

## 事業名:

主要地方道 住吉八尾線 道路改良事業

## 所在地:

住吉区苅田8丁目～東住吉区公園南矢田4丁目

## 目的:

本路線は、大阪市南部に位置し、大阪市と八尾市を結ぶ補助幹線道路で、沿道には枯木町公園等が位置しており、通学路やバス路線でもあることから、自動車交通量、歩行者等の通行量が多い。

このため、本事業において、現況幅員約5mの道路を両側に歩道を有する11mの道路に拡幅、歩車道の分離を行うことにより、自動車交通の円滑化及び歩行者等の通行の安全性の確保を図るとともに、防災性の向上を図るものである。

## 事業内容

・道路整備(拡幅)

延長 L=400m

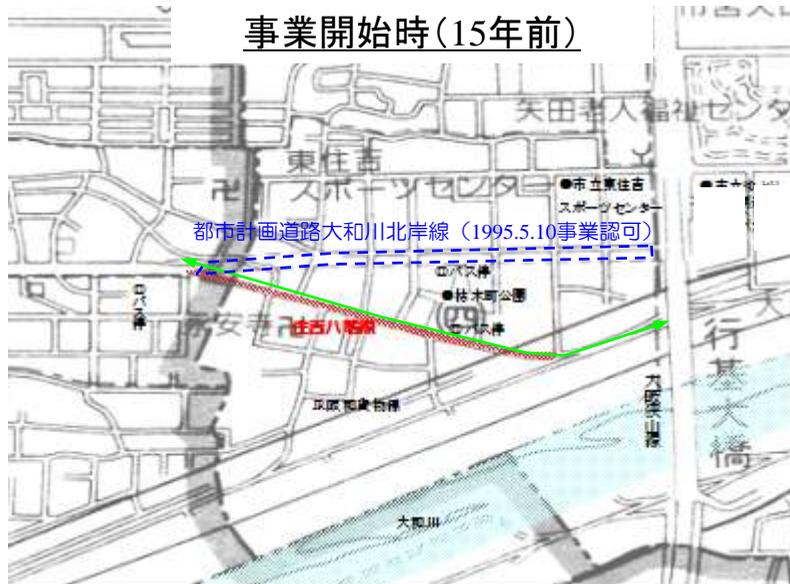
幅員 W= 11m (両側2車線 歩道有)

(現道幅員 W=約5m)



# 経済社会情勢等の変化

事業開始時(15年前)



※交通量 → 路線バスのルート

4,063台/12h(5,891台/24h)  
H9年道路交通センサス調査 (住吉区苅田7丁目)

※地元の状況

要望書により道路拡幅を求められた。

(5m→11m:歩道2m+車道7m+歩道2m)

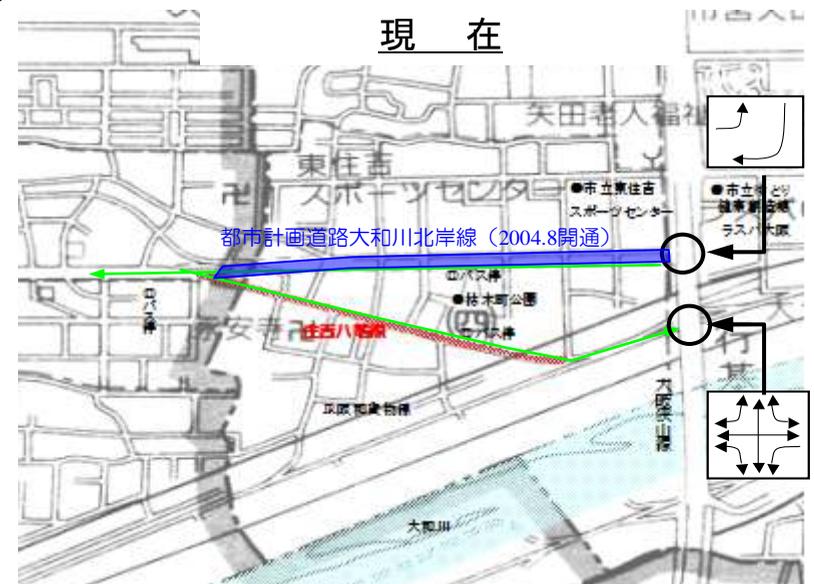
※緊急車両の円滑な通行確保。

※歩行者の安全対策が必要。(通学路である)

