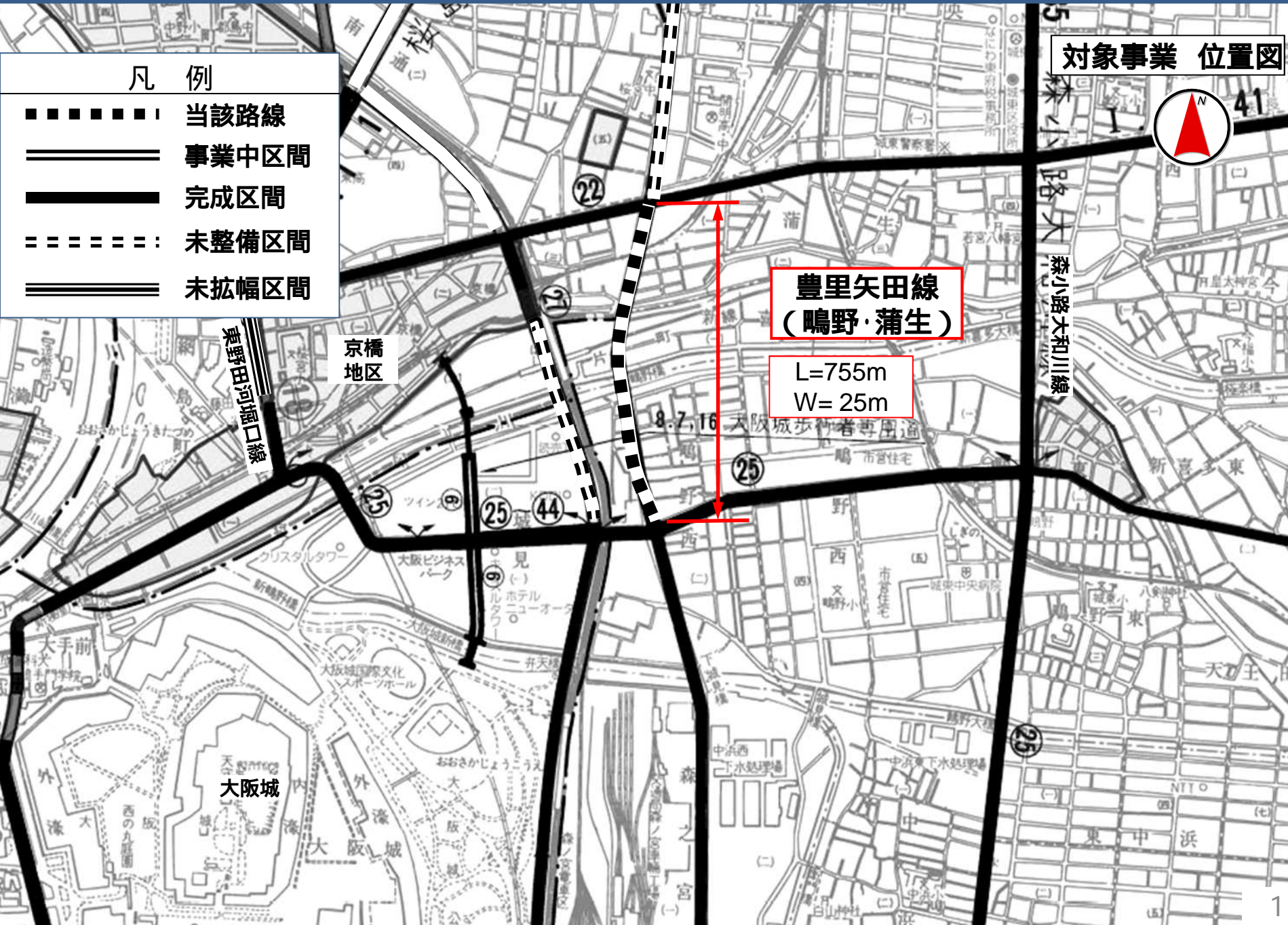


事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	豊里矢田線（鳴野・蒲生）整備事業	
担 当	建設局道路部街路課（電話番号：06-6615-6745）	
1 再評価理由	国庫補助事業以外で事業再評価した年度から5年以上が経過し、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	所在地 図1参照	城東区鳴野西2丁目～蒲生1丁目
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、本市東部を南北に貫く幹線道路で、寝屋川に架かる鳴野橋の拡幅架け替えを含む、本区間の整備により、自動車交通の円滑化、防災性の向上及び沿道環境改善を図る。 ・本路線は、JR京橋駅に近いことから、自動車・歩行者・自転車交通量が多く、ボトルネックとなっている本路線と交差するJR学研都市線の踏切とその前後区間は幅員が狭く、歩車が混在する交通安全上の課題を抱えており、本路線の整備において、歩道設置による歩車分離を行うとともに、JR学研都市線地下化事業（都市計画決定に向け準備を進めていたが、H27に事業休止となっている）とあわせ、交通安全性の向上を図る。 ・電線類を地中化し無電柱化することで都市防災性の向上を図る。
	事業内容	延長L=755m（事業開始時点の延長は435mだったがH10に320m区間延伸し、合計755mとなった） 幅員 W=25m（現道幅員 4～18m） 車線数（片側 2車線、歩道あり）
3 事業の必要性の視点	事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の南に位置する、大阪城東部地区のまちづくりに関する本市および大阪府の考え方について、平成28年7月に『「大阪城東部地区」のまちづくりの方向性（素案）』としてとりまとめられ、引き続き今後のまちづくりについて検討されているなど、本路線の整備により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・安心な歩行空間を確保する必要性が高まっている。 ・本路線は、用地の取得が約9割となっており、残る用地取得と、寝屋川に架かる鳴野橋の拡幅架け替えを含む残区間の道路整備を実施することで、本路線の事業は完了する。
	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"> 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益 ・歩行の安全性と快適性の向上 <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
	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30年2月 国土交通省 道路局 都市局）に示された手法に準じて実施 ・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 <p>[分析結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比 $B/C = 1.03$ （総便益B：247.82億円、総費用C：240.0億円）
	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延焼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、下水等）の収容空間の確保 <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
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、機能的な道路ネットワークを形成することによるアクセス性の向上と、歩行者等の安全安心な通行空間の確保が図られるため、必要性が高い。 	評価 A～C

	事業開始時点 (昭和61年6月)	前回評価時点 (平成25年3月)	今回評価時点 (平成30年3月)
経過及び完了予定	事業開始年度 昭和61年度 着工年度 昭和61年度 完了予定年度 平成16年度	事業開始年度 昭和61年度 着工年度 昭和61年度 完了予定年度 平成28年度	事業開始年度 昭和61年度 着工年度 昭和61年度 完了予定年度 平成39年度
