

平成26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（案）

（平成26年12月 9 日 有識者会議資料）

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26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26年9月22日 大阪市役所 屋上階 (P1) 会議室	(1) 平成26年度事業再評価の方法及び進め方等について (2) 事業再評価対象事業の説明・質疑応答 平成26年度事業再評価対象事業（全10事業のうち7事業） 街路事業 5事業 住宅市街地総合整備事業・住宅地区改良事業 2事業 (3) 事業再評価対象事業についての意見聴取
第2回	平成26年10月14日 大阪市役所 7階 市会第3委員会室	(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) 事業再評価対象事業の説明・質疑応答 平成26年度事業再評価対象事業（全10事業のうち3事業） 土地区画整理事業 1事業 港湾整備事業 1事業 都市再生整備事業 1事業 (3) 事業再評価対象事業についての意見聴取
第3回	平成26年12月9日 大阪市役所 7階 市会第3委員会室	(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26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）	4
第2	評価の方法	4
1	評価の視点	4
2	評価の分類	5
第3	有識者に意見を求める事項	5
第4	評価の方法についての有識者の意見	5
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	6
1	対象事業ごとの意見の概要	6
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	8
1	対象事業ごとの意見等	8
	■街路事業〔建設局〕	8
	事業番号 1 JR片町線・東西線 連続立体交差事業	8
	事業番号 2 新庄長柄線(菅原) 整備事業	10
	事業番号 3 大和川北岸線(公園南矢田) 整備事業	12
	事業番号 4 桜島東野田線(四貫島) 整備事業	14
	事業番号 5 東野田河堀口線(上本町) 整備事業	16
	事業番号 6 生野区南部地区整備事業	18
	事業番号 7 旭住宅地区改良事業	20
	事業番号 8 大阪都市計画事業淡路駅周辺地区土地区画整理事業	22
	事業番号 9 南港東地区国際物流ターミナル整備事業	24
	事業番号 10 咲洲コスモスクエア地区ペDESTリアンデッキ整備事業	26
別紙1	大阪市建設事業評価有識者会議 委員名簿	
別紙2	平成26年度 事業再評価 対象事業位置図	
別紙3	平成26年度 事業再評価 対象事業及び評価一覧表	

## 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22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22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21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26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） $\geq 1.0$ ）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縮減・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。

## 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26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]	JR片町線・東西線 連続立体交差事業	④	事業休止 (D)	妥当である（6人）
2		新庄長柄線(菅原) 整備事業	④	事業継続 (C)	妥当である（6人）
3		大和川北岸線 (公園南矢田)整備事業	④	事業継続 (B)	妥当である（6人）
4		桜島東野田線(四貫島) 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(上本町) 整備事業	④	事業継続 (C)	妥当である（6人）
6	住宅市街地総合整備 住宅地区改良 [都市整備局]	生野区南部地区 整備事業	④	事業継続 (A)	妥当である（6人）
7	住宅地区改良 [〃]	旭住宅地区改良事業	④	事業継続 (B)	妥当である（6人）
8	土地区画整理 [〃]	大阪都市計画事業 淡路駅周辺地区 土地区画整理事業	④	事業継続 (A)	妥当である（6人）
9	港湾整備 [港湾局]	南港東地区国際物流 ターミナル整備事業	④	事業継続 (C)	妥当である（6人）
10	都市再生整備 [〃]	咲洲コスモスクエア地区 ペDESTリアンデッキ 整備事業	③	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22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22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21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26年度までに事業完了予定のものを除く。



## 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 JR片町線・東西線 連続立体交差事業

##### (1) 事業の実施状況

各個別事業の調書から  
実施状況等を抜粋

<b>事業概要</b>	都島区片町2丁目～城東区新喜多2丁目 ・延長 L=約1,300m ・踏切除去数 3箇所 ・地下化駅数 1駅(京橋駅) ・交差幹線道路数 3路線(計画含む)		
<b>費用便益</b>	[効果項目] ・交通円滑化効果 ①移動時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益 ④歩行者への効果 [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=1.40 (総便益B:約542億円、総費用C:約388億円)		
<b>進捗状況</b>	<b>着工準備採択時点(平成12年度)</b>	<b>前回評価時点(平成21年度)</b>	<b>今回評価時点(平成26年度)</b>
<b>経過及び完了予定</b>	着工準備採択 平成12年度	着工準備採択 平成12年度 都市計画決定 未定 事業認可(着工) 未定 事業完了 未定	着工準備採択 平成12年度 都市計画決定 未定 事業認可(着工) 未定 事業完了 未定
<b>事業費</b>	400億円	650億円	650億円
<b>事業規模</b>	延長:約1,300m 踏切除却数:3箇所 地下化駅数:1駅 交差幹線道路数:3路線(計画含む)	延長:約1,300m 踏切除却数:3箇所 地下化駅数:1駅 交差幹線道路数:3路線(計画含む)	延長:約1,300m 踏切除却数:3箇所 地下化駅数:1駅 交差幹線道路数:3路線(計画含む)
<b>うち完了分</b>	—	—	—
<b>進捗率</b>	—	0%	0%

