

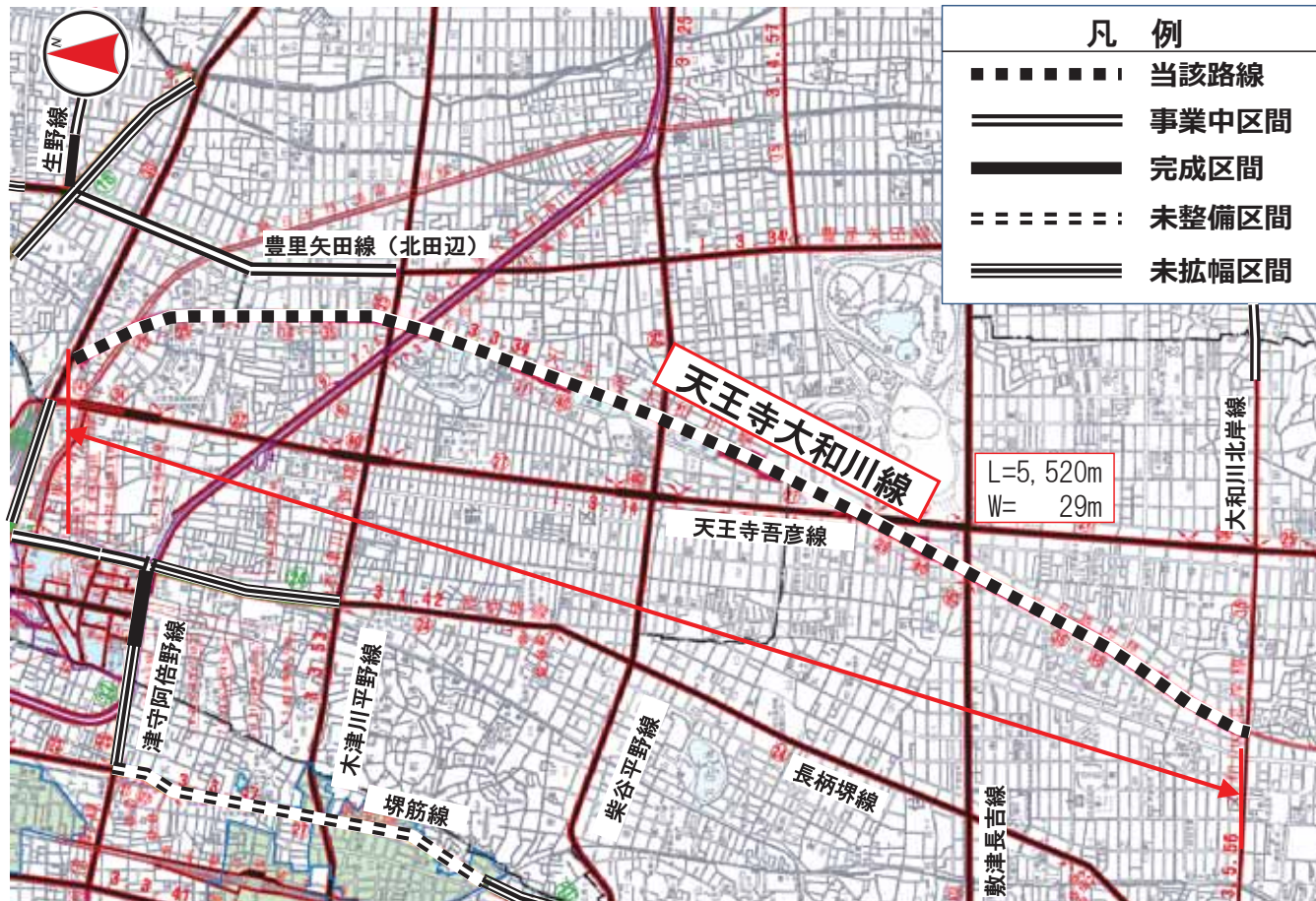
## 事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	[街路] 天王寺大和川線	
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17年度より交付金化）	
2 事業概要	①所在地 図1参照	阿倍野区天王寺町南1丁目～住吉区山之内元町
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、阿倍野区、東住吉区、住吉区と3行政区にまたがり計画されていた阪神高速道路大阪泉北線の廃止に伴う用地を活用し大阪南部の主要ターミナルである天王寺から大和川を結ぶJR阪和線の横を縦断する延長約5.5km、標準幅員29mの都市計画道路である。</li> <li>本路線を整備することにより、JR阪和線各駅のアクセス機能が強化されるとともに、従来の阪和線により分断されていた地域ネットワークの強化のほか、広幅員の街路であることから、延焼遮断帯機能などの防災空間機能を向上させることができることや、さらに、本路線の沿道には、親水空間に特色のある桃ヶ池公園、長池公園および競技場等の集客施設のある長居公園があり、それら沿道の公園とネットワーク化を図り、地域のアメニティ機能の向上を図るなど、様々な機能が融合した街路として整備することとしている。</li> </ul>
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備（新設）</li> <li>延長 L=5520m 国道25号 ～木津川平野線：30m程度</li> <li>標準幅員 W=29m 木津川平野線～敷津長吉線：15m程度</li> <li>敷津長吉線～大和川北岸線：10～20m程度（片側）</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>天王寺大和川線は、阪神高速道路大阪泉北線の廃止に伴い都市計画決定された経過を有しており、更にJR 阪和線連続立体交差事業の実施後における道路整備であることから、沿線地域における道路整備に対する関心は非常に高く、様々な意見や要望があがっていた路線である。そのため、整備前の段階から地域協働の取り組みを進めてきた。なお、本市都市計画道路事業の中でも、整備前の段階から地域協働に取り組む等、先進的な手法を用いて事業を進めている路線は、この天王寺大和川線のみとなっている。</li> <li>平成20年度より地域協働の会議（天王寺大和川線みち・みどり会議）を開催し、平成24年度に「地域協働でまとめた天王寺大和川線の基本計画検討案～『風かおる"みち"』の実現をめざして～」を策定した。</li> <li>隣接地にあるキンチョウスタジアムを「国際基準のスタジアム」に改修予定（平成32年末完成予定）で、当該路線をアクセス道路としてだけでなくスタジアム周辺と一体的に整備することが求められている。</li> <li>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。