

平成25年度 事業再評価 対象事業及び評価一覧表

別紙

※1 再評価理由

- 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 0件
 - 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(*) 0件
 - 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(*) 0件
 - 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(*) 25件
 - ⑤その他市長が特に必要と認めるもの 0件
- *平成25年度までに事業完了予定のものを除く。

※2 「対応方針」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
- 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
- 事業休止(D):複数年にわたって予算の執行を行わないもの
- 事業中止(E):事業を中止するもの

対応方針件数
(原案時点)
8件(8件)
10件(8件)
7件(9件)
0件(0件)
0件(0件)

| No. | 所管 | 事業種別 | 事業名 | 事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの | 費用便益 分析 (B/C) | 再評価 理由 ※1 | 対応方針 (原案)の 分類※2 | 有識者 意見の 概要 | 対応方針 分類※2 | 平成26年度の取組 | |
|-----|-----|------|------------------------------|--|---------------------|-----------------|-----------------------|------------------|--|---------------------|-------|
| | | | | | | | | | | 取組内容 | 予算(案) |
| 1 | 建設局 | 街路 | 北野今市線 整備事業 | 事業開始 S45 完了予定 H27[H22] 総事業費 329[322]億円 既投資額 314[307]億円 進捗率 事業費へ入 95%[95%] 用地取得率 95%[94%] 工事進捗率 58%[56%] | 6.94 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 事業継続 (A) 本路線は、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)を形成し、アクセス性の向上や交通の円滑化が図られるとともに、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いることから、事業実施の必要性が高く、事業遅延による影響が大きい。また、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、事業進捗を図っていることから「事業継続(A)」とする。 本路線は、用地取得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、重点整備路線として予算を確保し、用地取得完了後集中的に工事を実施するなど、平成27年度での完了に向けて重点的に事業を実施する。 | ・測量 ・用地取得 | 1.8億円 |
| 2 | | | 生玉片江線 整備事業 | 事業開始 S46 完了予定 H27[H22] 総事業費 214[212]億円 既投資額 205[187]億円 進捗率 事業費へ入 95%[88%] 用地取得率 99%[94%] 工事進捗率 75%[55%] | 3.51 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 事業継続 (A) 本路線は、都心部と大阪東部を東西に連絡することにより、機能的な道路ネットワークを形成し、交通の円滑化や安全・安心な歩行空間の確保が図られるとともに、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、事業実施の必要性が高く、事業遅延による影響が大きい。また、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、事業進捗を図っていることから「事業継続(A)」とする。 本路線は、用地取得難航により事業が長期化していたが、用地取得も概ね完了しており、重点整備路線として予算を確保し、用地取得完了後集中的に工事を実施するなど、平成27年度での完了に向けて重点的に事業を実施する。 | ・測量 | 200万円 |
| 3 | | | 歌島豊里線 整備事業 | 事業開始 S48 完了予定 H30[H22] 総事業費 247[241]億円 既投資額 232[225]億円 進捗率 事業費へ入 94%[93%] 用地取得率 98%[99%] 工事進捗率 59%[55%] | 10.47 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 事業継続 (A) 本路線は、大阪北部から東部への機能的な道路ネットワークを形成し、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、事業実施の必要性が高く、事業遅延による影響が大きい。また、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、事業進捗を図っていることや、周辺で進んでいる阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業などの関連事業と一体的に整備する必要があることから「事業継続(A)」とする。 本路線は、用地取得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、重点整備路線として重点的に予算を確保し、用地取得完了後集中的に工事を実施し、現在施工中の一部区間は完成したい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年度での完了に向けて重点的に事業を実施する。 | ・測量 ・用地取得 ・工事 | 1.0億円 |
| 4 | | | 本庄西天満線 (神山) 整備事業 | 事業開始 H 6 完了予定 H30[H26] 総事業費 191[189]億円 既投資額 163[161]億円 進捗率 事業費へ入 85%[85%] 用地取得率 95%[93%] 工事進捗率 71%[71%] | 1.87 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (B) | 妥当 である | 事業継続 (B) 本路線は、都心部で再開発の進む大阪駅北地区(うめきた)と、業務・商業施設が集積する市街地である大阪駅東側を南北に縦断する幹線道路として道路ネットワーク機能の強化などが図られ、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、歩道整備にあわせて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が向上するため、事業実施の必要性は高く、事業遅延による影響も大きい。また、用地取得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割が完成しており、年次計画どおりの予算が確保できれば完了予定年度での完了が見込めることから「事業継続(B)」とする。 今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成30年度での完了をめざす。 | ・測量 ・用地取得 | 2.7億円 |
| 5 | | | 東野田 河堀口線 (大手前) 整備事業 | 事業開始 S56 完了予定 H30[H25] 総事業費 22[24]億円 既投資額 14億円 進捗率 事業費へ入 64%[58%] 用地取得率 42%[42%] 工事進捗率 6%[6%] | 3.41 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (B) | 妥当 である | 事業継続 (B) 本路線は、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た電線類の地中化などにより、歩行者等の安全・安心な歩行空間の確保や防災機能の向上が図られるなど、事業実施の必要性は高く、事業遅延による影響も大きい。また、残る用地取得が国有地2件のみとなっており、年次計画通りの予算が確保できれば完了予定年度での完了が見込めることから「事業継続(B)」とする。 今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成30年度での完了をめざす。 | ・測量 ・用地取得 ・工事 | 1.5億円 |