※路線バスの安全な走行確保。



現在



※交通量 → 路線バスのルート

3,616台/12h(4,930台/24h)  
H22年道路交通センサス調査 (住吉区苅田7丁目)

※地元の状況

早期完成を求められている。

※大和川北岸線の開通(2004.8)

※緊急車両の円滑な通行確保

※歩行者の安全対策が必要。(通学路である)

※路線バスの安全な走行確保。

住吉八尾線の北側に都市計画道路大和川北岸線が2004(平成16)年に完成したが、東端の大阪狭山線へは高架で接続していないため、北方面への通行のみとなっており、今後も南方面への通行は住吉八尾線を利用する必要がある。

また、住吉八尾線は現時点においてもバス路線や通学路となっているが狭隘道路であるため、路線バスの安全な走行確保、通学路の安全対策及び緊急車両の円滑な通行確保のために、早急な道路整備が必要である。

# 事業費の見込み

## 局運営方針等における本事業の位置づけ

### 【H23年度 建設局運営方針】

#### <局の目標>

◎安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える都市空間の実現。

#### <局の使命>

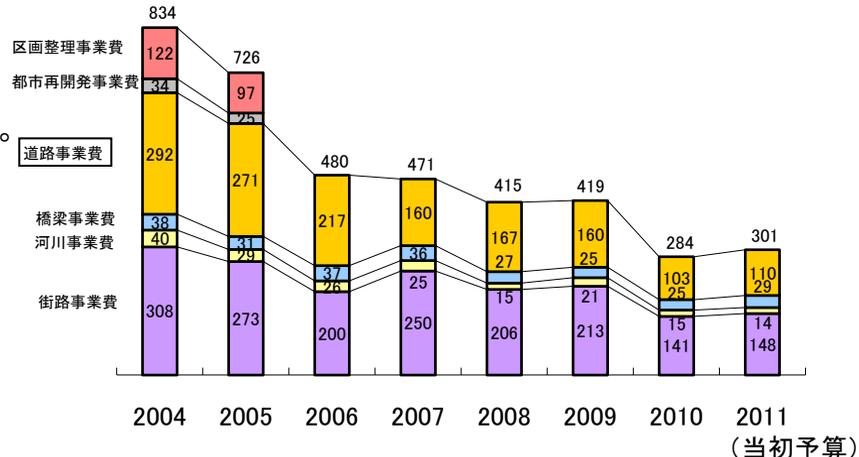
◎道路などの膨大な都市基盤施設ストックを適切に維持・管理し、効果的・効率的に活用する。

