

【再評価理由】 ③ 事業再評価を実施した年度から5年目の年度において、なお未着工または継続中のもの

【再評価回数】 5回目

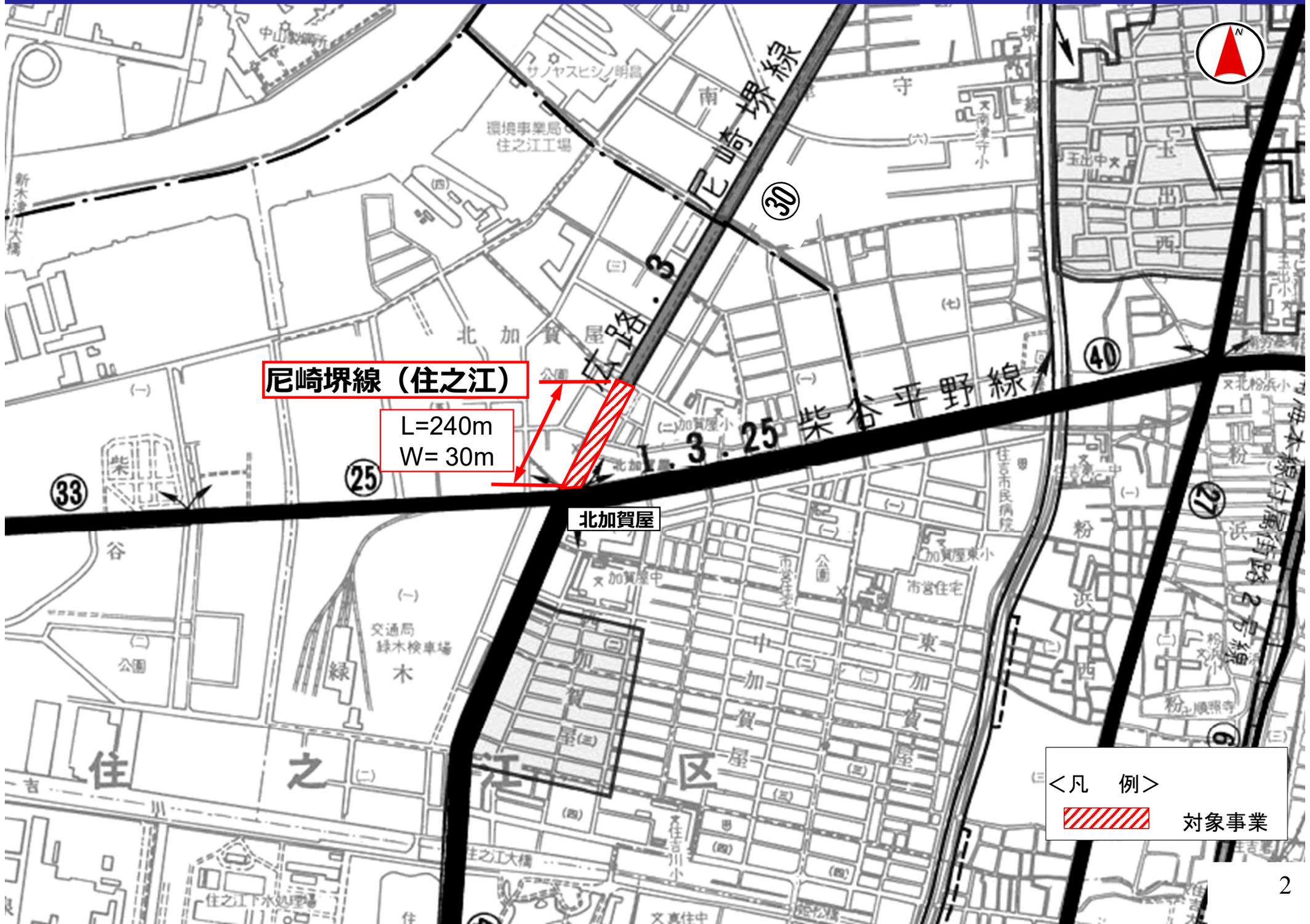
【前回実施年度】 平成30年度

【事業種別】 街路事業

【事業名】 尼崎堺線（住之江）整備事業

令和5年11月

建設局



尼崎堺線 (住之江)

