

事業名：
鞍作線

所在地：
平野区加美東 3 丁目～加美東 6 丁目

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。

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）



凡 例

-  当該路線
-  事業中区分
-  完成区分
-  未整備区分
-  未拡幅区分

東 大 阪 市

大坂外環状線連絡線
付属街路2号線

鞍作線

L= 840m
W= 16m

大阪港八尾線（平野八尾線）

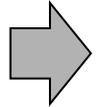
加美平野線

大阪中央環状線

社会経済情勢等の変化

事業開始時（14年前）

- ・ 加美地区の住宅開発（市営住宅の建替え）に伴う交通需要の増加への対応として、地域的な道路網の形成と歩道整備による歩行者の安全性確保が必要である。
- ・ 隣接市（東大阪市）との交通ネットワークの形成が必要である。



現在

- ・ 加美地区の住宅開発は、既に完了しており、道路利用者が増加し、一部区間においては、歩道整備が完了している。
- ・ 未整備区間においても歩道は整備されている区間はあるが、幅員が狭く、連続していないため、安全性が確保されていない。
- ・ 隣接市（東大阪市）との交通ネットワークの形成が必要である。



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。

事業費の見込み

■建設局運営方針

【局の目標（何を指すのか）】

- 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
- 地域主権確立の視点に基づく市民協働、都市間水平連携などの仕組みづくり

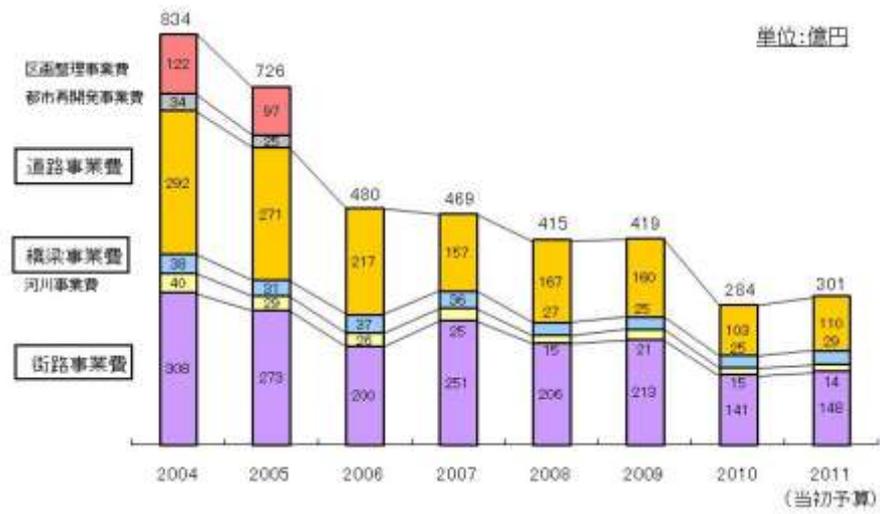
【経営課題】

- まちの渋滞の解消、道路ネットワークの向上など、都市活動を支える都市計画道路の整備、ボトルネック踏切の解消などが長期化し、効果の発現に時間を要している。

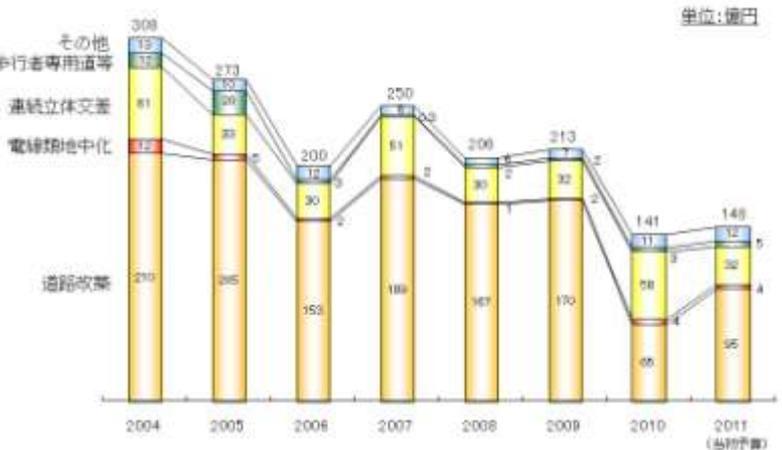
【戦略・取組】

- JR東海道線支線連続立体交差事業
- 淀川左岸線2期整備
- 連続立体交差事業（阪急京都線・千里線）
- 都市計画道路の整備

■建設局事業費の見込み（単位：億円）



街路事業費の見込み（単位：億円）



街路事業の進め方

【重点整備路線・完了期間宣言防災路線】

- 用地取得率が高く、整備効果が早期に発現できる路線として重点的に整備する。
- 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重点的に整備する。

