

事業再評価調書

事業名		東野田河堀口線（大手前）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年間が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	中央区大手前1丁目～大阪城	
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、都心東部において国道1号より官庁が連なる大阪城西側を南北に通じ、市南部の主要ターミナルである天王寺地区へ至る幹線道路である。 ・当該区間の沿道には、小・中・高等学校や病院が立地し、自動車、歩行者・自転車交通が多く、通学路に指定されているが、既設歩道が狭くすれ違いが困難な区間が存在しており、交通安全上の課題を抱えている。 ・本区間の整備により道路交通の円滑化及び交通安全性の向上を図るとともに、電線類を地中化し無電柱化することで防災機能の向上を図る。 ・なお、本路線は、大阪市地域防災計画において広域緊急交通路に位置付けられており、防災上も必要な路線である。 	
	事業内容	延長 L=280m 幅員 W=27m（現道幅員 19m） 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交通の円滑化を図るとともに、歩行者等の安全・安心な歩行空間の確保や緊急時の広域緊急交通路等として必要性が高まっている。 ・本路線は、残る用地取得も国有地2件のみとなっている状況であり、用地取得を完了することで整備工事に着手できることから、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。 	
	定量的効果の具体的な内容	[効果項目] <ul style="list-style-type: none"> ・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 ・歩行の安全性と快適性の向上 [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] <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・道路投資の評価に関する指針（案）（平成12年1月 道路投資の評価に関する指針検討委員会編）に示された手法に準じて実施 [分析結果] ・費用便益比 B/C=3.41（総便益B：71.0億円、総費用C：20.8億円）	
	定性的効果の具体的な内容	[効果項目] <ul style="list-style-type: none"> ・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	・本路線の整備により交通の円滑化を図るとともに、歩行者等の安全・安心な通行空間の確保や緊急時の広域緊急交通路等として必要性が高い。		評価 A～C

		事業開始時点 (昭和56年8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56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 昭和58年度	事業開始年度 昭和56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 平成25年度	事業開始年度 昭和56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 平成30年度
	事業規模	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡
	うち完了分	-	用地取得済面積 896㎡ 整備済面積 440㎡	用地取得済面積 896㎡ 整備済面積 440㎡
	進捗率	-	用地取得率 42% 工事進捗率 6%	用地取得率 42% 工事進捗率 6%
	総事業費	13億円	24億円	22億円
	うち既投資額	-	14億円	14億円
	進捗率	-	58%	64%
	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"> ・財政状況の悪化により、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る。 		
	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、残る用地取得も国有地2件のみとなっている状況であり、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。 			評価 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"> ・本路線は、残る用地取得必要箇所が国有地2件のみとなっており、その目途も立っていることから、年次計画どおりの予算を確保しながら整備を進める路線としている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官庁、教育施設や病院が沿道に立地する当該区間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。 ・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。 			評価 B
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（B）」であり、その方針に沿って事業を実施し、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B）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、都心東部における道路交通の円滑化や歩道整備にあわせ電線類の地中化を実施することで安全性や防災性の向上が図られる。 ・本路線が遅延することで、道路交通の円滑化や交通安全性の向上及び防災機能の向上が遅れるとともに、歩行者等の安全・安心な歩行空間の確保や、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。 ・本路線は、残る用地取得が国有地2件のみとなっており、用地取得の目途も立っていることから、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。 			評価 B