

○都市整備局所管 土地区画整理事業

No	事業種別 事業名 [再評価理由]	事業内容	事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの 初評価事業は開始時点値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方		
8	区画整理事業 淡路駅周辺地区 土地区画整理事業 [再評価後 5年経過(3回目)]	[規模] 施行面積：8.9ha 都市計画道路： 淡路駅前線（幅員 16m、延長 1,146m） 阪急付属街路淡路駅前線（幅員 6m、 延長 478m） 淡路駅前交通広場（面積 4,806㎡） 区画道路：23 路線（幅員 6～12m、延 長 1,416m） 公園：2 箇所（2,740m） [目的] 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差 事業に併せ、淡路駅周辺の交通の円滑 化と安全で快適な歩行者空間の確保、 並びに、防災性の向上、健全な市街地 としての整備を図るため、駅前広場、 幹線道路及び公園等の公共施設の整備 改善を行うとともに、駅前街区におけ る土地の高度利用の促進と周辺部にお ける良好な住宅地としての整備を図る ことを目的とする。	事業開始 H6 事業完了 H32[H32] 総事業費 368[368]億円 既投資額 307[227]億円 進捗率 事業費比率 82.88% 建物移転 95.7%[71.3%] 街路排水 48.5%[27.0%] 街路築造 58.3%[38.2%] ○変更点 なし	街路 事業 1.25 区画 整理 事業 1.63	視 点 毎 の 評 価	事業の必要性 A～C	事業実施前の当地区の状況は阪急電鉄淡路駅の東側を中心に沿道型の商店街が形成され、その周囲は、主として、小規模低層の老朽化した木造の住宅が密集する住宅地として利用されている。 <u>防災上問題があった建物の建て詰まりを解消し、事業目的である防災性の向上を図るとともに、連立事業と合わせて駅周辺の交通の円滑化を図ることにより、駅前商店街の商業活動の活性化を図るなど、事業実施の必要性は高い。</u>
						事業の実現 見通し A	現在の事業状況としては、 <u>建物移転率 95.7%と進捗し、今後、平成 30 年度の大阪外環状鉄道の開業に合わせるべく、地区東エリアの都市計画道路淡路駅前線の完成を予定</u> しており、地区西エリアのまちの整備については、連立事業による鉄道の高架切替後に着手し、 <u>平成 32 年度に完成、換地処分を行う</u> 見込みである。 当地区の土地区画整理事業と阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業は、互いの事業進捗に大きく影響を受けることから、引き続き緊密な連携を図りながら事業を進めていく。
						事業の優先度 A	都市整備局運営方針における取組として、「 <u>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に対策を講じながら着実な進捗を図る。</u> 」としており、「 <u>事業が長期化しないよう着実に実施すること</u> 」としていることから事業の優先度は高い。
					対 応 方 針 原 案	事業継続 (A) 前回評価 事業継続(A)	<u>防災性の向上及び駅周辺の交通の円滑化など、事業実施の必要性が極めて高く</u> 、連立事業とも緊密に連携し計画的に事業を推進していくこととしており、 <u>事業完了までのスケジュールも明確</u> であることから、評価は「事業継続 (A)」とする。 <u>平成 30 年度には地区東エリアの都市計画道路淡路駅前線の完成</u> 、高架切替後に地区西エリアのまちの整備を行い、 <u>平成 32 年度の換地処分</u> を目指し、引き続き連続立体交差事業と連携し、事業の効率的実施を図っていく。
平成 21 年度 事業再評価							
有識者の意見					対応方針の概要		前回評価以降の 実施状況
防災性の向上及び駅周辺の交通の円滑化など、事業実施の必要性が極めて高く、連立事業とも緊密に連携し計画的に事業を推進していくこととしており、事業完了までのスケジュールも明確であることから、評価は、「事業継続 (A)：重点的に実施するもの」とする。			平成 32 年度の事業完了を目指し、同時施行である連立事業と連携し、事業の効率的な実施を図りたい。		駅前商店街区の移転、都市計画道路の整備や連続立体交差事業用地の確保に取り組み、平成 25 年度には阪急線東側のまちを概成し、平成 29 年度の高架切替後には、阪急線西側のまちの整備を行い、平成 32 年度の換地処分を目標として重点的に事業実施する。同時施行である連続立体交差事業との連携については、引き続き相互に調整を図りながら事業の効率的な実施に努めることとする。		
建物移転率 95.7%と進捗し、地区東エリアのまちはほぼ完成している。平成 30 年度に大阪外環状鉄道の開業に合わせ地区東エリアの都市計画道路淡路駅前線の完成を予定している。関連事業である阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業は平成 29 年度高架切替、平成 32 年度完成予定となっており、当事業としても連続立体交差事業と連携を図り、平成 32 年度の換地処分に向けて事業進捗を図っている。							

