

事業再評価調査（2回目以降）

[事業種別] 事業名		[街路事業] 十三吹田線		
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		
事業概要	①所在地 【図1参照】	東淀川区淡路2丁目～西淡路5丁目		
	②事業目的	[事業目的] ・本路線は、淀川区から東淀川区を東西に結び、隣接する吹田市に至る幹線道路であり、大阪市の北東部から吹田市域に繋がる道路ネットワークの形成を図る。 ・当該地区周辺は6m未満の狭幅員道路が多く、また本路線は「大阪市地域防災計画」において避難路に位置付けていることから、整備することにより、防災性の向上を図る。 ・本路線を整備することにより、機能的な道路ネットワークを構築し、住宅市街地における交通安全の確保を図る。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
		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（新設） 延長L=780m 幅員W=25m（両側4車線、歩道あり） [関連事業等の整備・進捗状況] —			
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	・吹田市境界で接続する大阪府の都市計画道路「十三高槻線」は、市境から吹田市南正雀付近まで整備されており、将来的には、高槻方面へのネットワークが形成されることになる。また、当該地区周辺は、幅員6m未満の狭幅員道路が多く防災上も道路整備の必要性は依然として高い。 ・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、優先的に整備を進める路線には位置付けておらず、優先的に整備を進める他の路線の収束に合わせて本格的に事業を実施する路線としている。		
	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=1.84 （総便益B：136.8億円、総費用C：74.5億円）		
	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	・事業目的とする自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全性の観点から、都市計画道路のひとつとして、計画的に道路整備を進めていく必要がある。		評価 A～C

		事業開始時点 (平成10年2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 11,500m2 整備必要面積 19,500m2	用地取得必要面積 11,500m2 整備必要面積 19,500m2	用地取得必要面積 11,500m2 整備必要面積 19,500m2
	うち完了分	—	用地取得済面積 7,259m2 整備済面積 0m2	用地取得済面積 8,467m2 整備済面積 0m2
	進捗率 【図3参照】	—	用地取得率 63% 工事進捗率 0%	用地取得率 74% 工事進捗率 0%
	③全体事業費	72億円	68億円	68億円
	うち既投資額	—	14億円	26億円
	進捗率 【図4参照】	—	20%	39%
	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] —		
	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、これまで用地買収においては買取要望に対応してきており、今後、優先的に整備を進める他の事業中路線の事業収束に合わせて予算を確保し、本格的に事業を実施していくこととしており、完成予定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] ・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いない。 [事業が遅れることによる影響等] ・大阪市北東部から吹田市域に繋がる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。 ・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	・平成28年度の事業再評価においても対応方針「事業継続（C）」としており、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）	・本路線は、都市計画道路として交通計画に必要な道路であり、また、投資効果も見込まれる。 ・本路線については、これまで用地買収において買取要望への対応をしてきており、今後、優先的に整備を進める他の事業中路線の事業収束に合わせて予算を確保し、本格的に事業の実施を行うことで、完成予定年度での完成を見込んでいる。 ・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いない。 ・以上、3つの視点から本路線の整備については、「事業継続（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。		