

市道西成区第369号線道路改良事業

<再評価3回目> [前回 平成28年度事業再評価]

令和3年10月
建設局

图1 位置图

(2 事业概要 ①所在地)

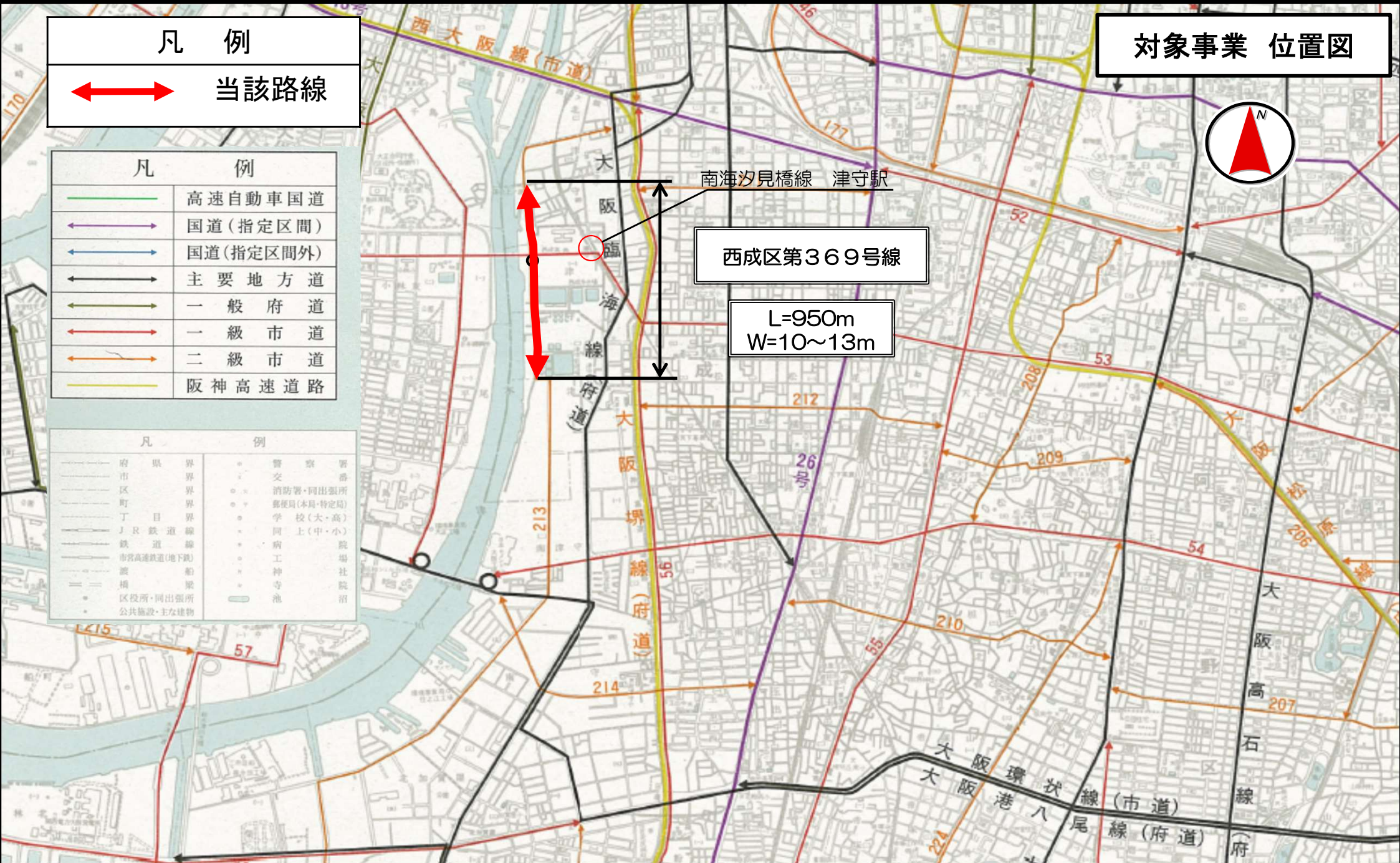


図2 費用便益分析の概要

(3 事業の必要性の視点 ③費用便益分析)

