

## 平成30年度 第1回会議における有識者意見への対応について（報告）

## 1．評価対象事業の対応について

事業等	有識者意見	対応
共通	・ 確実な事業の完了に向けて関連する事業との連携を留意されたい。	・ 今回、該当する事業について関連事業を記載した。  三国東地区土地区画整理事業 ・ 沿道整備街路推進モデル事業の活用  第6貯木場土地造成事業 ・ 阪神高速大和川線シールド工事の再生活用事業との共同化
街路事業	・ 期間延長の理由が分かりにくい ・ 相対的に優先度が高いにも関わらず進捗していない事業がある。	・ 資料2 - 1 (前回会議資料3 - 1) 備考欄を修正した。
下水道事業	・ 資料3 - 1の備考欄を有効に使い下水道事業3事業における優先度の理由を記載いただきたい。	・ 資料2 - 1 (前回会議資料3 - 1) 備考欄を修正した。

## 2．再評価対象外事業の取扱について

事業等	有識者意見	対応
事業再評価対象外事業	・ 完了年度を5年以内（H34まで）に設定することで再評価対象外事業となっていないか。	・ 再評価対象外とするルールの見直しを検討中。

進捗率90%以上でかつ5年以内に完了見込みのもの。

## 3．継続中事業の自己評価結果について

事業等	有識者意見	対応
継続中事業の自己評価結果	・ 進捗が無いにも関わらず「 」と評価された事業があった。	・ 自己評価結果の表示方法等の見直しを検討中。

平成30年度 第1回大阪市建設事業評価有識者会議 事業再評価対象事業一覧表

：備考欄下線部は、第1回有識者会議後の修正箇所を示す。

番号	事業名	所管局	再評価理由	前回事業費(億円)	事業開始年度	前回対応方針	a	b	c		d	e	備考(a～eの補正等)	資料番号
							対応方針(案)	B/C	事業進捗率		事業内容の見直し等に伴う事業費の増減の有無(増減額)	完了年度延長の有無(完了年度)		
									前回評価時の事業進捗率(事業費へ-)	現在の事業進捗率(事業費へ-)				
1	[街路] 歌島豊里線整備事業	建設局	[4回目]	247	S48	継続A	継続A	2.8	94%	98%	無	有 H30 H39	・重点的に整備を行い、阪急電鉄京都線・千里線との交差部を除き、H28に概成済みである。 ・残る交差部について、H36に予定している連続立体交差事業による阪急電鉄京都線・千里線の高架切替後、重点的に整備し、完了年度での完了を見込んでいる。	資料 2-1-1
2	[街路] 本庄西天満線(神山)整備事業	建設局	[4回目]	191	H6	継続B	継続B	1.2	85%	86%	無	有 H30 H39	・優先的に進める他の路線の進捗状況をみながら、予算の範囲内での事業実施に努めたが、完了予定年度での完了が困難となり、期間を延長した。 ・今後、優先的に進める他の路線の収束に合わせ予算を確保し、本格的に、残る用地取得と、JR大阪環状線との交差部を含む道路整備を進め、完了年度での事業完了を見込んでいる。	資料 2-1-2
3	[街路] 東野田河堀口線(大手前)整備事業	建設局	[4回目]	22	S56	継続B	継続B	1.4	64%	64%	無	有 H30 H36	・優先的に進める他の路線の進捗状況をみながら、予算の範囲内での事業実施に努めたが、完了予定年度での完了が困難となり、期間を延長した。 ・今後、優先的に進める他の路線の収束に合わせ予算を確保し、本格的に、残る用地取得と道路整備を進め、完了年度での事業完了を見込んでいる。	資料 2-1-3
4	[街路] 尼崎平野線(山王)整備事業	建設局	[4回目]	47	S50	継続B	継続A	1.2	39%	48%	無	有 H29 H37	・H26.4に策定した「大阪市密集市街地重点整備プログラム」に基づき、都市の防災骨格となる当該路線について、重点的に予算を確保して用地交渉にも臨んだが、権利者との協議に時間を要したため完了予定年度での完了が困難となり、期間を延長した。 ・今後も重点的に予算を確保し、用地確保できた区間から段階的に整備を進めることで、完了年度での完了を見込んでいる。	資料 2-1-4
5	[街路] 豊里矢田線(鳴野・蒲生)整備事業	建設局	[4回目]	150	S61	継続C	継続B	1.0	65%	67%	無	有 H28 H39	・限られた予算の範囲内で買取のご要望に対応したが、完了予定年度での完了が困難となり、期間を延長した。 ・今後、優先的に進める他の路線の収束に合わせ予算を確保し、本格的に、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道路整備を進め、完了年度での事業完了を見込んでいる。	資料 2-1-5

