

事業再評価調書（2回目以降）

[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） 都市整備局市街地整備部連携事業課（連携事業G）（電話番号：06-6208-9403）			
1 事業再評価理由	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	[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た。 本事業は、世界の人々を惹きつける比類なき魅力を備えた「みどり」と、新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の融合拠点を目指すことを目標に、国際競争力を有する地域を形成するとともに、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し、令和5年春の新駅開業・地下化切換、2025年大阪・関西万博に先立つ令和6年の先行まちづくり、令和8年度の事業完了を目指して事業を実施している。 [上位計画等における位置付け]		
		計画名等	策定年度	位置付け
		特定都市再生緊急整備地域の整備計画	平成25年度	国際競争力強化のために必要な事業(P.1)
		うめきた2期区域まちづくりの方針	平成26年度	「みどり」と「イノベーション」の融合拠点
	令和3年度市政運営の基本方針	令和2年度	豊かな大阪をめざした政策推進(P.9)	
③事業内容	[事業内容] <うめきた新駅設置事業> ・事業主体：JR西日本 ・設備計画：地下駅舎 島式ホーム2面4線 <JR東海道線支線地下化事業> ・事業主体：大阪市 ・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）桁下高さに制限がある既存立体交差の解消 <大阪駅北大深西地区土地区画整理事業> ・施行者：独立行政法人 都市再生機構（UR都市機構） ・施行面積：19.3ha ・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 [関連事業等の整備・進捗状況] ※事業費ベース（令和2年度末時点） <うめきた新駅設置事業> ・事業期間：平成26年度～令和5年度 ・進捗率：53% <JR東海道線支線地下化事業> ・事業期間：平成26年度～令和5年度 ・進捗率：59% <大阪駅北大深西地区土地区画整理事業> ・事業期間：平成27年度～令和8年度 ・進捗率：27%			
①事業を取り巻く社会経済情勢の変化	大阪駅周辺地域は、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。 その後、「まちづくりの方針」に基づく質の高いまちづくりを実現するため、UR都市機構が土地を取得し、平成29年12月より民間開発事業者の募集を行い、平成30年7月に民間開発事業者が決定しており、令和2年12月には民間開発事業者が着工している。また、イノベーションプラットフォームの構築及びその核となる組織の設置を目指し、平成29年6月に経済界・大阪府市等による「うめきた2期みどりとイノベーションの融合拠点形成推進協議会」を設立し先行的事業等を推進している。さらに、平成30年11月には2025年大阪・関西万博の開催が決定している。			
②定量的効果の具体的な内容	[効果項目] <うめきた新駅設置事業> （利用者便益）移動時間短縮便益、乗換利便性向上便益 <JR東海道線支線地下化事業> ・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 <大阪駅北大深西地区土地区画整理事業> ・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 ・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 ・鉄道利用者 ・地域社会 ・地域経済			

3 事業の必要性の視点	<p>③費用便益分析 【図2参照】</p>	<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          &lt;うめきた新駅設置事業&gt;鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年7月 国土交通省鉄道局)          &lt;JR東海道線支線地下化事業&gt;費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省道路局都市局)          &lt;大阪駅北大深西地区土地区画整理事業&gt; 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)(平成21年7月 国土交通省都市・地域整備局)、ii) 費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省道路局都市局)</p> <p>[分析結果]</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">新駅</td> <td style="width: 15%;">B/C=4.75</td> <td style="width: 15%;">(総便益B: 578億円、総費用C: 122億円)</td> </tr> <tr> <td>地下化</td> <td>B/C=1.31</td> <td>(総便益B: 775億円、総費用C: 591億円)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">区画整理</td> <td>i) B/C=2.46</td> <td>(総便益B: 2,139億円、総費用C: 868億円)</td> </tr> <tr> <td>ii) B/C=1.27</td> <td>(総便益B: 679億円、総費用C: 533億円)</td> </tr> </table>	新駅	B/C=4.75	(総便益B: 578億円、総費用C: 122億円)	地下化	B/C=1.31	(総便益B: 775億円、総費用C: 591億円)	区画整理	i) B/C=2.46	(総便益B: 2,139億円、総費用C: 868億円)	ii) B/C=1.27	(総便益B: 679億円、総費用C: 533億円)	
	新駅	B/C=4.75	(総便益B: 578億円、総費用C: 122億円)											
	地下化	B/C=1.31	(総便益B: 775億円、総費用C: 591億円)											
区画整理	i) B/C=2.46	(総便益B: 2,139億円、総費用C: 868億円)												
	ii) B/C=1.27	(総便益B: 679億円、総費用C: 533億円)												
<p>④定性的効果の具体的な内容</p>	<p>[効果項目]</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国際競争力の強化             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際空港等へのアクセス性の向上、拠点駅周辺の利便性・快適性の向上、企業活動の誘発、イノベーションの創出、大規模な民間開発との一体的な実施による質の高いまちづくりの創出</li> </ul> </li> <li>2. 防災機能の向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の安全性向上、施設の安全性の向上</li> </ul> </li> <li>3. 都市環境の改善             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>4. その他             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定都市再生緊急整備地域の整備計画への位置づけや国家戦略特別区域等の設定により民間の投資の誘発</li> </ul> </li> </ol> <p>[受益者]</p> <p>・ 市民 ・ 道路利用者 ・ 鉄道利用者 ・ 地域社会 ・ 地域経済</p>													
<p>⑤事業の必要性の評価</p>	<p>本事業は、現在、2025年大阪・関西万博に先立つ令和6年の先行まちびらきに向け公民が連携し事業を推進しているところであるが、関西国際空港等へのアクセス性の向上や地区内の利便性・快適性並びに防災機能高め質の高い都市空間を創出する等、世界の人々を惹きつける比類なき魅力を備えた「みどり」と、新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の融合拠点の形成に資する都市基盤整備であることから事業の必要性は非常に高い。</p>	<p>評価</p> <p>A～C</p>												