各個別事業の調書から  
評価案の内容を抜粋

##### (2) 所管局の自己評価

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>JR片町線・東西線を地下化することにより、3箇所の踏切(うち開かずの踏切は1箇所)を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、京橋駅周辺の土地区画整理事業と連携して一体的な都市基盤整備を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに京橋駅周辺のまちづくりに必要不可欠な事業である。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 D (当面進捗が見込めないが進捗阻害要因を排除の可能性あり)</p> <p>連続立体交差事業は、多額の事業費がかかることから、財政状況の厳しい中、事業中の路線に集中して事業を進め、事業効果の早期発現を目指している。</p> <p>このため、都市計画決定が未了の本事業の実施については、事業中路線の進捗状況や周辺地区の開発等社会経済情勢を見極め、整備に向けた環境が整った時点で検討するものとする。</p>
	<p>《事業の優先度》 C (影響が小さい)</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>・財政状況の厳しい中、多額の事業が必要な連続立体交差事業では事業中の路線に重点的に取り組み、早期の事業効果の発現を目指している。このため、本路線は事業中路線の進捗を見極めながら実施する。</p> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>・鉄道の地下化による3箇所の踏切の除却、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、鉄道上部空間の利用促進等の効果発現の遅れや、鉄道により分断されている市街地の一体化が遅れることとなる。</p>
	<p>【対応方針(原案)】 事業休止(D)・・複数年におわたって予算の執行を行わないもの</p> <p style="text-align: right;">[前回評価・事業継続(C)]</p>
	<p>本事業は、3箇所の踏切を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、土地区画整理事業と連携して、一体的な都市基盤整備を図るものであり、機能的な道路ネットワークの充実とともに京橋駅</p>

周辺のまちづくりに必要不可欠な事業である。

しかし、多額の事業費を要する連続立体交差事業については、厳しい財政状況から、事業中路線に予算を集中している。

本事業については、都市計画決定も未了であり事業中路線の進捗や社会経済情勢等を見極めながら着手時期を検討する段階であり、前回評価時点からも事業が進捗していないため、事業の必要性は高いが、「事業休止(D)」とする。

### (3) 有識者会議での質疑等の経過

第1回・第2回会議での質疑応答や意見等の経過を記載

・事業休止するが必要性については余り変わらないということだが、事業採択時と比べて交通量の増減等はどのような状況か。

→当時と同様の交通量であると認識している。

・現在も平成16年度調査のデータと変わらない状況か。

→平成16年度以降の調査は行っていない。

・事業休止中の開かずの踏切への対応は何か考えているのか。

→影響を減らすような手法の検討を進めていきたい。

・事業休止の判定にあたり、やろうと思えばできる都市計画決定が未了であるということを理由に入れるのは妥当なのか。

→現在事業中の連立事業に予算を集中して、早期完成を目指している。

都市計画の決定は早期の事業化を意味するが、進行中の連立事業を優先していることから、本事業の早期着手が現実的に難しいため、都市計画決定の未了というのが今回の評価の一つの理由となると考えている。

・平成16年度の交通量しか記載がなく、現在の必要性の確認のために近傍の路線の交通センサスの数値の推移等直近の数値の説明が必要

→(第2回会議において、追加資料提出)平成17年から平成22年で、交通量が1割程度減少している。

・必要不可欠な事業であるならば、休止中に対応が必要な問題があると思われる。こういった対策が有りうるのか、補足説明が必要

→(第2回会議において、追加資料提出)新喜多踏切の安全対策として、鉄道事業者であるJR西日本と協議調整を行い、様々な課題が想定されるが、踏切内の歩車分離等を検討する。

・事業休止中の踏切の安全対策に関する様々な課題とは何か。

→一例として踏切を拡幅する場合でも、設備移設や用地取得の必要が生じるため、関係者との合意形成や技術的・費用的な課題が想定される。

・了解した。踏切の拡幅は簡単に見えて非常に難しいことは理解している。

### (4) 有識者の意見

当該事業にかかる各委員の最終的な意見を記載

○「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当であり、「事業継続(事業休止(D))」は妥当といえる。

## 事業番号 2 新庄長柄線(菅原) 整備事業

### (1) 事業の実施状況

事業概要	東淀川区菅原3丁目～東淡路1丁目		
	・街路整備(道路拡幅) 延長L=540m 幅員W=23～40m 現状(幅員W=23m、車線数 片側2車線、歩道あり)		
費用便益	[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 ・地域社会 ・地域経済		
	費用便益比 B/C=12.18 (総便益B:788.6億円、総費用C:64.7億円)		
進捗状況	事業開始時点(平成7年度)	前回評価時点(平成21年度)	今回評価時点(平成26年度)
経過及び完了予定	事業開始 平成7年度	事業開始 平成7年度	事業開始 平成7年度
	完了年度 平成23年度	着工年度 平成12年度 完了年度 平成27年度	着工年度 平成12年度 完了年度 平成30年度
事業費	55 億円	67 億円	67億円
事業規模	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡
うち完了分	—	用地取得済面積 2,746㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 3,345㎡ 整備済面積 0㎡
進捗率	—	用地取得率 37% 工事進捗率 0%	用地取得率 45% 工事進捗率 0%
	—	15%	55%

### (2) 所管局の自己評価

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を形成し、接続する他の都市計画道路への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とともに緊急時の避難路等として必要性が高い。
	《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沿道建物との接道のため仮舗装を行うとともに、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が難しく、当面の間は買取要望の対応のみとなるため、年次計画ごとの進捗は難しい。
	《事業の優先度》 C (影響が小さい)
[重点化の考え方]	
・街路事業では重点整備路線並びに密集住宅市街地整備関連路線、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沿道建物との接道のため仮舗装を行い、歩行者の通行空間は一定確保している。	
<b>【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</b> [前回評価・事業継続(C)]	
本事業区間の整備により、歌島豊里線及び淀川北岸線の連絡強化が図られ、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とともに緊急時の避難路等として必要な事業である。	
本路線は、買取要望等により取得した箇所から沿道建物との接道のため仮舗装を行うとともに、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

質疑なし

(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当であり、「事業継続(事業継続(C))」は妥当といえる。