◎社会的ニーズの変化等に対応した機能拡充により、都市基盤施設機能を十分に発揮させる。

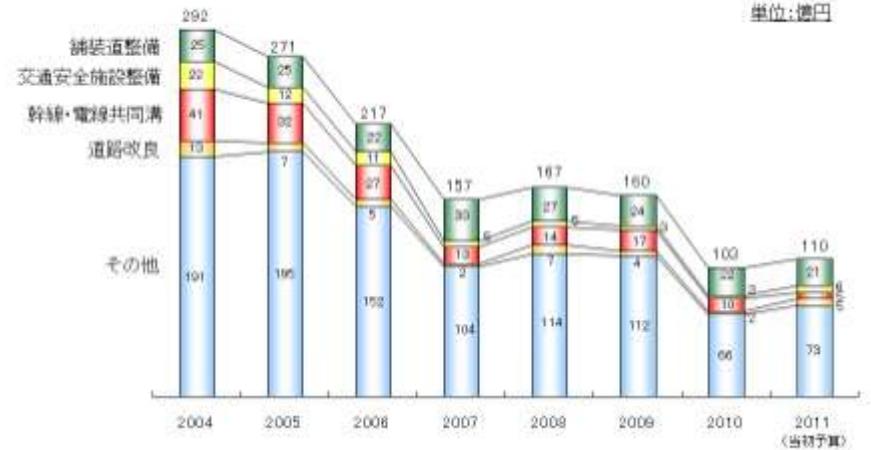
#### <局運営の基本方針>

限られた予算の最大限の有効活用を図るため、必要性、緊急性、費用対効果の面からの選択と集中を行い、安全・安心な市民生活、都市活動を支えるための都市基盤施設の適切な維持と管理、未来の大阪の持続可能な発展につながる施策・事業を重点的に推進する。

建設局事業費の見込み(単位:億円)



道路事業費の見込み(単位:億円)



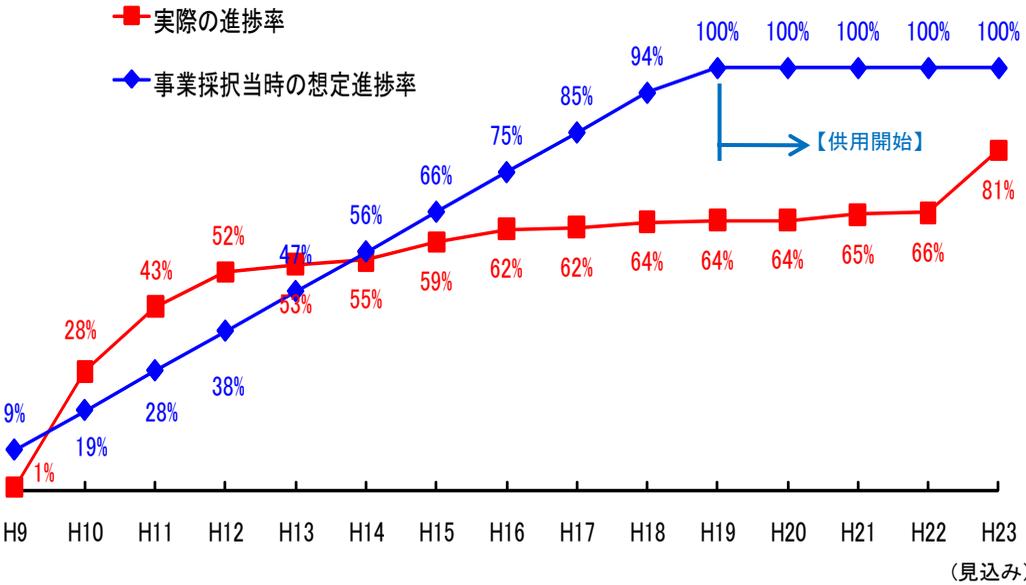
### 【道路事業として】

既存の道路施設を適切に維持・管理し、効果的・効率的に活用するため、道路事業としては維持管理費の確保を最優先課題としている。

また、安全・安心で快適な市民生活を支える道路空間を確保するため、防災対策、バリアフリー対策、交通事故対策など各種施策を実施している。

# 事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

進捗率(事業費ベース)の推移(単位:%)



## 残事業の内容

- ・用地取得 14筆(348㎡)
- ・道路工事(延長約400m、面積約4,400㎡)
- ・残事業費 約5.3億円

## 今後のスケジュール(見込み)

- ・2011(H23)年度 用地取得
- ・2012(H24)年度 用地取得
- ・2013(H25)年度 用地取得、舗装工事
- ・2014(H26)年度 用地取得終了、舗装工事終了、事業完了