便益(単位:億円)

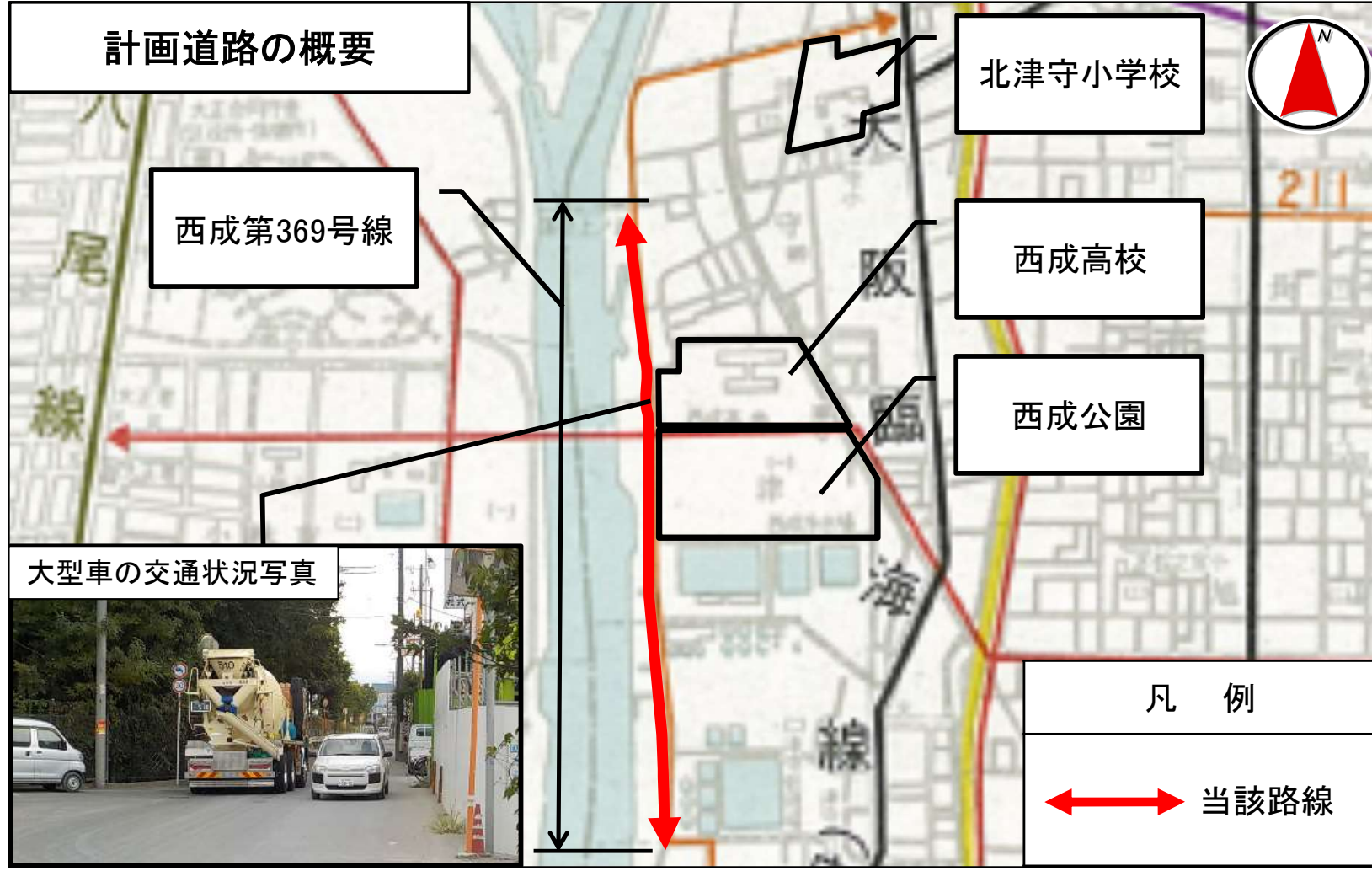
| | |
|---------------|------|
| 走行時間短縮 | 1.15 |
| 走行経費減少 | 0.06 |
| 交通事故減少 | 0.03 |
| 歩行者安全性・快適性の向上 | 0.64 |
| 合計(初年便益) | 1.88 |
| 便益総額の現在価値 | 36.1 |

