

# 事業概要

別紙

事業名：

尼崎堺線（住之江）整備事業

所在地：

住之江区北加賀屋5丁目～北加賀屋2丁目

目的：

- ・本路線は、本市の臨港地帯に沿って尼崎市と堺市を連絡する幹線道路であり、臨海部に行き来する大型車両が非常に多い路線である。
- ・本路線と柴谷平野線が交差する北加賀屋交差点は、都心方向の南北交通と南港から内陸部の市街地方面への自動車交通が重複し集中する交差点であり、また、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共公益施設があることから、道路拡幅を行い、交差点改良や歩道拡幅などを行い、自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車等の交通安全対策を図る。

事業内容

道路新設

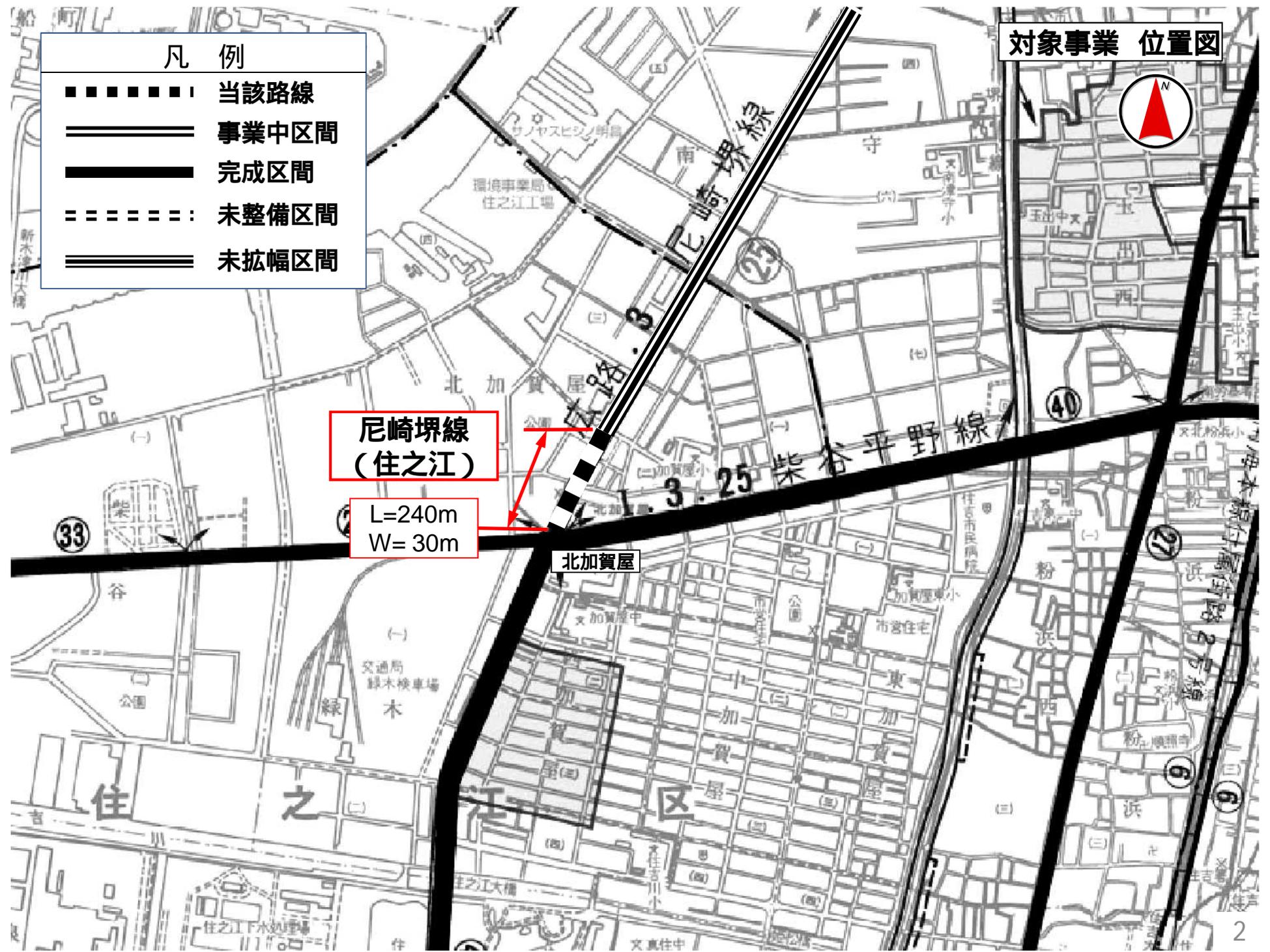
延長 L=240m

幅員 W=30m（片側2車線 歩道あり） 現道幅員 25m

対象事業 位置図



凡 例	
■■■■■■■	当該路線
====	事業中区間
————	完成区間
=====	未整備区間
====	未拡幅区間



尼崎堺線  
(住之江)

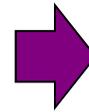
L=240m  
W= 30m

北加賀屋

# 社会経済情勢等の変化

## 事業採択時

- 本路線と柴谷平野線が交差する北加賀屋交差点は、都心方向の南北交通と南港～内陸部の市街地方面への交通が重複し集中する交差点となっており、円滑な交通処理対策が求められている。



## 現在

- 本路線の北加賀屋交差点は、自動車交通が集中する交差点となっており、また、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共公益施設があることから、自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車の交通安全対策の必要性が高い。



- 本路線の整備により自動車交通が集中する交差点付近を道路拡幅することで、交通の円滑化を図るとともに歩行者・自転車の安全・安心な通行空間を確保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。

# 事業効果

## [費用便益分析について]

路線名: 尼崎堺線(住之江)

### 1. 費用便益分析の基本的な考え方(歩道拡幅整備)

- 費用便益分析は、ある年次を基準年として道路整備が行われる場合と行われない場合について、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う便益の増分と費用を比較することにより分析、評価を行う。