## 事業が遅延した原因とその状況

・地価の下落による補償金額の開差等により地権者の協力が得られず、用地交渉が難航し、2002(H14)年度頃から事業の遅れが生じ始めた。



## 対応と解消の目途及びその根拠

- ・用地取得については、2014(H26)年度の事業完了に向けて、収用への移行も検討しながら、引き続き鋭意、交渉を進める。
- ・工事については、一定区間で用地確保ができたところから道路整備に着手し、歩行者空間の確保など事業効果の早期発現に努める。

# 重点化の考え方

以下の選定基準に従い、「緊急性が高く、集中的に整備を図る必要のある箇所」として早期に対策が必要な路線を選択し、与えられた予算内において投資を集中させ、事業を実施していく。

## ■緊急的に改良が必要となる箇所の選定基準

- ・交通事故の発生の危険性が極めて高い
- ・緊急車両などの進入が極めて困難である
- ・バスなどの通行の著しい障害がある など

## ■「緊急性が高く、集中的に整備を図る必要のある箇所」での事業

- ・緊急車両の円滑な通行確保
- ・歩行者の安全対策(特に通学路)
- ・一般車両の安全な走行の確保(特に公共交通機関の経路)

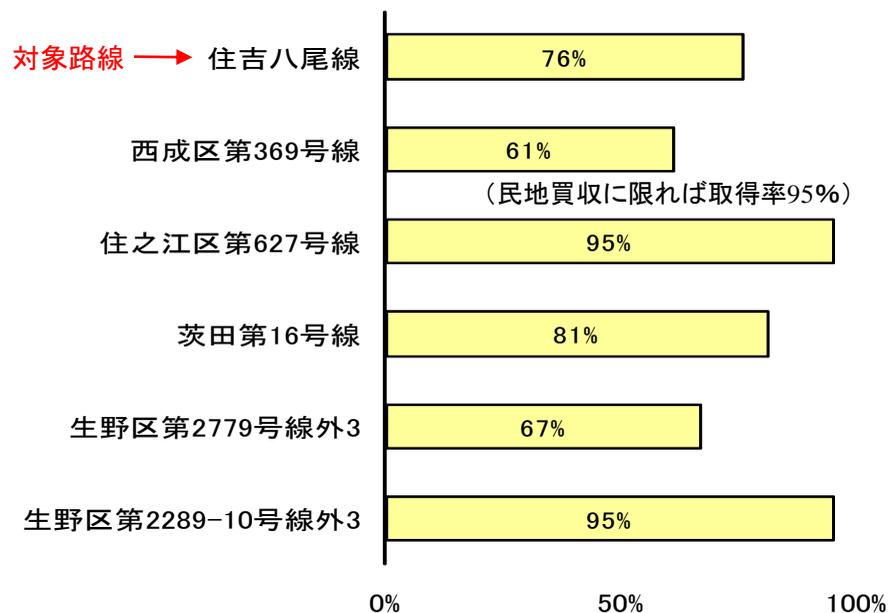
## 【道路改良事業として】

- ・投資を集中させることで、当該路線における事業の早期完成ならびに事業効果の早期発現を図る。
- ・現在、選択した7路線について予算化を図り、事業を実施している。

(内、2路線は住宅関連事業として実施)

- ・住吉八尾線については、「緊急性が高く、集中的に整備する必要がある箇所」として予算化を行い、鋭意、事業の進捗を図っているところである。

予算化路線の用地取得状況(面積ベース) ※H23年3月末現在



## 《道路改良事業の進捗現状》

- ・買収条件に関して地権者の了解が得られにくく、用地取得が進まない傾向がある。
- ・用地取得の進捗を図るため、鋭意、権利者との交渉を進めるとともに、用地取得済み区間の道路整備を行い、事業効果の早期発現を目指す。

## 《その他路線の対応》

- ・その他の事業中路線においては、当面の間は権利者からの買取り要望等への対応程度にとどめるものとする。
- ・事業完了路線があれば、優先度の高い路線より予算化し、事業を進めていく。