## 事業番号 3 大和川北岸線(公園南矢田) 整備事業

### (1) 事業の実施状況

事業概要	住吉区菟田6丁目～東住吉区公園南矢田4丁目 ・街路整備(道路新設) 延長L=590m 幅員W=15m 現状(幅員W=15m、車線数 片側1車線、歩道あり(一部未整備))		
費用便益	[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・地域社会・地域経済 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、当該事業の定量的分析について省略している。		
進捗状況	事業開始時点(平成7年度)	前回評価時点(平成21年度)	今回評価時点(平成26年度)
経過及び完了予定	事業開始 平成7年度 着工年度 平成7年度 完了年度 平成11年度	事業開始 平成7年度 着工年度 平成7年度 完了年度 平成25年度	事業開始 平成7年度 着工年度 平成7年度 完了年度 平成29年度
事業費	29億円	27億円	27億円
事業規模	用地取得必要面積 6,141㎡ 整備必要面積 8,900㎡	用地取得必要面積 6,141㎡ 整備必要面積 8,900㎡	用地取得必要面積 6,141㎡ 整備必要面積 8,900㎡
うち完了分	—	用地取得済面積 5,750㎡ 整備済面積 8,710㎡	用地取得済面積 5,750㎡ 整備済面積 8,710㎡
進捗率	—	用地取得率 94% 工事進捗率 98%	用地取得率 94% 工事進捗率 98%
	—	96%	96%

### (2) 所管局の自己評価

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、物流拠点である大阪港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、一部区間を除いて道路として完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、年次計画どおりの予算確保並びに用地取得における関係者との合意形成が得られることで、完了予定年度での完成が見込める。</p>
	<p>《事業の優先度》 C (影響が小さい)</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かり続けることとなる。</p> <p>・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一部区間を除いて道路は完成しており、一定の道路機能は確保している。</p>
<p><b>【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</b> [前回評価・事業継続(B)]</p>	
<p>本路線の整備により、道路ネットワーク機能の強化や物流拠点である大阪港へのアクセス性の向上に必要な事業である。</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、一部区間を除いて道路として完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、年次計画どおりの予算確保並びに用地取得における関係者との合意形成が得られることで、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

- ・昨年、残りわずかな用地取得が完了しないものは、全市的にも何か対策を考えないと、難しいことを指摘したが、その後どのように変わったか。

事業番号3の大和川北岸線整備事業は資料5-1、11ページの写真からは完了しているように見えるが、何ができていないのか、また、なぜそれが必要なのか。

→残りわずかな用地取得に向け、相手方の主張を確認し、課題を一つずつ解決するよう粘り強く対応しており、用地取得を担当している契約管財局とは密に連携を図って取り組んでいる。

大和川北岸線については同ページの進捗状況の図に残用地取得物件を記載しており、用地取得は完了していないが権利者からは了解を得て車道を整備しており、一部歩道部分が未整備の状況となっている。

- ・継続は理解できるが、以前より指摘しているように、機会費用※等を考えずに、漫然と継続することは認められなくなってきている、(用地取得の)進め方を検討し直す必要がある。

※ある行動を選択することで失われる、他の選択肢を選んでいたら得られたであろう利益

- ・進捗率が90%以上にもかかわらず事業継続(A)でなく事業継続(B)とした理由は。

→街路事業については、重点整備路線、密集住宅市街地関連事業等に重点的に投資するとしており、本路線はそれらの対象事業ではないため、事業継続(B)としている。

- ・対応方針に、年次計画どおりの予算が確保できることで、予定年度での完成が見込めるとあるが、予算がつけばできるのか。

→予算と合わせて、権利者との合意形成が必要であり、権利関係等が複雑で、関係者が多数おられるため、かなり努力が必要と認識している。

- ・あと一歩先に進めて完成させるためには、どういったことがネックとなっているのか、どのようなことをすれば100%になるのか説明を補足していただきたい。

→第2回会議において次のとおり調書を修正

「年次計画どおりの予算確保並びに用地取得における関係者との合意形成が得られることで、完了予定年度での完成が見込める。」

### (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当であり、「事業継続(事業継続(B))」は妥当といえる。

## 事業番号 4 桜島東野田線(四貫島) 整備事業

### (1) 事業の実施状況

<b>事業概要</b>	此花区四貫島2丁目～此花区四貫島1丁目 ・街路整備(道路拡幅) 延長L=480m 幅員W=40m 現状(幅員W=34m、車線数 片側3～4車線、歩道あり)		
<b>費用便益</b>	[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 ・地域社会 ・地域経済 費用便益比 B/C=1.49 (総便益B: 48.6億円、総費用C: 32.7億円)		
<b>進捗状況</b>	<b>事業開始時点(平成12年度)</b>	<b>前回評価時点(平成21年度)</b>	<b>今回評価時点(平成26年度)</b>
<b>経過及び完了予定</b>	事業開始 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成16年度	事業開始 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成27年度	事業開始 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成30年度
<b>事業費</b>	20 億円	33 億円	33 億円
<b>事業規模</b>	用地取得必要面積 2,217㎡ 整備必要面積 19,200㎡	用地取得必要面積 2,217㎡ 整備必要面積 19,200㎡	用地取得必要面積 2,217㎡ 整備必要面積 19,200㎡
<b>うち完了分</b>	—	用地取得済面積 1,586㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 1,888㎡ 整備済面積 0㎡
<b>進捗率</b>	—	用地取得率 72% 工事進捗率 0%	用地取得率 85% 工事進捗率 0%
	—	65%	73%

