

## 事業再評価調書 (注)

<b>事業名</b>		十三吹田線
<b>担当</b>		建設局 道路部 街路課 (連絡先: 06-6615-6753)
<b>1 再評価理由</b>		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)
<b>2 事業概要</b>	<b>①所在地</b>	東淀川区淡路2丁目～西淡路5丁目
	<b>②事業目的</b>	本路線は、淀川区から東淀川区を東西に結び、隣接する吹田市に至る幹線道路である。 本路線北側の吹田市では、当該区間に通じる阪急電鉄千里線部分において、アンダーパスが建設が進められており、当該区間を整備することにより、大阪市の北東部から吹田市域へのネットワークが形成されることになる。 また、当該地区周辺は、6m未満の狭幅員道路が多く、防災上の課題を解決する上でも重要な事業である。 本路線を整備することにより、機能的な道路ネットワークを構築し、住宅市街地における交通安全の確保を図るものである。また、併せて電線類を地中化し、無電柱化することにより、安全で快適な道路空間の整備を図る。
	<b>③事業内容</b>	・道路整備 (新設) 延長 L=780m 幅員 W= 25m(両側2車線 歩道有)
<b>3 事業の必要性の視点</b>	<b>①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、淀川区から東淀川区を東西に結び、隣接する吹田市に至る幹線道路であり、整備することにより、大阪市の北東部から吹田市域に繋がるネットワークが形成されることになる。また、当該地区周辺は、幅員6m未満の狭幅員道路が多く防災上も道路整備の必要性は以前として高い。</li> <li>・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。</li> <li>・本事業は、進捗率が高くなく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おり、年次計画どおりの予算確保が難しい状況にある。</li> </ul>
	<b>②定量的効果の具体的な内容</b>	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>①走行時間短縮便益</li> <li>②走行経費減少便益</li> <li>③交通事故減少便益</li> </ul> </li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民</li> <li>・道路利用者</li> <li>・地域経済</li> <li>・地域社会</li> </ul>
	<b>③費用便益分析</b>	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[分析結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比 B/C=1.51 (総便益B: 94.6億円、総費用C: 62.8億円)</li> </ul>
	<b>④定性的効果の具体的な内容</b>	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設 (水道、ガス、電気等) の収用空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民</li> <li>・道路利用者</li> <li>・地域社会</li> <li>・地域経済</li> </ul>
	<b>⑤事業の必要性</b>	本路線の整備により、淀川区から吹田市に至る幹線道路ネットワークの形成、また、現況道路が狭い道路が多い当該地区の歩行者等の安全性の向上、防災性の向上が図られることから道路整備の必要性は高まっている。

(注) 再々評価の場合の様式

		事業開始時点 (平成10年2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 15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：11,500m2 道路整備：19,500m2	用地取得：11,500m2 道路整備：19,500m2	用地取得：11,500m2 道路整備：19,500m2
	うち完了分	—	用地取得：5,699m2 道路整備：—m2	用地取得：6,359m2 道路整備：—m2
	進捗率	—	用地取得率 50% 工事進捗率 0% (先行取得会計を含む面積ベース)	用地取得率 55% 工事進捗率 0% (先行取得会計を含む面積ベース)
	③総事業費	72億円	68億円	68億円
	うち既投資額	—	12億円	12億円
	進捗率	—	18%	18%
	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	本路線の整備により、淀川区から東淀川区に至る幹線道路ネットワークの形成、また、現況道路が狭い道路が多い当地区の歩行者等の安全性の向上、防災性の向上が図られることから、事業実施の必要性は高い状況にあるが、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、事業完了する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"> <li>・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。</li> <li>・本事業は、進捗率が高くなく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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市北東部から吹田市域に繋がる機能的な道路ネットワークの形成が遅れる。</li> <li>・現況道路は、幅員6m未満の道路が多く、防災上の問題の解消できない。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>			
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、早期事業効果の発現が困難な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、早期工事着手に向け、建築制限が課されている地権者の買取要望への対応などにより、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>			