

事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	[道路] 市道西成区第369号線道路改良事業		
担 当	建設局道路部道路課（電話番号：06-6615-6782）		
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		
2 事業概要	①所在地 図1参照	西成区北津守4丁目～津守2丁目	
	②事業目的	<p>本路線は、大阪市西部に位置し、幹線道路に囲まれた運輸、倉庫業などの産業施設が密集している地域にあり、大型自動車の交通量が非常に多く、周辺地域における重要な補助幹線道路で、沿道には広域避難場所に指定されている西成公園や西成高等学校等の公共施設が存在し、歩行者ならびに自転車の通行量が多い。</p> <p>このため、本事業において、現況幅員約5.5mの道路を歩道を有する10～13mの道路に拡幅、歩車道の分離を行うことにより、自動車交通の円滑化及び歩行者等の通行の安全性の確保を図るとともに、防災性の向上を図るものである。</p>	
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備（拡幅） 延長 L=950m 幅員 W=10～13m（両側2車線 歩道有） （現道幅員 W=約5.5m） 	
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"> ・本路線は周辺地域にある産業施設に起因する大型自動車の交通量が非常に多く、今後も地域の経済活動を支える重要な補助幹線道路として利用される道路である。 ・本路線は狭隘な道路であるが、事業採択時点より依然として大型自動車の交通量が多く、歩行者ならびに自転車の安全対策及び緊急車両を含む自動車の円滑な交通の確保のために事業の必要性は依然として高い。 ・また、沿道には広域避難場所に指定されている西成公園や西成高等学校等の公共施設が存在するため拡幅することにより、災害時における地域の避難路が確保できるため、事業の必要性は高い。 	
	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 ④歩行者安全性・快適性の向上に関する便益 <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） ・道路投資の評価に関する指針（案）第2編 総合評価（平成11年11月 道路投資の評価に関する指針検討委員会）に示された手法に準じて実施 <p>[分析結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比 B/C=1.33 （総便益B：39.6億円、総費用C：29.9億円） 	
	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沿道環境の改善 ・災害時における避難路及び災害遮断帯などの防災空間の確保 ・沿道土地利用の高度化 ・供給処理施設（水道、ガス、電気等）の収用空間の確保 <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	<p>西成区第369号線は、沿道に運輸、倉庫業など産業施設が立地し、地域の経済・産業を支える重要な補助幹線道路として利用されているため、円滑な車両通行を確保する必要がある。</p> <p>また、広域避難場所に指定されている西成公園や西成高等学校などの公共施設も面しており、歩行者、自転車の安全な通行を確保するために、早急な道路整備が必要である。</p>	<p>評価 A～C</p>	

	事業開始時点 (平成15年4月)	前回評価時点 (平成23年3月)	今回評価時点 (平成28年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	事業採択年度 平成 15年度 着工年度 平成 15年度 完了予定年度 平成 21年度	事業採択年度 平成 15年度 着工年度 平成 15年度 完了予定年度 平成 26年度	事業採択年度 平成 15年度 着工年度 平成 15年度 完了予定年度 平成 32年度
	②事業規模	用地取得： 3,543㎡ 道路整備： 950m	用地取得： 3,543㎡ 道路整備： 950m	用地取得： 2,612㎡ 道路整備： 950m
	うち完了分	—	用地取得： 2,156㎡ 道路整備： 60m	用地取得： 2,335㎡ 道路整備： 330m
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 61% 工事進捗率 6%(暫定)	用地取得率 89% 工事進捗率 41%
	③総事業費	25億円	25億円	23億円
	うち既投資額	—	15.5億円	19.1億円
	進捗率 図4参照	—	62%	82%
	④事業内容の変更状況とその要因	・南側区間は、沿道施設が下水処理場や産業施設であることから、歩道幅員を5.5mから2.5mへ変更し、これに伴い道路の総幅員を13mから10mに見直した。		
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	・用地取得の難航により事業が長期化していた。また、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、用地取得のできた区間から道路整備を行い、一部区間については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、残る用地の確保については、西成公園、津守下水処理場の市有地のみであるため関係部局と調整を行い用地処理を進め、道路整備を行うことで完了予定年度での完成を見込んでいる。 		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"> ・道路事業においては既存の道路施設を適切に維持・管理し、効果的・効率的に活用するため維持管理費の確保を最優先課題としている。また、安全・安心で快適な市民生活を支える道路空間を確保するため、防災対策や交通事故対策など各種施策を実施している。 ・本路線は道路改良事業における「緊急性が高く、集中的に整備する必要がある箇所」として位置付けており、予算化を行い、鋭意、事業の進捗を図っている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備を行うことができず、狭隘部の解消が図れないことから、車両の円滑な通行を確保することが困難となり、また、歩行者の安全性確保も図れない。 ・緊急車両の円滑な通行による防災性の向上、歩行者空間の確保による歩行者の安全安心の享受、自動車利用者における通行円滑化の享受が遅れる。 		評価 B	
6 特記事項	・平成23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、現在、その方針に沿って事業を実施している。			
7 対応方針（案）	事業継続（B）			
（理由）	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、歩行者等の安全対策ならびに自動車交通の円滑化、さらに防災上の面から必要性が高い事業である。本路線北側の住居地域である区間においては、歩車道分離の道路整備も完了しており、事業効果は概ね発現されている。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ことから「事業継続（B）」とする。 			
8 今後の取組方針（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、歩行者等の安全対策ならびに自動車交通の円滑化、さらに防災機能向上のためにも整備が必要な路線として、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、完了予定年度での完成に向けて取組む。 			

