

事業再評価調査（初回）

事業種別 事業名	[国際競争拠点都市整備事業] 大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域（うめきた2期区域基盤整備）	
担 当	都市計画局企画振興部うめきた整備担当（電話番号：06-6208-7838） 建設局道路部街路課（鉄道交差担当）（電話番号：06-6615-6762） 都市整備局企画部区画整理課（拠点開発事業G）（電話番号：06-6208-9646）	
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	
2 事業概要	①所在地 図1参照	北区大深町、豊崎七丁目、中津一丁目、中津二丁目、中津三丁目、中津五丁目、大淀中一丁目、大淀南一丁目、梅田三丁目及び大阪市福島区福島六丁目の各一部
	②事業目的	本事業地区は、西日本最大のターミナルである大阪駅北側に位置するが、旧梅田貨物駅の移転に伴い更地化されている。本事業は、国内外の交通の要衝、都市機能の集積地として海外からの企業・人材の受け皿となるよう、更なる都市拠点化を推し進め、より一層強力な国際競争力を有する地域を形成するとともに、「みどり」を軸とした質の高い都市空間を創出するために、必要な都市基盤整備を図ることを目的とする。
3 事業の必要性の視点	③事業内容	<p><うめきた新駅設置事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・設備計画 地下駅舎 島式ホーム2面4線 ・事業期間 平成26年度～平成35年度 <p><JR東海道線支線地下化事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業延長 約2.4km ・踏切除却 1箇所（西梅田一番踏切） ・大規模改築 2箇所（中国街道、能勢街道）桁下高さ制限がある既存立体交差の解消 ・事業期間 平成26年度～平成35年度 <p><大阪駅北大深西地区土地区画整理事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・施行面積：19.3ha ・事業期間：平成27年度～平成38年度 ・都市計画道路：大阪駅北1号線、大阪駅北2号線、大阪駅北3号線、海老江梅田線、中津南北線 ・区画道路：7路線 ・公園：2箇所 ・広場：1箇所
	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	大阪駅周辺地域は、国の国際成長戦略に寄与する拠点として整備すべきエリアであり、うめきた地区は、「グランドデザイン・大阪」や「国家戦略特区提案」で位置づけられた、関西の発展を牽引するリーディングプロジェクトとして、先行開発区域が平成25年4月に開業し、来場者数及び地価の状況等から開業の効果が大きく発現しているところである。本事業が位置する、うめきた2期区域の開発は、国際競争力の強化、国土強靱化に資するものとして、国、府、市、経済界が一丸となって取り組んでいる。平成23年度に都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域として国からの指定を受け、平成24年度に設置した都市再生緊急整備協議会において、「うめきた2期区域まちづくりの方針」を平成27年3月に決定した。本事業は、大阪、関西の発展を牽引するのみならず、我が国の国際競争力の強化、国土強靱化にも資する拠点の形成をめざしており、事業の優先度は非常に高い。
4 定性的効果の具体的な内容	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <p><うめきた新駅設置事業></p> <p>（利用者便益）移動時間短縮便益、乗換利便性向上便益</p> <p><JR東海道線支線地下化事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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（踏切事故）減少便益 <p><大阪駅北大深西地区土地区画整理事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・鉄道利用者 ・地域社会 ・地域経済
	③費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <p>国土交通省のマニュアルに示された手法に準じて実施</p> <p><うめきた新駅設置事業>鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年7月鉄道局）</p> <p><JR東海道線支線地下化事業>費用便益分析マニュアル（平成20年11月道路局 都市・地域整備局）</p> <p><大阪駅北大深西地区土地区画整理事業>i) 土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル（案）、ii) 費用便益分析マニュアル（平成20年11月道路局 都市・地域整備局）</p> <p>[分析結果]</p> <p>新駅 B/C=3.29 （総便益B：303億円、総費用C：98億円）</p> <p>地下化 B/C=1.53 （総便益B：720億円、総費用C：470億円）</p> <p>区画整理 i) B/C=2.26 （総便益B：878億円、総費用C：388億円）</p> <p>ii) B/C=1.45 （総便益B：624億円、総費用C：429億円）</p>
5 事業の必要性の評価	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 国際競争力の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・国際空港等へのアクセシビリティの向上、拠点駅周辺の利便性・快適性の向上、企業活動の誘発、大規模な民間開発との一体的な実施 2. 防災機能の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の安全性向上、施設の安全性の向上 3. 都市環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺交通の円滑化、施設整備等による快適性向上、環境負荷の軽減、交通安全の向上 4. その他 <ul style="list-style-type: none"> ・特定都市再生緊急整備地域の整備計画への位置づけ、国家戦略特別区域等の設定、民間による投資の誘発、H23.4都市計画決定済 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・鉄道利用者 ・地域社会 ・地域経済
	⑤事業の必要性の評価	<p>事業実施前の当地区の状況はJR梅田駅として大阪の物流拠点としての役割を担ってきたが、その機能を吹田貨物ターミナル駅と百済貨物ターミナル駅に譲り、更地となっている。事業目的である国際競争力を有する地域の形成や質の高い都市空間の創出とともに、大規模な民間開発との一体的な実施や関西国際空港等とのアクセシビリティ向上、道路交通の円滑化及び交通事故の解消なども図られるため、事業実施の必要性は高い。</p>
		評価 A～C

