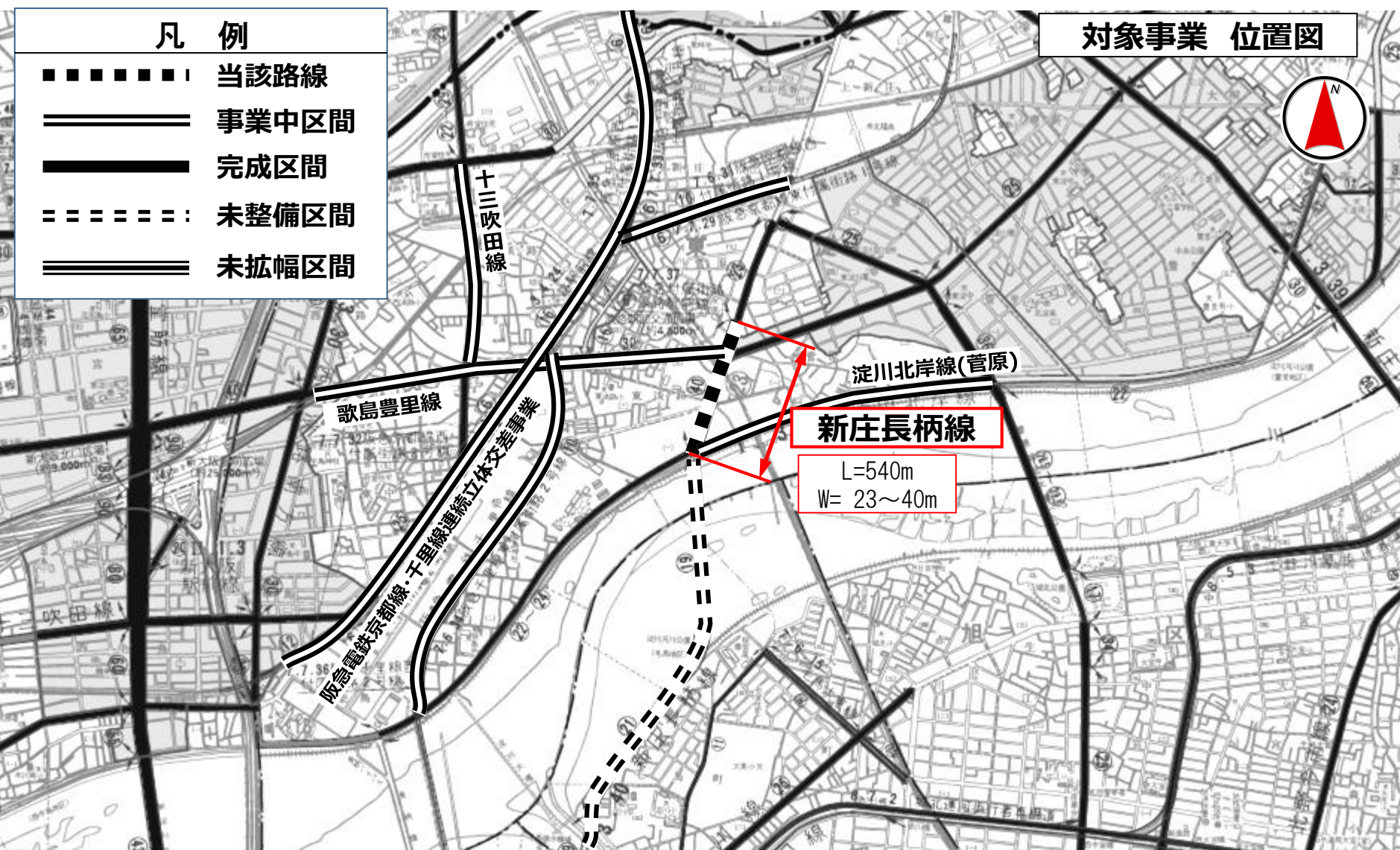


事業再評価調書（2回目以降）

[事業種別] 事業名		[街路事業] 新庄長柄線（菅原） 整備事業														
担当		建設局道路部街路課 （電話番号： 06-6615-6745 ）														
1 事業再評価理由		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】	東淀川区菅原3丁目～東淡路1丁目														
	②事業目的	[事業目的] ・本路線は、市内を東西に流れる淀川を渡河し、都心部を南北に縦貫する長柄堺線（谷町筋）と市北東部を直結する路線である。 ・本路線は、「大阪市地域防災計画」において緊急交通路（広域）に位置付けられるとともに、「大阪市無電柱化推進計画(2019.3)」では、緊急交通路のうち、災害発生時において緊急車両等の通行を最優先で確保するための道路として重点14路線に指定されており、都市防災機能の向上を図る、重要な路線である。 ・本事業区間の整備により、歌島豊里線及び淀川北岸線の連絡強化が図られ、市北東部における機能的な幹線道路ネットワークが形成される。 [上位計画等における位置付け] <table><tr><td>計画名等</td><td>策定年度</td><td>位置付け</td></tr><tr><td>大阪市地域防災計画<資料編></td><td>平成29年度(修正)</td><td>第6章 緊急交通路(広域) (P.286)</td></tr><tr><td>大阪市無電柱化推進計画</td><td>平成30年度</td><td>第5章3節 重点14路線 (P.10)</td></tr><tr><td>都市計画道路の整備プログラム</td><td>平成28年度</td><td></td></tr></table>			計画名等	策定年度	位置付け	大阪市地域防災計画<資料編>	平成29年度(修正)	第6章 緊急交通路(広域) (P.286)	大阪市無電柱化推進計画	平成30年度	第5章3節 重点14路線 (P.10)	都市計画道路の整備プログラム	平成28年度	
		計画名等	策定年度	位置付け												
		大阪市地域防災計画<資料編>	平成29年度(修正)	第6章 緊急交通路(広域) (P.286)												
		大阪市無電柱化推進計画	平成30年度	第5章3節 重点14路線 (P.10)												
都市計画道路の整備プログラム		平成28年度														
③事業内容	[事業内容] ・街路整備（道路拡幅） 延長L＝540m 幅員W＝23～40m 現状（幅員W＝23m、車線数 片側2車線、歩道あり） [関連事業等の整備・進捗状況] —															
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	・本路線は、「大阪市無電柱化推進計画(2019.3)」において、緊急交通路のうち、災害発生時において緊急車両等の通行を最優先で確保するための道路として重点14路線に指定されるなど、都市防災機能の向上を図る上で、整備の必要性が高まっている。 ・本路線の整備により現在事業中である歌島豊里線や淀川北岸線と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・安心な通行空間の確保が必要となっている。														
	②定量的効果の具体的な内容	[効果項目] ・交通円滑化効果 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 [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域社会 ・地域経済														
	③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・地域整備局）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＝1.68 （総便益B：139.7億円、総費用C：83.3億円）														
	④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														
	⑤事業の必要性の評価	・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、接続する他の都市計画道路へのアクセス性の向上と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに緊急時の広域緊急交通路等として必要性が高い。		評価 A～C												