### (2) 所管局の自己評価

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、此花西部臨海地区への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とともに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、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、本整備が可能な箇所から工事着手するとともに、残りわずかな用地取得にも目途が立っており、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 (影響が小さい)</p> <p>[重点化の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、区間の約9割の用地取得が完了しており、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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な道路ネットワークの形成、此花西部臨海地区へのアクセス性の向上や緊急時の避難路の確保などの事業効果発現が遅れる。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	<p><b>【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</b> [前回評価・事業継続(B)]</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、ユニバーサルスタジオ・ジャパン(USJ)といった大規模集客施設を核とする此花西部臨海地区へのアクセス性が向上するとともに緊急時の避難路等として必要な事業である。</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、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、区間の約9割の用地取得が完了しており、本整備が可能な箇所から工事着手すると</p>

ともに、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が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。

(3) 有識者会議での質疑等の経過

質疑なし

(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当であり、「事業継続(事業継続(B))」は妥当といえる。

# 事業番号 5 東野田河堀口線(上本町) 整備事業

## (1) 事業の実施状況

事業概要	天王寺区上本町1丁目～中央区上本町西5丁目		
	・街路整備(道路拡幅) 延長L=1,040m 幅員W=27m 現状(幅員W=24m、車線数 片側2車線、歩道あり)		
費用便益	[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 ・地域社会 ・地域経済 費用便益比 B/C=2.16 (総便益B:102.5億円、総費用C:47.5億円)		
進捗状況	事業開始時点(平成12年度)	前回評価時点(平成21年度)	今回評価時点(平成26年度)
経過及び完了予定	事業開始 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成18年度	事業開始 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成27年度	事業開始 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成31年度
事業費	30 億円	50 億円	50 億円
事業規模	用地取得必要面積 2,320㎡ 整備必要面積 28,080㎡	用地取得必要面積 2,320㎡ 整備必要面積 28,080㎡	用地取得必要面積 2,320㎡ 整備必要面積 28,080㎡
うち完了分	—	用地取得済面積 1,173㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 1,199㎡ 整備済面積 0㎡
進捗率	—	用地取得率 51% 工事進捗率 0%	用地取得率 52% 工事進捗率 0%
	—	36%	39%

## (2) 所管局の自己評価

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都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに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》 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、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、既設道路東側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が難しく、当面の間は買取要望の対応のみとなるため、年次計画どおりの進捗は難しい。</p>
	<p>《事業の優先度》 C (影響が小さい)</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密集住宅市街地整備関連路線、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>・都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離が解消されず、交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。</p> <p>・通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>・用地取得できた箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路東側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>
	<p><b>【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</b></p> <p style="text-align: right;">[前回評価・事業継続(C)]</p>
	<p>本路線の整備により都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに緊急時の広域緊急交通路等として必要な事業である。</p>
	<p>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、既設道路東側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</p>

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

質疑なし

(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当であり、「事業継続(事業継続(C))」は妥当といえる。

# 事業番号 6 生野区南部地区整備事業

## (1) 事業の実施状況

事業概要	生野区勝山南2丁目の一部及び3・4丁目、生野西3・4丁目の一部。生野東1～4丁目、舍利寺1～3丁目、林寺1・2丁目の一部及び3・5丁目		
	○住宅市街地総合整備事業(拠点開発型)〔面積：98.5ha〕 ・都市再生住宅建設 350戸 ・都市計画道路 河堀口舍利寺線〔延長：880m、幅員：15m〕 豊里矢田線〔延長：1100m、幅員：25m〕 ・主要生活道路 (仮称)生野南北線〔延長：800m、幅員：8m〕 (仮称)生野東西線〔延長：309m、幅員：8m〕 ・都市計画公園 南生野公園〔面積：0.68ha〕 ○住宅地区改良事業(生野東第1・第2地区)〔面積：6.15ha〕 ・不良住宅戸数：754戸 ・改良住宅建設：653戸 ・集会所 : 4ヶ所 ・店舗・作業所：7戸 ・道路 : 12,476㎡ ・緑地 : 2,026㎡		
費用便益	[効果項目] ○住宅市街地総合整備事業(拠点開発型)・事業実施した場合と、事業実施しない場合の地価格差に着目し、投資費用(事業費、維持管理費、公共用地増加分相当の用地費)に対する便益(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)の比により算定する。また、事業が実施される拠点地区内における収益として、家賃収入などの事業収入と残存価値(建設期間の半数を過ぎた年度から47年間の計測期間が終了した時点における土地建物の価値を推計したもの)についても便益としている。 ○住宅地区改良事業・事業実施した場合と、事業実施しない場合の地価格差に着目し、投資費用(事業費、維持管理費、公共用地増加分相当の用地費)に対する便益(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)及び残存価値の比により算定する。・住宅整備の実施による便益として、改良住宅入居者に対して一定の居住水準を確保することによる生活上の居住水準確保便益や周辺地域や社会全体に対して、一定の波及・政策牽引的効果(高齢社会対応・コミュニティ施設・緑地など)をもたらすその他の便益についても含めている。 [受益者]・地区内外住民等		
	住宅市街地総合整備事業(拠点開発型) 1.13(総便益:265.08億円 総費用:233.68億円) 住宅地区改良事業(生野東第1地区) 1.13(総便益:380.67億円 総費用:337.51億円) 住宅地区改良事業(生野東第2地区) 1.98(総便益:47.65億円 総費用:24.04億円) 地区全体合計 1.16(総便益:693.40億円 総費用:595.23億円)		
進捗状況	事業開始時点(平成6年度)	前回評価時点(平成21年度)	今回評価時点(平成26年度)
経過及び完了予定	事業開始 平成6年度 工事着手 平成6年度 事業完了 平成21年度	事業開始 平成6年度 工事着手 平成6年度 事業完了 平成31年度	事業開始 平成6年度 工事着手 平成6年度 事業完了 平成31年度
事業費	836億円	594億円	573億円
事業規模	住宅市街地総合整備事業(拠点開発型)	都市再生住宅建設350戸 都市計画道路1,980m 主要生活道路1,109m 都市計画公園0.68ha	都市再生住宅建設350戸 都市計画道路1,980m 主要生活道路1,109m 都市計画公園0.68ha
うち完了分	—	不良住宅戸数 684戸 改良住宅建設 596戸 店舗・作業所 7戸	不良住宅戸数 684戸 改良住宅建設 596戸 店舗・作業所 7戸
進捗率	—	不良住宅戸数 70戸 改良住宅建設 57戸 店舗・作業所 0戸	不良住宅戸数 70戸 改良住宅建設 57戸 店舗・作業所 0戸
	—	42%	51%

