

事業再評価調書 (2回目以降)

<p><b>事業名</b></p>	<p>東野田河堀口線（上本町） 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>天王寺区上本町1丁目～中央区上本町西5丁目</p>
	<p>②事業目的</p>	<p>・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じ、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。</p>
	<p>③事業内容</p>	<p>・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）</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）</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 ・歩行の安全性と快適性の向上  [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 図2参照</p>	<p>[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 ・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  [分析結果] 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>
	<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。</p>
<p>評価</p>	<p>A～C</p>	

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