- 車道整備に伴う効果としては、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について便益を算出する。
- 歩道拡幅整備に伴う効果としては、広幅員の歩道が整備されることによって歩行者に生じる「歩行の安全性・快適性の向上」について便益を算出する。
- 費用としては、道路整備に要する事業費および、維持管理に要する費用が挙げられる。

費用便益比 = (総便益の現在価値) ÷ (総費用の現在価値)

- 総便益の現在価値 = 走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益 + 歩行の安全性・快適性の向上による便益
- 総費用の現在価値 = 事業費 + 維持管理費

### 2. 費用および便益算出の前提

- 費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を割引率を用いて現在価値に換算し分析する。
  - 現在価値算出のための割引率 : 4% (基準年次以前については、最新のGDPデフレーターを適用し、基準年次の実質価格に変換)
- 基準年次 : 評価時点
- 検討年数 : 50年
- 計画道路が供用される年次における周辺道路の交通量については以下の仮定を前提として設定する。
  - 計画道路のある場合とない場合で計画道路の交通量は変化しないが、拡幅整備により交通容量は変化する。

### 3. 便益の算定

(車道整備に伴う便益)

#### 1) 便益算定の考え方

- 各便益は、道路の整備・改良がない場合の費用(損失額)から、道路整備・改良がある場合の費用(損失額)を減じた差として算定する。
- 「走行時間短縮便益」
  - 総走行時間費用は、各路線の走行時間に時間価値原単位を乗じて算定する。
- 「走行経費減少便益」
  - 走行経費は、走行距離単位当りで計測した原単位を用いて算定する。
- 「交通事故減少便益」
  - 交通事故による社会的損失は、事故率を基準とした算定式を用いて算定する。

(歩道拡幅整備に伴う便益)

#### 1) 便益算定の考え方

- 便益算定に用いる原単位は、アンケート調査による結果を用いる。(「道路投資の評価に関する指針(案)第2編 総合評価」(道路投資の評価に関する指針検討委員会 編))
- 歩行の安全性・快適性の向上による便益は、沿道建築物を「住居系」、「商業・業務系」に区分して道路の整備・改良がある場合とない場合での支払い意志額の差から算定する。
- 「住居系」
  - 沿道世帯数に住宅購入価格差による支払い意志額の原単位を乗じて算定する。
- 「商業・業務系」
  - 沿道建築物の総床面積に賃貸料の差による支払い意志額の原単位を乗じて算定する。

