

事業再評価調書(2回目以降)

<p><b>事業名</b></p>	<p>大和川北岸線（公園南矢田） 整備事業</p>	
<p><b>担当</b></p>	<p>建設局道路部街路課 （連絡先TEL：6615-6753）</p>	
<p><b>1 再評価理由</b></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）</p>	
<p><b>2 事業概要</b></p>	<p>①所在地 図1参照</p>	<p>住吉区荻田6丁目～東住吉区公園南矢田4丁目</p>
	<p>②事業目的</p>	<p>・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。</p>
	<p>③事業内容</p>	<p>・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））</p>
<p><b>3 事業の必要性の視点</b></p>	<p>①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</p>	<p>・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）</p>
	<p>②定量的効果の具体的な内容</p>	<p>[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 ・地域社会 ・地域経済</p>
	<p>③費用便益分析</p>	<p>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。</p>
	<p>④定性的効果の具体的な内容</p>	<p>[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</p>
	<p>⑤事業の必要性の評価</p>	<p>・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。</p>
	<p>評価 A～C</p>	

	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
	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"> <li>・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。</li> </ul>			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"> <li>・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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>			評価 C
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>			
7 対応方針 (原案)	<p>「事業継続（評価B）」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>			評価 B