事業規模	用地取得必要面積 7,591㎡ 整備必要面積 10,875㎡	用地取得必要面積 11,891㎡ 整備必要面積 18,875㎡	用地取得必要面積 11,891㎡ 整備必要面積 18,875㎡
うち完了分	-	用地取得済面積 10,333㎡ 整備済面積 8,125㎡	用地取得済面積 10,415㎡ 整備済面積 8,125㎡
進捗率 図3参照	-	用地取得率 87% 工事進捗率 43%	用地取得率 87.6% 工事進捗率 43%
総事業費	82億円 (L=435m)	150億円	150億円
うち既投資額	-	98億円	100億円
進捗率 図4参照	-	65%	67%
事業内容の変更状況とその要因	<ul style="list-style-type: none"> ・経済状況の変化 ・事業費の精査 		
未着工あるいは事業が長期化している理由	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得において、近年の下落傾向にある土地価格での売買に難色を示されていることなどで、用地取得が難航し、事業が長期化していた。 ・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、事業を進めてきた。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、当初計画に比べ進捗が遅れている。 		
コスト縮減や代替案立案の可能性			
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ものの、予算の範囲内で一定の進捗を図ってきたことで、南側区間の整備は概ね完成し、残る北側区間においても用地取得率が高く、残る用地取得と、鳴野橋の拡幅架替を含む残区間の道路整備を実施することで事業が完了する。 ・本路線の整備完了により、交差するJR学研都市線の踏切前後区間についても、歩行者・自転車の安全性・快適性が向上する。 ・本路線は、「都市計画道路の整備プログラム(H28.9)」における優先的に整備を進める他の事業中路線の事業収束に合わせて、予算を確保し、本格的に事業を実施し、完成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"> ・「都市計画道路の整備プログラム(H28.9)」(以下、整備プログラム)における、優先的に整備を進める路線に位置付けておらず、優先的に整備を進める他の路線の収束に合わせて本格的に事業を実施する路線としている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機能的な道路ネットワークの形成及び交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。 ・歩行空間の確保による歩行者等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。 ・都市計画法による建築制限などの私権の制限が長期化することとなる。 ・寝屋川より南側区間の道路整備は概ね完成し、残る北側区間においても既設道路には歩道を有しており歩行者の通行空間は一定確保しているものの、踏切前後区間は歩車が混合する交通安全上の課題解決が遅れる。 		評価 B
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度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(B)		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、長柄塚線や森小路大和川線の交通の円滑化が図られるとともに、交通安全性の向上が図られるため、事業実施の必要性は高い。 ・本路線の南側区間の整備は概ね完成し、残る北側区間においても用地取得率が高く、残る用地取得と、鳴野橋の拡幅架替を含む残区間の整備を実施することで、事業が完了する。 ・本路線の整備完了により、交差するJR学研都市線の踏切前後区間についても、歩行者・自転車の安全性・快適性が向上する。 ・整備プログラムにおいて、整備の優先度が高い路線には位置付けておらず、優先的に整備を進める他の路線の収束に合わせて、本格的に残る用地取得と残区間の整備工事を実施することとしていることから、「事業継続(B)」とする。 		
8 今後の取組方針(案)	<p>今後、当面は予算の範囲内で進捗をはかり、優先的に進める他の路線の収束に伴い予算が確保でき次第、本格的に残る用地取得と橋梁架け替えを含む残区間の道路整備を進め、平成39年度での事業完了をめざす。</p>		