		事業開始時点 (平27年11月)	前回評価時点 (平成28年3月)	今回評価時点 (令和3年10月)
4 事業の実現見通しの視点（新駅設置事業）	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	平成27年1月 事業開始 平成28年1月 工事着手 令和6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	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全体事業費	98億円 (別途、鉄道事業者負担52億円)	98億円 (別途、鉄道事業者負担52億円)	104億円 (別途、鉄道事業者負担52億円)
	うち既投資額	—	0.2億円	55億円
	進捗率 【図4参照】	—	0.23%	53%
	④事業内容の変更状況とその要因	工事着手後、地中障害物の撤去等による増額要素が発生する一方、施工計画の見直し等コスト縮減にも努めながら工事を進めてきたが、全体事業費については増額が生じる。		
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	— [前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由]		
	⑥コスト縮減や代替案立案等の可能性	—		
⑦事業の実現見通しの評価	現在、令和5年春の新駅開業に向けて計画どおりに進捗しており、今後も引き続き必要な予算を確保のうえ令和5年度の事業完了に向け、他の基盤整備事業（地下化事業、土地区画整理事業）と連携し着実な事業進捗を図る。			評価 A
4 事業の実現見通しの視点（地下化事業）		事業開始時点 (平27年11月)	前回評価時点 (平成28年3月)	今回評価時点 (令和3年10月)
	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	平成27年1月 事業開始 平成28年1月 工事着手 令和6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	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%	工事進捗率 66%
	③全体事業費	540億円	540億円	549億円
	うち既投資額	1.1億円	6.7億円	325億円
	進捗率 【図4参照】	—	1.12%	59%
	④事業内容の変更状況とその要因	工事着手後、地中障害物の撤去等による増額要素が発生する一方、施工計画の見直し等コスト縮減にも努めながら工事を進めてきたが、全体事業費については増額が生じる。		
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	— [前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由]		
⑥コスト縮減や代替案立案等の可能性	—			
⑦事業の実現見通しの評価	現在、令和5年春の地下化切替に向けて計画どおりに進捗しており、今後も引き続き必要な予算を確保のうえ令和5年度の事業完了に向け、他の基盤整備事業（新駅設置事業、土地区画整理事業）と連携し着実な事業進捗を図る。			評価 A

	事業開始時点 (平27年11月)	前回評価時点 (平成28年3月)	今回評価時点 (令和3年10月)	
4 事業の実現見通しの視点 (土地区画整理事業)	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	平成27年11月 事業開始 平成28年 8月 工事着手 令和 9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	施行面積 約19.3ha 街路築造 3,605m 建物移転 6戸
	うち完了分	—	—	街路築造 0m 建物移転 2戸
	進捗率 【図3参照】	—	—	街路築造 0% 建物移転 33.3%
	③全体事業費	262億円	262億円	446億円
	うち既投資額	—	5.5億円	122.4億円
	進捗率 【図4参照】	—	2.10%	27.4%
④事業内容の変更状況とその要因	平成30年7月の開発事業者の決定を受け保留地処分金が確定したことに伴い、地区内の価値向上等に資する施設整備の追加等の事業計画変更を行い、令和元年9月に国の事業計画変更認可を受けた。なお、令和元年度以降は保留地処分金を財源として事業を実施している。(市費含む公共負担は減額(市費負担は前回約40億円から今回約10億円に縮減))			
⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	[前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由] —			
⑥コスト縮減や代替案立案等の可能性	—			
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、今後も引き続き令和8年度の事業完了に向け他の基盤整備事業(新駅設置事業、地下化事業)と連携し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	[重点化の考え方]  ・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 ・大阪府市の計画である「グランドデザイン・大阪」では、うめきたを「大都市間をつなぐ大阪都心の玄関口としての機能を活かす」と位置付けられる等、大阪府・大阪府が共通の目標をもって事業を進めることとしている。 ・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  [事業が遅れることによる影響等]  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、また、2025年大阪・関西万博開催時の交通ネットワークにも支障をきたすなど、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。		評価 A	
6 特記事項	—			
7 対応方針(案)	<b>事業継続(A)</b>			
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、関西国際空港等へのアクセス性の向上や地区内の利便性・快適性並びに防災機能の向上等、世界の人々を惹きつける比類なき魅力を備えた「みどり」と、新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の融合拠点の形成に資する都市基盤整備であることから事業の必要性は非常に高い。</li> <li>・また、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」に政令で指定されるとともに、「グランドデザイン・大阪」等府市の計画にも位置づけられており優先度が高い。</li> <li>・さらに、各事業は目標完了年次に向け計画通りに事業進捗している。</li> <li>・以上より、完了時期を宣言し、重点的に実施する事業であるため、「事業継続A」とする。</li> </ul> [前回評価時点から対応方針を変更している場合は、その理由] —			
8 今後の取組方針(案)	世界の人々を惹きつける比類なき魅力を備えた「みどり」と、新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の融合拠点の形成の実現に向け、都市基盤整備(新駅設置事業・地下化事業、区画整理事業)を着実に実施する。			