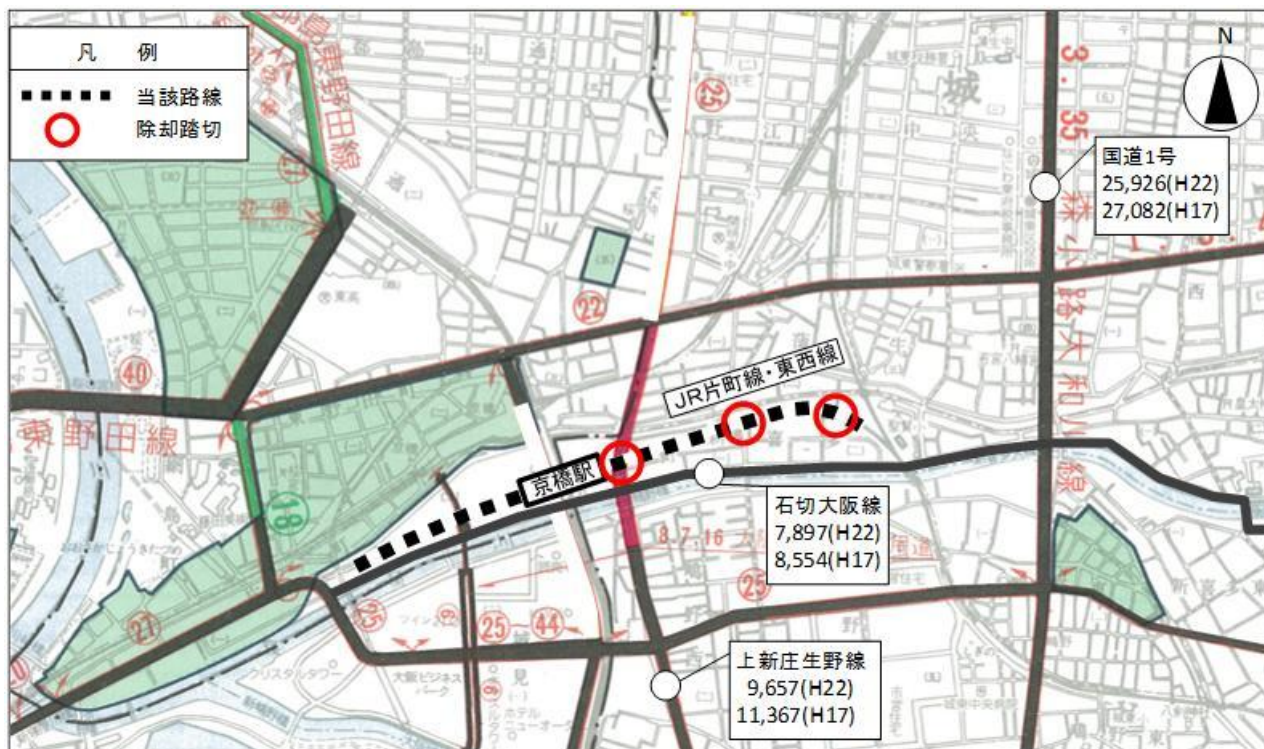


## 平成 26 年度 第 1 回 大阪市建設事業評価有識者会議での議論にかかる追加資料

## ○事業番号 1 JR 片町線・東西線連続立体交差事業

## 1. JR 片町線・東西線連続立体交差事業区間周辺の 12 時間交通量の状況

※ 交通量調査結果は、平成 22 年、平成 17 年道路交通センサスより



・平成 17 年から平成 22 年の調査結果より、交通量が 1 割程度減少。

## 2. JR 片町線・東西線の事業休止に伴う踏切対策

JR 片町線・東西線の連続立体交差事業により、除却される踏切は、新喜多踏切、馬ノ口踏切、鯉江踏切の 3 箇所あり、平成 16 年度の踏切交通調査の結果は、下表のとおりである。

結果、他の踏切に比べ、新喜多踏切を通過する交通が多く。朝、夕のラッシュ時には、踏切内に歩行者、自転車、車が輻輳し、交通安全面で危険な状態となっている。

このため、新喜多踏切の安全対策として、鉄道事業者である JR 西日本と協議調整を行い、様々な課題が想定されるが、踏切内の歩車分離等を検討する。

	自動四輪	自動二輪	自転車	歩行者
新喜多踏切	5,771	737	7,761	6,291
馬の口踏切	0	53	139	359
鯉江踏切	27	45	740	323

※ 平成 16 年度 JR 西日本調べ

○事業番号3 大和川北岸線（公園南矢田）整備事業

- ①事業進捗に関しては、予算確保のみではなく用地交渉も大きく影響していることを調書にも記載すべき。
- ②事業が進捗していない原因及びその対応について

⇒ ①調書内「4-⑦事業の実現見通しの評価」及び「対応方針(原案)」の一部を修正。

・修正前

「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。」



・修正後

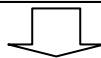
「また、年次計画どおりの予算確保並びに用地取得における関係者との合意形成が得られることで、完了予定年度での完成が見込める。」

