

事業再評価調書 (注)

事業名		主要地方道 住吉八尾線 道路改良事業
担当		建設局 道路部 道路課 (連絡先：06-6615-6786)
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年間の経過後の年度で継続中のもの
2 事業概要	①所在地	住吉区荻田8丁目～東住吉区公園南矢田4丁目
	②事業目的	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。
	③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)
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	・本路線の北側にて都市計画道路大和川北岸線が平成16年に完成したが、東端で接続する主要地方道大阪狭山線は高架構造であり、北方面への左折しかできないため、今後も南方面への通行には本路線を利用する必要がある。 ・本路線は狭隘な道路であるが、事業採択時点より通学路やバス路線に指定されており、歩行者の安全対策ならびに、路線バスや緊急車両の円滑な交通の確保のために事業の必要性は依然として高い。 ・また、拡幅することにより、災害時における地域の避難路や災害遮断帯などの防災空間が確保できるため、事業の必要性は高い。
	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 ④歩行者安全性・快適性の向上に関する便益 [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) ・道路投資の評価に関する指針(案)第2編総合評価：H11.11道路投資の評価に関する指針検討委員会 に示された手法に準じて実施 [分析結果] ・費用便益比 B/C=1.66 (総便益B：22.6億円、総費用C：13.6億円)
	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沿道環境の改善 ・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 ・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
	⑤事業の必要性	住吉八尾線の北側に都市計画道路大和川北岸線が平成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。

(注) 再々評価の場合の様式

	事業開始時点 (平成9年4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 19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 22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 26年度
	②事業規模	用地取得： 1,464㎡ 道路整備： 400m	用地取得： 1,464㎡ 道路整備： 400m	用地取得： 1,464㎡ 道路整備： 400m
	うち完了分	—	用地取得： 1,041㎡ 道路整備： 0m	用地取得： 1,115㎡ 道路整備： 0m
	進捗率	—	用地取得率 71% 工事進捗率 0%	用地取得率 76% 工事進捗率 0%
	③総事業費	17億円	15億円	15億円
	うち既投資額	—	9.0億円	9.6億円
	進捗率	—	60%	64%
	④事業内容の変更状況とその要因	事業費の減額（事業費の精査による用地費の減額）		
	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	用地取得については道路整備の着手に向けて鋭意用地交渉を継続するとともに、任意での補償契約締結が困難な物件については土地収用への移行も視野に入れ引き続き用地取得を進める。 また、用地確保ができた一定の街区から道路整備に着手し、歩行者の安全確保や自動車交通の円滑化等、早期に事業効果を発現しつつ平成26年度の事業完了を目指す。			
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"> 道路事業においては既存舗装道路を適切に維持・管理するために必要となる予算の確保を最優先課題としており、防災対策や交通事故対策など道路空間整備に関する事業については予算状況に応じて実施している。 本路線は道路改良事業における「緊急性が高く、集中的に整備する必要がある箇所」として選択されており、予算化を行い、鋭意、事業の進捗を図っている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路整備を行うことができず、狭隘部の解消が図れないことから、公共交通機関である路線バスを含む車両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。 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。 道路予定地には道路法第91条第1項により土地利用などに関する制約されることから、土地・建物所有者に対する制約が長期化することとなる。（土地の形質変更や工作物の新設・改築等） 			
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（A）」であった。			
7 対応方針 (原案)	<p>「事業継続（評価B）」</p> <p>本路線は、狭隘な道路であり、歩車道の分離を行い、当該地区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う必要性が高い。また、防災上の面から必要性が高い事業であり、用地取得率も高い状況であることから、予算の範囲内で着実に事業実施に努め、一定の用地確保ができた区間から道路整備に着手することで早期に事業効果を発現させるとともに、平成26年度の事業完了を目指す。</p> <p>以上により、「事業継続（B）」とする。</p>			