| No. | 所管 | 事業種別 | 事業名 | 事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの | 費用便益分析 (B/C) | 再評価理由 ※1 | 対応方針 (原案)の分類※2 | 有識者意見の概要 | 対応方針 分類※2 | 平成26年度の取組 | | |
|-----|-----|------|-------------------------|---|-----------------------|-----------------|-------------------|---------------------------------|--------------|--|--------------|-------|
| | | | | | | | | | | 取組内容 | 予算(案) | |
| 6 | 建設局 | 街路 | 田辺出戸線 (長吉出戸) 整備事業 | 事業開始 S57 完了予定 H26[H22] 総事業費 36[35]億円 既投資額 34[33]億円 進捗率 事業費ベース 94%[94%] 用地取得率 98%[98%] 工事進捗率 99%[52%] | 用地・工事ともに進捗率90%以上のため省略 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (B) | 妥当である | 事業継続 (B) | 本路線は、本市東南部の東住吉区と平野区を東西に連絡する補助幹線道路であり、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られることから、事業実施の必要性は高い。また、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り平成21年度に道路として概成しており、権利者との交渉を進め、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「事業継続(B)」とする。 今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、早期の完了をめざす。 | ・測量 | 200万円 |
| 7 | | | 長吉線 整備事業 | 事業開始 H1 完了予定 H26[H25] 総事業費 33億円 既投資額 33億円 進捗率 事業費ベース 99%[99%] 用地取得率 98%[98%] 工事進捗率 99%[99%] | 用地・工事ともに進捗率90%以上のため省略 | ④ 再評価 4回目 | 事業継続 (B) | 妥当である | 事業継続 (B) | 本路線は、近接して地下鉄谷町線長原駅があり、歩行者・自転車等の交通量が多く、道路幅幅を行い、歩行者等の安全の確保や自動車交通の円滑化、アクセス性の向上などが図られることから、事業実施の必要性は高い。また、道路として概成しており、権利者との交渉を進め、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「事業継続(B)」とする。 今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、早期の完了をめざす。 | ・測量 | 200万円 |
| 8 | | | 尼崎平野線 (山王) 整備事業 | 事業開始 S50 完了予定 H29[H27] 総事業費 47億円 既投資額 18億円 進捗率 事業費ベース 39%[39%] 用地取得率 42%[38%] 工事進捗率 0%[0%] | 25.89 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (C) | 事業継続 (B) が妥当である (欄外参照) | 事業継続 (B) | 本路線は、尼崎市から都心部を経由し本市南東部の平野区へ至る、一部が国道25号及び国道43号にも指定されており、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)における骨格ともなる主要な幹線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るなど防災上必要な路線として、事業実施の必要性は高く、事業遅延による影響も大きいことから「事業継続(B)」とする。 なお、本路線については、延焼遮断機能や歩行者等の通行空間を一定確保していることから有識者会議に諮る時点の評価案では「事業継続(C)」としていたが、南海トラフ巨大地震に備えた取組みとして平成26年度より密集市街地対策をさらに推進していくこととしており、密集市街地の防災骨格となる本路線について、市民の安全安心に直結する必要性の高い事業として、有識者の意見を踏まえ、早期の完了をめざすべく「事業継続(B)」とした。 今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成29年度での完了をめざす。 | ・測量 ・用地取得 | 2.5億円 |
| 9 | | | 生野線 整備事業 | 事業開始 S60 完了予定 H31[H27] 総事業費 40億円 既投資額 37億円 進捗率 事業費ベース 91%[91%] 用地取得率 84%[84%] 工事進捗率 72%[72%] | 1.49 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (C) | 事業継続 (B) が妥当である (欄外参照) | 事業継続 (B) | 本路線は、本市南東部に位置する主要幹線である豊里矢田線と内環状線(新庄大和川線)を東西に連絡し、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)における骨格ともなる補助幹線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るなど防災上必要な路線として、事業実施の必要性は高く、事業遅延による影響も大きいことから「事業継続(B)」とする。 なお、本路線については、延焼遮断機能や歩行者等の通行空間を一定確保していることから有識者会議に諮る時点の評価案では「事業継続(C)」としていたが、南海トラフ巨大地震に備えた取組みとして平成26年度より密集市街地対策をさらに推進していくこととしており、密集市街地の防災骨格となる本路線について、市民の安全安心に直結する必要性の高い事業として、有識者の意見を踏まえ、早期の完了をめざすべく「事業継続(B)」とした。 今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成31年度での完了をめざす。 | ・測量 | 200万円 |