図2 費用便益分析の概要

(3 事業の必要性の視点 ③費用便益分析)

便益(単位:億円)

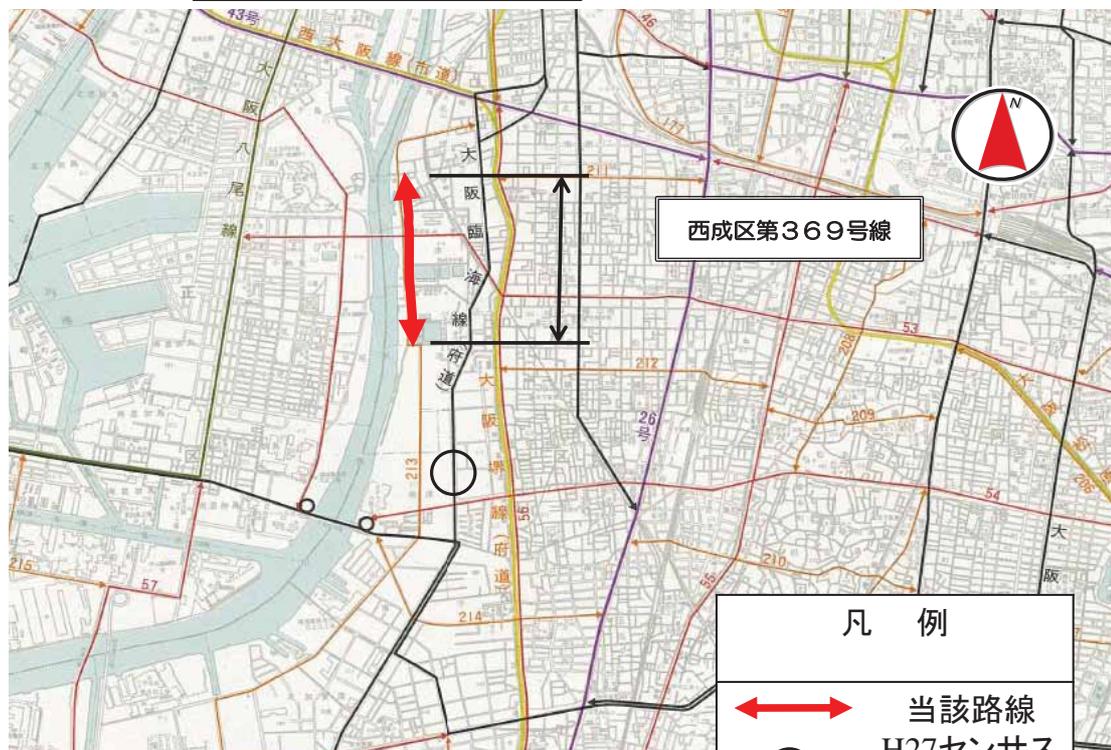
走行時間短縮	1.2
走行経費減少	0.1
交通事故減少	0.1
歩行者安全性・快適性の向上	0.8
合計(初年便益)	2.2
便益総額の現在価値	39.6

費用(単位:億円)

