

【再評価理由】 ② 事業開始年度から起算して5年目の年度において、継続中の事業

【再評価回数<前回実施年度>】 1回目<大規模事業評価対象外>

【事業種別】 街路事業

【事業名】 福町十三線立体交差事業
(阪神なんば線)

令和4年11月

建設局

位置図

西淀川区大和田6丁目～西淀川区福町2丁目

[街路事業]
福町十三線立体交差事業(阪神なんば線)
(所管局:建設局)
延長 L=1.0km



位置図(拡大図)



1 事業目的 ①

[事業目的]

- 福町十三線立体交差事業(阪神なんば線)は、本市西淀川区の阪神なんば線福駅の前後約1.0km区間を高架化することにより、交差する都市計画道路福町十三線等の2箇所の踏切(歩行者ボトルネック踏切)を除却するものである。
- 本事業は、阪神なんば線の淀川に架かる橋梁において、国の直轄河川事業として実施される阪神なんば線淀川橋梁改築事業(以下、「国河川事業」という。)の一部を共同事業として実施することとしている。
- 本事業を実施することにより、淀川の治水対策の促進に加え、交通円滑化及び踏切事故の解消、福駅周辺地域の一体化を図ることを目的としている。

○歩行者ボトルネック踏切

自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切

歩行者ボトルネック踏切(定義)

一日あたりの踏切自動車交通遮断量¹⁾と踏切歩行者等交通遮断量²⁾の和が5万以上、かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量²⁾が2万以上になる踏切。

1)踏切自動車交通遮断量

=自動車交通量×踏切遮断時間

2)踏切歩行者等交通遮断量

=歩行者及び自転車の交通量×踏切遮断時間



福駅西踏切



福駅東踏切

[上位計画等における位置付け]

(道路と鉄道との立体交差関係)

- 福町十三線立体交差事業により除却される2箇所の踏切は歩行者ボトルネック踏切であり、改良すべき踏切道として踏切道改良促進法の指定を受けている。
- 令和3年度からは、国の踏切道改良計画事業補助制度に位置付けられ、事業を実施している。

(地域防災関係)

