

## 事業再評価調書(2回目以降)

事業名	津守阿倍野線 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 図1参照	西成区旭3丁目～西成区梅南1丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、本市南西部の西成区と阿倍野区を東西に結ぶ幹線路線である。特に西成区内においては、東西の幹線道路の整備が進んでおらず、十分な道路ネットワークが形成されていない状況にある。</li> <li>本事業区間を整備することでより機能的な道路ネットワークを形成し、区内における自動車交通流の円滑化を図る。特に、事業区間東端の花園交差点においては、東西道路の歪な線形を解消することができ、自動車交通流の円滑化、歩行者空間の整備による安全性などが向上する。さらに本路線は、大阪市地域防災計画において避難路に位置づけられるとともに、大阪市密集住宅市街地重点整備プログラムでも特に優先的に取り組みが必要な密集市街地(優先地区)における防災骨格を形成する路線に位置付けられており、整備によって防災機能の向上を図る。</li> </ul>
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>街路整備(道路拡幅) 延長 L=680m 幅員 W=25m(両側4車線、歩道あり) 現状(幅員W=15m、車線数片側1車線、歩道あり)</li> </ul>
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"> <li>本路線の整備により東西方向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。</li> <li>大阪市密集住宅市街地重点プログラムにおいて密集市街地(優先地区)の防災・減災の推進に資する骨格路線に位置付けられるとともに局運営方針でも重点整備路線に位置付けており、重点的に予算を確保し優先的に進める事業としている。</li> <li>自動車交通量 10,892台/日(平成17年度建設局調査)⇒7,974台/日(平成22年度道路交通センサス)</li> </ul>
	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"> <li>交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>①走行時間短縮便益</li> <li>②走行経費減少便益</li> <li>③交通事故減少便益</li> </ul> </li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民 ・ 道路利用者 ・ 地域社会 ・ 地域経済</li> </ul>
	③費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>[分析結果]</p> <p>費用便益比 B/C=1.24(総便益B:111.9億円、総費用C:90.0億円)</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"> <li>機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>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</li> <li>安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>沿道土地利用の高度化</li> <li>供給処理施設(水道、ガス、電気、下水等)の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民 ・ 道路利用者 ・ 地域社会 ・ 地域経済</li> </ul>
	⑤事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線の整備により東西方向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い。また、大阪市密集住宅市街地重点プログラムの密集市街地(優先地区)における防災骨格を形成する路線であるため防災機能の向上を図るためにも整備の必要性は高い。</li> </ul>

	事業開始時点 (平成8年5月)	前回評価時点 (平22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	事業開始年度 平成8年度 着工年度 平成8年度 完了予定年度 平成12年度	事業開始年度 平成8年度 着工年度 平成8年度 完了予定年度 平成27年度	事業開始年度 平成8年度 着工年度 平成8年度 完了予定年度 平成30年度
	②事業規模	用地取得必要面積 5,700㎡ 整備必要面積 14,750㎡	用地取得必要面積 6,750㎡ 整備必要面積 17,000㎡	用地取得必要面積 6,750㎡ 整備必要面積 17,000㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 4,194㎡ 整備済面積 400㎡	用地取得済面積 5,761㎡ 整備済面積 1,500㎡
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 62% 工事進捗率 2%	用地取得率 85% 工事進捗率 9%
	③総事業費	49億円	67億円	67億円
	うち既投資額	—	44億円	48億円
	進捗率 図4参照	—	66%	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	・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た。		
	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>・本路線は用地取得も進捗しており、まとまって用地取得できた街区から順次歩道整備を行っている。また、大阪市密集住宅市街地重点整備プログラムにおいて密集市街地の防災・減災の推進に資する骨格路線に位置付けられているとともに局運営方針においても重点整備路線と位置付け、重点的に予算を確保している。そのため、用地取得が終われば集中的に工事を実施し、完了予定年度での完成を見込んでいる。</li> </ul>			評価 A
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>・本事業は、大阪市密集住宅市街地重点整備プログラムにおいて密集市街地の防災・減災の推進に資する防災骨格路線に位置付けられているとともに、局運営方針でも地震時における重点密集市街地の被害を軽減するための防災環境軸の核となる路線として重点整備路線に位置付けられている。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成30年度の完成に向け計画的に実施しており、特に影響はないと考えられる。</li> </ul>			評価 A
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年度の事業再評価における対応方針は「事業継続（A）」であり、現在、その方針に沿って事業を実施し、平成30年度の完成を見込んでいる。</li> </ul>			
7 対応方針（案）	<b>事業継続（A）</b>			
（理由）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備は、本市南西部における東西方向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な事業である。また、大阪市密集住宅市街地重点整備プログラムにおいて密集市街地の防災・減災の推進に資する骨格路線に位置付けられているとともに、局運営方針でも重点整備路線と位置付け必要性の高い路線である。そのため、重点的に予算を確保し、事業進捗を図っていることから「事業継続（A）」とする。</li> </ul>			
8 今後の取組方針（案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、道路ネットワークの形成や地域の防災機能向上のためにも整備が必要な路線として予算を確保し、用地取得完了後、集中的に工事を実施するなど、完了予定年度での完成に向けて重点的に事業を実施する。</li> </ul>			