本路線は、重点整備路線に位置付けられていないが、5.5kmにおよぶ事業延長のうち、特に利用者が多い駅周辺部から工事着手する方針である。</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>①公園としての便益 <ul style="list-style-type: none"> <li>際に施設を利用する、また将来の利用を担保する価値</li> <li>都市景観の向上、都市環境を維持・改善する価値</li> <li>震災等災害時に有効に機能する価値</li> </ul> </li> <li>②駅前広場としての便益</li> <li>③走行時間の短縮</li> <li>④歩行者の安全性と快適性の向上</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民 ・ 地域経済 ・ 地域社会</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>①「改訂第1版 小規模公園費用対効果分析手法マニュアル」（国土交通省都市・地域整備局公園緑地課）</li> <li>②「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル（案）」（平成13年4月 国土交通省 都市・地域整備局）</li> <li>③「費用便益分析マニュアル」（平成20年11月 国土交通省 道路部 都市・地域整備局）</li> <li>④「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）に示された手法に準じて実施</li> </ul> <p>[分析結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益比 B/C=1.03 （総便益B：1163.1億円、総費用C：1130.0億円）</li> </ul>
	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>地域コミュニティの育成、地域や街全体に対する愛着の醸成に貢献</li> <li>安全で快適な道路空間の確保</li> <li>J R 阪和線各駅へのアクセス機能の向上</li> <li>都市の防災性の向上</li> <li>都市環境の改善</li> <li>沿線土地利用の高度化</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民 ・ 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>本路線は「JR阪和線の各駅へアクセス機能、交通結節点機能」「沿道公園との連携によるアメニティ空間機能」「防災空間機能」といった多様な役割を担う道路であり、その必要性は依然として高い。また、地域協働の取り組みによる本事業への関心の高さやJR阪和線の連続立体交差事業の完了により広大な空間が広がっている状況から、沿線地域より早期事業推進への期待も高い。</li> </ul>
	評価 A～C	

