

財政再建プログラム（案）資料
（主要プロジェクト）

目 次

箕面森町（水と緑の健康都市）	_____	主 1
彩都（国際文化公園都市）	_____	主 4
新名神高速道路（府関連道路）	_____	主 7
阪神高速大和川線	_____	主 10
安威川ダム	_____	主 13
槇尾川ダム	_____	主 16
阪南港阪南2区整備事業	_____	主 19
大阪モノレール（門真以南）	_____	主 22
おおさか東線（大阪外環状線鉄道）	_____	主 25

・タイトル

プロジェクト名	箕面森町（水と緑の健康都市）
担当部課	住宅まちづくり部 箕面整備事務所 企画グループ（連絡先 072-722-9997）

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 大阪府</p> <p>(2)事業手法 特定土地区画整理事業</p> <p>(3)位置 大阪府箕面市森町中、北、上止々呂美及び下止々呂美地区 (大阪都心部から約20km、箕面市中心部から約5kmに位置)</p> <p>(4)事業内容 計画面積 約314ha</p> <p>(5)事業期間 平成8年度～平成27年度</p> <p>(6)事業費 約985億円</p>
2. 事業目的	<p>(1)目的 豊かな自然環境を活かし、世代を超えてだれもが生き生きと暮らせるニュータウンを建設 「多世代共生」、「環境共生」、「地域共生」をテーマとしたまちづくり ハーフメードで「柔軟性」のある「住民参加型」のまちづくり (住民参加により成長、成熟)</p> <p>(2)期待される事業効果 ・環境、地域を重視した住民参加によるまちづくりの実現 ・国道423号バイパスの開通などによる地域整備の促進</p>
3. 環境への対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ・森林公園や緑地において生物の生育環境の保全と創造に努める。 ・事業地内に生息するオオタカについては、保全方策に基づき適切に対応する。 ・造成工事に伴う騒音、振動等の生活環境項目や動物、植物の自然環境項目の環境調査を実施する。 ・太陽光利用等のエネルギー導入を検討するなど、省エネルギーに配慮したまちづくりに努める。 ・里山を活用した循環型社会の形成に努める。

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	・余野川ダムと一体的な整備を図るとともに、新名神高速道路と大阪都心部の結節点である箕面インターチェンジに近接する本都市において、将来適切な土地利用と地域整備を図る枠組みを構築し、北摂地域の道路ネットワーク整備や、オオタカ保全方策等を実施するためには、行政の責任ある対応策として、府施行の土地区画整理事業として進める必要があった。
2. 関与の内容	・大阪府が、特定土地区画整理事業施行者として、事業を推進している。

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
平成 3年 9月	大阪府新総合計画において本都市を位置づけ
8年 2月	都市計画決定告示
9年 3月	事業計画決定告示
9年 9月	準備工事に着手
10年 3月	地域内の大阪府住宅供給公社用地の一部を大阪府が取得
10年12月	造成工事に着手
13年 1月	「水と緑の健康都市オオタカ調査委員会」、オオタカ保全方策について提言
13年 2月	事業のあり方の検討結果（事業見直し案）を公表
13年 8月	「企業局事業の収支見直しと会計のあり方（案）」を公表
14年 4月	所管部局を企業局から建築都市部へ移管
14年 5月	箕面市と事業の見直しに関する基本合意書を締結
15年 7月	箕面市との基本協定を改定
15年12月	事業見直し案に基づき、都市計画を変更
16年 3月	土地区画整理事業計画を変更
17年 3月	仮換地指定（一部を除く）
17年10月	PFI事業者と契約締結
18年 3月	仮換地指定（一般地権者完了）
18年11月	アクセスバス事業者選定
19年 5月	主要幹線道路の開通
19年10月	保留地分譲開始、仮換地の使用収益開始。アクセスバスの運行開始

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路（事業主体：西日本高速道路株）高槻～箕面間 ・事業費：約3900億円 ・延長：約20km（暫定4車線） ・平成7年7月 都市計画決定 ・平成11年12月 建設大臣による施行命令 ・平成18年2月 公団民営化。新会社（西日本高速道路株）の整備路線に指定 ・止々呂美吉川線（事業主体：大阪府） ・平成19年度より用地測量実施 ・猪名川総合開発事業（余野川ダム）（事業主体：国土交通省） ・平成17年7月 国土交通省近畿地方整備局が「当面実施しない」と発表 ・平成19年8月 淀川水系河川整備計画の原案公表。「当面実施しない」 ・国道423号バイパス（事業主体：大阪府道路公社、大阪府） ・平成10年8月 工事着手 ・平成19年5月 供用開始
2. 事業目的に関する諸状況	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路と大阪都心部への結節点である箕面インターチェンジに近接する。 ・北摂地域における道路ネットワーク整備に資する。 ・オオタカ調査委員会の提言に則りオオタカ保全区域を設定し保全方策を実施する。
3. その他地域の状況など	<ul style="list-style-type: none"> ・国道423号バイパスが完成し大阪都心まで新御堂筋で直結され、千里中央へは車で約15分の位置にある。 ・北大阪地域北摂山系に属する箕面北部丘陵に位置し、近隣には東海自然歩道の起点で知られる明治の森箕面国定公園がある。

事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<p>進捗概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成19年 5月、主要幹線道路を開通した 平成19年10月、保留地の分譲、仮換地の使用収益を開始した。アクセスバスの運行を開始した。 平成20年 4月、小中一貫校が開校した。 <p>整備等の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成17年度、PFI事業で造成工事着手。 平成19年9月末に第1区域の都市基盤整備概成。 事業進捗率 約55% (平成19年度末事業費ベース)
2. 事業目的に対する効果	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路(都市計画道路止々呂美東西線など)の開通により、北摂地域の道路網の一部整備が図られた。

3. 収支見直し

単位：百万円

	H17年度 までの累計	H18年度	H19年度 (見込み)	H20年度 (予定)	残事業 (予定)	総計 (予定)
支出	40,403	2,708	3,507	2,850	34,563	84,031
用地取得費	11,163	0	0	0	0	11,163
工事費	19,260	1,950	2,748	2,134	30,826	56,918
その他事務費等	9,980	758	759	716	3,737	15,950
分譲等収入	1,835	916	1,890	957	17,950	23,548

箕面有料道路負担金 14,500 百万円は別途支出済み

事業見直し等これまでの取組状況

平成11年にオオタカの営業が発見されたことを受け、専門家によるオオタカ調査委員会を設置し、オオタカの保全方策について検討を行った。

平成12年度、オオタカ保全方策の実施や地価動向等を踏まえ、事業のあり方について点検・精査を行った結果、本事業を当初計画どおり実施しないこととし、大阪府が主体的に宅地造成する区域は基本的に一部造成を着手した部分にとどめ、この地域における交通対策として、都市計画道路網を整備することを基本内容とする「土地区画整理事業」として収束する事業見直し案を平成13年2月に公表した。

平成13年度以降、事業見直し案に基づき、地権者、地元をはじめ、箕面市等関係機関と協議を行い、平成15年度、箕面市との基本協定を改定するとともに、都市計画及び土地区画整理事業計画を変更した。また、本事業の整備手法として、コスト縮減などの視点からPFI事業の導入を図った。

一体的に整備を進めていた余野川ダムについては、H17.7国土交通省は「当面実施しない」と公表したが、府としては過去の経緯を十分踏まえ国の責任においてその影響を極小化すべく、代替措置等を講じるよう要望し、具体的に協議している。

事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	<ul style="list-style-type: none"> 地価動向や当地における住宅需給動向等を勘案すると、当地において早急かつ大量の住宅地供給事業を府として実施する必要性は低下していると判断した。 その上で、新名神高速道路と大阪都心部の結節点である箕面インターチェンジに近接する本事業地において、将来適切な土地利用と円滑な地域整備が図られるよう、枠組みをつくる、北摂地域における道路ネットワーク整備に資する、オオタカ調査委員会の提言に則りオオタカ保全区域を設定し保全方策を実施する必要がある。 既に第1区域には多数の居住者が生活し、街づくりの完成に向け、順次事業を実施する必要がある、第2区域は、大規模民間地権者により開発を行うべく、開発手続き中である。また第3区域(施設誘致地区)については、箕面インターチェンジ近傍のまとまった土地であることから、企業立地の需要が見込まれる。
2. 事業手法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業は、地権者の公平な負担により、宅地の利用増進と公共施設等の整備改善を図るものである。本事業においては約300名の地権者の協力を得て実施してきており、妥当な事業手法である。
3. 事業効果の発揮	<ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路と大阪都心部への結節点である箕面インターチェンジに近接する本事業地において、将来適切な土地利用と円滑な地域整備が図られるよう、枠組みをつくる。 北摂地域における道路ネットワーク整備に資する。 オオタカ調査委員会の提言に則り、オオタカ保全区域を設定し保全方策を実施する。
4. 採算性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年の事業見直しで、オオタカ保全方策の実施、住宅需給動向等を踏まえた事業計画の変更を行うことにより、土地区画整理事業の所要府費等は土地区画整理法第118条第1項の定めにより支出することとなったが、他事業者の協力を求めるなど、減額に努めてきた。 第1区域においては、コスト縮減などの視点から、平成17年度にPFI事業を導入している。 第3区域(施設誘致地区)においては、新名神高速道路の箕面インターチェンジ整備に伴い、企業立地の需要が見込まれることから、新名神高速道路の進捗状況、施設立地需要のマーケティングリサーチ結果を踏まえ、当該区域の施設立地計画、及び保留地等の処分の可能性等を精査し、採算性の確保に努める。

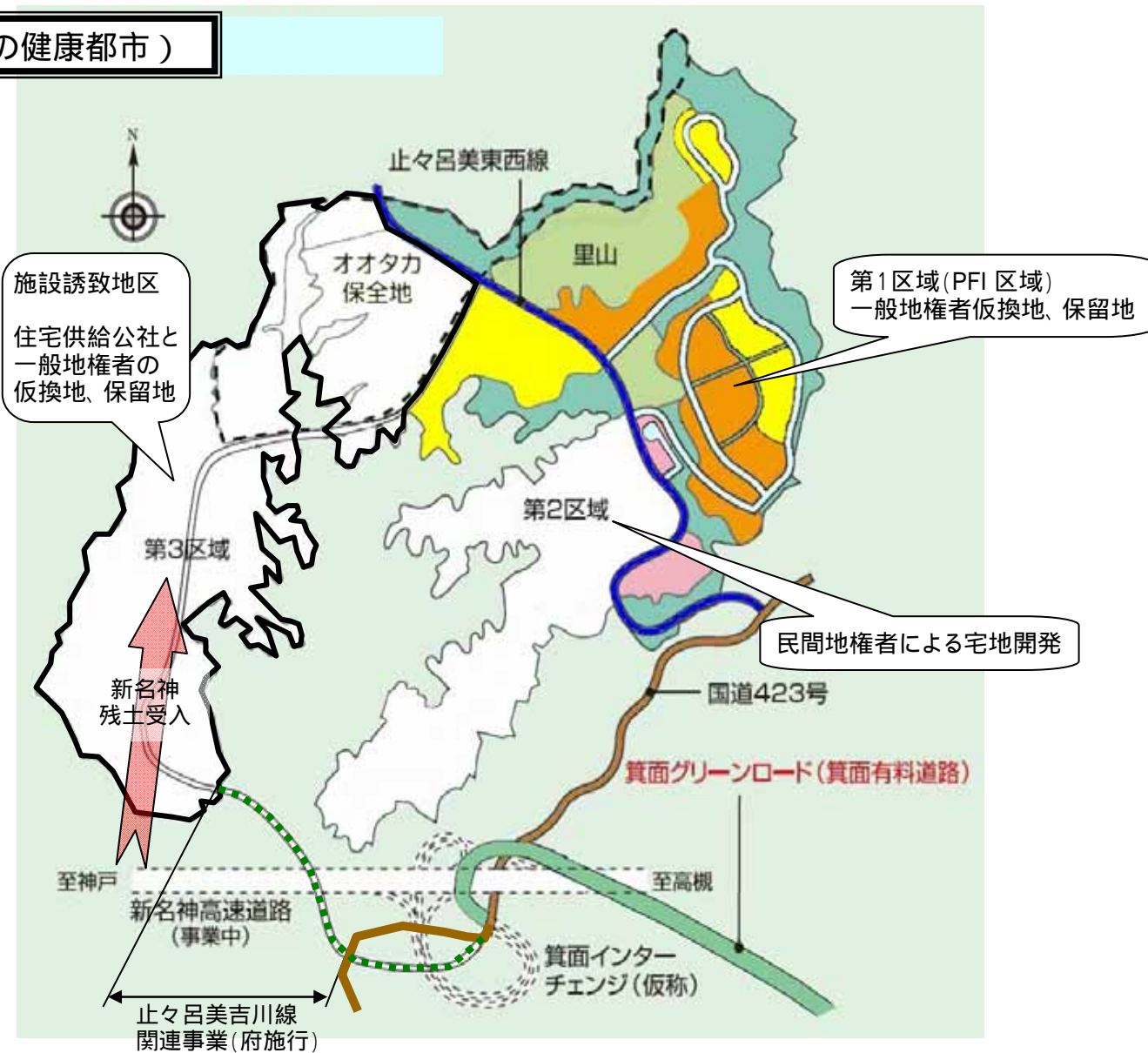
事業を廃止した場合の影響

- 既に多数の居住者がおり、特定土地区画整理事業の中途廃止は、住民の生活に大きな影響を与える。また、多数の法律関係、事実関係が覆ることになり、地権者や関連する事業等へ大きな影響を与える等の問題を生じる。
- 北摂地域における道路ネットワーク整備の進捗に支障を来す。

今後の方向

- 第一区域は、引き続き事業の完成を目指す。但し、財政状況に鑑み、住民生活に最大限配慮しつつ、工事の実施時期を精査。
- 第二区域は、民間地権者により開発。
- 第三区域(施設誘致地区)は、新名神高速道路の残土受入に伴い西日本高速道路(株)が粗造成を実施。府は当該区域の施設立地計画及び保留地等の処分可能性・採算性等を精査の上、粗造成の概成が見込まれる平成24年度末に基盤整備工事の実施について判断。

箕面森町（水と緑の健康都市）



・タイトル

プロジェクト名	彩都（国際文化公園都市）
担当部課	住宅まちづくり部居住企画課 彩都プロジェクト推進グループ(連絡先 06-6949-3191)