L=240m
W= 30m

北加賀屋

<凡 例>
[Red hatched box] 対象事業

1 事業目的

[事業目的]

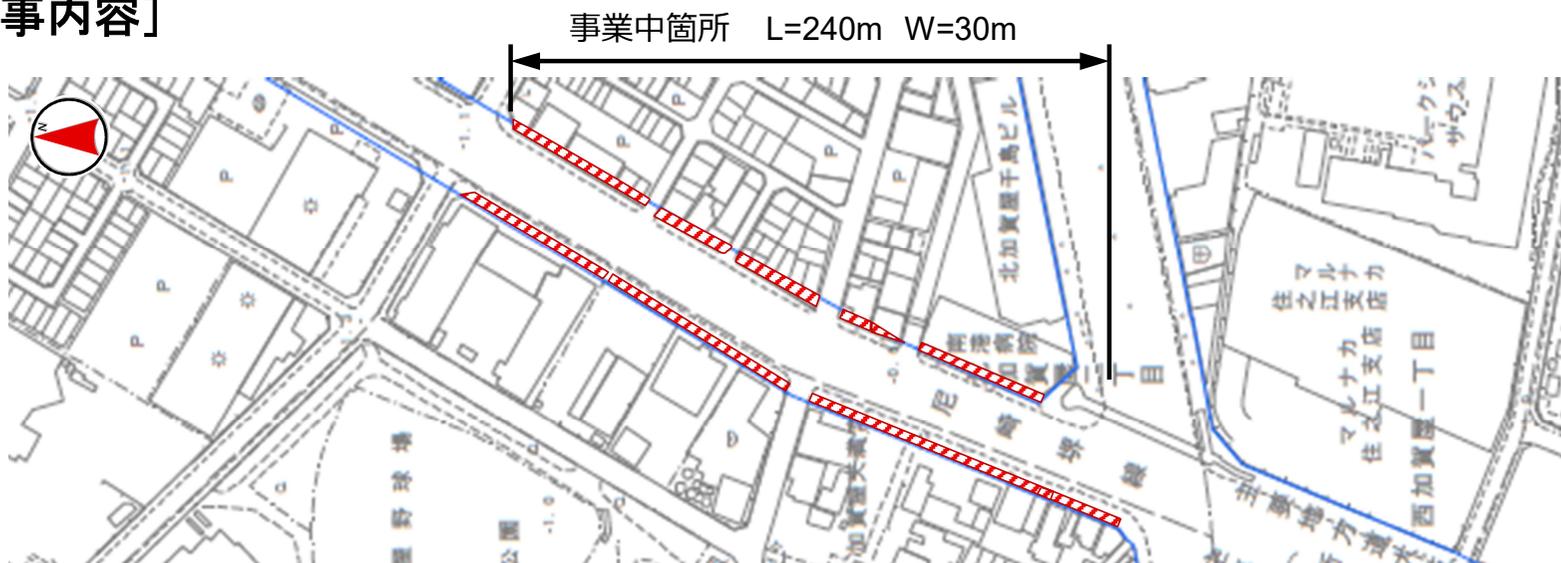
- 尼崎堺線は、本市西部の南北軸を形成する新なにわ筋などにかかる、尼崎市境から堺市境に至る延長約15km、幅員30mの重要な幹線道路で、当該区間の現道は大型車両が非常に多い路線である。
- 当該区間と柴谷平野線が交差する北加賀屋交差点は、広域的な南北交通と南港から内陸部への自動車交通が集中する交差点で、沿道には地下鉄北加賀屋駅や病院などの公共施設があることから、道路拡幅を行い、自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車等の交通安全対策を図ることとしている。

[上位計画]

路線名	都市計画道路 整備プログラム	密集市街地における 防災骨格路線	地域防災計画		無電柱化推進計画	無電柱化整備計画
			避難路	緊急 交通路		
① 東野田河堀口線（大手前）	○				○	○
② 尼崎平野線（山王）	○	○		○	○	○
③ 豊里矢田線（鳴野・蒲生）	○		○		○	
④ 正蓮寺川北岸線（伝法・伝法東）	○		○		○	
⑤ 尼崎堺線（住之江）	○		○		○	3