4事業の実現見通しの視点		事業開始時点 (平成7年5月)	前回評価時点 (平成26年3月)	今回評価時点 (平成31年3月)
	①経過及び完了予定	平成7年度 事業開始年度 平成23年度 完了予定年度	平成7年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 平成30年度 完了予定年度	平成7年度 事業開始年度 平成12年度 着工年度 令和8年度 完了予定年度
	②事業規模	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡	用地取得必要面積 7,377㎡ 整備必要面積 20,535㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 3,345㎡ 整備済面積 0㎡	用地取得済面積 5,454㎡ 整備済面積 0㎡
	進捗率 【図3参照】	—	用地取得率 45% 工事進捗率 0%	用地取得率 74% 工事進捗率 0%
	③全体事業費	55億円	67億円	67億円
	うち既投資額	—	37億円	42億円
	進捗率 【図4参照】	—	55%	62%
	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	・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限定的な事業実施にとどめざるを得ない状況となっていたため、当初計画に比べ進捗が遅れ、事業が長期化している。 [前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由] ・平成27年度に用地取得を完了し、残りの整備工事を平成30年度に完了する予定としていたが、用地交渉の難航や、財政状況の悪化により、用地取得の進捗が遅れたため。		
	⑥コスト縮減や代替案立案等の可能性	—		
	⑦事業の実現見通しの評価	・用地取得率は約70%であり、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し、完了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	[重点化の考え方] ・「大阪市無電柱化推進計画(2019.3)」において、重点14路線に位置付けられていることから、段階的に整備を進め、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である。 [事業が遅れることによる影響等] ・災害時において、応急活動を円滑に行うための道路のネットワークの形成や、緊急車両の通行空間を確保するなどの都市防災機能の効果発現が遅れる。 ・接続する他の都市計画道路へのアクセス性の向上など、機能的な道路ネットワークの形成が遅れる。 ・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沿道建物との接道のため仮舗装を行い、歩行者の通行空間は一定確保しているものの、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かかり続けることとなる。		評価 B
6	特記事項	・平成26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、その方針に沿って買取要望等への対応にて事業を実施している。		
7	対応方針（案）	事業継続（B）		
	（理由）	・本事業区間の整備により、緊急時の緊急交通路等の通行空間を確保し、都市防災性機能の向上を図るとともに、歌島豊里線及び淀川北岸線へのアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するために必要な事業である。 ・本路線は、既設道路には歩道を有していることから、歩行者の通行空間は一定確保しているものの、事業の遅れにより、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。 ・「大阪市無電柱化推進計画(2019.3)」において、重点14路線に位置付けられていることから、段階的に整備を進め、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。 [前回評価時点から対応方針を変更している場合は、その理由] ・「大阪市無電柱化推進計画(2019.3)」において、重点14路線に位置付けられ、都市防災機能の向上を図る上での必要性が高まったことにより、当該路線の整備の優先度が上がったため。		
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、令和8年度での事業完了をめざす。		