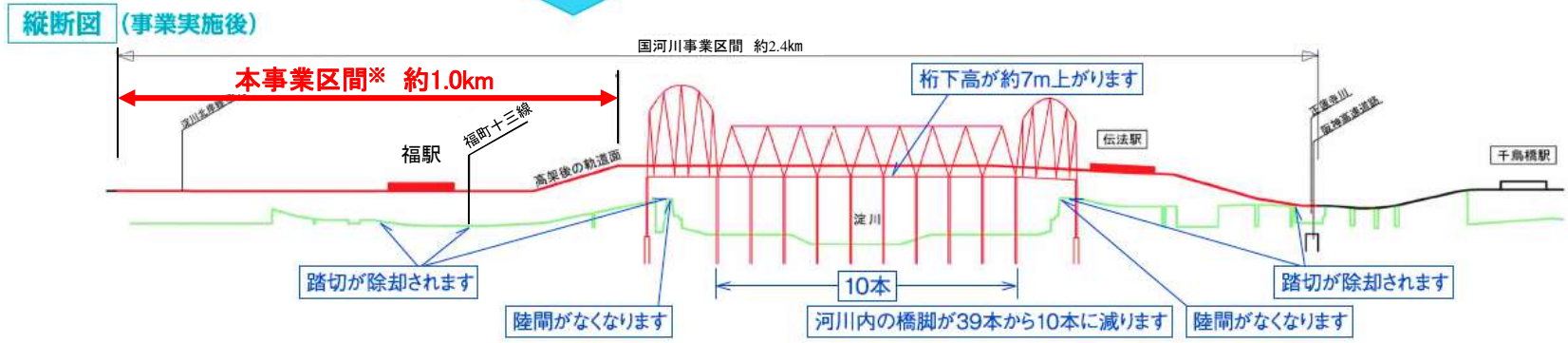
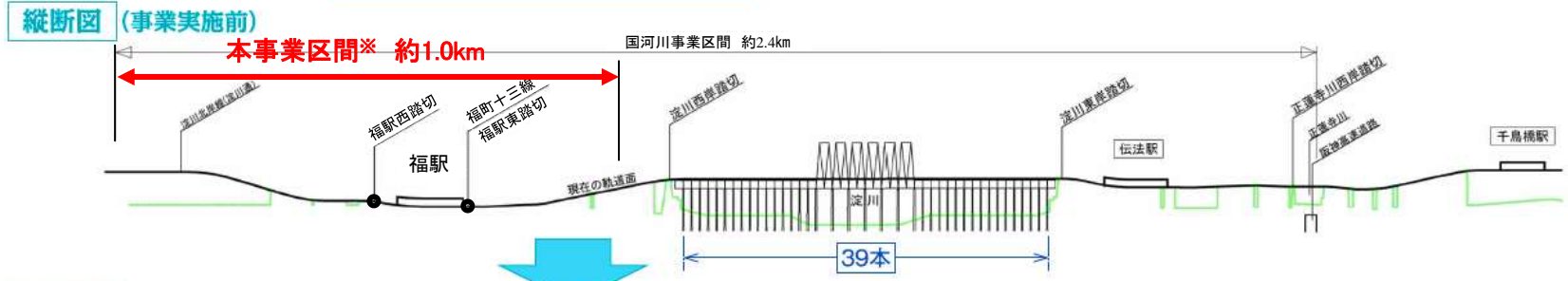
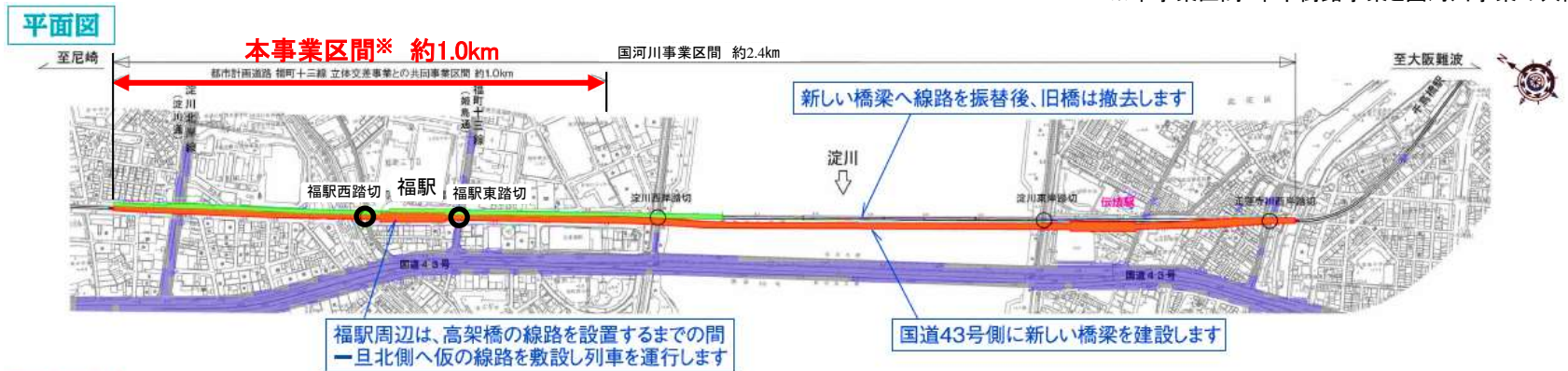
- 国河川事業は、平成21年3月に策定された淀川水系河川整備計画において、高潮対策や洪水を安全に流下させる対策として、早期に完成させることが必要な事業に位置付けられている。
- 大阪市地域防災計画に基づき令和3年9月に策定された大阪市地域防災アクションプランVer.2.0及び大阪市強靱化地域計画Ver.2.0において、「福町十三線立体交差事業の実施により、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする『阪神なんば線淀川橋梁改築事業(国直轄河川事業)』を推進」するものと位置付けられている。

2 事業内容 ③概要

[事業内容]

- 事業延長 : 約 1.0 km
- 除却される踏切 : 福駅東踏切(福町十三線)、福駅西踏切(西淀川区第589号線)
- 高架化される駅 : 福 駅

※本事業区間:本市街路事業と国河川事業の共同区間



[事業内容]