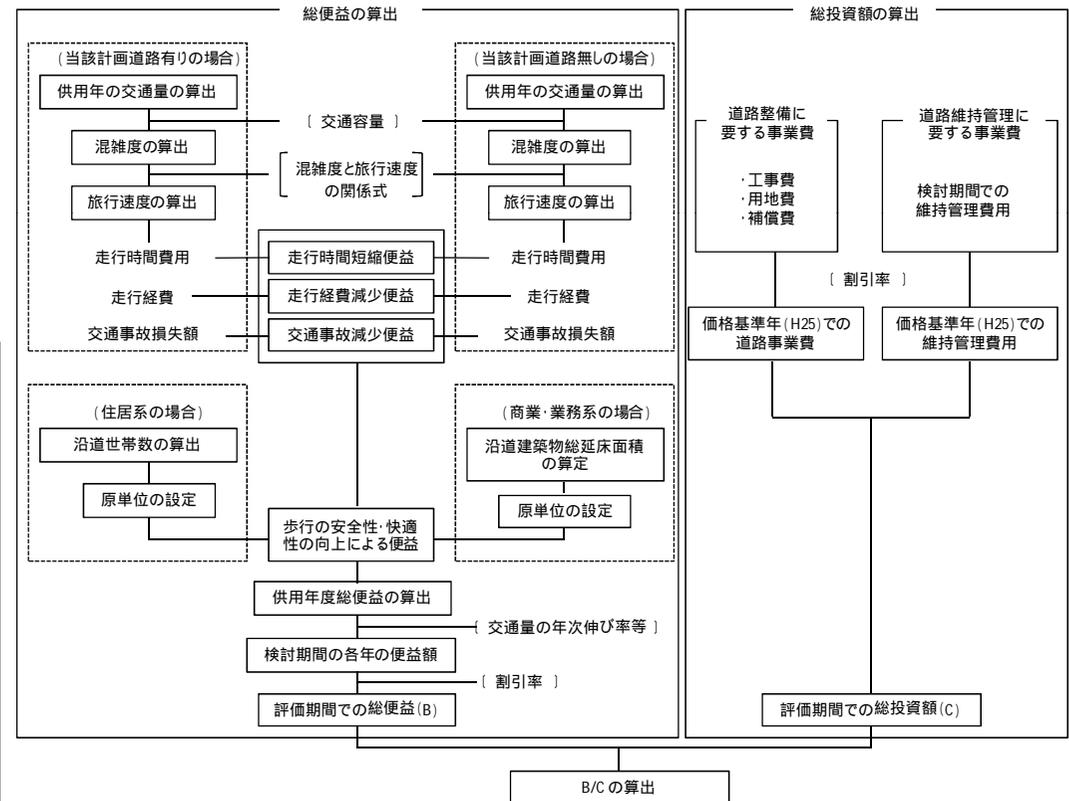
(総便益の現在価値の算定)

- 計画道路供用開始年を起算年として検討期間の各年次の各便益を基準年価格に割引しそれらを合計した額が総便益の現在価値となる。

### 4. 費用の算定

- 道路整備に要する事業費
  - 道路整備に要する事業費は「工事費」、「用地費」、「補償費」が対象となる。
- 道路の維持管理に要する費用
  - 道路維持管理に要する費用としては「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「オーバーレイ費」等が考えられる。
  - 道路維持管理費の設定にあたっては、既存の路線での実績を参考に設定する。
- 総費用の現在価値の算定
  - 事業費については事業期間、維持管理費については検討期間の各年次の費用を基準年価格に割引しそれらを合計した額が総費用の現在価値となる。

費用便益分析の算定フロー



## [費用便益の算定]

路線名: 尼崎堺線(住之江) (L=240m、W=30m)