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体・事業手法 特定土地区画整理事業（一次造成、地区内の公共施設整備） 独立行政法人都市再生機構（以下「UR」） 二次開発、住宅建設：都市再生機構、民間開発事業者等 シンボルゾーンの形成に向けた企画、誘致 国際文化公園都市(株)（民間開発事業者、府、茨木市、箕面市等が出資）</p> <p>(2)位置 茨木市・箕面市</p> <p>(3)上位計画での位置づけ 国の都市再生プロジェクト第二次決定、バイオメディカル・クラスター創成計画、知的クラスター創成事業(第一期)「関西広域バイオメディカルクラスター構想」、企業立地促進法に基づく大阪北部地域の産業集積形成に係る基本計画、大阪産業再生プログラム(案)、大阪産業・成長新戦略</p> <p>(4)事業内容 計画面積 743ha（西部 313ha、中部 63ha、東部 367ha） 計画人口 居住人口5万人、施設人口 2.4万人 基本方針（コンセプト） ・国際的な文化・学術の交流拠点形成 ・ライフサイエンス分野の研究開発拠点形成 ・時代を先導する都市・住環境整備など</p> <p>事業期間 平成6～24年度 事業費 約3,650億円（区画整理事業として府の支出なし） 事業期間、事業費については、現在、URが事業計画変更の手続き中のため変更の可能性あり</p> <p>（関連公共施設整備） 国文モノレール 建設主体 インフラ部：大阪府 インフラ外部：大阪高速鉄道(株) 運行主体 大阪高速鉄道(株) 事業区間 万博記念公園駅～（仮称）東センター駅 （万博記念公園駅～彩都西駅は開業済み） 事業延長 9.1km 街路（茨木箕面丘陵線） 事業主体 大阪府 事業区間 西部地区界～中部地区界（岩阪橋梁） 中部地区界～東部地区界（佐保川橋梁） 事業延長 岩阪橋梁 L = 280m 佐保川橋梁 L = 390m</p>
---------	---

2. 事業目的	<p>(1)目的 ライフサイエンス分野の研究開発拠点をはじめ、国際的な学術研究・文化交流拠点の形成を図るとともに、時代のニーズに対応した都市環境・住環境の整備を進める。 (2)期待される事業効果 彩都周辺における我が国有数の研究機関の集積立地を活かし、ライフサイエンス分野の研究開発拠点、国際的な文化・学術研究の交流拠点の形成を図り、飛躍的な成長が期待されるバイオ産業や施設誘致等を行うことにより、大阪の都市再生、産業再生が図られる。</p>
3. 環境への対応方針	特定土地区画整理事業の都市計画手続きの一環として、大阪府の環境影響評価要綱に基づき、環境アセスメントを実施しており、周辺地域の緑と連続した公園、緑地を計画的に配置するなど、高水準の緑環境を確保し、自然と都市が調和するアメニティの高い新市街地の形成を図ることとしている。

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	彩都は、ライフサイエンス分野の研究開発拠点をはじめとする学術研究・文化交流拠点と、良好な住環境の整備を図る新都市建設プロジェクトである。とりわけ、シンボルゾーンの形成については、医薬基盤研究所、彩都バイオインキュベータなど国プロジェクトも導入されており、大阪圏の都市再生にも大きく寄与するものである。こうしたことから、府は、関係者との適切な役割分担の下、本プロジェクトを推進していくことが必要である。
2. 関与の内容	・シンボルゾーンの形成を図る国際文化公園都市(株)に対し、資本金9000万円のうち、2001万円（22.2%）出資。 ・地区外の公共施設整備（関連公共施設整備）について、地元市等との適切な役割分担の下、実施。

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
昭和57年8月	大阪府総合計画「国際文化ゾーンとして国際交流と学術文化活動拠点の形成をめざす」
61年11月	大阪府が「国際文化公園都市基本構想(案)」発表
63年12月	国際文化公園都市(株)設立
平成3年9月	大阪府新総合計画「良好な住宅整備とともに、国際的な学術・文化、ライフサイエンスの交流拠点を核として、都市の未来機能を組み込んだ新しいまちを整備する」
4年5月	国際文化公園都市に係る都市計画決定を告示
6年9月	URが国際文化公園都市特定土地区画整理事業の認可を取得
10年10月	国際文化公園都市モノレール 万博記念公園～阪大病院前 開業
13年8月	都市再生プロジェクトに「大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成」採択
16年4月	彩都西部地区の一部まちびらき
16年4月	医薬基盤研究所開所
19年3月	国際文化公園都市モノレール 阪大病院前～彩都西間 開業
	彩都西部のグランドオープン（同時に茨木箕面丘陵線4車線供用）
19年3月	彩都ライフサイエンス懇談会が「彩都バイオグランドデザイン」を提言
20年3月	URが事業再評価「計画を見直して継続」
20年5月	彩都・中部地区に関わる提案型市場調査検討会設立

・事業を巡る社会情勢

1. 事業目的に関する諸状況	ライフサイエンス関連企業には、研究、開発、生産機能が一体となった施設の設置ニーズが高まっている。 府域には、生産系施設がまとまって立地できる適地が乏しくなっている。
2. その他地域の状況など	箕面市域では、平成23年4月に小中一貫校開校をめざし、20年度設計着手予定。

・事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<p>【西部地区等の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年4月まちびらき ・平成19年3月国文モノレールが彩都西駅まで延伸開業 ・人口等 2,098世帯 6,066人（平成20年4月末現在） ・造成 約267ha（西部の約85% 平成19年度末現在）うち供用120ha <p>【ライフサイエンスパーク形成に向けての状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設立地状況等：10施設立地（開業8、建設中2）（平成20年4月末現在） ・医薬基盤研究所 <ul style="list-style-type: none"> ・彩都バ イオキョウ タ（H20.4.現在 20社が入居） ・彩都バ イオキョウ センター（インフラ併設、5社が入居） 1社はバ イオキョウ タにも入居 <p>分譲等可能な宅地面積 約20haのうち、約8.0ha 40.3%が立地決定済み</p> <p>【中部地区形成に向けての状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「彩都カルチャーパーク事業ビジョン研究会」から報告を受け(平成13年度)、これを踏まえ事業の具体化を検討。その一環として、平成16年度～18年度、「未来の学校」プロジェクトを実施。 ・「彩都ライフサイエンス懇談会」（産学官で構成する有識者会議）が「彩都バイオグラウンドデザイン」をとりまとめ（平成19年3月）、中部地区を研究開発施設の受け皿用地として提言。 <p>〔国際文化公園都市(株)収支〕 単位：百万円</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H17年度 までの累計</th> <th>H18年度</th> <th>H19年度 (見込み)</th> <th>H20年度 (予定)</th> <th>残事業 (予定)</th> <th>総計 (予定)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支出</td> <td>75,229</td> <td>474</td> <td>417</td> <td>373</td> <td>未定</td> <td>未定</td> </tr> <tr> <td> 用地取得費</td> <td>44,580</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>44,580</td> </tr> <tr> <td> その他事務費等</td> <td>30,649</td> <td>474</td> <td>417</td> <td>373</td> <td>未定</td> <td>未定</td> </tr> <tr> <td>収入(分譲等)</td> <td>56,684</td> <td>3,801</td> <td>3,501</td> <td>3,206</td> <td>約9,200</td> <td>約76,400</td> </tr> </tbody> </table> <p>【平成20年3月のURによる事業再評価結果要旨】</p> <p>対応方針：計画を見直した上で事業継続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西部については、事業が順調に進捗し、良好なまちづくりが進められている。 ・中部については、関係者が連携して施設立地の早期実現に向け、鋭意取り組んでいるが、現時点で立地が確定していないため、事業計画を見直すものとする。 ・東部については、以下の理由から、URが施行主体となって事業を実施することは困難であるため、事業計画を抜本的に見直すものとする。 今後の手続き等の事業工程を考慮すると、平成25年度までに東部の工事完了は見込めない。 西部及び中部において今後大量の用地を販売することから、東部で今後事業を実施しても、平成30年度までに用地処分の完了は見込めない。 <p>〔地区の位置づけや地域ポテンシャルを踏まえ、URは今後の東部のまちづくりについて、地元地方公共団体との関係者と速やかに調整を進める。〕</p>		H17年度 までの累計	H18年度	H19年度 (見込み)	H20年度 (予定)	残事業 (予定)	総計 (予定)	支出	75,229	474	417	373	未定	未定	用地取得費	44,580	0	0	0	0	44,580	その他事務費等	30,649	474	417	373	未定	未定	収入(分譲等)	56,684	3,801	3,501	3,206	約9,200	約76,400
	H17年度 までの累計	H18年度	H19年度 (見込み)	H20年度 (予定)	残事業 (予定)	総計 (予定)																														
支出	75,229	474	417	373	未定	未定																														
用地取得費	44,580	0	0	0	0	44,580																														
その他事務費等	30,649	474	417	373	未定	未定																														
収入(分譲等)	56,684	3,801	3,501	3,206	約9,200	約76,400																														
2. 事業目的に対する効果	<p>西部地区は、民間調査（平成18年度）で、関西圏でイメージがよくなった街で、彩都がトップに選出。 バイオ専門誌の「全国バ イオマスターランキング」（平成18年度）で、彩都を含む北大阪が第1位に選出されるなど高い評価。 中部地区・東部地区については、未だ本格的な造成に着手されていない段階のため、現時点では事業目的に対する効果は発現していない。</p>																																			

3. 関連公共施設整備の事業費内訳 単位：百万円

		H17年度 までの累計	H18年度	H19年度 (見込み)	H20年度 (予定)	残事業 (予定)	総計 (予定)
事業費	モノレール	53,164	6,474	482	256	32,017	92,393
	インフラ	41,174	1,019	482	256	22,639	65,570
	インフラ外	11,990	5,455	0	0	9,378	26,823
	茨木箕面丘陵線	6,619	153	15	0	10,213	17,000

モノレールのインフラ事業は大阪府が公共事業として実施し、インフラ外事業は大阪高速鉄道(株)が実施する。

・事業見直し等これまでの取組状況

<p>国際文化公園都市株の経営改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年2月 残る保有地の10年分割売却契約締結により借入金全額返済に目処。減資を決議。 <p>彩都・中部地区に関わる提案型市場調査検討会の設置（平成20年5月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部地区への企業立地の提案を幅広く求める「提案市場調査」を適正かつ円滑に実施し、中部地区に係る計画推進方策を検討するために設置。

・事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	<p>北大阪の立地特性を活かしたライフサイエンス研究をはじめとする学術・文化の交流拠点を整備し、大阪の都市再生に寄与するためには、本事業の推進が今後とも重要である。とりわけ、ライフサイエンス分野は今後飛躍的な成長が見込まれ、都市再生プロジェクトにおいて、大阪北部地域は、医薬品の基礎研究と創薬産業の集積拠点とすると位置付けられている。</p> <p>中部地区については、交通の要衝に位置する大阪近郊の独立したエリアにおいてまとまった土地が確保可能であり、企業立地の提案を幅広く求める「提案市場調査」の検討会を設置する。</p> <p>東部地区については、地区の位置づけや地域ポテンシャルを踏まえ、施行者であるURに対して、責任を持って関係者の合意を図るよう求めていく。</p>
2. 事業手法の妥当性	<p>一次造成及び都市基盤整備を国の独立行政法人であるURが行い、換地を受けた地権者が分譲、施設整備等を実施、関連公共事業は府、地元市が実施といった適切な役割分担が図られている。</p>
3. 事業効果の発揮	<p>西部地区については、着実に事業効果を発揮している。</p> <p>中部地区・東部地区については、未だ本格的な造成に着手されていない段階のため、現時点では事業目的に対する効果は発現していない。</p>
4. 採算性の確保	<p>今後の事業展開においても、関係者の適切な役割分担のもと、施設立地ニーズなど効果を検証しながら取り組む。</p>

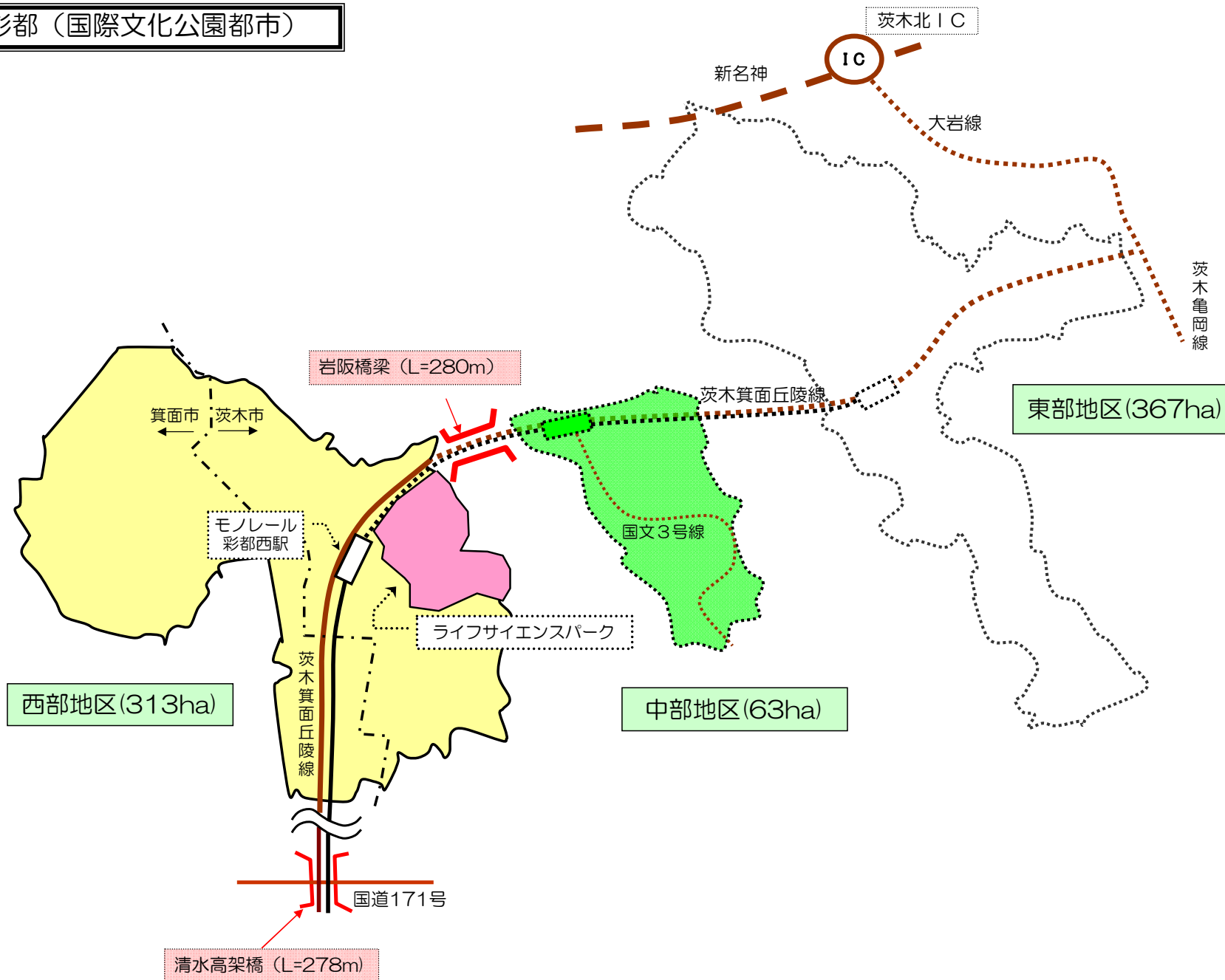
・事業を廃止した場合の影響

<ul style="list-style-type: none"> ・シンボルゾーンの形成が不完全なものとなり、彩都建設の意義が失われる。 ・都市再生プロジェクトに採択され、大阪の都市再生の柱として期待される「ライフサイエンスの国際拠点形成」に支障が生じる。 ・土地区画整理事業の進捗に影響を与え、地権者（約950人）の土地活用に支障が生じる恐れがある。

