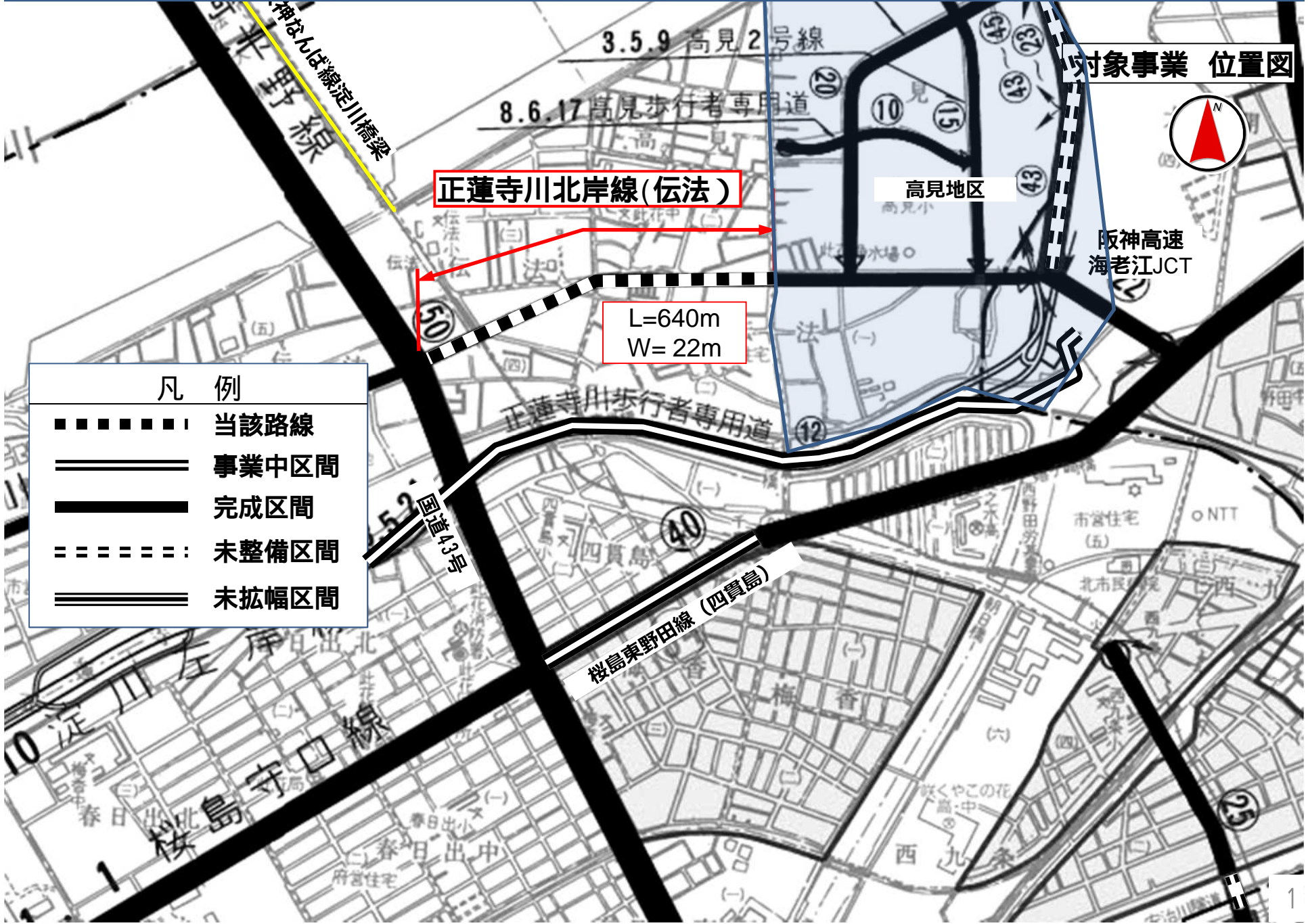


事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	正蓮寺川北岸線（伝法）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	此花区伝法4丁目～伝法3丁目
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、物流拠点である本市西部臨海地区と大規模住宅開発が行われた高見地区を結び、終点部では桜島東野田線へ連絡する淀川左岸下流域の東西の道路ネットワークを形成する幹線道路で、区間の東端には阪神高速淀川左岸線の海老江JCTが接続し、国道43号や臨海地域を連絡する幹線道として重要な役割を有する道路である。 ・当該区間を整備することで、交通の円滑化や歩道設置による歩車分離を行うとともに、電線類を地中化し無電柱化することで、歩行者等の安全性や都市防災性の向上を図る。 ・阪神なんば線との交差箇所については、淀川橋梁架替事業（国直轄河川事業）と連携を図る。
事業内容	延長L=640m（事業開始時点の延長は330mだったがH11に310m区間延伸し、合計640mとなった） 幅員 W=22m（道路新設） 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"> ・本路線に並行する道路において、歩車分離のガードレールを設置するなど応急的な安全対策を実施し、歩行者の通行空間は一定確保しているものの、本路線の整備により本市西部臨海地区と高見地区を結びとともに終点部では桜島東野田線へ連絡する淀川左岸流域からの道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し交通の円滑化を図るとともに、電線類を地中化し都市防災性の向上や歩行者等の安全・安心な歩行空間を確保する必要は高まっている。 ・阪神なんば線との交差箇所において、連携を図る必要のある淀川橋梁架替事業（国直轄河川事業）が事業化された。
	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=1.26（総便益B：95.46億円、総費用C：76.1億円）
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、本市西部臨海地区と高見地区を結び、終点部では桜島東野田線へ連絡する淀川左岸流域からの道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、交通の円滑化を図るとともに、電線類を地中化による防災性の向上や、歩行者等の安全安心な歩行空間の確保が図られるほか、阪神なんば線淀川橋梁架替事業（国直轄事業）との交差箇所においては共同事業として連携を図る必要があることから、必要性が高い。 	<p>評価</p> <p>A～C</p>

	事業開始時点 (平成元年12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 平成元年度 着工年度 平成元年度 完了予定年度 平成5年度	事業開始年度 平成元年度 着工年度 平成元年度 完了予定年度 平成29年度	事業開始年度 平成元年度 着工年度 平成元年度 完了予定年度 平成43年度
事業規模	用地取得必要面積 4,612㎡ 整備必要面積 7,260㎡	用地取得必要面積 10,250㎡ 整備必要面積 14,080㎡	用地取得必要面積 10,250㎡ 整備必要面積 14,080㎡
うち完了分	-	用地取得済面積 6,548㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 6912.8㎡ 整備済面積 0㎡
