

事業再評価調書

(対応方針決定時点)

事業名		豊里矢田線（鳴野・蒲生）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	城東区鳴野西2丁目～蒲生1丁目	
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、本市東部を南北に貫く幹線道路で、本区間の整備により自動車交通の円滑化、防災性の向上及び沿道環境改善を推進するとともに、東野田河堀口線や森小路大和川線の交通の円滑化を図る。 ・また、本路線は官庁が連なる大阪城東側を南北に走り京橋のビジネス地区へ至る道路で、自動車、歩行者・自転車交通が多く、通学路にも指定されているが、既設歩道の幅員が狭くすれ違いが困難であり、交通安全上の課題を抱えている。 ・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=755m（事業開始時点の延長は435mだったがH10に320m区間延伸し、合計755mとなった） 幅員 W=25m（現道幅員 4～18m） 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し、アクセス性の向上と歩行者等の安全・安心な歩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としており、厳しい財政状況の下、買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図る。 	
	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 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 $B/C=4.77$ （総便益B：660.1億円、総費用C：138.4億円）	
	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し、アクセス性の向上と歩行者等の安全・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 (昭和61年6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61年度 着工年度 昭和61年度 完了予定年度 平成16年度	事業開始年度 昭和61年度 着工年度 昭和61年度 完了予定年度 平成27年度	事業開始年度 昭和61年度 着工年度 昭和61年度 完了予定年度 平成28年度
	②事業規模	用地取得必要面積 7,591㎡ 整備必要面積 10,875㎡	用地取得必要面積 11,891㎡ 整備必要面積 18,875㎡	用地取得必要面積 11,891㎡ 整備必要面積 18,875㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 9,338㎡ 整備済面積 8,125㎡	用地取得済面積 10,333㎡ 整備済面積 8,125㎡
	進捗率	—	用地取得率 79% 工事進捗率 43%	用地取得率 87% 工事進捗率 43%
	③総事業費	82億円 (L=435m)	146億円 (L=755m)	150億円
	うち既投資額	—	93億円	98億円
	進捗率	—	64%	65%
	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	<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、残る鳴野橋の拡幅架替など整備完成までには多額の事業費と期間が必要であるものの、南側区間の整備は概ね完成し、残る北側区間においても既設歩道を有しているなど、歩行者の通行空間は一定確保している。また、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しいため、買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るものの、年次計画どおりの進捗は難しい。 			評価 C
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"> ・街路事業では重点整備路線並びに完了期間宣言防災路線、他事業と連携して進めていくことが有利な路線等の整備を優先的に実施しており、本路線についてはこれらに該当しないため、当面の間は買取要望に対応するための予算を確保しながら、事業進捗を図っていく路線としている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪城東側の南北幹線道路の不足が解消されず、機能的な道路ネットワークの形成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。 ・寝屋川より南側区間の道路整備は概ね完成し、残る北側区間においても既設道路には歩道を有しているなど、歩行者の通行空間は一定確保している。 			評価 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（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	<p>本路線は、本市東部を南北に貫く幹線道路で、本区間の整備により東野田河堀口線や森小路大和川線の交通の円滑化や歩道設置などによる安全性及び防災性の向上が図られるため、事業実施の必要性は高いものの、残る用地取得や鳴野橋の拡幅架替に多額の事業費と期間を要することから、整備効果の早期発現は難しい。また、事業遅延により歩行者等の安全安心な通行空間の確保などにも影響があるものの、限られた予算の中で事業を実施せざるを得ないことから「事業継続（C）」とする。</p> <p>本路線は、重点的な予算配分が難しく、買取要望への対応など限定的な事業実施となり、事業完了には長期間を要するが、今後、重点整備路線の収束に伴い、予算の確保ができ次第、残る用地取得と道路整備を進め、事業効果の早期発現に努める。</p>			評価 C