・今後の方向

<ul style="list-style-type: none"> ・中部地区は、独立行政法人都市再生機構（UR）が土地区画整理事業を実施。西部地区から中部地区へのアクセス道路である岩阪橋梁の建設については、提案型市場調査の結果を踏まえて行われるURの整備に合わせ、府が実施。 ・東部地区は、土地区画整理事業の施行者であるURをはじめとする関係者による協議を継続。

彩都（国際文化公園都市）



・タイトル

プロジェクト名	新名神高速道路（府関連道路）
担当部課	都市整備部 交通道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-4926）

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 大阪府</p> <p>(2)事業手法 道路改良事業（国庫補助事業）</p> <p>(3)位置 止々呂美吉川線 箕面市下止々呂美 大岩線 茨木市大岩～茨木市千提寺 高槻東道路 高槻市成合～高槻市前島2丁目</p> <p>(4)上位計画での位置づけ ・大阪府交通道路マスタープラン（平成16年3月策定） ・大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版（平成18年8月策定）</p> <p>(5)事業内容 止々呂美吉川線 延長 L = 0.55 km 幅員 W = 25.0m 4車線（両側歩道） 大岩線 延長 L = 1.9 km 幅員 W = 10.75～25.0m 2車線（片側歩道） 高槻東道路 延長 L = 5.70 km 幅員 W = 23.0～26.0m（BP区間） W = 7.5～32.5m（ICアクセス区間） 車線数 バイパス区間:4車線（両側歩道） ICアクセス区間:2車線（歩道なし）</p> <p>(6)事業期間 平成10年度～平成30年度</p> <p>(7)事業費 止々呂美吉川線 約40億円 大岩線 約75億円 高槻東道路 約356億円</p>
2. 事業目的	<p>・新名神高速道路は我が国の道路ネットワークの骨格を形成し、名神、中国道の渋滞緩和、災害等の緊急時の代替路線として機能する必要不可欠な路線であり、国家戦略として極めて重要な道路。</p> <p>・また止々呂美吉川線、大岩線及び高槻東道路については、それぞれ新名神高速道路の箕面IC、茨木北IC及び高槻ICへのアクセス道路として、新名神供用後に発生・集中する交通を効率よく分散・導入し市街地へのアクセスを強化するとともに、大阪北部地域の活性化を図り、広域的なネットワークの形成に寄与する路線である。</p>
3. 環境への対応方針	<p>・大岩線については、隣接している大岩地区圃場整備事業と調整を行い、建設残土の有効利用を図り圃場整備事業と道路との高低差を少なくし、コンクリート構造物の設置を極力抑える。</p> <p>・また、その他の路線も含めて、貴重な自然環境を保全するとともに、切土法面が発生する箇所については、既存の植生種を利用するなど当該道路周辺の生態系を乱さないよう緑化対策について検討を行い、植生の回復に努める。</p>

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	<p>・新名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの根幹を成し、企業立地促進、物流効率化、経済圏の拡大など、大阪・関西経済を活性化させるものとして経済界から多くの期待を集めるとともに、災害等緊急時の代替ルートとしての機能も果たす、極めて重要な路線である。ICアクセス道路は、新名神高速道路の効果を最大限に発揮させ、大阪北部のみならず府域全体の活性化に寄与する上で必要不可欠な道路であり、広域行政体である大阪府の関与が必要である。</p>
2. 関与の内容	<p>・道路管理者たる大阪府が事業主体として、事業を推進している。</p>

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
平成7年7月	都市計画決定（大岩線、高槻東道路）
平成8年2月	都市計画決定（止々呂美吉川線）
平成10年4月	国庫補助採択（止々呂美吉川線）
平成19年4月	国庫補助採択（大岩線、高槻東道路）
平成10～30年度	用地買収、工事（止々呂美吉川線）
平成19～30年度	用地買収、工事（大岩線、高槻東道路）
平成30年度	供用開始

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<p>新名神高速道路【高槻市～箕面市】 事業主体：西日本高速道路株式会社 事業費：約3900億円 位置：池田市・箕面市・豊能町・茨木市・高槻市 事業期間：H11～H30 延長：約20km（暫定4車線） 平成17年10月の日本道路公団の民営化後、平成18年2月の国土開発幹線自動車道建設会議を経て、新名神全線の事業許可を得たところ。 平成18年3月に、国土交通大臣から西日本高速道路株に事業許可。 都市計画決定：平成7年7月 施行命令：平成10年12月（箕面～神戸） 施行命令：平成11年12月（高槻～箕面） 抜本的見直し区間の設定：平成15年12月（大津～城陽 八幡～高槻） 全区間で事業許可：平成18年3月</p> <p>彩都（国際文化公園都市）（施行主体：都市再生機構等） 平成4年5月 国際文化公園都市に係る都市計画決定を告示 平成16年4月 彩都西部地区の一部まちびらき 安威川ダム建設事業（施行主体：大阪府） 平成5年1月 水特法ダム指定 平成9年12月 安威川ダム全体計画認可 平成19年4月 安威川ダム全体計画変更認可 箕面森町（水と緑の健康都市）（施行主体：大阪府） 平成8年2月 都市計画決定告示 平成10年12月 造成工事に着手 平成19年10月 保留地分譲開始、仮換地の使用収益開始。アクセスバスの運行開始 箕面有料道路（グリーンロード） 平成19年5月 供用開始</p>
2. 事業目的に関する諸状況	
3. その他地域の状況など	

・事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	止々呂美吉川線 ・平成10年度より用地測量実施 ・平成19年度末 用地買収率100% 工事進捗率 0% 大岩線 ・平成19年度より用地測量実施 高槻東道路 ・平成19年度より用地測量実施
2. 事業目的に対する効果	現在のところ、事業中路線であるため3路線とも効果発現に至っていないが、平成30年度供用開始する場合、以下のような整備効果が順次発揮される。 ・距離、時間短縮による定時制確保 ・災害等の緊急時の代替ルート機能による安定性確保 ・沿線への企業立地、産業の誘致促進効果 ・周辺道路の交通渋滞の緩和、物流の効率化を支援

3. 事業費内訳

単位：百万円

	H17年度までの累計	H18年度	H19年度(見込み)	H20年度(予定)	残事業(予定)	総計(予定)
事業費	430	0	427	1,265	44,978	47,100
用地取得費	400	0	0	1,029	8,171	9,600
工事費	30	0	427	236	36,807	37,500

・事業見直し等これまでの取組状況

・当該事業の発生土を、水と緑の健康都市また大岩圃場整備事業と工程調整し投入することにより、コスト縮減(残土処分費)を図る。

・事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	・新名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの根幹を成し、企業立地促進、物流効率化、経済圏域の拡大など、大阪・関西経済を活性化させるものとして経済界から多くの期待を集めるとともに、災害等緊急時の代替ルートとしての機能も果たす、極めて重要な路線である。新名神高速道路の効果を最大限に発揮させ、大阪北部のみならず府域全体の活性化に寄与する上で必要不可欠な道路である。
2. 事業手法の妥当性	・高速自動車国道のICと接続するアクセス道路については、事業区分により大阪府が事業主体として、本事業を積極的に推進していくことは妥当である。 ・平成10年、19年に事業採択を受け、国庫補助を導入
3. 事業効果の発揮	止々呂美吉川線 ・新名神高速道路と箕面グリーンロードを結び、箕面ICから発生する交通量を円滑に処理するとともに箕面グリーンロードを経て新名神高速道路と大阪中心部を結ぶ重要な道路。 大岩線 ・新名神高速道路と主要府道茨木亀岡線を結ぶ幹線道路であり、茨木北ICより発生する交通量を円滑に処理する重要な道路 ・現名神高速道路茨木ICは、中心市街地の近くに位置し、その周辺道路は慢性的な交通渋滞を引き起こしていることから、新名神自動車道茨木北ICへのアクセス機能を向上することにより、周辺道路の交通渋滞の緩和を図る道路。 高槻東道路 ・新名神高速道路と国道171号を結ぶ幹線道路であり、慢性的な渋滞を引き起こしている国道171号や高槻市中心市街地への流入を防止するため、国道171号のバイパス道路である十三高槻線の整備と合わせ、高槻ICより発生する交通量を円滑に処理する道路。

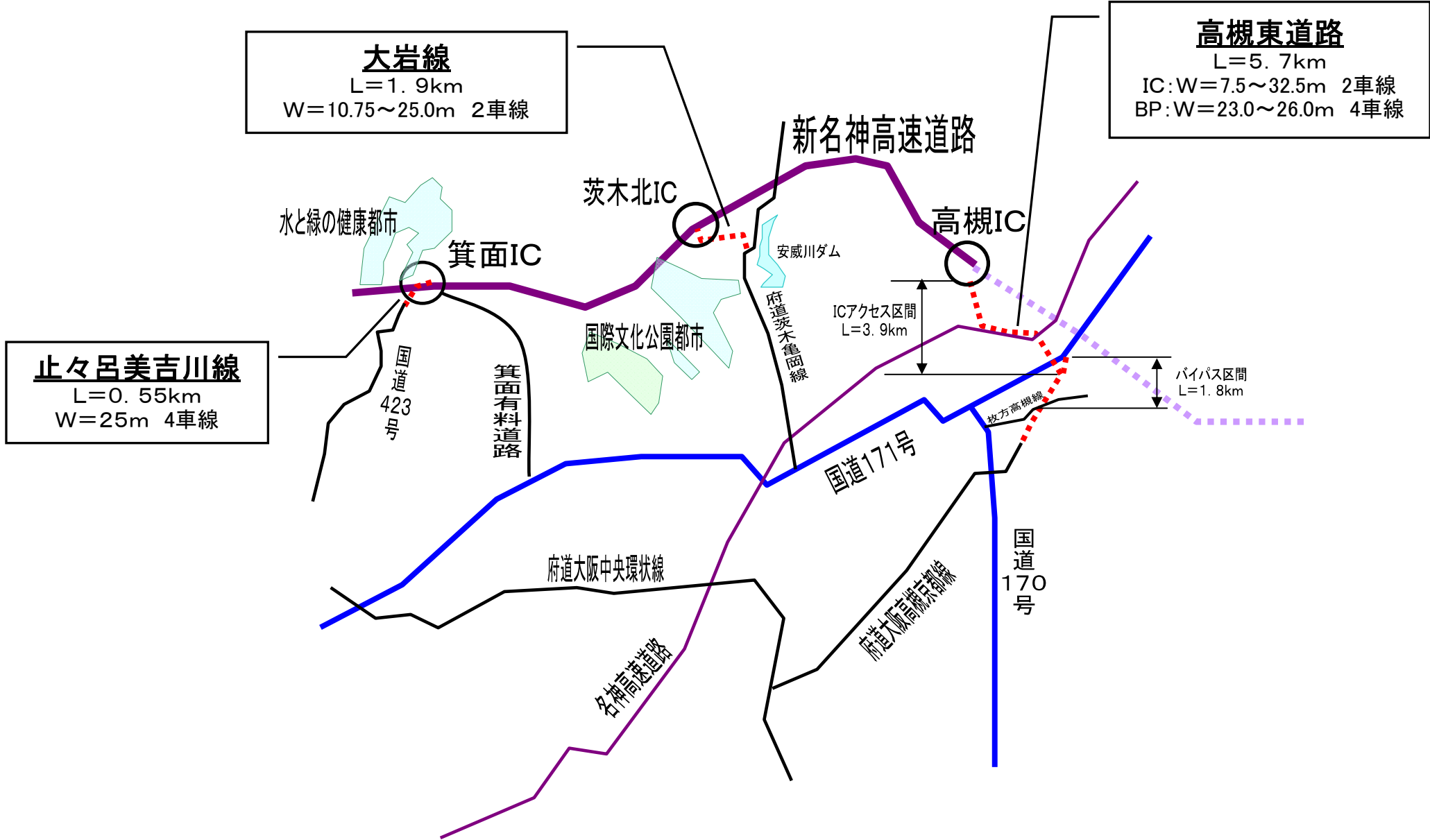
・事業を廃止した場合の影響

・アクセス道路を整備しないことは、府域を通過するだけの道路となってしまう、新名神高速道路を始め、アクセス道路等基幹的な道路が本来果たす役割である企業立地、物流効率化等、経済界から多くの期待が寄せられているこれら経済圏域の拡大が図れないほか、全国的な道路ネットワークから見ても整合性が図られなくなる。

・今後の方針

・新名神高速道路のインターチェンジへのアクセス道路は、府全体の道路整備との整合を図りつつ、暫定整備など事業費の縮減に努め、新名神高速道路の供用開始に合わせ、必要不可欠の事業を実施。
--

新名神高速道路（府関連道路）



・タイトル

プロジェクト名	阪神高速道路大和川線
担当部課	都市整備部 交通道路室 道路整備課 幹線道路グループ (連絡先 06-6944-4926) 街路課 街路グループ (連絡先 06-6944-9280)