### 1. 各種の時点及び期間

供用年	平成 30 年度
交通量観測年	平成 22 年度
交通量推計年	平成 42 年度
価格基準年	平成 25 年度
検討期間	供用年から 50 年間

### 2. 計画道路の概要

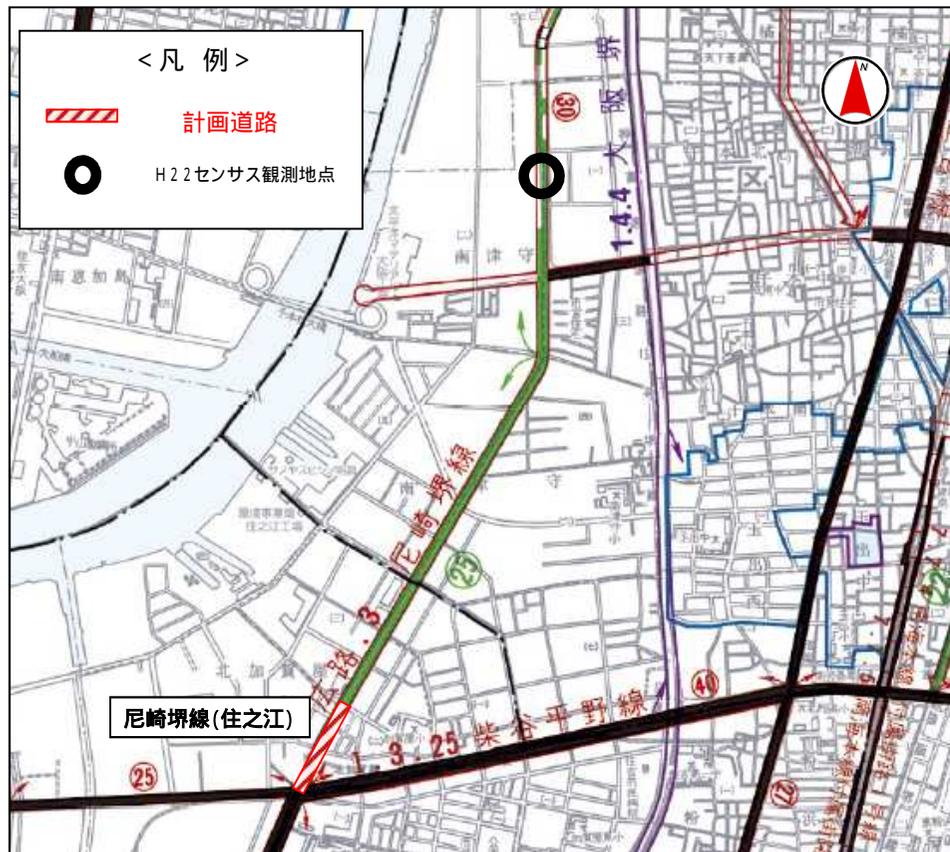


図 - 尼崎堺線(住之江)

### 3. 費用便益分析の結果

旅行速度の算定  
計画道路整備なしの場合

	計画道路 (新規計画) 尼崎堺線
交通量(台/日)	39,257
交通容量(台/日)	37,152
混雑度	1.06
走行速度(km/h)	29.80

計画道路整備ありの場合

	計画道路 (新規計画) 尼崎堺線
交通量(台/日)	39,257
交通容量(台/日)	43,200
混雑度	0.91
走行速度(km/h)	32.87

歩行者の安全性・快適性の向上  
商業・業務系地区

沿道建築物床面積(m <sup>2</sup> )	10,901
便益原単位(円/m <sup>2</sup> ・年)	5,300

便益(B)の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	歩行者の安全性 快適性の 向上便益	合計
基準年	平成 25 年度				
供用年	平成 30 年度				
初年便益(億円)	0.3	0.0	0.0	0.6	0.9
便益総額の現在価値(億円)	5.4	0.3	0.5	10.6	16.8 (B)

