を生み出すため必要な事業である。
	《事業の実現見通し》 A (完了時期の実現可能性が高い) 本工事は、共同溝として2連シールドを整備するものであるが、下水シールド部は平成22年度に工事完了している。その後、平成24年度まで下水道への流入人孔(マンホール)の築造工事を実施し、電気および水道を収容するシールド部分の工事については、平成25年3月に工事発注済み(工期:平成28年2月29日)となっており、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。 また、全体事業費の見直しにより、残事業費の大半を企業体の分担金にて実施する予定である。
	《事業の優先度》 A (影響が極めて大きい) [重点化の考え方] 共同溝整備は、各種防災計画においても、防災対策上重要な位置づけがされている事業であり、大規模地震の発生が危惧されている中で、災害時のライフラインの安全性を確保すべく、早期完成をめざして重点的に取り組む必要がある。 [事業が遅れることによる影響] 災害時のライフラインの安全性の確保ができないことから、災害時の都市機能の維持や、復旧活動等への効果発現が遅れるとともに、市民の安全・安心の享受が遅れる。
	【対応方針(原案)】 事業継続(A) …完了時期を宣言し、重点的に実施するもの
	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(A)」として重点的に実施し、完了予定年度に完成させる。

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、加茂委員・水谷委員より、「事業を長期間継続することにより生じる支出、土地を活用できないことによる逸失利益（固定資産税等）、及び市民へ与える印象に対する考え方」について、追加資料の要求があった。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、当事業については、事業実施に伴う用地取得がないことから、事業が想定より長期化することによる支出は極めて少ないと考えられるとの説明があった。

(4) 有識者の意見

- 「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

■都市公園事業〔建設局〕

事業番号 15 鶴見緑地事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	鶴見区鶴見緑地公園、浜1丁目、緑3丁目、横堤4丁目・5丁目、守口市南寺方東通1丁目ほか					
	【事業規模（事業認可区域面積）】127.0ha 【事業内容】園路広場整備、植栽工等					
費用便益分析	用地取得率は100%、事業進捗率は97%とともに高く、完了時期の見通しがあるため、費用便益分析については行わない。					
進捗状況	事業開始時点（昭和41年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業採択年度	昭和41年度	事業採択年度	昭和41年度	事業採択年度	昭和41年度
	着工年度	昭和41年度	着工年度	昭和41年度	着工年度	昭和41年度
	完了予定年度	昭和45年度	完了予定年度	平成29年度	完了予定年度	平成29年度
事業費	52億円		1,288億円		1,275億円	
事業規模	77.1ha		131.5ha (認定道路含む)		127.0ha	
うち完了分	—		用地取得面積	131.2ha	用地取得面積	127.0ha
	—		整備済面積	127.3ha (ともに認定道路含む)	整備済面積	123.1ha
進捗率	—		用地取得率	99.8%	用地取得率	100%
	—		工事進捗率	97%	工事進捗率	97%
	—		事業費ベース	98%	事業費ベース	99.8%

(2) 所管局の評価案

視点 ごとの 評価	<p>《事業の必要性》A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>未整備区域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。</p>
	<p>《事業の実現見通し》B（完了時期の見通しあり）</p> <p>本市の財政状況は厳しいものの、用地取得は完了しており、未整備区域の駅前エリアにおいては事業推進に向け事業者公募を実施し、平成26年度から運営開始を予定しているなど、平成29年度の完了予定に向け、着実に事業は進行しているといえる。また、残区域（事業者未決定）の1.7haについても、平成25年10月以降事業者の再公募予定であり、完了時期の見通しがあるといえる。</p>
	<p>《事業の優先度》B（影響大）</p> <p>[重点化の考え方] 重点化の位置づけはない。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 未整備区域（駅前エリア）を除いて面積で96.9%が供用されており、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。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p>
	<p>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。</p> <p>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6.6㎡/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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

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。

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、塚口座長より、評価を事業継続（B）としているのは、予算面以外にも理由があるのかとの質問があった。

これに対して建設局より、一部事業者が決まっておらず再公募を行う区域が有り、完了時期を宣言することまでは困難なため、事業継続（B）としているとの説明があった。

※公園事業全体にかかる質疑等については、P32 「都市公園事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

- 「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 16 毛馬桜之宮公園事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	都島区毛馬町1丁目、友洲町1丁目、善源寺町1・2丁目、都島本通1丁目、中野町1丁目、中野町4丁目、中野町5丁目、網島町 北区長柄東1丁目、長柄東2丁目、天神橋1丁目、天満1～4丁目、天満橋1・2丁目地内		
費用便益分析	【事業規模（事業認可区域面積）】40.4ha 【事業内容】園路広場整備、植栽工等 [効果項目] 1) 直接利用価値（健康の促進、レクリエーションの場の提供など、直接的に公園を利用することによって生じる価値） 2) 間接利用価値（緑地の保全、火災延焼防止など間接的に公園を利用することによって生じる価値） [受益者] 大阪市民（大阪市域全域） 費用便益比（B/C）=3.82（総便益B=1,396.7億円、総費用C=365.7億円）		
進捗状況	事業開始時点（昭和42年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業採択年度 昭和42年度 着工年度 昭和42年度 完了予定年度 昭和45年度	事業採択年度 昭和42年度 着工年度 昭和42年度 完了予定年度 平成35年度	事業採択年度 昭和42年度 着工年度 昭和42年度 完了予定年度 平成35年度
事業費	61億円	165億円	166億円
事業規模	36.8ha	40.4ha	40.4ha
うち完了分	—	用地取得面積 40.3ha 整備済面積 34.2ha	用地取得面積 40.3ha 整備済面積 35.3ha
進捗率	—	用地取得率 99.8% 工事進捗率 85%	用地取得率 99.8% 工事進捗率 87%
	—	事業費ベース 88%	事業費ベース 89%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している） 本公園は、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。
	《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる） 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。