◆事業手法

- ・ 事業認可：平成30年5月28日
- ・ 事業期間：平成30年度～令和13年度
- ・ 事業費(街路事業)：約61億円(本市負担額) 別途、阪神電気鉄道(株)負担 約10億円*

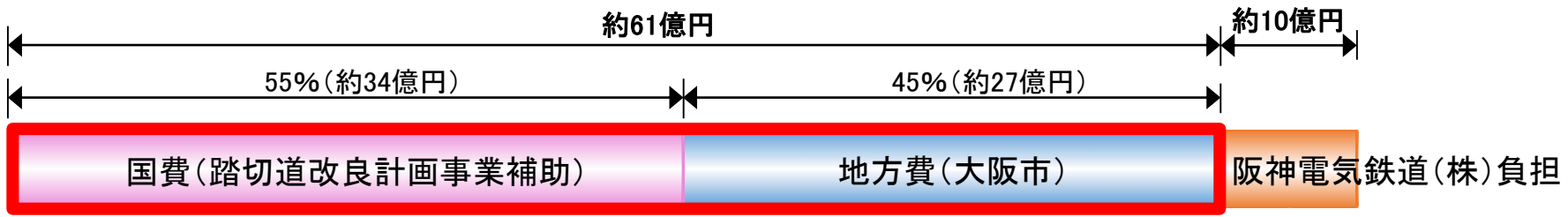
※「都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する要綱(連立要綱)」を準用し、鉄道事業者の負担額を算定

◆財源等

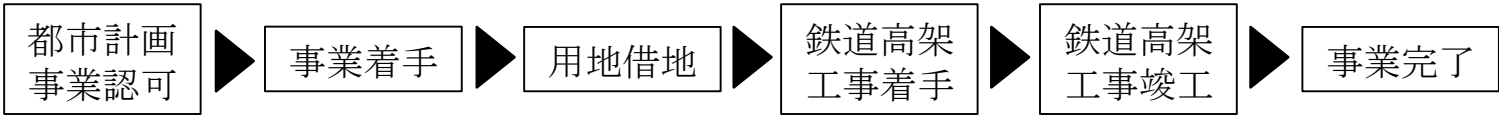
- ・ 本市負担額 約61億円のうち、55%が国費(通常補助:踏切道改良計画事業)、45%が地方費(大阪市)

踏切道改良計画事業補助 (採択:令和3年度)

