

事業再評価調査

事業名		北野今市線整備事業	
担当		建設局道路部街路課（連絡先：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16年度より交付金化）	
2 事業概要	所在地	北区豊崎3丁目～国分寺2丁目	
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、都心部で再開発の進む大阪駅北地区（うめきた）から本市東部を連絡し守口市に至る幹線道路である。 ・本路線周辺は、業務・商業施設が集積する市街地で、周辺の道路においては自動車交通が混雑する状況が見受けられる。 ・本区間の整備により、都心部から市東部へのアクセス性が向上し、交通の円滑化を図るものである。 ・また、本路線は大阪市地域防災計画において避難路として位置付けられており、電線類を地中化し無電柱化することにより、防災機能の向上を図る。 ・さらに、本路線は、局運営方針において、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整備路線に位置付けており、早期完成に向け重点的に取り組む路線として、平成27年度の完成を目指している。 	
	事業内容	延長 L=1,400m 幅員 W=27m（現道幅員 15m） 車線数（片側 2車線、歩道あり）	
3 事業の必要性の視点	事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により大阪駅北地区（うめきた）と市東部の道路ネットワークを形成するとともに、業務・商業地域が集積し自動車交通量も多く、アクセス性の向上や緊急時の避難路等としてますます必要性が高まっている。 ・局経営方針において、重点整備路線に位置付けており、重点的に予算を確保し優先的に進める事業としている。 	
	定量的効果の具体的な内容	[効果項目] ・交通円滑化効果 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 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	
	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=6.94（総便益B：2,031.1億円、総費用C：292.5億円）	
	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延焼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、下水等）の収容空間の確保 [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済	
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大阪駅北地区（うめきた）と市東部の道路ネットワークを形成するとともに、業務・商業地域が集積し自動車交通量も多く、アクセス性の向上や緊急時の避難路等として必要性が非常に高い。 		評価 A～C

	事業開始時点 (昭和46年3月)	前回評価時点 (平成20年3月)	今回評価時点 (平成25年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	経過及び完了予定	事業開始年度 昭和45年度 着工年度 昭和45年度 完了予定年度 昭和55年度	事業開始年度 昭和45年度 着工年度 昭和45年度 完了予定年度 平成22年度	事業開始年度 昭和45年度 着工年度 昭和45年度 完了予定年度 平成27年度
	事業規模	用地取得必要面積 12,062㎡ 整備必要面積 37,800㎡	用地取得必要面積 12,062㎡ 整備必要面積 37,800㎡	用地取得必要面積 12,062㎡ 整備必要面積 37,800㎡
	うち完了分	-	用地取得済面積 11,376㎡ 整備済面積 21,009㎡	用地取得済面積 11,565㎡ 整備済面積 21,959㎡
	進捗率	-	用地取得率 94% 工事進捗率 56%	用地取得率 95% 工事進捗率 58%
	総事業費	66億円	322億円	329億円
	うち既投資額	-	307億円	314億円
	進捗率	-	95%	95%
	事業内容の変更状況とその要因	<ul style="list-style-type: none"> ・経済状況の変化 ・事業費の精査 		
	未着工あるいは事業が長期化している理由	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得において、近年の下落傾向にある土地価格での売買に難色を示されていることなどで、用地取得が難航し、事業が長期化していた。 		
	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)	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 		
事業の実現見通しの評価	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得の目途も立っており、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、重点的に予算を確保している。そのため、用地取得が終われば集中的に工事を実施し、完了予定年度での完成を見込んでいる。 			評価 A
5 事業の優先度の視点の評価	<p>[重点化の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・局運営方針において、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整備路線に位置付けている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度の完成に向け計画的に実施しており、事業が遅れることによる影響はないと考えられる。 			評価 A
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度の事業再評価における対応方針は「事業継続(A)」であり、現在、その方針に沿って事業を実施し、平成27年度の完成を見込んでいる。 			
7 対応方針(原案)	<p>「事業継続(評価A)」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、大阪駅北地区(うめきた)から市東部への機能的な道路ネットワーク(東西方向の幹線道路)が形成されることから、アクセス性の向上や交通の円滑化が図られるなど、必要性の高い事業である。 ・また、大阪市地域防災計画においても避難路に位置付けられており、防災上必要な路線であることから、電線類の地中化をあわせて実施することで、防災機能の向上を図る。 ・本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得の目途も立っており、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、重点的に予算を確保している。そのため、用地取得が終われば集中的に工事を実施し、完了予定年度での完成を見込んでいる。 			評価 A