

事業再評価調査（2回目以降）

[事業種別] 事業名	[街路事業] 尼崎堺線（西成南）			
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】	西成区北津守4丁目～南津守2丁目		
	②事業目的	[事業目的]  ・本路線は、尼崎市から本市都心部を經由し、堺市の臨港地域を結ぶ、大阪市西部を南北に縦断する幹線道路であり、「新なにわ筋」の愛称で親しまれている道路である。当該区間は、西成区の北側を東西に結ぶ国道43号から都市計画道路木津川平野線までの区間であり、湾岸地域を通過しているため、大型自動車の交通量が非常に多い路線である。 ・本路線は、「大阪市地域防災計画」において避難路に位置付けられているとともに、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」においても、特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地における骨格路線に位置付けられており、都市防災機能の向上を図る重要な路線である。 ・また、沿道利用は工場から大型店舗と用途が変化してきているが、現道の歩道は幅員が狭く、交通安全上課題であるため、歩行者等の安全性の向上を図る必要がある。 ・このため、当該区間の歩道を拡幅し、安全で快適な歩行空間を形成するとともに、堺方面や南港方面への自動車交通のアクセス強化を図るものである。また、併せて電線類を地中化し、無電柱化することにより、安全で快適な道路空間の整備を図る。  [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〉	令和2年度（修正）	第5章 P.178 避難路
		大阪市密集住宅市街地整備プログラム	令和2年度	
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=1680m 幅員W=30m（両側4車線、歩道あり） 現状（幅員W=20m）  [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	・南海トラフ巨大地震の発生が懸念され、都市の防災性の向上が求められているなか、本路線は、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」において特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地における骨格路線に位置付けられており、整備の必要性が高まっている。 ・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」においても、整備の優先度が高い路線に位置付けて整備を進めている。		
	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=2.44 （総便益B:475.2億円、総費用C：194.5億円）		
	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 ・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	・本路線は、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」において特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地における骨格路線に位置付けられており、防災機能の向上を図るためにも整備の必要性は高い。 ・また本路線は、大型車の交通量が非常に多いが、現道の歩道幅員は狭く、交通安全上課題があるため歩行者等の安全性の向上を図る必要があることから、歩道拡幅整備の必要性は依然として高い。		評価  A～C

	事業開始時点 (平成10年3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)	
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9年度 着工年度 平成9年度 完了予定年度 平成15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10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10年度
	②事業規模	用地取得必要面積：11,500m <sup>2</sup> 整備必要面積：50,400m <sup>2</sup>	用地取得必要面積：11,540m <sup>2</sup> 整備必要面積：50,400m <sup>2</sup>	用地取得必要面積：11,540m <sup>2</sup> 整備必要面積：50,400m <sup>2</sup>
	うち完了分	—	用地取得済面積：9,672m <sup>2</sup> 整備済面積：4,125m <sup>2</sup>	用地取得済面積：10,290m <sup>2</sup> 整備済面積：6,767m <sup>2</sup>
	進捗率 【図3参照】	—	用地取得率 84% 工事進捗率 8%	用地取得率 89% 工事進捗率 13%
	③全体事業費	88億円	114億円	136億円
	うち既投資額	—	65億円	71億円
	進捗率 【図4参照】	—	57%	53%
	④事業内容の変更状況とその要因	南海汐見橋線交差点における道路高架橋において、現計画で計上している費用が近年の同規模工事の実績と乖離していることなどが判明し、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"> <li>・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予算の範囲内で事業を実施するため、長期化している。</li> <li>・用地取得において、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る。</li> </ul> [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] <p style="text-align: center;">—</p>		
	⑥コスト削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"> <li>・予算の範囲内で用地取得を進めながら、着実に事業を実施し、完成予定年度での完成を見込んでいる。</li> </ul>		評価 B	
5 事業の優先度の視点の評価	[重点化の考え方] 本路線は、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」において特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地における骨格路線に位置付けられていることから、優先的に事業を実施する。 [事業が遅れることによる影響等] <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市西部における南北方向の機能的な道路ネットワークの形成が遅れる。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		評価 A	
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)」であるが、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」が策定され、優先的に取り組む路線に位置付けられたため、優先度が高い路線として、残る用地取得と道路整備を進めている。</li> </ul>			
7 対応方針(案)	<b>事業継続(A)</b>			
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」において特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地における骨格路線に位置付けられており、防災上重要な路線である。</li> <li>・また、本路線の整備により、本市西部における南北方向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避難路として必要性が高い路線であり、重点的に予算を確保し事業を実施していくことから、「事業継続(A)」とする。</li> </ul> [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] 大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)が策定され、優先的に取り組む路線に位置付けられたため。			
8 今後の取組方針(案)	防災機能の向上や道路ネットワークの形成のためにも整備が必要な路線として、重点的に予算を確保しながら事業を実施し、用地取得ができた区間から道路整備を実施し、令和10年度の事業完了をめざす。			