進捗率 図3参照	-	用地取得率 64% 工事進捗率 0%	用地取得率 67.4% 工事進捗率 0%
4 事業の実現見通しの視点	総事業費 67億円 (L=330m)	68億円	68億円
うち既投資額	-	21億円	28億円
進捗率 図4参照	-	31%	41%
事業内容の変更状況とその要因	-		
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り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、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、用地取得が7割未満となっており、また、工事にも着工できていない。 ・阪神なんば線淀川橋梁架替事業（国直轄河川事業）との交差箇所においては、共同事業として進捗を合わせて進め、高架切替後に整備を実施する必要がある。 ・本路線は、「都市計画道路の整備プログラム(H28.9)」において、優先的に整備を進める路線としては位置付けておらず、当面の間は買取要望に対応する形で用地取得を進める路線としており、連携すべき阪神なんば線淀川橋梁架替事業の進捗状況および、他路線の収束を見計らいながら、予算の範囲で段階的に進めることで、平成43年度の完成を見込んでいる。 		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"> ・「都市計画道路の整備プログラム(H28.9)」において優先的に整備を進める路線には位置付けておらず、当面の間は買取要望に対応する形で限定的に事業を図っていく路線としている。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淀川左岸下流域における東西幹線道路の不足が解消されず、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。 ・本路線に並行する道路においては、歩車分離のガードレールを設置するなど応急的な安全対策を実施し、歩行者の通行空間は一定確保している。 		評価 C
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(C)		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、本市西部臨海地区と高見地区を結びとともに終点部では桜島東野田線へ連絡する淀川左岸流域からの道路ネットワーク(東西方向の幹線道路)を形成し交通の円滑化を図るとともに、電線類を地中化し延焼遮断機能とあわせて防災性や、歩道設置による歩行者等の安全性の向上を図るのため、事業実施の必要性は高い。 ・しかし、本路線に並行する道路において歩行者の通行空間は一定確保しているほか、整備プログラムにおける優先的に整備を進める路線には該当しないこと、用地取得が7割未満であること、および阪神なんば線交差部において連携して進めるべき国河川事業の進捗状況に鑑みると、道路整備までには期間を要することから、限られた予算の範囲では、本路線への重点的な予算配分が難しく、当面の間は、買取の要望に対応するなど限定的な事業実施となることから「事業継続(C)」とする。 		
8 今後の取組方針(案)	限られた予算の範囲では本路線への重点的な予算配分は難しく、当面の間は、買取の要望に対応するなど限定的な事業実施となるが、今後、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、また、阪神なんば線との交差部においては淀川橋梁架替事業の進捗とあわせて事業を実施し、平成43年度での事業完了をめざす。		

