

事業再評価調査書

事業名		尼崎平野線（山王）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	西成区山王1丁目～阿倍野区旭町1丁目	
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、尼崎市から都心部を經由し本市南東部の平野区へ至る、国道25号及び国道43号と重複する主要幹線道路である。 ・当該区間は、大阪市防災まちづくり計画で密集市街地のうち、特に優先的な取り組みが必要な地区（優先地区）における骨格となる道路であるとともに、大阪市地域防災計画においても広域緊急交通路、避難路に位置付けられ、防災上必要な路線ともなっており、あわせて電線類を地中化し無電柱化することにより、さらなる防災機能の向上を図る。 ・当該区間の整備により周辺道路の交通の円滑化や、現在事業中である阿倍野市街地再開発事業などの地区開発に伴う交通需要への対応、また、阪神高速阿倍野ランプへのアクセス性の向上を図るものである。 	
	事業内容	延長 L=315m 幅員 W=40m（現道幅員25m） 車線数（片側 3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機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、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。 ・本路線の東側工区で阿倍野再開発事業が整備中であり、今後、自動車交通量の増加が予想され歩行者等の安全・安心な歩行空間を整備する必要性が高まっている。 ・本路線は、重点整備路線以外のその他の路線としており、厳しい財政状況の下、買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図る。 	
	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=25.89 （総便益B：1,151.9億円、総費用C：44.5億円）	
	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"> ・本路線の整備により機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、アクセス性を向上させ緊急時の避難路等とするとともに、東側工区で整備中である阿倍野再開発事業により増加する自動車交通に伴い、歩行者等の安全・安心な通行空間を確保する必要性は高い。 	
		評価	A～C

		事業開始時点 (昭和50年7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50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 昭和62年度	事業開始年度 昭和50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 平成27年度	事業開始年度 昭和50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 平成29年度	
	事業規模	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²	
	うち完了分		用地取得済面積 1,723 m ² 整備済面積 0 m ²	用地取得済面積 1,926 m ² 整備済面積 0 m ²	
	進捗率		用地取得率 38 % 工事進捗率 0 %	用地取得率 42 % 工事進捗率 0 %	
	総事業費	37 億円	47 億円	47 億円	
	うち既投資額		18 億円	18 億円	
	進捗率		39 %	39 %	
	事業内容の変更状況とその要因				
	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。 ・ 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。 			
	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、買収要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。また、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ため、買収要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るものの、年次計画どおりの進捗は難しい。 				評価 C
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"> ・ 街路事業では重点整備路線及び完了期間宣言防災路線、他事業と連携して進めていくことが有利な路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買収要望に対応するための予算を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機能的な道路ネットワークの形成や緊急時の避難路等の確保などの事業効果発現が遅れる。 ・ 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。 ・ 都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。 ・ 既設道路には歩道を有しており、また、用地取得した箇所も通路として暫定整備を行っていることから、歩行者の通行空間は一定確保している。 				評価 C
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(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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本路線は、密集市街地における骨格道路であるとともに、大阪市地域防災計画でも広域緊急交通路等に位置付けられており、防災上必要な路線である。また、周辺の交通円滑化や、現在事業中である阿倍野市街地再開発事業などの地区開発に伴う交通需要への対応、また、阪神高速阿倍野ランプへのアクセス性の向上を図るものである。 ・ 本路線は、買収要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。また、街路事業では重点整備路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買収要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るとともに、今後、重点整備路線の収束に伴い、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。 				評価 C