

街路事業 調書

事業番号01	JR片町線・東西線 連続立体交差事業	
	調書	P 1 ~ 2
	補足資料 図1~図4	P 3 ~ 4
事業番号02	新庄長柄線(菅原)	
	調書	P 5 ~ 6
	補足資料 図1~図4	P 7 ~ 8
事業番号03	大和川北岸線(公園南矢田)	
	調書	P 9 ~10
	補足資料 図1~図4	P11 ~12
事業番号04	桜島東野田線(四貫島)	
	調書	P13 ~14
	補足資料 図1~図4	P15 ~16
事業番号05	東野田河堀口線(上本町)	
	調書	P17 ~18
	補足資料 図1~図4	P19 ~20

事業再評価調書(2回目以降)

<p>事業名</p>	<p>JR片町線・東西線 連続立体交差事業</p>	
<p>担当</p>	<p>建設局総務部企画課（連絡先：06-6615-6573）</p>	
<p>1 再評価理由</p>	<p>国庫補助事業を除く事業で事業再評価した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの</p>	
<p>2 事業概要</p>	<p>①所在地 【図1参照】</p>	<p>都島区片町2丁目～城東区新喜多2丁目</p>
	<p>②事業目的</p>	<p>京橋駅周辺地区は、大阪都心東部の玄関口である京橋駅を中心とした地区であり、地下鉄長堀鶴見緑地線、JR大阪環状線、JR片町線・東西線、京阪本線の4路線が集中している拠点ターミナルである。また南側の大阪ビジネスパークと共に業務・商業核として重要な地区である。 しかしJR片町線・東西線が地区を南北に分断しており、また南北方向の都市計画道路も未整備であるため、地域の発展を阻害している。 本事業は、JR片町線・東西線を地下化することにより、都市計画道路の整備を促進させ、踏切をなくし、交通渋滞の緩和など交通の円滑化を図ると共に、地域分断を解消し、都市防災機能の向上を図る。また、別途土地区画整理事業による道路等の基盤整備や街区の再編を行い土地利用の更新・宅地の有効利用を推進し、都市の再生を図るものである。 以上のとおり、本事業は土地区画整理事業との同時期施行により、交通ターミナル機能の強化並びに高質な都市空間形成など地域の活性化を図り、拠点地区にふさわしいまちづくりを行うものである。</p>
	<p>③事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・延長 L=約1,300m ・踏切除去数 3箇所 ・地下化駅数 1駅（京橋駅） ・交差幹線道路数 3路線（計画含む）
<p>3 事業の必要性の視点</p>	<p>①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間での列車の通過本数は1日当たり358本と事業採択時から変わらず多いため、ピーク時遮断時間が長く、踏切除却の必要性は依然として高い。 ・厳しい財政状況の下、連続立体交差事業は事業中路線を重点的に進めているため、本事業の着手については、事業中路線の進捗状況や周辺開発状況をみながら検討していく。
	<p>②定量的効果の具体的な内容</p>	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通円滑化効果 ①移動時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益 ④歩行者への効果 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会
	<p>③費用便益分析 【図2参照】</p>	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>（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 <p>[分析結果]</p> <p>費用便益比 B/C=1.40（総便益B：約542億円、総費用C：約388億円）</p>
	<p>④定性的効果の具体的な内容</p>	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域分断解消、市街地の一体化による土地利用価値の向上 ・鉄道上部空間（旧鉄道敷きなど）の有効活用 ・まちづくりの促進（区画整理事業、民間投資の誘発、地域の活性化など） ・地下化による沿線地域の生活環境の改善・保全（騒音など） ・事業にあわせた鉄道施設の改良（駅施設のバリアフリー化） ・関連事業の誘発（都市計画道路等の整備促進） <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会
	<p>⑤事業の必要性の評価</p>	<p>JR片町線・東西線を地下化することにより、3箇所の踏切（うち開かずの踏切は1箇所）を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、京橋駅周辺の土地区画整理事業と連携して一体的な都市基盤整備を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに京橋駅周辺のまちづくりに必要不可欠な事業である。</p>
<p>評価</p>	<p>A～C</p>	

	着工準備採択時点 (平成12年4月)	前回評価時点 (平成21年3月)	今回評価時点 (平成27年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成12年度：着工準備採択	平成12年度：着工準備採択 未定：都市計画決定 未定：事業認可(着工) 未定：事業完了	
	②事業規模	延長：約1,300m 踏切除却数：3箇所 地下化駅数：1駅 交差幹線道路数：3路線(計画含む)	延長：約1,300m 踏切除却数：3箇所 地下化駅数：1駅 交差幹線道路数：3路線(計画含む)	延長：約1,300m 踏切除却数：3箇所 地下化駅数：1駅 交差幹線道路数：3路線(計画含む)
	うち完了分	—	—	—
	進捗率 【図3参照】	—	—	—
	③総事業費	約400億円	約650億円	約650億円
	うち既投資額	—	約2億円	約3億円
	進捗率 【図4参照】	—	約0.3%	約0.4%
④事業内容の変更状況とその要因	現時点において、前回評価時点から総事業費の変更はない。			
⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	「事業化」の前段階である着工準備採択(H12)以降、測量・地質調査の実施や鉄道事業者(JR西日本)と協議・検討を進め、地下化のルート選定等の検討に時間を要していたが、本市の財政状況が厳しくなり、事業着手が難しく、事業が長期化している。			
⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	都市計画決定・事業認可取得に向けて、複数案を比較し、線形及び構造等を決定する。			
⑦事業の実現見通しの評価	連続立体交差事業は、多額の事業費がかかることから、財政状況の厳しい中、事業中の路線に集中して事業を進め、事業効果の早期発現を目指している。 このため、都市計画決定が未了の本事業の実施については、事業中路線の進捗状況や周辺地区の開発等社会経済情勢を見極め、整備に向けた環境が整った時点で検討するものとする。		評価 D	
5 事業の優先度の視点の評価	[重点化の考え方] ・財政状況の厳しい中、多額の事業が必要な連続立体交差事業では事業中の路線に重点的に取り組み、早期の事業効果の発現を目指している。このため、本路線は事業中路線の進捗を見極めながら実施する。 [事業が遅れることによる影響] ・鉄道の地下化による3箇所の踏切の除却、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、鉄道上部空間の利用促進等の効果発現の遅れや、鉄道により分断されている市街地の一体化が遅れることとなる。		評価 C	
6 特記事項	JRおおさか東線の計画決定に伴う、影響検討を実施したが、周辺開発に動きがなく、財政状況も厳しいため、都市計画決定の行政手続きは見合わせている。			
7 対応方針(原案)	「事業休止(評価D)」 本事業は、3箇所の踏切を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、土地区画整理事業と連携して、一体的な都市基盤整備を図るものであり、機能的な道路ネットワークの充実とともに京橋駅周辺のまちづくりに必要不可欠な事業である。 しかし、多額の事業費を要する連続立体交差事業については、厳しい財政状況から、事業中路線に予算を集中している。 本事業については、都市計画決定も未了であり事業中路線の進捗や社会経済情勢等を見極めながら着手時期を検討する段階であり、前回評価時点からも事業が進捗していないため、事業の必要性は高いが、「事業休止(D)」とする。		評価 D	

図1 位置図

(2 事業概要 ① 所在地)