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 有料道路事業：阪神高速道路(株) 街路事業：大阪府、堺市</p> <p>(2)事業手法 有料道路事業と街路事業の合併施行</p> <p>(3)位置 堺市堺区築港八幡町～松原市三宅中</p> <p>(4)上位計画での位置付け 平成13年8月第二次都市再生プロジェクトに位置づけ</p> <p>(5)事業内容 阪神高速道路湾岸線と松原線を連絡する自動車専用道路 (4車線 延長9.7km)</p> <p>(6)事業期間 平成16年度～平成26年度(有料事業は平成11年度～)</p> <p>(7)事業費 4,464億円 (阪神高速(株)2,844億円、大阪府825億円、堺市795億円)</p>
2. 事業目的	<p>(1)目的 淀川左岸線及び同延伸部、既存の湾岸線・近畿自動車道とともに大阪都市再生環状道路を構成。 大阪南部地域の臨海部と内陸部を連絡する高速道路ネットワークを形成し、東西方向の交通混雑を緩和。</p> <p>(2)期待される事業効果 大阪都心部に流入する通過交通を排除し、阪神高速道路環状線、東大阪線、松原線等の渋滞の緩和。 大阪南部地域において、臨海部と内陸部が高速道路で直結され、東西方向の交通混雑を緩和。</p>
3. 環境への対応方針	<p>・周辺環境への影響を極力少なくするため、既設高架構造への取付部以外は全線にわたり地下構造を採用。</p> <p>・大阪府環境影響評価要綱に基づき平成7年2月に環境影響評価を実施。今後も、環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全対策に配慮する。</p>

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速道路大和川線は、大阪の再生・成長の柱となる都市再生環状道路を構成する重要な路線であるとともに、旧阪神高速道路公団設立時の経過(地方公共団体に代わって阪神圏の渋滞緩和に資する都市高速道路を整備するために設立)から、その整備には府の関与が不可欠である。 ・阪神高速道路の整備には、阪神高速道路公団法(民営化後は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法)に基づき、建設に要した費用の一部を国と地方公共団体で出資することとなっており、大和川線についても、所要額を出資している。 ・また、料金値上げを行わずに45年で債務を確実に償還するという民営化の枠組みの中で、本路線の重要性にかんがみ事業区分を見直し、本来道路管理者である大阪府が一部区間に街路事業を導入することとした。 					
2. 関与の内容	<p>阪神高速道路(株)に対し、国、大阪府、大阪市、堺市が以下の割合で出資(大阪府域)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">借入金(有利子)</td> <td style="text-align: center;">国 1/2</td> <td style="text-align: center;">府 1/6</td> <td style="text-align: center;">大阪 市 1/6</td> <td style="text-align: center;">堺 市 1/6</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">事業費の35%又は25%を出資</p> <p>事業費4,464億円のうち、825億円を府が街路事業として整備。</p>	借入金(有利子)	国 1/2	府 1/6	大阪 市 1/6	堺 市 1/6
借入金(有利子)	国 1/2	府 1/6	大阪 市 1/6	堺 市 1/6		

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
平成7年9月	大和川線 都市計画決定。
12年2月	大和川線 都市計画事業承認(建設省 阪神高速道路公団)。
13年8月	都市再生環状道路の整備が第2次都市再生プロジェクトに位置づけ
17年1月	大和川線 都市計画事業認可(国土交通省 大阪府)(事業区分見直し)
17年10月	阪神高速道路株式会社設立
18年3月	都市計画事業認可(国土交通省 大阪府)(府施行区間の確定) 道路整備特別措置法による事業許可(建設省 阪神高速道路(株)) 事業区分等の確定、合併施行方式の導入)
18年4月	都市計画事業認可(大阪府 堺市、阪神高速道路(株))(他事業者施行区間の確定)
24年度末	大和川線(三宅西ランプ～三宅JCT間)供用開始、堺松原線2車線暫定供用
26年度末	全線供用開始

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<p>【堺松原線・大阪河内長野線】 三宅西ランプ・天美ランプへのアクセス道路として大和川線の関連事業として街路事業で実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・堺松原線 事業費 約58億円 用地買収 100% 工事 平成18年度より工事着手 ・大阪河内長野線 事業費 約46億円 用地買収 92% 工事 工事未実施
2. 事業目的に関する諸状況	
3. その他地域の状況など	平成20年度中を目標に阪神高速道路料金が距離料金制へ移行 シャープ(株)堺市堺浜地区新工場：22年3月までに稼働予定

事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	大和川線（松原市域、府街路事業区間） 用地買収 100% 工事 平成18年度より工事着手（三宅高架橋下部工） 平成19年度に主要な工事発注 （有料道路事業区間についても、平成20年度より工事着手予定） 堺松原線 用地買収 100% 工事 平成18年度より工事着手 大阪河内長野線 用地買収 92% 工事 工事未着手
2. 事業目的に対する効果	現在は、事業中であるため事業効果を発揮していないが、平成24年度末には大和川線の三宅西ランプ～三宅JCT間を供用開始し、堺松原線についても2車線暫定供用開始をするなど整備効果が順次発揮される。

3. 事業費内訳

単位：百万円

	H17年度 までの累計	H18年度	H19年度 (見込み)	H20年度 (予定)	残事業費 (予定)	総計 (予定)
事業費	11,900	5,000	2,600	5,400	57,600	82,500
用地取得費	10,600	2,300	300	100	4,000	17,300
工事費	1,300	2,700	2,300	5,300	53,600	65,200

事業見直し等これまでの取組状況

- ・ 民営化の枠組みの中で、本路線の重要性にかんがみ事業区分を見直し、本来道路管理者である大阪府が一部区間に街路事業を導入。平成16年度に大阪府建設事業評価委員会において事業評価を行った結果、街路事業としての事業実施は妥当と判断された。
- ・ ランプ形状の変更、料金ブースの削減、シールド残土の有効利用などを図ることにより、事業費の抑制に努めている。

事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	大和川線は、大阪の再生・成長の柱となる都市再生環状道路を構成するとともに、関空2期の開港、大阪港・堺泉北港・神戸港の一開港化などを契機に活性化しつつあるベイエリアにおいて、昨今進展している物流拠点や企業の立地に対しても、大きなインパクトを与えているなど、大阪経済の活性化、引いては大阪の国際競争力の強化に寄与する。
2. 事業手法の妥当性	「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（平成15年12月22日政府・申し合わせ）」に基づき、事業手法を決定し進めているものである。（大和川線）関連道路は平成16、17年度に事業認可を取得し、街路事業として国庫補助を導入。
3. 事業効果の発揮	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪都心部に流入する通過交通を排除し、阪神高速道路環状線、東大阪線、松原線等の渋滞の緩和。 ・ 大阪南部地域において、臨海部と内陸部が高速道路で直結され、東西方向の交通混雑を緩和。 ・ 堺松原線・大阪河内長野線は、大和川線を補完する路線としての位置づけであるとともに、沿線住民のアクセス性向上付近や現道の踏切対策の効果が期待できる。
4. 採算性の確保	将来、予測交通量並びに社会情勢の変化が考えられることから、定期的に会社の収支、債務の償還状況を点検する必要がある。（阪神高速道路は供用路線全体で収支計算しており、大和川線単独で採算性を判断することはできない。）

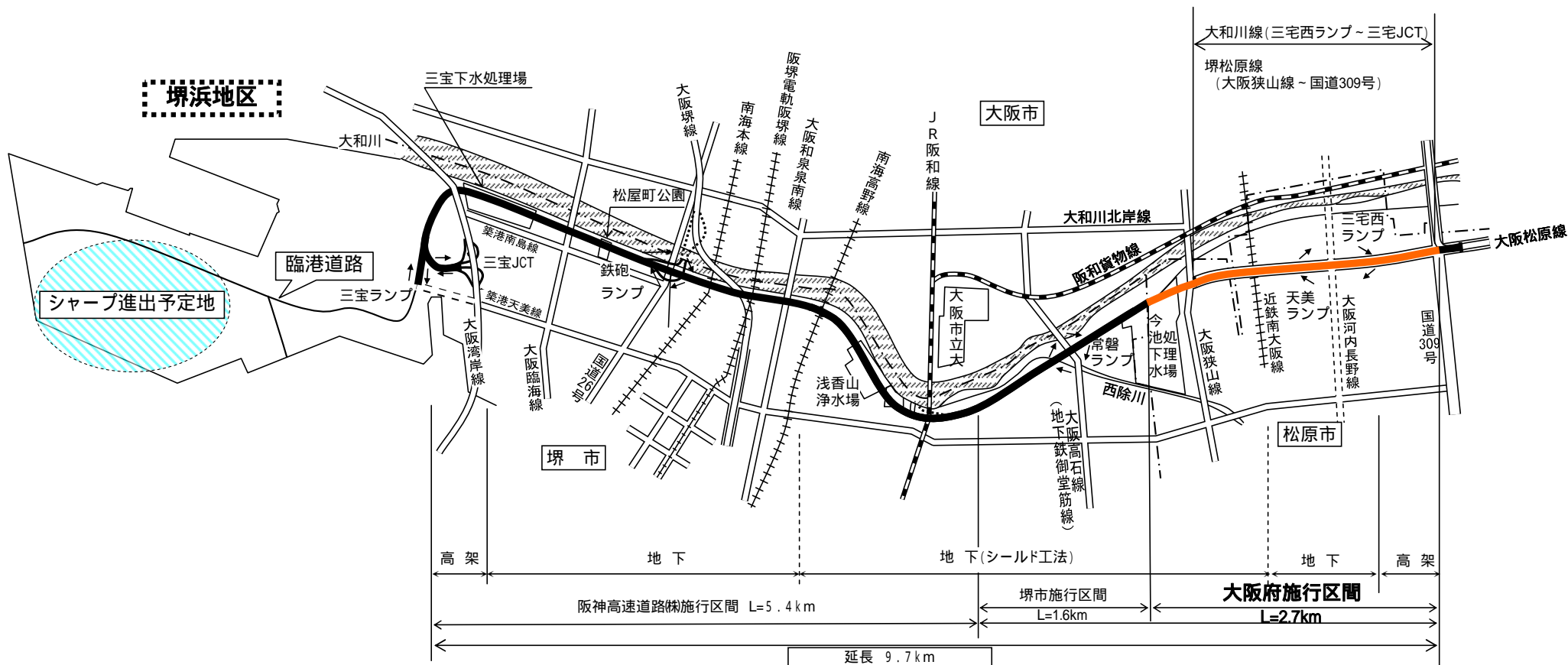
事業を廃止した場合の影響

- ・ 都市再生プロジェクトに採択されている、大阪の再生・成長の柱となる「都市再生環状道路」の整備が頓挫してしまう。
- ・ 大阪市内への通過交通を排除し、都心部の交通混雑の緩和を図るなどの効果が発揮できない。
- ・ 大阪湾臨海部への企業進出に対し、大和川線の整備が大きなインパクトを与えており、事業の廃止により、企業進出の後退・企業の転出を招き、大阪経済に多大な悪影響を及ぼす。

今後の方針

- ・ 阪神高速道路の供用開始予定（平成26年度）に合わせ、コスト縮減に努めつつ事業を実施。

阪神高速大和川線



・タイトル

プロジェクト名	安威川ダム
担当部課	都市整備部 河川室 ダム砂防課 ダムグループ (連絡先 06-6944-6039) 水道部 経営企画課 企画推進グループ (連絡先 06-6943-0396) 政策企画部 企画室 広域・事業調整グループ (連絡先 06-6944-6118)

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 大阪府</p> <p>(2)事業手法 ダム建設</p> <p>(3)位置 大阪府茨木市生保・大門寺・安威地先</p> <p>(4)上位計画での位置づけ 淀川水系神崎川ブロック河川整備計画(平成19年2月)において計画決定</p> <p>(5)事業内容(計画諸元) 形式:中央コア型ロックフィルダム H=76.5m,L=345.5m 総貯水容量:18,000千m³ 有効貯水容量:16,400千m³ 治水:14,000千m³ 利水:2,400千m³ 堆砂容量:1,600千m³</p> <p>(6)事業期間 昭和51年度~平成20年代半ば</p> <p>(7)事業費 約1,370億円 (治水1,137億円、利水233億円)</p>
2. 事業目的	<p>(1)目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 洪水調節 水道用水10,000m³/日 河川環境保全等の流量確保 <p>(2)期待される事業効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 100年に一度の大雨(時間雨量80mm程度)により想定される被害の防止(安威川流域全体の想定被害額1兆1600億円、想定被害戸数68,251戸) 水源の確保 既得取水の安定化及び河川環境保全のための流水の安定化
3. 環境への対応方針	<ul style="list-style-type: none"> 平成8年6月に手続きを完了した「環境影響評価書」における評価結果に基づき、知事意見のあった項目について、フォローアップを行う。 平成14年5月20日に「安威川ダム自然環境保全対策検討委員会」を発足し、平成17年8月に自然環境への影響及び保全対策検討時の基本的な考え方を示した「安威川ダム自然環境保全マスタープラン」を策定した。 今後も、マスタープランに基づき学識経験者等の助言を得ながら、必要に応じて環境対策を実施する。 (具体的事例) 工事現場で見つかったオグルマ(キク科)(大阪府RDB絶滅危惧種類)の移植

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	<ul style="list-style-type: none"> 河川法第9条、河川法施行令第2条により、一級河川安威川の管理については、国土交通大臣より大阪府知事に委任されている。 水道法第26条により厚生労働大臣の認可を受けている大阪府水道用水供給事業の事業計画書に基づき、必要な水源を確保する。
2. 関与の内容	<ul style="list-style-type: none"> 河川管理者である大阪府が事業主体として、河川整備計画の策定・変更、河川工事の施行等を行っている。