交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について、計画的かつ集中的に支援する補助制度



◆事業の流れ

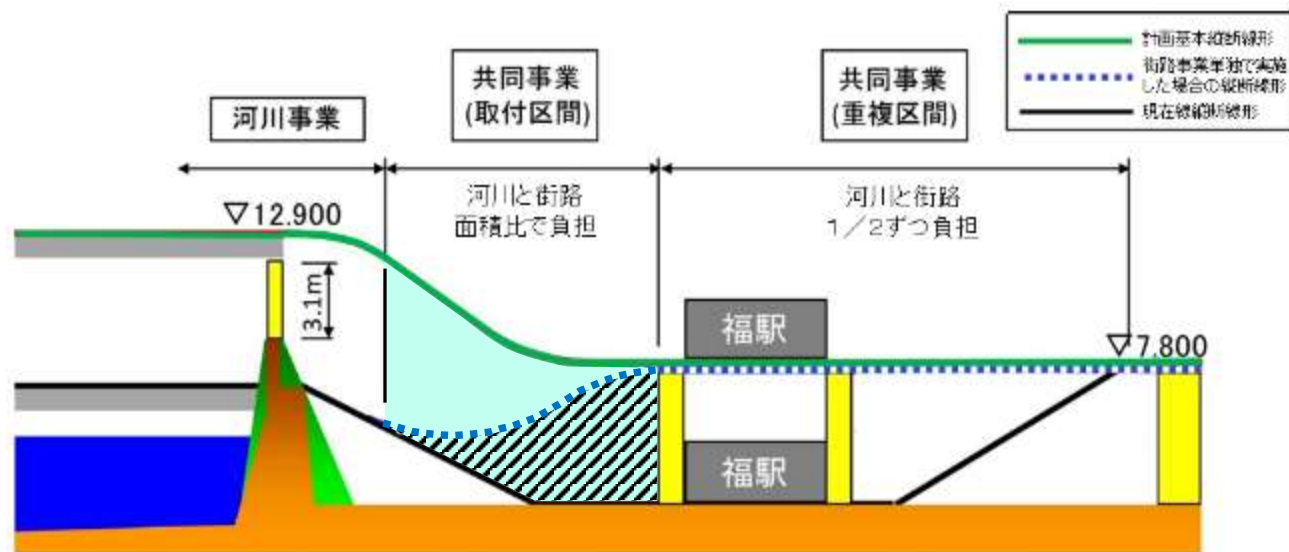


[事業内容]

◆費用負担の考え方と事業費内訳

事業区間全体を河川事業単独区間、共同事業(取付)区間及び共同(重複)区間の3つに区分

- ・ 河川事業単独区間 : 河川事業負担
- ・ 共同事業(取付)区間 : 河川事業と街路事業で縦断面図の面積比に応じて負担割合を決定
- ・ 共同事業(重複)区間 : 河川事業と街路事業で1/2ずつの負担



(億円)

	国負担	市負担	阪神負担	合計
河川単独事業区間	390	0	17	407
共同事業区間	80	61	15	156
合計	470	61	32	563

3 事業の概況 ①経過及び事業スケジュール

	事業開始時点 (平成30年5月)	前回評価時点 (平成 年 月)	今回[再評価1回目]評価時点 (令和4年11月)
①経過及び完了予定	平成30年5月:事業認可 平成31年度:工事着手予定 令和13年度:事業完了予定		平成30年5月:事業認可 令和元年10月:工事着手 令和13年度:事業完了予定
②事業規模	延長:1.0km 除却踏切数:2箇所		延長:1.0km 除却踏切数:2箇所
うち完了分	—		—
③全体事業費	約61億円		約61億円
うち既投資額	—		約13億円
進捗率	—		約21%

3 事業の概況 ①経過及び事業スケジュール

[事業スケジュール]

◆施工順序

現時点

(1) 仮上り線を建設する

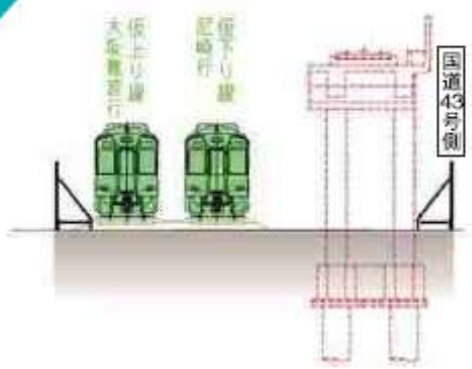


(2) 上り線を仮線に切替える
仮下り線を建設する

(R4.10.1 仮上り線に切替え)



