

## 事業再評価調書

(対応方針決定時点)

<b>事業名</b>	歌島豊里線整備事業	
<b>担当</b>	建設局道路部街路課（連絡先：06-6615-6753）	
<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を実施した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの（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>①所在地</b>	東淀川区西淡路2丁目～菅原6丁目
	<b>②事業目的</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、大阪北部を東西に連絡し、大阪の玄関口であるJR新大阪駅にアクセスする幹線道路であり、当該区間の整備により大阪北部から都心部を経由せず、大阪東部への道路ネットワークを形成し、鉄道駅へのアクセス性の向上や交通の円滑化を図るものである。</li> <li>・また、当該地区周辺は、6m未満の狭幅員道路が多く、防災上及び交通安全上の課題を有しており、電線類の地中化による防災機能の向上や歩道整備による安全性の向上を図る。</li> <li>・さらに、本路線周辺では阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業や淡路駅周辺地区土地区画整理事業及び新庄長柄線、淀川北岸線の都市計画道路事業整備が進められており、これら事業と一体的に整備を進める必要がある。</li> <li>・なお、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、重点的に事業を進めることによって、平成25年度に阪急電鉄京都線・千里線交差部以東区間の部分開通を目指している。</li> </ul>
	<b>③事業内容</b>	延長 L=1,470m 幅員 W=30m（道路新設） 車線数（片側 2車線、歩道あり）
<b>3 事業の必要性の視点</b>	<b>①事業を巡る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大阪北部から都心部を経由せずに大阪東部への道路ネットワークが形成されるとともに、本線周辺で進められている連続立体交差事業や区画整理事業、他の都市計画道路事業と一体的に整備を進めることで、さらなるアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、ますます必要性が高まっている。</li> <li>・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。</li> </ul>
	<b>②定量的効果の具体的な内容</b>	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通円滑化効果               <ul style="list-style-type: none"> <li>①走行時間短縮便益</li> <li>②走行経費減少便益</li> <li>③交通事故減少便益</li> </ul> </li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	<b>③費用便益分析</b>	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>[分析結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比 <math>B/C=10.47</math> （総便益B：2,359.1億円、総費用C：225.3億円）</li> </ul>
	<b>④定性的効果の具体的な内容</b>	<p>[効果項目]</p> <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> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
	<b>⑤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大阪北部から都心部を経由せずに大阪東部への道路ネットワークが形成されるとともに、本線周辺で進められている連続立体交差事業や区画整理事業他の都市計画道路事業と一体的に整備を進めることで、さらなるアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、必要性が非常に高い。</li> </ul>

	事業開始時点 (昭和49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	①経過及び完了予定	事業開始年度 昭和48年度 着工年度 昭和48年度 完了予定年度 昭和52年度	事業開始年度 昭和48年度 着工年度 昭和48年度 完了予定年度 平成22年度	事業開始年度 昭和48年度 着工年度 昭和48年度 完了予定年度 平成30年度
	②事業規模	用地取得必要面積 36,913㎡ 整備必要面積 44,100㎡	用地取得必要面積 36,913㎡ 整備必要面積 44,100㎡	用地取得必要面積 39,114㎡ 整備必要面積 44,100㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 36,590㎡ 整備済面積 24,460㎡	用地取得済面積 38,379㎡ 整備済面積 26,055㎡
	進捗率	—	用地取得率 99% 工事進捗率 55%	用地取得率 98% 工事進捗率 59%
	③総事業費	46億円	241億円	247億円
	うち既投資額	—	225億円	232億円
	進捗率	—	93%	94%
	④事業内容の変更状況とその要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得面積において、これまで阪急電鉄京都線・千里線間の水道局用地1704.61㎡(取得済)を計上していなかった。</li> <li>・また、JRおおさか東線交差部付近においては、法務局備え付けの公図と現況の乖離が大きく筆界の確定作業が難航していたが、JR高架構造物完成後に測量を行い、境界確定や公図訂正など必要な作業を行った結果、買収必要面積が496.70㎡に確定した。</li> <li>・以上の結果、用地取得必要面積が36,913㎡から39,114㎡に増加した。</li> <li>・経済状況の変化</li> <li>・事業費の精査</li> </ul>		
	⑤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> </ul>		
	⑥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"> <li>・特になし</li> </ul>		
⑦事業の実現見通しの評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、重点的に財源を確保している。そのため、用地取得が終われば集中的に工事を実施し、今年度、一部区間の部分開通を見込んでいる。また、残る区間についても、連続立体交差事業の進捗に合わせ、平成30年度の完成を見込んでいる。</li> </ul>		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"> <li>・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。</li> <li>・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ことから、重点的に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>・平成30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。</li> </ul>		評価 A	
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、現在、その方針に沿って事業を実施し、平成30年度の完成を見込んでいる。</li> </ul>			
7 対応方針	<p>本路線は、大阪北部から東部への機能的な道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、事業実施の必要性が高く、事業遅延による影響が大きい。また、局運営方針においても重点整備路線と位置付け、事業進捗を図っていることや、周辺で進んでいる阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業などの関連事業と一体的に整備する必要があることから「事業継続 (A)」とする。</p> <p>本路線は、用地取得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、重点整備路線として重点的に予算を確保し、用地取得完了後集中的に工事を実施し、現在施工中の一部区間は完成し部分開通を見込んでいる。また、残る区間についても、連続立体交差事業の進捗に合わせ、平成30年度での完了に向けて重点的に事業を実施する。</p>		評価 A	