

事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	[街路] 十三吹田線	
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	東淀川区淡路2丁目～西淡路5丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、淀川区から東淀川区を東西に結び、隣接する吹田市に至る幹線道路であり、整備することにより、大阪市の北東部から吹田市域に繋がるネットワークが形成されることになる。 また、当該地区周辺は、6m未満の狭幅員道路が多く、防災上の課題を解決する上でも重要な事業である。 本路線を整備することにより、機能的な道路ネットワークを構築し、住宅市街地における交通安全の確保を図るものである。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。
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備（新設） 延長 L=780m 幅員 W= 25m(両側4車線 歩道有)
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"> 吹田市境界で接続する大阪府の都市計画道路「十三高槻線」は、市境から吹田市南正雀付近まで整備されており、将来的には、高槻方面へのネットワークが形成されることになる。また、当該地区周辺は、幅員6m未満の狭幅員道路が多く防災上も道路整備の必要性は依然として高い。 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。 一定期間内に事業効果の発現が見込める路線を重点整備路線としているが、本路線は重点整備路線として位置付けられていないため、予算確保が難しい状況にある。 自動車交通量 新庄長柄線 16,458台/日 （平成27年度道路交通センサス） 国道423号 140,658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 <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=1.59 （総便益B：99.1億円、総費用C：62.3億円）
	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"> 本路線の整備により、淀川区から吹田市に至る幹線道路ネットワークの形成、また、現況道路が狭い道路が多い当該地区の歩行者等の安全性の向上、防災性の向上が図られることから道路整備の必要性は依然として高い。

	事業開始時点 (平成10年2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 27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40年度
	②事業規模	用地取得：11,500m2 道路整備：19,500m2	用地取得：11,500m2 道路整備：19,500m2	用地取得：11,500m2 道路整備：19,500m2
	うち完了分	—	用地取得：6,359m2 道路整備：0m2	用地取得：7,259m2 道路整備：0m2
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 55% 工事進捗率 0% (先行取得用地を含む面積ベース)	用地取得率 63% 工事進捗率 0% (先行取得用地を含む面積ベース)
	③総事業費	72億円	68億円	68億円
	うち既投資額	—	12億円	14億円
	進捗率 図4参照	—	18%	20%
	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おらず限定的な事業実施にとど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	・本路線は、重点整備路線等に位置付けられていない。引き続き買取り要望に対応しつつ、権利者調整を行い、調整の進展等に応じて事業を実施する。		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"> ・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、重点整備路線等の位置付けがない路線であるため、限定的な事業実施にとどめる路線としている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪市北東部から吹田市域に繋がる機能的な道路ネットワークの形成が遅れる。 ・現況道路は、幅員6m未満の道路が多く、防災上の問題を解消できない。 ・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 C	
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（C）」であり、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（評価C）」			
（理由）	・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高いが、限られた予算の中で、早期事業効果の発現が困難な本路線への重点的な予算配分は難しく、限定的な事業実施にとどめざるを得ない。引続き建築制限が課されている地権者の買取要望への対応などに努めることから「事業継続（C）」とする。			
8 今後の取組方針（案）	・限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しく、買取要望への対応など限定的な事業実施となり、事業完了には長時間を要するが、今後、事業中の重点化路線の事業収束に伴い、予算の確保ができれば、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。			

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	7.7
交通経費減少	0.4
交通事故減少	-0.2
合計 (初年便益)	7.8
便益総額の 現在価値	99.1

費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	68.5
維持管理費 (単純合計)	0.8
投資総額の 現在価値	62.3