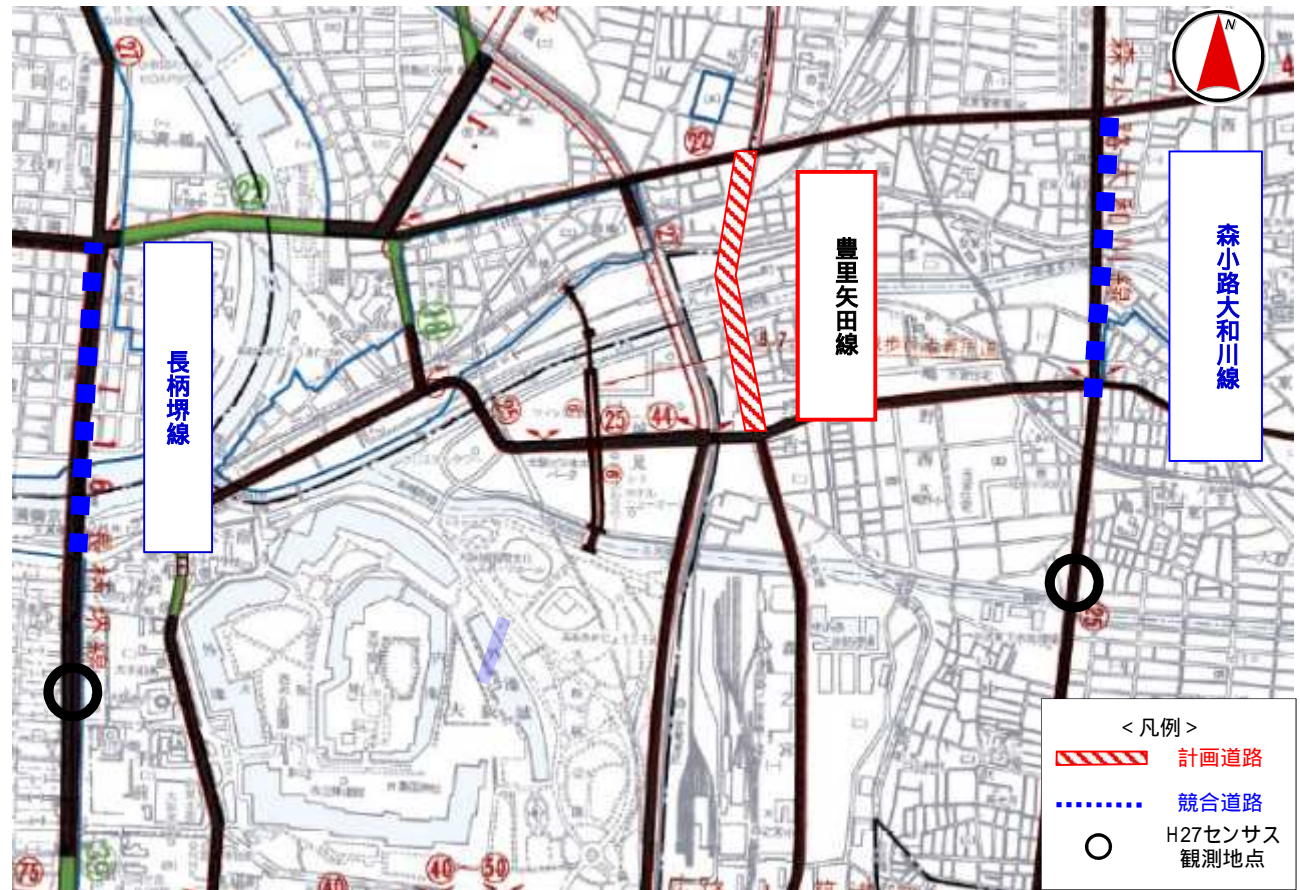
便益 (単位：億円)