都島区片町2丁目～城東区新喜多2丁目

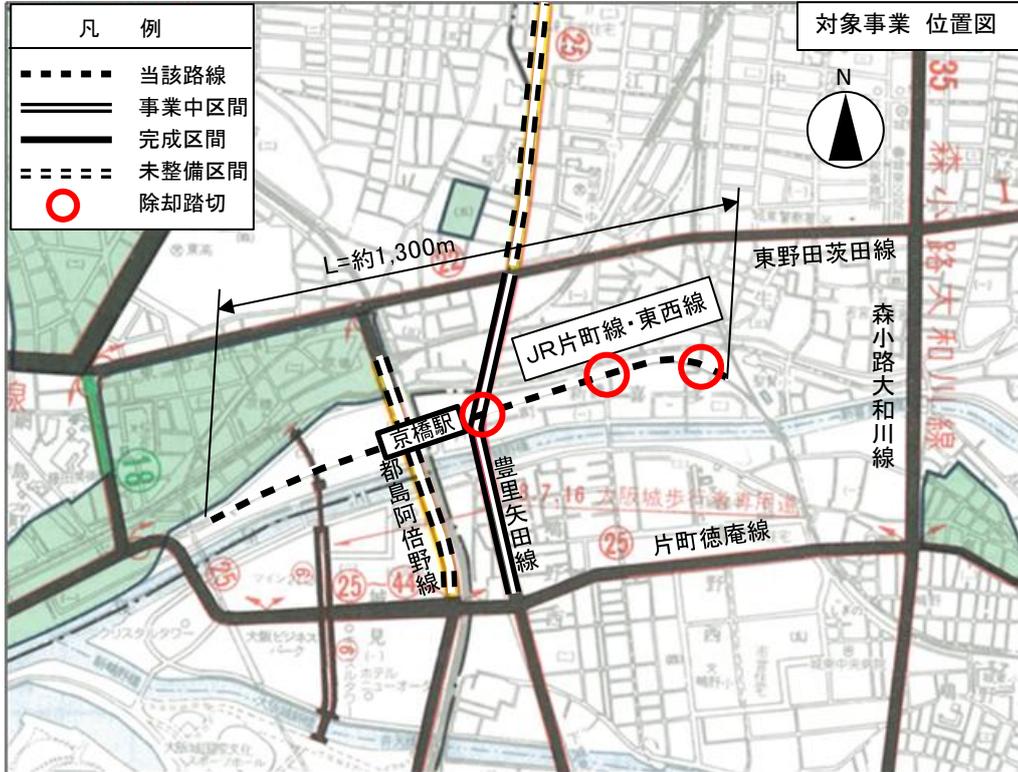


図2 費用便益分析の概要

(3 事業の必要性の視点 ② 費用便益分析)

便益 (単位: 億円)

走行時間短縮	25.5
走行経費減少	1.2
交通事故減少	0.3
合計 (初年便益)	27.0
便益総額の現在価値	542.5

費用 (億円)

事業費 (単純合計)	699.0
維持管理費 (単純合計)	66.1
投資総額の現在価値	388.6

※付属街路の費用を含む

費用便益比	1.40
-------	------

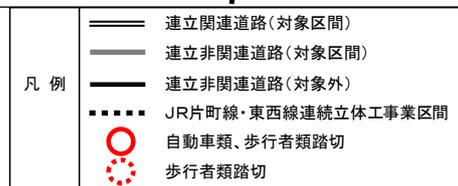


図3 進捗状況 (4 事業の実現見通しの視点 ③ 事業規模)

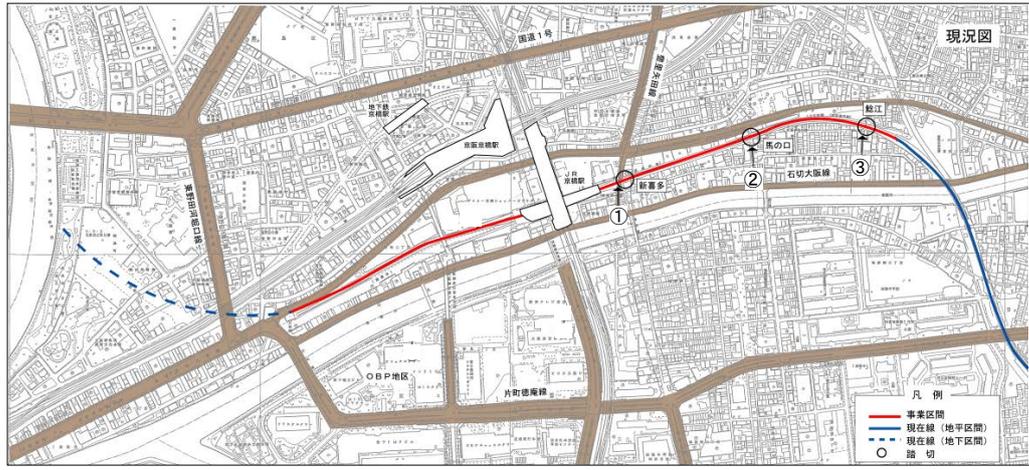
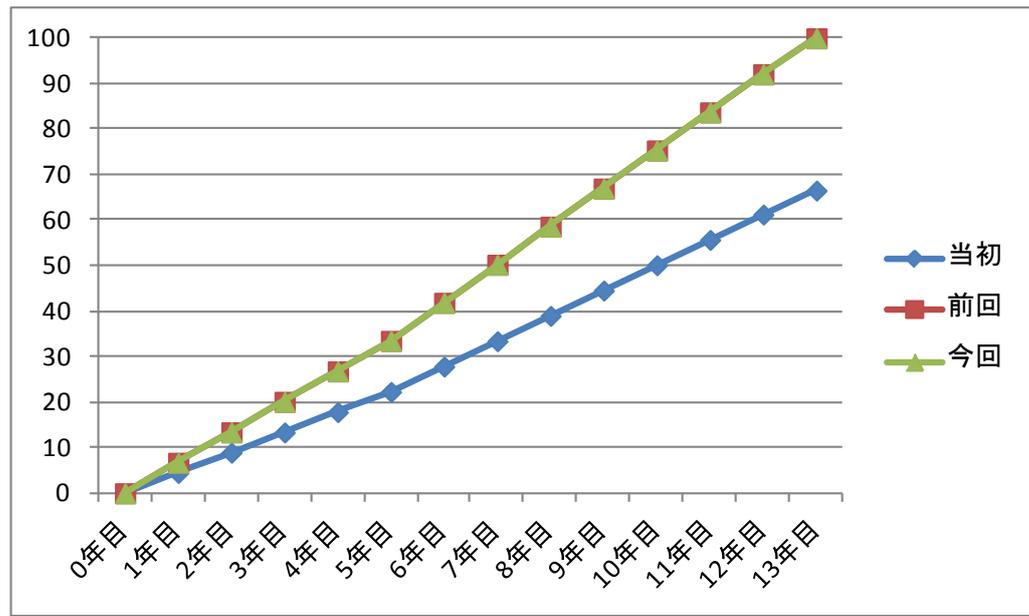


図4 進捗率の推移 (4 事業の実現見通しの視点 ④ 総事業費)

(単位：%)

