

2 事業の必要性 R2事業再評価における分類

番号	路線名(箇所名)	防災骨格路線	他事業との連携路線 【連携する事業・路線】	重点整備 路線等	事業の状態	
					前期5年 (~令和2年度)	後期5年 (~令和7年度)
1	歌島豊里線(東淡路)			○	完成(平成28年度)	—
2	北野今市線(中崎)			○	事業継続	完成(令和3年度)
3	天王寺大和川線			○	防災機能概成済 (平成23年度)、 事業継続 (段階的整備)	事業継続 (段階的整備)
4	生玉片江線(細工谷)	○		○	完成(平成30年度)	—
5	津守阿倍野線(旭)	○		○	完成(令和2年度)	—
6	豊里矢田線(北田辺)	○		○	概成(令和元年度)	—
7	木津川平野線(千本中)	○			事業継続	事業継続
8	尼崎平野線(山王)	○			事業継続	完成
9	尼崎堺線(西成南)	○			事業継続	事業継続
b	豊里矢田線(生野)	○	○【生野南部地区事業】		事業継続	完成
10	生野線(林寺)	○			事業継続	完成
11	淀川左岸線(2期)		○【淀川南岸線】		事業継続	事業継続
12	淀川南岸線		○【淀川左岸線】		事業継続	事業継続
c	西野田中津線(大淀北)		○【淀川左岸線】		事業継続	完成
13	長柄堺線(阿倍野)		○【阿倍野再開発事業】		事業継続	完成
14	河堀口舎利寺線		○【生野南部地区事業】		事業継続 (段階的整備)	完成
15	正蓮寺川歩行者専用道		○【正蓮寺川総合整備事業】		事業継続	完成
16	淀川北岸線(菅原)		○【おおさか東線事業】		事業継続 (段階的整備)	事業継続
19	大和川北岸線(公園南矢田)				概成	—
20	長吉線(長吉長原東)				概成	—
21	田辺出戸線(長吉出戸)				概成	—
22	東野田河堀口線(大手前)				事業継続	完成
23	桜島東野田線(四貫島)				事業継続	完成
24	尼崎堺線(住之江)				事業継続	完成
25	鞍作線(加美東)				事業継続	完成
26	本庄西天満線(神山)				事業継続	事業継続
27	豊里矢田線(鴨野・蒲生)				事業継続	事業継続
28	十三吹田線(淡路)				事業継続	事業継続
29	新庄長柄線(菅原)				事業継続	事業継続
30	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)				事業継続	事業継続
31	東野田河堀口線(上本町)				事業継続	事業継続

R2再評価対象路線	R2再評価対象外路線	評価・対応方針(再評価対象路線)						H275R1に再評価を受けた事業
		① 必要性の評価	② 実現見通しの評価	③ 優先度の評価	④ 対応方針	(参考) 前回対応方針	(参考)	
								A (H30)
								—
								B (H28)
								—
○		A~C	A	A	A	A	A	(H27)
								H28対象外
								A (H28)
								A (H30)
								C (H28)
								—
○		A~C	A	A	A	A	A	(H29)
								A (H29)
								A (H28)
								A (H28)
								B (H28)
		A~C	B	B	B	B	B	(H27)
								R1対象外 (R1)
								—
								—
								B (H30)
								A (R1)
								B (H30)
								C (H28)
								B (H30)
								B (H30)
								C (H28)
								B (R1)
								C (H30)
								C (R1)

【必要性の評価】
A~C・・・都市計画事業であるため必要性は高く、投資効果もある

【実現見通しの評価】
A・・・用地取得率が高く、計画どおり事業が終了するように事業費確保が図られる可能性が高く、完了予定年度で完成する路線
B・・・用地取得の目途があり、おおむね計画どおり事業が終了するように事業費確保が図られ、完了予定年度での完成が見込める路線
C・・・用地取得率は低いものの、買取要望の対応など一定の事業進捗のための事業費確保が見込める路線

【優先度の視点の評価】
A・・・密集市街地における防災骨格路線または他事業と連携して進めるべき路線ならびに用地取得率が高く早期効果発現へ向け完成予定を公表している路線(重点整備路線・完了期間宣言防災路線)であり、事業遅延による影響が極めて大きい路線
B・・・歩行者の安全性確保等の必要性が高く、事業遅延による影響が大きいことから、段階的整備を実施していくべき路線。
C・・・既設道路において歩行空間等を有しているなど安全性が一定確保されている、または、連携して進めるべき他事業の進捗状況を考慮して当面は限定的な進め方となるなど、事業遅延による影響が一定小さくなる路線

