

事業再評価調書 (注)

事業名	尼崎堺線 (西成南)
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 西成区北津守4丁目～南津守2丁目
	②事業目的 本路線は、尼崎市から本市都心部を経由し、堺市の臨港地域を結ぶ、大阪市西部を南北に縦断する幹線道路であり、「新なにわ筋」の愛称で親しまれている道路である。 当該区間は、西成区の北側を東西に結ぶ国道43号から都市計画道路木津川平野線までの区間であり、湾岸地域を通過しているため、大型自動車の交通量が非常に多い路線であり、大阪市地域防災計画において避難路に位置づけられている。 また、沿道利用は工場から大型店舗へ変化し、歩行者、自転車等の交通量が増加しているが、現道の歩道は幅員が狭く、交通安全上課題があるため、歩道拡幅整備を行うことにより、歩行者、自転車等の安全性の向上を図る必要がある。 このため、当該区間の歩道を拡幅し、植栽帯を設けることで、安全で快適な歩行空間を形成し、騒音・大気汚染等の環境問題を緩和するとともに、堺方面や南港方面への自動車交通のアクセス強化を図るものである。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。
	③事業内容 ・道路整備(拡幅) 延長 L=1680m 幅員 W= 30m(両側2車線 歩道有) (現道幅員 W=20m)
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 ・本路線は、湾岸地域を通過しているため大型車の交通量が非常に多く、また、沿道は工場から大型店舗等に転換するなど、生活圏に変化していることから、歩行者、自転車等の交通量が増加している。しかし、現道の歩道幅員が狭く、交通安全上の課題を有している。 ・大阪市地域防災計画において、避難路に位置づけられている。 ・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、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=2.01 (総便益B: 214.3億円、総費用C: 106.6億円)
	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、湾岸地域を通過しているため大型車の交通量が非常に多く、また、沿道利用は工場から大型店舗等に転換するなど、生活圏に変化しているが、現道の歩道は幅員が狭く、歩行者、自転車利用者等にとって交通安全上課題があり、歩道拡幅整備の必要性は高い。

(注) 再々評価の場合の様式

		事業開始時点 (平成10年3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：50,400m2	用地取得：11,500m2 道路整備：50,400m2	用地取得：11,500m2 道路整備：50,400m2
	うち完了分	—	用地取得：8,934m2 道路整備：1,925m2	用地取得：9,438m2 道路整備：4,125m2
	進捗率	—	用地取得率 78% 工事進捗率 4% (先行取得会計を含む面積ベース)	用地取得率 82% 工事進捗率 8% (先行取得会計を含む面積ベース)
	③総事業費	88億円	114億円	114億円
	うち既投資額	—	48億円	63億円
	進捗率	—	42%	55%
	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コスト削減や 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はいるが、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"> ・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、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"> ・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>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いが、歩道は一部未拡幅の部分があるものの、連続性が確保されているため、事業の遅延による影響は比較的小さい。また、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、建築制限が課されている地権者の買取要望への対応や、居住者の増加による安全性の確保として、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する等の対応に努める。</p> <p>以上により「事業継続（C）」とする。</p>			