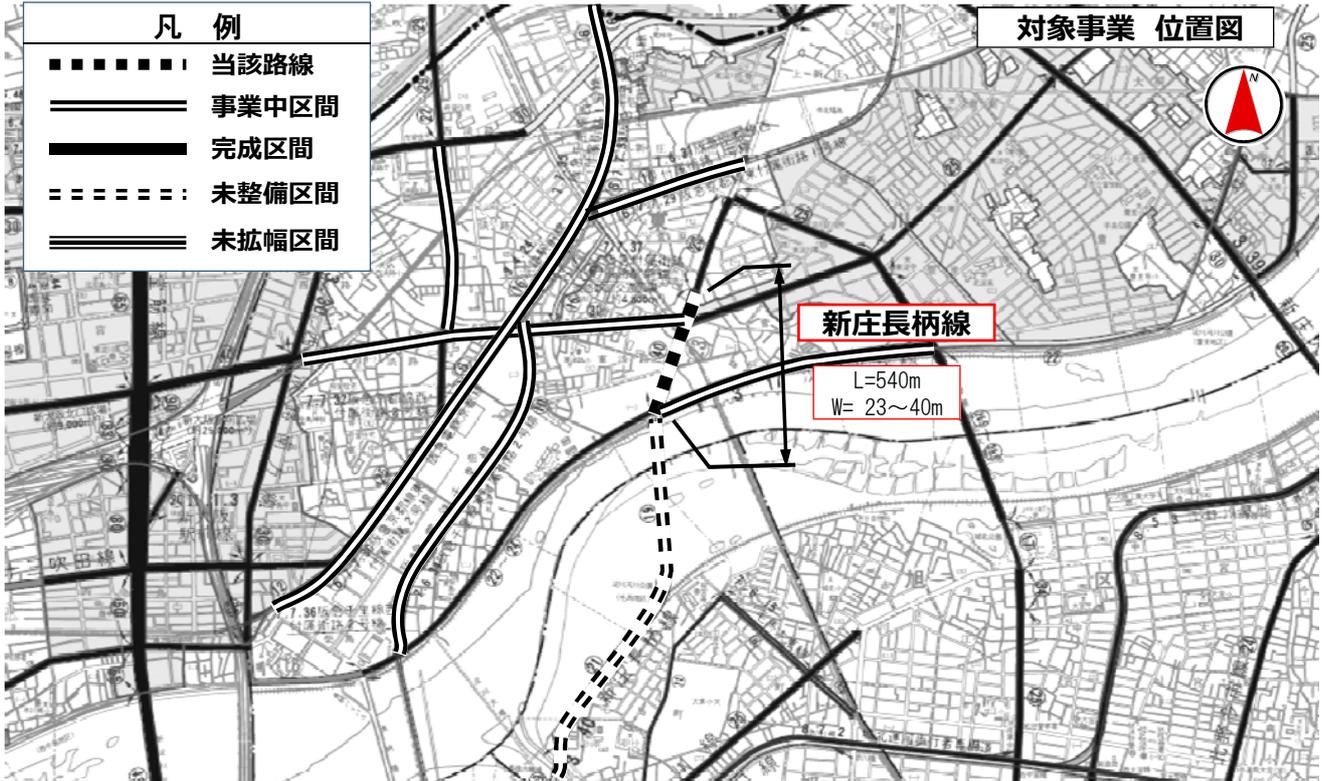


事業再評価調書(2回目以降)

事業名	新庄長柄線(菅原) 整備事業	
担当	建設局道路部街路課(連絡先: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した年度から5年間の経過後の年度で継続中のもの(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 図1参照	東淀川区菅原3丁目～東淡路1丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、市内を東西に流れる淀川を渡河し、都心部を南北に縦貫する長柄堺線(谷町筋)と市北東部を直結する路線である。 ・本事業区間の整備により、歌島豊里線及び淀川北岸線の連絡強化が図られ、市北東部における機能的な幹線道路ネットワークが形成される。さらに、大阪市地域防災計画において避難路として位置づけられており、電線類を地中化し、無電柱化することにより、防災機能の向上を図る。
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・街路整備(道路幅) 延長L=540m 幅員W=23~40m 現状(幅員W=23m、車線数 片側2車線、歩道あり)
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く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現在事業中である歌島豊里線や淀川北岸線との機能的な道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに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、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。 ・自動車交通量 49055台/日(平成17年度道路交通センサス)⇒44318台/日(平成22年度道路交通センサス)
	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済
	③費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>[分析結果]</p> <p>費用便益比 B/C=12.18 (総便益B:788.6億円、総費用C:64.7億円)</p>
	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、接続する他の都市計画道路への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とともに緊急時の避難路等として必要性が高い。

	事業開始時点 (平成7年5月)	前回評価時点 (平成21年3月)	今回評価時点 (平成26年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成7年度 事業開始年度 平成23年度 完了予定年度	平成7年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成27年度 完了予定年度	平成7年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成30年度 完了予定年度
	②事業規模	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 2,746㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 3,345㎡ 整備済面積 0㎡
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 37% 工事進捗率 0%	用地取得率 45% 工事進捗率 0%
	③総事業費	55億円	67億円	67億円
	うち既投資額	—	10億円	37億円
	進捗率 図4参照	—	15%	55%
	④事業内容の変更状況とその要因	変更なし		
	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、土地価格が下落傾向にあったため、売買に難色を示されるなど用地交渉が難航し、事業が長期化している。 ・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る。 		
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	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、買取要望等により取得した箇所から沿道建物との接道のため仮舗装を行うとともに、既設道路には歩道を有していることから、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が難しく、当面の間は買取要望の対応のみとなるため、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密集住宅市街地整備関連路線、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"> ・機能的な道路ネットワークの形成や緊急時の避難路等の確保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。 ・既設道路には歩道を有しており、また、用地取得した箇所も沿道建物との接道のため仮舗装を行い、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21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、その方針に沿って買取要望等への対応にて事業を実施している。 			
7 対応方針(原案)	<p>「事業継続（評価：C）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の整備により、歌島豊里線及び淀川北岸線の連絡強化が図られ、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とともに緊急時の避難路等として必要な事業である。 ・本路線は、買取要望等により取得した箇所から沿道建物との接道のため仮舗装を行うとともに、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。また、街路事業では重点整備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確保に努め事業進捗を図るとともに、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。 			評価 C

東淀川区菅原3丁目～東淡路1丁目



便益 (単位：億円)

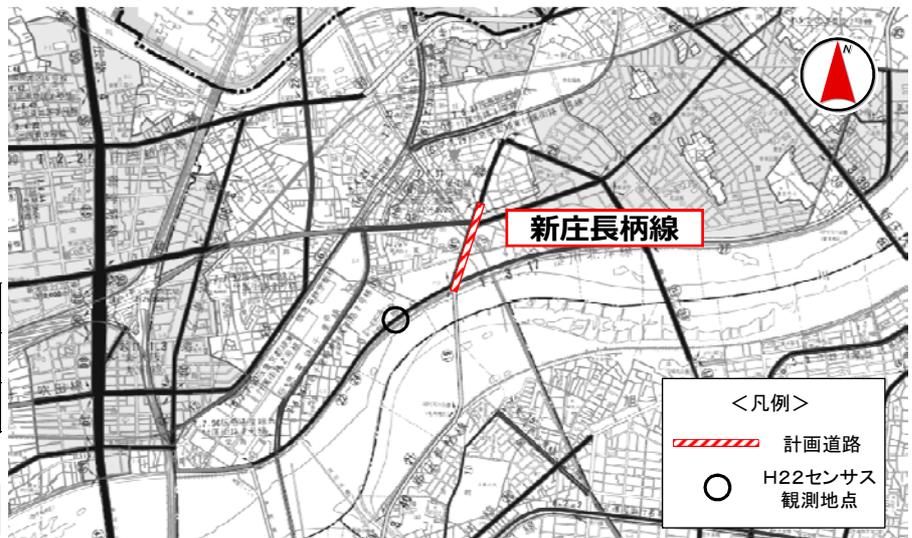
走行時間短縮	42.2
交通経費減少	1.8
交通事故減少	0.1
合計 (初年便益)	44.1
便益総額の現在価値	788.6