# 事業が遅れることによる影響

## 事業が遅延する理由(財政面以外)

- ・さらなる土地価格の下落等により、用地買収交渉が難航すると、残る事業用地の取得ができず、道路整備が遅延する。

## 事業が遅延することで発生が想定される課題

### (事業者の視点)

- ・道路整備を行うことができず、狭隘・屈曲部の解消が図れないことから、緊急車両や公共交通である路線バスの円滑な通行を確保することが困難となり、また、歩行者の安全性確保も図れない。

### (利用者の視点)

- ・緊急車両の円滑な通行による防災性の向上、歩行者空間の確保による歩行者の安全安心の享受、自動車利用者における通行円滑化の享受が遅れる。

### (権利者等事業関係者の視点)

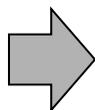
- ・道路法第91条第1項により、土地利用などに関して制約をかけられることとなる。

(土地の形質変更や工作物の新設・改築等)

## 課題への対応

- ・今後、与えられた予算の範囲内で、本路線を含む「緊急性が高く、集中的に整備を図る必要のある路線」に対して重点的に予算を配分し、事業用地の取得を早期に完了させた後、道路整備を実施する。

- ・早期に事業効果を発現させるため、一定区間で用地取得が完了した箇所において、速やかに道路整備を着手する。



# 住吉八尾線

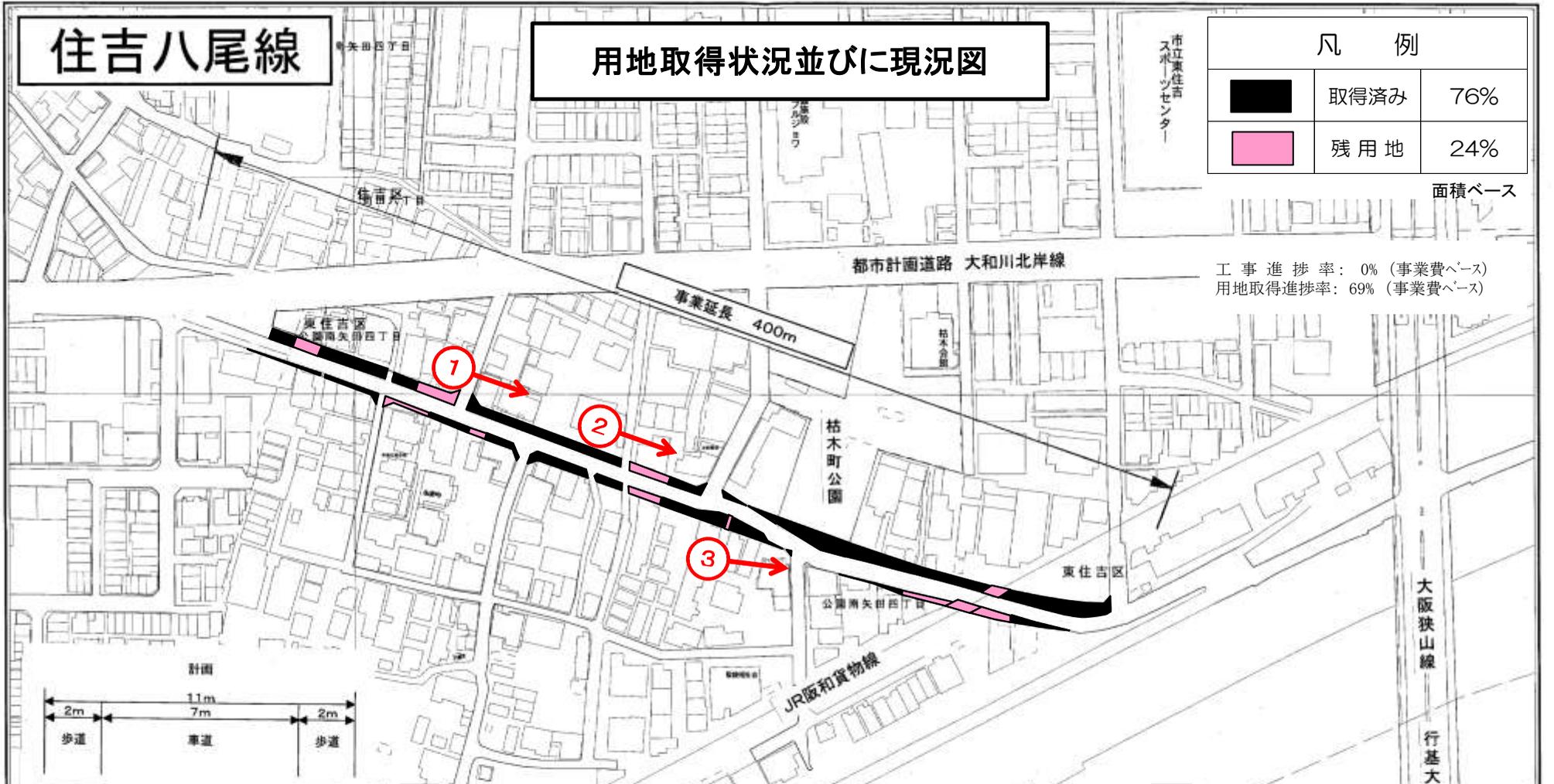
## 用地取得状況並びに現況図

市江東住吉  
スポーツセンター

凡 例		
	取得済み	76%
	残用地	24%

面積ベース

工事進捗率: 0% (事業費ベース)  
用地取得進捗率: 69% (事業費ベース)



# [費用便益分析について]

◆路線名：主要地方道 住吉八尾線

