

事業再評価調書

(対応方針決定時点)

事業名	長吉線整備事業	
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17年度より交付金化）	
2 事業概要	①所在地	平野区長吉長原東2丁目～長吉六反3丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、本市南東部の平野区から近畿自動車道・大阪中央環状線と交差して隣接する八尾市へ至る東西の補助幹線道路である。 ・本区間は通学路指定されているほか、地下鉄谷町線長原駅があり、歩行者自転車交通量が非常に多いにもかかわらず、現道には歩道がないため、交通安全上の課題を抱えている。 ・本区間の整備により、自動車交通による近畿自動車道長原インターチェンジ・大阪中央環状線へのアクセス性の向上及び歩道設置による歩車分離により歩行者や自転車等の安全性の向上を図る。
	③事業内容	延長 L=665m 幅員 W=16m（現道幅員6m） 車線数（片側 1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道路ネットワークを補完するとともに、自動車専用道等へのアクセス性の向上や歩行者・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であるものの用地取得のできた区間から道路整備を行っており、路線として概成しており、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] ・用地取得率が90%以上かつ工事進捗率が90%以上の事業であるため、当事業の定量的分析については記載していない。 [受益者] -
	③費用便益分析	[算出方法] - [分析結果] ・用地取得率が90%以上かつ工事進捗率が90%以上の事業であるため、当事業の定量的分析については記載していない。
	④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
	⑤事業の必要性の評価	・本路線の整備により道路ネットワークを補完するとともに、自動車専用道等へのアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間を確保する必要性が高い。
		評価 A～C

	事業開始時点 (平成元年12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 平成元年度 着工年度 平成元年度 完了予定年度 平成5年度	事業開始年度 平成元年度 着工年度 平成元年度 完了予定年度 平成25年度	事業開始年度 平成元年度 着工年度 平成元年度 完了予定年度 平成26年度
	②事業規模	用地取得必要面積 4,172 m ² 整備必要面積 10,640 m ²	用地取得必要面積 4,172 m ² 整備必要面積 10,640 m ²	用地取得必要面積 4,172 m ² 整備必要面積 10,640 m ²
	うち完了分	—	用地取得済面積 4,069 m ² 整備済面積 10,537 m ²	用地取得済面積 4,069 m ² 整備済面積 10,537 m ²
	進捗率	—	用地取得率 98 % 工事進捗率 99 %	用地取得率 98 % 工事進捗率 99 %
	③総事業費	36 億円	33 億円	33 億円
	うち既投資額	—	33 億円	33 億円
	進捗率	—	99%	99%
	④事業内容の変更状況とその要因			
	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 		
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、道路として概成していることから事業効果は概ね発現しており、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、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ことから、引続き完了予定年度に向けた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"> ・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。 ・用地取得のできた区間から道路整備を行うことによって道路は概成しており、一定の道路機能は確保している。 		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（B）」であり、その方針に沿って事業を実施し、道路として概成しており、引続き道路整備を進めている。 			
7 対応方針	<p>本路線は、近接して地下鉄谷町線長原駅があり、歩行者・自転車等の交通量が多く、道路拡幅を行い、歩行者等の安全の確保や自動車交通の円滑化、アクセス性の向上などが図られることから、事業実施の必要性は高い。また、道路として概成しており、権利者との交渉を進め、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、早期の完了をめざす。</p>		評価 B	