費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	66.6
維持管理費 (単純合計)	3.0
投資総額の現在価値	64.7

社会費用便益比 (B/C)	12.18
---------------	-------

計画道路と競合道路の概要



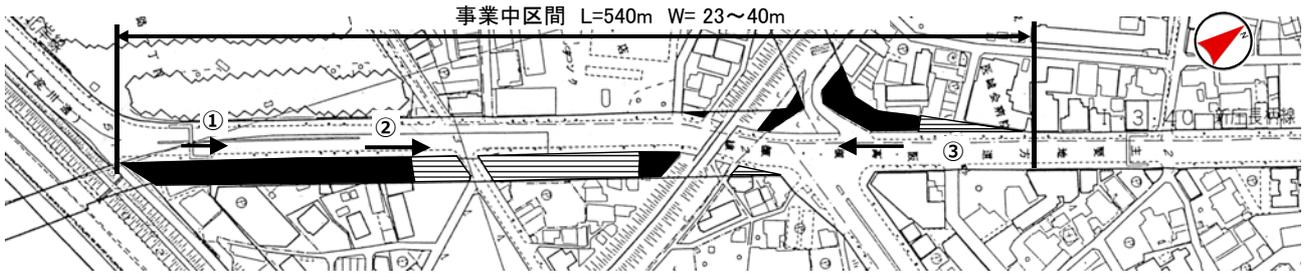
注) 便益額、費用額については単位(億円) 下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

図3 進捗状況

(4 事業の実現見通しの視点 ③事業規模)

残事業の内容

●用地取得 13件 (4,032㎡) ●道路工事(延長 540m、面積 20,535㎡) ●残事業費 約 30億円



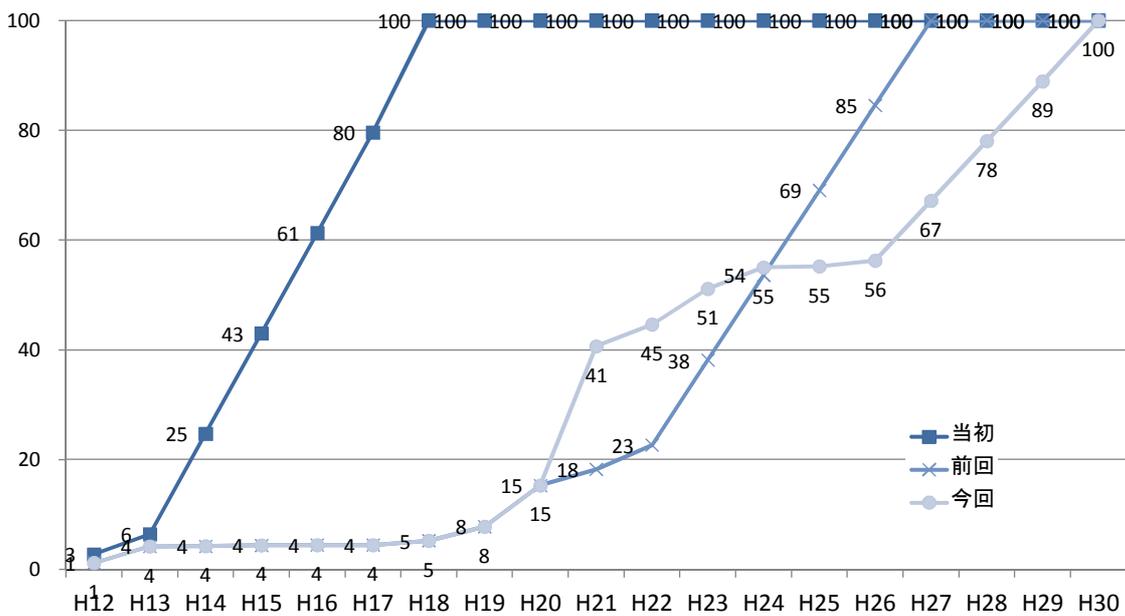
凡 例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件
	施工中箇所

用地取得率：45% (面積ベース)
 工事進捗率：0% (面積ベース)
 事業費ベース進捗率：55%

図4 進捗率の推移

(4 事業の実現見通しの視点 ③総事業費)

(単位：%)



事業再評価調書(2回目以降)

事業名		大和川北岸線（公園南矢田） 整備事業	
担当		建設局道路部街路課 （連絡先TEL：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した年度から5年間の経過後の年度で継続中のもの（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 図1参照	住吉区苅田6丁目～東住吉区公園南矢田4丁目	
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大和川の右岸を東西に連絡する幹線道路であり、物流拠点である大阪港へのアクセス道路である。 ・本事業区間の整備により、市南部の機能的な道路ネットワークを形成し、敷津長吉線（長居公園通り）等の大阪市南部の東西幹線道路の渋滞緩和に寄与するとともに交通安全性の向上を図る。 	
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・街路整備（道路新設） 延長L=590m 幅員W=15m 現状（幅員W=15m、車線数 片側1車線、歩道あり（一部未整備）） 	
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く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市南部の機能的な道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するため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、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。 ・自動車交通量 6859台/日（平成17年度道路交通センサス）⇒4930台/日（平成22年度道路交通センサス） 	
	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済 	
	③費用便益分析	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、当該事業の定量的分析について省略している。	
	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、物流拠点である大阪港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。 	

	事業開始時点 (平成7年5月)	前回評価時点 (平成21年3月)	今回評価時点 (平成26年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成7年度 事業開始年度 平成7年度 着工年度 平成11年度 完了予定年度	平成7年度 事業開始年度 平成7年度 着工年度 平成25年度 完了予定年度	平成7年度 事業開始年度 平成7年度 着工年度 平成29年度 完了予定年度
	②事業規模	用地取得必要面積 6,141㎡ 整備必要面積 8,900㎡	用地取得必要面積 6,141㎡ 整備必要面積 8,900㎡	用地取得必要面積 6,141㎡ 整備必要面積 8,900㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 5,750㎡ 整備済面積 8,710㎡	用地取得済面積 5,750㎡ 整備済面積 8,710㎡
	進捗率 図2参照	—	用地取得率 94% 工事進捗率 98%	用地取得率 94% 工事進捗率 98%
	③総事業費	29億円	27億円	27億円
	うち既投資額	—	26億円	26億円
	進捗率 図3参照	—	96 %	96 %
	④事業内容の変更状況とその要因	変更なし		
	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、残された土地の権利関係が複雑であり、関係者との調整や買収のための合意形成に時間を要し、事業が長期化している。 ・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る。 		
	⑥コスト削減や代替案立案の可能性	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、一部区間を除いて道路として完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、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一部区間を除いて道路は完成しており、一定の道路機能は確保している。 			評価 C
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21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 (原案)	<p>「事業継続（評価B）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、道路ネットワーク機能の強化や物流拠点である大阪港へのアクセス性の向上に必要な事業である。 ・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、一部区間を除いて道路として完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、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