<p>「事業の優先度」C（影響小）</p> <p>[重点化の考え方] 重点化の位置づけはない。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 公園の連続性確保のためにも未整備区域の整備は必要であるが、それらを除いて面積で87.4%が供用されており、一定の広場としての公園機能は果たされていると考えられることから、遅延による影響は少ない。</p>
<p>【対応方針（原案）】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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、公園事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P32 「都市公園事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（C）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 17 巽公園事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	生野区巽西1・2丁目地内 【事業規模（事業認可区域面積）】2.5ha 【事業内容】園路広場整備、植栽工等
費用便益分析	[効果項目] 1) 利用価値（子供たちの安全な遊び場やレクリエーションの場など、実際に公園を利用する、または将来の利用を担保する価値） 2) 環境価値（緑地、うるおいのある街並みなどの都市景観の向上、都市環境を維持・改善する価値） 3) 災害価値（災害・延焼防止の役割、一時的な避難場所など震災等災害時に有効に機能する価値） [受益者] 半径1.5kmを圏内とする大阪市民 費用便益比（B/C）=3.74（総便益B=315.4億円、総費用C=84.3億円）

進捗状況	事業開始時点（昭和63年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業採択年度 昭和63年度 着工年度 昭和63年度 完了予定年度 平成4年度	事業採択年度 昭和63年度 着工年度 昭和63年度 完了予定年度 平成29年度	事業採択年度 昭和63年度 着工年度 昭和63年度 完了予定年度 平成29年度
事業費	46億円	164億円	163億円
事業規模	1.2ha	2.5ha	2.5ha
うち完了分	—	用地取得面積 2.4ha 整備済面積 1.4ha	用地取得面積 2.4ha 整備済面積 1.5ha
進捗率	—	用地取得率 97% 工事進捗率 56% 事業費ベース 96%	用地取得率 97% 工事進捗率 60% 事業費ベース 96%

(2) 所管局の評価案

視点(1)の評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>本公園は密集市街地区域に位置し、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。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる）</p> <p>平成25年度に南西部の未整備区域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、未整備区域における事業は着実に進行している。</p> <p>未取得用地については、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き、用地取得済み区域についても施設整備を進める。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響小）</p> <p>[重点化の考え方] 重点化の位置づけはない。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 未整備区域を除いて面積で60%が供用されており、一定の広場としての公園機能は果たされていると考えられるが、密集市街地区域に位置する本公園を早期に整備し、広域避難場所等、防災公園としての機能を向上させることは重要である。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p>
	<p>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。</p> <p>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区域に位置し、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、公園事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P32 「都市公園事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（C）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 18 中之島西公園事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	北区中之島6丁目					
	【事業規模（事業認可区域面積）】0.63ha 【事業内容】園路広場整備、植栽工等					
費用便益分析	用地取得率は97%、事業進捗率は95%とともに高いため、費用便益分析については行わない。					
進捗状況	事業開始時点（昭和53年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業採択年度	昭和53年度	事業採択年度	昭和53年度	事業採択年度	昭和53年度
	着工年度	昭和53年度	着工年度	昭和53年度	着工年度	昭和53年度
	完了予定年度	昭和55年度	完了予定年度	平成24年度	完了予定年度	平成29年度
事業費	17億円		54億円		54億円	
事業規模	0.63ha		0.63ha		0.63ha	
うち完了分	—		用地取得面積	0.61ha	用地取得面積	0.61ha
	—		整備済面積	0.60ha	整備済面積	0.60ha
進捗率	—		用地取得率	97%	用地取得率	97%
	—		工事進捗率	95%	工事進捗率	95%
	—		事業費ベース	98%	事業費ベース	98%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>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観点からも、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。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる）</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響小）</p> <p>[重点化の考え方] 重点化の位置づけはない。</p> <p>[事業が遅れることによる影響] 公園の連続性確保のためにも未整備区域の整備は必要であるが、それらを除いて面積で95.2%が供用されており、一定の広場としての公園機能は果たされていると考えられることから、遅延による影響は少ない。</p>
	<p>【対応方針（原案）】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</p> <p>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。</p> <p>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観点からも、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、公園事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P32 「都市公園事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（C）とする評価案は妥当である。（全委員）

