

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	①所在地 図1参照	北区中崎1丁目～神山町
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備（新設） 延長 L=480m 幅員 W=27m（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。 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。
	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 <ul 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=1.21 （総便益B：398.80億円、総費用C：329.4億円）
	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、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。

	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)	
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 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
	②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%
	③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%
	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、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ため、当初計画に比べ進捗が遅れている。 		
	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"> ・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。 ・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。 		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。 <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。 ・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。 		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(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。 			
7 対応方針(案)	事業継続(B)			
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 			
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道路整備を進め、平成39年度での事業完了をめざす。</p>			