

事業再評価調査（2回目以降）

[事業種別] 事業名	[街路事業] 鞍作線														
担当	建設局道路部街路課 (電話番号：06-6615-6744)														
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														
2 事業概要	①所在地 【図1参照】	平野区加美東3丁目～加美東6丁目													
	②事業目的	<p>[事業目的]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、市域東南部の平野区において、東大阪市境界から主要地方道大阪港八尾線（都市計画道路平野八尾線）までの間を南北に縦断する補助幹線道路であり、将来的には、東大阪市内の都市計画道路衣摺大蓮南線の整備により道路ネットワークが形成されることとなる。 ・本路線が存在する加美地区において住宅整備が図られており、住宅（加美東第1住宅、加美東第2住宅等）と主要地方道大阪港八尾線（都市計画道路平野八尾線）を連絡する道路として整備を行うものである。 ・現道は、区画道路であり、歩道幅員が狭い箇所や、歩道未整備の箇所があるなど住宅整備により増加した道路利用者の安全性の確保が必要である。このことから、本路線を補助幹線道路として整備することにより、歩道が拡幅され、歩行者の安全性が向上するとともに、主要地方道大阪港八尾線を経由し、大阪中央環状線へのアクセスが容易となり利便性の向上が図られるものである。 <p>[上位計画等における位置付け]</p> <table border="1" data-bbox="506 701 1403 835"> <thead> <tr> <th>計画名等</th> <th>策定年度</th> <th>位置付け</th> </tr> </thead> <tbody> <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> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		計画名等	策定年度	位置付け	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												
	都市計画道路の整備プログラム	平成28年度													
③事業内容	<p>[事業内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備（拡幅） 延長 L=840m 幅員 W= 16m(両側2車線 歩道有) (現道幅員 W=7.5m) <p>[関連事業等の整備・進捗状況]</p> <p style="text-align: center;">—</p>														
①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択時は、加美地区の住宅整備が進行中であったが、現在は完了しており歩行空間確保の必要性は更に増している。 ・本路線は、平成28年度に策定した「都市計画道路の整備プログラム」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	<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 ・地域社会 ・地域経済 														
3 事業の必要性の視点	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・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 <p>[分析結果]</p> <p>費用便益比 B/C=1.86 (総便益B：88.4億円、総費用C：47.6億円)</p>													
	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 ・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"> ・本路線は、加美地区の住宅整備が完了しているが、連続性のある歩行者空間の確保など、前回評価時と同様、道路の必要性は依然として高い。また本路線の整備により、将来的には、隣接市である東大阪市との道路ネットワークの形成が期待できる。 	<p>評価</p> <p>A～C</p>												

	事業開始時点 (平成9年11月)	前回評価時点 (平成28年3月)	今回評価時点 (令和3年3月)
①経過及び完了予定	事業開始年度 平成9年度 着工年度 平成9年度 完了予定年度 平成14年度	事業開始年度 平成9年度 着工年度 平成9年度 完了予定年度 令和7年度	事業開始年度 平成8年度 着工年度 平成8年度 完了予定年度 令和7年度
②事業規模	用地取得必要面積 4,954m ² 整備必要面積 13,440m ²	用地取得必要面積 4,954m ² 整備必要面積 13,440m ²	用地取得必要面積 4,954m ² 整備必要面積 13,440m ²
うち完了分	—	用地取得済面積 4,377m ² 整備済面積 3,545m ²	用地取得済面積 4,425m ² 整備済面積 3,545m ²
進捗率 【図3参照】	—	用地取得率 88% 工事進捗率 26%	用地取得率 89% 工事進捗率 26%
4 事業の実現見通しの視点			
③全体事業費	25億円	25億円	27億円
うち既投資額	—	22億円	22億円
進捗率 【図4参照】	—	88%	82%
④事業内容の変更状況とその要因	歩道整備費用について、当初計画での費用と現在の整備形態による費用に乖離があることが判明し、事業費の見直しを行ったため。		
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"> ・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] —		
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	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、平成28年度に「都市計画道路の整備プログラム」において、優先的に整備を進める路線に位置付けていない路線としており、優先的に整備を進める他路線の収束に合わせて、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] <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度に策定した「都市計画道路の整備プログラム」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、限定的な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] <ul style="list-style-type: none"> ・隣接市である東大阪市との道路ネットワークの形成が遅れる。 ・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。 		評価 C
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28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残る用地取得と道路整備を進めている。 		
7 対応方針 (案)	事業継続 (C)		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全性の確保の必要性は高く、歩道は一部未整備の部分があるものの、大部分において連続性が確保されているため、事業の遅延による影響は比較的小さい。また、平成28年度に策定した「都市計画道路の整備プログラム」において優先的に事業を進める路線には位置付けておらず、限られた予算の中で、本路線への重点的な予算配分は難しく、限定的な事業実施にとどめざるを得ない。引き続き建築制限が課されている地権者の買取要望への対応などに努めることから「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いが、今後、優先的に進める他の路線の収束に合わせて、引き続き予算確保に努め、事業進捗を図る。		