図1 位置図

(2 事業概要①所在地)

住吉区苅田6丁目～東住吉区公園南矢田4丁目

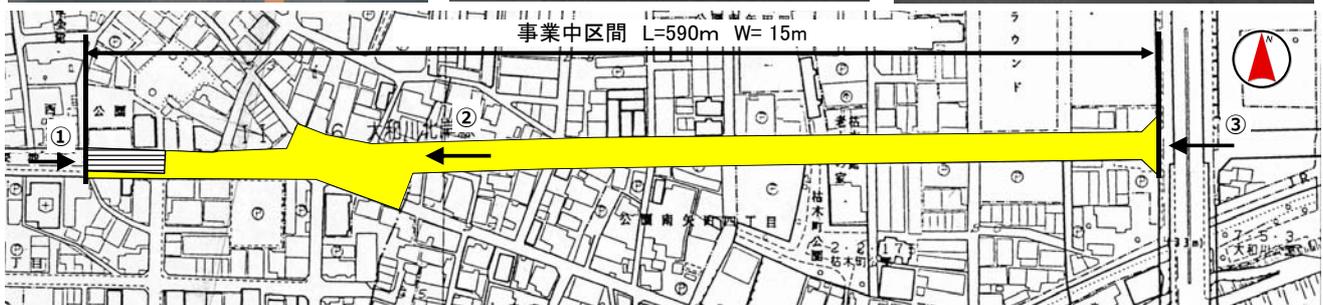


図2 進捗状況

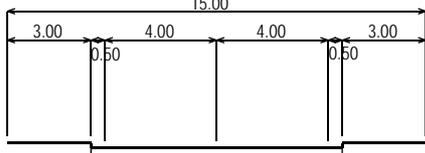
(4 事業の実現見通しの視点 ③事業規模)

残事業の内容

- 用地取得 3件 (391㎡)
- 道路工事(延長 63m、面積 190㎡)
- 残事業費 約 1億円



計画断面図
15.00



凡 例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件
	施工中箇所

用地取得率：94% (面積ベース)
工事進捗率：98% (面積ベース)

事業費ベース進捗率：96%

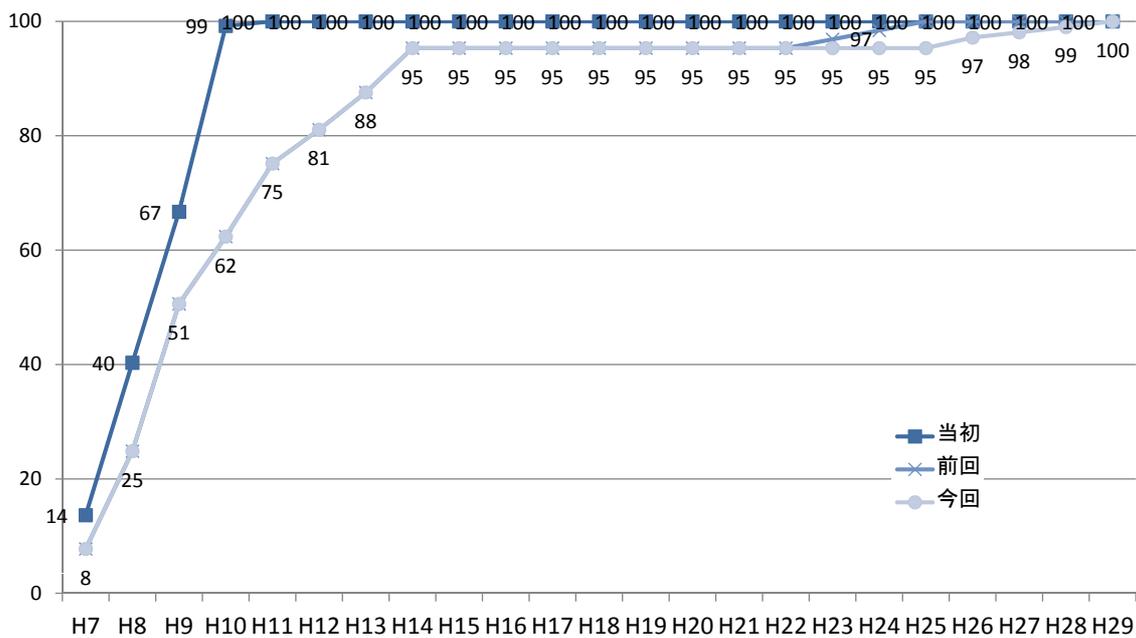
※ 残用地取得物件には、建築物等がなく、車両等の安全な通行を確保するため、権利者と調整の上、車道を整備している。

※このため、工事進捗率が用地取得率を上回っている。

図3 進捗率の推移

(4 事業の実現見通しの視点 ③総事業費)

(単位：%)



事業再評価調書(2回目以降)

事業名	桜島東野田線（四貫島） 整備事業	
担当	建設局道路部街路課（連絡先TEL：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した年度から5年間の経過後の年度で継続中のもの（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 図1参照	此花区四貫島2丁目～此花区四貫島1丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大規模開発が進む臨海部と業務・商業機能が集積する都心部を連絡する東西方向の主要幹線道路である。 ・本事業区間の整備により、ユニバーサルスタジオ・ジャパン（USJ）といった大規模集客施設を核とする此花西部臨海地区へのアクセス道路として、市北西部における機能的な幹線道路ネットワークが形成される。さらに、大阪市地域防災計画において避難路として位置づけられており、電線類を地中化し、無電柱化することにより、防災機能の向上を図る。
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・街路整備（道路拡幅） 延長L=480m 幅員W=40m 現状（幅員W=34m、車線数 片側3～4車線、歩道あり）
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く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ユニバーサルスタジオ・ジャパン（USJ）といった大規模集客施設を核とする此花西部臨海地区へ向かう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とともに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、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にも着手しており、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。 ・自動車交通量 27570台/日（平成17年度道路交通センサス）⇒29067台/日（平成23年度建設局調査）
	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 ・歩行の安全性と快適性の向上 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済
	③費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・道路投資の評価に関する指針（案）（平成12年1月 道路投資の評価に関する指針検討委員会編）に示された手法に準じて実施 <p>[分析結果]</p> <p>費用便益比 B/C=1.49（総便益B：48.6億円、総費用C：32.7億円）</p>
	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、此花西部臨海地区への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とともに緊急時の避難路等として必要性が高い。

	事業開始時点 (平成12年7月)	前回評価時点 (平成21年3月)	今回評価時点 (平成26年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成12年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成16年度 完了予定年度	平成12年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成27年度 完了予定年度	平成12年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成30年度 完了予定年度
	②事業規模	用地取得必要面積 2,217㎡ 整備必要面積 19,200㎡	用地取得必要面積 2,217㎡ 整備必要面積 19,200㎡	用地取得必要面積 2,217㎡ 整備必要面積 19,200㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 1,586㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 1,888㎡ 整備済面積 0㎡
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 72% 工事進捗率 0%	用地取得率 85% 工事進捗率 0%
	③総事業費	20億円	33億円	33億円
	うち既投資額	—	21億円	24億円
	進捗率 図4参照	—	65%	73%
	④事業内容の変更状況とその要因	変更なし		
	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、土地価格が下落傾向にあったため、売買に難色を示されるなど用地交渉が難航し、事業が長期化している。 ・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る。 		
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	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、買取要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。また、本整備が可能な箇所から工事着手するとともに、残りわずかな用地取得にも目途が立っており、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9割の用地取得が完了しており、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、此花西部臨海地区へのアクセス性の向上や緊急時の避難路の確保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。 ・既設道路には歩道を有しており、また、用地取得した箇所も通路として暫定整備を行っていることから、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21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、その方針に沿って買取要望等への対応にて区間の約9割の用地取得が完了しており、残りの用地取得にも目途が立っている。 			
7 対応方針(原案)	<p>「事業継続（評価B）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、道路ネットワーク機能の強化が図られ、ユニバーサルスタジオ・ジャパン（U S J）といった大規模集客施設を核とする此花西部臨海地区へのアクセス性が向上するとともに緊急時の避難路等として必要な事業である。 ・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、買取要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。また、区間の約9割の用地取得が完了しており、本整備が可能な箇所から工事着手するとともに、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