対象事業 位置図



凡 例	
■■■■■■	当該路線
====	事業中区間
————	完成区間
⋯⋯⋯	未整備区間
====	未拡幅区間

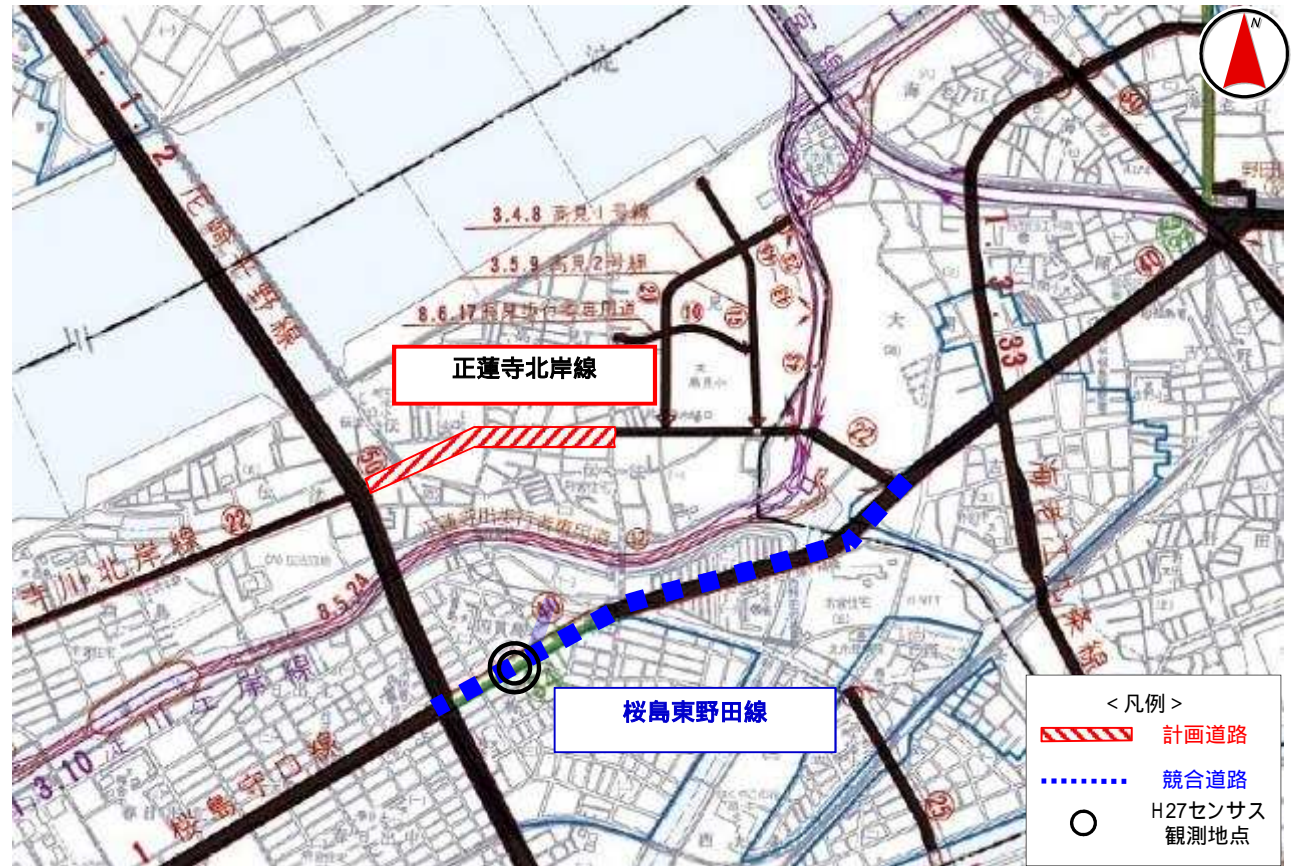
便益 (単位：億円)