【有識者意見の概要】

事業番号8
尼崎平野線(山王)整備事業

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

事業番号9
生野線整備事業

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

| No. | 所管 | 事業種別 | 事業名 | 事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの | 費用便益 分析 (B/C) | 再評価 理由 ※1 | 対応方針 (原案)の 分類※2 | 有識者 意見の 概要 | 分類※2 | 対応方針 | 平成26年度の取組 | |
|-----|-----|-------------------------|--|--|--------------------------------|-----------------|-----------------------|------------------|---|--|---------------------|---------|
| | | | | | | | | | | | 取組内容 | 予算(案) |
| 10 | 建設局 | 街路 | 豊里矢田線 (鴨野・蒲生) 整備事業 | 事業開始 S61 完了予定 H28[H27] 総事業費 150[146]億円 既投資額 98[93]億円 進捗率 事業費へ入 65%[64%] 用地取得率 87%[79%] 工事進捗率 43%[43%] | 4.77 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (C) | 妥当 である | 事業継続 (C) | 本路線は、本市東部を南北に貫く幹線道路で、本区間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や歩道設置などによる安全性及び防災性の向上が図られるため、事業実施の必要性は高いものの、残る用地取得や鴨野橋の拡幅架替に多額の事業費と期間を要することから、整備効果の早期発現は難しい。また、事業遅延により歩行者等の安全安心な通行空間の確保などにも影響があるものの、限られた予算の中で事業を実施せざるを得ないことから「事業継続(C)」とする。 本路線は、重点的な予算配分が難しく、買取要望への対応など限定的な事業実施となり、事業完了には長期間を要するが、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。 | ・測量 ・用地取得 ・工事 | 5,800万円 |
| 11 | | | 正蓮寺川 北岸線 (伝法) 整備事業 | 事業開始 H1 完了予定 H29[H27] 総事業費 68億円 既投資額 21[20]億円 進捗率 事業費へ入 31%[29%] 用地取得率 64%[56%] 工事進捗率 0%[0%] | 1.54 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (C) | 妥当 である | 事業継続 (C) | 本路線は、本市西部臨海地区と高見地区を結び、終点部では桜島東野田線へ連絡する淀川左岸下流域の東西の道路ネットワークを形成する幹線道路で、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て防災性や、歩道設置による歩行者等の安全性が向上するため、事業実施の必要性は高いものの、残る用地取得や整備工事に多額の事業費と期間を要することから、整備効果の早期発現は難しい。また、事業遅延により歩行者等の安全安心な通行空間の確保などにも影響があるものの、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で歩行者の通行空間を一定確保しており、限られた予算の中で事業を実施せざるを得ないことから「事業継続(C)」とする。 本路線は、重点的な予算配分が難しく、買取要望への対応など限定的な事業実施となり、事業完了には長期間を要するが、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。 | ・測量 ・用地取得 | 1.3億円 |
| 12 | | | 尼崎堺線 (住之江) 整備事業 | 事業開始 H6 完了予定 H29[H27] 総事業費 12億円 既投資額 8億円 進捗率 事業費へ入 63%[63%] 用地取得率 62%[62%] 工事進捗率 0%[0%] | 1.47 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (C) | 妥当 である | 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集中しているとともに、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共公益施設があることから、交差点改良や歩道拡幅などを行うことにより、自動車交通の円滑化なども一定図られており、限られた予算の中で事業を実施せざるを得ないことから「事業継続(C)」とする。 本路線は、重点的な予算配分が難しく、買取要望への対応など限定的な事業実施となり、事業完了には長期間を要するが、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。 | ・測量 ・用地取得 | 1,900万円 |
| 13 | | | 中之島 歩行者専用道 2号線 整備事業 | 事業開始 H9 完了予定 H33[H27] 総事業費 23億円 既投資額 22億円 進捗率 事業費へ入 96%[96%] 用地取得率 100%[100%] 工事進捗率 0%[0%] | 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 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (C) | 妥当 である | 事業継続 (C) | 本路線は、中之島周辺地区を周遊する歩行者専用道路であり、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を図るなど、事業実施の必要性は高いものの、既設道路には歩道を有しており、歩行者等の通行空間は一定確保できていることから「事業継続(C)」とする。 本路線の整備は、平成28年度に事業化を予定している中之島5丁目開発における土地利用計画や開発手法等の検討にあわせて調整を進めている。特に、本路線は、河川堤防天端部に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なっている。このことから、単独で事業を進めるのではなく開発計画にあわせて事業を実施する予定である。 | ・関係機関等との調整 | — |
| 14 | 道路 | 国道479号 清水共同溝 整備事業 | 事業開始 H11 完了予定 H28 総事業費 110[122]億円 既投資額 65[46]億円 進捗率 事業費へ入 59%[38%] 工事進捗率67%[11%] | 1.43 | ④ 再評価 2回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 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(A)」とする。 本事業については、事業実施に伴う用地取得もなく、財源等の確保に関しても、将来入溝予定の企業体からの分担金を受けつつ事業を進めていることから、今後も企業体との調整を密に図り、平成28年の工事完了に向けて重点的に事業を実施する。 | ・共同溝工事 (シールド工事等) | 7.2億円 | |

