

事業再評価調書 (2回目以降)

<p>事業名</p>	<p>JR片町線・東西線 連続立体交差事業</p>	
<p>担当</p>	<p>建設局総務部企画課 (連絡先: 06-6615-6573)</p>	
<p>1 再評価理由</p>	<p>国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの</p>	
<p>2 事業概要</p>	<p>①所在地 【図1参照】 都島区片町2丁目～城東区新喜多2丁目</p>	<p>京橋駅周辺地区は、大阪都心東部の玄関口である京橋駅を中心とした地区であり、地下鉄長堀鶴見緑地線、JR大阪環状線、JR片町線・東西線、京阪本線の4路線が集中している拠点ターミナルである。また南側の大阪ビジネスパークと共に業務・商業核として重要な地区である。 しかしJR片町線・東西線が地区を南北に分断しており、また南北方向の都市計画道路も未整備であるため、地域の発展を阻害している。 本事業は、JR片町線・東西線を地下化することにより、都市計画道路の整備を促進させ、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。また、別途土地区画整理事業による道路等の基盤整備や街区の再編を行い土地利用の更新・宅地の有効利用を推進し、都市の再生を図るものである。 以上のとおり、本事業は土地区画整理事業との同時期施行により、交通ターミナル機能の強化並びに高質な都市空間形成など地域の活性化を図り、拠点地区にふさわしいまちづくりを行うものである。</p>
	<p>③事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) 	
<p>3 事業の必要性の視点</p>	<p>①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間での列車の通過本数は1日当たり358本と事業採択時から変わらず多いため、ピーク時遮断時間が長く、踏切除却の必要性は依然として高い。 ・厳しい財政状況の下、連続立体交差事業は事業中路線を重点的に進めているため、本事業の着手については、事業中路線の進捗状況や周辺開発状況をみながら検討していく。 	
	<p>②定量的効果の具体的な内容</p> <p>[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</p> <p>[受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</p>	
	<p>③費用便益分析 【図2参照】</p> <p>[算出方法] ・費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編> (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) に示された手法に準じて実施</p> <p>[分析結果] 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)</p>	
	<p>④定性的効果の具体的な内容</p> <p>[効果項目] ・地域分断解消、市街地の一体化による土地利用価値の向上 ・鉄道上部空間 (旧鉄道敷きなど) の有効活用 ・まちづくりの促進 (区画整理事業、民間投資の誘発、地域の活性化など) ・地下化による沿線地域の生活環境の改善・保全 (騒音など) ・事業にあわせた鉄道施設の改良 (駅施設のバリアフリー化) ・関連事業の誘発 (都市計画道路等の整備促進)</p> <p>[受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</p>	
	<p>⑤事業の必要性の評価</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>評価 A~C</p>

	着工準備採択時点 (平成12年4月)	前回評価時点 (平成21年3月)	今回評価時点 (平成27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12年度：着工準備採択	平成12年度：着工準備採択 未定：都市計画決定 未定：事業認可(着工) 未定：事業完了	
	②事業規模	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)
	うち完了分	—	—	—
	進捗率 【図3参照】	—	—	—
	③総事業費	約400億円	約650億円	約650億円
	うち既投資額	—	約2億円	約3億円
	進捗率 【図4参照】	—	約0.3%	約0.4%
④事業内容の変更状況とその要因	現時点において、前回評価時点から総事業費の変更はない。			
⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	「事業化」の前段階である着工準備採択(H12)以降、測量・地質調査の実施や鉄道事業者(JR西日本)と協議・検討を進め、地下化のルート選定等の検討に時間を要していたが、本市の財政状況が厳しくなり、事業着手が難しく、事業が長期化している。			
⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	都市計画決定・事業認可取得に向けて、複数案を比較し、線形及び構造等を決定する。			
⑦事業の実現見通しの評価	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。		評価 D	
5 事業の優先度の視点の評価	[重点化の考え方] ・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。 [事業が遅れることによる影響] ・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。		評価 C	
6 特記事項	JRおおさか東線の計画決定に伴う、影響検討を実施したが、周辺開発に動きがなく、財政状況も厳しいため、都市計画決定の行政手続きは見合わせている。			
7 対応方針(原案)	「事業休止(評価D)」 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。		評価 D	