## (2) 所管局の自己評価

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) 生野区南部地区整備事業は、典型的な密集住宅市街地である生野区南部地区において、本市の密集住宅市街地整備のモデル事業として、国の補助事業である住宅市街地総合整備事業を活用し老朽住宅の建替えや狭あい道路の拡幅整備等への支援及び道路・公園の整備等を実施するとともに、民間による取り組みだけでは効果的な整備や事業実施が期待できない区域について、住宅地区改良事業を限定的に実施することにより、不良住宅を除却し、道路・公園等の公共施設整備と住宅建設を一体的に行い住環境の改善と防災性の向上を図るものである。
	≪事業の実現見通し≫ B (完了時期の見通しあり) 生野区役所と連携することで地区住民への広報・啓発をより一層強化し、民間による老朽住宅の自主更新を推進するとともに、用地取得や道路・公園・改良住宅の整備を計画的に進め、平成31年度の事業完了に向け重点的に事業実施する。 また、改良住宅の建設や道路の整備など、目に見える形での事業の進捗がまちづくり協議会の活動をより積極的にしており、より一層連携・協働して、大地主の反対により難航している箇所の用地買収を集中的に実施し、

	<p>道路・公園や受皿住宅の整備を計画的に進めて事業展開を行っていく。</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>生野区南部地区は、JR環状線の外周部を中心に分布する密集住宅市街地の中でも、特に老朽住宅が密集し、道路・公園などの公共施設が未整備で、防災面や住環境面で多くの課題を抱えていることから、住宅市街地総合整備事業の拠点開発型と密集市街地整備型及び住宅地区改良事業の3つの事業手法により一体的に整備を実施しており、その相乗効果も得ながら、地区全体の住環境と防災性の向上を図っているものである。そういったことなどから、局の運営方針においても、密集住宅市街地整備全体を牽引する役割を担うモデル事業として位置づけられている。</p> <p>また本事業は、事業エリアが98.5haと大規模であり、災害時の重要な避難路であり、かつ延焼遮断帯としての機能をもつ都市計画道路や主要生活道路及び都市計画公園の整備を実施しており、特に公共性が高い。</p> <p>したがって、本市の密集住宅市街地整備事業の中でも、特に重点的に進めていく必要がある。</p> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業エリアが98.5haと大規模であり、優先地区全体(1300ha)に占める割合が高いこともあって、本事業の実績や経験が密集市街地全体の事業進捗に極めて大きく影響を及ぼす。</li> <li>・事業の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が増していく。</li> <li>・住宅地区改良事業においては、事業終了までは地区内の建築行為又は土地の区画形質の変更が原則禁止とされる為、密集住宅市街地における防災性の向上や、住環境の向上また、居住者の高齢化による事業への参加意欲の低下が懸念される。</li> </ul>
	<p><b>【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</b></p> <p style="text-align: right;">[前回評価・事業継続(A)]</p> <p>生野区南部地区は、本市の密集住宅市街地の中でも特に、防災面や住環境面で多くの課題を抱えていることから、住宅市街地総合整備事業の拠点開発型と密集住宅市街地整備型及び住宅地区改良事業の3つの事業手法による一体的な整備を実施しており、その相乗効果も得ながら、地区全体の住環境と防災性の向上を図っているものである。</p> <p>そういったことなどから、局運営方針においても、密集住宅市街地整備全体を牽引する役割を担うモデル事業として位置づけられ、また事業エリアが98.5haと大規模であり、優先地区全体(1300ha)に占める割合が高いこともあって、本モデル事業の実績や経験が密集住宅市街地全体の事業推進に大きく影響を及ぼすこととなる。</p> <p>また、本事業は災害時の重要な避難経路であり、かつ延焼遮断帯としての機能をもつ都市計画道路や主要生活道路及び都市計画公園の整備を実施しており、特に公共性が高い。</p> <p>したがって、生野区南部地区整備事業は本市の密集住宅市街地整備事業の中でも重点的、集中的に進めていく必要がある。</p> <p>これまで、3つの事業手法により整備を進め、道路整備や、改良住宅の建設、まちかど広場の整備、民間老朽住宅の建替え支援など、一定の事業進捗の成果を上げてきたところであるが、生野区役所と一体となり、まちづくり協議会と連携・協働して、大地主の反対により難航している箇所への用地買収を集中的に実施し、道路・公園や受け皿住宅の整備を計画的に進めていくことで、より一層の事業展開を行い、それにより、平成31年度事業完了を目指して着実に実施していくものである。</p>

(3) 有識者会議での質疑等の経過

質疑なし

(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当であり、「事業継続(事業継続(A))」は妥当といえる。