平成30年度 第1回大阪市建設事業評価有識者会議 事業再評価対象事業一覧表

：備考欄下線部は、第1回有識者会議後の修正箇所を示す。

番号	事業名	所管局	再評価理由	前回事業費(億円)	事業開始年度	前回対応方針	a	b	c		d	e	備考(a～eの補足等)	資料番号
							対応方針(案)	B/C	事業進捗率		事業内容の見直し等に伴う事業費の増減の有無(増減額)	完了年度延長の有無(完了年度)		
									前回評価時の事業進捗率(事業費へ-ス)	現在の事業進捗率(事業費へ-ス)				
6	[街路] 正蓮寺川北岸線(伝法)整備事業	建設局	[4回目]	68	H1	継続C	継続C	1.3	31%	41%	無	有 H29 H43	・限られた予算の範囲内で買取のご要望に対応したが、完了予定年度での完了が困難となり、期間を延長した。 ・今後、当面は買取のご要望への対応など限定的となるが、優先的に進める他の路線の収束に合わせて、予算確保できれば、阪神なんば線淀川橋梁架け替え事業の進捗と合わせて事業を実施し、完了予定年度での完了を見込んでいる。	資料 2-1-6
7	[街路] 尼崎堺線(住之江)整備事業	建設局	[4回目]	12	H6	継続C	継続B	1.1	63%	64%	無	有 H29 H36	・限られた予算の範囲内で買取のご要望に対応したが、完了予定年度での完了が困難となり、期間を延長した。 ・今後、優先的に進める他の路線の収束に合わせて予算を確保し、本格的に、残る用地取得と道路整備を進め、完了年度での事業完了を見込んでいる。	資料 2-1-7
8	[道路] 国道479号清水共同溝整備事業	建設局	[3回目]	110	H11	継続A	継続A	1.4	59%	87%	無	有 H28 H32	・中間立坑構造変更による支障物件の移設に時間を要したため	
9	[住区基幹公園整備] 巽公園整備事業	建設局	[5回目]	163	S63	継続C	継続C	3.2	96%	98%	有 163 162億	有 H29 H35	・財政状況や地権者との用地交渉期間を踏まえて、完成年度を精査した。 ・整備内容の精査を図った結果、総事業費が減少した。 ・現在、公園整備面積の72.0%が開設・供用されているため、一定の広場としての公園機能は果たされており、遅延の影響は少ないとされるため、対応方針としては(C)である。	

平成30年度 第1回大阪市建設事業評価有識者会議 事業再評価対象事業一覧表

：備考欄下線部は、第1回有識者会議後の修正箇所を示す。

番号	事業名	所管局	再評価理由	前回事業費(億円)	事業開始年度	前回対応方針	a	b	c		事業内容の見直し等に伴う事業費の増減の有無(増減額)	完了年度延長の有無(完了年度)	備考(a～eの補足等)	資料番号
							対応方針(案)	B/C	事業進捗率					
									前回評価時の事業進捗率(事業費へ-)	現在の事業進捗率(事業費へ-)				
10	[下水道] 大阪市公共下水道事業(抜本的浸水対策事業)	建設局	[4回目]	9,600	S56	継続A	継続B	2.4	69%	72%	無	無	下水道事業は面的に整備された下水道管とそれにつながる処理場、ポンプ施設等が一体となって機能を発揮するものである。 そのため、個別施策毎や個別事業毎で評価することは非常に難しく、下水道機能を維持・向上させるためには、各施策を継続的に実施する必要があり、単純に各事業の優劣をつけることはできない。 しかし、限られた予算の中で事業の優先度の検討を行った結果、合流式下水道改善事業については、既存施設の有効活用、新技術等の導入や計画汚水量の見直しも含めた事業の再検討を実施することで達成年限での事業完了が見込めるため、経営戦略を踏まえ継続Aとした。 なお、他の事業についても、限られた財源の中で市民への安心安全の水準を低下させないように、今後も創意工夫を図りながら、継続的に実施していく。	
11	[下水道] 大阪市公共下水道事業(合流式下水道改善事業)	建設局	[4回目]	2,000	H3	継続B	継続A	6.4	46%	53%	無	無		
12	[下水道] 大阪市公共下水道事業(高度処理事業)	建設局	[4回目]	350	H19	継続B	継続B	9.4	4%	11%	無	無		