都市公園事業全体にかかる質疑等の経過

- ・第1回会議において、角野委員より、評価が事業継続（C）の事業については、用地取得の申し出があれば買取対応するののかとの質問があった。

これに対して建設局より、事業認可を受けており、申し出があれば買い取らなければならないとの説明があった。

- ・第1回会議において、加茂委員・水谷委員より、「事業を長期間継続することにより生じる支出、土地を活用できないことによる逸失利益（固定資産税等）、及び市民へ与える印象に対する考え方」について、追加資料の要求があった。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、事業で取得した用地については、道路・公園用地ではネットフェンスを設置することで不法投棄や不法占拠を防いでいる。さらに、これらの維持管理は、既に供用している道路や公園の維持管理とあわせて行っているため、その費用は最小限となっている。また、取得した用地は、可能な箇所から本整備や暫定整備を行うほか、駐輪場や広場としての仮整備、あるいは公募により民間駐車場として収入を得るなど、可能な限り未利用地の有効利用に努めることで、市民に与える印象にも配慮しているとの説明があった。

■土地区画整理事業〔都市整備局〕

事業番号 19 三国東地区土地区画整理事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	淀川区西三国2丁目の全部、西三国1・3・4丁目、西宮原2・3丁目、三国本町2・3丁目、十八条2・3丁目の各一部		
	土地区画整理事業 ○施行面積：39.1ha ○都市計画道路：庄内新庄線（幅員：30m 延長：500m）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（11,800㎡）		
費用便益分析	<p>[効果項目]・道路、公園等の公共施設整備による効果 利便性、快適性、安全性の向上に伴う地価水準の向上便益</p> <p>○土地区画整理事業における費用便益分析における計測対象・事業実施した場合としない場合の地価格差を便益（ヘドニック・アプローチにより推定される地価総額の増分）としている。</p> <p>○街路事業における費用便益分析における計測対象・渋滞の緩和（走行時間短縮）や交通事故の減少、走行快適性（走行経費減少）の向上等</p> <p>[受益者]・施行地区内及び周辺地区の居住者、自動車交通の利用者</p>		
	<p>・街路事業費用便益比（B/C） 4.05（総便益：1325.2億円 総費用：327.3億円）</p> <p>・土地区画整理事業費用便益比（B/C） 1.01（総便益：492.4億円 総費用：485.6億円）</p>		
進捗状況	事業開始時点（平成11年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業開始年度 平成11年度	事業開始年度 平成11年度	事業開始年度 平成11年度
	仮換地指定年度 平成17年度	仮換地指定年度 平成19年度	仮換地指定年度 平成19年度
事業費	完了予定年度 平成32年度	完了予定年度 平成32年度	完了予定年度 平成32年度
	510億円	474億円	474億円
事業規模	施行面積 39.1ha	施行面積 39.1ha	施行面積 39.1ha
	街路排水 8,269m	街路排水 8,269m	街路排水 8,269m
	街路築造 9,628m	街路築造 9,628m	街路築造 9,628m
	建物移転戸数 1,894戸	建物移転戸数 1,894戸	建物移転戸数 1,894戸
うち完了分	—	建物移転 19%	建物移転 30%
	—	街路排水 0%	街路排水 11%
	—	街路築造 0%	街路築造 11%
進捗率	—	工事進捗率 7%	工事進捗率 17%
	—	(三者ベース) 32%	(三者ベース) 42%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>住環境や防災性の課題を有する当地区においては、土地区画整理事業の施行により、土地の高度利用や道路・公園等の公共施設の整備を行うことで、防災性や安全性、快適性の向上が図られ、住環境の改善や地区のポテンシャルが向上することから、事業の必要性は高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 B（完了時期の見通しあり）</p> <p>本事業については、平成19年度に仮換地指定の法手続きを行い、その後建物移転や公共施設整備等に着手し建物移転の約3割が完了しているが、事業効果の早期発現を図るため、効果的な移転手法（一斉移転や換地変更など）を検討し、当面は、整備が急がれている地区北部エリアの権利者の仮換地先（移転先）である地区南エリアを平成26年度に概成し、事業全体では平成32年度の換地処分をめざす。</p>
	<p>《事業の優先度》 B（影響大）</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>都市整備局運営方針における取組として、「厳格に進捗管理を行うとともに、法的措置の活用や事業内容の公表など、事業が遅延しないよう対策を講じながら着実な進捗を図る。」としており、事業が長期化しないよう着実に実施することとしていることから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>平成32年度の完了に向けて計画的に実施しており、完了予定年度の変更もないことから、事業期間は長期に及ぶが影響はない。</p> <p>事業長期化による事業費の増加や関係権利者の安全面への不安等を回避するため、無駄を排除し、事業促進を図る手法の検討を行い、円滑に事業を推進する。</p>
	<p>【対応方針（原案）】 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</p>
	<p>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、土地区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（B）」とし、平成32年度の換地処分をめざす。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第1回会議において、松島委員より、事業促進を図る手法の検討を行っているという記載があるが、具体的な取り組み内容を教えていただきたいとの質問があった。