		事業開始時点 (平成17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16年度 着工年度 平成16年度 完了予定年度 平成29年度	事業採択年度 平成16年度 着工年度 平成16年度 完了予定年度 平成29年度	事業採択年度 平成16年度 着工年度 平成16年度 完了予定年度 平成40年度	
	②事業規模	用地取得：101,600m <sup>2</sup> 道路整備：160,080m <sup>2</sup>	用地取得：102,000m <sup>2</sup> 道路整備：160,080m <sup>2</sup>	用地取得：102,000m <sup>2</sup> 道路整備：160,080m <sup>2</sup>	
	うち完了分	—	用地取得：70,600m <sup>2</sup> 道路整備：0m <sup>2</sup>	用地取得：72,677m <sup>2</sup> 道路整備：0m <sup>2</sup>	
	進捗率 図3参照	—	用地取得率 69% 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 71% 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	942億円	942億円	942億円	
	うち既投資額	—	569億円	738億円	
	進捗率 図4参照	—	60%	78%	
	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、整備前から地域協働に取り組んでいることから、重点的に予算を確保し事業を実施しているが延長約5.5kmにおよぶ大規模な事業であり、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、阿倍野区、東住吉区、住吉区と3行政区にまたがる延長約5.5kmであるため、利用者が多く、用地取得率が高い駅周辺部や長居公園の集客施設改修に合わせた整備など順次整備を実施する。また、並行して用地取得を進めることにより、事業の進捗が見込める。			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"> <li>・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。</li> <li>・本路線は、一部区間（起点から木津川平野線まで）においては完了期間宣言防災路線としての位置付けのある路線である。また、用地取得率の高い駅周辺部の整備や長居公園の集客施設の改修時期に合わせた整備を進める必要がある。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市環境の改善における事業効果の発現が遅れる。</li> <li>・歩行空間の確保による歩行者の安全安心、JR阪和線各駅へのアクセス機能の向上等について事業効果の享受が遅れる。</li> <li>・長居公園の集客施設の改修時期に合わせた整備ができないことで、利用者のアクセス機能の確保や集客施設と一体となった周辺整備が遅れる。</li> <li>・沿線土地利用の高度化が遅滞することにより、地域経済の活性化等についての事業効果の発現が遅れる。</li> <li>・本事業は、整備前の段階から地域と協働しながら事業を進めており、整備前にとどまらず、整備後の地域協働活動の実現に向けて、協働機運持続及び向上を図ることを目的として、自発的に様々な活動が行われた。このため、事業が遅延した場合には、地域協働の機運を中断することとなり、以後の円滑な事業実施に支障を及ぼすこととなる。</li> </ul>			評価 B	
6 特記事項	・地域協働の取り組みとして、「天王寺大和川線整備計画検討会議（有識者により構成）」及び「天王寺大和川線みち・みどり会議（地域の各団体等の代表者により構成）」の開催を経て、事業を進めている。				
7 対応方針（案）	<b>「事業継続（評価B）」</b>				
（理由）	・本路線は、「周辺地域からJR各駅へのアクセス機能、交通結節点機能」「沿道公園との連携によるアメニティ空間機能」「防災空間機能」といった多様な機能をもつ路線である。また、整備前の段階から地域協働に取り組む等、先進的な手法を用いて事業を進めており、本事業への関心の高さやJR阪和線の連続立体交差事業の完了により広大な空間が広がっている状況から、沿線地域より早期事業推進への期待も高い。ただし、本路線は、阿倍野区、東住吉区、住吉区と3行政区にまたがる延長約5.5kmであるため、全体的に整備を進めるのではなく、用地取得率の高い駅周辺部や長居公園の集客施設改修に合わせた整備を先行的(平成34年度まで)に行い、その後、駅間の整備を進めるといった段階的な整備で完了予定年度(平成40年度まで)をめざすことから「事業継続（B）」とする。				
8 今後の取組方針（案）	・JR阪和線の高架化工事事業の完了後、既に広大な空間が広がっている状況から本事業への地域の関心は高まっており、依然として事業の必要性も高いことから、引き続き地域等と調整を図りながら、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、完了予定年度の完成に向けて取り組む。				