図1 位置図

(2 事業概要①所在地)

此花区四貫島2丁目～此花区四貫島1丁目

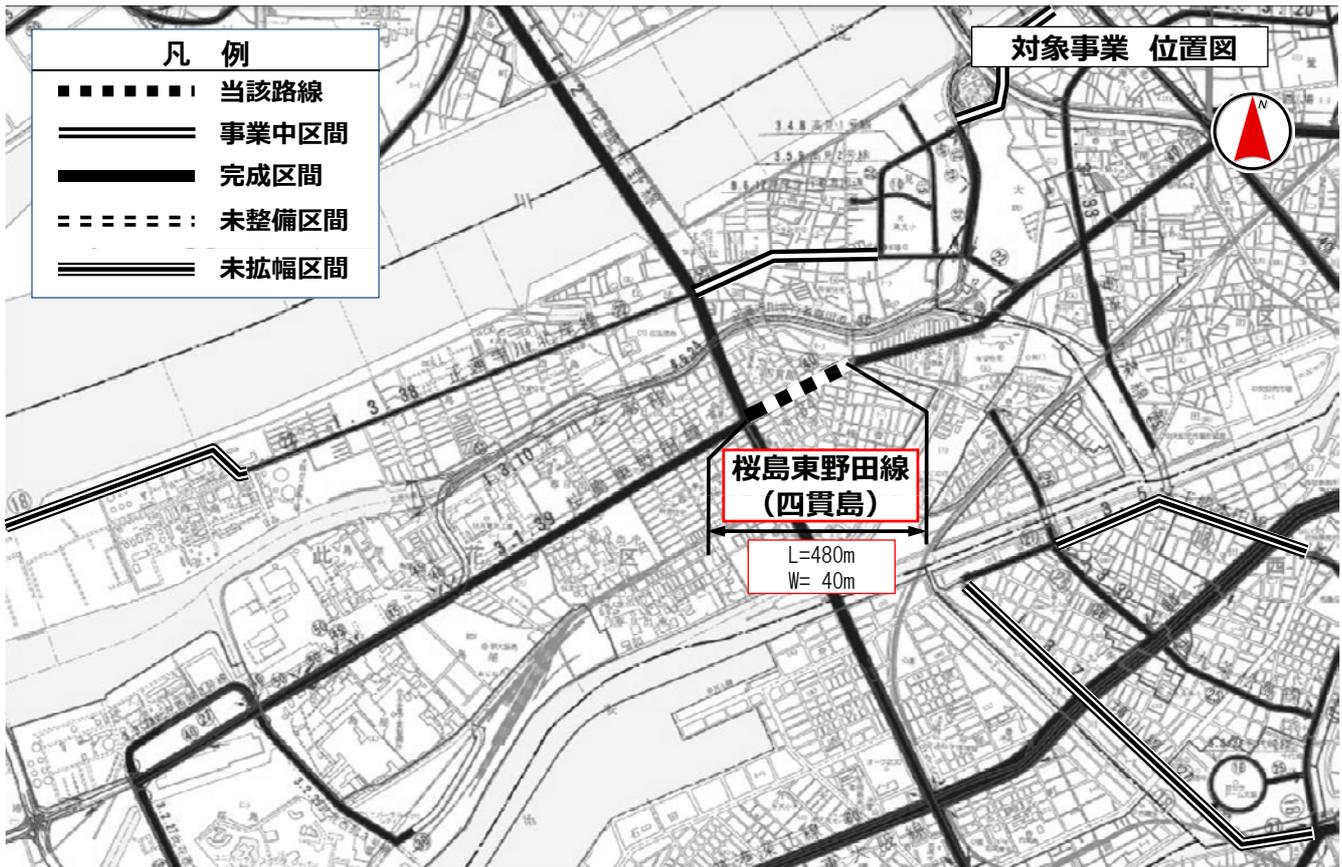


図2 費用便益分析の概要

(3 事業の必要性の視点 ②費用便益分析)

便益 (単位: 億円)

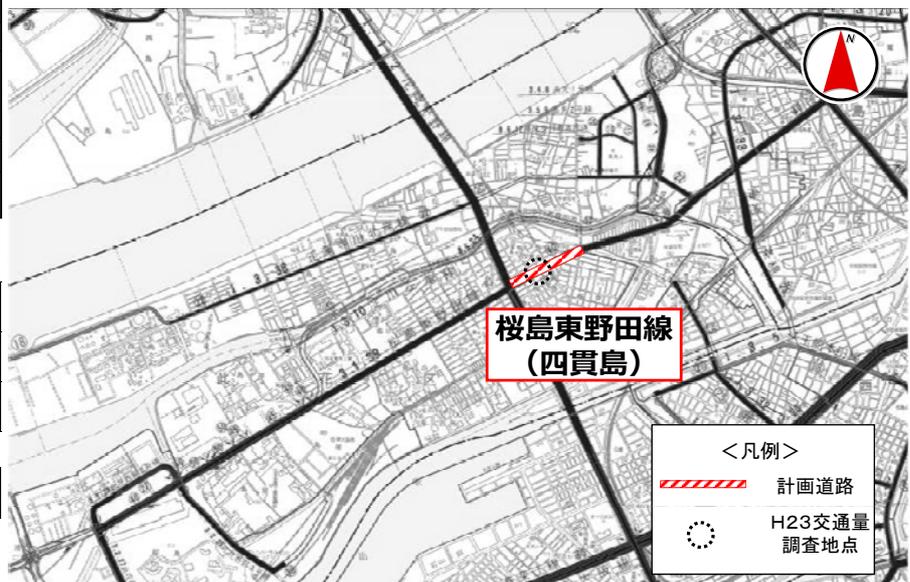
走行時間短縮	0.5
走行経費減少	0.0
交通事故減少	0.0
歩行の安全性・快適性の向上便益	2.0
合計 (初年便益)	2.6
便益総額の現在価値	48.6

費用 (単位: 億円)

事業費 (単純合計)	33.0
維持管理費 (単純合計)	2.7
投資総額の現在価値	32.7

社会費用便益比 (B/C)	1.49
---------------	------

計画道路と競合道路の概要



注) 便益額、費用額については単位(億円)下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

図3 進捗状況

(4 事業の実現見通しの視点 ③事業規模)