再評価理由の番号については、次のとおり

【国庫補助事業】

市が国庫補助金の交付を受けた事業で、行政機関が行う政策の評価に関する法律(平成13年法律第86号。以下「行政評価法」という。)第7条第1項に基づき、行政機関(行政評価法第2条第1項に定めるものをいう。)の長が定める事後評価の実施に関する計画において対象となるもの。

【国庫補助事業以外の事業】

市が事業主体である事業で、事業開始年度から起算して5年目の年度において未着工のもの(平成26年度に事業開始分)

市が事業主体である事業で、事業開始年度から起算して5年目の年度において継続中のもの(平成26年度に事業開始分)

事業再評価を実施した年度から5年以上が経過し、なお継続中の市の事業(平成25年度事業再評価実施分)

事業開始以降、都市計画変更を実施した場合においては、当該変更を実施した年度から5年以上が経過し、なお未着工又は継続中の市の事業(平成25年度に都市計画変更を実施したもの)

## 事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	歌島豊里線整備事業	
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	東淀川区西淡路2丁目～菅原6丁目
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、大阪北部を東西に連絡し、大阪の玄関口であるJR新大阪駅にアクセスする幹線道路であり、当該区間の整備により大阪北部から都心部を経由せず、大阪東部への道路ネットワークを形成し、鉄道駅へのアクセス性の向上や交通の円滑化を図るものである。</li> <li>・また、電線類の地中化による防災機能の向上や歩道整備による安全性の向上を図る。</li> <li>・さらに、本路線周辺で進めている、阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業や淡路駅周辺地区土地区画整理事業及び新庄長柄線、淀川北岸線の都市計画道路事業整備と一体的に整備を進める必要がある。</li> </ul>
	事業内容	延長 L=1,470m 幅員 W=30m（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"> <li>・本路線の整備により大阪北部から都心部を経由せずに大阪東部への道路ネットワークが形成されるとともに、本線周辺で進められている連続立体交差事業や区画整理事業、他の都市計画道路事業と一体的に整備を進めることで、さらなるアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、ますます必要性が高まっている。</li> <li>・なお、本路線は、用地取得率が高く整備効果が早期に発現できる路線として重点整備路線に位置付け、重点的に事業を実施し、平成28年度に阪急電鉄京都線・千里線交差点以東区間の部分開通を行っており、残りわずかな用地取得および、阪急電鉄との交差点部分の整備を残すのみとなっている。</li> </ul>
	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>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> </li> <li>・歩行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>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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=2.76（総便益B：1,653.11億円、総費用C：599.8億円）</li> </ul>
	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>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備により、大阪北部から都心部を経由せずに大阪東部への道路ネットワークが形成されるとともに、本線周辺で進められている連続立体交差事業や区画整理事業他の都市計画道路事業と一体的に整備を進めることで、さらなるアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、必要性が非常に高い。</li> </ul>	<p>評価</p> <p>A～C</p>