走行時間短縮	6.9
走行経費減少	0.3
交通事故減少	0.4
歩行者快適性向上	0.6
合計(初年度便益)	8.3
便益総額の 現在価値	95.5

費用 (単位：億円)

事業費 (単純合計)	68.1
維持管理費 (単純合計)	1.0
投資総額の 現在価値	76.1

社会費用便益比B/C	1.26
------------	------



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。

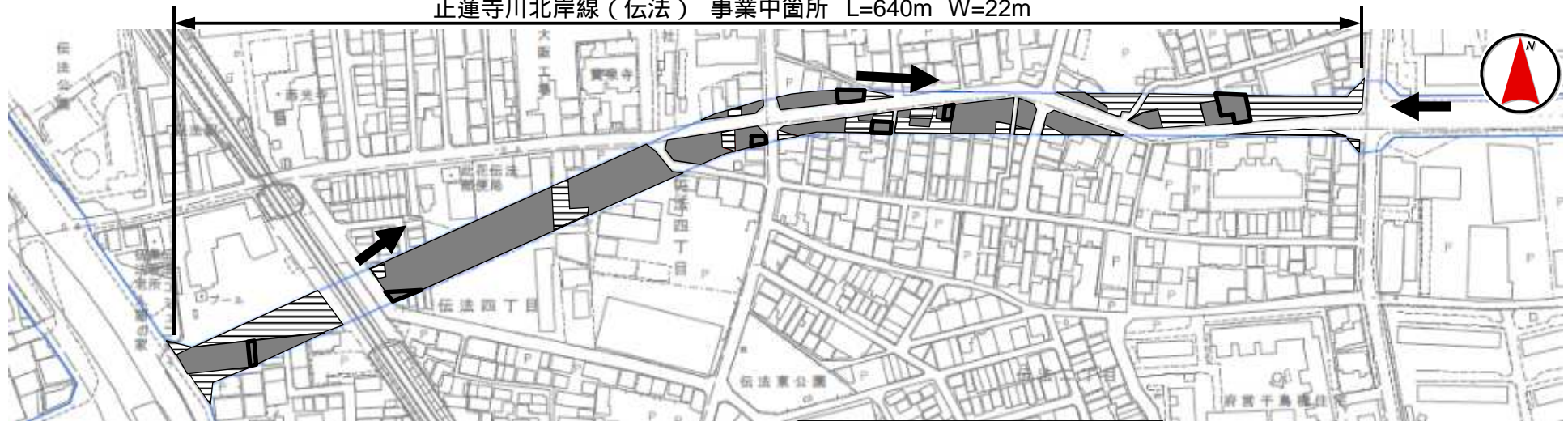
図 - 正蓮寺川北岸線と競合路線

図3 進捗状況

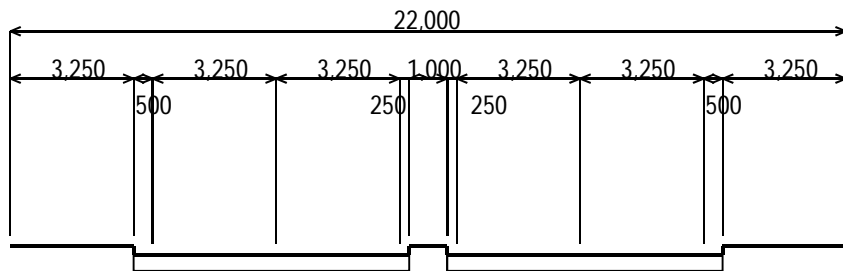
(4事業の実施見通しの視点 事業規模)



正蓮寺川北岸線（伝法） 事業中箇所 L=640m W=22m



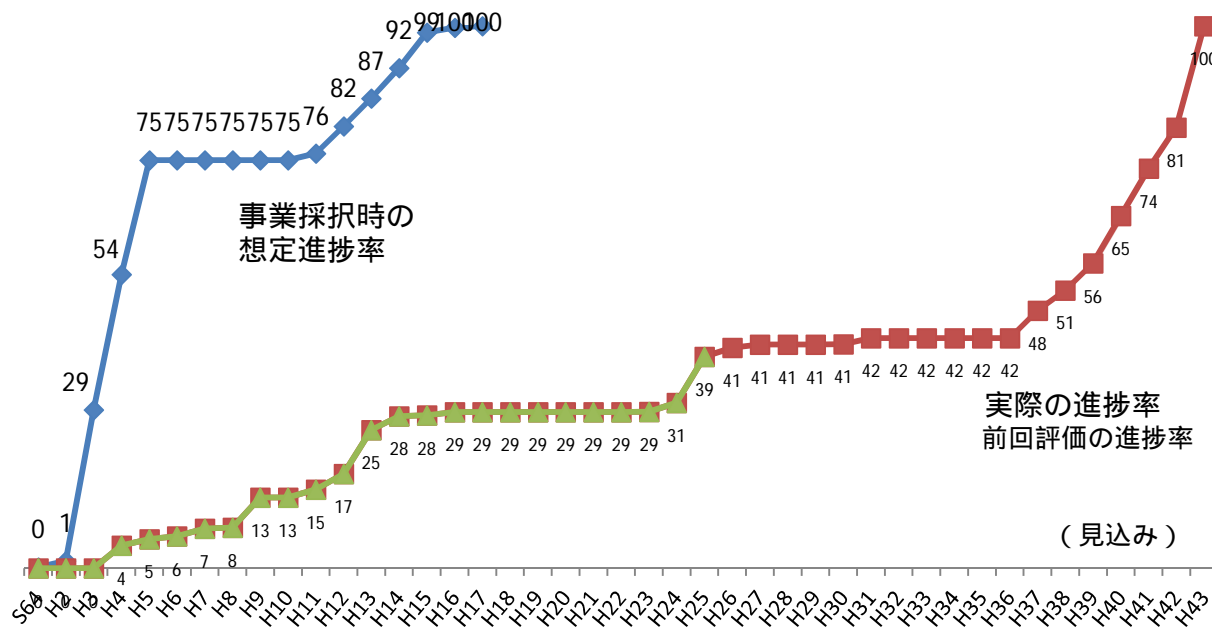
正蓮寺川北岸線 標準断面図



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: 67.4% (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: 41%

進捗率の推移 (単位: %)



残事業の内容

- ・用地取得49件 (3,337m²)
- ・道路工事 (延長640m、面積14,080m²)
- ・残事業費約40億円

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、周辺道路において歩車分離のガードレールを設置するなど応急的な安全対策を実施し、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、買収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。