事業費 (単純合計)	23.4
維持管理費 (単純合計)	1.5
投資総額の現在価値	29.9

社会費用便益費(B/C)	1.33
--------------	------

計画道路の概要



西成区第369号線

凡 例



当該路線
H27センサス
調査地点



図3 進捗状況

(4 事業の実現見通しの視点 ②事業規模)

残事業の内容

●用地取得2件(277㎡) ●道路工事(延長620m、面積6,200㎡) ●残事業費 約4億円



凡例

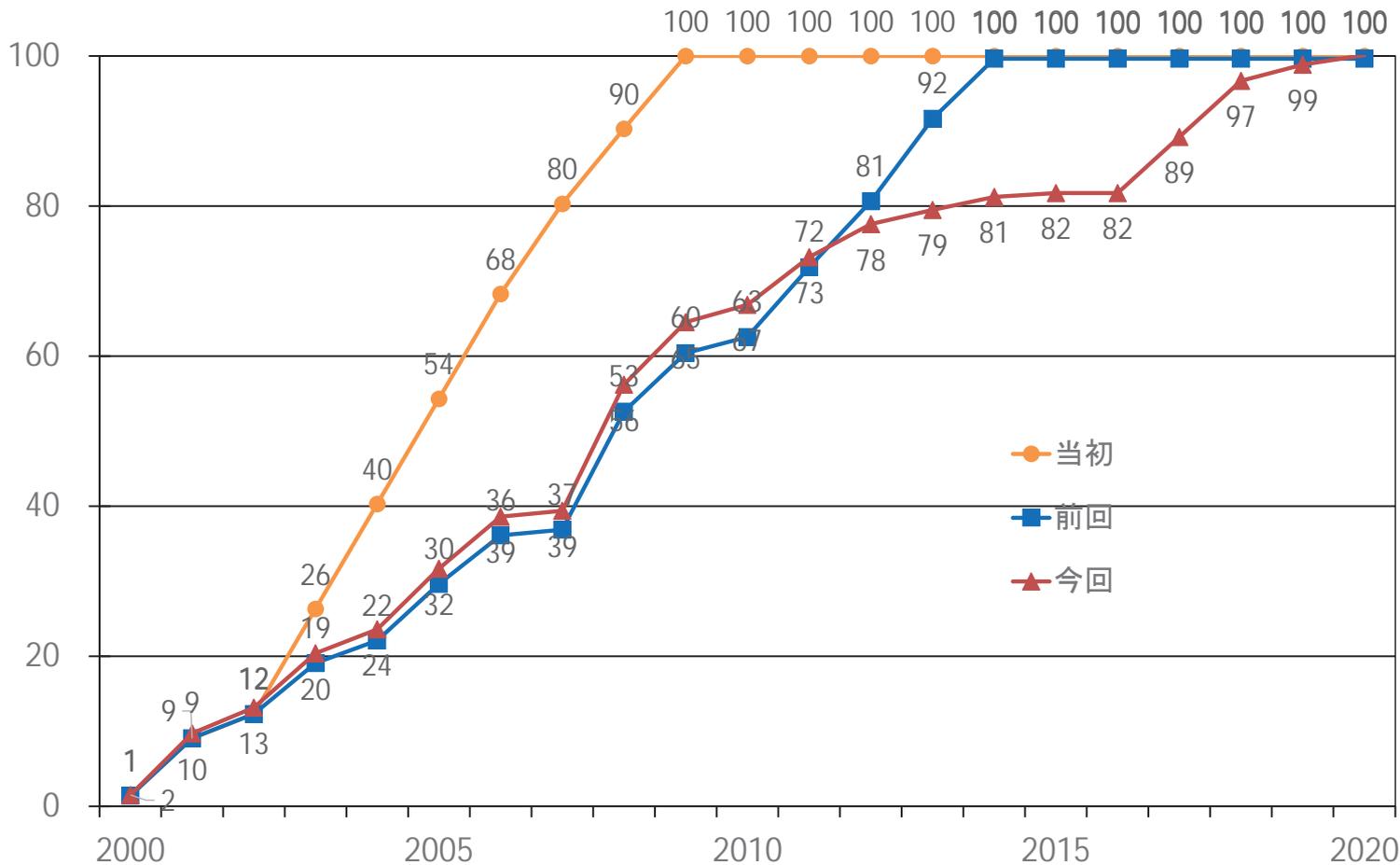
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件(市有地)

工事進捗率: 41% (面積ベース)
 用地取得進捗率: 89% (面積ベース)
 事業費ベース進捗率: 82%



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)