	事業開始時点 (平成49年3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48年度 着工年度 昭和48年度 完了予定年度 昭和52年度	事業開始年度 昭和48年度 着工年度 昭和48年度 完了予定年度 平成30年度	事業開始年度 昭和48年度 着工年度 昭和48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 36,913㎡ 整備必要面積 44,100㎡	用地取得必要面積 39,114㎡ 整備必要面積 44,100㎡	用地取得必要面積 39,114㎡ 整備必要面積 44,100㎡
うち完了分	-	用地取得済面積 38,379㎡ 整備済面積 26,055㎡	用地取得済面積 38,876㎡ 整備済面積 39,600㎡
進捗率 図3参照	-	用地取得率 98% 工事進捗率 59%	用地取得率 99.4% 工事進捗率 89%
総事業費	46億円	247億円	247億円
うち既投資額	-	232億円	241億円
進捗率 図4参照	-	94%	98%
事業内容の変更状況とその要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済状況の変化</li> <li>・事業費の精査</li> </ul>		
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"> <li>・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。</li> <li>・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として優先的に進め、平成28年度に部分開通を行った。残る、阪急電鉄との交差部の整備には、阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業の高架化が必要である。</li> </ul>		
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"> <li>・阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業の高架切り替え後、整備効果の早期発現にむけて、重点的に予算を確保し、集中的に交差部分の整備工事を実施することとしており、平成39年度の完成を見込んでいる。</li> </ul>		評価 A
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、阪急電鉄京都線・千里線との交差部を除いては概成済みであり、整備効果の早期発現が見込める路線であることから、「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位置付けている。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成39年度の完成に向け計画的に事業実施しており、事業が遅れることはないと考えられる。</li> <li>・大阪北部から都心部を経由しない大阪東部への道路ネットワークの形成や、歩行者等の安全安心な通行空間の確保、緊急時の避難路等の確保などの整備効果の発現が遅れる。</li> </ul>		評価 A
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度の事業再評価における対応方針は「事業継続(A)」であり、現在、その方針に沿って事業を進め、平成28年度に概成した。</li> </ul>		
7 対応方針(案)	<b>事業継続(A)</b>		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、大阪北部から東部への機能的な道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間及び、緊急時の避難路等の確保が図られることから、事業実施の必要性が高く、事業遅延による影響が大きい。</li> <li>・また、周辺では阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業や淡路駅周辺地区土地区画整理事業等を進めており、本路線は、阪急電鉄京都線・千里線との交差部を除いて、概成済みである。</li> <li>・平成36年に予定している阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業による高架切り替え後、速やかに整備効果を発現するためにも、残る用地取得に努め、高架切り替え後、集中的に整備を行い、完了へむけて重点的に事業を実施することとしているため、「事業継続(A)」とする。</li> </ul>		
8 今後の取組方針(案)	今後、平成36年に予定している阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業による高架切り替え後の、速やかな交差部の整備へ向けて、重点的に事業を実施し、平成39年度の事業完了をめざす。		

## 事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	本庄西天満線（神山）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	北区中崎1丁目～神山町
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、都心部で再開発の進む大阪駅北地区（うめきた）と、業務・商業施設が集積する市街地である大阪駅東側を南北に縦断する幹線道路であり、本区間の整備により、機能的な道路ネットワークを形成し、天神橋筋などの交通負荷の緩和及び市内中心部と大阪府北部を連絡している新御堂筋（国道423号）へのアクセス性の向上を図る。</li> <li>・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安全性や都市防災性の向上を図る。</li> </ul>
	事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備（新設）</li> <li>延長 L=480m</li> <li>幅員 W=27m（片側2車線、歩道あり）</li> </ul>
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"> <li>・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とともに業務・地域が集積し自動車交通量も多く、歩行者等の安全・安心な通行空間の確保や緊急時の避難路等として必要性が高まっている。</li> <li>・本路線は、路線の約7割の整備が完成している状況であり、用地取得についても残りわずかとなっており、残る用地取得および、交差するJR大阪環状線の高架橋の改良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。</li> </ul>
	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>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> </li> <li>・歩行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>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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 = 1.21 （総便益B：398.80億円、総費用C：329.4億円）</li> </ul>
	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>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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とともに、歩車分離による歩行者等の安全安心な通行空間や、緊急時の避難路等の確保が図られるため、必要性が高い。</li> </ul>	評価 A～C