2 事業内容

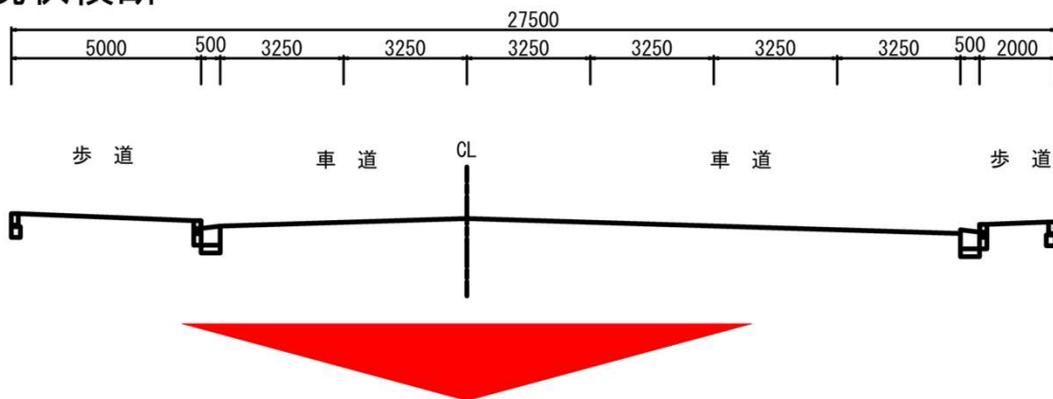
[工事内容]



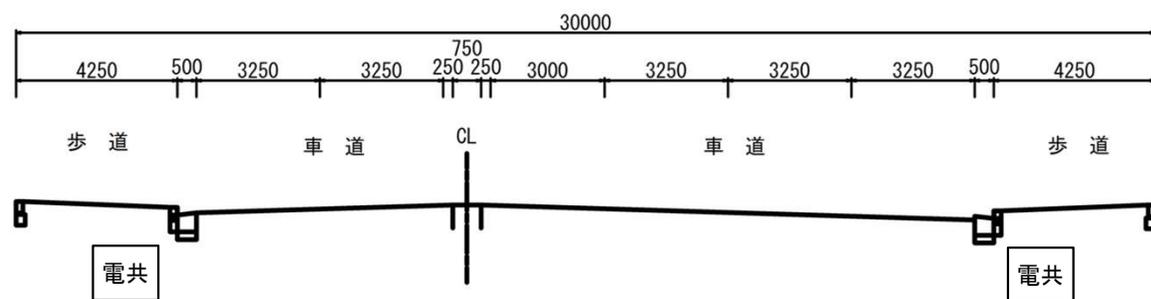
<凡 例>

 用地取得箇所

現状横断



計画横断



- 路線名 : 尼崎堺線(住之江)
- 路線番号 : 広路3
- 所在地 : 住之江区北加賀屋5丁目～
北加賀屋2丁目
- 事業延長 : 240m
- 計画幅員 : 30m
(片側2車線、歩道・電線共同溝を整備)
- 現道幅員 : 27m(片側2車線、歩道あり)

[事業内容]

◆ 事業の概況

- 事業主体：大阪市
- 事業開始：平成6年6月
- 総事業費：約13億円(事業開始時点：15億円)
- 完了予定：令和7年度(事業開始時点：平成10年度)

