

事業再評価調書

(対応方針決定時点)

事業名		本庄西天満線（神山）整備事業	
担当		建設局道路部街路課（連絡先：06-6615-6753）	
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）	
2 事業概要	①所在地	北区中崎1丁目～神山町	
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、都心部で再開発の進む大阪駅北地区（うめきた）と、業務・商業施設が集積する市街地である大阪駅東側を南北に縦断する幹線道路で、周辺の道路においては自動車交通の混雑する状況が見受けられる。 ・本区間の整備により、機能的な道路ネットワークを形成し、天神橋筋などの交通負荷の緩和及び市内中心部と大阪府北部を連絡している新御堂筋（国道423号）へのアクセス性の向上を図る。 ・当該区間を整備することで、交通の円滑化や歩道設置による歩車分離を行うとともに、電線類を地中化し無電柱化することで安全性や防災性の向上を図る。 	
	③事業内容	延長 L=480m 幅員 W=27m（道路新設） 車線数（片側 2車線、歩道あり）	
3 事業の必要性の視点	①事業を巡る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を形成するとともに業務・地域が集積し自動車交通量も多く、歩行者等の安全・安心な通行空間の確保や緊急時の避難路等として必要性が高まっている。 ・本路線は、路線の約7割の整備が完成している状況であり、残りわずかな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。 	
	②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"> ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③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	
	③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 $B/C=1.87$ （総便益B：318.4億円、総費用C：170.3億円）	
	④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	
	⑤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を形成するとともに業務・地域が集積し自動車交通量も多く、歩行者等の安全・安心な通行空間の確保や緊急時の避難路等として必要性が高い。 	評価 A～C

		事業開始時点 (平成6年4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)
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 平成6年度 着工年度 平成6年度 完了予定年度 平成10年度	事業開始年度 平成6年度 着工年度 平成6年度 完了予定年度 平成26年度	事業開始年度 平成6年度 着工年度 平成6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 11,086㎡ 整備必要面積 12,960㎡	用地取得必要面積 11,086㎡ 整備必要面積 12,960㎡	用地取得必要面積 11,086㎡ 整備必要面積 12,960㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 10,355㎡ 整備済面積 9,180㎡	用地取得済面積 10,607㎡ 整備済面積 9,180㎡
	進捗率	—	用地取得率 93% 工事進捗率 71%	用地取得率 95% 工事進捗率 71%
	③総事業費	640億円	189億円	191億円
	うち既投資額	—	161億円	163億円
	進捗率	—	85%	85%
	④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 		
	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"> ・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。 		
	⑥コスト削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 		
⑦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、用地取得のできた区間から道路整備を行い、路線の約7割の整備が完成している状況であることから、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。 			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、区間の約7割は道路整備が完成しており、残る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"> ・機能的な道路ネットワークの形成や新御堂筋（国道423号）へのアクセス性の向上及び交通の円滑化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、路線の約7割が整備出来ており、引続き道路整備を進めている。 			
7 対応方針	<p>本路線は、都心部で再開発の進む大阪駅北地区（うめきた）と、業務・商業施設が集積する市街地である大阪駅東側を南北に縦断する幹線道路として道路ネットワーク機能の強化などが図られ、天神橋筋などの交通負荷の緩和及び新御堂筋（国道423号）へのアクセス性が向上するとともに、歩道整備にあわせて電線類を地中化し延焼遮断機能とあわせた防災性や、歩道設置による歩行者等の安全性が向上するため、事業実施の必要性は高く、事業遅延による影響も大きい。また、用地取得難航により事業が長期化していたが、用地取得のできた区間から道路整備を行い路線の約7割が完成しており、年次計画どおりの予算が確保できれば完了予定年度での完了が見込めることから「事業継続（B）」とする。</p> <p>今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成30年度での完了をめざす。</p>			評価 B