残事業の内容

●用地取得 2件 (329㎡) ●道路工事(延長480m、面積19,200㎡) ●残事業費 約9億円

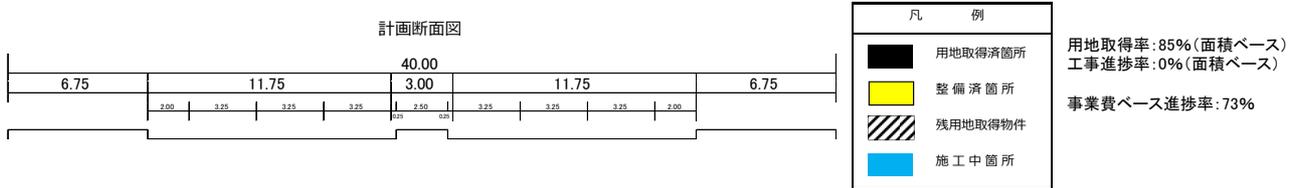
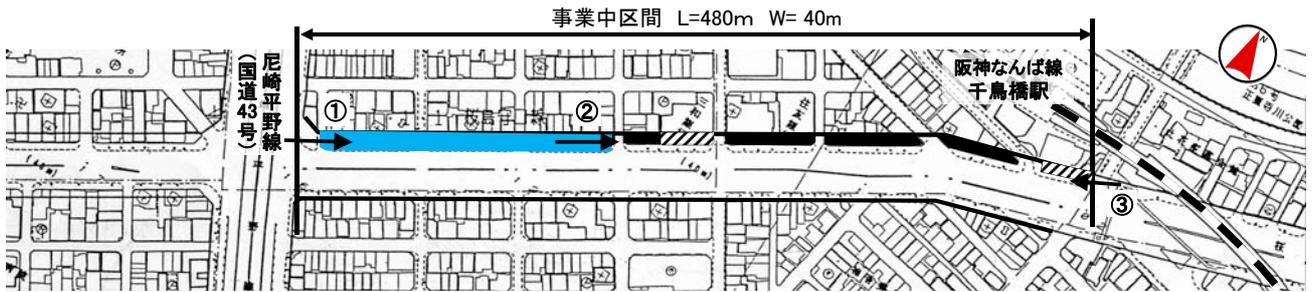
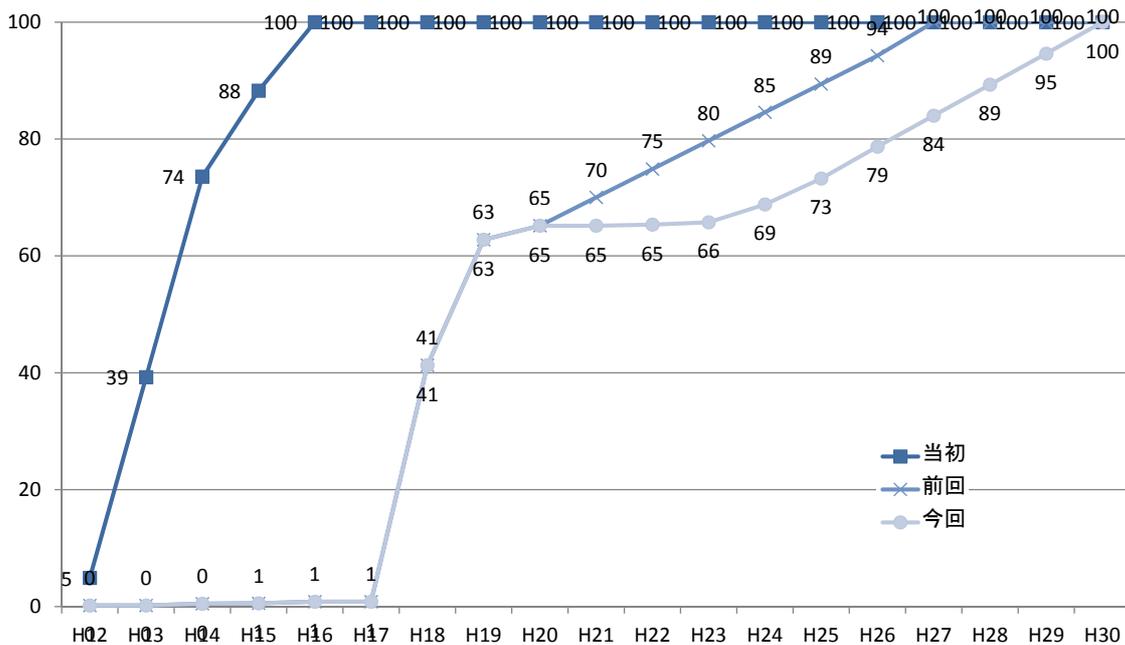


図4 進捗率の推移

(4 事業の実現見通しの視点 ③総事業費)

(単位: %)



事業再評価調書(2回目以降)

事業名		東野田河堀口線（上本町） 整備事業	
担当		建設局道路部街路課 （連絡先TEL：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した年度から5年間が経過後の年度で継続中のもの（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 図1参照	天王寺区上本町1丁目～中央区上本町西5丁目	
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、都心東部において国道1号より、官庁が連なる大阪城の西側を南北に通り、主要ターミナルである天王寺地区へ至る幹線道路である。 ・当該区間の沿道には業務ビル等が多く立地しており、自動車交通量、歩行者・自転車の通行量が多く、また、バス路線ともなっている。 ・本事業区間の整備により、歩車道の分離を行い、道路交通の円滑化及び歩行者通行等の安全性の向上を図る。さらに、大阪市地域防災計画において広域緊急交通路として位置づけられており、電線類を地中化し、無電柱化することにより、防災機能の向上を図る。 	
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・街路整備（道路拡幅） 延長L=1,040m 幅員W=27m 現状（幅員W=24m、車線数 片側2車線、歩道あり） 	
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く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都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに緊急時の広域緊急交通路等として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。 ・自動車交通量 27068台/日（平成17年度道路交通センサス）⇒21923台/日（平成22年度道路交通センサス） 	
	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 ・歩行の安全性と快適性の向上 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済 	
	③費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・道路投資の評価に関する指針（案）（平成12年1月 道路投資の評価に関する指針検討委員会編）に示された手法に準じて実施 <p>[分析結果]</p> <p>費用便益比 B/C=2.16 （総便益B：102.5億円、総費用C：47.5億円）</p>	
	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <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 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに緊急時の広域緊急交通路等として必要性が高い。 	
			評価 A～C

	事業開始時点 (平成12年9月)	前回評価時点 (平成21年3月)	今回評価時点 (平成26年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	平成12年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成18年度 完了予定年度	平成12年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成27年度 完了予定年度	平成12年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成31年度 完了予定年度
	②事業規模	用地取得必要面積 2,320㎡ 整備必要面積 28,080㎡	用地取得必要面積 2,320㎡ 整備必要面積 28,080㎡	用地取得必要面積 2,320㎡ 整備必要面積 28,080㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 1,173㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 1,199㎡ 整備済面積 0㎡
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 51% 工事進捗率 0%	用地取得率 52% 工事進捗率 0%
	③総事業費	30億円	50億円	50億円
	うち既投資額	—	18億円	19億円
	進捗率 図4参照	—	36%	39%
	④事業内容の変更状況とその要因	変更なし		
	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、土地価格が下落傾向にあったため、売買に難色を示されるなど用地交渉が難航し、事業が長期化している。 ・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る。 		
	⑥コスト削減や代替案立案の可能性	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、買取要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路東側には歩道を有していることから、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が難しく、当面の間は買取要望の対応のみとなるため、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密集住宅市街地整備関連路線、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"> ・都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離が解消されず、交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。 ・通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。 ・用地取得できた箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路東側には歩道を有していることから、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21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、その方針に沿って買取要望等への対応にて事業を実施している。 			
7 対応方針 (原案)	<p>「事業継続（評価C）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに緊急時の広域緊急交通路等として必要性な事業である。 ・本路線は、買取要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路東側には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保している。また、街路事業では重点整備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確保に努め事業進捗を図るとともに、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。 			評価 C