## 1. 費用便益分析の基本的な考え方

- ◎費用便益分析は、ある年次を基準年として道路整備が行われる場合と行われない場合について、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う便益の増分と費用を比較することにより分析、評価を行う。
- ◎新規道路整備に伴う効果としては、様々な効果が存在するが現時点における知見により十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について基本の便益として算出する。
- ◎道路整備に伴う効果には上記の基本便益以外にも多岐にわたる効果が存在しており、当該事業により効果がある歩行者の通行に対する安全性・快適性についても便益として反映する。
- ◎費用としては、道路整備に要する事業費および維持管理に関する費用が挙げられる。

費用便益比 = (総便益の現在価値) ÷ (総費用の現在価値)

- ・総便益の現在価値 = 走行時間短縮便益 + 走行経費縮小便益 + 交通事故減少便益 + 歩行者安全性・快適性の向上に関する便益
- ・総費用の現在価値 = 事業費 + 維持管理費

## 2. 費用および便益算定の前提

- ◎費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を割引率を用いて現在価値に換算し分析する。
  - ・現在価値算出のための割引率：4%（基準年次以前については、最新のGDPデフレータを適用し基準年次の実質価格に変換する）
  - ・基準年次：評価時点
  - ・検討年数：50年
- ◎本事業は小規模な事業であるため、交通流推計については簡略な手法により行うこととする。
  - ・道路改良事業完了後においても、道路ネットワークの変化や車線数の増加も無いことから、交通量の変動は少ないと想定。