走行時間短縮	12.8
走行経費減少	0.6
交通事故減少	0.2
歩行者快適性向上	2.8
合計(初年度便益)	16.4
便益総額の 現在価値	247.8

費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	149.7
維持管理費 (単純合計)	1.1
投資総額の 現在価値	240.0

社会費用便益比B/C	1.03
------------	------



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。

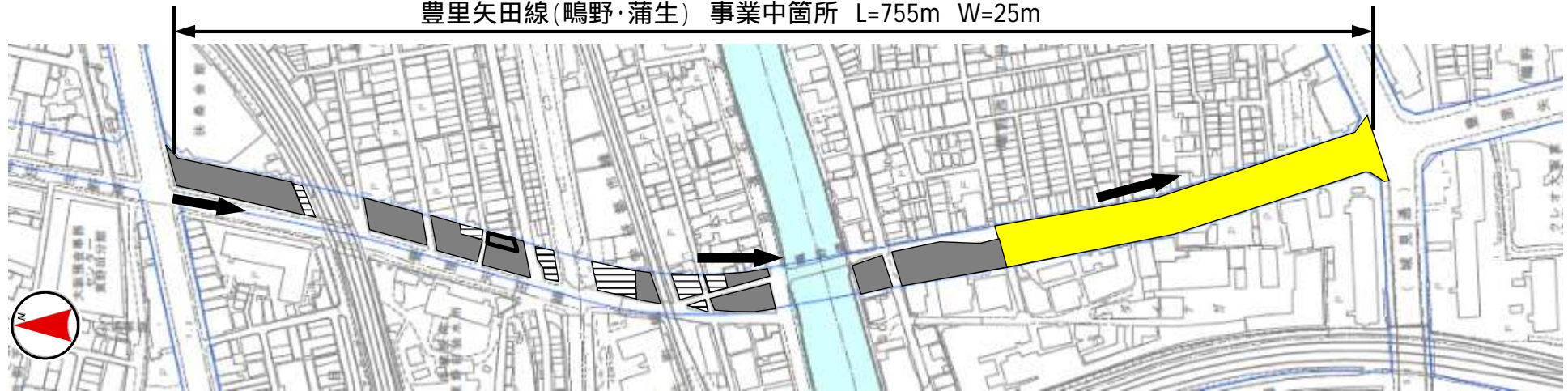
図 - 歌島豊里線と競合路線

図3 進捗状況

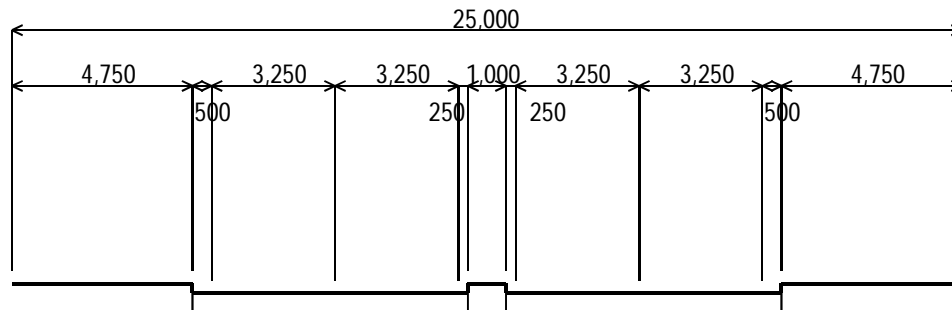
(4事業の実施見通しの視点 事業規模)