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
<経過>	
昭和42年 7月	北摂豪雨災害
44年10月	地元交渉開始
46年 4月	多目的ダムにすることを決定
48年10月	知事に「反対陳情書」提出(車作、生保、大門寺地区)
51年 4月	実施計画調査に着手(国の補助を受けて調査・設計が可能な段階)
51年 7月	「安威川ダム建設対策協議会」設立
昭和63年度	建設段階に入る(ダム建設に向けての用地買収及び工事に着手が可能な段階)
63年11月	大阪府営水道と基本協定締結
平成 5年 1月	水源地域特別措置法に基づく「指定ダム」の指定
8年 5月	環境影響評価書 提出
9年12月	安威川ダム建設事業全体計画 認可
11年 2月	大阪府建設事業再評価委員会 意見具申〔事業継続〕
11年 3月	損失補償基準協定締結(関係5地区)
12年 9月	水源地域整備計画の決定
16年 2月	大阪府建設事業評価委員会 意見具申〔条件付事業継続〕
17年 8月	安威川ダム自然環境保全マスタープラン策定
17年 8月	大阪府の水源計画発表(安威川ダム7万m ³ /日 1万m ³ /日) 太田知事が利水計画変更について現地説明
17年12月	大阪府建設事業評価委員会 意見具申〔事業継続〕
19年 2月	淀川水系神崎川ブロック河川整備計画策定
19年 4月	安威川ダム建設事業全体計画変更認可
19年 7月	安威川ダム周辺整備検討委員会設立
20年 3月	基本設計会議(実施設計)

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<p>都市計画道路大岩線</p> <ul style="list-style-type: none"> 延長:1.9km 幅員:10.75~24.0m 事業主体:大阪府 <p>都市計画道路耳原大岩線</p> <ul style="list-style-type: none"> 延長:2.0km 事業主体:大阪府 	<p>地域整備事業、生活再建対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路、下水整備等 事業主体:大阪府、茨木市
2. 事業目的に関する諸状況		
3. その他地域の状況など	<ul style="list-style-type: none"> 生活再建対策に必要な付替道路が未完成であり、生保地区代替宅地移転者に不便をかけている。 残土処分地(大岩・桑原地区)地権者に対し休耕補償中 	

事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収 141ha/142ha (99%) ・付替道路 3.8km/5.4km (70%) ・代替宅地 移転完了
2. 事業目的に対する効果	・ダム本体が未完成であるため、事業目的である治水効果の発現等には至っていない。

3. 事業費内訳

単位：百万円

	H17年度までの累計	H18年度	H19年度(見込み)	H20年度(予定)	残事業(予定)	総計(予定)
事業費	52,831	6,857	9,994	8,680	58,638	137,000
用地取得費	31,258	5,260	5,741	3,999	11,742	58,000
工事費	15,298	1,070	3,806	4,213	43,613	68,000
その他事務費等	6,275	527	447	468	3,283	11,000

事業見直し等これまでの取組状況

<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年の大阪府水源計画の変更に伴い、ダム規模を縮小し、事業費見直しを行った。

事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	<ul style="list-style-type: none"> ・府民の生命と財産を守ることが行政の使命である。 ・大阪府では、流域に人口・資産が集積するなど、水害による影響が大きい河川については、100年に一度の大雨(時間雨量80mm程度)への対応、それ以外の河川では、時間雨量50mmへの対応を実施している。 ・安威川流域では、人口・資産が集積し、JR東海道線や東海道新幹線などの国土軸が通り、災害が発生した場合の被害が甚大であるため、100年に一度の大雨(時間雨量80mm程度)への対応を遅滞なく進める必要がある。 ・全国各地で集中豪雨が頻発し、大きな水害が発生している。
2. 事業手法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年9月に府建設事業評価委員会に示されたデータでは、治水手法について、ダム+河道改修、河道改修、遊水池+河道改修、放水路+河道改修の4手法を比較検討し、ダム+河道改修が、最も経済的となっている。 ・府建設事業評価委員会(H17)において、事業継続は妥当と判断されている。
3. 事業効果の発揮	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、ダムが未完成であるため事業効果としての治水効果は発揮されていないが、ダムが完成すれば、安威川流域の治水目標である100年に一度の大雨(時間雨量80mm程度)への対応が可能になる。 ・費用便益比(B/C) = 3.67を見込んでいる。
4. 採算性の確保	-

事業を廃止した場合の影響

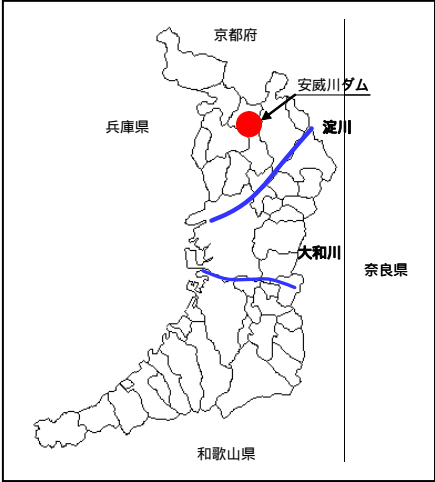
<ul style="list-style-type: none"> ・安威川流域の治水目標である100年に一度の大雨(時間雨量80mm程度)への対応が大幅に遅れる。 ・経済性等の条件で劣る他の事業手法に変更することでコストが増大する。 ・生活再建対策事業が影響を受けるなど、移転等、事業に協力していただいた地元住民との信頼関係が損なわれる。
--

今後の方向

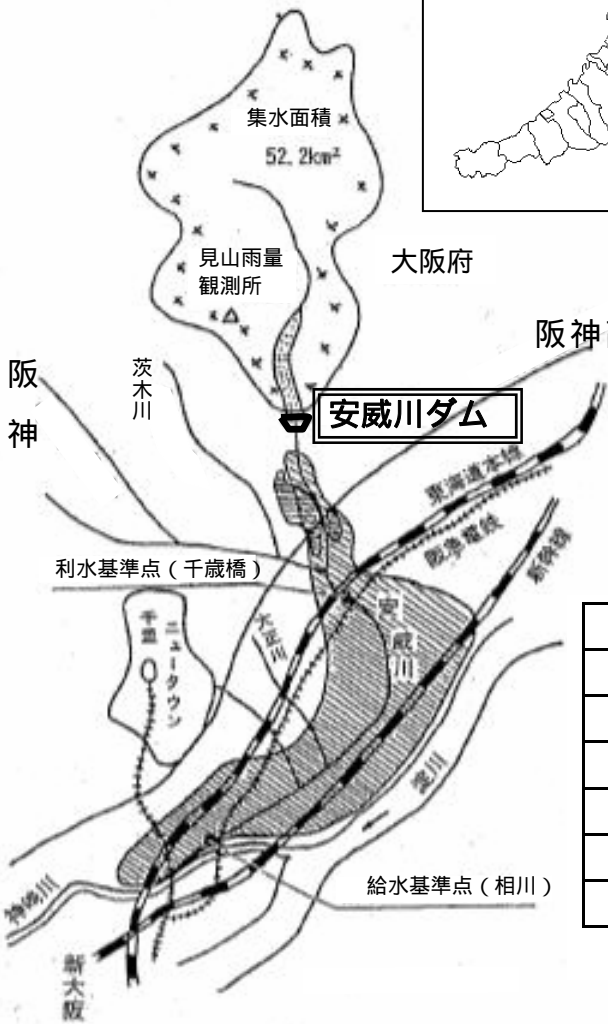
<ul style="list-style-type: none"> ・安威川ダムの治水効果、他の治水対策手法との費用比較、事業の進捗状況等を改めて確認し、ダムとしての事業継続は妥当と判断。(財政状況に鑑み、平成21年度の本体着工を見送り。)
--

安威川ダム

位置図

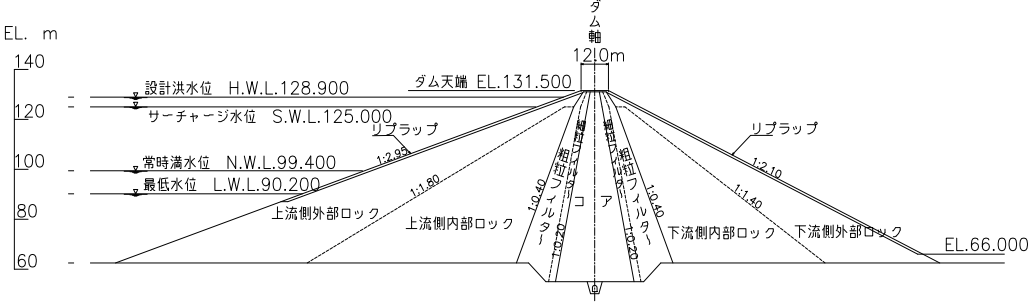


流域一覧図

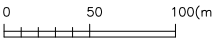
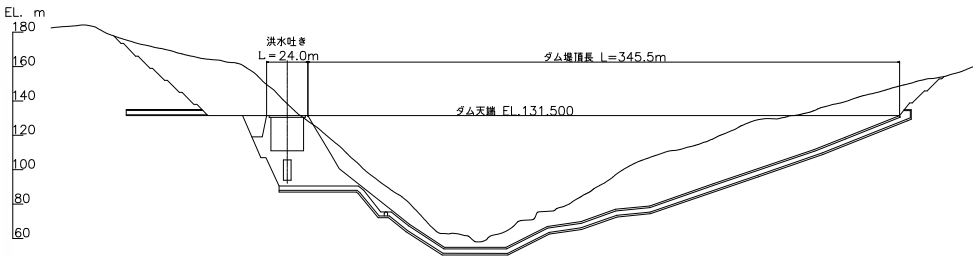


凡例	
	ダムサイト
	集水区域
	湛水区域
	洪水氾濫防止区域
	不特定用水補給区域
	都市用水給水区域

標準断面図



堤体下流面図



・タイトル

プロジェクト名	榎尾川ダム
担当部課	都市整備部河川室ダム砂防課ダムグループ(連絡先 06-6944-6039)

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 大阪府</p> <p>(2)事業手法 ダム建設</p> <p>(3)位置 大阪府和泉市仏並町・坪井町地先</p> <p>(4)上位計画での位置づけ 大津川水系河川整備計画(平成13年2月)において計画決定</p> <p>(5)事業内容(計画諸元) 形式:重力式コンクリートダム H=43.0m,L=129.5m 総貯水容量:140万 m³ 有効貯水容量:129万 m³ 洪水調節容量:84万 m³ 堆砂容量:11万 m³</p> <p>(6)事業期間 平成3年度~平成20年代半ば</p> <p>(7)事業費 約128億円</p>
2. 事業目的	<p>(1)目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節 ・河川環境保全等の流量確保 <p>(2)期待される事業効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間雨量50mmの雨により想定される被害の防止 (榎尾川流域全体の想定被害額:984億円、想定被害戸数:約14,500戸) ダムの治水安全度は100年に一度の大雨(時間雨量80mm程度)への対応 ・将来、榎尾川の河川改修が完了すれば「ダム+河川改修」により榎尾川の100年に一度の大雨(時間雨量80mm程度)への対応が完成し、想定被害額2,490億円、想定被害戸数約21,000戸を防止
3. 環境への対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の保全・回復を図るため、榎尾川ダム自然環境保全対策検討委員会においてダム建設事業による自然環境への影響に対する具体的な対策をとりまとめた「榎尾川ダム自然環境保全計画」を平成19年1月に策定。 <p>(具体的事例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・森林表土まきだしによる植生回復実験 ・カジカガエルの追跡調査 ・湿地の仮移植と再生

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	・河川法第10条により、二級河川榎尾川の管理については、当該河川の存する大阪府知事が行う。
2. 関与の内容	・河川管理者である大阪府が事業主体として、河川整備基本方針及び河川整備計画の策定・変更、河川工事の施行等を行っている。

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
<経過>	
昭和57年 8月	台風10号による災害(浸水家屋約530戸、浸水面積約11ha)発生 これを契機にダム構想立案(予備調査開始)
平成 7年度	建設段階に入る(ダム建設に向けての用地買収及び工事に着手が可能な段階)
7年 7月	梅雨前線豪雨(浸水家屋約30戸、浸水面積約7ha)
11年12月	大阪府建設事業再評価委員会 意見具申〔条件付事業継続〕
12年12月	大津川水系河川整備基本方針策定、自然環境保全に関する基本方針策定
13年 2月	大津川水系河川整備計画策定
14年 3月	付替道路工事着手
16年12月	大阪府建設事業評価委員会 意見具申〔条件付事業継続〕
19年 1月	榎尾川ダム自然環境保全計画策定
19年 5月	上記保全計画策定について、大阪府建設事業評価委員会に報告
19年12月	基本設計会議(本体実施設計)
19年12月	設計段階におけるコスト縮減(約4億円)の検討結果について、大阪府建設事業評価委員会に報告 委員会より「本体発注に向け必要な手続きを進めることについて確認した」との意見具申を得る

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	
2. 事業目的に関する諸状況	
3. その他地域の状況など	<ul style="list-style-type: none"> ・ダム計画区域上流に西国四番札所として歴史的・文化的に重要である榎尾山施福寺がある。 ・榎尾山中腹に青少年活動の拠点として利用される和泉市立青少年の家がある。

事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収 15.7ha/17.1ha (92%) ・付替道路 1.0km/3.3km (30%)
2. 事業目的に対する効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ダム本体が未完成であるため、事業目的である治水効果の発現には至っていない。

3. 事業費内訳

単位：百万円

	H17年度までの累計	H18年度	H19年度(見込み)	H20年度(予定)	残事業費(予定)	総計(予定)
事業費	2,259	634	730	1,094	8,083	12,800
用地取得費	852	420	270	174	348	2,064
工事費	163	107	292	815	6,993	8,370
その他事務費等	1,244	107	168	105	742	2,366

事業見直し等これまでの取組状況

<ul style="list-style-type: none"> ・設計段階において、新工法（人工岩盤の造成による掘削影響範囲の縮小及び法面保護工の縮小）を採用する等により、コスト縮減（約4億円）を行った。
--

事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	<ul style="list-style-type: none"> ・府民の生命と財産を守ることが行政の使命である。 ・大阪府では、流域に人口・資産が集積するなど、水害による影響が大きい河川については100年に一度の大雨（時間雨量80mm程度）への対応、それ以外の河川では、時間雨量50mmへの対応を実施している。 ・槇尾川においては、昭和57年と平成7年の2回の水害で、浸水被害を受けているが、槇尾川の50mmへの対応の進捗率76%は、府域の平均進捗率88%と比べて低い状況にあるため、時間雨量50mmへの対応の早期完成に向け、遅滞なく事業の進捗を図る必要がある。
2. 事業手法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年12月の府建設事業評価委員会において、治水手法について、ダム＋河川改修、河川改修（拡幅）、河川改修（河床掘削）、遊水地＋河川改修、の4手法を比較検討し、のダム＋河川改修が最も経済的となっている。さらにとを比較検討の上、経済的な優劣の差はほとんどみられないものの、災害リスクの早期回避や円滑な事業推進が見込まれることから、ダム＋河川改修案が「優位」とであると結論づけている。 ・府建設事業評価委員会（H16）において、事業継続は妥当と判断されている。
3. 事業効果の発揮	<ul style="list-style-type: none"> ・槇尾川では、河川改修とダムを完成し、平成20年代半ばに時間雨量50mmへの対応を達成することとしている。（なお、ダムについては、将来計画の100年に一度の大雨（時間雨量80mm程度）への対応規模で建設する。 ・費用便益比（B/C）= 1.5を見込んでいる。
4. 採算性の確保	