	事業開始時点 (平成6年4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 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30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39年度
事業規模	用地取得必要面積 11,086㎡ 整備必要面積 12,960㎡	用地取得必要面積 11,086㎡ 整備必要面積 12,960㎡	用地取得必要面積 11,086㎡ 整備必要面積 12,960㎡
うち完了分	-	用地取得済面積 10,607㎡ 整備済面積 9,180㎡	用地取得済面積 10,607㎡ 整備済面積 9,180㎡
進捗率 図3参照	-	用地取得率 95% 工事進捗率 71%	用地取得率 95.6% 工事進捗率 71%
4 事業の実現見通しの視点	総事業費 640億円	191億円	191億円
うち既投資額	-	163億円	165億円
進捗率 図4参照	-	85%	86%
事業内容の変更状況とその要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済状況の変化</li> <li>・事業費の精査</li> </ul>		
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"> <li>・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。</li> <li>・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、<b>重点的に投資を行い優先的に進める他の路線の進捗状況をみながら、予算の範囲内での事業実施に努めたが、限定的な事業実施にとどめざるを得ない</b>ため、当初計画に比べ進捗が遅れている。</li> </ul>		
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"> <li>・本路線の約7割の整備が完成しており、残りわずかな用地取得およびJR環状線の高架橋改良を含む残区間の整備を行うことで事業が完了する。</li> <li>・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。</li> </ul>		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>・「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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能的な道路ネットワークの形成や新御堂筋(国道423号)へのアクセス性の向上及び交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		評価 B
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度の事業再評価における対応方針は「事業継続(B)」であり、その方針に沿って事業を実施し、路線の約7割が整備出来ており、引続き用地取得を進めてきた。</li> </ul>		
7 対応方針(案)	<b>事業継続(B)</b>		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、道路ネットワーク機能の強化により、天神橋筋などの交通負荷の緩和及び新御堂筋(国道423号)へのアクセス性が向上するとともに、歩道整備にあわせ電線類の地中化を実施することで防災機能の向上が図られるため、事業実施の必要性が高い。</li> <li>・本路線の7割は完成し、残る用地取得の目途も立っている状況であり、用地取得及び交差するJR大阪環状線の高架橋の改良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。</li> <li>・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いないことから、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。</li> </ul>		
8 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39年度での事業完了をめざす。		



## 事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	東野田河堀口線（大手前）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	中央区大手前1丁目～大阪城
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、都心東部において国道1号より官庁が連なる大阪城西側を南北に通じ、市南部の主要ターミナルである天王寺地区へ至る幹線道路である。</li> <li>・当該区間の沿道には、小・中・高等学校や病院が立地し、自動車、歩行者・自転車交通が多く、通学路に指定されているが、既設歩道が狭くすれ違いが困難な区間が存在しており、交通安全上の課題を抱えている。</li> <li>・本区間の整備により道路交通の円滑化及び、歩行者等の交通安全性の向上を図るとともに、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。</li> </ul>
	事業内容	延長 L=280m 幅員 W=27m（現道幅員 19m） 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"> <li>・本路線の整備により交通の円滑化を図るとともに、歩行者等の安全・安心な歩行空間の確保のためにも必要性が高まっている。</li> <li>・本路線は、用地取得率は50%に満たないものの、残る用地は国有地2件のみとなっている状況であり、これらの取得を完了することで整備工事に着手できる。</li> </ul>
	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>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> </li> <li>・歩行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>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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 = 1.36 （総便益B：68.87億円、総費用C：50.7億円）</li> </ul>
	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>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備により、都心東部における道路交通の円滑化を図るとともに、歩行者等の安全安心な通行空間の確保や、都市防災性の向上が図られるため、必要性が高い。</li> </ul>	評価 A～C