【他事業関連路線、鉄道・立体交差事業関連路線】

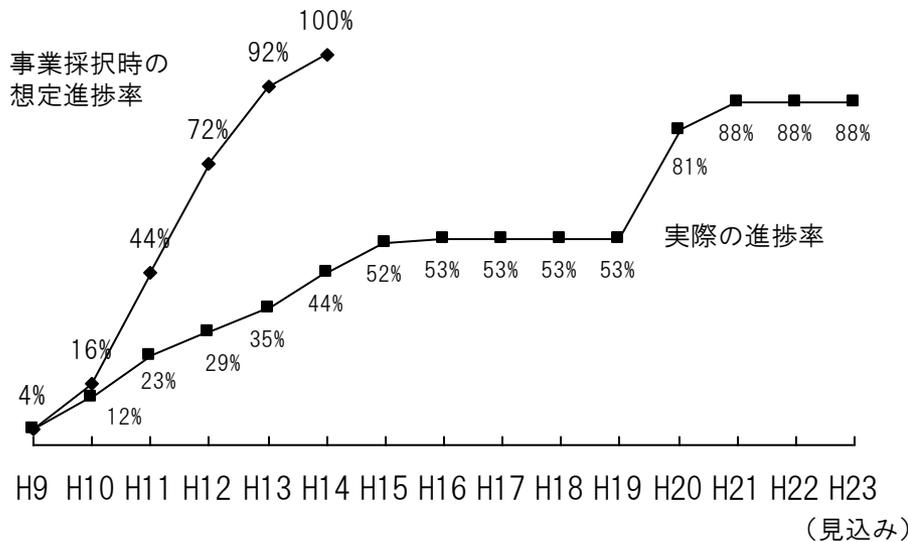
- 他事業と連携して進めることが事業進捗上有利な箇所や、他事業の進捗に合わせる必要がある路線に重点的に投資する。

【その他路線】

- 積極的に買収は行わないが権利者の買取要望には対応。
- 重点整備路線が完了しだい、次期重点整備路線として路線を抽出する。

事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

進捗率の推移（単位：％）



残事業の内容

- ・ 用地取得17件 (577㎡)
- ・ 道路工事 (延長640m、面積10,000㎡)
- ・ 残事業費約2.9億円

今後のスケジュール（見込み）

- ・ 平成27年度 事業完了予定

事業が遅延した原因とその状況

・ 再評価時点（H18）に比べ、財政状況はさらに悪化し、年次計画どおりの予算確保が難しく地権者からの買取要望に対応している状況であり、残る事業用地の取得が長期間に及んでいる。