| No. | 所管 | 事業種別 | 事業名 | 事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの | 費用便益 分析 (B/C) | 再評価 理由 ※1 | 対応方針 (原案)の 分類※2 | 有識者 意見の 概要 | 分類※2 | 対応方針 | 平成26年度の取組 | |
|-----|-----|------|-----------|--|-----------------------|-----------------|-----------------------|------------------|---------|---|-----------------------|---------|
| | | | | | | | | | | | 取組内容 | 予算(案) |
| 15 | 建設局 | 都市公園 | 鶴見緑地事業 | 事業開始 S41 完了予定 H29 総事業費 1,275[1,288]億円 既投資額 1,272[1,266]億円 進捗率 事業費へ入 99.8%[98%] 用地取得率 100%[99.8%] 工事進捗率 97%[97%] | 用地・工事ともに進捗率90%以上のため省略 | ④ 再評価4回目 | 事業継続(B) | 妥当である | 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㎡/人で、政令市平均6.61㎡/人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11月より再公募を実施しており、平成26年3月の応募受付及び事業者決定を予定している。 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ており、一定の完了時期の見通しがあることから「事業継続(B)」とする。 平成26年度以降も事業者公募による事業の取組みにより、平成29年度での事業完了をめざす。 | ・事業者公募による事業(運動施設・売店等) | — |
| 16 | | | 毛馬桜之宮公園事業 | 事業開始 S42 完了予定 H35 総事業費 166[165]億円 既投資額 147[145]億円 進捗率 事業費へ入 89%[88%] 用地取得率 99.8%[99.8%] 工事進捗率 87%[85%] | 3.82 | ④ 再評価4回目 | 事業継続(C) | 妥当である | 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、都市計画決定面積約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㎡/人で、政令市平均6.61㎡/人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。 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。 現在の厳しい予算状況の中、本公園については平成26年度以降も当面の間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について整備を行うなど限定的な事業実施となり、事業完了には長期間を要するが、事業効果の早期発現に努める。 | ・園路広場整備 | 6,500万円 |
| 17 | | | 巽公園事業 | 事業開始 S63 完了予定 H29 総事業費 163[164]億円 既投資額 157億円 進捗率 事業費へ入 96%[96%] 用地取得率 97%[97%] 工事進捗率 60%[56%] | 3.74 | ④ 再評価4回目 | 事業継続(C) | 妥当である | 事業継続(C) | 巽公園は、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㎡/人で、政令市平均6.6㎡/人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。 未整備エリアを除いて約60.0%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。 現在の厳しい予算状況の中、本公園の未取得用地については平成26年度以降も引き続き地権者の買取り要望に応じた用地買収を行うとともに、取得済み区域について整備を行うなど限定的な事業実施となり、事業完了には長期間を要するが、事業効果の早期発現に努める。 | ・園路広場整備 | 2,100万円 |