事業を廃止した場合の影響

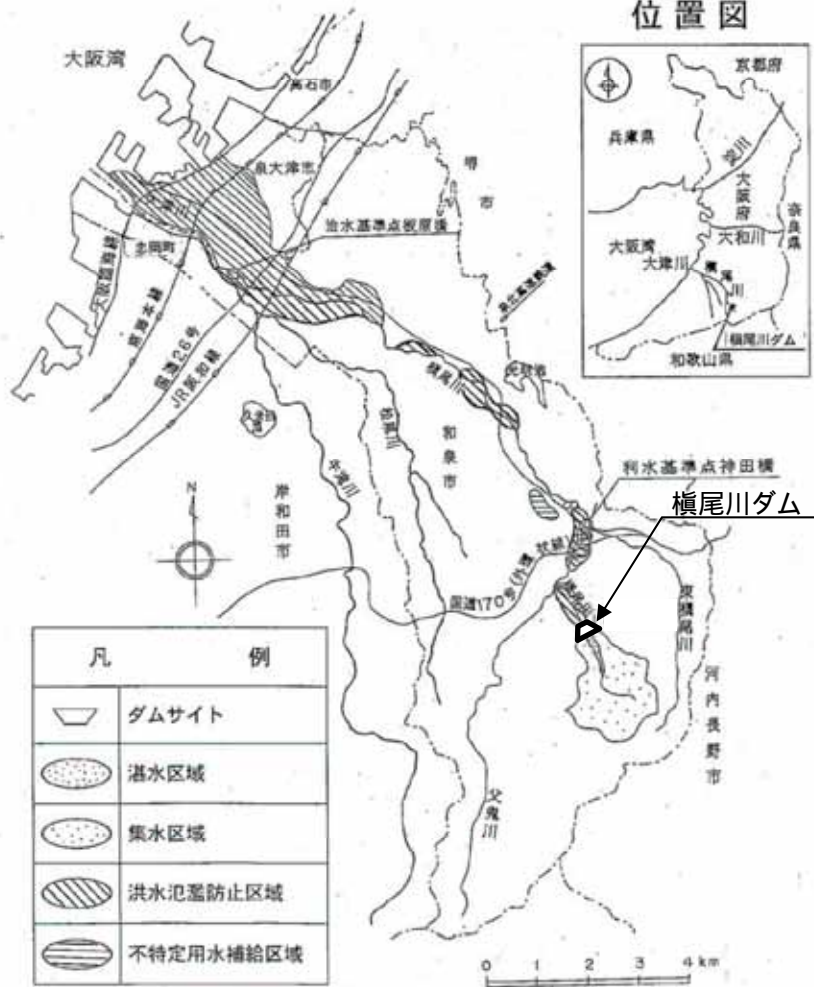
<ul style="list-style-type: none"> ・槇尾川の当面の治水目標である時間雨量50mmへの対応が大幅に遅れる。 ・経済性等の条件で劣る他の事業手法に変更することでコストが増大する。 ・事業に協力してきた地元住民との信頼関係が損なわれる。
--

今後の方針

<ul style="list-style-type: none"> ・槇尾川ダムの治水効果、他の治水対策手法との費用比較、事業の進捗状況等を改めて確認し、ダムとしての事業継続は妥当と判断。（財政状況に鑑み、平成20年度の本体着工を見送り。）
--

榎尾川ダム

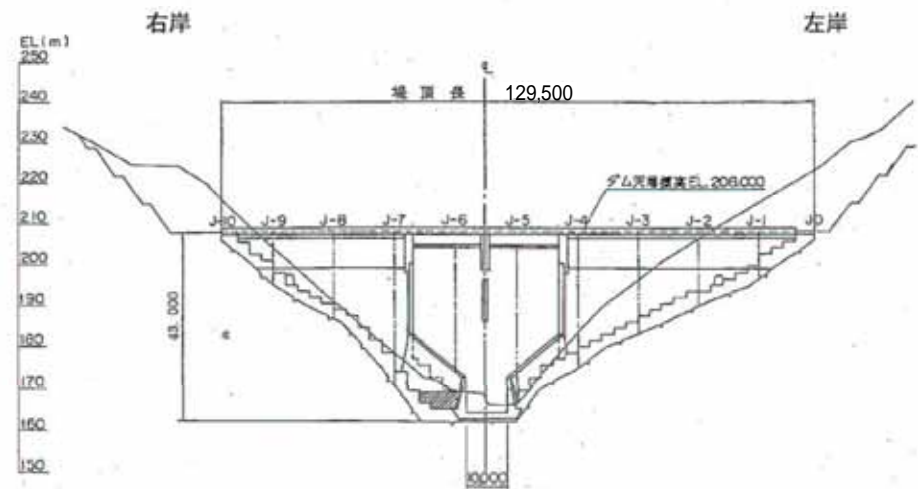
流域一覧図



標準断面図



堤体下流面図



・タイトル

プロジェクト名	阪南港阪南2区整備事業
担当部課	都市整備部 港湾局総務部振興課 開発調整グループ(連絡先 0725-21-7232)

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 大阪府</p> <p>(2)事業手法 一般会計 - 岸壁、橋梁、緑地 特別会計 - 護岸、埋立、都市基盤施設</p> <p>(3)位置 大阪府岸和田市岸之浦町</p> <p>(4)上位計画での位置づけ 阪南港港湾計画(平成7年12月改訂)において計画決定</p> <p>(5)事業内容 規 模:埋立面積138.5ha(土地利用面積141.7ha) 土地利用計画:ふ頭用地18.2ha、保管施設用地34.1ha、製造業用地26.0ha、供給処理施設用地13.0ha、マリーナ用地5.9ha、緑地38.2ha、道路用地6.3ha</p> <p>(6)事業期間 平成10年度～</p> <p>(7)分譲開始時期 平成13年度</p> <p>(8)事業費 約1,040億円 一般会計304億円 特別会計735億円 うち優先的整備区域(77.7ha) 土地利用計画 ふ頭用地12.2ha、保管施設用地18.1ha、製造業用地26.0ha、供給処理施設用地13.0ha、緑地2.8ha、道路用地5.6ha 事業費 約540億円(一般会計69億円、特別会計471億円)</p>
2. 事業目的	<p>(1)目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾物流機能の強化・拡充 ・清掃工場移転用地の確保 ・背後市街地の環境改善 ・地域産業の活性化 ・緑地等水辺環境の整備 ・建設副産物のリサイクル推進 <p>(2)期待される事業効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の合理化や道路交通公害の防止 ・都市環境の改善やリサイクル・ダイオキシン対策にも対応 ・大阪湾の水質改善と水辺環境の創造
3. 環境への対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ・水生生物や鳥類の生息の場の創造、並びに水質浄化機能の向上等に配慮して、人工海浜や干潟の造成及び石積み傾斜護岸の採用などミティゲ-ションの考え方を多く導入している。 ・埋立工事が周辺の環境に及ぼす影響を極力小さくするよう環境保全対策を講じるとともに、環境影響評価書に基づく環境監視計画を作成し、水質、底質、水生生物等の調査を実施している。

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、港湾物流機能の強化・拡充、背後市街地の環境改善及び緑地等水辺環境の整備などを目的に、港湾区域において港湾施設などを整備すること、そのためには、港湾関係者・地元関係者等との総合的な調整力や港湾整備における技術力が不可欠であることから、阪南港の港湾管理者である大阪府が整備する必要がある。 ・港湾の管理運営上必要となる岸壁やふ頭用地などの港湾施設の整備は、港湾法第34条で準用する同法第12条の規定により、港湾管理者である大阪府が整備する必要がある。
2. 関与の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾管理者たる大阪府が事業主体として、事業を推進している。

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
<経過>	
平成 3年 9月	大阪府新総合計画で位置付け
平成 7年12月	阪南港港湾計画改訂において計画決定
平成11年 1月	公有水面埋立免許取得
2月	護岸工事着手
11月	橋梁工事、埋立工事着手
平成13年 2月	清掃工場用地10.4ha 竣功認可
平成14年 3月	余熱利用施設用地3.3ha 竣功認可
12月	橋梁(岸之浦大橋)暫定使用開始
平成17年 1月	公有水面埋立免許変更(製造業用地対象企業の市域外拡大及び賃貸方式の導入)
3月	第一期製造業用地15.3ha 竣功認可
平成18年 8月	第一期製造業用地企業募集開始
平成19年 4月	清掃工場本格稼働開始
平成20年 2月	第一期製造業用地の分譲(賃貸)契約開始
<予定>	
平成20年度	第一期保管施設用地の一部(約7.8ha)埋立竣功予定

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・岸和田市、貝塚市の清掃工場整備事業 事業主体:岸和田市貝塚市清掃施設組合 進捗状況:平成19年4月より本格稼働開始 ・府道臨海線 平成11年3月30日 全線開通済 ・阪神高速湾岸線 平成6年4月2日 全線開通済
2. 事業目的に関する諸状況	<ul style="list-style-type: none"> ・物流用地、工場用地の需要が活発化し、引き合いが増加 港湾局所管事業地における整備済みの物流用地については全て誘致が完了
3. その他地域の状況など	<p>地元岸和田市の状況</p> <p>(期待) 地場産業の衰退や、市財政状況の悪化を受け、当該事業地における港湾機能拡充強化や企業立地等による地域産業の活性化を強く望んでいる。</p> <p>(協力) 企業誘致に関する調査及び企業誘致活動の継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪南港阪南2区における企業立地の促進に関する条例の公布 (平成15年12月10日) 分譲:10年間土地、建物の固定資産税相当額を奨励金として交付 賃貸:5年間賃料の一部、建物の固定資産税相当額を奨励金として交付 ・インフラ整備への支援(公共下水道事業による市施工) ・区画道路の維持管理

事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・外周護岸 埋立工用船舶の出入口を除き概成 ・連絡橋梁 暫定2車線で使用(岸之浦大橋) ・埋立工事 竣功面積 35.2ha 進捗率25%(平成19年度末) ・工事進捗率 38%(事業費ベース、平成19年度末) ・土地処分状況 竣功面積35.2haのうち可処分面積24.2ha 進捗率93%(平成19年度末) 供給処理施設用地12.0ha全て契約済 進捗率100% 平成14年3月 清掃工場用地分譲(9ha) 平成17年3月 余熱利用施設用地分譲(3ha) 第一期製造業用地12.2haの内、申込済10.6ha 進捗率87%
2. 事業目的に対する効果	<ul style="list-style-type: none"> ・清掃工場移転用地の確保: 適正なゴミ処理と、旧工場では不可能であったダイオキシン類の処理が可能となるなど環境対策に貢献。 ・背後市街地の環境改善: 周辺住民から苦情を受けている企業の移転用地を確保することにより地域住民の環境改善が図られる。 ・地域産業の活性化: 企業進出による新たな雇用や工場建設等による設備投資が発生するなど地域産業の活性化が図られる。 ・建設副産物のリサイクル推進: 埋立工事に陸上建設発生土及び浚渫土砂等を有効活用しており、建設リサイクルの推進に寄与。

3. 収支見通し(優先的整備区域 77.7ha)

単位: 百万円

	H17年度 までの累計	H18年度	H19年度 (見込み)	H20年度 (予定)	残事業 (予定)	総計 (予定)
一般会計事業	4,381	0	0	0	2,500	6,881
特別会計事業	33,355	1,198	1,027	642	10,897	47,118
工事費	30,219	669	488	120	2,653	34,149
その他事務費等	3,136	528	539	522	8,244	12,969
分譲等収入	11,056	9	7,354	1,257	27,442	47,118

注) 公共事業(国庫補助事業)として橋梁や岸壁を整備する「一般会計事業」と分譲・賃貸事業としてふ頭用地や工業用地を整備する「特別会計事業」とに分けて示している。

事業見直し等これまでの取組状況

<ul style="list-style-type: none"> ・優先的整備区域(77.7ha) 土地利用を急ぐ区域や土地処分の可能性が高い区域のみ事業化。残る緑地等の整備については用地の処分状況等を踏まえて事業化を検討。 ・工事費縮減に向けた主な取り組み 企業ニーズを踏まえた区画道路の配置見直し等によるインフラ整備費の削減と、処分用地の拡大 良質土を用いた埋立の実施による地盤改良費の削減 工事費縮減額 87億円 ・橋梁については、全体供用時の交通量としては4車線必要であるが、分譲スケジュール及び初期投資額の抑制による起債利息の縮減を勘案し、当分の間は2車線のみで対応するとした。 ・事業採算性を考慮した上で、企業誘致の促進を図るため、土地処分について時価方式の採用や定期借地制度を活用している。
--

事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な港湾物流機能を形成することにより、物流経済の発展や道路交通公害の防止に寄与する。 ・公害苦情の出ている工場の移転等により、背後市街地の生活環境の改善及び快適な市街地環境の創造が図られる。 ・活発化している製造業や物流関連企業の工場・倉庫用地の需要に対応し、府内及び府域外からの企業誘致を図ることにより、地域産業の活性化や大阪産業の再生に寄与する。 ・安全で快適なレクリエーション活動の場を提供するとともに、大阪湾の環境改善に寄与する人工干潟の造成等自然環境の保全・回復と創造につながる。 ・「大阪府建設リサイクル行動計画」の推進に寄与する。
2. 事業手法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ・護岸、埋立、都市基盤施設については、将来の土地所有者となる大阪府が造成、分譲するため、特別会計事業で実施することが妥当である。 ・岸壁、橋梁、緑地は広域的な公共施設であるため大阪府が一般会計事業で実施することが妥当である。
3. 事業効果の発揮	<ul style="list-style-type: none"> ・清掃工場の本格稼働によりダイオキシン対策への対応やゴミのリサイクル推進に寄与。 ・第一期製造業用地への企業の進出により、市街地環境が改善され雇用が拡大。 ・埋立工事に陸上建設発生土や浚渫土砂等を有効活用しており、建設リサイクルの推進に寄与。
4. 採算性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・採算性の確保のため、残事業の徹底した見直し・圧縮を図るとともに、今後もより効率的・経済的なインフラ整備を図る。 ・企業の設備投資が活発化している中で、地元市と一体となって企業誘致を推進し、土地処分見直しを見極めながら、埋立造成については建設発生土等を活用して段階的な整備を行うとともに一層のコスト削減を図る。