事業効果①

都心部の交通混雑を緩和、市街地環境の改善

都心部に流入する通過交通を大阪都市再生環状道路に転換し、交通を円滑にすることにより、市街地環境の改善を図る。

大阪都心部の通過交通

(通過交通割合※)

10万台/日 (31%)

7万台/日 (20%)



※台数及び割合は環状線利用交通のうち、大阪都心部に流入する通過交通

出典：平成29年度新規事業採択時評価結果（淀川左岸線延伸部）

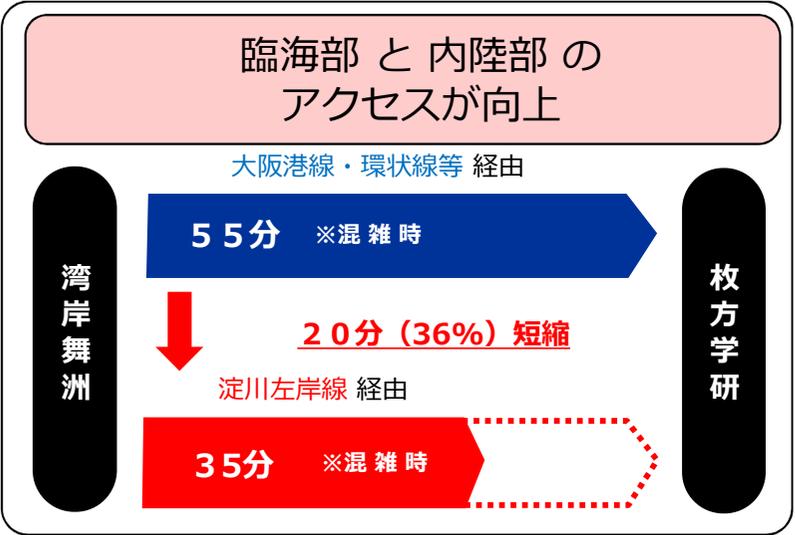


写真：阪神高速道路（阿波座合流部）

2 事業の必要性 事業効果②

事業効果② 物流の効率化、企業立地の促進

大阪湾ベイエリアには大型物流施設が多数立地されており、臨海部と内陸部の連携強化による物流の効率化が進むことで、さらなる企業投資を誘発する。



出典：ETC2.0プローブデータ(R1.10平日)
【混雑時】渋滞が非常に多い時の所要時間(95%タイム)
淀川左岸線ルートは、ETC2.0プローブデータ+淀川左岸線延伸部(設計速度60km/h)で算出

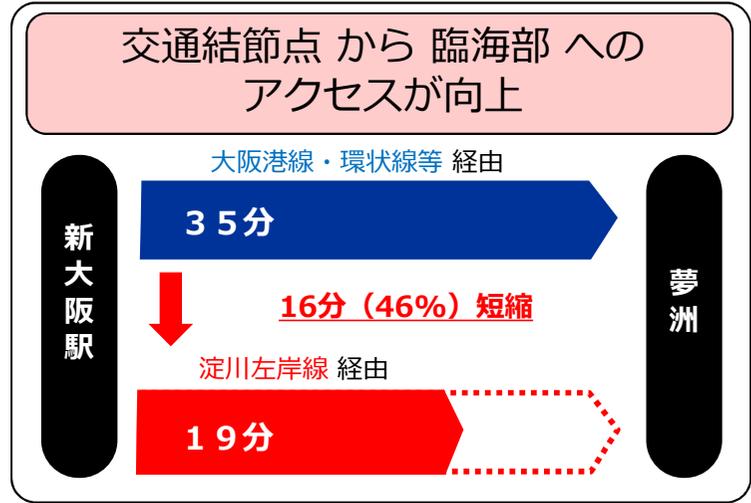
事業効果③

観光都市の広域的な連携を支援

大阪府を訪れる外国人観光客は近年大幅に増加している。

臨海部はユニバーサル・スタジオ・ジャパンTMなどが立地するほか、新たな国際観光拠点「夢洲」のまちづくりで今後も多くの観光客が訪れると見込まれており、淀川左岸線の整備により都心北部から観光施設へ向かうアクセスが向上する。

都市再生緊急整備地域の候補地域である新大阪駅周辺地区は、リニア中央新幹線や北陸新幹線との接続など、スーパー・メガリージョン※の西の拠点としての役割が期待されており、淀川左岸線は新御堂筋を經由して臨海部など各方面へ連絡する重要なアクセス道路となる。



出典：H27全国道路・街路交通情勢調査平均速度を用いて算出

