

事業再評価調書
(対応方針決定時点)

事業名		尼崎平野線（山王）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	西成区山王1丁目～阿倍野区旭町1丁目	
	②事業目的	・本路線は、尼崎市から都心部を経由し本市南東部の平野区へ至る、一部が国道25号及び国道43号にも指定されている主要幹線道路である。 ・当該区間は、まちづくり防災計画で密集市街地のうち、特に優先的な取り組みが必要な地区（優先地区）における骨格となる道路であるとともに、大阪市地域防災計画においても広域緊急交通路、避難路に位置付けられ、防災上必要な路線ともなっており、あわせて電線類を地中化し無電柱化することにより、さらなる防災機能の向上を図る。 ・当該区間の整備により周辺道路の交通の円滑化や、現在事業中である阿倍野市街地再開発事業などの地区開発に伴う交通需要への対応、また、阪神高速阿倍野ランプへのアクセス性の向上を図るものである。	
	③事業内容	延長 L=315m 幅員 W=40m（現道幅員25m） 車線数（片側 3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	・本路線の整備により機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、アクセス性を向上させるためますます必要性が高まっている。 ・南海トラフ巨大地震の発生が危惧される中、密集市街地対策は喫緊の課題であり、災害時の避難路等となる本路線は、市民の安全安心に直結することから必要性が高まっている。 ・本路線の東側工区で阿倍野再開発事業が整備中であり、今後、自動車交通量の増加が予想され歩行者等の安全・安心な歩行空間を整備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、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、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] ・交通円滑化効果 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 $B/C=25.89$ （総便益B：1,151.9億円、総費用C：44.5億円）	
	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機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、アクセス性を向上させるとともに、東側工区で整備中である阿倍野再開発事業により増加する自動車交通に伴い、歩行者等の安全・安心な通行空間を確保する必要性は高い。 ・南海トラフ巨大地震の発生が危惧される中、密集市街地対策は喫緊の課題であり、災害時の避難路等となる本路線は、市民の安全安心に直結する必要性の高い事業である。	評価 A～C

4 事業の実現見通しの視点		事業開始時点 (昭和50年7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)
	①経過及び完了予定	事業開始年度 昭和50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 昭和62年度	事業開始年度 昭和50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 平成27年度	事業開始年度 昭和50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 平成29年度
	②事業規模	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²
	うち完了分	—	用地取得済面積 1,723 m ² 整備済面積 0 m ²	用地取得済面積 1,926 m ² 整備済面積 0 m ²
	進捗率	—	用地取得率 38 % 工事進捗率 0 %	用地取得率 42 % 工事進捗率 0 %
	③総事業費	37 億円	47 億円	47 億円
	うち既投資額	—	18 億円	18 億円
	進捗率	—	39%	39%
	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	・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。		
5 事業の優先度の視点の評価	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)	・特になし		
	⑦事業の実現見通しの評価	・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、権利者と用地取得に向けた交渉を進め、予算の範囲内で着実な事業実施に努めるとともに、連続して用地確保ができた区間から道路整備を行うなど歩行者の安全な通行空間や避難路等としての機能を順次確保し、完了予定年度での完成を目指す。		
6 特記事項		・平成20年度の事業再評価における対応方針は「事業継続（C）」であり、現在、その方針に沿って事業を実施している。		
7 対応方針		本路線は、尼崎市から都心部を経由し本市南東部の平野区へ至る、一部が国道25号及び国道43号にも指定されており、密集市街地のうち特に優先的な取り組みが必要な地区（優先地区）における骨格ともなる主要な幹線道路であるとともに、大阪市地域防災計画でも広域緊急交通路等に位置付けられるなど防災上必要な路線として、事業実施の必要性は高く、事業遅延による影響も大きいことから「事業継続（B）」とする。 なお、本路線については、延焼遮断機能や歩行者等の通行空間を一定確保していることから有識者会議に諮る時点の評価案では「事業継続（C）」としていたが、南海トラフ巨大地震に備えた取り組みとして平成26年度より密集市街地対策をさらに推進していくこととしており、密集市街地の防災骨格となる本路線について、市民の安全安心に直結する必要性の高い事業として、有識者の意見を踏まえ、早期の完了をめざすべく「事業継続（B）」とした。 今後も予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成29年度での完了をめざす。		