| 18 | | | 中之島西公園事業 | 事業開始 S53 完了予定 H29 [H24] 総事業費 54億円 既投資額 53億円 進捗率 事業費へ入 98%[98%] 用地取得率 97%[97%] 工事進捗率 95%[95%] | 用地・工事ともに進捗率90%以上のため省略 | ④ 再評価4回目 | 事業継続(C) | 妥当である | 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㎡/人で、政令市平均6.6㎡/人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り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。 現在の厳しい予算状況の中、本公園の未取得用地については平成26年度以降も引き続き地権者の買取り要望に応じた用地買収を行うとともに、取得済み区域について整備を行うなど限定的な事業実施となり、事業完了には長期間を要するが、事業効果の早期発現に努める。 | ・用地取得 | 5,000万円 |

| No. | 所管 | 事業種別 | 事業名 | 事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの | 費用便益 分析 (B/C) | 再評価 理由 ※1 | 対応方針 (原案)の 分類※2 | 有識者 意見の 概要 | 対応方針 分類※2 | 平成26年度の取組 | | |
|-----|-------|------------|-----------------------|--|----------------------------|---------------------|-----------------------|------------------|--------------|--|------------------|--------|
| | | | | | | | | | | 取組内容 | 予算(案) | |
| 19 | 都市整備局 | 土地 区画整理 | 三国東地区 土地区画 整理事業 | 事業開始 H11 完了予定 H32 総事業費 474億円 既投資額 198[150]億円 進捗率 事業費べ-ス 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 | ④ 再評価 2回目 | 事業継続 (B) | 妥当 である | 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、土地区画整理事業の必要性和整備効果は高く、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おり、完了予定年度での完了が見込めることから「事業継続(B)」とする。 今後も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、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年度に概成するとともに、事業全体では平成32年度での完了をめざす。 | ・建物移転 ・公共施設整備 | 36.6億円 |
| 20 | 港湾局 | 土地造成 | 第6貯木場 土地造成事業 | 事業開始 H8 完了予定 H30[H26] 総事業費 61[67]億円 既投資額 51[43]億円 進捗率 事業費べ-ス 84%[64%] 埋立土量70%[32%] | 1.18 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 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。 また、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ことから「事業継続(A)」とする。 今後も引き続き、阪神高速大和川線シールド工事と連携しながら事業の進捗を図り、平成30年度での完了に向けて重点的に事業を実施する。 | ・下水道基本設計 | 900万円 |
| 21 | | | 夢洲 土地造成事業 | 事業開始 H3 埋立竣功 H37[H26] 完了予定 H50[H37] 総事業費 1.390億円 既投資額 552[454]億円 進捗率 事業費べ-ス 40%[33%] 埋立面積 27%[12%] | 1.05 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 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ことから「事業継続(A)」とする。 「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る、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、平成50年度での完了に向けて重点的に事業を実施する。 | ・道路・上下水道整備 | 13.6億円 |

