

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	①所在地 図1参照	西成区山王1丁目～阿倍野区旭町1丁目
	②事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。
	③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	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
	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=1.16 （総便益B：94.20億円、総費用C：81.5億円）
	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"> ・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。 ・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。 	<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)	
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
	②事業規模	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²	用地取得必要面積 4,550 m ² 整備必要面積 12,600 m ²
	うち完了分	—	用地取得済面積 1,926 m ² 整備済面積 0 m ²	用地取得済面積 2,182 m ² 整備済面積 0 m ²
	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 %
	③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%
	④事業内容の変更状況とその要因	-		
	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。 		
	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"> ・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。 			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"> ・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。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 			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 (B)」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 (A)			
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 			
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、用地確保できた区間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。			