(3) 下り線を仮線に切替える
計画下り線の高架構造物を構築する



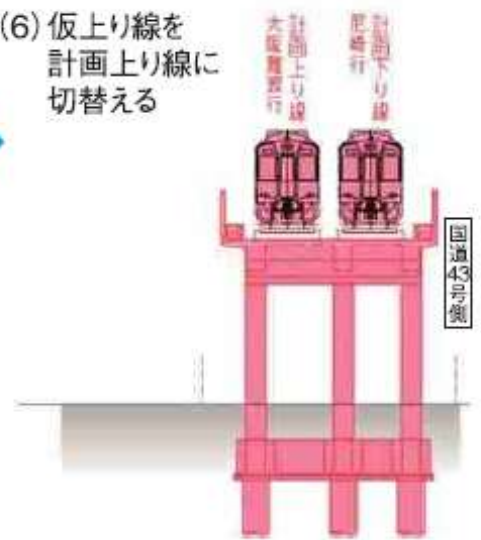
(4) 仮下り線を
計画下り線に
切替える



(5) 計画上り線の
高架構造物を
構築する



(6) 仮上り線を
計画上り線に
切替える



3 事業の概況 ①経過及び事業スケジュール

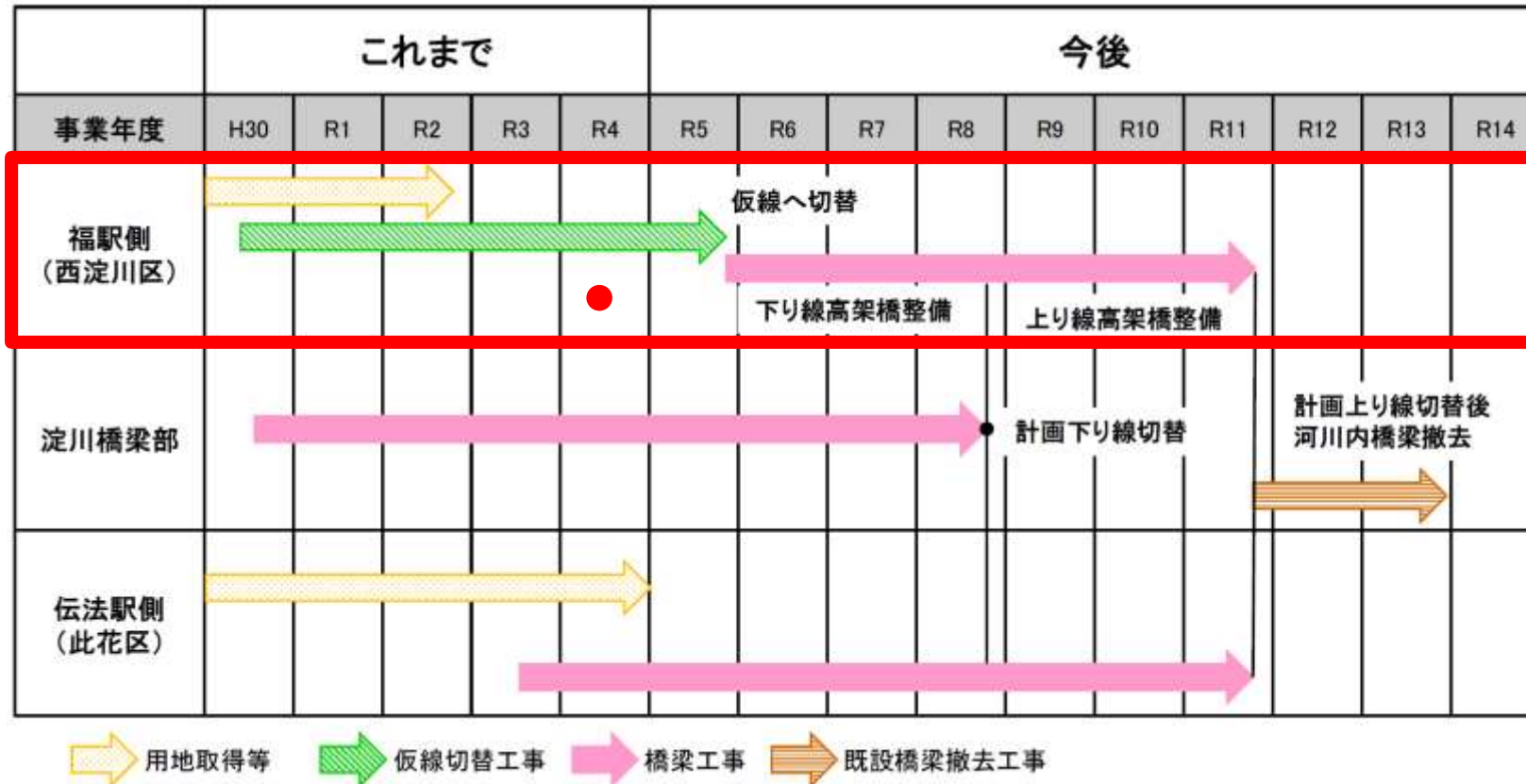
[事業スケジュール]

○これまで

- ・ 高架橋を建設するために、現在の線路の切り換えが必要となることから、仮線を築造(仮上り線)

○今後

- ・ 引き続き、仮線(仮下り線)を築造
- ・ 仮線への切替え後、下り線、上り線の順に高架橋を整備し、順次計画線へ切替
(下り線 R8年度、上り線R11年度 切替)