費用(単位:億円)

| | |
|--------------|------|
| 事業費(単純合計) | 23.4 |
| 維持管理費(単純合計) | 1.4 |
| 投資総額の現在価値 | 35.5 |
| 社会費用便益費(B/C) | 1.02 |

独自交通量調査結果(24h)

| | |
|------|-------|
| 乗用車 | 1250台 |
| バス | 0台 |
| 小型貨物 | 1250台 |
| 普通貨物 | 1667台 |
| 合計 | 4167台 |



◆目的

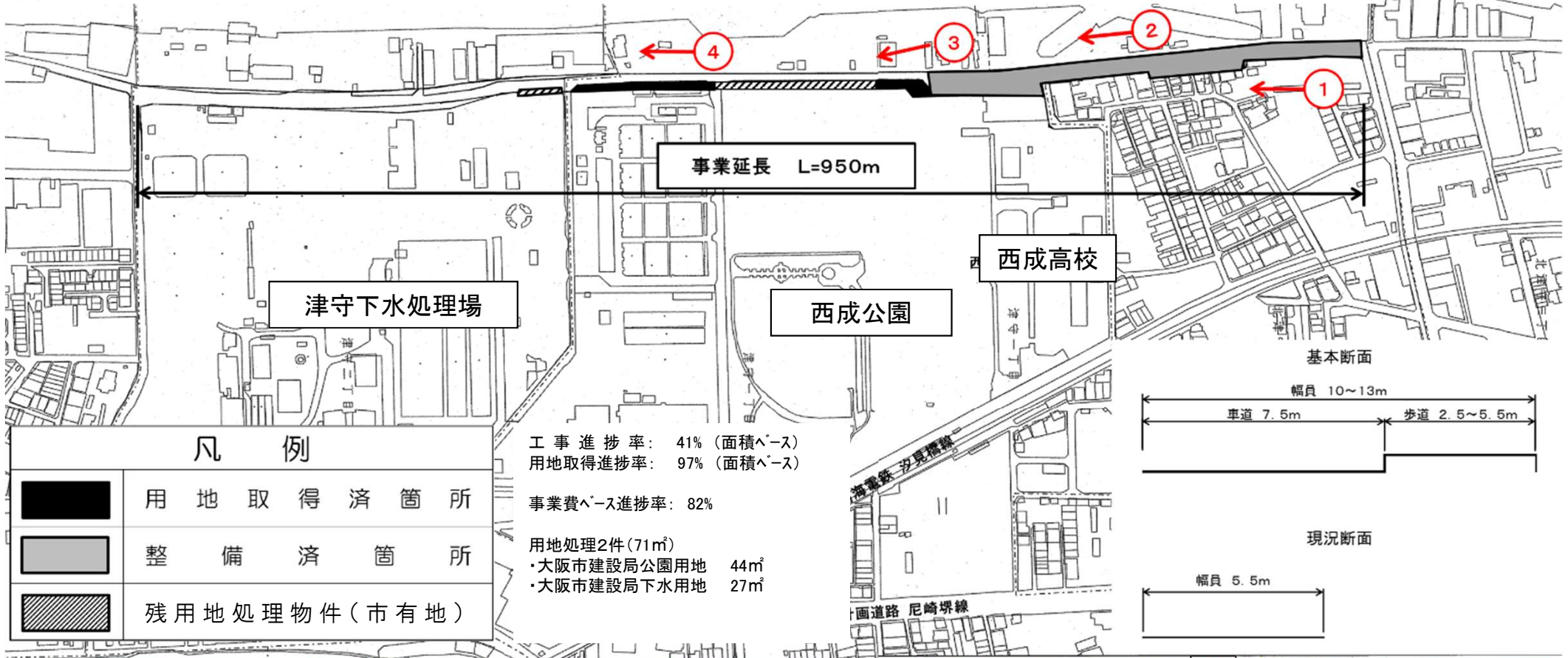
本路線は、大阪市西部に位置し、幹線道路に囲まれた運輸、倉庫業などの産業施設が密集している地域にあり、大型自動車の交通量が非常に多く、周辺地域における重要な補助幹線道路となっている。そのような状況の中、本路線は北津守小学校の通学路に指定されていることや、沿道には広域避難場所でもある西成高等学校や西成公園、さらには、渡船乗場等の公共施設が存在し、歩行者ならびに自転車の通行量が多い。このため、本事業において、現況幅員約5.5mの道路を歩道を有する10~13mの道路に拡幅、歩車道の分離を行うことにより、自動車交通の円滑化及び歩行者等の通行の安全性の確保を図るとともに、防災性の向上を図るものである。

