

事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	[街路] 河堀口舎利寺線	
担 当	建設局 道路部 街路課 （電話番号：06-6615-6753）	
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年間の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17年度より交付金化)	
2 事業概要	①所在地 図1参照	生野区生野東1丁目～舎利寺3丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、市東南部の生野区において、東西を連絡する補助幹線道路である。 ・当該区間は、南北を縦断している豊里矢田線と森小路大和川線を結ぶものであり、建物の老朽化や建て詰まり、狭隘道路、公園・オープンスペースの不足など、防災面や住環境面で多くの問題を抱えている生野区南部地区において、面的な老朽住宅密集市街地整備と一体となって整備を行うものである。 ・本路線の整備を行うことにより、戦前に市街化された当地区の防災性の向上が図られ、地区内交通が周辺の幹線道路へのアクセスが容易となり利便性の向上が図れる。また、併せて電線類を地中化し、無電柱化することにより、安全で快適な道路空間の整備を図る。さらに、「大阪市防災まちづくり計画」において、生野区南部地区は老朽化した木造共同・長屋建住宅や狭あい道路が多く存在している密集住宅市街地として防災性向上重点地区に位置付けられていることから、防災上も重要である。
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備（拡幅） 延長 L=880m 幅員 W= 15m(両側2車線 歩道有) (現道幅員 W=6.5m)
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"> ・本路線を含む生野区南部地区一帯は、老朽化した木造住宅が密集し、狭い道路が多く、また、公園などのオープンスペースが不足しており、災害時に大きな被害を受ける恐れがあることから、面的整備が進められている。その中で、住民からの嘆願書が提出されるなど、地区中央部を東西に貫通する道路として早期整備を求められている。 ・近年、本市を取り巻く財政状況が非常に厳しいことから、事業中路線において、選択と集中の観点から、重点的に投資を行う路線を選定し、事業を進めている。 ・本事業は、重点整備路線には位置付けられていないものの、「大阪市防災まちづくり計画」において「防災性向上重点地区」に位置付けられており、生野区南部地区の面的整備と一体となって整備を進める必要がある。 ・自動車交通量 勝山通線 28,624台/日 （平成27年度道路交通センサス） 生野線 7,027台/日 （平成27年度道路交通センサス）
	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 ・都市防災性向上効果 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会
	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）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=2.46 （総便益B：188.7億円、総費用C：76.8億円）
	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周辺環境の改善 ・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 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線を含む生野区南部地区一帯は、老朽化した住宅が密集し、狭い道路が多く、また、公園などのオープンスペースが不足しており、災害時に大きな影響を受ける恐れがあることから面的整備が進められている。その中で地区中央部を東西に貫通する道路として、早期整備を求める嘆願書が住民から提出されるなど、事業の必要性は高まっている。 ・また、防災性向上重点地区に位置付けられていることから、防災上も重要である。

		事業開始時点 (平成10年3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 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 15年度	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 31年度	事業採択年度 平成 9年度 着工年度 平成 9年度 完了予定年度 平成 34年度
	②事業規模	用地取得：6,700m ² 道路整備：13,200m ²	用地取得：6,700m ² 道路整備：13,200m ²	用地取得：6,700m ² 道路整備：13,200m ²
	うち完了分	—	用地取得：4,952m ² 道路整備：2,100m ²	用地取得：5,871m ² 道路整備：3,815m ²
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 74% 工事進捗率 16% (先行取得用地を含む面積ベース)	用地取得率 88% 工事進捗率 29% (先行取得用地を含む面積ベース)
	③総事業費	40億円	55億円	55億円
	うち既投資額	—	41億円	44億円
	進捗率 図4参照	—	75%	79%
	④事業内容の変更状況とその要因	—		
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	・財政状況が非常に厳しいため、事業中路線においては、選択と集中の観点から、重点的に投資を行う路線を選定し、事業を進めている。本路線は、重点的に投資を行う路線に位置付けていないものの生野区南部地区整備事業と一体となって整備を進めているが予算の範囲内での事業実施に努めざるを得ないため、長期化している。		
	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	・密集住宅市街地整備のモデル事業に位置付けられている生野区南部地区整備事業において、本路線は避難経路及び延焼遮断帯としての機能を有した事業である。今後未買収地について引き続き交渉を進め、用地取得ができた区間から順次工事を実施し、完了年度での完成をめざす。			評価 A
5 事業の優先度の視点の評価	[重点化の考え方] ・用地取得率が高く、整備効果が早期に発現できる路線を「重点整備路線」、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を「完了期間宣言防災路線」として位置付け、完了時期を宣言し、重点的に財源を投入する。重点整備路線以外のその他の路線のうち、進捗率が高い、あるいは事業遅延による影響が大きい路線については、予算の範囲内で継続的に事業実施を行うものとし、それ以外の路線については、限定的な事業実施にとどめる。 ・本路線は、重点整備路線には位置付けられていないものの、生野区南部地区の面的整備と一体となって整備を進める必要がある。 [事業が遅れることによる影響] ・地元住民からの早期整備要望に答えることができない。また、防災性向上重点地区に位置付けられているが、防災機能の発揮が遅れる。 ・歩行空間の確保による歩行者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 ・都市計画法第65条により、長期にわたって制限をかけられることとなる。			評価 A
6 特記事項	平成23年の事業再評価における対応方針は「事業継続（B）」であるが、面的整備と併せて事業を行う必要があり、地元から早期道路整備を求める嘆願書が提出されるなど、予算の範囲内で着実に事業を実施している。			
7 対応方針（案）	「事業継続（評価A）」			
（理由）	・本路線は、住環境面、防災面等で多くの問題を抱える生野区南部地区の面的な老朽住宅密集市街地整備と一体となって整備を進める必要があり、区内を横断する補助幹線道路として自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全性の確保の必要性は依然として高く、住民の問題意識も高まっており、重点的に予算を確保し、生野区南部地区整備事業の完了年度である平成31年度までに事業区間西側の一方通行道路となっている区間の対面通行化（歩道整備含む）を行い、その後、残りの区間の整備を進めることで平成34年度の事業完了をめざすことから「事業継続（A）」とする。			
8 今後の取組方針（案）	・用地買収が難航しており事業が長期化しているが、住民からは早期整備を求める嘆願書も提出されていることから、重点的に予算を確保し、面的整備としての生野南部地区整備事業の完了年度である平成31年度の概成及び平成34年度の事業完了をめざす。			