# 事業番号 7 旭住宅地区改良事業

## (1) 事業の実施状況

事業概要	西成区旭3丁目		
	・地区面積 0.81ha ・不良住宅戸数 119戸 ・不良住宅率 85.0% ・戸数密集度 215.38戸/ha ・改良住宅建設予定戸数 105戸 ・集会所 1棟 ・作業所 2戸 ・道路 1,393.0㎡ ・緑地 5,126.0㎡ ・店舗 3戸 ・児童遊園 456.0㎡		
費用便益	[効果項目] ○地区整備効果(不良住宅の除却や道路拡幅、施設整備が周囲に与える効果) ・地区整備による便益の影響圏内で、本事業が「ある場合」と「ない場合」との理論地価の差の総額を総便益として計測することとなっている。○住宅整備効果(改良住宅を建設したことによる地区内の居住水準向上の効果) ・事業実施した場合と、事業実施しない場合の地価格差に着目し、投資費用(事業費、維持管理費、公共用地増加分相当の用地費)に対する便益(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)及び残存価値の比により算定する。 ・住宅整備の実施による便益として、改良住宅入居者に対して一定の居住水準を確保することによる生活上の居住水準確保便益や周辺地域や社会全体に対して、一定の波及・政策牽引効果(高齢社会対応・コミュニティ施設・緑地など)をもたらすその他の便益についても含めている。 [受益者] 地区内外地域住民等		
	住宅地区改良事業 1.03(総便益：61.33億円、総費用：59.63億円) (参考)住宅地区改良事業の新規事業採択時評価の採択基準は費用便益比0.5以上である。		
進捗状況	事業開始時点(平成12年度)	前回評価時点(平成21年度)	今回評価時点(平成26年度)
経過及び完了予定	事業開始 平成12年度 工事着手 平成12年度 事業完了 平成21年度	事業開始 平成12年度 工事着手 平成12年度 事業完了 平成26年度	事業開始 平成12年度 工事着手 平成12年度 事業完了 平成31年度
事業費	82億円	55億円	54億円
事業規模	用地取得 8,114㎡ 除却予定不良住宅 119戸 改良住宅建設戸数 105戸	用地取得 8,114㎡ 除却予定不良住宅 119戸 改良住宅建設戸数 105戸	用地取得 8,114㎡ 除却予定不良住宅 119戸 改良住宅建設戸数 105戸
うち完了分	—	不良住宅除却 119戸のうち18戸 改良住宅建設 105戸のうち31戸	不良住宅除却 119戸のうち21戸 改良住宅建設 105戸のうち45戸
進捗率	—	用地取得率 29.8% 不良住宅除却率 15.1% 改良住宅建設率 29.5%	用地取得率 31.3% 不良住宅除却率 17.6% 改良住宅建設率 42.9%
	—	42%	48%

## (2) 所管局の自己評価

視点 この 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) 劣悪な住環境や災害の際に危険であるなど、旭地区は多くの問題を抱えている。自主更新の見込めない地域において、老朽住宅等を除却、用地を買収し、改良住宅の建設、道路・児童遊園・集会所等の施設整備を計画的に行うことで、地区住民に良好な住環境を有した良質な住宅を提供し、必要な居住水準を確保することができる。住宅の不燃化や道路幅員の拡幅によって地区の防災力の向上も図れる。また、核となる拠点整備が進むことで、周辺密集住宅市街地への波及効果も大きい。 よって、旭住宅地区改良事業については、投資効果が見込まれる事業であり必要性は高い。
	≪事業の実現見通し≫ B (完了時期の見通しあり) 事業開始から14年近くが経過し、住民の高齢化、建物の老朽化が一層進んでおり、南海・東南海地震等の大規模地震や、大火災が発生した場合、甚大な被害をもたらされることが想定される状況にある。早期の事業収束に向け、権利者と積極的に交渉を行ってきたが、用地取得の残りの大部分を占める大地主の協力が得られず、他の権利者も、大地主の動きを注視している状況にあるため、事業完了に至っていない。ただし、大地主の複数の権利者の中で事業に理解を示す者も出てきており、今後、大地主の事業協力を得ることにより、大幅に事業が進展する見通しである。
	≪事業の優先度≫ B (影響が大きい) [重点化の考え方] ・都市整備局運営方針において「密集住宅市街地における防災性の向上」を課題解決のための具体的戦略に掲げている。密集住宅市街地整備については、選択と集中の観点から、防災性向上重点地区(アクションエリア：約3,800ha)のうち、特に優先的な取り組みが必要な地区(優先地区：約1,300ha)を定め、それぞれの位置づけのもとで、老朽住宅の建替や狭あい道路の拡幅を促進する補助事業など実施して密集住宅市街地整備に取り組んでいる。効率的・効果的な密集住宅市街地整備を進めるため、自主建替が見込めない地域については、限定的に「住宅地区改良事業」を活用することにより重点化している。
	[事業が遅れることによる影響] ・事業の長期化による事業費の増加。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住者の高齢化による事業への参加意欲の低下や建物への安全面での不安等が増している。</li> <li>・事業終了まで地区内での建築行為又は土地の区画形質の変更が原則禁止とされる為、不良住宅の自主的な建替更新が見込めない為、住環境の向上が期待できない。</li> </ul>
<b>【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</b> [前回評価・事業継続(B)]	
<p>平成31年度の事業収束をめざして、権利者に対し粘り強い交渉を行いながら、用地取得を進め、計画的な改良住宅の建設・施設整備を行っていく。本事業は、密集住宅市街地内にある、不良住宅の自主建替が困難な地域において限定的に実施している事業であり、地区住民が健康で文化的な生活を営むことのできる、住環境の整備・居住水準の確保、地区周辺エリアも含めた防災力の向上を図るため必要な事業であることから「事業継続（B）」とする。</p>	