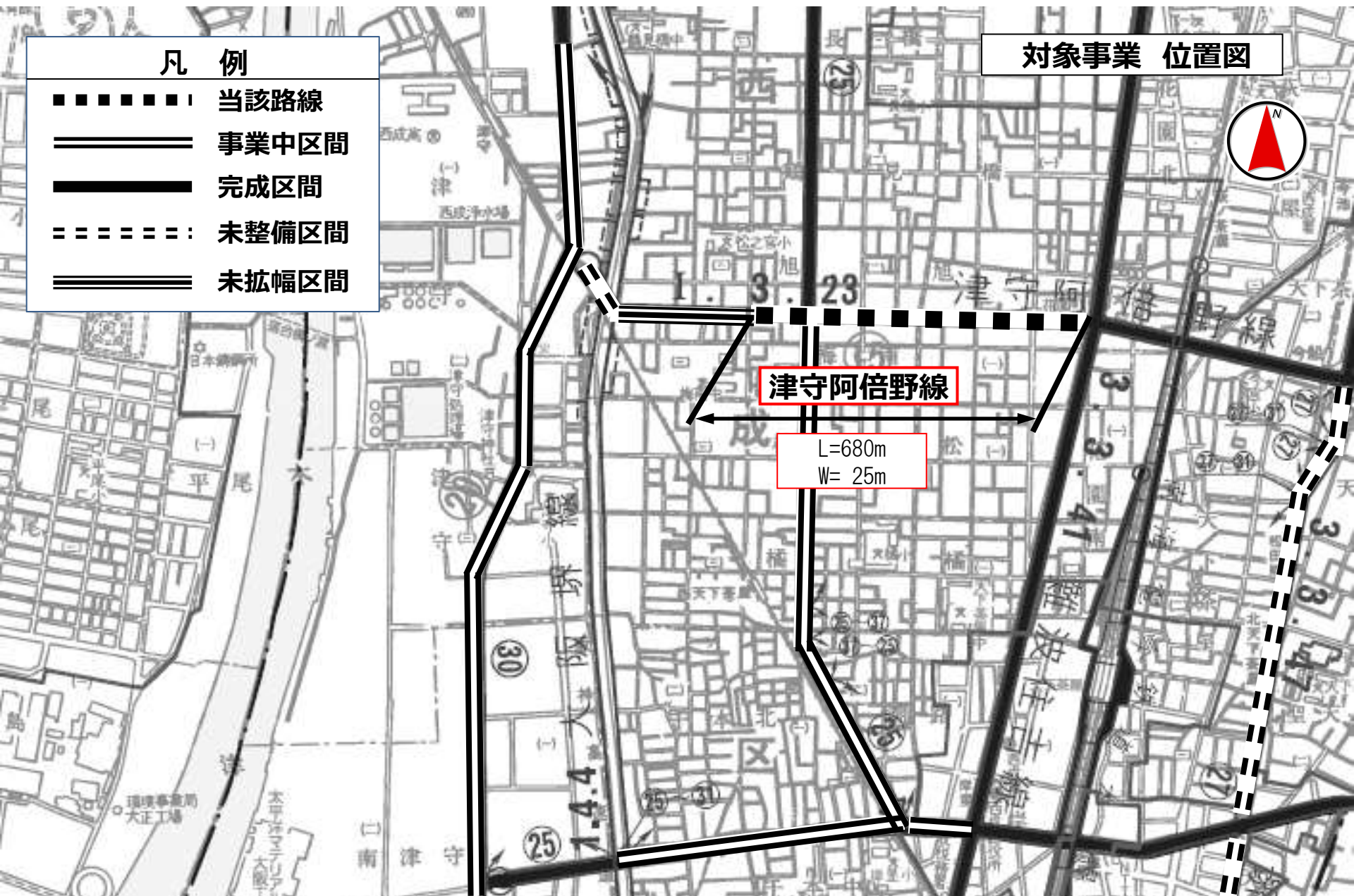
図1 位置図

(2事業概要①所在地)

