

【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、継続中のもの

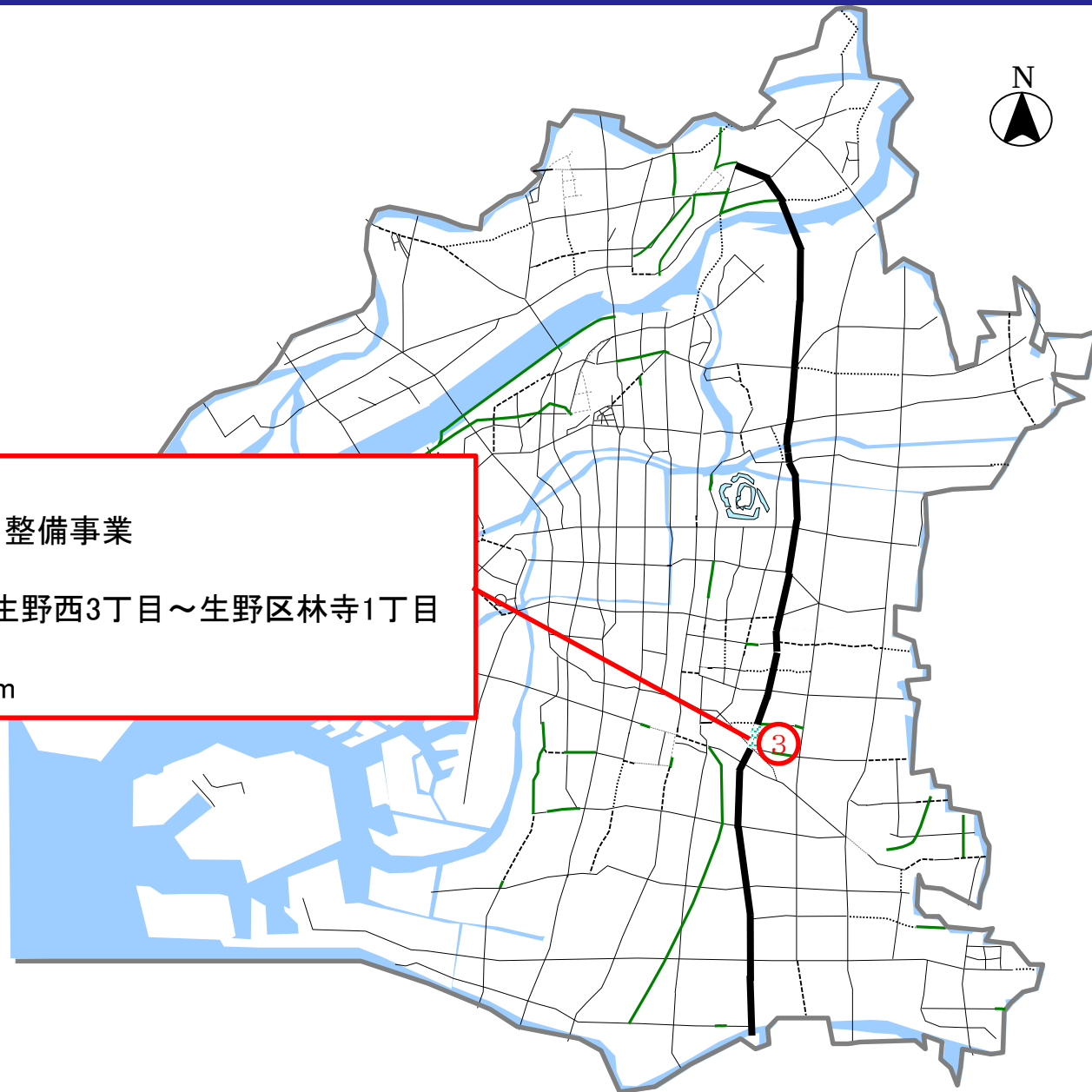
【事業種別】 街路事業

【事業名】 豊里矢田線（生野）整備事業

<再評価1回目>

令和4年9月

建設局



③[街路事業]