図1 位置図

(2 事業概要①所在地)

天王寺区上本町1丁目～中央区上本町西5丁目

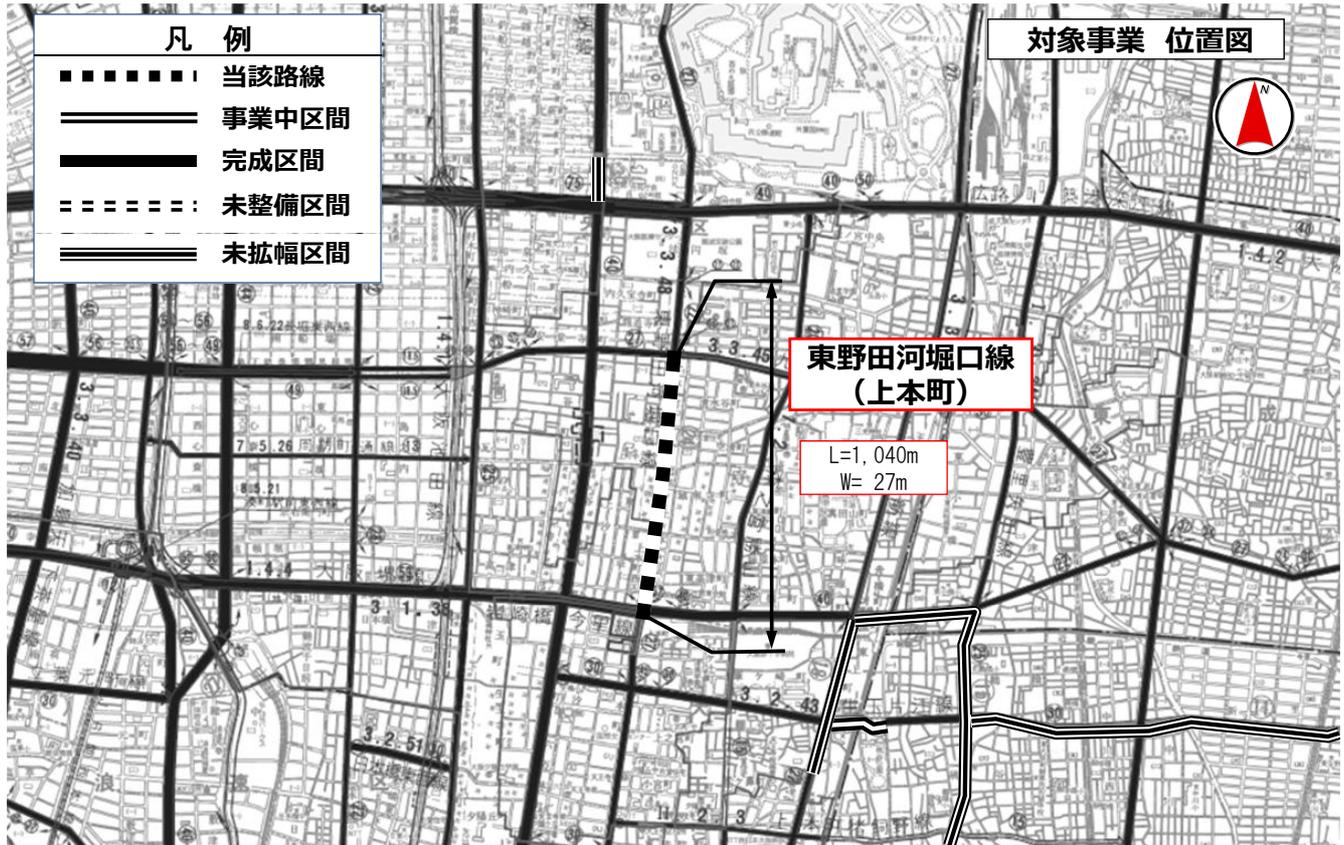


図2 費用便益分析の概要

(3 事業の必要性の視点 ②費用便益分析)

便益 (単位: 億円)

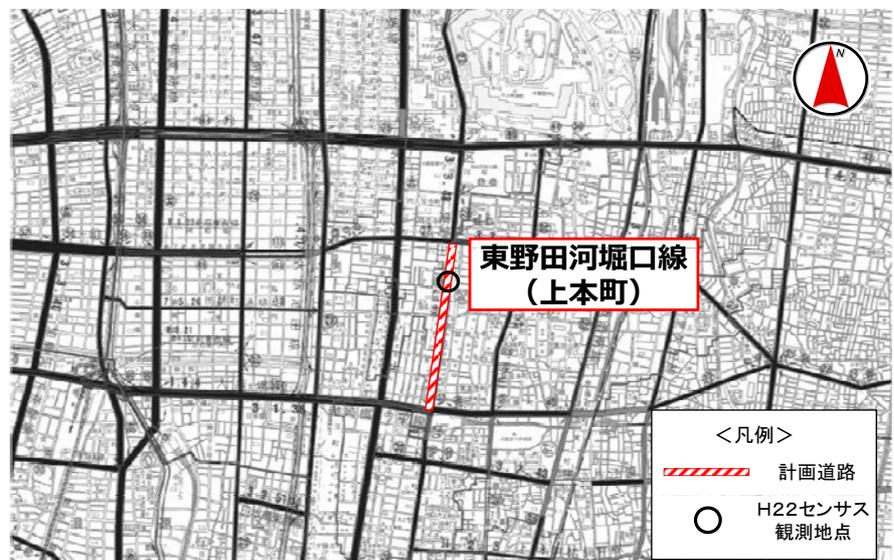
走行時間短縮	0.0
走行経費減少	0.0
交通事故減少	0.1
歩行の安全性・快適性の向上便益	5.5
合計 (初年便益)	5.6
便益総額の現在価値	102.5

費用 (単位: 億円)

事業費 (単純合計)	49.8
維持管理費 (単純合計)	5.8
投資総額の現在価値	47.5

社会費用便益比 (B/C)	2.16
---------------	------

計画道路と競合道路の概要



注) 便益額、費用額については単位(億円)下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

図3 進捗状況

(4 事業の実現見通しの視点 ③事業規模)

残事業の内容

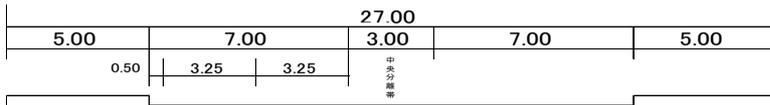
●用地取得 30件 (1,121㎡) ●道路工事(延長 1,040m、面積 28,080㎡) ●残事業費 約 31億円



事業中箇所 L=1,040m W= 27m



計画断面図



凡 例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件
	施工中箇所

用地取得率: 52% (面積ベース)
 工事進捗率: 0% (面積ベース)
 事業費ベース進捗率: 39%

図4 進捗率の推移

(4 事業の実現見通しの視点 ③総事業費)

(単位: %)