■道路事業における定量的効果（費用便益分析）について

道路事業で整備される道路の効果に対する定量的な評価（費用便益分析）は、自動車交通の走行環境改善に資する評価について、国土交通省より発出されている「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）に基づき、十分な精度で計測が可能かつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」に関する便益を算出し、費用との比較を行うことで評価することを基本とするが、道路整備に伴う効果には、基本便益以外にも多岐にわたる効果が存在しており、当該事業により効果があることから、歩行者の通行に対する安全性・快適性の向上に資する評価を「道路投資の評価に関する指針（案）第 2 編 総合評価」（平成 11 年 11 月 道路投資の評価に関する指針検討委員会）に基づき「歩行者安全性・快適性の向上」に関する便益を算出し、費用との比較もあわせて行う。

- 「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）
 - 自動車交通の走行環境の改善に関する評価
 - ・ 走行時間短縮便益
 - ・ 走行経費減少便益
 - ・ 交通事故減少便益
- 「道路投資の評価に関する指針（案）第 2 編 総合評価」（平成 11 年 11 月 道路投資の評価に関する指針検討委員会）
 - 歩行者の通行に対する安全性・快適性の向上に関する評価
 - ・ 歩行者安全性・快適性の向上に関する便益

■算定方法について

1. 費用便益分析の基本的な考え方

- ・費用便益分析は、ある年次を基準年として道路整備が行われる場合と行われない場合について、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う便益の増分と費用を比較することにより分
- 析、評価を行う。
- ・車道整備に伴う効果としては、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について基本の便益として算出する。
 - ・道路整備に伴う効果には上記の基本便益以外にも多岐にわたる効果が存在しており、当該事業により効果がある歩行者の通行に対する安全性・快適性についても便益として反映する。
 - ・費用としては、道路整備に要する事業費および維持管理に関する費用が挙げられる。

◇費用便益比＝（総便益の現在価値）÷（総費用の現在価値）

- ・総便益の現在価値＝走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益＋歩行者安全性・快適性の向上に関する便益
- ・総費用の現在価値＝事業費＋維持管理費

2. 費用および便益算出の前提

・費用便益分析にあたっては、算出した各年度の便益、費用の値を割引率を用いて現在価値に換算

し分析する。

- 現在価値算出のための割引率 : 4%
- 基準年次 : 評価時点
- 検討年数 : 50年

・本事業は、小規模な事業であるため、交通流推計については、簡略な手法により行うこととする。

- ✓ 道路改良事業完了後においても、道路ネットワークの変化や車線数の増加も無いことから、交通量の変動は少ないと想定。

3. 便益の算定

(道路整備に伴う便益)

1) 便益算定の考え方

・各便益は、道路の整備・改良が無い場合の費用(損失額)から、道路整備・改良がある場合の費用(損失額)を減じた差として算定する。

2) 「走行時間短縮便益」

・走行時間費用は、当該路線の走行時間に時間価値原単位を乗じて算定する。

3) 「走行経費減少便益」

・走行経費は、走行距離単位当りで計測した原単位を用いて算定する。

4) 「交通事故減少便益」

・交通事故による社会的損失は、事故率を基準とした算定式を用いるほか、過去における人身事故発生状況に対する損失額を考慮して算定する。

5) 「歩行者安全性・快適性の向上に関する便益」

・歩行者通行に対する効果は、当該道路を利用すると想定される世帯数に原単位を乗じて算定する。

(総便益の現在価値の算定)