	【新駅設置】	事業開始時点 (平成27年1月)	再評価時点 (平成28年3月)
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成27年1月 事業開始 平成28年1月 工事着手予定 平成36年3月 事業完了予定	平成27年1月 事業開始 平成28年1月 工事着手 平成36年3月 事業完了予定
	②事業規模	新駅設置 地下駅舎 島式ホーム2面4線	新駅設置 地下駅舎 島式ホーム2面4線
	うち完了分	—	—
	進捗率 図3参照	—	—
	③総事業費	98億円 (鉄道事業者負担52億円)	98億円 (鉄道事業者負担52億円)
	うち既投資額	—	0.2億円
	進捗率 図4参照	—	0.23%
	④事業内容の変更状況とその要因	—	—
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	—	—
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	—	—
⑦事業の実現見通しの評価	現在、計画どおりに進捗しており、今後は、必要な予算を確保のうえ平成35年度の事業完了に向け、他の基盤整備事業と連携し着実な事業進捗を図る。		評価 A
	【支線地下化】	事業開始時点 (平成27年1月)	再評価時点 (平成28年3月)
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成27年1月 事業開始 平成27年11月 工事着手予定 平成36年3月 事業完了予定	平成27年1月 事業開始 平成27年11月 工事着手 平成36年3月 事業完了予定
	②事業規模	鉄道地下化 延長：2.4km	鉄道地下化 延長：2.4km
	うち完了分	—	—
	進捗率 図3参照	—	工事進捗率 0.4%
	③総事業費	540億円	540億円
	うち既投資額	1.1億円	6.7億円
	進捗率 図4参照	0.20%	1.12%
	④事業内容の変更状況とその要因	—	—
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	—	—
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	—	—
⑦事業の実現見通しの評価	本事業は、他の基盤整備事業と連携して事業進捗を図っており、当初計画どおりすでに現地着工できていることから、事業の実現見通しは高い。		評価 A

	【区画整理】	事業開始時点 (平成27年11月)	再評価時点 (平成28年3月)
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成27年11月 事業開始 平成28年 8月 工事着手予定 平成39年 3月 事業完了予定	平成27年11月 事業開始 平成28年 8月 工事着手 平成39年 3月 事業完了予定
	②事業規模	施行面積 約19.3ha 街路築造 3,605m 建物移転 6戸	施行面積 約19.3ha 街路築造 3,605m 建物移転 6戸
	うち完了分	—	—
	進捗率	—	—
	③総事業費	262億円	262億円
	うち既投資額	—	5.5億円
	進捗率 図3参照	—	2.10%
	④事業内容の変更状況とその要因	—	—
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	—	—
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	—	—
⑦事業の実現見通しの評価	現在、計画どおりに進捗しており、今後は、必要な予算を確保のうえ平成38年度の事業完了に向けて着実な事業進捗を図る。	評価 A	
5 事業の優先度の視点の評価	<p>[重点化の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業地区は、都市再生の拠点として緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として「都市再生緊急整備地域」に政令で指定されている ・さらに、都市再生緊急整備地域のうち、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力強化を図るうえで特に有効な地域として「特定都市再生緊急整備地域」としても政令で指定されている ・市政運営の基本方針においても、関西経済をけん引できるような都市インフラ充実施策として位置づけられている <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <p>基盤整備の完了が遅延すると、うめきた2期区域のまちびらき時期にも遅れが生じ、大阪の国際競争力の強化及び地域経済の発展に影響が生じる。</p>	評価 A	
6 特記事項	—	—	
7 対応方針(案)	事業継続(A)		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・うめきた2期区域の開発は、国際競争力の強化、国土強靱化に資するものとして、国、府、市、経済界が丸となって取り組んでいる。 ・本事業は都市再生特別措置法に基づき国が指定する特定都市再生緊急整備地域の整備計画に位置付けられ、進めているものである。 ・本事業地域は、国内外の交通の要衝・都市機能の集積地として高いポテンシャルを有しており、公民連携の下、市街地の整備が積極的に進められているが、海外からの企業・人材の受け皿として、さらなる都市拠点化を推し進める必要がある。 ・関西圏のみならず、国全体の成長をけん引する都市・大阪の中核として、より一層強力な国際競争力を有する地域を形成するため、着実に基盤整備を推進する必要があることから、「事業継続A」とする。 		
8 今後の取組方針(案)	うめきたのまちづくり実現に向けて、着実に事業を推進する。		