	事業開始時点 (平成56年8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56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 昭和58年度	事業開始年度 昭和56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 平成30年度	事業開始年度 昭和56年度 着工年度 昭和56年度 完了予定年度 平成36年度
事業規模	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡	用地取得必要面積 2,128㎡ 整備必要面積 7,560㎡
うち完了分	-	用地取得済面積 896㎡ 整備済面積 440㎡	用地取得済面積 896㎡ 整備済面積 450㎡
進捗率 図3参照	-	用地取得率 42% 工事進捗率 6%	用地取得率 42% 工事進捗率 6%
総事業費	13億円	22億円	22億円
うち既投資額	-	14億円	14億円
進捗率 図4参照	-	64%	64%
事業内容の変更状況とその要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済状況の変化</li> <li>・事業費の精査</li> </ul>		
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"> <li>・財政状況の悪化により、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。</li> <li>・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、<b>重点的に投資を行い優先的に進める他の路線の進捗状況をみながら、予算の範囲内での事業実施に努めた</b>が、限定的な事業実施にとどめざるを得ない状況であったため、長期化している。</li> </ul>		
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"> <li>・本路線は、用地取得率は50%に満たないものの、残る用地は国有地2件のみとなっており、残る用地の取得後、残区間の整備工事を行うことで事業が完了する。</li> <li>・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。</li> </ul>		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>・「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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車の交通安全対策などの事業効果発現が遅れる。</li> <li>・官庁、教育施設や病院が沿道に立地する当該区間における、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。</li> <li>・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。</li> </ul>		評価 B
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度の事業再評価における対応方針は「事業継続(B)」であり、その方針に沿って事業を実施し、現在、その方針に沿って事業を実施している。</li> </ul>		
7 対応方針(案)	<b>事業継続(B)</b>		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備は、都心東部における道路交通の円滑化や歩道整備にあわせ電線類の地中化を実施することで安全性や防災性の向上が図られるため、事業実施の必要性は高い。</li> <li>・本路線は、残る用地が国有地2件のみとなっている状況であり、用地取得、整備工事を行うことで事業が完了する。</li> <li>・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。</li> </ul>		
8 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。		

## 事業再評価調書（2回目以降）

事業種別 事業名	尼崎平野線（山王）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	西成区山王1丁目～阿倍野区旭町1丁目
	事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、尼崎市から都心部を經由し本市南東部の平野区へ至る、国道25号及び国道43号と重複する主要幹線道路である。</li> <li>・本路線は、大阪市地域防災計画において広域緊急交通路及び避難路に位置付けられ、都市防災上重要な路線となっている。</li> <li>・また、密集住宅市街地のなかでも特に優先的な取組みが必要となる地区における、防災上の骨格の形成率を、平成32年度までに80%以上とする目標達成へむけ、重点的に整備を進めている、防災骨格路線のひとつである。</li> <li>・当該区間の整備により周辺道路の交通の円滑化や、阪神高速阿倍野ランプへのアクセス性の向上を図るものである。</li> </ul>
	事業内容	延長 L=315m 幅員 W=40m（現道幅員25m） 車線数（片側 3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"> <li>・南海トラフ巨大地震の発生が危惧される中、密集市街地対策は喫緊の課題であり、「大阪市密集市街地重点整備プログラム」を平成26年4月に策定し関係部局とともに重点的に対策を進めている、災害時に特に危険な密集住宅市街地において、防災上の骨格となる本路線の重要性は高まっている。</li> <li>・本路線の整備により機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、アクセス性を向上させるため、ますます必要性が高まっている。</li> <li>・また、本路線の東側工区で阿倍野再開発事業が整備が完了し、歩行者等の安全・安心な歩行空間を整備する必要性が高まっている。</li> </ul>
	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>・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</li> <li>・歩行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>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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=1.16（総便益B：94.20億円、総費用C：81.5億円）</li> </ul>
	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>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ巨大地震の発生が危惧される中、密集市街地対策は喫緊の課題であり、災害時の防災骨格となる本路線は、非常に必要性の高い事業である。</li> <li>・本路線の整備により機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成し、アクセス性を向上させるとともに、歩行者等の安全・安心な通行空間を確保する必要性は高い。</li> </ul>	<p>評価</p> <p>A～C</p>