東淀川区菅原3丁目～東淡路1丁目



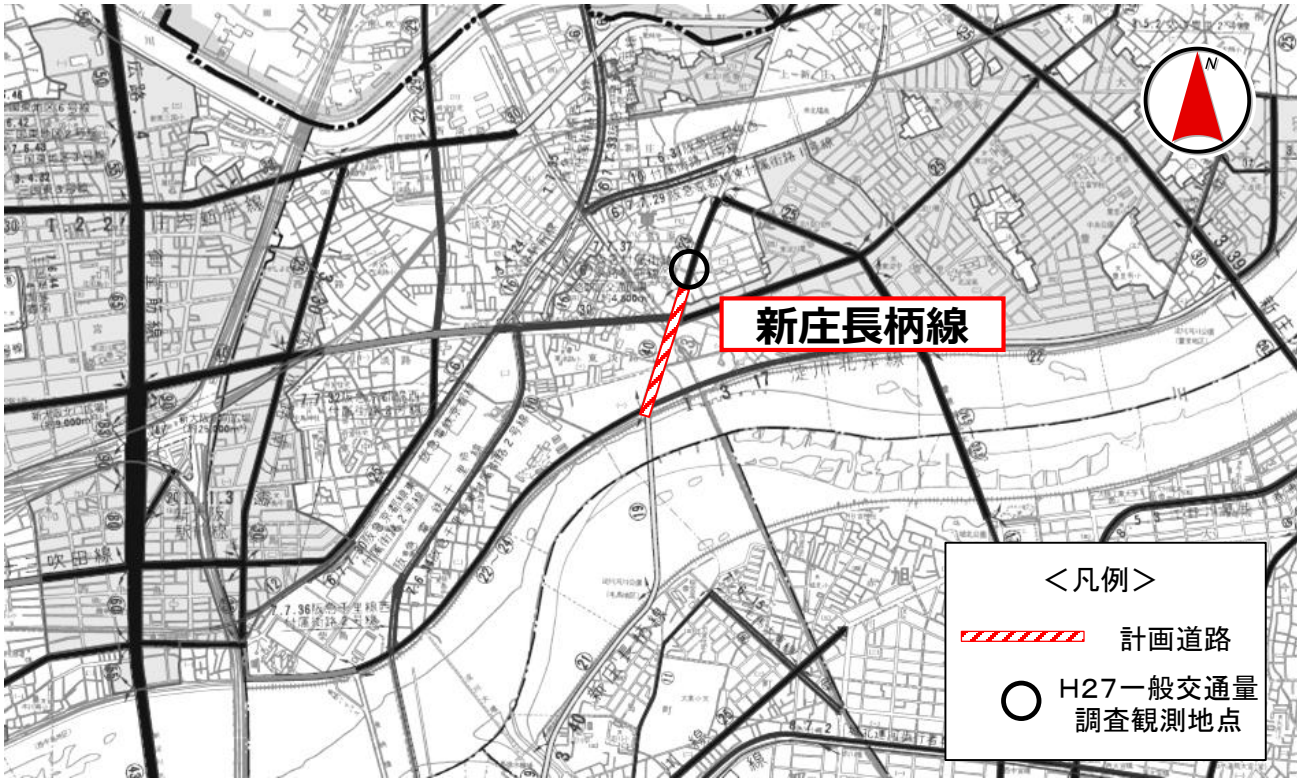
便益（単位：億円）

走行時間短縮	7.9
走行経費減少	0.4
交通事故減少	0.1
歩行者快適性向上	1.5
合計(初年度便益)	9.8
便益総額の 現在価値	139.7

費用（単位：億円）

事業費 (単純合計)	67.1
維持管理費 (単純合計)	2.6
投資総額の 現在価値	83.3

社会費用便益比B/C	1.68
------------	------

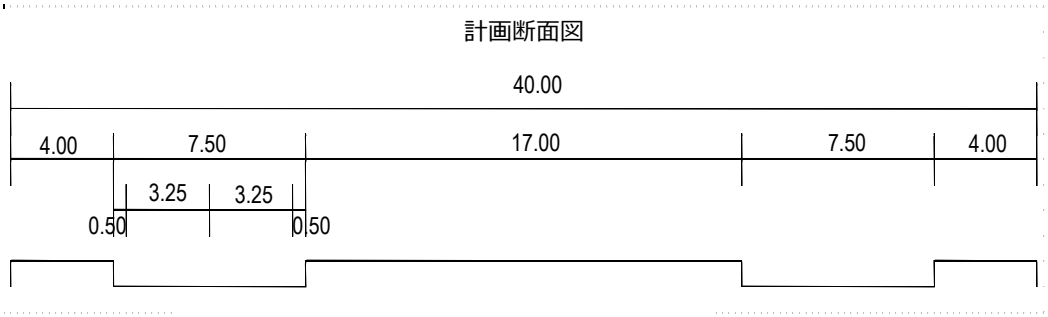
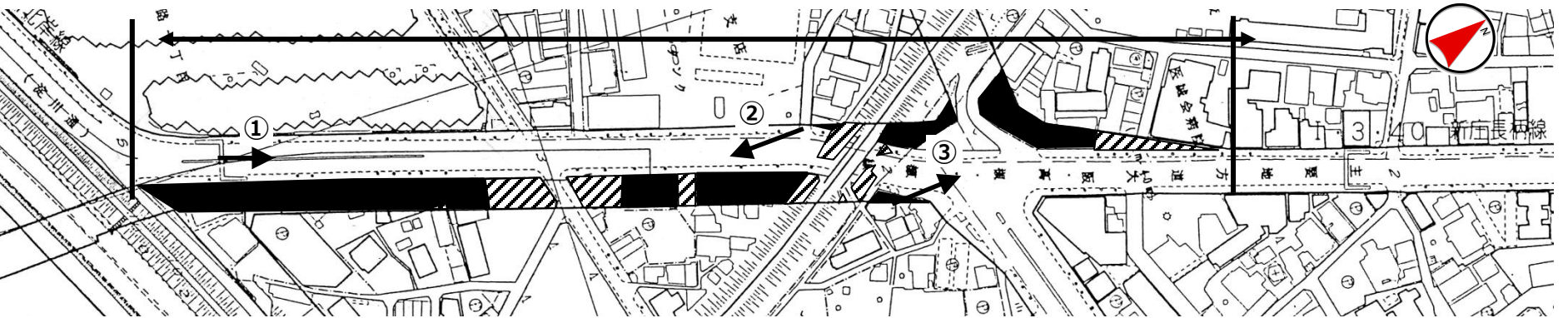