費用(C)の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 25 年度		
投資総額の単純合計(億円)	12.3	1.4	13.7
投資総額の現在価値(億円)	10.9	0.5	11.4 (C)

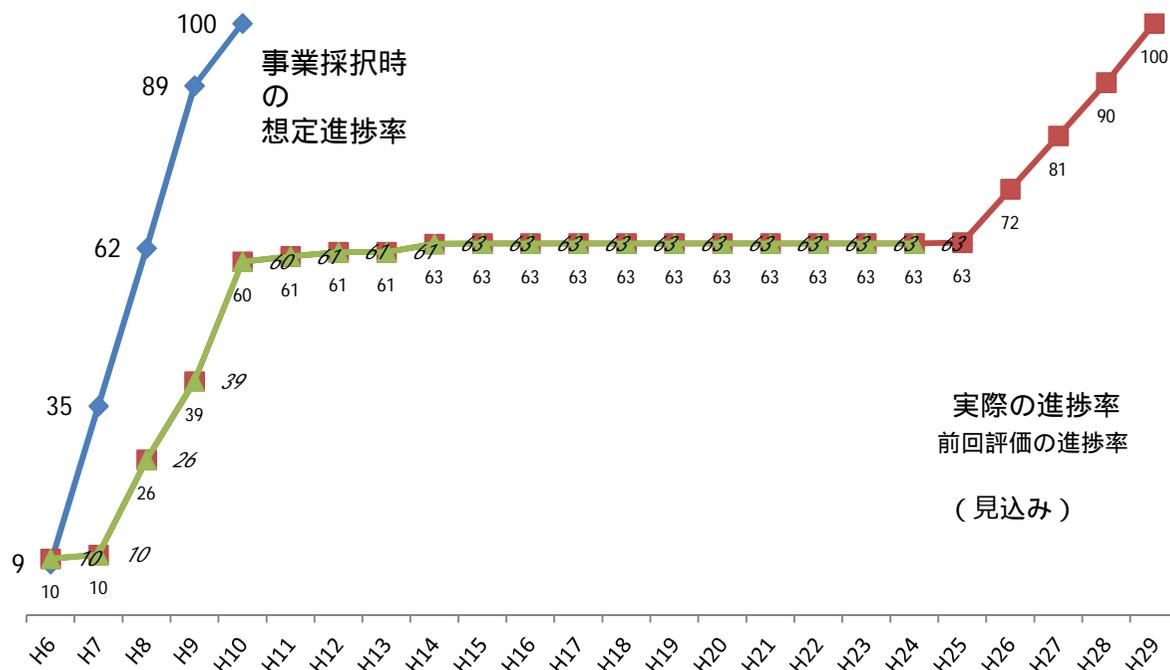
評価指標の算定結果

社会費用便益比 C/B/R	B / C = 1.47
---------------	--------------

注) 便益額、費用額については単位(億円)下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

# 事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

## 進捗率の推移（単位：％）



## 残事業の内容

- ・用地取得 4件 (456m<sup>2</sup>)
- ・道路工事 (延長240m、面積7,200m<sup>2</sup>)
- ・残事業費 約4.6億円

## 今後のスケジュール（見込み）

- ・平成29年度 事業完了予定

## 事業が遅延した原因とその状況

- ・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、用地買収が難航し、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。

## 対応と解消の目途及びその根拠

- ・本路線は、既設道路には歩道を有するとともに、用地取得した箇所から歩道の仮整備を行っていることから、歩行者や自転車の通行空間は一定確保している。さらに、暫定的な交差点改良を行い、一定の自動車交通の円滑化も図っている。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ものの、年次計画どおりの進捗は難しい。

# 事業費の見込み

## 建設局運営方針

### 【局の目標（何を指すのか）】

安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える  
都市空間の実現

### 【経営課題】

都市基盤施設の整備が不十分な地域の解消や地震に対する備えが必要である。  
近畿圏の広域交通ネットワークを強化し、関西の国際競争力強化を図るとともに、都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図る。