阿倍野区天王寺町南1丁目～住吉区山之内元町

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)

## 天王寺大和川線事業における費用便益分析結果について

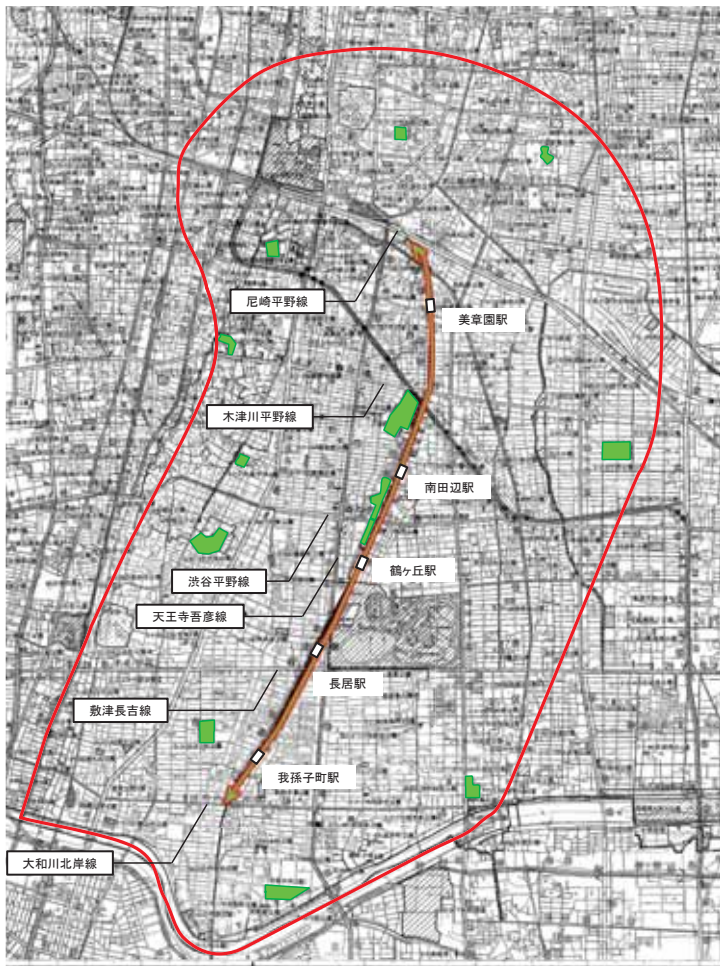


図 天王寺大和川線

### 1. 評価対象施設データ

供用開始年度	平成41年度	種 別	地区公園
価 格 基 準 年	平成28年度	面 積 ( m <sup>2</sup> )	89,205

### 2. 便益算定時の設定条件

緑の空間等の整備による便益	公園としての便益	競合公園の条件 (次の3つの条件を満たす公園を競合公園とした)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 現在供用中の公園</li> <li>◆ 近隣または地区公園</li> <li>◆ 対象施設の中心から直線距離で検討対象距離内 (誘致距離の3倍)に位置する公園</li> </ul> ※検討対象距離については、天王寺大和川線の形状を考慮し、地区公園での標準値と同等の検討対象範囲となるよう設定した
	駅前広場としての便益	対象駅	JR阪和線の5駅 (美章園駅,南田辺駅,鶴ヶ丘駅,長居駅,我孫子町駅)
側道整備による便益	走行時間短縮便益	対象区間	幹線道路間の4区間 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 尼崎平野線 ~ 木津川平野線</li> <li>◆ 木津川平野線 ~ 渋谷平野線</li> <li>◆ 渋谷平野線 ~ 天王寺吾彦線</li> <li>◆ 敷津長吉線 ~ 大和川北岸線</li> </ul>
		便益原単位	40.10(円/分・台)
	歩行者の安全性・快適性の向上便益	沿道世帯数, 沿道建築物延面積	<住宅系地区> 2,135(世帯) - <商業・業務系地区> - 28,054(m <sup>2</sup> )
	便益原単位	151,000(円/世帯・年)	5,300(円/m <sup>2</sup> ・年)

### 3. 費用便益分析結果

①便益(B)の算定	公園としての便益	駅前広場としての便益	走行時間短縮便益	歩行者の安全性・快適性の向上便益	(億円)合計
初年便益	75.0	3.9	2.1	4.7	85.7
便益総額の現在価値	1,000.6	66.0	27.8	63.2	1,163.1 (B)

②費用(C)の算定	用地費	施設費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計	900.5	42.0	50.2	992.5
投資総額の現在価値	1,083.1	33.4	13.4	1,130.0 (C)

③評価指標の算定結果	社会費用便益比CBR	B/C= 1.03
------------	------------	-----------

大阪都市計画道路 天王寺大和川線 (阿倍野区天王寺町南1丁目～文の里4丁目)

①



②



③



残事業の内容

- 用地取得 12件 (29,323㎡) ●道路工事(延長5.520m、面積160,080㎡)
- 残事業費 約204億円

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: 71%(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: 78%



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)