### (3) 有識者会議での質疑等の経過

・地権者の態度が協力的になっているというが、どのような取り組みを行ってきたのか。また、次年度以降の見通しは。

→ある地権者について複数の相続人で事業の賛否が分かれていたが、賛成に固まっていただけの雰囲気が出てきた。

数人の地権者が土地の約7割を所有しているため一人の地権者と話がまとまれば、進捗率がぐっと上がる。今後協議を続けて御協力をお願いし、今後は事業進捗が伸びるものと見通しをつけている。

・計画変更は今回が初めての内容か。

→計画変更は平成14年の地区外面積の変更、改良住宅の位置の変更に続き3回目。

今回の住宅の高層化、配置変更による緑地集約のような大幅な計画変更は初めて。

・市民意見も反映した上での計画変更か。

→地権者、周辺住民の需要を加味して変更した。

### (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当であり、「事業継続(事業継続(B))」は妥当といえる。

## 事業番号 8 大阪都市計画事業淡路駅周辺地区土地区画整理事業

### (1) 事業の実施状況

事業概要	東淀川区東淡路2・4丁目、菅原5丁目、淡路3・4・5丁目の各一部		
	土地区画整理事業 ○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 (面積:2,740㎡)		
費用便益	[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 ○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、事業実施しない場合の地価格差に着目し、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)に対する費用(①事業費、②維持管理費、③公共用地増加分相当の用地費)の比により算出する。○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、歩行者の安全性・快適性の向上等		
	[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 街路事業費用便益比 B/C=1.25(総便益B:212億円、総費用C:169億円) 土地区画整理事業費用便益比 B/C=1.63(総便益B:486億円、総費用C:298億円)		
進捗状況	事業開始時点(平成6年度)	前回評価時点(平成21年度)	今回評価時点(平成26年度)
経過及び完了予定	都市計画決定 平成6年度 補助採択年度 平成7年度 事業計画決定 平成8年度 着工年度 平成8年度  仮換地指定 平成13年度	都市計画決定 平成6年度 補助採択年度 平成7年度 事業計画決定 平成8年度 着工年度 平成8年度 事業計画変更 平成14年度 仮換地指定 平成14年度 事業計画変更 平成19年度 事業計画変更 平成20年度	都市計画決定 平成6年度 補助採択年度 平成7年度 事業計画決定 平成8年度 着工年度 平成8年度 事業計画変更 平成14年度 仮換地指定 平成14年度 事業計画変更 平成19年度 事業計画変更 平成20年度 事業計画変更 平成25年度 換地処分 平成32年度
	換地処分 平成21年度	換地処分 平成32年度	換地処分 平成32年度
事業費	396億円	368億円	368億円
事業規模	施行面積 : 8.9ha 街路排水 : 2,600m 街路築造 : 2,939m 建物移転戸数: 926戸	施行面積 : 8.9ha 街路排水 : 3,036m 街路築造 : 3,040m 建物移転戸数: 926戸	施行面積 : 8.9ha 街路排水 : 3,036m 街路築造 : 3,040m 建物移転戸数: 915戸
	うち完了分	—	建物移転: 95.7% 街路排水: 48.5% 街路築造: 58.3%
進捗率	—	45.5%(三者ベース)	67.5%(三者ベース)
	—	62%	83%

### (2) 所管局の自己評価

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。防災上問題があった建物の建て替わりを解消し、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。</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>現在の事業状況としては、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、平成32年度に完成、換地処分を行う見込みである。</p> <p>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。</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>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>連立事業と連携して事業が計画的に完了しない場合、駅周辺の交通の円滑化が図れず影響が出る。</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**

〔前回評価・事業継続(A)〕

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)」とする。

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、高架切替後に地区西エリアのまちの整備を行い、平成32年度の換地処分を目指し、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。

**(3) 有識者会議での質疑等の経過**

- ・現在2地区で土地区画整理事業を実施しているが、今後の（他の区域での）区画整理の見通しは。  
→公共団体施行については、実施すべきところはまだあると考えているが今のところ具体的な計画は無い。  
民間施行については、うめきた等も含めて効果のある事業を積極的に進めていきたい。
- ・公共施行については、当分の間この2つに絞り込んでいるのか。  
→この2つに全力を挙げて遅れないよう頑張っていきたい。

**(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当であり、「事業継続(事業継続(A))」は妥当といえる。

## 事業番号 9 南港東地区国際物流ターミナル整備事業

### (1) 事業の実施状況

事業概要	住之江区南港東4丁目地先公有水面		
	埠頭用地整備〔面積：5.1ha〕 ※埠頭用地は岸壁と一体となって機能し貨物の荷捌きに供する用地であり、本事業の中核施設となる岸壁は国の直轄事業で整備中である。（関連事業） 直轄事業 ・岸壁〔延長260m、水深-13m〕 ・泊地及び航路・泊地〔面積23.4ha、水深-13m〕 補助事業 ・道路整備〔延長：480m〕		
費用便益	〔効果項目〕 製材輸送において船舶の大型化に伴う輸送コストの削減が可能となるとともに、鉄鋼・鋼材輸送において内航輸送距離の短縮による輸送コストの削減が図られる。		
	〔受益者〕 ・利用者 費用便益比 B/C=1.2（総便益B：138.4億円、総費用C：116.1億円）		
進捗状況	事業開始時点(平成12年度)	前回評価時点(平成21年度)	今回評価時点(平成26年度)
経過及び完了予定	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成19年度	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成27年度	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了年度 平成33年度
事業費	48億円	48億円	48億円
事業規模	埠頭用地 整備面積：5.1ha	埠頭用地 整備面積：5.1ha	埠頭用地 整備面積：5.1ha
うち完了分	—	地盤改良(一部)	地盤改良(一部)
進捗率	—	0	0
	—	15%	15%

