

平成23年度第1回大阪市建設事業評価有識者会議における 資料の修正等について(建設局)

平成23年10月6日の第1回大阪市建設事業評価有識者会議でご意見いただいた建設局所管事業について、次のとおり資料の追加を行うとともに、調書・付属資料の一部修正を行います。

1. 追加資料

①建設局としての評価基準及び土地収用の考え方について

… 本資料2 ページ参照

②重点整備路線及び完了期間宣言防災路線について

… 本資料3 ページ参照

2. 提出資料の修正

(1) 鞍作線 [調書3]

○調書「5事業の優先度の視点 [事業が遅れることによる影響]」を次のとおり修正

(当初)・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。

(修正)・一部区間で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。

… 本資料4 ページ参照

○調書(付属資料)7ページ目「事業が遅れることによる影響」

… 本資料5 ページのとおり修正

(2) 尼崎堺線(西成南) [調書4]

○調書「5事業の優先度の視点 [事業が遅れることによる影響]」を次のとおり修正

(当初)・大阪市地域防災計画において避難路に位置付けられているが、防災機能の発揮が遅れる。

(修正) [削除]

… 本資料6 ページ参照

○調書(付属資料)7ページ目「事業が遅れることによる影響」

… 本資料7 ページのとおり修正

建設局としての評価基準及び土地収用の考え方について

○評価基準について

建設局の事業再評価における評価については、事業進捗率、費用便益比とあわせて、当該事業の位置付けや必要性、事業費確保の見込み、事業スケジュールの明確さ、事業遅延による影響など、事業再評価の視点ごとの評価から分類を行っている。

豊里矢田線（北田辺）については、「完了期間宣言防災路線」として完了時期を公表しており、投資効果があり社会経済情勢の変化に適合し、完了時期の実現可能性が高いことから、「事業継続（A）」としている。

河堀口舍利寺線については、生野南部地区の老朽住宅密集市街地整備事業との一体整備が必要な路線であり、住民から嘆願書が出されるなど、事業の必要性は高く、完了時期の見通しがあることから、「事業継続（B）」としている。

鞍作線、尼崎堺線（西成南）については、現道拡幅を行う計画で、車線数はすでに確保され、歩道についても一部未整備や未拡幅部分があるものの、大部分において連続性が確保されており、遅延による影響は比較的小さく、また、用地取得率は高いが、街路事業の中では重点整備路線以外のその他路線という位置付けであり、本路線への重点的な予算の配分は難しく、限定的な実施にとどめざるを得ないため、「事業継続（C）」としている。

道路事業として実施している住吉八尾線と西成区第369号線においては、狭隘な道路であるため、当該地域の歩行者ならびに自転車の安全対策及び緊急車両を含む自動車の円滑な交通機能の確保を行なう必要性が高く、遅延による影響が大きいため、継続して予算を確保し事業進捗を図っていることから、「事業継続（B）」としている。

十三吹田線は、新設の計画道路であり、市北東部から吹田市域への道路ネットワークの形成や、地域の防災性向上のため必要性は高いが、事業の進捗率が低く、街路事業の中では重点整備路線以外のその他路線という位置付けであり、本路線への重点的な予算の配分は難しく、限定的な実施にとどめざるを得ないため、「事業継続（C）」としている。

○土地収用について

道路事業において、土地収用法に基づく収用手続きに入るためには、大阪府知事あてに事業の認定を申請する必要がある。

事業認定とは、道路や公園などの公共事業について、大阪府知事が土地を収用するのにふさわしい事業であると認定することで、街路事業では、都市計画法による事業認可を取得していれば、事業認定があったものとみなされる。

大阪市においては、道路事業・街路事業とも、残りわずかな用地買収が事業進捗に大きな影響を与える場合などに収用制度を適用している。

重点整備路線及び完了期間宣言防災路線について

○重点整備路線

国において平成13年より議論され、平成14年に閣議決定された「都市再生基本方針」において、都市再生を強力に推進するため、都市内の都市計画道路のうち相当程度事業が進捗し残事業費が比較的少額となっている路線について、完了期間を宣言したうえで早急に整備を完了し、早期に投資効果を発現させることが必要かつ効率的であることから、このような都市計画道路について重点的な整備を推進することとされた。

大阪市では、平成14年以降、残りわずかな用地買収が事業進捗の妨げとなっている路線を重点整備路線として位置付け、概ね5年以内に完了させることとして公表し、重点的に予算を配分し整備の促進を図っている。

現在事業中の重点整備路線は4路線あるが、いずれの路線も今年度の再評価対象にはなっていない。

○完了期間宣言防災路線

国土交通省は平成18年度に地震時に大火などの大きな被害が生じる可能性の高い重点密集市街地について、災害時の被害を軽減するため、防災環境軸の核となる都市計画道路のうち、防災上緊急に整備する路線として、完了期間及び5年以内の防災機能概成期間を宣言した路線について、宣言どおり整備が達成されるよう重点的に支援することとした。

大阪市では、事業中路線のうち、「大阪市防災まちづくり計画」において「防災性向上重点地区」に位置付けられた地域の中でも、「特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地」に存在する都市計画道路で、用地取得率が高く、5年以内の防災機能概成が見込めるなど、国の採択基準に適合する路線を完了期間宣言防災路線と位置付け、完了期間と防災機能概成時期を公表し、重点的に予算を配分し整備促進を図っている。

現在、4路線を位置付けており、今年度の再評価では、「豊里矢田線（北田辺）」と「天王寺大和川線」が対象となっている。

○評価基準の考え方

重点整備路線・完了期間宣言防災路線の評価としては、早期に投資効果の発現が可能で、完了時期の実現可能性が高く、事業遅延の影響が極めて大きいことから、「事業継続（A）」と判断している。

	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)
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"> ・一部区間で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。 ・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>		

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。



	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>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、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、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>			

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、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、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、交通安全上の課題解決が遅れる。

(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く、大阪市地域防災計画において避難路に位置付けられていることから、防災上も重要であり、また、現道の歩道が狭く、歩行者、自転車利用者等にとって交通安全上も課題があることから歩道拡幅整備が必要であり、暫定的に歩道整備を行う等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。