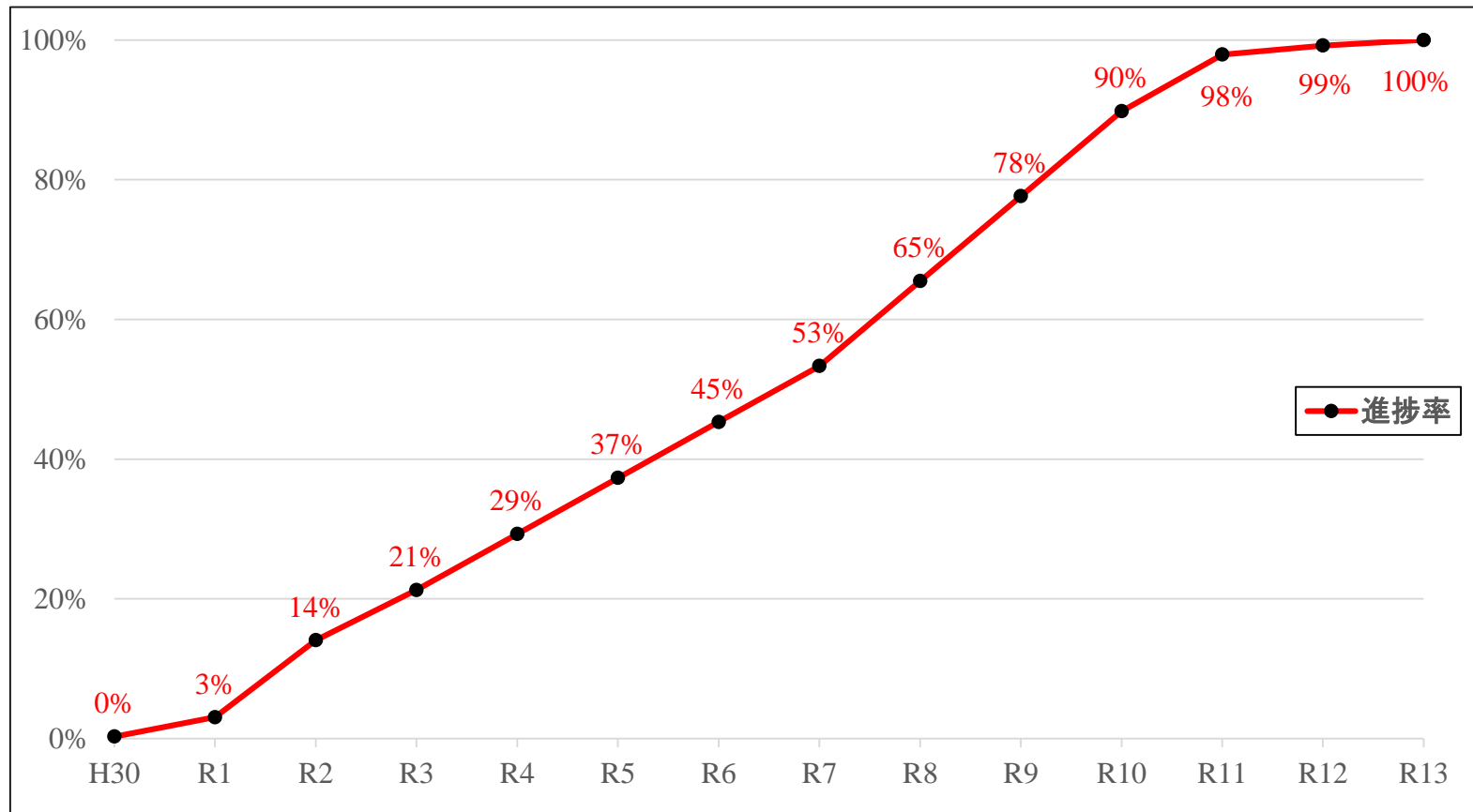


[現況写真]