これに対して都市整備局より、長屋等大規模借地の同時移転について協議が整えば一度に大量の移転が可能であり、また、コンピューターを活用した移転の執行管理を今年度から導入して厳格に行うとともに、事業遅延のおそれが生じた場合、法的措置（直接施行（※））の積極的な活用を検討するとの説明があった。

※移転協議が整わない場合や、移転に関わる問題点の整理がつかず権利者自身による移転が出来ない場合に、区画整理法第77条により、施行者（大阪市）が直接建物を移転するもの

(4) 有識者の意見

- 「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

■土地造成事業〔港湾局〕

事業番号 20 第6貯木場土地造成事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	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					
	埋立面積：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）					
費用便益分析	[効果項目]・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、NOx） [受益者]・利用者 ・地域社会					
	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）					
進捗状況	事業開始時点（平成8年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業採択年度	平成8年度	事業採択年度	平成8年度	事業採択年度	平成8年度
	【1工区】		【1工区】		【1工区】	
	着工予定年度	平成8年度	着工年度	平成8年度	着工年度	平成8年度
	埋立竣工予定年度	平成10年度	埋立竣工年度	平成10年度	埋立竣工年度	平成10年度
事業費	【2工区】		【2工区】		【2工区】	
	着工予定年度	平成11年度	着工年度	平成11年度	着工年度	平成11年度
	埋立竣工予定年度	平成11年度	埋立竣工予定年度	平成24年度	埋立竣工予定年度	平成27年度
	【基盤整備】		【基盤整備】		【基盤整備】	
完了予定年度	平成14年度	完了予定年度	平成26年度	完了予定年度	平成30年度	
事業費	120億円		67億円		61億円	
事業規模	埋立土量	1工区33.1万m3	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69.6万m3		2工区69.6万m3		2工区69.6万m3
うち完了分	基盤整備	一式	基盤整備	一式	基盤整備	一式
		—	埋立土量	1工区33.1万m3	埋立土量	1工区33.1万m3
進捗率		—		2工区39.0万m3		2工区39.0万m3
		—	埋立土量	32%	埋立土量	70%
		—	基盤整備	0%	基盤整備	0%
	—		事業費ベース	64%	事業費ベース	84%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 A（完了時期の実現可能性が高い）</p> <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>
	<p>《事業の優先度》 A（影響が極めて大きい）</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>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㈱）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]</p> <p>阪神高速大和川線との共同事業化ができなくなる</p>
	<p>【対応方針（原案）】 事業継続（A）…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの</p>
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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（A）」とし、引続き事業実施に努める。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第2回会議において、塚口座長より、第6貯木場の費用便益比（B/C）について、輸送便益が4.3億円から6.2億円に上がったという部分の積算根拠について質問があった。

これに対して港湾局より、4.3億円と6.2億円の差は時点修正のみであるとの説明があった。

- ・これを受けて、塚口座長より、費用便益比（B/C）の1.18を求めるときにはどの輸送コストが使われているのか、口頭ではわかりにくいため、どのように計算したのかわかる追加資料の要求があった。

これに対して第3回会議において、港湾局より追加資料（土地造成事業における輸送便益および総費用の算定について）および修正調書付属資料の提出があり、費用便益比（B/C）の具体的な算出方法について説明があった。

(4) 有識者の意見

- 「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 21 夢洲土地造成事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	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					
	埋立面積：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）					
費用便益分析	[効果項目]・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					
	・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、Nox）					
	[受益者]・利用者・地域社会					
	費用便益比（B/C）=1.05 （総便益B：1,416億円、総費用C：1,343億円）					
進捗状況	事業開始時点（平成3年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業採択年度	平成3年度	事業採択年度	平成3年度	事業採択年度	平成3年度
	着工年度	平成3年度	着工年度	平成3年度	着工年度	平成3年度
	埋立竣功予定年度	平成18年度	埋立竣功予定年度	平成26年度	埋立竣功予定年度	平成37年度
	基盤整備完了予定年度	平成34年度	基盤整備完了予定年度	平成37年度	基盤整備完了予定年度	平成50年度
事業費	1,390億円		1,390億円		1,390億円	
事業規模	埋立面積	319ha	埋立面積	319ha	埋立面積	319ha
	基盤整備	1式	基盤整備	1式	基盤整備	1式
うち完了分	—		埋立面積	37ha	埋立面積	87ha
進捗率	—		埋立面積	12%	埋立面積	27%
	—		基盤整備	2%	基盤整備	5%
	—		事業費ベース	33%	事業費ベース	40%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）	
	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陸上発生残土等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。	
	受入を完了した区域については、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、	

	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>「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。</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の優先度》A（影響が極めて大きい）</p>
	<p>[重点化の考え方]</p> <p>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、都市活動を支える上で、陸上発生残土等を受け入れる処分場を確保することや、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こととしている。</p> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>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。</p>
	<p>【対応方針（原案）】事業継続（A）…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの</p>
	<p>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。</p> <p>「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。</p> <p>「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るため、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。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第2回会議において、角野委員・塚口座長より、費用便益分析について追加資料の要求があった。
- これに対して第3回会議において、港湾局より追加資料（土地造成事業における輸送便益および総費用の算定について）および修正調書付属資料の提出があり、費用便益比（B/C）の具体的な算出方法について説明があった。