西成区旭3丁目～西成区梅南1丁目

- | 凡 例       |       |
|-----------|-------|
| ■ ■ ■ ■ ■ | 当該路線  |
| ====      | 事業中区間 |
| ————      | 完成区間  |
| :-:-:-:-  | 未整備区間 |
| ====      | 未拡幅区間 |

対象事業 位置図



# 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	5.7
交通経費減少	0.3
交通事故減少	0.0
合計 (初年便益)	6.0
便益総額の 現在価値	111.9

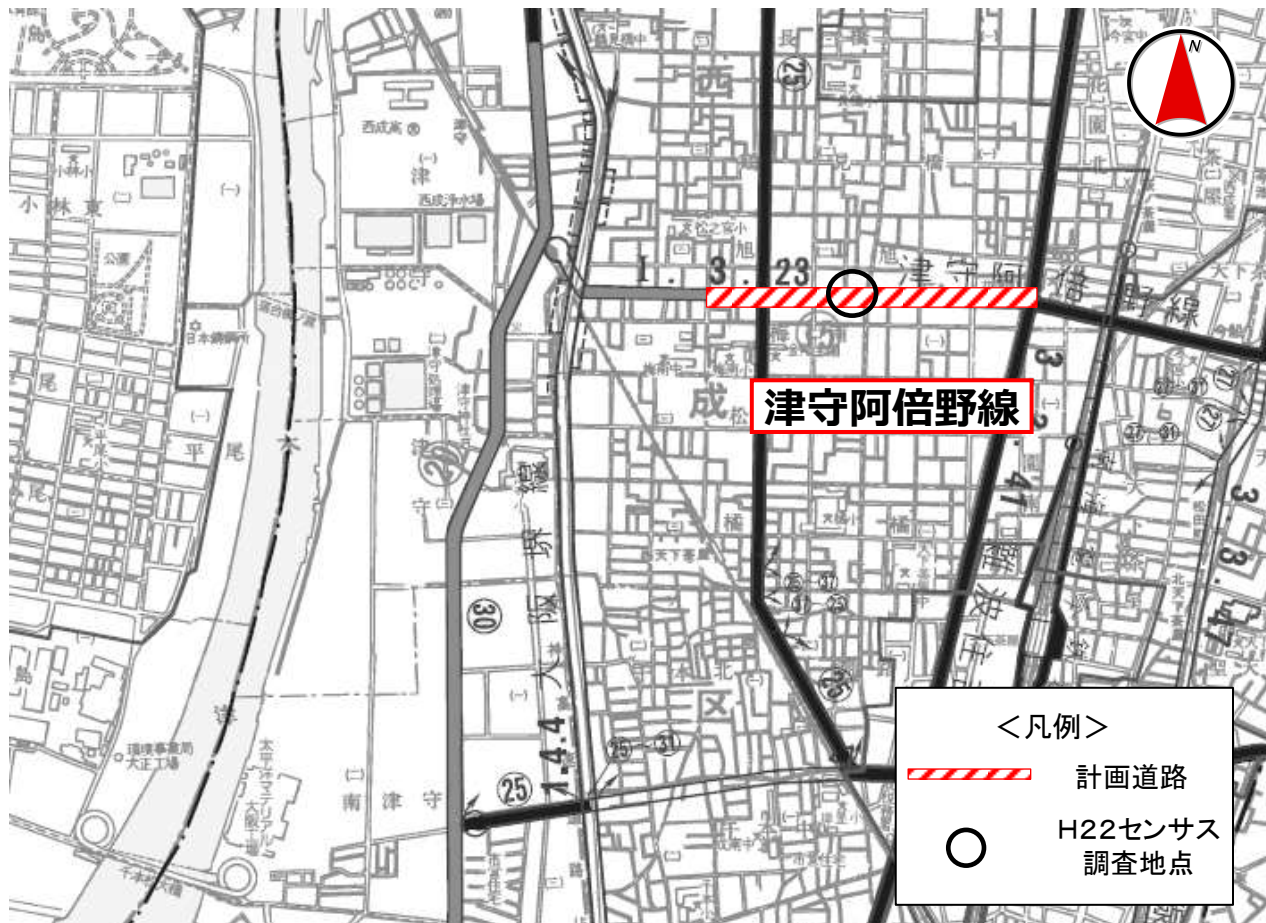
費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	66.5
維持管理費 (単純合計)	1.1
投資総額の 現在価値	90.0

