

社会資本総合整備計画 社会資本整備総合交付金

令和05年02月07日

計画の名称	66 安全で快適な市民生活並びに活力強化に資する都市基盤整備の推進											
計画の期間	平成 31 年度 ~ 令和 05 年度 (5年間)											重点配分対象の該当
交付対象	大阪市											
計画の目標	安全で快適な市民生活並びに大阪圏の経済の活力強化に資することができるよう、市内における主要道路ネットワークの構築、安全で快適な道路空間の確保に向けた都市基盤施設の整備を推進する。											
全体事業費（百万円）	合計（A + B + C + D）	1,052	A	1,052	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合 C / (A + B + C + D)	0 %

番号	定量的指標の定義及び算定式 自動車走行時間短縮率を、R05年度末に13%短縮するように整備を推進する。 経済の活力強化に資する道路において、道路整備予定区間を自動車で走行するのに必要となる総和を短縮する割合として現地走行時間から算出する。 自動車走行時間短縮率 = (整備前 (H30) の総走行時間 - 目標年度 (R05) における総走行時間) / (整備前 (H30) の総走行時間 - パッケージ全路線整備時の総走行時間) × 100 (%)	計画の成果目標（定量的指標）				定量的指標の現況値及び目標値			
		定量的指標の定義及び算定式		当初現況値	中間目標値	最終目標値			
		H31当初	R03末	R05末					
1	自動車走行時間短縮率を、R05年度末に13%短縮するように整備を推進する。 経済の活力強化に資する道路において、道路整備予定区間を自動車で走行するのに必要となる総和を短縮する割合として現地走行時間から算出する。 自動車走行時間短縮率 = (整備前 (H30) の総走行時間 - 目標年度 (R05) における総走行時間) / (整備前 (H30) の総走行時間 - パッケージ全路線整備時の総走行時間) × 100 (%)	0%	7%	13%					
2	道路交通における死傷事故率を、R05年次には10%低減するように整備を推進する。 交通安全事業の成果指標として、道路交通における死傷事故率を低減する割合を算出する。 死傷事故低減率 = (1 - (目標年次 (R05) の事故件数 / 基準年次 (H30) の事故件数)) × 100 (%)	0%	5%	10%					
3	密集市街地（優先地区）における災害時の被害低減のため、防災骨格形成率をH30年度末の79%からR05年度末に82%となるよう整備を推進する。 密集市街地（優先地区）における骨格となる路線について、整備延長を防災骨格形成率として算出する。 防災骨格形成率 = (目標年次 (R05) での整備延長 / 優先地区の骨格となる路線の区間延長) × 100 (%)	79%	81%	82%					

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靭化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-

A 基幹事業																							
基幹事業（大）	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名 / 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 (百万円)	費用便益比	個別施設計画 策定状況				
		一體的に実施することにより期待される効果																					
		備考																					
道路事業	A01-001	街路	一般	大阪市	直接	一	S街路	改築	大和川北岸線	道路改築(0.59km)	大阪市						11	-	-				
		位置図記載番号 : A66 01																					
	A01-002	街路	一般	大阪市	直接	一	S街路	新設	田辺出戸線	道路新設(0.13km)	大阪市						69	-	-				
		位置図記載番号 : A66 02																					
	A01-003	街路	一般	大阪市	直接	一	S街路	改築	歌島豊里線	道路改築(1.47km)	大阪市						3	-	-				
		位置図記載番号 : A66 03																					
	A01-004	街路	一般	大阪市	直接	一	S街路	改築	長柄堺線	道路改築(0.19km)	大阪市						155	-	-				
		位置図記載番号 : A66 04																					
	A01-005	街路	一般	大阪市	直接	一	S街路	新設	大阪外環状線連絡線付属 街路2号線	道路新設(0.94km)	大阪市						202	-	-				
		位置図記載番号 : A66 05																					
	A01-006	街路	一般	大阪市	直接		S街路	改築	天王寺大和川線	道路改築(5.05km)	大阪市						612		-				
		位置図記載番号 : A66 06																					
															小計		1,052						
															合計		1,052						

交付金の執行状況

(単位：百万円)

	H31	R02	R03	R04	R05
配分額 (a)	73	38	0	6	883
計画別流用増 減額 (b)	0	0	0	0	0
交付額 (c=a+b)	73	38	0	6	883
前年度からの繰越額 (d)	0	73	0	0	0
支払済額 (e)	0	111	0	6	367
翌年度繰越額 (f)	73	0	0	0	516
うち未契約繰越額(g)	0	0	0	0	516
不用額 (h = c+d-e-f)	0	0	0	0	0
未契約繰越率+不用率 (i = (g+h)/(c+d)) %	0	0	0	0	58.43
未契約繰越率+不用率が10%を超えてる場合の理由					令和5年度補正予算のため。 。

事前評価チェックシート

計画の名称： 66 安全で快適な市民生活並びに活力強化に資する都市基盤整備の推進

事 前 評 價	チェック欄
I . 目標の妥当性 1) 上位計画等と整合性が確保されている。（上位計画名：大阪市道路整備中期計画）	<input type="radio"/>
I . 目標の妥当性 2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。	<input type="radio"/>
I . 目標の妥当性 3) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。	<input type="radio"/>
I . 目標の妥当性 4) 地域の課題を踏まえた目標が設定されている。	<input type="radio"/>
II . 計画の効果・効率性 1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。	<input type="radio"/>
II . 計画の効果・効率性 2) 十分な事業効果が得られることが確認されている。	<input type="radio"/>
II . 計画の効果・効率性 3) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	<input type="radio"/>
III . 計画の実現可能性 1) 計画・事業の熟度が十分である。	<input type="radio"/>
III . 計画の実現可能性 2) 事業実施のための環境整備が図られている。	<input type="radio"/>
III . 計画の実現可能性 3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。	<input type="radio"/>

社会资本総合整備計画 参考図面