○港湾局所管 港湾整備事業、都市再生整備事業

No	事業種別 事業名 [再評価理由]	事業内容	事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの 初評価事業は開始計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方		
9	港湾整備事業 南港東地区国際物流ターミナル整備事業 [再評価後 5年経過(1回目)]	[規模] 埠頭用地整備〔面積：5.1ha〕	事業開始 H12 事業完了 H33[H27] 総事業費 48[48]億円 既投資額 7.4[7.4]億円 進捗率 事業費ベース 15.4%	1.20	視点毎の評価	事業の必要性 A～C	本プロジェクトの実施により、輸入製材において船舶の大型化が可能となり輸送コストが削減されるほか、鉄鋼・鋼材の積出拠点港として九州・瀬戸内海諸港からの内航輸送の短縮に寄与し輸送コストの削減が図られるため、本事業は必要である。
		事業の実現見通し C				岸壁（国直轄事業）を含むプロジェクト全体としては32%（事業費ベース）まで整備が進んでいる。国は残りの岸壁、泊地等の整備においても着実に推進し事業進捗を図る予定であり、岸壁等と一体となって機能する埠頭用地については、岸壁の整備に併せ事業を実施する。	
		事業の優先度 C				[重点化の考え方] 夢洲C12岸壁の延伸整備を重点的に推進しており、本整備以降に事業を実施する。 [事業が遅れることによる影響] 非効率な物流形態（船舶の喫水調整、内航輸送費の削減等）が改善されず、荷主の輸送コストの軽減が図れない。	
		対応方針 原案			事業継続 (C) 前回評価 事業継続(C)	本事業は、大阪港において水深-13mを有する唯一の外貿一般貨物埠頭として物流の効率化に資する一方、当面は、夢洲C12岸壁の延伸整備を重点的に推進するため、国の直轄事業として事業継続と評価された岸壁整備にあわせ限定的に実施する。	
	平成21年度 事業再評価					前回評価以降の 実施状況	
	有識者の意見					対応方針の概要	
※前回名称 咲洲東土地造成事業 (埠頭用地、流通施設用地)		埠頭用地については、国の直轄事業である南港東岸壁の進捗を見ながら一体的に整備することとしていることから、評価は「事業継続（C）：限定的な実施にとどまるもの」とする。流通施設用地については、需要動向の分析や事業費削減による事業性の再検証を行う必要があるため、評価は「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」とする。	事業再開する場合や国の事業計画に変更が生じた場合は、事業継続の妥当性について、あらためて部会の審議を受けられたい。	[埠頭用地] 国の直轄事業である南港東岸壁の進捗を見ながら事業実施に努めていく。 南港東岸壁の事業計画に大きな変更が生じた場合には、事業継続の妥当性について、改めて部会の審議を受けることとする。		[埠頭用地] 国際コンテナ貨物の増加に早急に対応するため、夢洲C12岸壁の延伸整備を重点的に推進しており、南港東地区国際物流ターミナル整備事業については、事業の完了年度を平成26年度から平成33年度まで延長した。	
				[流通施設用地] 物流・産業用地としての需要動向の分析や事業費削減による事業性について再検証を行うこととする。 事業を再開する場合には、その妥当性について、改めて部会の審議を受けることとする。		[流通施設用地]	
休止中							

	事業種別 事業名 [再評価理由]	事業内容	事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの 初評価事業は開始年度計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方		
					視点毎の評価	事業の必要性 A～C	咲洲コスモスクエア地区において事業開始以前よりトレーラー等物流動線と歩行者動線の一部が重複しており、歩行者の安全性、快適性などの環境改善を実現するため、引き続き事業を実施する必要がある。
10	都市再生整備事業 咲洲コスモスクエア地区 ペDESTリアンデッキ整備事業	[規模] ペDESTリアンデッキ整備：総延長約195m（全5橋） [目的] ペDESTリアンデッキの整備により、交通安全性及び歩行者の快適性の向上を図り、賑わいの創出や良好な職住環境にも配慮した地区の環境を改善し、まちの魅力の向上を図る。	事業開始 H22 事業完了 H29[H26] 総事業費 8.9[10.1]億円 既投資額 2.7億円 進捗率 事業費ベース 約30%	1.62	視点毎の評価	事業の実現見通し B	咲洲コスモスクエア地区において、民間事業者より複数区画（ペDESTリアンデッキ西ルート上の土地含む）の開発の提案があったことを受け、大阪市及び株式会社大阪港トランスポートシステムが所有する複数区画の土地について、開発プロジェクトの市場性の有無について確認を行う「事前確認」を平成26年6月末より実施している。開発プロジェクトの実施により西ルートのコスモ国際フェリー線横断部のペDESTリアンデッキの整備が見込まれる。 また、西ルート上の複合一体開発に含まれない土地についても平成26年3月末に土地所有者の株大阪港トランスポートシステムと民間事業者が20年の定期借地契約を締結した。開発計画としては結婚式場を予定している。その民間事業者が定期借地契約を締結する以前に本市に対して、西ルート上の周辺地域が開発されペDESTリアンデッキが整備された場合には、当該地においてもペDESTリアンデッキを整備することを約束しているため、西ルートのコスモ中央線横断部のペDESTリアンデッキの整備も見込まれる。
						事業の優先度 B	[重点化の考え方] 平成26年度港湾局運営方針に置いて、重点的に取り組む主な経営課題の一つとして「臨海地域の活性化」をあげ、咲洲コスモスクエア地区においてペDESTリアンデッキを整備することとしている。 [事業が遅れることによる影響] ペDESTリアンデッキは地区内の歩車分離による歩行者の安全性及び回遊性の確保のため整備するものであるため、事業が遅れることにより歩行者の安全性に影響がある。
					対応方針原案	事業継続 (B)	・本事業は、咲洲コスモスクエア地区における歩行者の安全性及び回遊性を確保し、歩行者の環境改善やまちの魅力向上のため、ペDESTリアンデッキ（歩行者ネットワーク）を整備するものである。 ・これまで、整備計画ルート（西ルート）上の土地所有者の開発計画が具体化されなかったため本市施工のペDESTリアンデッキ整備が遅延となっていたが、整備計画ルート上の土地を含む咲洲コスモスクエア地区複合一体開発や結婚式場といった具体的な開発計画が見込まれており、未利用地の減少とともにペDESTリアンデッキ整備計画の進捗も見込まれている。 ・依然として、トレーラー等物流動線と歩行者動線が一部重複していることから、歩行者の安全性及び快適性の確保のため、ペDESTリアンデッキを整備する必要がある。よって、本事業は「事業継続」とし、引き続き事業実施に努める。