

## 事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	尼崎堺線（住之江）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	住之江区北加賀屋5丁目～北加賀屋2丁目
	事業目的	・本路線は、本市の臨港地帯に沿って尼崎市と堺市を連絡する幹線道路であり、臨海部に行き来する大型車両が非常に多い路線である。 ・本路線と柴谷平野線が交差する北加賀屋交差点は、都心方向の南北交通と南港から内陸部の市街地方面への自動車交通が重複し集中する交差点であり、また、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共公益施設があることから、道路拡幅を行い、自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車等の交通安全対策を図る。
	事業内容	延長 L=240m 幅員 W=30m（現道幅員 25m） 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	・現道幅員内で暫定的な交差点改良を行い、自動車交通の円滑化に関しては一定の効果発現を図っているが、本路線の整備により、自動車交通が集中する北加賀屋交差点付近を拡幅することで、交通の円滑化を図るとともに、沿道に地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共公益施設が立地することから、歩行者・自転車の安全・安心な通行空間を確保する必要性は、ますます高まっている。
	定量的効果の具体的な内容	[効果項目] ・交通円滑化効果 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  [受益者] ・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	[算出方法] ・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  [分析結果] ・費用便益比 B/C = 1.14 （総便益B：22.07億円、総費用C：19.3億円）
4 定性的効果の視点	定性的効果の具体的な内容	[効果項目] ・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  [受益者] ・市民　・道路利用者　・地域社会　・地域経済
	事業の必要性の評価	・本路線と柴谷平野線が交差する北加賀屋交差点は、特に大型車両の交通量が集中する交差点であり、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共公益施設があることから、拡幅し、交差点改良や歩道拡幅などを行うことにより、道路交通の円滑化及び歩行者や自転車等の交通安全対策が図られるため事業実施の必要性は高い。

	事業開始時点 (平成6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)
事業の実現見通しの視点	経過及び完了予定	事業開始年度 平成 6年度 着工年度 平成 6年度 完了予定年度 平成10年度	事業開始年度 平成 6年度 着工年度 平成 6年度 完了予定年度 平成29年度
	事業規模	用地取得必要面積 1,200 m <sup>2</sup> 整備必要面積 7,200 m <sup>2</sup>	用地取得必要面積 1,200 m <sup>2</sup> 整備必要面積 7,200 m <sup>2</sup>
	うち完了分		用地取得済面積 744 m <sup>2</sup> 整備済面積 0 m <sup>2</sup>
	進捗率 図3参照		用地取得率 62 % 工事進捗率 0 %
	総事業費	15 億円	12 億円
	うち既投資額		8 億円
	進捗率 図4参照		63 %
未着工あるいは事業が長期化している理由	事業内容の変更状況とその要因	-	
	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	・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。		評価 B
	・本路線は、予算の範囲内で一定の進捗を図ってきており、残る用地の取得後、整備工事を行うことで事業が完了する。 ・今後、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ことで、完成予定年度での完成を見込んでいる。		評価 B
事業の優先度の視点の評価	[重点化の考え方] ・「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事業を実施する路線としている。		
	[事業が遅れることによる影響] ・本路線の北加賀屋交差点における自動車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。		B
特記事項	・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。		
対応方針(案)	<b>事業継続(B)</b>		
(理由)	・本路線は、既設歩道を有し、用地取得した箇所から歩道の仮整備を行っていることから、歩行者や自転車の通行空間は一定確保しているとともに、現道幅員内で暫定的な交差点改良を行い、一定の自動車交通の円滑化を図っているものの、本路線と柴谷平野線が交差する北加賀屋交差点は、都心方向の南北交通と、南港から内陸部の市街地方面への大型車両の自動車交通が重複し集中する交差点であり、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共公益施設があることから、拡幅し、交差点改良や歩道拡幅などを行うことにより、道路交通の円滑化及び歩行者や自転車等の交通安全対策が図られるため事業実施の必要性は高い。 ・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。		
今後の取組方針(案)	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道路整備を進め、平成36年度での事業完了をめざす。		

図1位置図

(2事業概要

所在地)



図2 費用便益分析の概要

(3事業の必要性の視点 費用便益分析)