### 【戦略・取組】

密集市街地における道路整備 淀川左岸線 2 期整備  
連続立体交差事業（阪急京都線・千里線）  
都市計画道路の整備

### 街路事業の進め方

#### 【重点整備路線・完了期間宣言防災路線】

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的に整備する。  
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重点的に整備する。

#### 【密集市街地関連路線】

密集市街地における防災性向上重点地区のうち、特に優先的な整備が必要な密集市街地（優先地区）内の道路整備を進める。

#### 【他事業関連路線、鉄道・立体交差事業関連路線】

他事業と連携して進めることが事業進捗上有利な箇所や、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線に重点的に投資する。

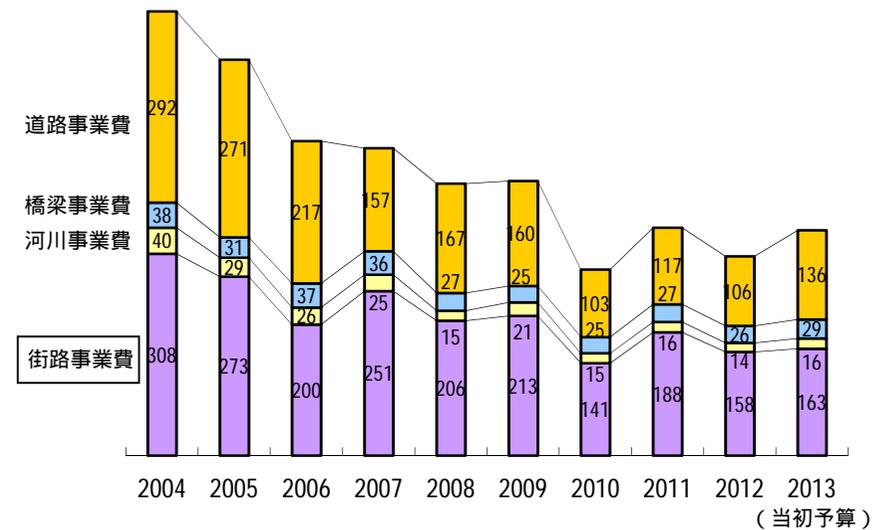
#### 【その他路線】

積極的に買収は行わないが権利者の買取要望には対応。  
重点整備路線の収束にあわせ、次の整備候補路線を抽出する。

## 建設局事業費の推移（単位：億円）

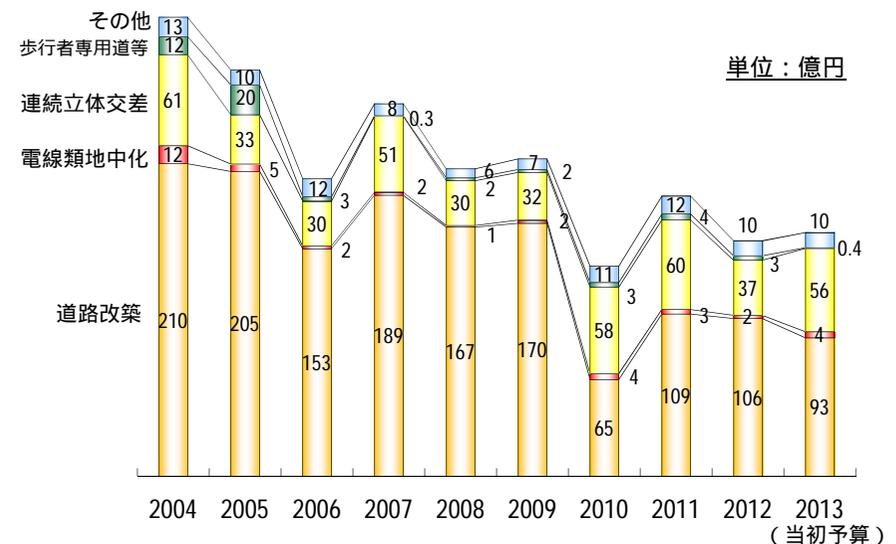
道路、橋梁、河川、街路事業費のみ

単位：億円



## 街路事業費の推移（単位：億円）

単位：億円



## 事業が遅れることによる影響

### 事業が遅延する理由（財政面以外）

- ・土地価格の下落などにより買収交渉が難航すると、残る事業用地の確保ができず、事業が遅延する。

### 事業が遅延することで発生が想定される課題

#### （事業者の視点）

- ・本路線の北加賀屋交差点における自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車の交通安全対策などの事業効果発現が遅れる。