(4) 有識者の意見

- 「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

■河川事業〔建設局〕

事業番号 22 城北川改修事業

(1) 事業の実施状況

事業概要	都島区毛馬町地先～城東区今福南地先		
	河川改修事業・延長 5.6km・幅員 40m・整備内容 護岸工：10,286m 築堤工：7,151m（親水整備：7,151mを含む）浚渫工：4,130m 橋梁工：13橋 水門工：1基 ※『当面の治水目標』達成に必要な事業		
費用便益分析	[効果項目] 府の寝屋川流域総合治水対策の一環として取り組んでいる事業であり、本事業だけで費用便益を算出することは難しく、寝屋川流域総合治水対策全体で事業効果を分析していく必要がある。そのため、寝屋川流域総合治水対策の費用便益分析の結果を本事業の費用便益分析の参考として示す。 [受益者] 地域経済、地域社会		
	費用便益比（B/C）=6.59（総便益B=85,018億円、総費用C=12,893億円） ※寝屋川流域総合治水対策の費用便益比		
進捗状況	事業開始時点（昭和61年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業開始年度 昭和61年度 水門完成予定 平成12年度 護岸工事完成予定 平成17年度 完了予定年度 平成33年度	事業開始年度 昭和61年度 水門完成年度 平成12年度 完了予定年度 平成33年度	事業開始年度 昭和61年度 水門完成予定 平成12年度 完了予定年度 平成27年度※ ※『当面の治水目標』達成に必要な事業について完成予定
事業費	540億円	540億円	472億円 ※うち親水整備6億円
事業規模	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	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	護岸工：10,286m 築堤工：7,151m 浚渫工：4,130m 橋梁工：13橋 水門工：1基 『当面の治水目標』達成に必要な事業
うち完了分	—	護岸工：10,220m 築堤工：6,690m 浚渫工：2,610m 橋梁工：11橋 水門工：1基	護岸工：10,286m 築堤工：7,151m 浚渫工：3,830m 橋梁工：12橋 水門工：1基
進捗率	—	護岸工 91% 築堤工 60% 浚渫工 47% 橋梁工 44% 水門工 100%	護岸工 100%（92%） 築堤工 100%（64%） 浚渫工 93%（68%） 橋梁工 92%（48%） 水門工 100%（100%） ※（ ）は前回評価時の事業規模に対する進捗
	—	事業費ベース 85%	事業費ベース 99%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）
	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。
	《事業の実現見通し》 A（完了時期の実現可能性が高い）
	事業費確保に努め、『当面の治水目標』達成に必要な事業について、平成27年度での完成を実現する。
	《事業の優先度》 A（影響が極めて大きい）
[事業が遅れることによる影響] 『当面の治水目標』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。	
【対応方針（原案）】事業継続（A）…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの	
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。	

(3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・第2回会議において角野委員より、「今後の治水対策の進め方（平成22年6月）」で示された目標は、平成20年度の再評価時より下がったのか、厳しくなったのか。また、市民感覚からすると、平成22年度よりも津波やゲリラ豪雨の危険度が高まっているように感じるが、あくまでもこのスタンスでやるということか確認したいとの質問があった。

これに対して建設局より、変更前の目標は、1/100確率降雨（※）でも床下浸水しないというものであったが、変更後の目標は、1/10確率降雨（※）で床下浸水せず、1/30確率降雨（※）では床上浸水しないが床下浸水するというものとした。お金も期間もかかるので、レベルを下げ、暫定的な目標を定めた。震災対策については、今年、大阪府において堤防の液状化について検討されており、大阪市においても今後解析のうえ、対策を検討していく。ゲリラ豪雨については、大阪市は内水域（下水道のポンプ等で河川に雨水を排水する必要がある区域）であるため、当事業の計画には影響しないとの説明があった。

※1/n 確率降雨：n年に1度の確率で発生する大雨

- ・第2回会議において加茂委員より、治水事業の中に環境整備が含まれた形で挙げられているが、環境や安らぎのコスト割合はどのくらいかとの質問があった。

これに対して建設局より、河川法では治水・利水・環境が3本柱であり、治水だけでなく環境にも配慮した事業である。主たる費用は鋼管杭やコンクリート構造物の設置であり、環境の費用や割合についての数値は即答できないとの説明があった。

- ・これを受けて加茂委員より、治水目的の事業に環境目的の整備を合わせて行うのであれば、環境整備について一定評価できる書き方にするなど調書の表現を工夫するべきではないかとの意見があり、塚口座長より、例えば「治水経済調査マニュアル（案）：国土交通省」で示されている考え方に沿って費用便益比（B/C）を比較するなどの工夫をされてはいかかとの提案があった。

これに対して第3回会議において、建設局より追加資料（当該事業における環境分の取り扱いについて）及び修正調書等の提出があり、治水経済調査マニュアルには環境分にかかる便益の記載がないため便益に参入していないが、環境分にかかる事業費については、遊歩道（延長7,151m）を6億円で整備しているとの説明があった。

