

事業再評価調書（2回目以降）

[事業種別] 事業名		[街路事業] 東野田河堀口線（上本町） 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】	天王寺区上本町1丁目～中央区上本町西5丁目		
	②事業目的	[事業目的] ・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の西側を南北に通り、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。 ・当該区間の沿道には業務ビル等が多く立地しており、自動車交通量、歩行者・自転車の通行量が多く、また、バス路線ともなっている。 ・本事業区間の整備により、歩車道の分離を行い、道路交通の円滑化及び歩行者通行等の安全性の向上を図る。さらに、大阪市地域防災計画において広域緊急交通路として位置づけられており、電線類を地中化し、無電柱化することにより、防災機能の向上を図る。 [上位計画等における位置付け]		
		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 広域緊急交通路（P. 286）
		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=1,040m 幅員W=27m 現状（幅員W=24m、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	・本路線の整備により都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・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まっている。 ・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路線には位置付けておらず、厳しい財政状況の下、買取要望に対応するための予算確保に努め事業進捗を図る。		
	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=1.37 （総便益B：80.8億円、総費用C：58.2億円）		
	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都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・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12年9月)	前回評価時点 (平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12年度 平成12年度 平成18年度	事業開始年度 着工年度 完了予定年度	平成12年度 平成12年度 令和10年度	事業開始年度 着工年度 完了予定年度		
	②事業規模	用地取得必要面積 整備必要面積	2,320㎡ 28,080㎡	用地取得必要面積 整備必要面積	2,320㎡ 28,080㎡	用地取得必要面積 整備必要面積	2,320㎡ 28,080㎡
	うち完了分	—	用地取得済面積 整備済面積	1,199㎡ 0㎡	用地取得済面積 整備済面積	1,199㎡ 0㎡	
	進捗率 【図3参照】	—	用地取得率 工事進捗率	52% 0%	用地取得率 工事進捗率	52% 0%	
	③全体事業費	30億円	50億円	50億円			
	うち既投資額	—	19億円	20億円			
	進捗率 【図4参照】	—	39%	40%			
	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29年度に用地取得完了予定としていたが、財政状況の悪化により、限定的な進捗にとどめざるを得ない状況であり、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	・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に位置付けておらず、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、優先的に整備を進める他路線の収束を見計らいながら、予算が確保でき次第、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 C		
5事業の優先度の視点の評価	〔重点化の考え方〕 ・「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。 〔事業が遅れることによる影響等〕 ・都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離が解消されず、交通の円滑化などの事業効果発現が遅れる。 ・通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かかり続けることとなる。 ・用地取得できた箇所から通路として暫定整備を行うとともに、既設道路東側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。				評価 C		
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（C）						
(理由)	・本路線の整備により都心東部の業務・住居機能が混在する地域における自動車・歩行者等の分離を行い、道路交通の円滑化と歩行者等の安全・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な事業である。 ・しかし、既設道路東側には歩道を有し、買取要望等により取得した箇所から通路として暫定整備を行うことで、歩行者の通行空間は一定確保しているほか、「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路線には該当しないこと、用地取得率が5割程度であることから、道路整備までには期間を要し、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。 〔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〕 —						
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、事業を実施し令和10年度での事業完了をめざす。						