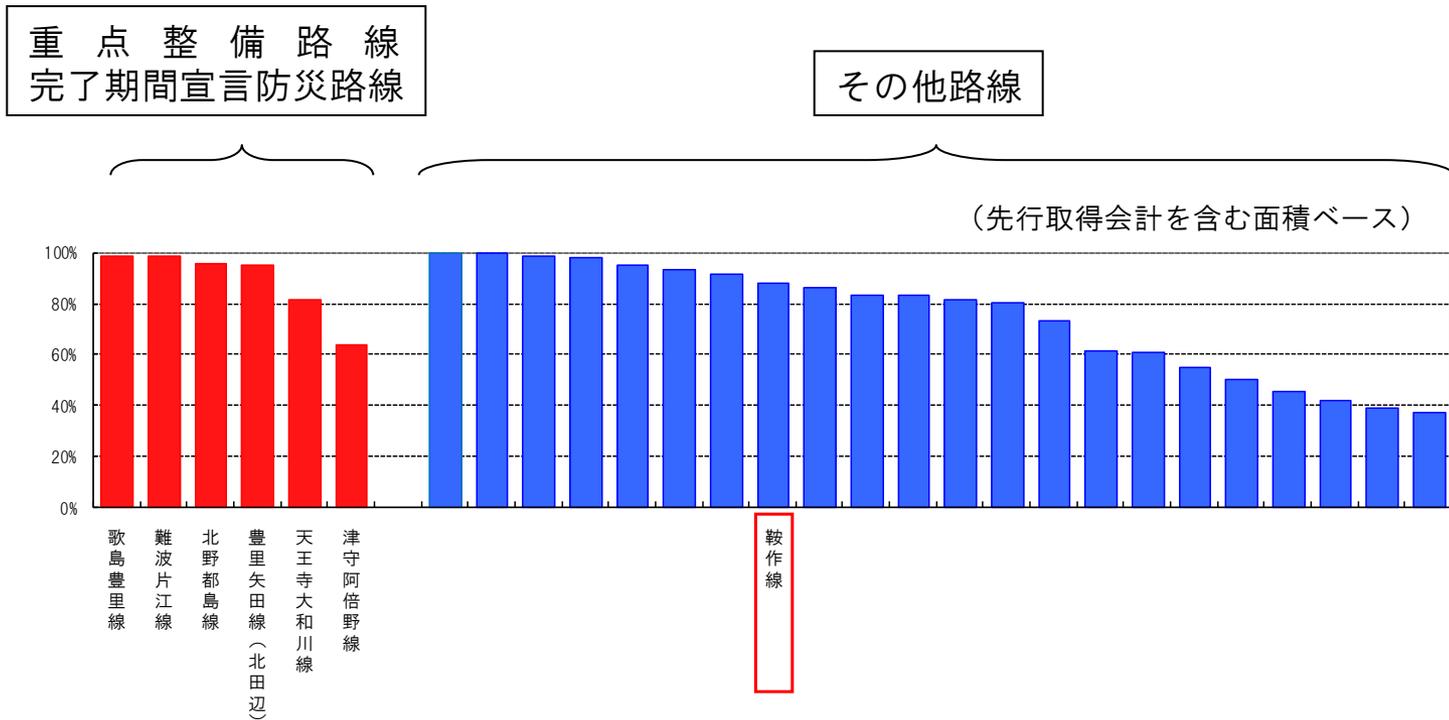


対応と解消の目途及びその根拠

・ 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、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ものの、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。

重点化の考え方

各路線の進捗率（単位：％）



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に位置付け、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。

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）

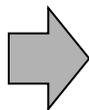
- ・本路線は、加美地区の住宅開発が完了し、道路利用者が増加している。一部区間においては、歩道整備が完了し、大部分において歩道の連続性が確保されるなど、一定の事業効果は発現しているが、一部未整備で、歩行者等の交通安全性が確保できていない。

（利用者の視点）

- ・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。

（権利者等事業関係者の視点）

- ・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。



課題への対応

- ・今後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いが、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、連続した歩行者空間の確保に努める。

- ・買取要望への対応などにより、権利者への影響を最小限に抑えていくとともに、早期の道路整備着手を目指す。

大阪都市計画道路 鞍作線

①



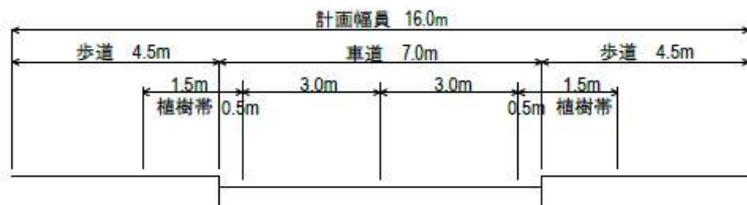
②



③



鞍作線 事業中箇所 L=840m



凡 例	
	用地取得済箇所
	歩道整備済箇所
	残用地取得物件

工事進捗率：31.8%（事業費ベース）

用地取得進捗率：94.3%（事業費ベース）

88.4%（面積ベース（先行取得会計含む））

[費用便益分析について]

◆路線名：都市計画道路 鞍作線

1. 費用便益分析の基本的な考え方（現道拡幅整備）

- 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」について便益を算出する。
- 費用としては、道路整備に要する事業費および、維持管理に要する費用が挙げられる。

$$\text{費用便益比} = (\text{総便益の現在価値}) \div (\text{総費用の現在価値})$$

- 総便益の現在価値 = 走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益
- 総費用の現在価値 = 事業費 + 維持管理費

2. 費用および便益算出の前提

- 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デフレーターを適用し、基準年次の実質価格に変換)
 - 基準年次 : 評価時点
 - 検討年数 : 50年
- 計画道路が供用される年次における周辺道路の交通量については以下の仮定を前提として設定する。
 - 計画道路のある場合とない場合で計画道路の交通量は変化しないが、拡幅整備により交通容量は変化する。