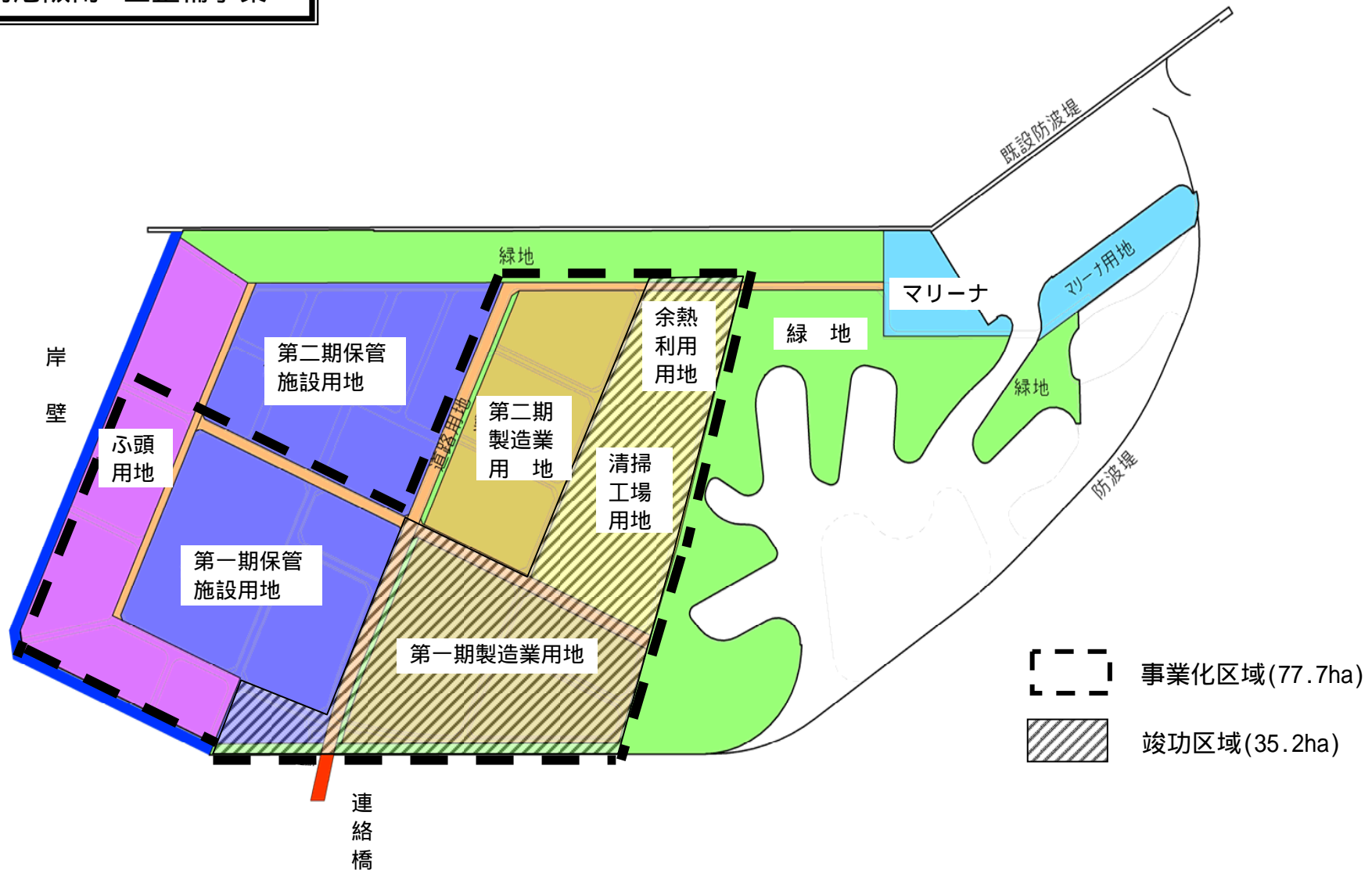
事業を廃止した場合の影響

<ul style="list-style-type: none"> ・非効率な陸上輸送の増加による物流経済、環境問題への影響が懸念される。 ・住工混在の解消や公害型工場の移転による生活環境の改善等に支障をきたし、地元市等が期待する都市政策に貢献できない。 ・活発化している府内外の企業からの工場及び物流倉庫等の用地需要に対応できず、企業立地による地域産業の活性化や大阪産業の再生に重大な支障をきたす。 ・府民ニ - ズの高い良質な親水空間の提供が困難になる。また大阪湾再生の取り組みに貢献できない。 ・「大阪府建設リサイクル行動計画」の円滑な推進に支障をきたす。

今後の方向

<ul style="list-style-type: none"> ・採算性確保のため、優先的整備区域(77.7ha)を対象に公共事業の建設残土により埋立てを進め、土地需要動向等を見極めつつ、基盤整備を実施。
--

阪南港阪南2区整備事業



・タイトル

プロジェクト名	大阪モノレール(門真以南)
担当部課	都市整備部 交通道路室街路課 モノレールグループ(連絡先 06-6944-9282)

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 【建設主体】 インフラ部 :大阪府等 インフラ外部:未定 【運行主体】 未定</p> <p>(2)事業手法 未定</p> <p>(3)位置 門真市以南(大阪中央環状線を導入空間に想定)</p> <p>(4)上位計画での位置づけ 平成16年10月 「近畿地方交通審議会」 「門真市～鴻池新田～荒本～瓜生堂 8.7km について、京阪神圏において中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」と答申されている。</p> <p>(5)事業内容 未定(環状モノレールの門真市駅以南の延伸構想)</p> <p>(6)事業期間 未定</p> <p>(7)事業費 未定</p>
2. 事業目的	<p>・放射状に伸びる鉄道を環状方向に結ぶことにより、都心ターミナルの混雑緩和 鉄道不便地の解消(交通弱者への十分な移動手段の提供) 一点集中型から機能集約型都市構造への誘導(活気あるまちづくり) 人流の自動車交通から公共交通への転換を図る。</p> <p>・東部大阪都市圏に立地する「ものづくり」の工業集積と空港をはじめ関西学研や彩都といった研究開発拠点を直結することにより地域のポテンシャルを高め、良好なまちづくりを図る。</p>
3. 環境への対応方針	<p>・騒音、振動、電波障害、プライバシー等の問題については、事業実施にあたり、環境アセスメントを実施する。</p>

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	<p>・大阪モノレールの整備は、広域的な交通ネットワークを形成し、府民の交通利便性の向上と沿線企業活動の活性化に資するものであり、公共性の高い、広域的な事業である。</p> <p>・「都市モノレールの整備の促進に関する法律」に基づき、国で制定されたインフラ補助制度において、インフラ部は道路の一部として位置付けられており、導入予定空間の大阪中央環状線道路管理者である大阪府が、インフラ部を建設しなければならない。</p>
2. 関与の内容	<p>・モノレールのインフラ部(桁、支柱等)の建設を行う。</p>

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
平成 元年 5月	「運輸政策審議会答申第10号」において位置付け
平成 3年 9月	「大阪府新総合計画」において位置付け
平成13年 9月	「大阪府行財政計画(案)」において位置付け
平成16年10月	「近畿地方交通審議会」近畿圏における望ましい交通のあり方について(答申第8号)において位置付け

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<p>東大阪新都心整備 【整備規模】 計画人口:夜間人口 約12,000人 昼間人口 約150,000人 (昭和62年8月 「東大阪新都心整備計画」公表) 主要施設:府営春宮住宅 4.3ha (平成11年3月完成) 府立中央図書館 1.9ha (平成8年5月完成) 東大阪市新庁舎 1.5ha (平成15年3月完成) 行政施設地区 2.3ha (「クリエイション・コア東大阪」0.7ha 平成16年 8月開設)等 なみはやドーム、東大阪市立新総合病院等</p>
2. 事業目的に関する諸状況	-
3. その他地域の状況など	<p>平成15年3月・東大阪市の要望署名、知事への陳情 署名26万人 平成18年5月・「モノレール南伸の早期具体化推進議員連盟」(府議会議員)設立 平成19年1月・公明党門真支部連合会の要望 署名6500人</p>

事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成2年6月 大阪モノレール第1期区間(千里中央～南茨木)開業 平成9年8月 門真市駅まで 開業 平成6年から整備効果等の調査、検討を実施してきたが、現在も地元沿線市等とともに、需要と採算性の確保等について継続して調査検討を進めているところである。 門真以南の沿線の開発計画に合わせてモノレールの導入空間確保のための協議を行っている。
2. 事業目的に対する効果	<ul style="list-style-type: none"> 大阪モノレールの既開業区間(営業延長28.0km)については約97千人/日(平成19年度実績)の利用者があり、一定の効果を発揮している。 門真市以南の延伸された場合、下記のような整備効果が発揮される。 沿線地域の良好なまちづくりの推進 沿線地域の工業集積の維持・促進 鉄道不便地の解消(交通弱者への十分な移動手段の提供)

3. 事業費内訳

単位：百万円

	H17年度までの累計	H18年度(決算)	H19年度(見込み)	H20年度(予定)	残事業費(予定)	総計(予定)
事業費	66	0	0	0	未定	未定
用地取得費	0	0	0	0	未定	未定
工事費	66	0	0	0	未定	未定

委託料

事業見直し等これまでの取組状況

--

事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	<ul style="list-style-type: none"> 東大阪新都心や、第二京阪道路沿線地等のポテンシャルをさらに高め、東部大阪都市圏の良好な「まちづくり」を支える。 近年、事業所減少傾向の続く「ものづくりの街」である東部大阪都市圏の工業集積の維持・促進。(H19.11.22 東大阪市は、第二種産業集積促進地域に指定) 少子高齢化の一層の進展により増加する交通弱者への十分な移動手段を提供する。 人流の自動車利用からの転換による、環境負荷の低減。
2. 事業手法の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> インフラ部は道路の一部であり、大阪府が国庫補助を受け施行することで、通常の鉄道事業に比べ軌道経営に占める建設費の負担を抑えることができ、事業の採算性、成立性を確保するために妥当な事業手法である。
3. 事業効果の発揮	<ul style="list-style-type: none"> 南北交通を整備することで、広域的な交通ネットワークを形成し、交通利便性を向上。これにより、沿線地域を活性化し、東部大阪都市圏全体の「まちづくり」を推進。 空港や研究開発拠点と直結することで、先端産業の活性化が図られ、工場の府外流出防止や中小企業の再投資促進に効果を発揮。 鉄道不便地の解消により、自動車での移動が出来ない交通弱者に対し、十分な移動手段を提供。 自動車交通との機能分担による、交通量削減、沿線地域の渋滞緩和により、環境負荷を軽減。
4. 採算性の確保	<ul style="list-style-type: none"> 開業区間の経営状況を踏まえながら、延伸区間における需要と採算性について慎重に検討しているところである。 今後、国の支援制度の状況を把握しつつ、需要喚起につながるまちづくりについて地元沿線市と連携して検討するとともに、モノレールのさらなる低廉化や需要・採算予測の精査を行う必要がある。

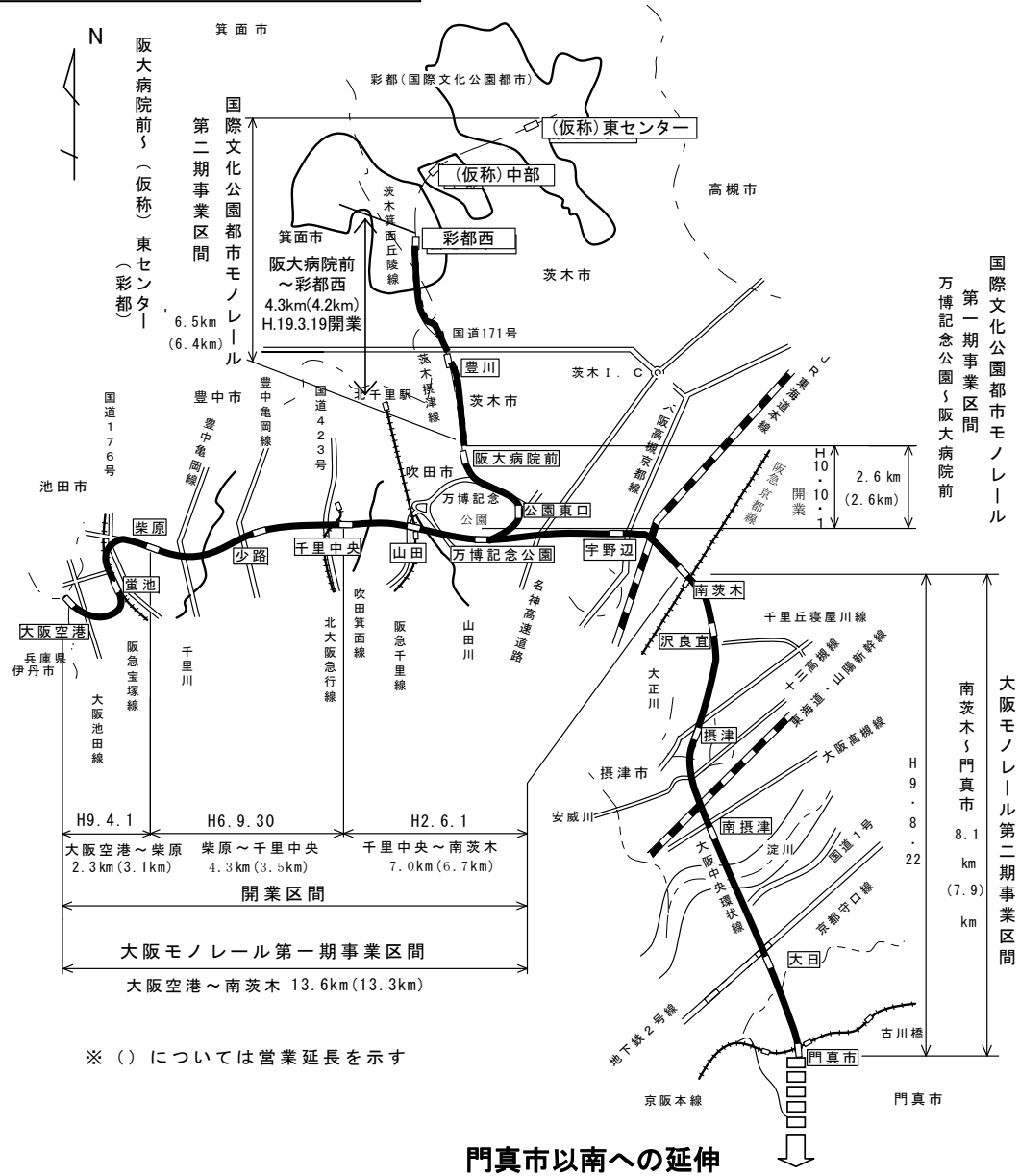
事業を廃止した場合の影響

<ul style="list-style-type: none"> 交通利便性向上による、良好な「まちづくり」の進展に悪影響を及ぼす。 「ものづくりの街」である東部大阪都市圏の活性化が進まず、工場集積の維持、促進に支障をきたす。 交通弱者に対する十分な移動手段の提供が出来ない。 人流の自動車利用からの転換による、環境負荷の軽減が図れない。