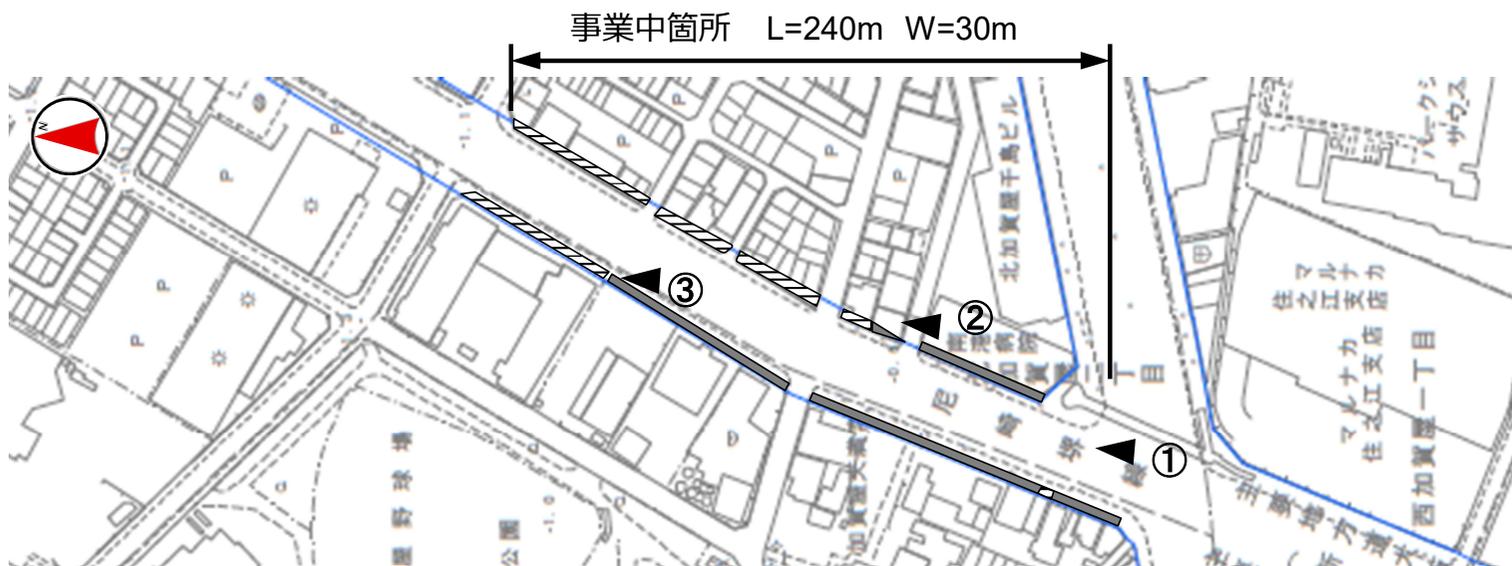
◆ 財源等

- 本事業の財源は、国費(交付金)が55%、市費が45%(市費の90%が地方債、残る10%が税等)で構成される。
- 急な買取請求に対応する必要がある場合は、全額を市費(不動産運用基金(旧先行取得会計))で取得し、道路整備工事までに、通常の財源構成からなる事業費で再取得(繰り戻し)を行う。

◆ 事業の流れ



3 事業の概況 — 事業進捗



凡 例	
	用地取得済箇所
	残用地取得物件（4件）

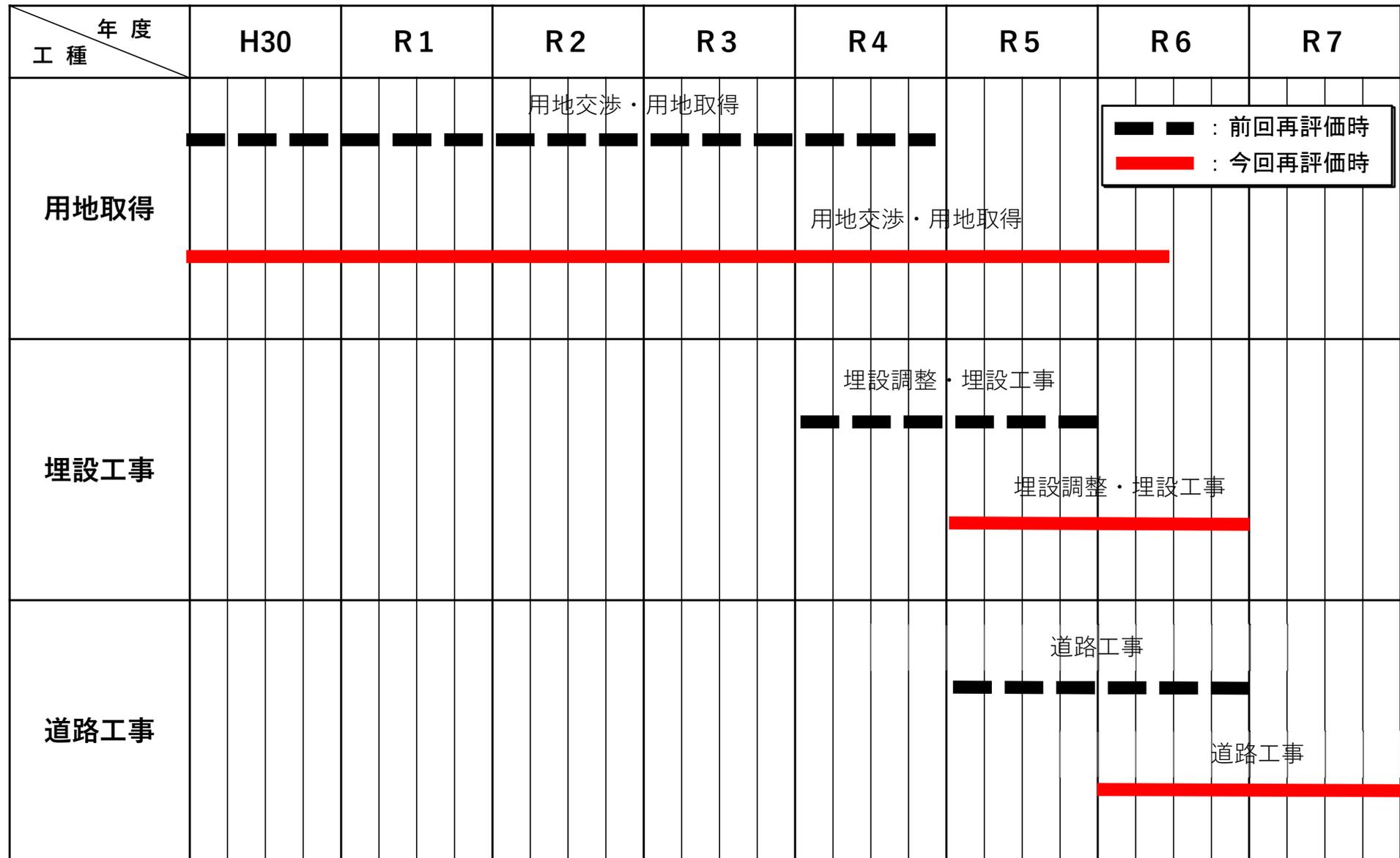
用地取得率：62%（面積ベース）
 工事進捗率：0%（面積ベース）
 進捗率：59%（事業費ベース）