図3 進捗状況

(4事業の実現見通しの視点 ②事業規模)

残事業の内容

●用地処理2件(71㎡) ●道路工事(延長620m、面積6,200㎡) ●残事業費 約4億円



整備済区間



未整備区間



図4 進捗率の推移

(4 事業の実現見通し内容)

事業が遅延した原因とその状況

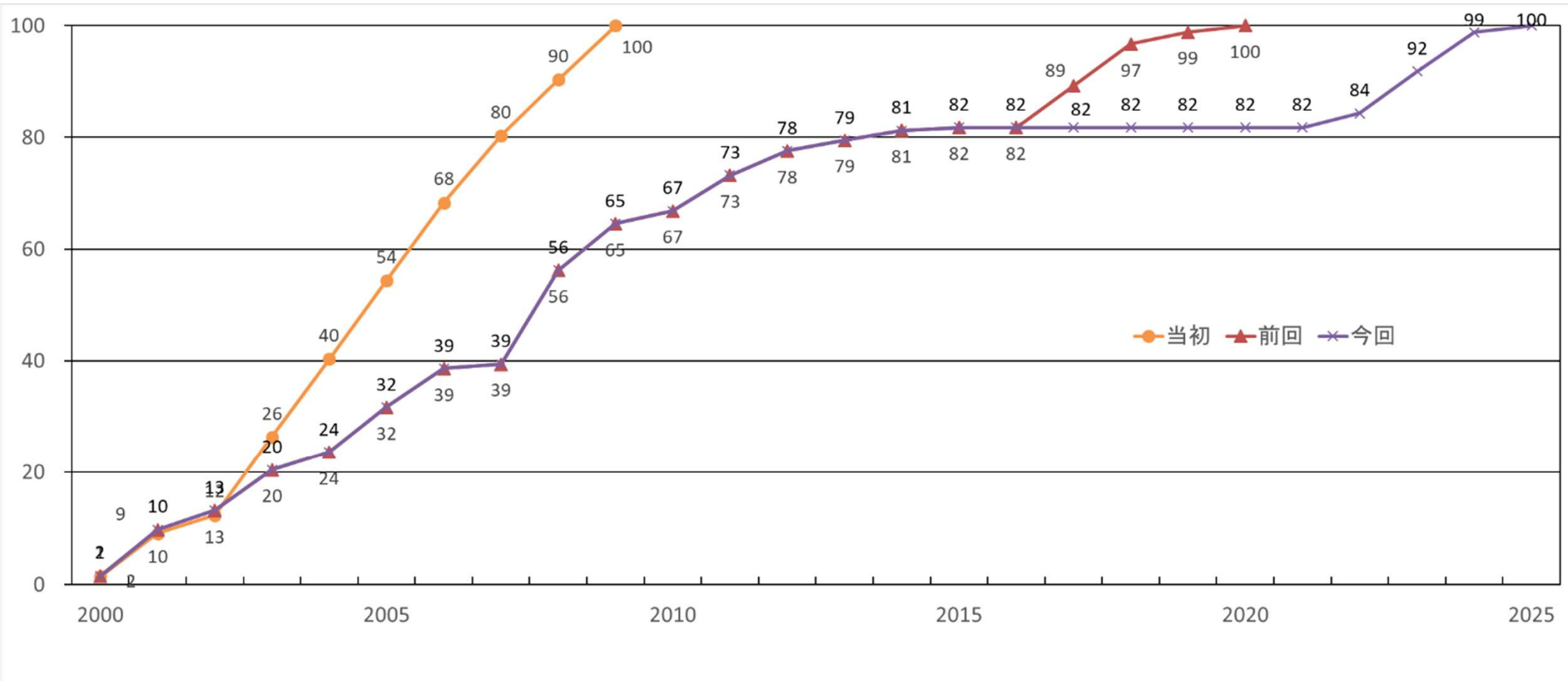
他の優先事業(東淀川駅立体横断施設整備工事(平成28年度～平成30年度)・住之江公園エレベーター等設置工事(平成29年度～令和3年度))への予算の充当により、当該事業については過去5年間事業の進捗が図れていない。