図1 位置図

(2事業概要①所在地)

生野区生野東1丁目～生野区舍利寺3丁目

対象事業 位置図

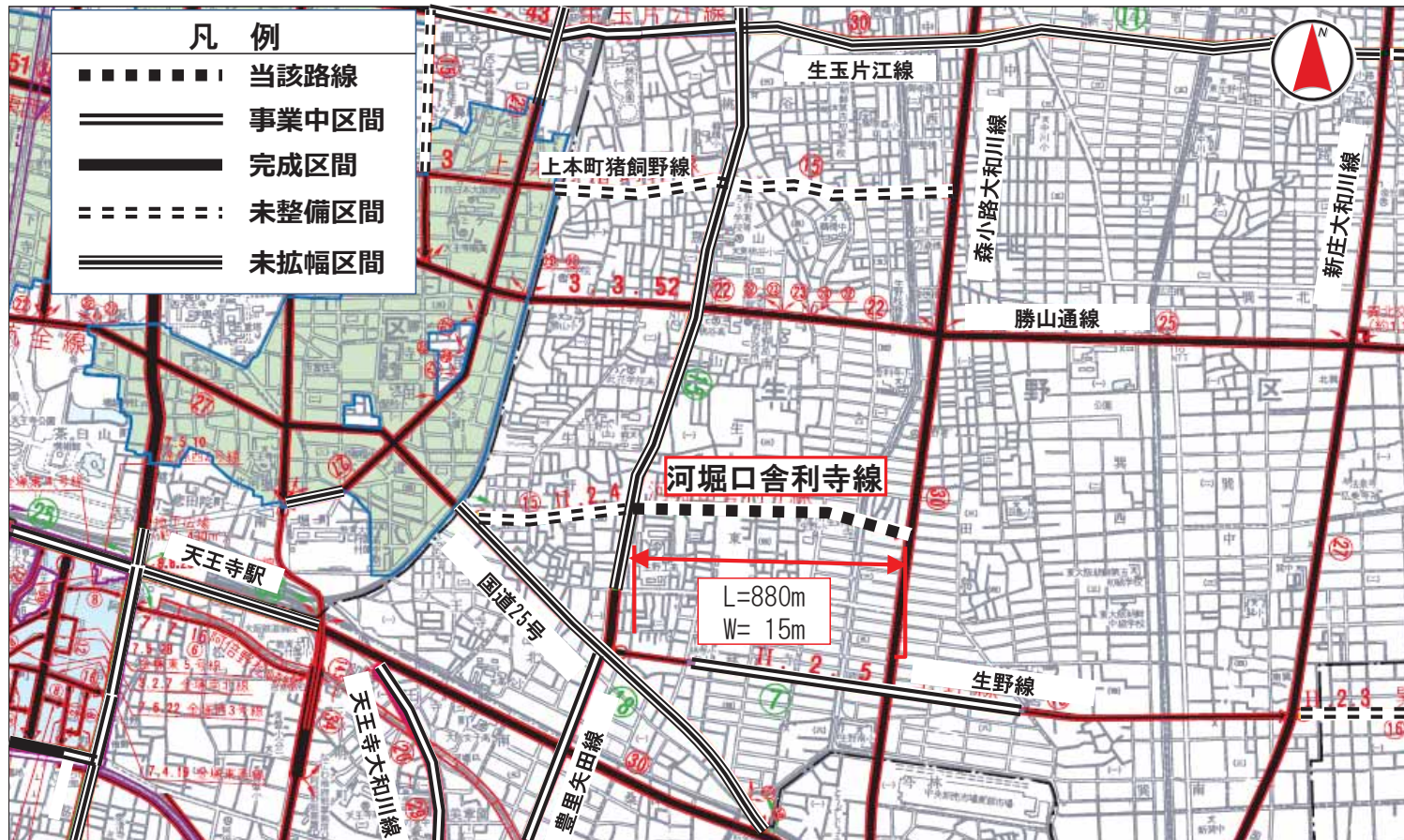


図2 費用便益分析の概要

(3事業の必要性の視点 ③費用便益分析)

便益 (単位：億円)

走行時間短縮	0.7
交通経費減少	0.0
交通事故減少	0.0
延焼遮断効果	223.3
人命保護効果	1.1
合計 (初年便益)	225.2
便益総額の 現在価値	188.7

費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	55.0
維持管理費 (単純合計)	0.8
投資総額の 現在価値	76.8

社会費用便益比 (B/C)	2.46
------------------	------

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

