

## 事業再評価調書

|                    |                          |   |           |
|--------------------|--------------------------|---|-----------|
| <b>事業名</b>         |                          | 田辺出戸線(長吉出戸)整備事業   |           |
| <b>担当</b>          |                          | 建設局道路部街路課(連絡先:6615-6753)  |           |
| <b>1 再評価理由</b>     |                          | 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)   |           |
| <b>2 事業概要</b>      | <b>所在地</b>               | 平野区喜連東1丁目～長吉出戸1丁目   |           |
|                    | <b>事業目的</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、本市東南部の東住吉区と平野区を東西に連絡する補助幹線道路であり、道路ネットワークを補完することにより交通の円滑化を図るものである。</li> <li>・当該区間の沿道においては、府営住宅、市営住宅をはじめ住居系の土地利用がなされているが、地区内の移動は細街路しかなく、歩行者・自動車交通が混在しており、交通安全上の課題を抱えている。</li> <li>・本路線の整備により、歩道を設置し歩車分離を行うことで安全性の向上を図る。</li> </ul> |           |
|                    | <b>事業内容</b>              | 延長 L=480m<br>幅員 W=22m(道路新設)<br>車線数(片側 1車線、歩道あり)   |           |
| <b>3 事業の必要性の視点</b> | <b>事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備により、道路ネットワークを補完するとともに、住宅建設等により増加する自動車交通に対して、歩行者等の安全・安心な歩行空間を確保し、交通の円滑化及び安全性の向上が図れるなど必要性が高まっている。</li> <li>・本路線は、重点整備路線として重点的に事業を進めることによって道路整備が概成しており、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了することから、完了予定年度に向けた予算確保に努め、早期完成を目指す。</li> </ul>     |           |
|                    | <b>定量的効果の具体的な内容</b>      | [効果項目]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得率が90%以上かつ工事進捗率が90%以上の事業であるため、当該事業の定量的分析については記載していない。</li> </ul> [受益者]<br>-  |           |
|                    | <b>費用便益分析</b>            | [算出方法]<br>-<br>[分析結果]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得率が90%以上かつ工事進捗率が90%以上の事業であるため、当該事業の定量的分析については記載していない。</li> </ul>  |           |
|                    | <b>定性的効果の具体的な内容</b>      | [効果項目]<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設(水道、ガス、電気、下水等)の収容空間の確保</li> </ul> [受益者]<br>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済           |           |
|                    | <b>事業の必要性の評価</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備により、道路ネットワークを補完するとともに、住宅建設等により増加する自動車交通に対して、歩行者等の安全・安心な歩行空間を確保し、交通の円滑化及び安全性の向上が図れるなど必要性が高い。</li> </ul>  | 評価<br>A～C |

|                  |   | 事業開始時点<br>(昭和57年11月)   | 前回評価時点<br>(平成20年3月)   | 今回評価時点<br>(平成25年3月)   |
|------------------|---|--|---|---|
| 4<br>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57年度<br>着工年度 昭和57年度<br>完了予定年度 昭和59年度  | 事業開始年度 昭和57年度<br>着工年度 昭和57年度<br>完了予定年度 平成22年度                 | 事業開始年度 昭和57年度<br>着工年度 昭和57年度<br>完了予定年度 平成26年度                 |
|                  | 事業規模  | 用地取得必要面積 9,127 m <sup>2</sup><br>整備必要面積 10,560 m <sup>2</sup>  | 用地取得必要面積 9,127 m <sup>2</sup><br>整備必要面積 10,560 m <sup>2</sup> | 用地取得必要面積 9,127 m <sup>2</sup><br>整備必要面積 10,560 m <sup>2</sup> |
|                  | うち完了分   |  | 用地取得済面積 8,988 m <sup>2</sup><br>整備済面積 5,500 m <sup>2</sup>    | 用地取得済面積 8,988 m <sup>2</sup><br>整備済面積 10,420 m <sup>2</sup>   |
|                  | 進捗率   |  | 用地取得率 98 %<br>工事進捗率 52 %                                      | 用地取得率 98 %<br>工事進捗率 99 %                                      |
|                  | 総事業費  | 35 億円  | 35 億円   | 36 億円   |
|                  | うち既投資額  |  | 33 億円   | 34 億円   |
|                  | 進捗率   |  | 94 %  | 94 %  |
|                  | 事業内容の変更状況とその要因  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済状況の変化</li> <li>・事業費の精査</li> </ul>  |   |   |
|                  | 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"> <li>・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。</li> <li>・財政状況においても悪化しており、年次計画どおりの予算確保が難しく、当初計画に比べ進捗が遅れていた。</li> </ul> |   |   |
|                  | コスト縮減や代替案立案の可能性<br>(事業を進捗させるための対応策)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>  |   |   |
| 事業の実現見通しの評価      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、これまで重点整備路線として重点的に事業を進めることによって平成21年度に道路として概成していることから、事業効果は概ね発現しており、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了する。また、用地取得の目途も立っており、年次計画どおりの予算が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。</li> </ul>  |  |   | 評価<br>B   |
| 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"> <li>・本路線は、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了することから、引続き完了予定年度に向けた予算を確保しながら整備を進める路線としている。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行空間の確保による歩行者等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。</li> <li>・都市計画法による建築制限などの私権の制限がかり続けることとなる。</li> <li>・重点整備路線として重点的に事業を進めることによって平成21年度に道路は概成しており、一定の道路機能は確保している。</li> </ul> |  |   | 評価<br>C   |
| 6 特記事項           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、その方針に沿って事業を実施し、平成21年には道路として概成しており、引続き道路整備を進めている。</li> </ul>   |  |   |   |
| 7 対応方針(原案)       | <p>「事業継続(評価:B)」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備により道路ネットワークを補完するとともに、住宅建設等により増加する自動車交通に対して、歩行者等の安全・安心な歩行空間を確保し、交通の円滑化及び安全性の向上を図るものである。</li> <li>・本路線は、これまで重点整備路線として重点的に事業を進めることによって平成21年度に道路として概成していることから、事業効果は概ね発現しており、残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業が完了する。また、用地取得の目途も立っており、年次計画どおりの予算が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。</li> </ul>   |  |   | 評価<br>B   |