社会費用便益比 (B/C)	1.59
------------------	------

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

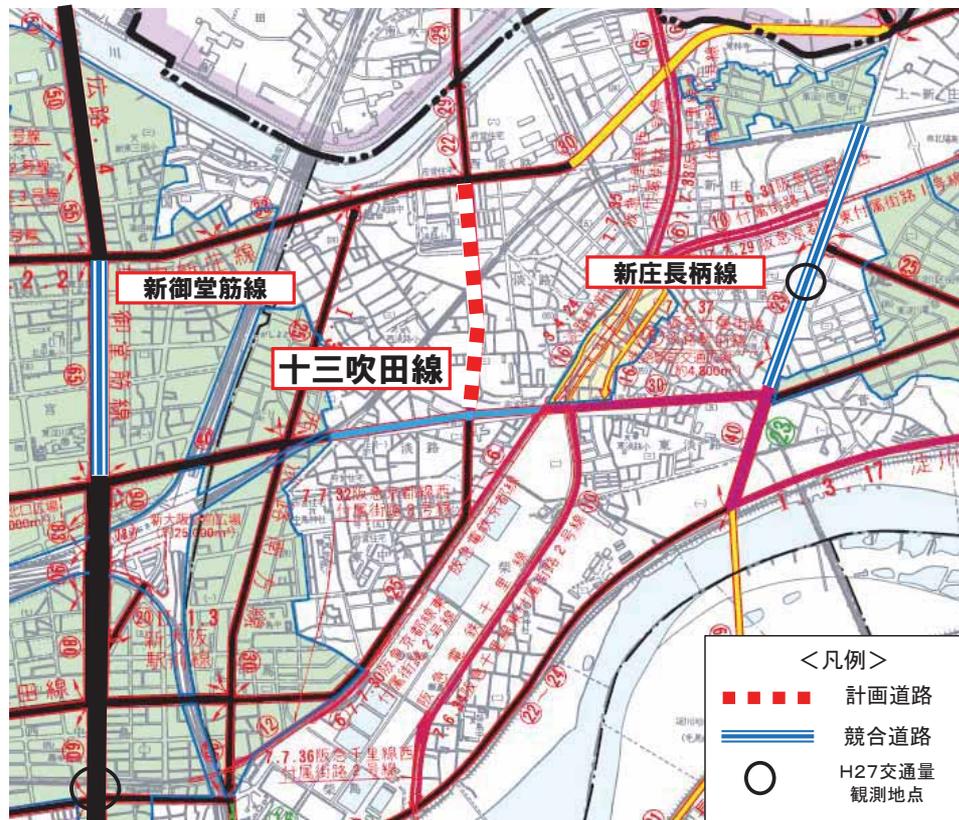
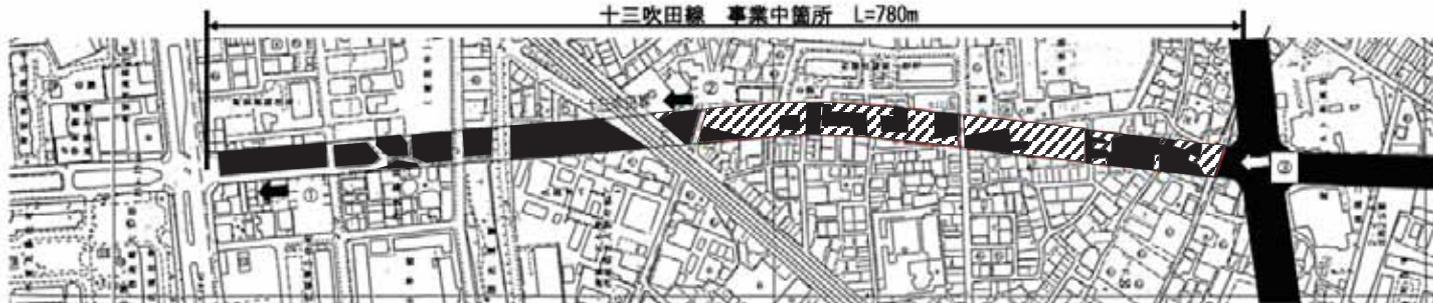


図3 進捗状況

(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 30件 (4,241㎡)
- 道路工事(延長780m、面積19,500㎡)
- 残事業費 約54億円



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: 63% (面積ベース)
 工事進捗率: 0% (面積ベース)
 事業費ベース進捗率: 20%

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)