淀川

【進捗率の推移(事業費ベース)】



- ◆ 福駅の周辺では、福駅前地区 地区計画が平成24年に策定され、大規模商業施設が平成28年に、また大規模病院が平成29年にそれぞれ開業し、大きな変化が生じていることから、歩行者の往来が以前よりも増加の傾向にある。
- ◆ 福駅直近の2箇所の踏切は、令和元年度踏切道実態調査結果において歩行者ボトルネック踏切に該当し、踏切除却の必要性はより高まっている。
(踏切における歩行者等交通量の増加 H26→R元 約1.5～1.6倍)
- ◆ 国河川事業として、阪神なんば線淀川橋梁の嵩上げが行われるのに併せて本事業を実施することは、効率的かつ経済的に踏切除却が可能となる。
- ◆ 以上の社会経済情勢の変化からも本事業の必要性は高い。

福駅周辺の民間開発状況(参考)

[福駅周辺地区 地区計画]



- 阪神なんば線福駅の駅前地区であり、都市計画道路尼崎平野線に近接した交通至便な立地条件
- 大規模な土地利用転換に伴う必要な基盤施設の整備とともに、適切な都市機能の導入など、安全で快適な市街地環境を創出



大規模商業施設(H28)
大規模病院 (H29)の開業

駅周辺の土地利用状況の変化に伴い、
施設利用客も含め 踏切を通過する交通量も増加
(H26→R元 歩行者等交通量 1.5~1.6倍)



踏切道実態調査結果(令和元年度調査)

※本調査結果において、2カ所とも歩行者ボトルネック踏切に該当

	① 福駅西踏切	② 福駅東踏切
路線名	市道西淀川区第589号線	福町十三線
A:踏切遮断時間	5.8 h/日	6.2 h/日
B:自動車交通量 <H26比>	2,247 台/日 <1.04>	6,340 台/日 <1.02>
[D:踏切自動車交通遮断量 A×B]	[13,033 台・h/日]	[39,308 台・h/日]
C:歩行者等交通量 <H26比>	7,554 人/日 <1.50>	5,298 人/日 <1.59>
[E:踏切歩行者等交通遮断量(台・h/日)A×C]	[43,813 人・h/日]	[32,848 人・h/日]
[D+E]	[56,846]	[72,156]

4 事業の必要性の視点 ②事業の効果

◆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移動時間短縮便益

②走行経費減少便益

③交通事故(踏切事故)減少便益

[受益者]

・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会

◆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<連続立体交差事業編>

(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

[分析結果]

・費用便益比 $B/C=1.52$ (総便益B:85.2億円、総費用C:56億円)

◆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(騒音低減、排気ガス削減)

・災害時における避難路及び緊急車両の進入路の確保など防災性の向上

・市街地整備の促進及び沿道土地利用の高度化(福駅周辺)

・高架下利用の促進

・広域的な道路ネットワークの充実(都市計画道路等の整備促進)

[受益者]

・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会

【参考】費用便益分析の概要

[費用便益の算定]

○便益及び費用算出の考え方

「費用便益分析マニュアル(連続立体交差事業編) 令和4年2月
国土交通省 道路局 都市局」に基づき算出

1. 費用及び便益算定の前提

供用年 : 令和12年度 (高架切替後)
 交通量推計年 : 令和12年度
 価格基準年 : 令和4年度
 検討期間 : 供用年から50年間

2. 便益の算定

踏切交通量等の調査

(令和元年度踏切道実態調査)
 ・踏切通過交通量等
 ・踏切事故歴

交通流の推計

・道路交通センサスペースのOD表を用いて三段階推定法に基づき予測
 ・整備予定の都市計画道路を含めた将来道路ネットワークを道路網として設定

便益の算定

・移動時間短縮便益 (自動車、歩行者等)
 ・走行経費減少便益 (自動車)
 ・交通事故減少便益 (自動車、歩行者等)

総便益

3. 費用の算定

・街路事業に要する費用 (鉄道事業者負担分を除く)

・関連道路の整備及び維持管理に要する費用

総費用

現在価値の算出

便益の現在価値

費用の現在価値

費用便益分析の実施

社会的割引率

○計画道路の概要



○費用便益分析の結果

① 旅行速度の算定

路線名	整備なし		整備あり	
	交通量 (台/日)	旅行速度 (km/h)	交通量 (台/日)	旅行速度 (km/h)
淀川北岸線	18,700	34.8	17,100	35.1
西淀川区第589号線	2,200	25.1	2,200	30.0
福町十三線	3,000	31.9	4,000	36.0
西中島福村線	2,200	35.5	2,800	40.0