| No. | 所管 | 事業種別 | 事業名 | 事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの | 費用便益 分析 (B/C) | 再評価 理由 ※1 | 対応方針 (原案)の 分類※2 | 有識者 意見の 概要 | 対応方針 分類※2 | 平成26年度の取組 | | |
|-----|-----|------|------------------------------------|---|------------------------------------|-----------------|-----------------------|------------------|--------------|--|--|--------|
| | | | | | | | | | | 取組内容 | 予算(案) | |
| 22 | | 河川 | 城北川改修事業 | 事業開始 S61 計画変更 H25 完了予定 H27[H33] 総事業費 472[540]億円 既投資額 467[457]億円 進捗率 事業費へス 99%(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 | ④ 再評価 4回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 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に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年度に完了予定であることから、重点的に事業を進めていくこととし「事業継続(A)」とする。 今後も平成27年度での事業完了に向けて重点的に事業を実施する。 | ・「新森小路橋」 の架け替え ・河床掘削 | 3.0億円 |
| 23 | 建設局 | 下水道 | 大阪市 公共下水道事業 (抜本的 浸水対策事業) | 事業開始 S56 完了予定 H50 総事業費 9,600億円 既投資額 6,629[6,417]億円 進捗率 事業費へス 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) 80%[78%] | 2.32 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (A) | 妥当 である | 事業継続 (A) | 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し「事業継続(A)」とする。 今後も引き続き、コスト縮減や効果の早期発現を図りながら、平成50年度での事業完了をめざして重点的に事業を実施する。 | ・新今里～寺田 町下水道幹線 の建設 ・淀の大放水路 (大隅～十八条 下水道幹線)の 建設 ・此花下水道処理 場内ポンプ場の 建設 等 | 44.6億円 |
| 24 | | | 大阪市 公共下水道事業 (合流式下水道 改善事業) | 事業開始 H3 完了予定 H35 総事業費 2,000億円 既投資額 912[650]億円 進捗率 事業費へス 46%[33%] 3W処理法 100%[100%] 凝集傾斜板沈殿 一 雨水滞水池 28%[23%] 合流式下水道改善率 51%[47%] | 6.05 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (B) | 妥当 である | 事業継続 (B) | 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化による、河川の水質浄化を目的とする本事業の必要性の変化はなく、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、完了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し「事業継続(B)」とする。 今後も引き続き、コスト縮減や効果の早期発現を図りながら、予算の範囲内で着実に事業実施に努め、平成35年度での事業完了をめざす。 | ・平成の太閤下 水の建設 ・住之江下水処理 場雨水滞水池の 建設 等 | 23.2億円 |
| 25 | | | 大阪市 公共下水道事業 (高度処理事業) | 事業開始 H19 完了予定 H37 総事業費 350億円 既投資額 15[0]億円 進捗率 事業費へス 4%[0%] | 8.34 | ④ 再評価 3回目 | 事業継続 (B) | 妥当 である | 事業継続 (B) | 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化による、河川の水質浄化を目的とする本事業の必要性の変化はなく、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、完了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し、「事業継続(B)」とする。 今後も引き続き、コスト縮減や効果の早期発現を図りながら、老朽設備の更新に合わせて着実に事業実施に努め、平成37年度での事業完了をめざす。 | ・今福下水処理 場水処理設備 の改築更新 等 | 4.8億円 |