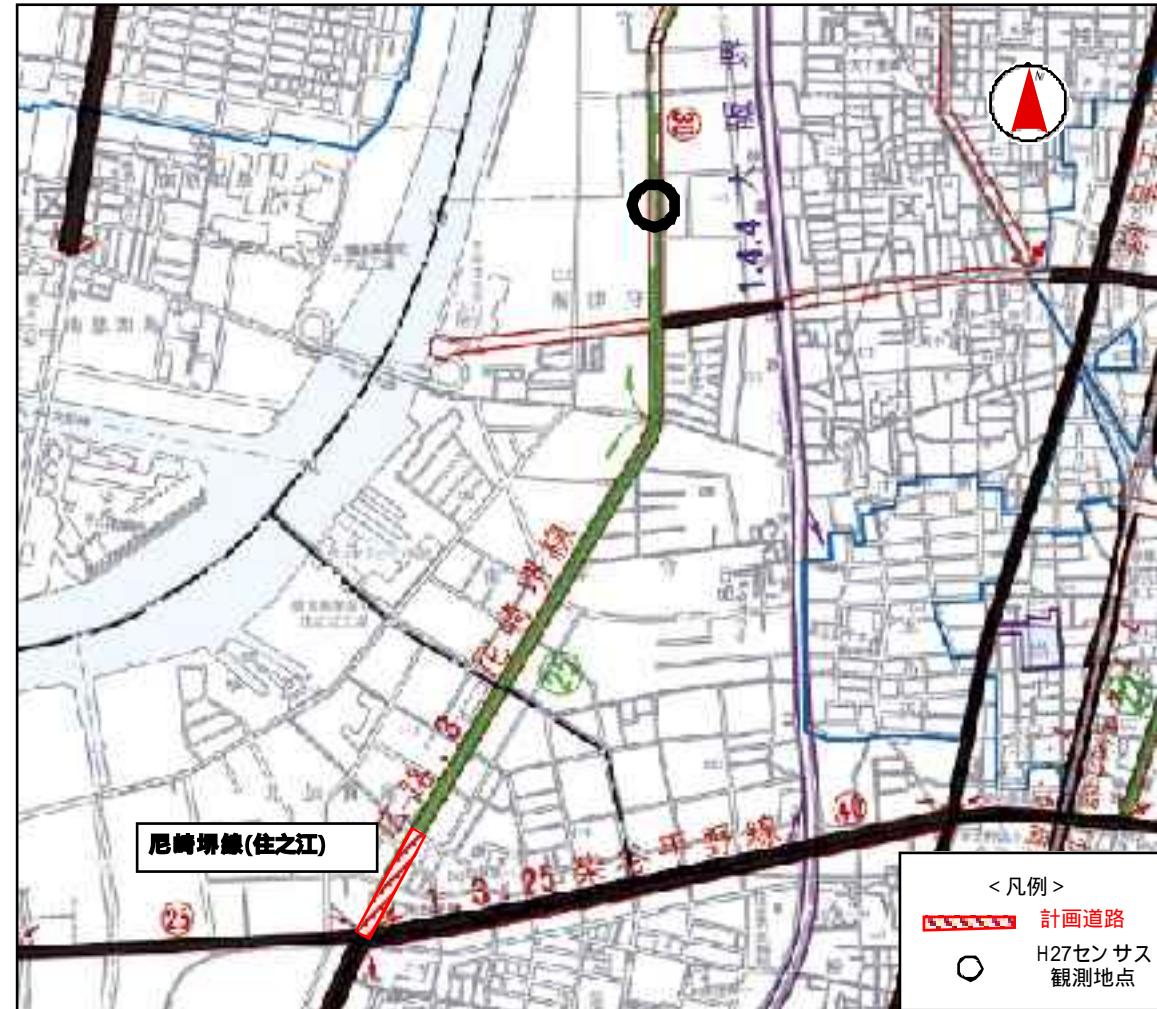
## 便益 (単位 : 億円)

走行時間短縮	0.7
走行経費減少	0.0
交通事故減少	0.0
歩行者快適性向上	0.6
合計(初年度便益)	1.4
便益総額の現在価値	22.1

## 費用 (単位 : 億円)

事業費 (単純合計)	11.8
維持管理費 (単純合計)	0.4
投資総額の現在価値	19.3

社会費用便益比B/C	1.14
------------	------



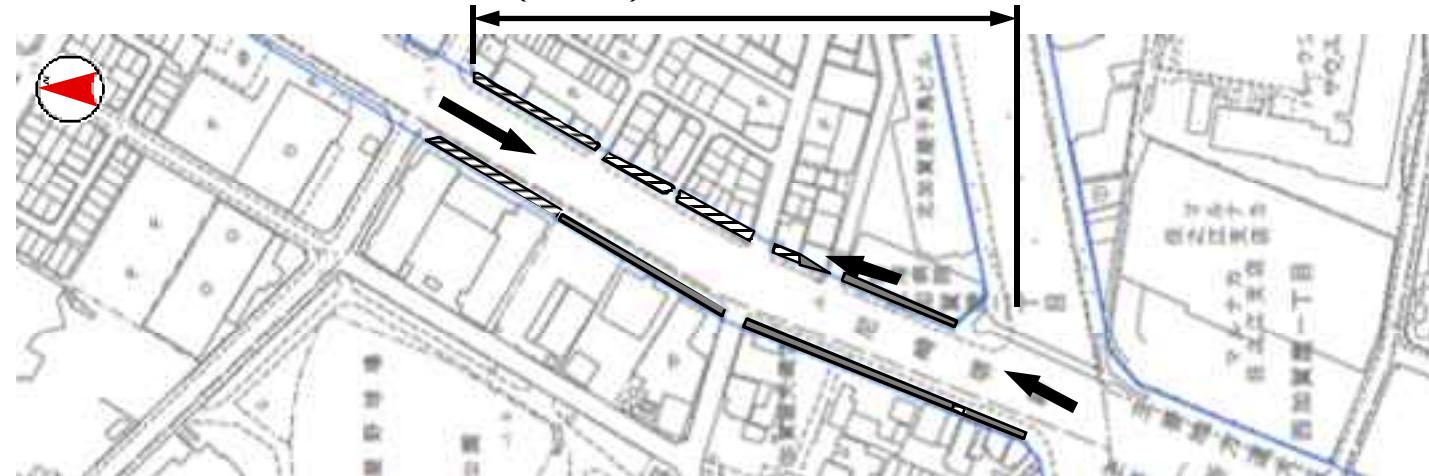
注)便益額、費用額については単位(億円)下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