#### （利用者の視点）

- ・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。

#### （権利者等事業関係者の視点）

- ・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。



### 課題への対応

- ・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。

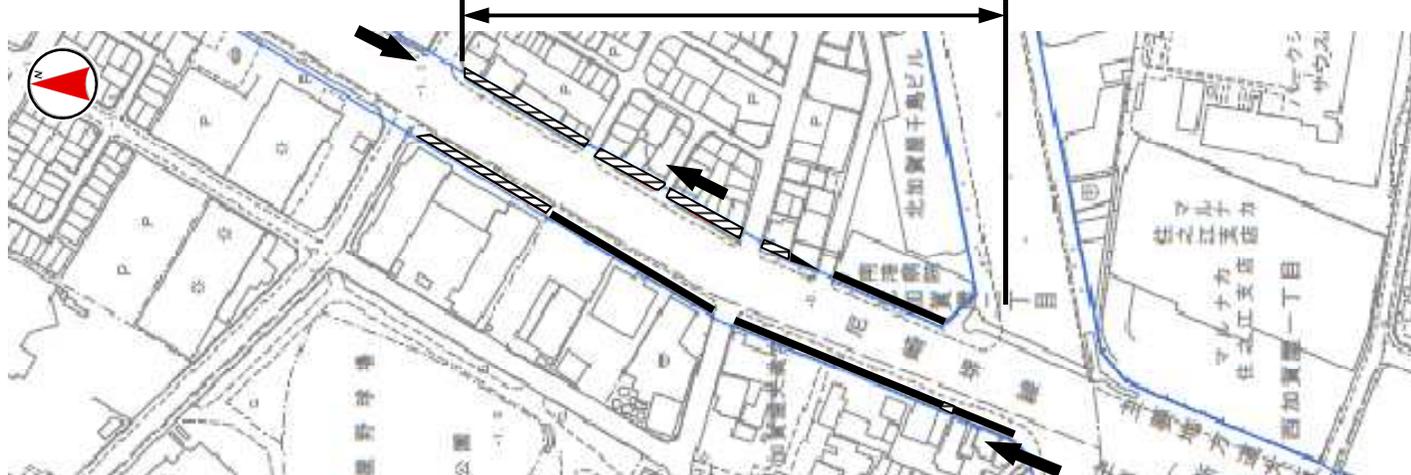
- ・既設道路には歩道を有するとともに、用地取得した箇所から歩道の仮整備を行っていることから、歩行者や自転車の通行空間は一定確保している。さらに、暫定的な交差点改良を行い、一定の自動車交通の円滑化も図っている。

- ・買取要望への対応により、権利者への影響を最小限に抑える。

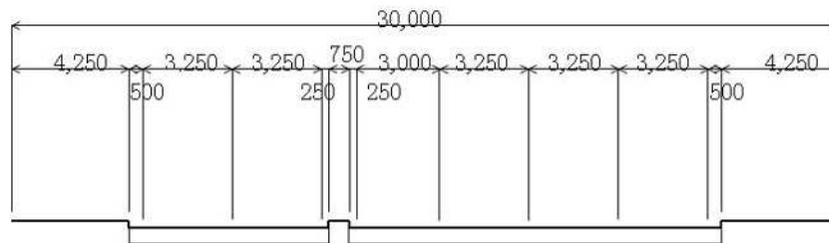
# 大阪都市計画道路 尼崎堺線（住之江）



尼崎堺線（住之江） 事業中箇所 L=240m W=30m



尼崎堺線 標準断面図



凡 例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件
	施工中箇所

用地取得率：62%（面積ベース）  
 工事進捗率：0%（面積ベース）  
 事業費ベース進捗率：63%