3. 便益の算定

1) 便益算定の考え方

- 各便益は、道路の整備・改良がない場合の費用（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。

2) 「走行時間短縮便益」

- 総走行時間費用は、各路線の走行時間に時間価値原単位を乗じて算定する。

3) 「走行経費減少便益」

- 走行経費は、走行距離単位当たりで計測した原単位を用いて算定する。

4) 「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て算定する。

5) 総便益の現在価値の算定

- 計画道路の供用開始年を起算年として検討期間の各年次の各便益を基準年価格に割戻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

1) 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。

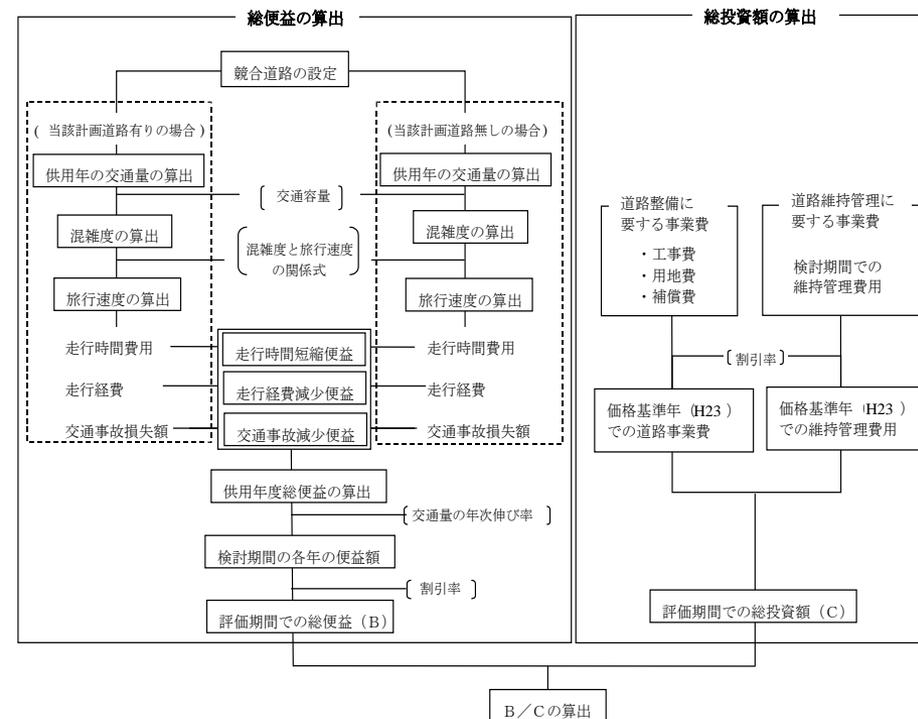
2) 道路の維持管理に要する費用

- 道路維持管理に要する費用としては「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「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。

3) 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戻しそれらを合計した額が総費用の現在価値となる。

費用便益分析の算定フロー



[費用便益の算定]

◆路線名:都市計画道路 鞍作線 (L=840m、W=16m)

1. 各種の時点及び期間

供用年	平成 28 年度
交通量観測年	平成 17 年度
交通量推計年	平成 42 年度
価格基準年	平成 23 年度
検討期間	供用年から 50 年間

2. 計画道路と競合道路の概要

・本路線では競合道路を設定せず、計画道路のみの便益を算定する。



図一 鞍作線

3. 費用便益分析の結果

①旅行速度の算定

◆計画道路整備なしの場合

	計画道路 (新規計画) 鞍作線
交通量 (台/日)	8,845
交通容量 (台/日)	6,800
混雑度	1.30
走行速度 (km/h)	14.70

◆計画道路整備ありの場合

	計画道路 (新規計画) 鞍作線
交通量 (台/日)	8,845
交通容量 (台/日)	8,000
混雑度	1.11
走行速度 (km/h)	29.73

②路線別の初年便益

[供用年] 平成 28 年度

	計画道路 (新規計画) 鞍作線	合計
走行時間費用 (億円)	2.7	2.7
走行経費 (億円)	0.2	0.2
交通事故損失額 (億円)	0.0	0.0

③便益 (B) の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 23 年度			
供用年	平成 28 年度			
初年便益 (億円)	2.7	0.2	0	2.9
便益総額の現在価値 (億円)	46.7	2.5	0	49.3

④費用 (C) の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 23 年度		
投資総額の単純合計 (億円)	25.3	1.4	26.7
投資総額の現在価値 (億円)	24.1	0.5	24.6

⑤評価指標の算定結果

社会費用便益比 C/B/R	B / C = 2.00
---------------	--------------

注)便益額、費用額については単位(億円)下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。