※車道部においては、交差点改良が完了している。

3 事業の概況 — 経過及び完了予定

	事業開始時点 (平成6年6月)		前回評価時点 (平成30年3月)		今回(再評価5回目)評価時点 (令和5年3月)	
①経過及び 完了予定	都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:平成6年度 着工年度:平成6年度 完了予定年度:平成10年度		都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:平成6年度 着工年度:平成6年度 完了予定年度:平成36年度		都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:平成6年度 着工年度:平成6年度 完了予定年度:令和7年度	
②事業規模	用地	工事	用地	工事	用地	工事
	用地取得必要面積 1,200㎡	整備必要面積 7,200㎡	用地取得必要面積 1,200㎡	整備必要面積 7,200㎡	用地取得必要面積 1,200㎡	整備必要面積 7,200㎡
	うち完了分	—	用地	工事	用地	工事
			用地取得済面積 744㎡	整備済面積 0㎡	用地取得済面積 744㎡	整備済面積 0㎡
進捗率 (用地・工事)	—	用地	工事	用地	工事	
		用地取得率 62%	工事進捗率 0%	用地取得率 62%	工事進捗率 0%	
③全体事業費	15億円		12億円		13億円	
うち既投資額	—		8億円		8億円	
進捗率 (事業費)	—		64%		59%	