注)便益額、費用額については単位(億円) 下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

図ー新庄長柄線



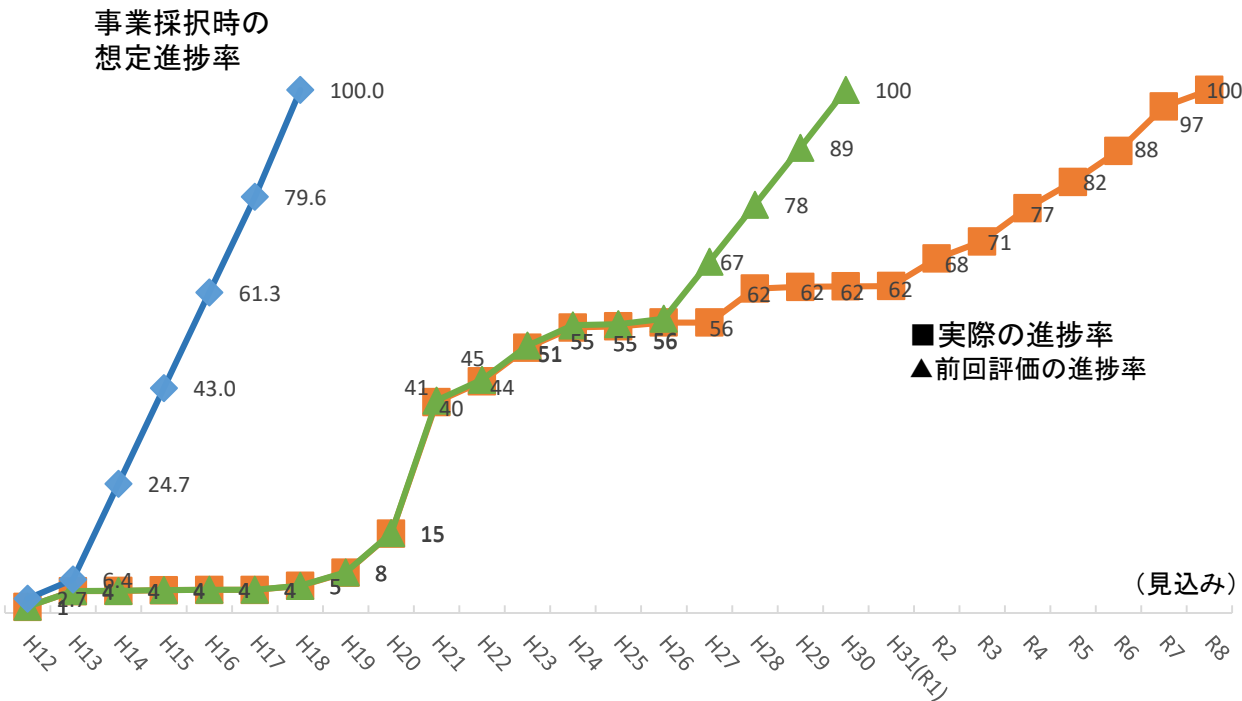
事業中区間 L=540m W= 23~40m



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

用地取得率： 74%（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： 62%

進捗率の推移(単位:%)



残事業の内容

- ・用地取得8件(1,923㎡)
- ・道路工事(延長540m、面積20,535㎡)
- ・残事業費約25億円

今後のスケジュール(見込み)

- ・令和8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。
- ・財政状況が非常に厳しく、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た。

対応と解消の目途及びその根拠

- ・本路線は、用地取得の難航により事業が長期化していたが、用地取得の目途も立っており、年次計画どおりの予算が確保出来ることで、完了予定年度での完成が見込める。