② 便益 (B) の算定

(単位: 億円)

	移動時間短縮便益 (自動車)	移動時間短縮便益 (歩行者)	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
初年便益	0.7	4	0.1	0.5	5.3
便益総額の現在価値	9.5	65.8	1.6	8.3	85.2

③ 費用 (C) の算定

(単位: 億円)

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計	61.7	0.03	61.7
投資総額の現在価値	56.0	0.008	56.0

④ 評価指標の算定結果

社会費用便益比	B/C = 1.52
---------	------------

- ◆ 福町十三線(阪神なんば線)の立体交差化により、歩行者ボトルネック踏切である2箇所を踏切を除却し、道路交通の円滑化及び踏切事故の解消を図ることができることから、本事業実施の必要性は高い。
- ◆ 福町十三線立体交差事業は、国の直轄河川事業として実施されている「阪神なんば線淀川橋梁改築事業」とともに取り組む事業であることから必要不可欠な事業である。
- ◆ 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

◆事業内容の変更状況とその要因

- 「－」

◆未着工あるいは事業が長期化している理由

- 「－」

◆未着工あるいは事業が長期化している理由[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

- 「－」

◆コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 「－」

- ◆ 令和4年9月末に、当初予定通り仮上り線への切替えを行い、10月から仮上り線で運行を開始している。今後は仮下り線の工事を進め、令和5年秋に切替えを予定している。
- ◆ 令和3年度から個別補助事業として採択されており、継続して国費が確保できている。

以上のことから、令和11年度の鉄道高架切替、令和13年度の事業完成が見込める状況であり、着実な事業進捗が図れる



事業の実現見通しの評価 : A

◆重点化の考え方

- 福駅周辺の大規模な土地利用転換により、鉄道を横断する歩行者数が増加の傾向にあり、令和元年度には歩行者ボトルネック踏切に指定されるなど、当該2箇所踏切の踏切除却は必要不可欠な状況にある。
- 本事業に関連する阪神なんば線淀川橋梁改築事業は、淀川水系河川整備計画において、高潮対策や洪水を安全に流下させる対策として、早期に完成させることが必要である事業に位置付けられている。
- 本事業は、大阪市地域防災アクションプラン及び大阪市地域強靱化計画において、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする「阪神なんば線淀川橋梁改築事業」とともに推進して取り組むものとしていることから、優先的に事業を実施するものである。
- 本事業は、令和3年度から、国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されている。

◆事業が遅れることによる影響等

- 道路交通の円滑化、踏切事故の解消及び高架下利用の促進等の効果発現が遅れる。
- 鉄道により分断されている福駅周辺の一体化が遅れる。
- 淀川堤防の南海トラフ巨大地震対策および津波や高潮による浸水被害軽減が遅れる。



事業の優先度の視点の評価 : A

◆対応方針(案)の選択理由

- 本事業は、道路交通の円滑化及び踏切事故の解消を図るとともに、鉄道で分断された福駅周辺の一体化を図るものであり、快適な都市環境の実現に必要な不可欠な事業である。
- 当初の予定通り仮上り線切替えが完了し、引き続き仮下り線切替えに向け、工事が円滑に進められている。
- 事業費については国の個別補助事業に採択されており、継続した財源の確保が見込まれる。
- 関連する阪神なんば線淀川橋梁改築事業は、国の淀川水系河川整備計画において、高潮対策や洪水を安全に流下させる対策として、早期に完成させることが必要である事業に位置付けられている。
- 本事業は、大阪市地域防災アクションプラン及び大阪市地域強靱化計画において、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする「阪神なんば線淀川橋梁改築事業」とともに推進して取り組むものとしていることから、本事業の優先度は非常に高い。



事業継続 : A

- ◆ 本事業については、国の直轄河川事業として実施されている阪神なんば線淀川橋梁改築事業の促進に加え、踏切除却により都市交通の円滑化、踏切事故解消及び駅周辺地域の一体化が図られることから、引き続き事業費確保に努め、令和13年度までの完了に向け重点的に実施する。