

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	①所在地 図1参照	東淀川区西淡路2丁目～菅原6丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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經由せず、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。 ・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。 ・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。
	③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	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により大阪北部から都心部を經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。 ・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・千里線交差部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、阪急電鉄との交差部分の整備を残すのみとなっている。
	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"> ・交通円滑化効果 <ol style="list-style-type: none"> ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③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
	③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=2.76（総便益B：1,653.11億円、総費用C：599.8億円）
	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"> ・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
	⑤事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、大阪北部から都心部を經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。

	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)	
4 事業の実現見通しの視点	①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
	②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%
	③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%
	④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 		
	⑤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。 		
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	—		
⑦事業の実現見通しの評価	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 		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"> ・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。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 		評価 A	
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(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。 			
7 対応方針(案)	事業継続(A)			
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 			
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。			