### (2) 所管局の自己評価

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。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 C（一定の進捗は見込まれる）</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の優先度》 C（影響が小さい）</p> <p>[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。</p> <p>[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。</p>
	<p><b>【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</b> 前回評価・事業継続(C)</p>
	<p>本事業は、大阪港における水深-13mを有する唯一の外貿一般貨物埠頭として国際物流の効率化に資するものである。</p> <p>国は、平成28年度の暫定供用をめざして進めている国際コンテナ戦略港湾の施設整備(夢洲C12延伸・主航路浚渫等)に続いて、本事業の促進を図る予定であり、本市としても、国直轄事業の岸壁整備の進捗を踏まえて埠頭用地の整備を進めていく。</p>

### (3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・(本事業に優先して)別途進めている夢洲C12岸壁の完了見込みは。  
→平成28年度には岸壁部分は供用したいと(国から)聞いている。
- ・その後、29年度以降はこちらを進め33年度に完成する見込みということか。  
→そのとおり。

- ・鉄鋼・鋼材の輸出量の需要増について、近隣の鉄鋼関係の会社から要望等があるのか。
- 近畿地方整備局が再評価を実施する際に、物流業者・船会社に調査を行い、今後の傾向を踏まえて推計している。また大手鉄鋼メーカーにも調査を行い需要増との見込みを聞いてきている。
- ・「国の状況に併せて」というだけでなく、市のアクションで事業が進むような形がとれないか。
- 本市としても、本事業より夢洲のコンテナ埠頭の整備を優先させたい。また、(国が整備する)岸壁ができなければ埠頭用地の意味も無いため、国の事業の進捗に左右されざるを得ない。
- ・対応方針については「国の直轄事業(中略)にあわせ限定的に実施する」との記載だが、国の事業の目途が立ってきておりプランも少し現実化してきていると思われるため、今後の計画について追記していただきたい。
- 第3回会議において次のとおり調書を修正
  
- ・総事業費が事業開始より同額になっているが、見直しの実施の有無を含め、これが妥当なものであるか説明願う。
- 第3回会議において次の趣旨の資料を提出

#### (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当であり、「事業継続(事業継続(C))」は妥当といえる。

# 事業番号 10 咲洲コスモスクエア地区ペDESTリアンデッキ整備事業

## (1) 事業の実施状況

<b>事業概要</b>	住之江区南港北1丁目の一部 ・ペDESTリアンデッキ整備(5橋 総延長:約195m) ①東ルート…(1)咲洲庁舎連絡通路(整備延長:約20m、幅:約3.5m) (2)コスモ1号線横断部(整備延長:約30m、幅:約3.5m) (3)コスモ2号線横断部(整備延長:約25m、幅:約3.5m) ②西ルート…(1)コスモ国際フェリー線横断部(整備延長:約80m、幅:約4.5m) (2)コスモ中央線横断部(整備延長:約40m、幅:約4.5m)	
<b>費用便益</b>	[効果項目] ・歩行時間短縮便益:歩行時間短縮による効果 ・歩行者移動サービス向上便益:自動車と立体的に完全に分離して安心感が向上し、幅の広い歩行者空間が確保されて歩行者がゆとりを持って歩ける効果 ・上下移動快適性向上便益:建物と駅の間移動において、階段の上下移動が解消される効果 [受益者] ・地域住民、地域立地企業従業員、来訪者 費用便益比 $B/C=1.62$ (総便益14.9億円、総費用9.2億円)	
<b>進捗状況</b>	<b>事業開始時点(平成22年度)</b>	<b>今回評価時点(平成26年度)</b>
<b>経過及び完了予定</b>	事業開始 平成22年度 工事着手 平成23年度 事業完了 平成26年度	事業開始 平成22年度 工事着手 平成24年度 事業完了 平成29年度
<b>事業費</b>	10.1億円	8.9億円
<b>事業規模</b>	・ペDESTリアンデッキ整備:総延長約195m(全5橋)	・ペDESTリアンデッキ整備:総延長約195m(全5橋)
<b>うち完了分</b>	—	・ペDESTリアンデッキ整備:総延長約75m(3橋)
<b>進捗率</b>	—	・ペDESTリアンデッキ整備 延長:約38%
		30%

## (2) 所管局の自己評価

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>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輻輳しており、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。</p>
	<p>《事業の実現見通し》 B (完了時期の見通しあり)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	<p>《事業の優先度》 B (影響が大きい)</p> <p>[重点化の考え方]</p> <p>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。</p>
	<p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>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。</p>
	<p><b>【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</b></p>

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輻輳していることから、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。

### (3) 有識者会議での質疑等の経過

- ・デッキは公共施工部分と民間施工部分がつながらないと機能しないが、定期借地を行う部分の施工は民間事業者に負担いただけるのか。また、それ以外の部分についても公共の整備のスケジュールと民間の整備の時間的ギャップはどのように見込んでいるのか。

→定期借地部分の負担は民間事業者と土地所有者(大阪港トランスポートシステム)の両者で今後協議の予定だが、民間事業者から文書で周辺開発が進めば、速やかに整備することは約束いただいている。

公民の整備の時間的ギャップについては、道路横断部の設計等の予算を毎年計上することで、民間事業者に追随して公共側も整備できるようにすることで生じないようにしている。

### (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当であり、「事業継続(事業継続(B))」は妥当といえる。