道路改良事業完了後の供用開始年を起算年として、検討期間の各年次における各便益を基準年価格に割引し、それらを合計した額が総便益の現在価値となる。

4. 費用の算定

1) 道路整備に要する事業費

・道路整備に要する事業費は「工事費」、「用地費」、「補償費」が対象となる。

2) 道路の維持管理に要する費用

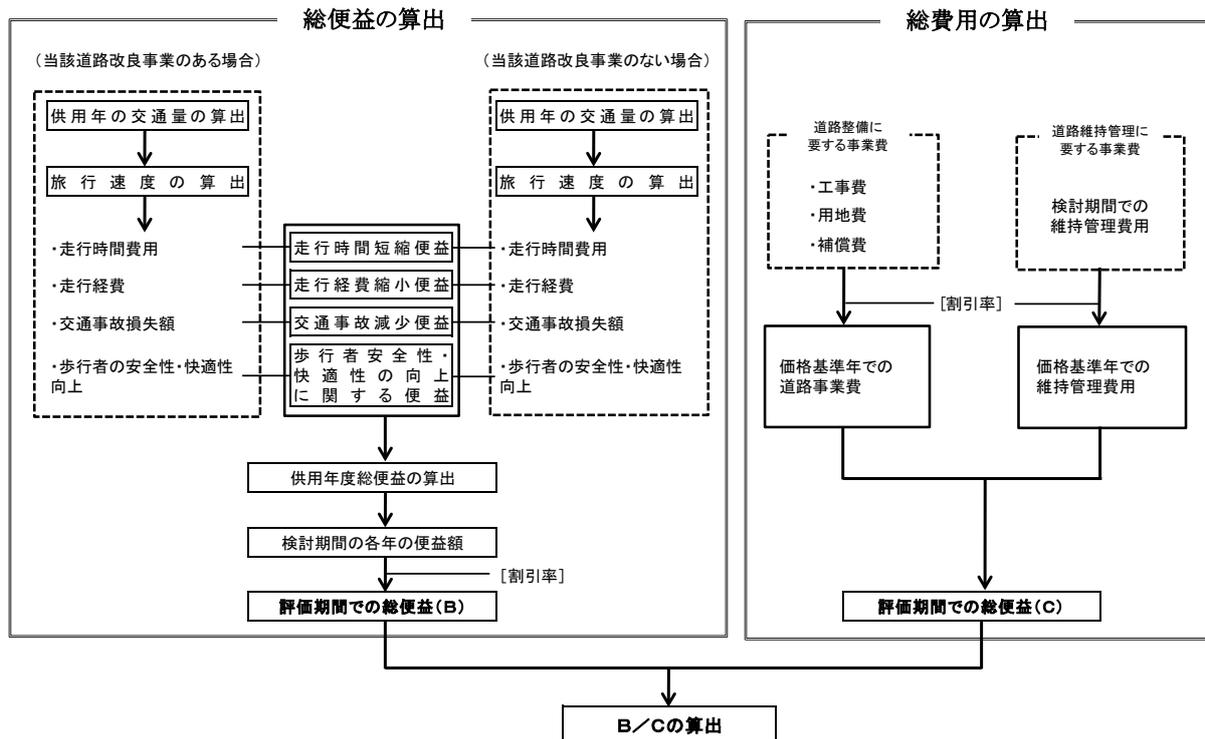
・道路の維持管理に要する費用としては「道路維持費」、「道路清掃費」、「オーバーレイ費」等が考えられる。

- ・道路維持管理費の設定にあたっては、既存の路線での実績を参考に設定する。

3) 総費用の現在価値の算定

- ・事業費については事業期間、維持管理費については検討期間の各年次の費用を基準年価格に割戻し、それらを合計した額が総費用の現在価値となる。また、再評価時点までの各年次の費用は、物価変動分を除外するため、最新のGDPデフレーターを用いて、基準年次の実質価格に変換する。

費用便益分析フロー



[費用便益の算定]

◆路線名：市道 西成区第369号線 (L=950m、W=10~13m)

1. 各種の時点及び期間

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
価格基準年	平成28年度
供用年	平成33年度
検討期間	供用年から50年

2. 当該道路と周辺道路ネットワークの概要

当該道路周辺には都市計画道路を含む道路ネットワークが整備されているが、改良後も車線数が変わらないことから、本事業による周辺道路への車両流出等の影響はほとんど無いものと考えられる。



図一西成区第369号線と周辺の道路状況

3. 費用便益分析の結果

①交通量、旅行速度の算定

	道路改良なし	道路改良あり
交通量(台/日)	4,006	3,994
走行速度(km/h)	20	40

②総便益(B)の算定

(単位:円/年)

	道路改良なし	道路改良あり	初年便益
基準年	平成28年度		
供用年	平成33年度		
走行時間短縮便益	2.3	1.1	1.2
走行経費減少便益	0.5	0.4	0.1
交通事故減少便益	0.2	0.1	0.1
歩行者安全性・快適性の向上便益	0.0	0.8	0.8
合計(初年便益)			2.2

便益総額の現在価値(B)=

39.6

③総費用(C)の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成28年度		
投資総額の単純合計(億円)	23.4	1.5	24.9
投資総額の現在価値(億円)	29.4	0.5	29.9

④評価指標の算定結果(B/C)の算定

社会費用便益比CBR	B/C=	1.33
------------	------	------

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。