- ・これを受けて、加茂委員より、目的に書かれていないことをついでにやったと読める様な書き方とならないよう調書を整えることを再度意識するよう意見があった。

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

■下水道事業〔建設局〕

事業番号 23 大阪市公共下水道事業（抜本的浸水対策事業）

(1) 事業の実施状況

事業概要	大阪市域（流域関連公共下水道区域除く）		
	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770m ³ /s）		
費用便益分析	[効果項目]・浸水の防除効果（解消される浸水被害額） [受益者]・計画区域内の市民等、家屋、事業所、公的機関		
	費用便益比（B/C）=2.32（総便益B：30,924億円、総費用C：13,301億円）		
進捗状況	事業開始時点（昭和56年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業開始年度 昭和56年度 完了予定年度 —	事業開始年度 昭和56年度 完了予定年度 —	事業開始年度 昭和56年度 完了予定年度 平成50年度
事業費	9,600億円	9,600億円	9,600億円
事業規模	下水道幹線延長 156km ポンプ場能力 770m ³ /s	下水道幹線延長 156km ポンプ場能力 770m ³ /s	下水道幹線延長 156km ポンプ場能力 770m ³ /s
	うち完了分 —	下水道幹線延長 103km ポンプ場能力 456m ³ /s	下水道幹線延長 110km ポンプ場能力 495m ³ /s
進捗率	—	下水道幹線延長 66% ポンプ場能力 59%	下水道幹線延長 71% ポンプ場能力 64%
	—	雨水対策整備率（市全域） 78% 事業費ベース 67%	雨水対策整備率（市全域） 80% 事業費ベース 69%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）</p> <p>費用便益比が1以上と投資効果がある。また、全国的に局地的集中豪雨の発生頻度が増加傾向であり、大阪市内においても23年～25年で大きな浸水被害が発生している。また、地下空間への雨水流入による危険性が指摘されており、本事業に対してのニーズは高くなっている。このため、別途事業で実施する局地的な対策とあわせて、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。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 A（完了時期の実現可能性が高い）</p> <p>事業全体とし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る。</p>
	<p>《事業の優先度》 A（影響が極めて大きい）</p> <p>[重点化の考え方] 建設局運営方針において重点的に取り組む戦略として位置付けられており、重点的に予算を投資し事業を推進する。 [事業が遅れることによる影響] 現在もなお浸水被害が生じており、別途事業において局地対策等を行い被害軽減を図っているものの、根本的な能力増強を行う本事業が遅れることにより市民の安心安全が脅かされることとなる。</p>
	<p>【対応方針（原案）】事業継続（A）…完了時期を宣言し、重点的に実施するもの</p> <p>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、本事業に対しての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。</p> <p>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。</p> <p>以上を総合的に勘案すると、事業継続（A）が妥当と判断する。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、下水道事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P43 「下水道事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（A）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 24 大阪市公共下水道事業（合流式下水道改善事業）

(1) 事業の実施状況

事業概要	大阪市域（流域関連公共下水道区域除く）					
	雨天時下水活性汚泥処理法（3W処理法）：全12処理場に導入 凝集傾斜板沈殿処理法：1処理場に導入 雨水滞水池：32万m ³ など					
費用便益分析	[効果項目]・公共用水域の水質保全効果 [受益者]・大阪市域の下水処理場から放流される公共用水域の利用者					
	費用便益比（B/C）=6.05（総便益B：17,673億円、総費用C：2,922億円）					
進捗状況	事業開始時点（平成3年度）		前回評価時点（平成20年度）		今回評価時点（平成25年度）	
経過及び完了予定	事業開始年度 完了予定年度	平成3年度 平成35年度	事業開始年度 完了予定年度	平成3年度 平成35年度	事業開始年度 完了予定年度	平成3年度 平成35年度
事業費	3,000億円		2,000億円		2,000億円	
事業規模	—		3W処理法 全12処理場 凝集傾斜板沈殿 1処理場 雨水滞水池 32万m ³	3W処理法 全12処理場 凝集傾斜板沈殿 1処理場 雨水滞水池 32万m ³		
うち完了分	—		3W処理法 全12処理場 凝集傾斜板沈殿 1処理場 雨水滞水池 6万m ³	3W処理法 全12処理場 凝集傾斜板沈殿 1処理場 雨水滞水池 9万m ³		
進捗率	—		3W処理法 100% 凝集傾斜板沈殿 — 雨水滞水池 23%	3W処理法 100% 凝集傾斜板沈殿 — 雨水滞水池 28%		
	—		合流式下水道改善率 47% 事業費ベース 33%	合流式下水道改善率 51% 事業費ベース 46%		

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	<p>《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している） 費用便益比が1以上と投資効果があり、また法令で定められた基準を下水道事業者の責務として遵守する観点からも必要性は高い。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 B（完了時期の見通しあり） 事業全体としては概ね着実に進捗が図られている。</p>
	<p>《事業の優先度》 B（影響大） [重点化の考え方] 建設局運営方針において重点的に取り組む戦略として位置付けられており、重点的に予算を投資し事業を推進する。 [事業が遅れることによる影響] 事業が遅れることにより、下水道法施行令に規定されている年限（平成35年度末）までに雨天時放流水質基準を達成できない。</p>
	<p>【対応方針（原案）】 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 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（B）が妥当と判断する。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、下水道事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P43 「下水道事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

