

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計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方		有識者の意見	
1	街路事業 J R 片町線・東西線 連続立体交差事業 〔再評価後 5年経過(3回目)〕	[規模] 延長 L=1.3km 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 [目的] JR片町線・東西線を地下化することにより、踏切をなくし、交通渋滞の緩和など交通の円滑化を図ると共に、地域分断を解消し、都市防災機能の向上を図る。	着工準備採択 H12 都市計画決定 未定[未定] 事業認可 未定[未定] 事業完了 未定[未定] 総事業費 650[650]億円 既投資額 3[2]億円 進捗率 事業費ベース 0.4%[0.3%] 用地取得率 ー%[ー%] 工事進捗率 ー%[ー%] ○変更点 なし	1.40	視点 毎の 評価	事業の必要性 A～C	・本路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。	「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。
						事業の実現見通し D	・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。 ・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。	
						事業の優先度 C	・財政状況の厳しい中、連続立体交差事業は事業中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。本路線は未着手であるため、事業中路線の進捗を見極めながら着手時期を検討する。	
					対応方針 （原案）	事業休止 （D） 前回評価 事業継続(C)	・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。	
2	街路事業 新庄長柄線（菅原） 整備事業 〔再評価後 5年経過(4回目)〕	[種別] 街路整備（道路拡幅） [規模] 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） [目的] 市北東部における機能的な幹線道路ネットワークが形成など	事業開始 H7 事業完了 H30[H27] 総事業費 67[67]億円 既投資額 37[10]億円 進捗率 事業費ベース 55%[15%] 用地取得率 45%[37%] 工事進捗率 0%[0%] ○変更点 なし	12.18	視点 毎の 評価	事業の必要性 A～C	・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。
						事業の実現見通し C	・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、年次計画どおりの進捗は難しい。	
						事業の優先度 C	・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。 ・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。	
					対応方針 （原案）	事業継続 （C） 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	街路事業 大和川北岸線（公園南矢田） 整備事業 〔再評価後 5年経過(3回目)〕	[種別] 街路整備（道路新設） [規模] 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）） [目的] 市南部の機能的な道路ネットワークの形成、敷津長古線等の市南部の東西幹線道路の渋滞緩和など	事業開始 H7 事業完了 H29[H25] 総事業費 27[27]億円 既投資額 26[26]億円 進捗率 事業費ベース 96%[96%] 用地取得率 94%[94%] 工事進捗率 98%[98%] ○変更点 なし	ー	視点 毎の 評価	事業の必要性 A～C	・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。	「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。
						事業の実現見通し B	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。	
						事業の優先度 C	・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。 ・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。	
					対応方針 （原案）	事業継続 （B） 前回評価 事業継続(B)	本路線の整備により、道路ネットワーク機能の強化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。 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。	

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計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方			有識者の意見
4	街路事業 桜島東野田線 (四貫島) 整備事業 〔再評価後 5年経過(2回目)〕	〔種別〕 街路整備（道路拡幅） 〔規模〕 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) 〔目的〕 大規模集客施設を核とする 此花西部臨海地区へのアク セス道路として、市北西部 における機能的な幹線道路 ネットワークの形成など	事業開始 H12 事業完了 H30〔H27〕 総事業費 33〔33〕億円 既投資額 24〔21〕億円 進捗率 事業費ベース 73%〔65%〕 用地取得率 85%〔72%〕 工事進捗率 0%〔 0%〕 ○変更点 なし	1. 49	視 点 毎 の 評 価	事業の必要性 A～C	・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。	「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。
						事業の実現見通し B	・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。	
						事業の優先度 C	・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。 ・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 (B) 前回評価 事業継続(C)	・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。 ・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。	
5	街路事業 東野田河堀口線 (上本町) 整備事業 〔再評価後 5年経過(2回目)〕	〔種別〕 街路整備（道路拡幅） 〔規模〕 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) 〔目的〕 歩車道の分離を行い、道路 交通の円滑化及び歩行者通 行等の安全性の向上など	事業開始 H12 事業完了 H31〔H27〕 総事業費 50〔50〕億円 既投資額 19〔18〕億円 進捗率 事業費ベース 39%〔36%〕 用地取得率 52%〔51%〕 工事進捗率 0%〔 0%〕 ○変更点 なし	2. 16	視 点 毎 の 評 価	事業の必要性 A～C	・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。	「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。
						事業の実現見通し C	・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。	
						事業の優先度 C	・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。 ・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。	
					対 応 方 針 (原 案)	事業継続 (C) 前回評価 事業継続(C)	・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。	