3 事業の概況 - 事業スケジュール



◆ 事業期間の延伸について

- ・ 用地取得の遅れにより、用地取得を令和4年度末から令和6年度中の完了予定とすることで事業期間を1年間延伸する。

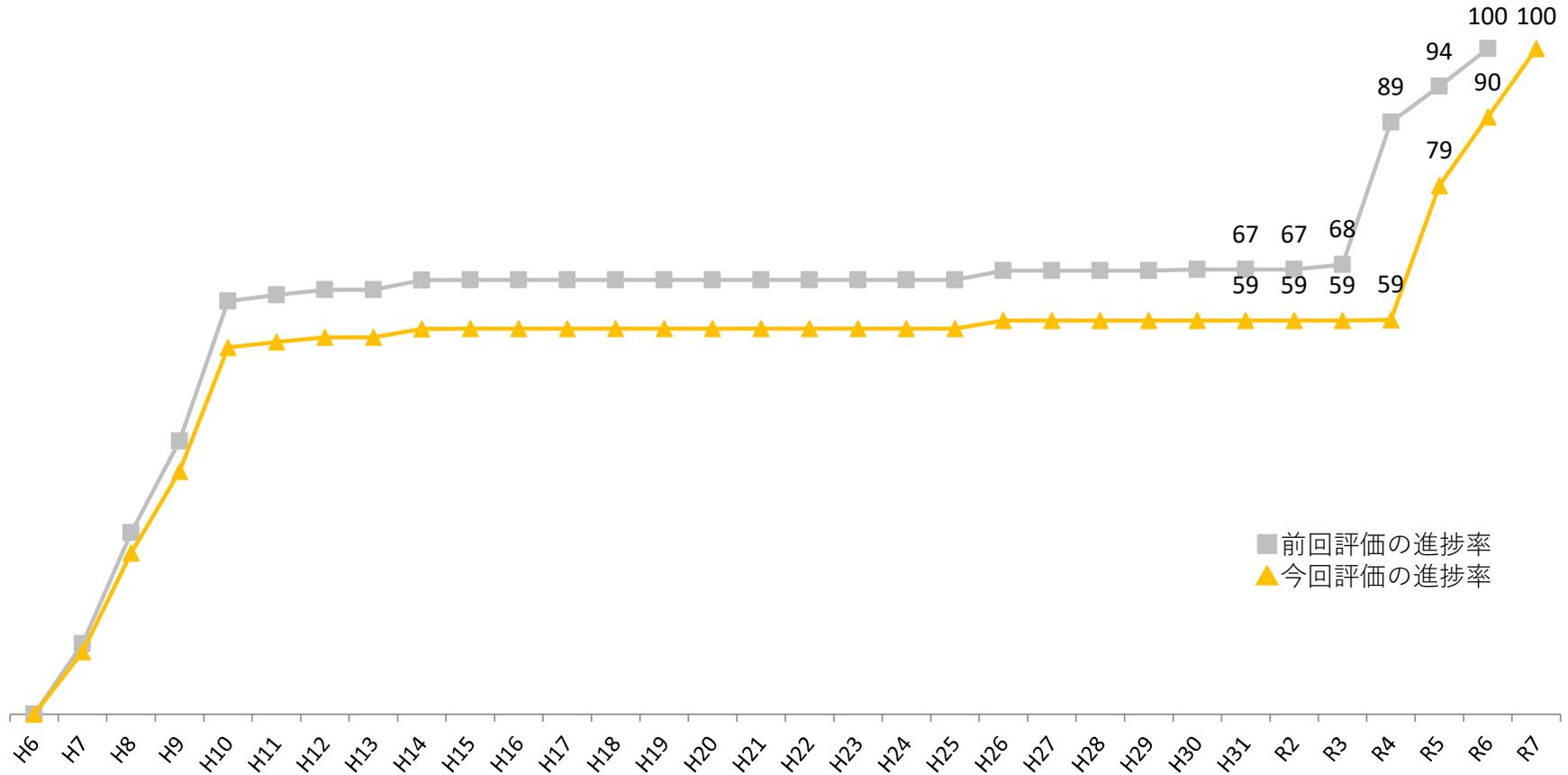
◆ 事業費の増額について

- ・ 前回再評価以降に「大阪市無電柱化推進計画(平成31年3月)」が策定され、都市計画事業に合わせて無電柱化に取り組むこととしたため、新たに電線共同溝整備費を計上した。

増減項目	前回評価 (事業費)	今後の見通し (事業費)	増減額	増減理由
用地補償費 (億円)	10.1億	10.1億	±0億	—
工事費 (億円)	2.1億	3.2億	+1.1億	・追加工事の発生(電線共同溝) +1.0億円 ・人件費・原材料費の高騰 +0.1億円
計 (億円)	12.2億	13.3億	+1.1億	

※事務費を含む。

進捗率の推移(事業費ベース)



4 事業の必要性の視点 — 事業の必要性の評価 : 「A~C」

- ◆ 本事業については、柴谷平野線と交差する北加賀屋交差点付近においては、交差点改良による自動車交通の円滑化と歩道拡幅による歩行者や自転車等の安全対策を図るため、道路拡幅の必要性は高い。
- ◆ 費用便益分析の結果、費用を上回る便益を確認できる。



事業の必要性の評価 : A~C

◆定量的効果の具体的な内容[効果目的・受益者]