事業番号 25 大阪市公共下水道事業（高度処理事業）

(1) 事業の実施状況

事業概要	大阪市域（流域関連公共下水道区域除く） 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		
費用便益分析	[効果項目]・公共用水域の水質保全効果（窒素等の栄養塩類が除去されることによる水質汚濁の軽減効果） [受益者]・大阪市域の下水処理場から放流される公共用水域の利用者 費用便益比（B/C）=8.34 （総便益B：5,920億円、総費用C：710億円）		
進捗状況	事業開始時点（平成20年度）	前回評価時点（平成20年度）	今回評価時点（平成25年度）
経過及び完了予定	事業開始年度 平成19年度 完了予定年度 平成37年度	事業開始年度 平成19年度 完了予定年度 平成37年度	事業開始年度 平成19年度 完了予定年度 平成37年度
事業費	350億円	350億円	350億円
事業規模	導入処理場数 5か所 （窒素除去対応）	導入処理場数 5か所 （窒素除去対応）	導入処理場数 5か所 （窒素除去対応）
うち完了分	—	導入済処理場 0か所	導入済処理場 0か所
進捗率	—	事業費ベース 0%	事業費ベース 4%

(2) 所管局の評価案

視点ごとの評価	《事業の必要性》 A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している） 費用便益比が1以上と投資効果があり、また法令で規定されている計画を下水道事業者の責務として遵守する観点からも必要性は高い。
	《事業の実現見通し》 B（完了時期の見通しあり） 事業全体としては概ね着実に進捗が図られている。
	《事業の優先度》 B（影響大） [重点化の考え方] 建設局運営方針において重点的に取り組む戦略として位置付けられており、重点的に予算を投資し事業を推進する。 [事業が遅れることによる影響] 事業が遅れることにより、大阪湾流域別下水道整備総合計画に規定されている水質基準を達成年限（暫定基準：平成37年度末）までに完了できない。
	【対応方針（原案）】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
	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（B）が妥当と判断する。

(3) 有識者会議での質疑等の経過

※個別事業ではなく、下水道事業全体にかかるものとして質疑応答があった。

P43 「下水道事業全体にかかる質疑等の経過」を参照

(4) 有識者の意見

○「事業の必要性」「事業の実現見通し」「事業の優先度」の3つの視点での分析も適切であり、事業継続（B）とする評価案は妥当である。（全委員）

下水道事業全体にかかる質疑等の経過

- ・第2回会議において角野委員より、抜本的浸水対策の支出が減り、高度処理が新しく出て来ているが、高度処理を重視していくという方針なのかとの質問があった。

これに対して建設局より、浸水対策というのは市民の安全・安心の確保のため非常に重要な事業で、事業費は今の財源の中で最大限確保している。その一方で水質保全についても法令等で水質の目標が規定されており、合流改善・高度処理についても一定の進捗を図る必要がある。ただし、どちらが優先かといわれれば、安全・安心の確保の優先度は高いと認識しており、総合評価で抜本的浸水対策のみを事業継続（A）としているとの説明があった。

- ・さらに、角野委員より、下水道事業決算の推移を見ると『その他』が最も多い。おそらく更新だと思うが、更新の事業を重点的に挙げる必要はなかったのかとの質問があった。

これに対して建設局より、運営方針の中では重点的な戦略として当然位置づけているが、施設の単純改築は再評価の対象外のため、評価対象としていないとの説明があった。

2 対象事業全体に関する意見（長期継続事業の進捗促進について）

特定の事業に限定しない課題にかかる、有識者会議における議論の経過と意見については、次のとおりである。

(1) 有識者会議での質疑等の経過

第1回会議において、次のとおり質疑応答があった。（※一部応答については第2回会議におけるものを含む）

- ・角野委員より、街路事業に関して、用地取得後長期間未着工のままの場合、市民に与える印象も良くない。

少なくとも、用地取得した部分について、工事可能な部分は実施する姿勢が必要との意見とともに、ある程度まとまって用地取得できれば、評価が事業継続（C）であっても工事の実施を検討するという点か、事業継続（C）の事業については、買取申出への対応を優先するとの説明だが、用地取得した部分の工事实施の適否についての評価判断はどうなっているかとの質問があった。

これに対して建設局より、用地取得が虫食いの状態では施工はできないが、交差点から交差点までの区間で用地が取得出来るなど環境が整った段階で工事を進めているとの説明があった。

- ・加茂委員より、街路事業に関して、（工事を進捗させなくても）事業を継続しているだけでコストがかかっているということについても考慮いただきたいとの意見があった。