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計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方		有識者の意見	
6	生野区南部地区 整備事業 〔再評価後 5年経過(3回目)〕	○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〕	事業開始 H7 事業完了 H31〔H31〕 総事業費 573〔594〕億円 既投資額 290〔252〕億円 進捗率 事業費ベース 51%〔42%〕 ・都市計画道路 (河堀口舍利寺線)： 用地取得率 75%〔74%〕 ・主要生活道路 (仮称 生野東西線)： 用地取得率 100%〔88%〕 ・主要生活道路 (仮称 生野南北線)： 用地取得率 65%〔56%〕 ・都市再生住宅:3棟 175戸完成 ・住宅地区改良事業： 改良住宅:4棟 129戸完成 用地取得率 52%〔40%〕	1. 16	視点 毎の 評価	事業の必要性 A～C 事業の実現見通し B 事業の優先度 A	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。 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、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。 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。 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。 したがって、本市の密集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。	「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。
		○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㎡	対応方針 (原案)		事業継続 (A) 前回評価 事業継続(A)	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。 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。 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。 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。 これまで、3つの事業手法により整備を進め、道路の整備や、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。 ※密集住宅市街地整備型：まちかど広場の整備や民間活力を活かした事業で、民間老朽住宅建替支援(建替促進・老朽木造住宅除却・狭あい道路拡幅整備)、住宅・建築物耐震改修等補助などに対して助成等を実施して、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、密集住宅市街地の整備改善等を図っている。		
7	住宅地区改良事業 旭住宅地区改良事業 〔再評価後 5年経過(2回目)〕	〔規模〕 改良住宅建設〔105戸〕 店舗〔3戸〕、集会所〔1棟〕 作業所〔2戸〕 道路整備〔1,393.00㎡〕 緑地整備〔5,126.00㎡〕 児童遊園〔456.00㎡〕 〔目的〕 不良住宅が密集する既存の住宅市街地の環境改善及び不良住宅の除却とともに、良質な住宅を建設し、もって公共の福祉に寄与する。	事業開始 H12 事業完了 H31〔H26〕 総事業費 54〔55〕億円 既投資額 26〔23〕億円 進捗率 事業費ベース 48%〔42%〕 用地取得率 31%〔30%〕 住宅建設率 43%〔30%〕 ○変更点 住宅の高層化等による土地の有効活用と、建設コストの縮減など事業費の見直し	1. 03	視点 毎の 評価	事業の必要性 A～C 事業の実現見通し B 事業の優先度 B	劣悪な住環境や災害の際に危険であるなど、旭地区は多くの課題を抱えている。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、甚大な被害が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、 <u>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。</u> 〔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。 ・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。 ・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で、住環境の向上が期待できない。	「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。
					対応方針 (原案)	事業継続 (B) 前回評価 事業継続(B)	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。	

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計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方			有識者の意見
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 事業費ベース 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。 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。	「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。
						事業の実現見通し A	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。 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、「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。」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。	
				対応方針（原案）	事業継続（A） 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。		

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計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方			有識者の意見
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〕 〔目的〕 木材整理場に新たに国際物流ターミナルを整備し、北南米等と大阪・関西を結ぶ国際輸送拠点として、取扱岸壁が分散している製材を南港東地区に集約することにより物流効率化を図るとともに、北南米向け鉄鋼・鋼材輸出の積出拠点機能の向上を通じて、国際競争力の強化をめざす。	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. 2	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。 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。	
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。	「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。	