図3 進捗状況

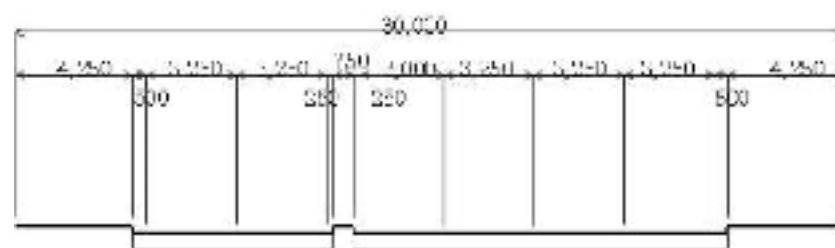
(4事業の実施見通しの視点 事業規模)



尼崎堺線（住之江）事業中箇所 L=240m W=30m



尼崎堺線 標字町面図



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

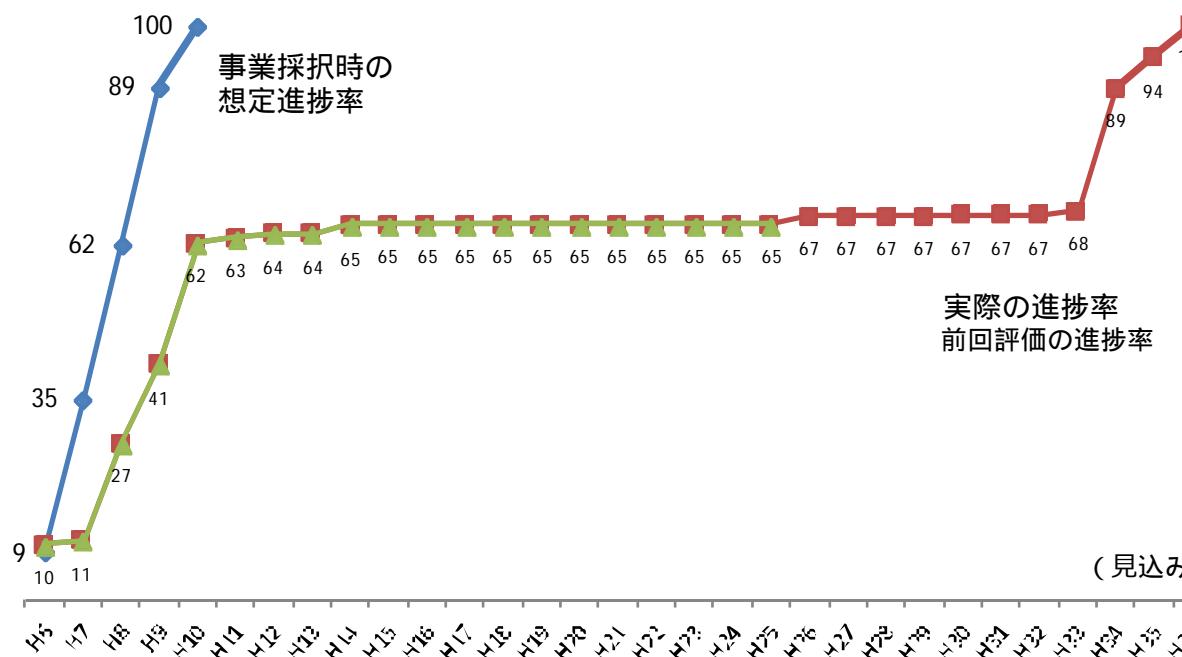
用地取得率：62% (面積ベース)  
工事進捗率： 0% (面積ベース)

事業費ベース進捗率：64%

## 図4 進捗率の推移

(4事業の実施見通しの視点 総事業費)

### 進捗率の推移（単位：%）



### 残事業の内容

- ・用地取得 4件(456m<sup>2</sup>)  
(延長240m、面積7,200m<sup>2</sup>)
- ・道路工事
- ・残事業費 約4億円

### 今後のスケジュール（見込み）

- ・平成37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、既設道路には歩道を有するとともに、用地取得箇所から歩道の仮整備を行っていることから、歩行者や自転車の通行空間は一定確保している。さらに、暫定的な交差点改良を行い、一定の自動車交通の円滑化も図っている。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、年次計画どおりの進捗は難しい。