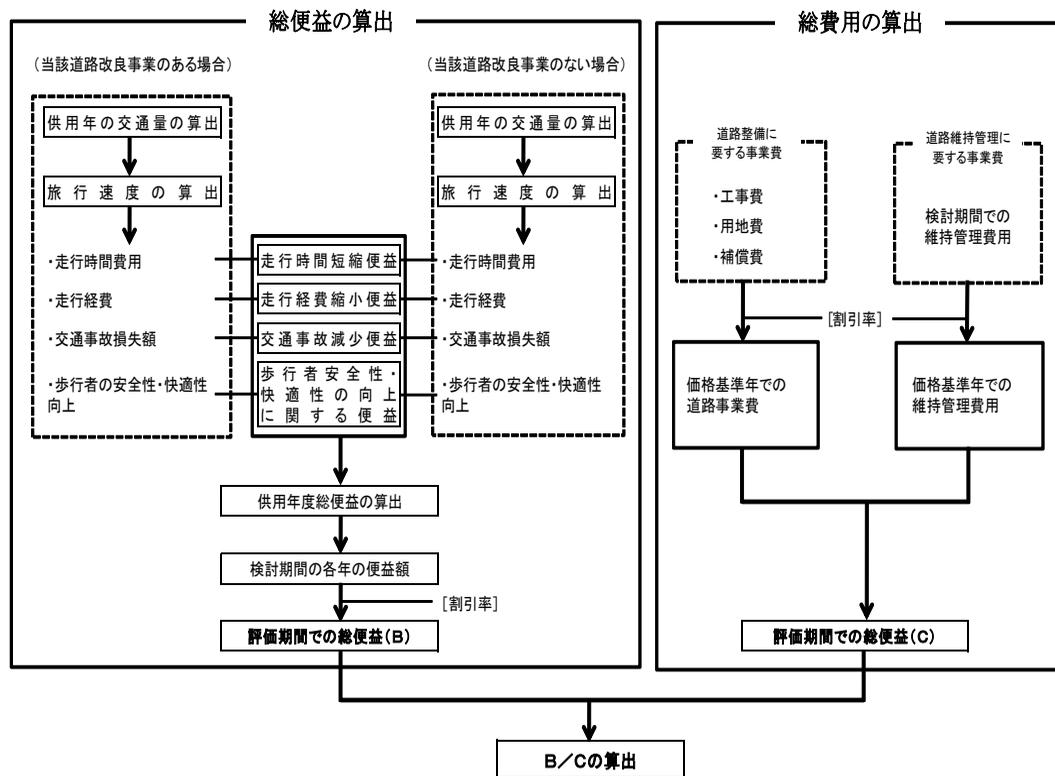
## 3. 便益の算定

- 便益算定の考え方
  - ・各便益は、道路の整備・改良が無い場合の費用(損失額)から、道路整備・改良がある場合の費用(損失額)を減じた差として算定する。
- 「走行時間短縮便益」
  - ・走行時間費用は、当該路線の走行時間に時間価値原単位を乗じて算定する。
- 「走行経費減少便益」
  - ・走行経費は、走行距離当たりで計測した原単位を用いて算定する。
- 「交通事故減少便益」
  - ・交通事故による社会的損失は、事故率を基準とした算定式を用いるほか、過去における人身事故発生状況に対する損失額を考慮して算定する。
- 「歩行者安全性・快適性の向上に関する便益」
  - ・歩行者通行に対する効果は、当該道路を利用すると想定される世帯数に原単位を乗じて算定する。
- 総便益の現在価値の算定
  - ・道路改良事業完了後の供用開始年を起算年として、検討期間の各年次における各便益を基準年価格に割引し、それらを合計した額が総便益の現在価値となる。

## 4. 費用の算定

- 道路整備に要する事業費
  - ・道路整備に要する事業費は、「工事費」、「用地費」、「補償費」が対象となる。
- 道路の維持管理に要する費用
  - ・道路の維持管理に要する費用としては、「道路維持費」、「道路清掃費」、「オーバーレイ費」等が考えられる。
  - ・道路維持管理費の設定にあたっては、既存の路線での実績を参考に設定する。
- 総費用の現在価値の算定
  - ・事業費については事業期間、維持管理費については検討期間の各年次の費用を基準年価格に割引し、それらを合計した額が総費用の現在価値となる。