これに対して建設局より、事業で取得した用地の維持管理を既に供用している道路や公園の維持管理とあわせて行うなど、その費用は最小限となっているとの説明があった。

- ・角野委員より、街路事業に関して、「現在の重点整備路線完了後の次なる重点路線の考え方」について、追加資料の要求があった。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、重点整備路線等の完了後は、限られた予算を効果的に執行するため、事業効果が高く早期に効果発現が見込める路線「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）における路線、他事業関連路線、鉄道・立体交差事業関連路線、これまで着実に事業が進捗しており、概ね用地取得の目途がたっている路線」について、選択と集中を行い整備促進に努めるとの説明があった。

- ・加茂委員・水谷委員より、「事業を長期間継続することにより生じる支出、土地を活用できないことによる逸失利益（固定資産税等）、及び市民へ与える印象に対する考え方」について、追加資料の要求があった。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出があり、事業で取得した用地については、道路用地では防塵舗装を行うことで安全な通行路を確保するとともに雑草等の発生を防いでおり、また、道路・公園用地ではネットフェンスを設置することで不法投棄や不法占拠を防いでいる。さらに、これらの維持管理は、既に供用している道路や公園の維持管理とあわせて行っているため、その費用は最小限となっている。また、取得した用地は、可能な箇所から本整備や暫定整備を行うほか、駐輪場や広場としての仮整備、あるいは公募により民間駐車場として収入を得るなど、可能な限り未利用地の有効利用に努めることで、市民に与える印象にも配慮しているとの説明があった。

- ・水谷委員より、事業番号8 尼崎平野線（山王）整備事業について、昭和50年の開始だが、休止・見直し等を検討すべき事業なのか、そうでなければ、評価を上げ、早期に完了すべきでないかとの質問があった。

これに対して建設局より、他の重点整備路線の収束を待つまで十分な予算を確保できるような見直しはない。ただし、密集市街地の防災骨格を形成する路線であり、限定的な実施にはとどまるが、粛々と事業を進める必要があるとの説明があった。

- ・これを受けて水谷委員より、予算がつけられれば実施するというのではなく、時間の観念をもって、早期に開始した事業は評価を上げて早期に完了すべきではないかとの意見があった。
また、角野委員より、当事業は密集市街地の骨格となる道路であることから、事業継続（B）として速やかに事業進捗させるべきでないかとの意見があり、第2回会議で追加資料（建設事業評価再評価事業の進捗状況）を確認のうえ、第3回会議において意見を決定することとした。

これに対して第2回会議において、建設局より追加資料の提出に併せて、再検討を行った結果、密集市街地のうち特に優先的な取組みが必要な地区における路線であり、今後、着実な事業進捗を図るべく、事業継続（B）とすることがよいと考えているとの説明があった。

第2回会議において、次のとおり質疑応答があった。

- ・松島委員より、追加資料（建設事業評価 再評価事業の進捗状況）に関して、予算に余裕があれば評価を上げるかどうかということの参考にするため、再評価対象外の事業の事業費推移の理由等について説明いただきたいとの質問があった。

これに対して建設局より、再評価対象外の事業には、淀川左岸線事業（阪高との合併事業）、既に再評価事業として終了した事業、新規事業などがあり、事業の重要性からこれらにも予算が必要であり、この部分を削って再評価事業に配分することは難しいとの説明があった。

第3回会議において、意見のとりまとめを行う中で、次のとおり有識者より意見・提言があった。

- ・加茂委員より、長期化している事業の問題については街路事業に限らず全事業に関する意見として整理すべきとの意見があった。
- ・松島委員より、事業開始から長期間が経っているものについて、たなざらしにせず、実施するにしても中止するにしても、どちらかに早く決断すべきとの意見があった。
- ・塚口座長より、予算の制約があると思うが、必要性の高い事業もあり、できるだけ前に進めていただきたい。特に防災等の市民の安全にかかわる問題についてはは早く進めていただきたいとの意見があった。
- ・高瀬委員より、長期にわたって進捗があまり見られないものについては、その原因を究明のうえ新たな事業内容、方針を検討しなおす等、今までとは違うやり方・切り口で、目的達成する方法を検討すべきとの意見があった。

これを受けて、塚口座長より、あまりに長期間、進捗が見られないまま継続することは問題であり、目的を達成するために、多少柔軟な対応が考えられないか、前に一つでも進めるような方法を検討いただきたいとの意見があった。

また、松島委員より、「事業を長期間継続することにより生じる支出、逸失利益」を考慮の上、事業の進捗のために工夫されたいとの意見があった。

(2) 有識者の意見

今回の再評価対象事業については、当初の完了予定から大きく遅延している事業が多く、当初の完了予定年度から20年以上経過しているものの完了の目途が立っていない事業も複数見受けられるが、これらの事業については、概ね用地取得の難航および財源確保の困難さにより長期化しているとの説明であった。

これらの事業については、予算の制約はあると思われるが、必要性の高い事業も多く、できるだけ進捗を図るべきであり、特に、密集市街地の骨格となる街路等、市民の安全・安心に関わる防災上重要な事業については、早期の進捗を図られたい。

また、長期化している事業については、長期化による支出および逸失利益、市民に与える影響等について改めて認識し、長期化の原因を究明したうえで、事業の目的を達成するための新たな事業内容あるいは実施方法を検討するなど一つでも前に進めるような方法を検討すべきである。

(全委員)