豊里矢田線(鳴野・蒲生) 事業中箇所 L=755m W=25m



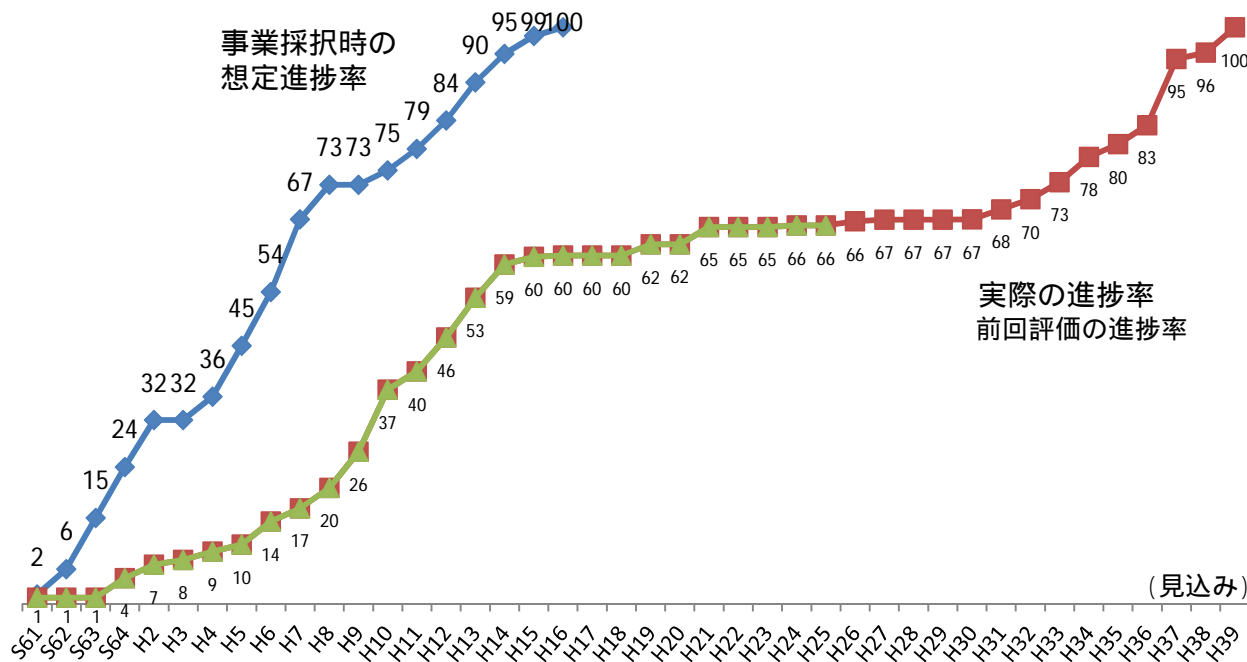
豊里矢田線 標準断面図



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
	前回評価時(H25)からの進捗箇所

用地取得率：87.6% (面積ベース)
 工事進捗率：43% (面積ベース)
 事業費ベース進捗率：67%

進捗率の推移(単位:%)



残事業の内容

- ・用地取得20件(1,476㎡)
- ・道路工事(延長430m、面積10,750㎡)
- ・残事業費約50億円

今後のスケジュール(見込み)

- ・平成39年度 事業完了予定

事業が遅延した原因とその状況

- ・用地取得において、近年の下落傾向にある土地価格での売買に難色を示されていることなどで、用地買収が難航し、事業が長期化していた。
- ・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た。

対応と解消の目途及びその根拠

- ・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、残る鳴野橋の拡幅架替など整備完成までには多額の事業費と期間が必要であるものの、南側区間の整備は概ね完成し、残る北側区間においても既設歩道を有しているなど、歩行者の通行空間は一定確保している。また、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いため、買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図るものの、年次計画どおりの進捗は難しい。