

事業再評価調書 (注)

<p>事業名</p>	<p>豊里矢田線 (北田辺)</p>	
<p>担当</p>	<p>建設局 道路部 街路課 (連絡先: 06-6615-6753)</p>	
<p>1 再評価理由</p>	<p>国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年間の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)</p>	
<p>2 事業概要</p>	<p>①所在地</p>	<p>生野区林寺1丁目～東住吉区北田辺4丁目</p>
	<p>②事業目的</p>	<p>本路線は、東淀川区豊里地区から東住吉区矢田地区を結び松原市へと至る、市東部において南北を縦貫する幹線道路である。 当該区間は、生野区と東住吉区を東西に横断する国道25号、都市計画道路尼崎平野線、都市計画道路木津川平野線を結ぶものであるが、本路線に並行して南北方向を縦断している都市計画道路天王寺吾彦線、都市計画道路森小路大和川線においては、ピーク時等に主要交差点で渋滞が見られる。 このため、当該区間を新設することにより、本地域の機能的な道路ネットワークを構築し、周辺道路の渋滞緩和を図るものである。また、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。また、大阪市防災まちづくり計画において、老朽化した木造共同・長屋建住宅や狭あい道路が多く存在している密集住宅市街地として防災性向上重点地区にも位置付けられていることから、防災上も重要である。</p>
	<p>③事業内容</p>	<p>・道路整備 (拡幅) 延長 L=1500m 幅員 W= 25m (両側2車線 歩道有) (現道幅員 W=6m)</p>
<p>3 事業の必要性の視点</p>	<p>①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</p>	<p>・本路線は、生野区と東住吉区を東西に横断する国道25号、都市計画道路尼崎平野線、都市計画道路木津川平野線を結ぶものであり、本地域の機能的な道路ネットワークを構築し、周辺道路の渋滞緩和を図るため重要な路線である。また、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ていることから、早期事業効果の発現が必要である。 ・平成18年度に国土交通省では、密集市街地における災害時の被害を軽減するため防災環境軸となる都市計画道路の整備に対し完了期間、防災機能概成 (5年以内) を宣言した路線について、重点的な支援をすることになり、当該路線については、大阪市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、用地取得率が高く、防災機能概成も見込めることから、完了期間宣言防災路線として位置付けた。 ・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、完了期間宣言防災路線として位置付けており、防災機能としては平成21年度に概成し、引き続き道路整備を進め、早期に道路ネットワーク構築による渋滞緩和等の事業効果の発現が必要である。</p>
	<p>②定量的効果の具体的な内容</p>	<p>[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</p>
	<p>③費用便益分析</p>	<p>[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=2.71 (総便益B: 360.0億円、総費用C: 132.6億円)</p>
	<p>④定性的効果の具体的な内容</p>	<p>[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) の収用空間の確保 [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</p>
	<p>⑤事業の必要性</p>	<p>本路線は、生野区と東住吉区を東西に横断する国道25号、尼崎平野線、木津川平野線を結ぶものであり、本地域の機能的な道路ネットワークを構築し、周辺道路の渋滞緩和を図るため重要である。 また、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ている。建設局においても完了期間宣言防災路線に位置付けており、防災上も重要である。</p>

(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：17,800m ² 道路整備：37,500m ²	用地取得：17,800m ² 道路整備：37,500m ²	用地取得：17,800m ² 道路整備：37,500m ²
	うち完了分	—	用地取得：14,935m ² 道路整備：0m ²	用地取得：16,304m ² 道路整備：1,840m ²
	進捗率	—	用地取得率 84% 工事進捗率 0% (先行取得を含む面積ベース)	用地取得率 92% 工事進捗率 5% (先行取得を含む面積ベース)
	③総事業費	123億円	124億円	139億円
	うち既投資額	—	92億円	115億円
	進捗率	—	74%	83%
④事業内容の変更状況とその要因	事業費の精査（事業費の精査による補償費の増額）			
⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	用地取得において、事業採択時点以降、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おり、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	<p>本事業は、重点密集市街地における災害時の被害を軽減するため、平成18年度に完了期間宣言防災路線として位置付けている。</p> <p>防災機能については平成21年度に概成しており、現在、道路整備を行っているところである。</p> <p>残る用地取得を早期に進め、道路整備を行い早期事業効果の発現が必要なことから、重点的に事業実施し、平成27年度の整備完了を目指す。</p>			
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、完了期間宣言防災路線として位置付けている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、生野区と東住吉区を東西に横断する国道25号、尼崎平野線、木津川平野線を結ぶものであるが、機能的な道路ネットワークの構築や周辺道路の渋滞緩和等の効果発現が遅れる。また、避難路、防災性向上重点地区に位置付けられているが、防災機能の発揮が遅れる。 ・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）」であるが、平成18年12月に完了期間宣言防災路線として位置付け、平成21年度には防災機能が概成し、引き続き道路整備を進めている。			
7 対応方針 (原案)	<p>「事業継続（評価A）」</p> <p>本路線は、<u>防災上緊急に整備する路線として、完了期間宣言防災路線に位置付けており、防災機能は平成21年度に概成しているが、本地域の機能的な道路ネットワークを構築し、周辺道路の渋滞緩和を図るため、残る用地買収を進め道路整備を行う必要がある。</u></p> <p>併せて、大阪市防災まちづくり計画においても防災性向上重点地区に位置付けられ、防災上も重要であることから重点的に事業を実施し、平成27年度の整備完了を目指す。</p> <p>以上により「事業継続（A）」とする。</p>			