	事業開始時点 (平成50年7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50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 昭和62年度	事業開始年度 昭和50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 平成29年度	事業開始年度 昭和50年度 着工年度 昭和50年度 完了予定年度 平成37年度
事業規模	用地取得必要面積 4,550 m <sup>2</sup> 整備必要面積 12,600 m <sup>2</sup>	用地取得必要面積 4,550 m <sup>2</sup> 整備必要面積 12,600 m <sup>2</sup>	用地取得必要面積 4,550 m <sup>2</sup> 整備必要面積 12,600 m <sup>2</sup>
うち完了分		用地取得済面積 1,926 m <sup>2</sup> 整備済面積 0 m <sup>2</sup>	用地取得済面積 2,182 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 42 % 工事進捗率 0 %	用地取得率 48 % 工事進捗率 0 %
4 事業の実現見通しの視点	総事業費 37 億円	47 億円	47 億円
うち既投資額		18 億円	23 億円
進捗率 図4参照		39 %	48%
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
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"> <li>・平成26年4月に関係部局が一体となって策定した「大阪市密集市街地重点整備プログラム」に基づき、重点的に密集市街地対策を進めている、特に危険な密集住宅市街地において、災害時に延焼遮断や避難・救助・消防活動のための空間となる防災骨格路線として、平成32年度までに重点的に整備を行い、一部区間の完成をめざしており、その後も段階的に整備を進めていくことで、平成37年度までの路線全体の完成を見込んでいる。</li> </ul>		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>・本路線は、災害時に、特に危険な密集市街地において、延焼遮断や救助・消防活動のための空間となる防災骨格路線であり、「都市計画道路の整備プログラム(H28.10)」においても優先的に整備を進める路線として位置付けるとともに、局運営方針においても、重点的に取り組む事業としている。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の延焼遮断や救助・消防活動のための空間となる防災骨格路線としての事業効果発現が遅れる。</li> <li>・機能的な道路ネットワークの形成や、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。</li> <li>・既設道路には歩道を有しており、また、用地取得した箇所も通路として暫定整備を行っていることから、歩行者の通行空間は一定確保しているものの、市民の安全安心の享受が遅れる。</li> <li>・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になる。</li> </ul>		評価 A
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度の事業再評価における対応方針は「事業継続（B）」であり、現在、その方針に沿って事業を実施している。</li> </ul>		
7 対応方針（案）	<b>事業継続（A）</b>		
（理由）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は尼崎市から都心部を経由し本市南東部の平野区へ至る、一部が国道25号及び国道43号にも指定されている路線であり、道路ネットワーク形成のために必要性が高いとともに、当該区間は、災害発生時に特に危険な密集市街地において、防災上の骨格となる路線であり、大阪市地域防災計画でも広域緊急交通路等に位置付けられるなど防災上、非常に重要な路線であるため、事業実施の必要性は高く、遅延による影響が大きいことから、優先的に整備を進める路線として重点的に予算配分を行い、事業進捗を図っていることから、「事業継続（A）」とする。</li> </ul>		
8 今後の取組方針（案）	H32年度までの防災骨格形成へむけ重点的に事業を実施し、その後も引き続き、 <b>用地確保できた区間</b> から段階的に道路整備を進め、平成37年度での事業完了をめざす。		

## 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	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>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> </li> <li>・歩行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>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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：247.82億円、総費用C：240.0億円）</li> </ul>
	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>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	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"> <li>・経済状況の変化</li> <li>・事業費の精査</li> </ul>		
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"> <li>・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。</li> <li>・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、<b>買取のご要望に対応するなど</b>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。</li> </ul>		
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		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>・「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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		評価 B
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>		
7 対応方針(案)	<b>事業継続(B)</b>		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
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>		

## 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	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>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul> </li> <li>・歩行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>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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=1.26（総便益B：95.46億円、総費用C：76.1億円）</li> </ul>
	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>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	評価 A～C

	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"> <li>・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。</li> <li>・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、<b>買取のご要望に対応するなど</b>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。</li> </ul>		
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		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"> <li>・「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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		評価 C
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>		
7 対応方針(案)	<b>事業継続(C)</b>		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、本市西部臨海地区と高見地区を結ぶ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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
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。		



## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
	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>・交通円滑化効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul> </li> <li>・歩行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>・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会</li> </ul>
	費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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=1.14（総便益B：22.07億円、総費用C：19.3億円）</li> </ul>
	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>・機能的な道路ネットワークの充実</li> <li>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善</li> <li>・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</li> <li>・安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・沿道土地利用の高度化</li> <li>・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済</li> </ul>
事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	評価 A～ C

	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)
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36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>	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>	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 %	用地取得率 62 % 工事進捗率 0 %
総事業費	15 億円	12 億円	12 億円
うち既投資額		8 億円	8億円
進捗率 図 4 参照		63 %	64%
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"> <li>・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。</li> <li>・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、<b>買取のご要望に対応するなど</b>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。</li> </ul>		
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		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>・「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。</li> </ul> <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		評価 B
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>		
7 対応方針(案)	<b>事業継続(B)</b>		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
8 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。		