[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

◆費用便益分析[算出方法・分析結果]

[算出方法]

- ・費用便益分析マニュアル
(令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)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 $B/C = 2.08$ (総便益B: 39.4億円、総費用C: 18.9億円)

◆定性的効果の具体的な内容[効果項目・受益者]

[効果項目]

- ・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

◆費用便益分析結果

供用年	令和8年度
交通量推計年	令和22年度
価格基準年	令和5年度
検討期間	供用年から50年

	交通量(台/日)
計画道路整備なしの場合	32,528
計画道路整備ありの場合	32,528

■便益（B）の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	歩行者便益	合計
初年度便益(億円)	0.3	-0.2	-0.1	1.8	1.8
便益総額の現在価値(億円)	7.8	-3.4	-1.4	36.4	39.4

■費用（C）の算定

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計(億円)	13.3	0.4	13.7
投資総額の現在価値(億円)	18.8	0.1	18.9

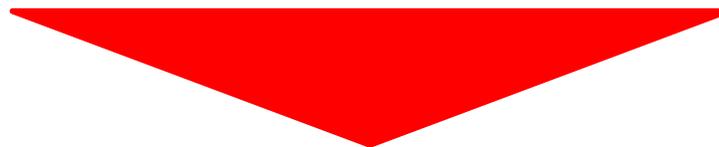
◆評価指標の算定結果

社会費用便益比CBR	B/C=	2.08
------------	------	-------------

◆費用便益分析に関する感度分析

交通量 (+10%)	B/C=	2.10
交通量 (-10%)	B/C=	2.07
事業費 (+10%)	B/C=	1.90
事業費 (-10%)	B/C=	2.31
事業期間(+10%)	B/C=	1.78
事業期間(-10%)	B/C=	2.36

- ◆ 用地取得率は60%を超え、残る用地は大規模地権者1名のみで、継続的な協議を進めているため、引き続き用地確保に努めていく。
- ◆ 事業費については、重点的に財源が確保できる交付金にて事業を進めている。



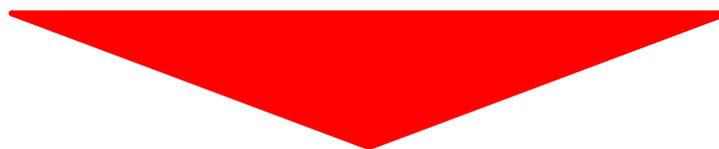
事業の実現見通しの評価 : A

◆ 重点化の考え方

- 本事業については、令和3年度に中間見直しを行った「都市計画道路の整備プログラム」において、当該区間は令和7年度に完成することとしている。
- 「大阪市地域防災計画(R5.4)」において、避難圏域内の市民等を広域避難場所に迅速かつ安全に避難させるための避難路に位置付けている。
- 「大阪市無電柱化推進計画(H31.3)」において、当該区間は都市防災機能の向上に資するものと位置付けている。

◆ 事業が遅れることによる影響等

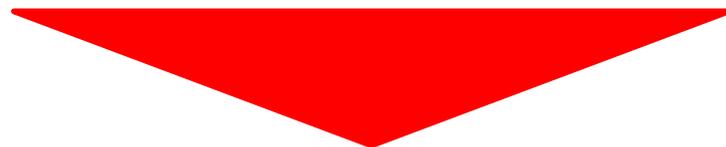
- 歩行空間の確保による歩行者等の安全性の確保が遅れる。
- 防災機能の発現が遅れる。



事業の優先度の視点の評価 : A

◆ 対応方針(案)の選択理由

- 本事業については、柴谷平野線と交差する北加賀屋交差点付近においては、交差点改良による自動車交通の円滑化と歩道拡幅による歩行者や自転車等の安全対策を図るため、道路拡幅の必要性は高い。
- 用地取得率は60%を超え、残る地権者との継続的な協議を進めているとともに、重点的な財源が確保できる交付金にて事業を進めているため、事業完了の見通しは高い。
- 以上により、本路線の整備の優先度は高い。



事業継続:A

8 今後の取組方針(案)

- ◆ 本事業については、北加賀屋交差点の交差点改良は完了しているものの、歩道拡幅による歩行者や自転車等の安全対策の必要性が高いことから、引き続き早々の用地買収に努め、令和7年度末までの事業完了に向け重点的に実施する。