②取得件数としては残り僅かであるが、関係者が多く権利関係が複雑であるため、合意形成に時間を要している。

事業の必要性や各種補償内容などについては、事業局のみならず関係局ともより一層協力・連携し、権利者等へ順次説明を行い、事業協力が得られるよう粘り強く対応していく。また、今後、本路線の収束方法について検討を進める。

【参考：調書修正内容】

<p><b>⑦事業の実現見通しの評価</b></p>	<p>・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。</p>
----------------------------	--



<p><b>⑦事業の実現見通しの評価</b></p>	<p>・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。<u>また、年次計画どおりの予算確保並びに用地取得における関係者との合意形成が得られることで、完了予定年度での完成が見込める。</u></p>
----------------------------	--



<p><b>7 対応方針(原案)</b></p>	<p>「事業継続（評価B）」</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
--------------------------	--

<p><b>7 対応方針(原案)</b></p>	<p>「事業継続（評価B）」</p> <p>・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。</p> <p>・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。<u>また、年次計画どおりの予算確保並びに用地取得における関係者との合意形成が得られることで、完了予定年度での完成が見込める。</u></p>
--------------------------	--

## ○建設局所管事業(街路事業) 平成26年度 事業再評価 評価一覧表

No.	事業種別 事業名 [再評価理由]	事業内容	事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの 初評価事業は開始時計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方			
1	街路事業 JR片町線・東西線 連続立体交差事業  [再評価後 5年経過(3回目)]	[規模] 延長 L=1.3km 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  [目的] JR片町線・東西線を地下化することにより、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。	着工準備採択 H12 都市計画決定 未定[未定] 事業認可 未定[未定] 事業完了 未定[未定] 総事業費 650[650]億円 既投資額 3[2]億円  進捗率 事業費べ-ス 0.4%[0.3%] 用地取得率 ー%[ー%] 工事進捗率 ー%[ー%]  ○変更点 なし	1.40	視点 毎の 評価	事業の必要性 A~C  事業の 実現見通し D  事業の優先度 C	・本路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)を除去し、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。 ・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。 ・財政状況の厳しい中、連続立体交差事業は事業中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。本路線は未着手であるため、事業中路線の進捗を見極めながら着手時期を検討する。 ・本事業は、3箇所の踏切を除去し、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。	
平成21年度 事業再評価							前回評価以降の 実施状況	
有識者の意見			対応方針の概要					
事業の必要性は認められるが、今後5年間の進捗としては事業化に向けた関係機関との協議等を行い、都市計画決定を行うことにとどまることから、評価は「事業継続(C)：限定的な実施にとどまるもの」とする。			事業の遅延により、道路交通の円滑化や踏切事故の解消など、安全・安心な市民生活に資する基盤整備が遅れるため、周辺の開発動向などを踏まえて都市計画決定・事業認可取得等の行政手続きを円滑に進められたい。また、事業効果を高める観点から、同時期に施行が予定されている土地区画整理事業と適切に連携するよう対応されたい。				事業化に向けた概略設計、関係機関との協議等を行い、周辺の開発動向を踏まえたうえで、今後5年間に都市計画決定等の行政手続きを進めていく。事業の遅延により、道路交通の円滑化や踏切事故の解消など、安全・安心な市民生活に資する基盤整備が遅れるため、周辺の開発動向等を踏まえて都市計画決定・事業認可取得等の行政手続きを円滑に進める。また、事業効果を高める観点から、同時期に施行が予定されている土地区画整理事業と適切に連携することとする。	JRおおさか東線の計画決定に伴う、影響検討を平成23年度に実施したが、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。 本事業の着手については、事業中の他の連続立体交差事業の進捗状況を見定めて決定する。

No.	事業種別 事業名 [再評価理由]	事業内容	事業の概況 ※[]内は前回評価時のもの 初評価事業は開始時計画値	費用便 益分析 (B/C)	所管局の考え方		
3	街路事業 大和川北岸線 (公園南矢田) 整備事業  [再評価後 5年経過(3回目)]	[種別] 街路整備(道路新設)  [規模] 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))  [目的] 市南部の機能的な道路ネットワークの形成、敷津長吉線等の市南部の東西幹線道路の渋滞緩和など	事業開始 H7 事業完了 H29[H25] 総事業費 27[27]億円 既投資額 26[26]億円  進捗率 事業費べ-ス 96%[96%] 用地取得率 94%[94%] 工事進捗率 98%[98%]  ○変更点 なし	ー	視点 毎の 評価	事業の必要性 A~C  事業の 実現見通し B  事業の優先度 C	・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。 ・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。 ・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。 ・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。
平成21年度 事業再評価							前回評価以降の 実施状況
有識者の意見			対応方針の概要				
「重点整備路線」に位置付けられていないものの、事業進捗率が高く事業完了の目途が立っており、残る歩道未整備区間における歩行者の安全性の確保に向け、着実に継続実施を図る必要があることから、評価は「事業継続(B)：予算の範囲内で着実に継続実施するもの」とする。			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が、残りの用地取得件数が少ないことから、平成25年度の事業完了をめざし、予算の範囲内で着実な事業進捗に努めていく。				残りの用地取得件数が少ないことから、予算の範囲内で着実な事業進捗を目指したが、取得する用地の権利関係が複雑であるため用地取得に至っていない。 その為完了年度を平成29年度まで延長した。