## 費用便益分析フロー



## [費用便益の算定]

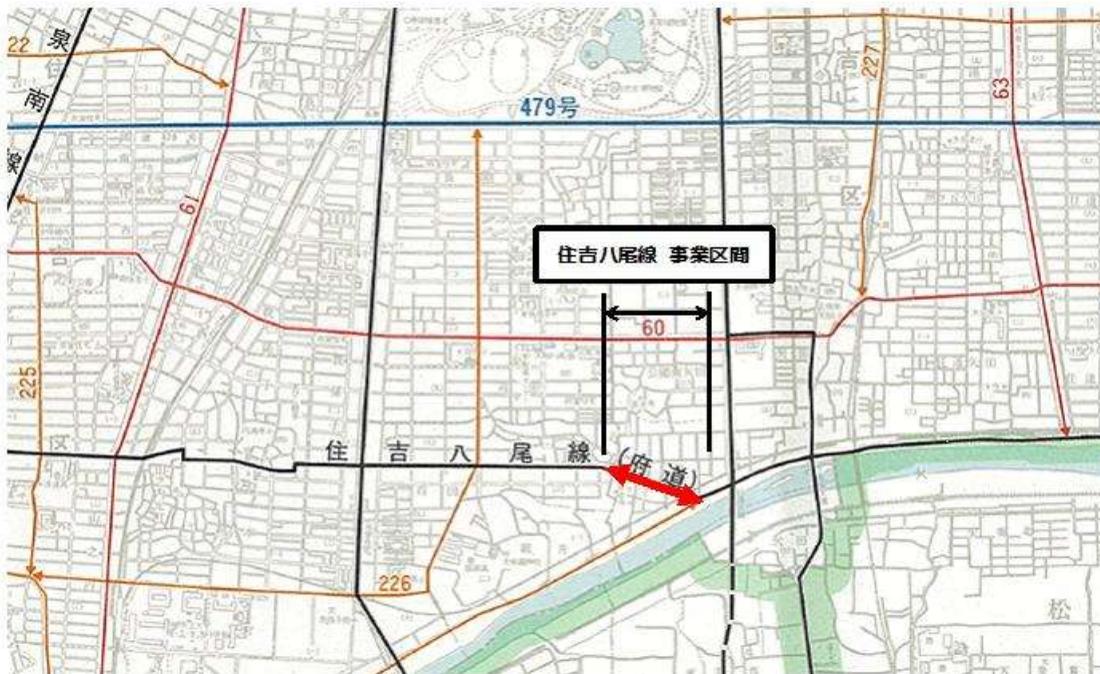
◆路線名： 主要地方道 住吉八尾線 (L=400m、W=11m)

### 1. 各種の時点及び期間

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
価格基準年	平成23年度
供用年	平成27年度
検討期間	供用年から 50年間

### 2. 当該道路と周辺道路ネットワークの概要

当該道路周辺には都市計画道路を含む道路ネットワークが整備されているが、改良後も車線数が変わらないことから、本事業による周辺道路への車両流出等の影響はほとんど無いものと考えられる。



図一住吉八尾線と周辺の道路状況

### 3. 費用便益分析の結果

#### ①交通量、旅行速度の算定

	道路改良なし	道路改良あり
交通量 (台/日)	1,800	1,800
走行速度 (km/h)	10	30

#### ②総便益(B)の算定

(単位: 億円/年)

	道路改良なし	道路改良あり	便 益
走行時間費用	1.06	0.35	0.71
走行経費	0.12	0.09	0.03
交通事故損失額	0.17	0.03	0.14
歩行者安全・快適向上	0.00	-0.30	0.30
供用年(H27)の便益計			1.18

検討期間中(H27~76)の総便益(B)=

22.6

#### ③総費用(C)の算定

(単位: 億円/年)

	事業費		基準年換算 事業費
事業費計 ※資産残存価値を控除	14.90	⇒	13.31
検討期間(50年)維持管理費計	0.82	⇒	0.30

検討期間中(H27~76)の総費用(C)=

13.6

#### ④評価指標の算定結果(B/C)の算定

社会費用便益比CBR

B/C= 1.66