今後の方針

<ul style="list-style-type: none"> 将来構想として、地元市等とも連携しながら、需要と採算性を見極めていく。

大阪モノレール（門真以南）



・タイトル

プロジェクト名	おおさか東線（大阪外環状線鉄道）
担当部課	都市整備部 交通道路室交通対策課 公共交通グループ（連絡先 06-6944-7587）

・事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 建設・保有主体[第三種鉄道事業者]：大阪外環状鉄道(株)（第3セクター） 運行主体[第二種鉄道事業者]：西日本旅客鉄道(株)</p> <p>(2)事業手法 「幹線鉄道等活性化事業費補助」制度適用による償還型上下分離方式により、鉄道整備を行う。</p> <p>(3)位置 新大阪駅(大阪市淀川区)～久宝寺駅間（八尾市）</p> <p>(4)上位計画での位置づけ 運輸政策審議会答申第10号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について(平成元年5月)」において、「目標年次（2005年）までに整備することが適当である路線」と位置付けられている。</p> <p>(5)事業内容 概要：現在の城東貨物線を利用し、その旅客線化を図る。 区間：新大阪～久宝寺（延長20.3km） 駅数：13駅（両端駅を含む）</p> <p>(6)事業期間 平成8年度～平成23年度（放出～久宝寺間は平成20年3月15日開業）</p> <p>(7)事業費 約1,197億円</p>
2. 事業目的	<p>(1)目的 ・鉄道ネットワークの強化により、利便性向上及び都心ターミナル等の混雑緩和 ・沿線のまちづくりの促進</p> <p>(2)期待される事業効果 ・大阪東部地域から国土軸である新大阪への連絡や放射状路線間の移動について利便性の大幅な向上及び都心ターミナルの混雑緩和が図られる。 ・沿線地域で進められているまちづくりの促進が図られる。</p>
3. 環境への対応方針	大阪府環境影響評価要綱に基づき平成11年3月に、また大阪府環境影響評価条例に基づき平成14年11月に環境影響評価書の公示がなされており、今後も、環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全対策に配慮する。

・府が関与する理由

1. 府が関与する理由	<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、府域の広域鉄道ネットワークを形成する路線であり、東部大阪地域はもとより、広く沿線地域の発展に寄与することが期待されるため、府としても関与していく必要がある。 国土交通省の幹線鉄道等活性化事業として、地方公共団体は、国と同等の補助を行うこととなっている。 												
2. 関与の内容	<ul style="list-style-type: none"> 事業主体である大阪外環状鉄道(株)に対して、下図のフレームに基づき出資、貸付け及び補助を行う。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <th colspan="2">出資金（20%）</th> <th colspan="2">補助金（25.92%）</th> <th colspan="2">貸付金（54.08%）</th> </tr> <tr> <td>地方（14%）</td> <td>民間（6%）</td> <td>国（12.96%）</td> <td>地方（12.96%）</td> <td>地方（37.86%）</td> <td>民間（16.22%）</td> </tr> </table> <p>出資、補助、貸付の地方における負担割合は、 大阪府：大阪市：東大阪市：吹田市：八尾市 = 41：41：12：3：3</p>	出資金（20%）		補助金（25.92%）		貸付金（54.08%）		地方（14%）	民間（6%）	国（12.96%）	地方（12.96%）	地方（37.86%）	民間（16.22%）
出資金（20%）		補助金（25.92%）		貸付金（54.08%）									
地方（14%）	民間（6%）	国（12.96%）	地方（12.96%）	地方（37.86%）	民間（16.22%）								

・事業経過と進捗予定

年 月	内 容
平成元年 5月	運輸政策審議会 10号答申での位置付けがなされる。
8年 5月	平成8年度政府予算において、補助対象として認められる。
11月	大阪外環状鉄道株式会社設立。
12月	大阪外環状鉄道(株)及びJR西日本(株)が鉄道事業免許取得。
11年 2月	工事施行認可（都島～久宝寺）
3月	連続立体交差事業区間について都市計画決定。（俊徳道～加美）
6月	工事着手
12年 3月	連立区間事業認可
14年 12月	工事施行認可（新大阪～都島）
17年 2月	工事完成期限の延長（平成23年度末）
19年 8月	路線名（おおさか東線）駅名の決定
20年 3月	放出～久宝寺間開業

・事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<ul style="list-style-type: none"> 大阪外環状線連続立体交差事業（JR俊徳道駅～新加美駅間） 事業主体：大阪府、大阪市、事業延長：4.6km、事業期間：平成11～21年度 吹田市〔南吹田地域まちづくり構想〕の具体化 （（仮称）西吹田駅周辺地域） 梅田北ヤード開発地域との連絡性向上 淡路駅周辺地区土地区画整理事業 事業主体：大阪市、面積：約8.9ha、事業期間：平成8～21年度 放出駅周辺地区土地区画整理事業 事業主体：大阪市、面積：約9.7ha、事業期間：平成6～21年度 大阪竜華都市拠点土地区画整理事業 事業主体：都市再生機構、面積24.6ha、事業期間：平成8～17年度
2. 事業目的に関する諸状況	
3. その他地域の状況など	

・事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<p>平成 8 年度：各種手続きに係る業務</p> <p>平成 9 年度：工事施行認可申請書（都島～久宝寺間）都市計画決定（俊徳道～加美間）に係る環境影響評価準備書の作成</p> <p>平成 10 年度：高架橋工事区間（高井田付近）等の詳細設計</p> <p>平成 11 年度：高井田付近において高架橋新設工事に着手</p> <p>平成 12 年度：連立事業着手</p> <p>平成 14 年度：高井田～永和間盛土区間工事に着手</p> <p>平成 15 年度：俊徳道～加美間において高架橋新設工事に着手</p> <p>平成 16 年度：一部未買収地を除き放出～久宝寺間のほぼ全線で工事着手</p> <p>平成 17 年度：放出～久宝寺間で工事を推進</p> <p>平成 18 年度：放出～久宝寺間で工事を推進 野江～放出間で用地調査等に着手</p> <p>平成 19 年度：放出～久宝寺間 平成 20 年 3 月 15 日開業 野江～放出間で用地調査等を推進</p> <p style="text-align: center;">進捗率 約 47.7% （平成 19 年度末）</p>
2. 事業目的に対する効果	<p>・放出～久宝寺間は、平成 20 年 3 月 15 日開業。 JR 大和路線、学研都市線、近鉄大阪線、奈良線との接続により、モノづくり東部大阪地域と学研都市や、奈良と兵庫（尼崎）とのネットワーク構築に寄与。</p>

3. 事業費内訳

単位：百万円

	H17 年度 までの累計	H18 年度	H19 年度 (見込み)	H20 年度 (予定)	残事業 (予定)	総計 (予定)
事業費	38,502	7,900	5,813	5,230	62,237	119,682
用地取得費	5,741	630	40	738	8,050	15,199
工事費	26,660	6,600	5,446	4,200	48,705	91,611
その他事務費等	6,101	670	327	292	5,482	12,872

・事業見直し等これまでの取組状況

<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設（既設橋梁等）の有効活用や区画整理事業等の関連事業との連携を図ることにより、事業費の抑制に努めている。 ・低廉な工法の採用等により、工事費の抑制を図っている。

・事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	鉄道ネットワークの充実による利便性向上の期待は大きい。また、沿線地域は居住環境の改善や都市基盤整備等による地域の活性化が課題となっており、市街地再整備のインパクトとしても期待され意義は大きい。
2. 事業手法の妥当性	国が定めた「幹線鉄道活性化事業費補助」の枠組みにおいて設定した資金フレームに基づき、進めているものである。 また既存インフラ（城東貨物線）を活用するため、相対的に低廉な事業費で新線（旅客鉄道）が実現。
3. 事業効果の発揮	全線開業により、新大阪との直結によるモノづくりの拠点である東部大阪地域の活性化や新たな鉄道ネットワーク形成による利便性向上、さらには、都心ターミナル等の混雑緩和、沿線まちづくりの促進等の効果とともに、災害時の多重型ネットワークの形成や環境改善、バリアフリーな移動手段の確保等が図られる。
4. 採算性の確保	収入については、関係者による出資金、補助金、貸付金や JR 西日本からの線路使用料収入等により、確保することとなっている。 大阪外環状鉄道(株)の採算性確保を前提として、関係者の協力により、事業費の縮減に努める。

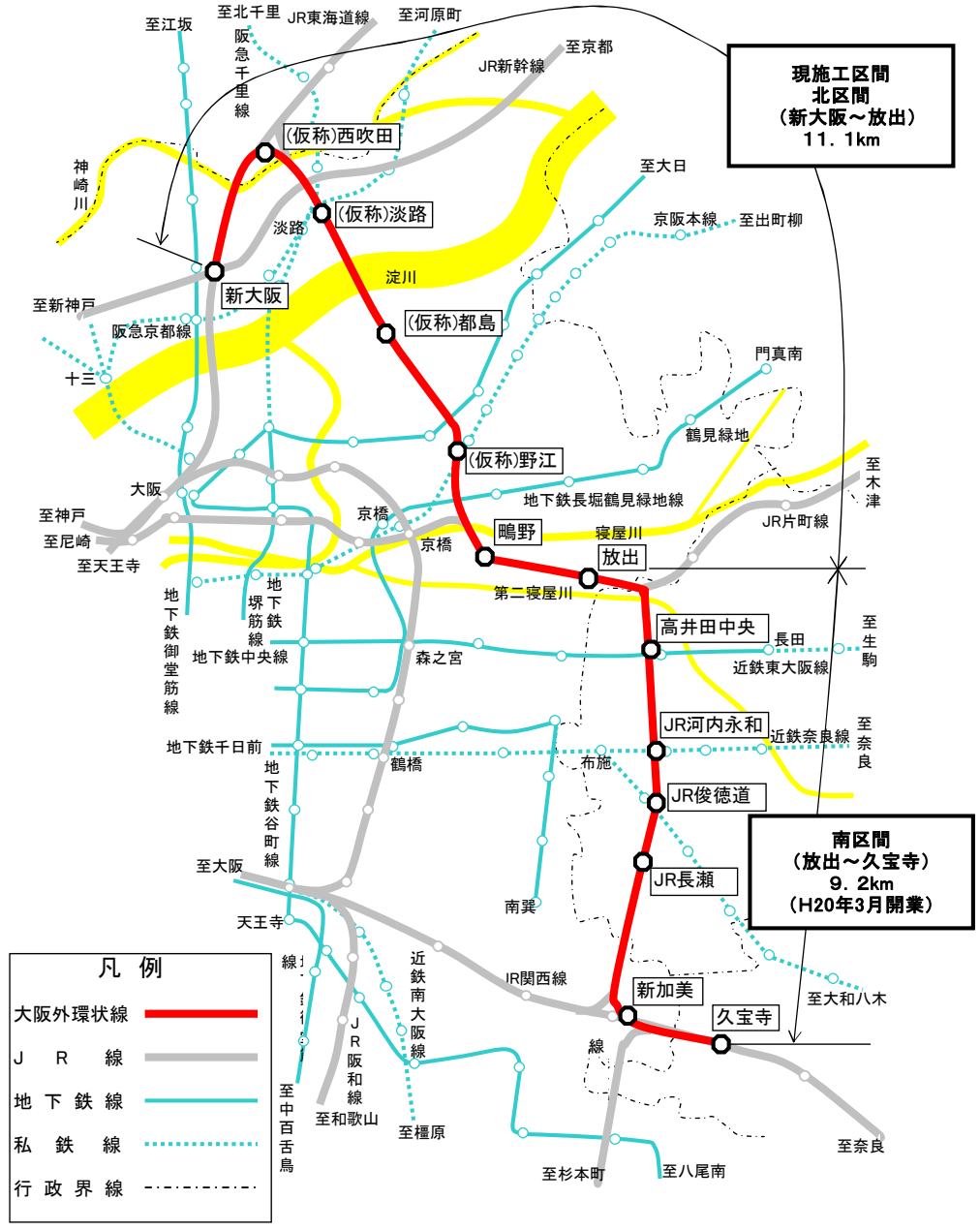
・事業を廃止した場合の影響

<ul style="list-style-type: none"> ・国土軸である新大阪への直結がもたらす東部大阪地域のモノづくり拠点等への発展が期待できなくなる。 ・広域鉄道ネットワークの構築による観光集客の促進や、沿線で進められている開発計画など地域の活性化に支障を来す。 ・環境問題（CO2 削減）、福祉・高齢化社会への対応（鉄道はすべての世代に便利な交通手段）等、将来においても必要な交通基盤施設が形成されない。 ・北区間（新大阪駅までの接続）整備を前提に関係者が協力して進めてきた事業であり、事業を廃止すれば関係者及び沿線住民等の期待に応えられない。

・今後の方向

<ul style="list-style-type: none"> ・現施工区間（新大阪～放出間）については、事業主体である大阪外環状鉄道(株)の採算性確保を前提として、西日本旅客鉄道(株)をはじめとする関係者との適切な責任分担の下、府の財政負担増を招かないよう、事業費の抑制に努める。

おおさか東線（大阪外環状線鉄道）



現施工区間
北区間
(新大阪～放出)
11.1km

南区間
(放出～久宝寺)
9.2km
(H20年3月開業)

凡例	
大阪外環状線	— (Red line)
J R 線	— (Grey line)
地下鉄線	— (Blue line)
私鉄線	— (Dotted blue line)
行政界線	- - - (Dashed black line)