

事業再評価調書（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	<p>[事業目的]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ており、本路線の整備に併せて電線類を地中化し、無電柱化することにより、更なる都市防災機能の向上を図る。 ・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、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。 <p>[上位計画等における位置付け]</p> <table border="1" data-bbox="532 695 1352 840"> <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>大阪市地域防災計画（資料編）</td> <td>令和2年度（修正）</td> <td>第5章 P.178 避難路</td> </tr> <tr> <td>大阪市密集住宅市街地整備プログラム</td> <td>令和2年度</td> <td></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> </tbody> </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）	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	
	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	<p>[事業内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <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"> ・都市計画道路の整備について、多くの事業中路線を抱える大阪市においては選択と集中が必要であり、平成28年度に「都市計画道路の整備プログラム」を策定し考え方を整理しており、その中で、本路線は整備の優先度が高い路線に位置付けている。 ・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ており、整備の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 ・地域社会 ・地域経済 														
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=2.44 （総便益B:475.2億円、総費用C：194.5億円）</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、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防災骨格路線であり、都市防災機能の向上を図るとともに、自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全性の観点からも、重点的な道路整備を進めていく必要がある。 	<p>評価</p> <p style="text-align: center;">A～C</p>													

	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)
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 ² 整備必要面積：50,400m ²	用地取得必要面積：11,540m ² 整備必要面積：50,400m ²	用地取得必要面積：11,540m ² 整備必要面積：50,400m ²
うち完了分	—	用地取得済面積：9,672m ² 整備済面積：4,125m ²	用地取得済面積：10,290m ² 整備済面積：6,767m ²
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	南海汐見橋線交差部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"> ・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。 ・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。 [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"> ・本路線については、用地買収の交渉や道路整備を進めており、予算の範囲内で、引き続き用地取得を進め、用地取得ができた区間から順次工事を実施していくこととしており、現在の取り組み状況から、令和10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] <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位置付けている。 ・「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」で示した優先地区において、防災骨格となる都市計画道路については優先度が高い路線としており、都市防災機能の向上及び安全・安心な市民生活の実現の観点から重点的に整備を推進する。 [事業が遅れることによる影響等] <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・災害時において、応急活動を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。 ・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 A
6 特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度の事業再評価において対応方針「事業継続(C)」としているが、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」を策定し、優先的に取り組む路線に位置付けたため、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。 		
7 対応方針(案)	事業継続(A)		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、都市計画道路として交通計画上必要な道路であり、また、投資効果も見込まれる。また、密集住宅市街地における都市防災機能の向上の観点からも必要である。 ・本路線の整備については、鋭意事業進捗に取り組んできており、令和10年度での完成が見込まれる。 ・また、密集住宅市街地における防災骨格路線として事業の優先度が高い。 ・以上、3つの視点から本路線の整備については、「事業継続(A)」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] 「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」を策定し、優先的に取り組む路線に位置付けたため。		
8 今後の取組方針(案)	<ul style="list-style-type: none"> ・令和10年度の事業完了をめざして、重点的に予算を確保しながら、用地取得を進め、用地取得ができた区間から工事を実施していく。 		