(参考:本市負担)

東淀川駅立体横断施設整備工事 総事業費 約605百万円
 住之江公園エレベーター等設置工事 総事業費 約277百万円

対応と解消の目途及びその根拠

他の優先事業の終息に伴い、当該事業に予算を充当できる見込みが立ったため用地処理を進め、道路整備を行うことで完了予定年度での完成を見込んでいる。



対応方針(案)

●事業の必要性の評価:A~C

本路線は、歩行者等の安全対策ならびに自動車交通の円滑化、さらに防災上の面から必要性が高い事業である。

●事業の実現見通しの評価:B

本路線は、残用地は大阪市建設局が所有しており用地処理は可能である。他の事業への予算充当により、進捗が図れていなかったが、他の優先事業の終息に伴い、当該事業に予算を充当できる見込みが立ったため用地処理を進め、道路整備を行うことで完了予定年度での完成を見込んでいる。

●事業の優先度の視点の評価:B

本路線は道路改良事業における「緊急性が高く、集中的に整備する必要がある箇所」として位置付けており、予算化を行い、鋭意、事業の進捗を図っている。



事業継続 (B)

●今後の取組方針(案)

本路線は、歩行者等の安全対策ならびに自動車交通の円滑化、さらに防災機能向上のためにも整備が必要な路線として、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、完了予定年度での完成に向けて取組む。

[費用便益の算定]

◆路線名：市道 西成区第369号線 (L=950m、W=10~13m)

1. 各種の時点及び期間

| | |
|-------|--|
| 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 |
| 価格基準年 | 令和3年度 |
| 供用年 | 令和8年度 |
| 検討期間 | 供用年から50年 |

2. 当該道路と周辺道路ネットワークの概要

当該道路周辺には都市計画道路を含む道路ネットワークが整備されているが、改良後も車線数が変わらないことから、本事業による周辺道路への車両流出等の影響はほとんど無いものと考えられる。



図一 西成区第369号線と周辺の道路状況

3. 費用便益分析の結果

①交通量、旅行速度の算定

| | 道路改良なし | 道路改良あり |
|------------|--------|--------|
| 交通量(台/日) | 4,080 | 4,080 |
| 走行速度(km/h) | 20 | 40 |

②総便益(B)の算定

(単位:億円/年)

| | 道路改良なし | 道路改良あり | 初年便益 |
|-----------|--------|--------|------|
| 基準年 | 令和3年度 | | |
| 供用年 | 令和8年度 | | |
| 走行時間経費 | 2.3 | 1.1 | 1.2 |
| 走行費用 | 0.4 | 0.3 | 0.1 |
| 交通事故損失額 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| 歩行者安全向上効果 | 0.0 | 0.6 | 0.6 |
| 合計(初年便益) | | | 1.9 |

便益総額の現在価値(B)=

36.1

③総費用(C)の算定

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------|-------|-------|------|
| 基準年 | 令和3年度 | | |
| 投資総額の単純合計(億円) | 23.4 | 1.4 | 24.8 |
| 投資総額の現在価値(億円) | 35.0 | 0.5 | 35.5 |

(C)

④評価指標の算定結果(B/C)の算定

| | | |
|------------|------|------|
| 社会費用便益比CBR | B/C= | 1.02 |
|------------|------|------|

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。