社会費用便益比 (B/C)	1.24
------------------	------

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。

計画道路と競合道路の概要





# 図3 進捗状況

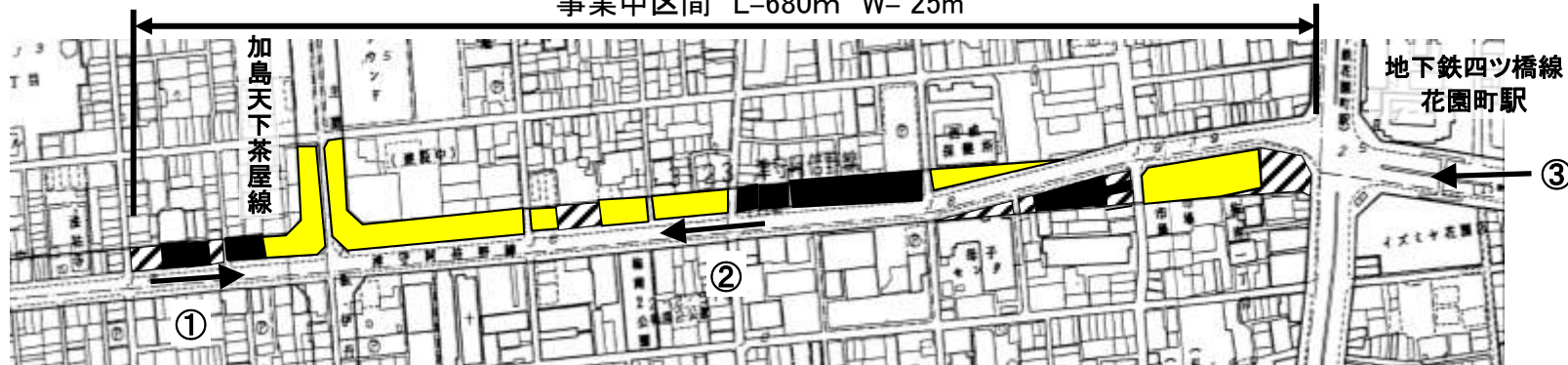
# (4 事業の実現見通しの視点 ③事業規模)

残事業の内容

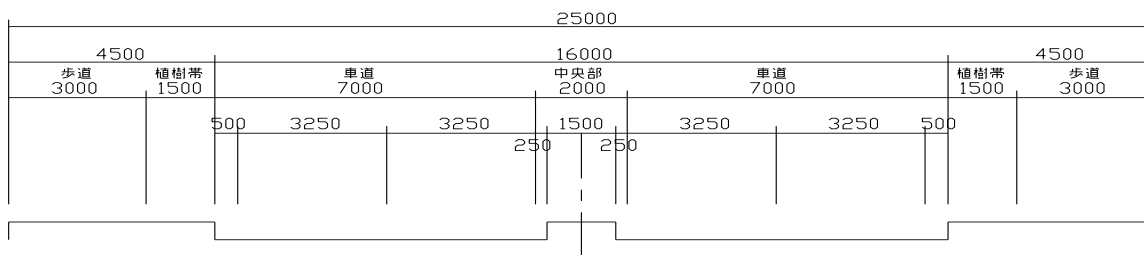
●用地取得 20件 (989㎡) ●道路工事(延長680m、面積17,000㎡) ●残事業費 約18億円



事業中區間 L=680m W= 25m



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: 85% (面積ベース)  
 工事進捗率: 9% (面積ベース)  
 事業費ベース進捗率: 73%

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：%)

