

事業再評価調書 (注)

事業名		鞍作線
担当		建設局 道路部 街路課 (連絡先: 06-6615-6753)
1 再評価理由		国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年間に経過後の年度で継続中のもの (国庫補助事業であったが平成17年度より交付金化)
2 事業概要	①所在地	平野区加美東3丁目～加美東6丁目
	②事業目的	本路線は、市域東南部の平野区において、東大阪市境界から主要地方道大阪港八尾線(都市計画道路平野八尾線)までの間を南北に縦断する補助幹線道路である。 本路線が存在する加美地区において住宅整備が図られており、住宅(加美東第1住宅、加美東第2住宅等)と主要地方道大阪港八尾線(都市計画道路平野八尾線)を連絡する道路として整備を行うものである。 現道は、区画道路であり、現況歩道幅員が狭く、歩道未整備の箇所があるなど住宅整備により増加した道路利用者の安全性の確保が必要であることから、本路線を補助幹線道路として整備することにより、歩道が拡幅され、歩行者の安全性が向上するとともに、主要地方道大阪港八尾線を経由し、大阪中央環状線へのアクセスが容易となり利便性の向上が図られるものである。
	③事業内容	・道路整備(拡幅) 延長 L=840m 幅員 W= 16m(両側2車線 歩道有) (現道幅員 W=7.5m)
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	・事業採択時は、加美地区の住宅整備が進行中であったが、現在は、既に完了しており、道路利用者が増加している。 ・建設局運営方針において、街路事業については、事業中路線の選択と集中を行い、一定期間内に事業効果の発現が見込める路線を重点整備路線として、平成24年度までに完成・概成させるとしている。また、地震時における重点密集市街地の被害を軽減するため防災環境軸の核となる路線を完了期間宣言防災路線として重点的に整備するとしている。 ・本事業は、買取要望等により取得した箇所から歩道の仮整備を行うなど、一定の事業効果を発現しているが、重点整備路線以外のその他の路線としており、年次計画どおりの予算確保が難しい状況にある。
	②定量的効果の具体的な内容	[効果項目] ・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 ・地域経済 ・地域社会
	③費用便益分析	[算出方法] ・費用便益分析マニュアル(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 [分析結果] ・費用便益比 B/C=2.00 (総便益B: 49.3億円、総費用C: 24.6億円)
	④定性的効果の具体的な内容	[効果項目] ・機能的な道路ネットワークの充実 ・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善 ・災害時における避難路及び災害遮断帯などの防災空間の確保 ・安全で快適な歩行者空間の確保 ・沿道土地利用の高度化 ・供給処理施設(水道、ガス、電気等)の取用空間の確保 [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済
	⑤事業の必要性	本路線は、事業採択時には加美地区の住宅開発が進行中であったが、現在は、既に完了しており、道路利用者が増加している。このことから、連続性のある歩行者空間の確保など、道路の必要性は高まっている。 また、将来的には、隣接市である東大阪市との交通ネットワークの形成を踏まえ、重要性は高い。

(注) 再々評価の場合の様式

	事業開始時点 (平成9年11月)	再評価時点 (平成18年3月)	再々評価時点 (平成23年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 14年度	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 27年度	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 27年度
	②事業規模	用地取得： 4,954m2 道路整備： 13,440m2	用地取得： 4,954m2 道路整備： 13,440m3	用地取得： 4,954m2 道路整備： 13,440m4
	うち完了分	—	用地取得： 4,268m2 道路整備： 3,440m2	用地取得： 4,377m2 道路整備： 3,440m2
	進捗率	—	用地取得率 86% 工事進捗率 26% (先行取得会計を含む面積ベース)	用地取得率 88% 工事進捗率 26% (先行取得会計を含む面積ベース)
	③総事業費	25億円	25億円	25億円
	うち既投資額	—	13億円	22億円
	進捗率	—	52%	88%
	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	事業採択時点に比べ、土地価格が下落傾向にあること等により、用地買収が難航しているとともに、財政状況が悪化しており、年次計画どおりの予算確保が難しい状況であるため、当初計画に比べ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 (事業を進捗させるための対応策)	特になし		
⑦今後の事業進捗の見通し	事業実施の必要性は高い状況ではあるが、買取要望等により取得した箇所から歩道の仮整備を行うなど、一定の事業効果は発現しているが、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しく、限定的な事業実施となるため、事業完了には長期間を要する。			
5 事業の優先度の視点	<p>[重点化の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率が高く、整備効果が早期に発現できる路線を「重点整備路線」、地震時における重点密集市街地の被害を軽減するための防災環境軸の核となる路線を「完了期間宣言防災路線」として位置付け、完了時期を宣言し、重点的に財源を投入する。重点整備路線以外のその他の路線のうち、進捗率が高い、あるいは事業遅延による影響が大きい路線については、予算の範囲内で継続的に事業実施を行うものとし、それ以外の路線については、限定的な事業実施にとどめる。 ・本事業は、買取要望等により取得した箇所から歩道の仮整備を行うなど、一定の事業効果を発現しているが、早期事業効果の発現が困難なため、重点整備路線以外のその他の路線としている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部区間においては、歩道整備が完了しており、未整備部分も狭い歩道が整備されている箇所はあるが、連続性が保たれておらず、歩行者等の交通安全性が確保できない。 ・歩行空間の確保による歩行者の安全安心の享受や、沿道環境改善による周辺地域への事業効果の享受が遅れる。 ・都市計画法第65条により、長期にわたって制限をかけられることとなる。 			
6 特記事項	平成18年の事業再評価における対応方針は「事業継続（C）」であり、現在、その方針に沿って事業を実施している。			
7 対応方針 (原案)	<p>「事業継続（評価C）」</p> <p>限られた予算の中で、本路線への重点的な予算配分は難しく、限定的な事業実施にとどめざるを得ないが、自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全性の確保の必要性は高く、建築制限が課されている地権者の買取要望への対応や、住宅整備により増加した道路利用者の安全性を確保するため、まとまった用地が確保された区間においては暫定的に歩道整備を実施するなど、事業遅延による課題の対応に努める。</p> <p>以上により、「事業継続（C）」とする。</p>			