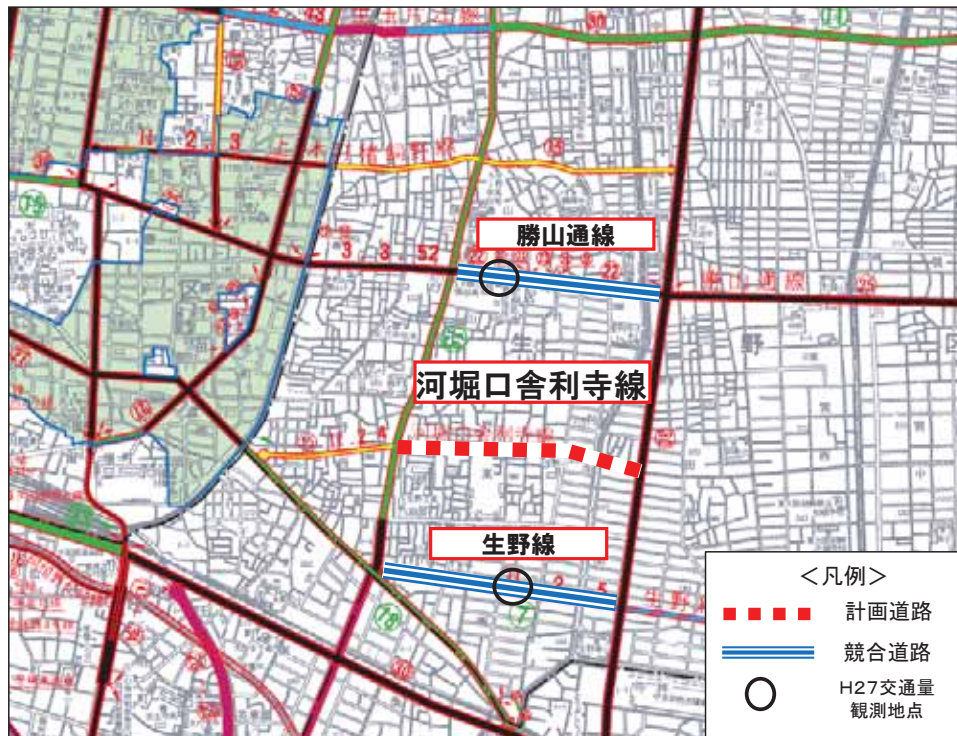


図3 進捗状況

(4 事業の実現見通しの視点 ②事業規模)

残事業の内容

●用地取得 36件 (829㎡) ●道路工事(延長630m、面積9,385㎡) ●残事業費 約11億円

①



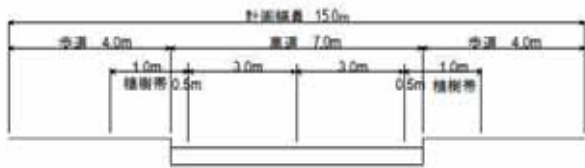
②



③



河堀口舍利寺線 事業中箇所 L=880m



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: 88% (面積ベース)

工事進捗率: 29% (面積ベース)

事業費ベース進捗率: 79%

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)