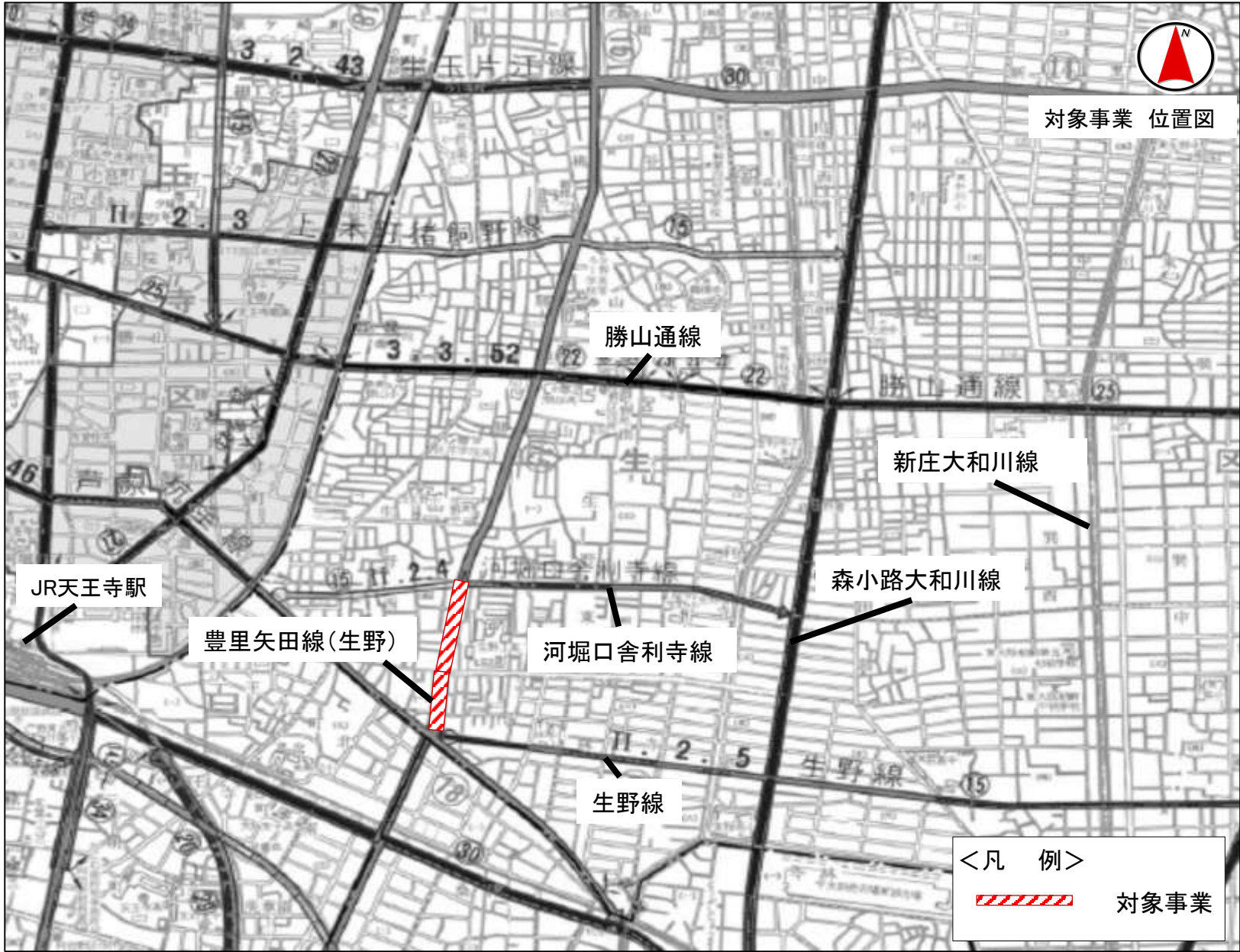
豊里矢田線(生野)整備事業

(所管局:建設局)

整備区間:生野区生野西3丁目～生野区林寺1丁目

延長 $L = 490 \text{ m}$

幅員 $W = 25 \sim 40 \text{ m}$



[事業目的]

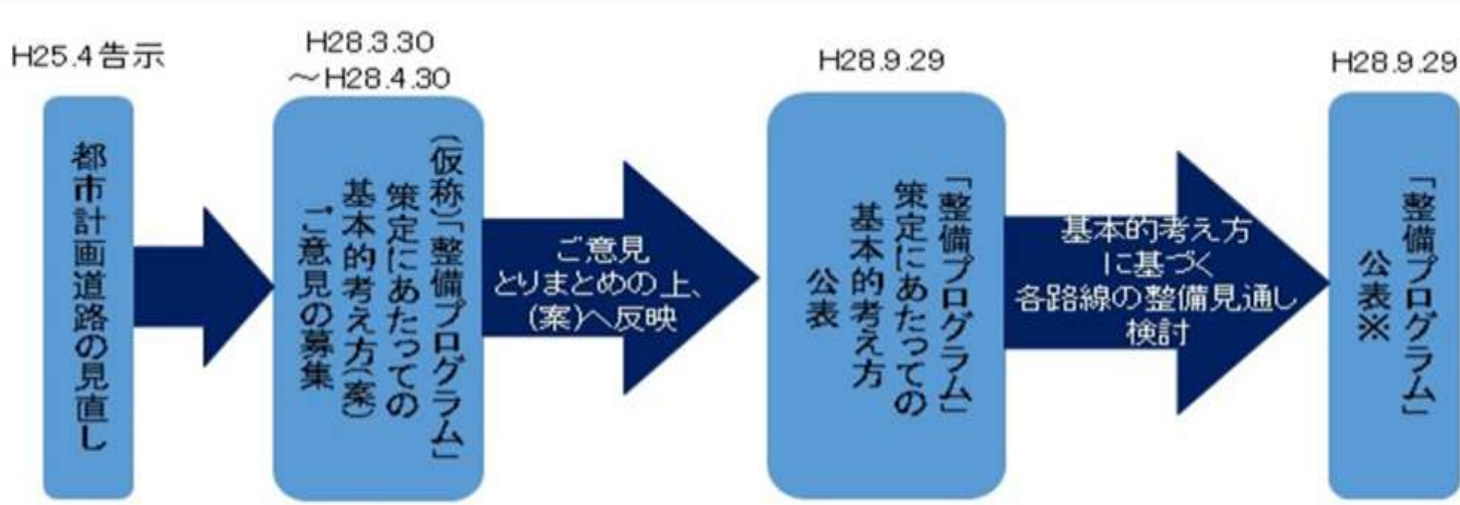
- 豊里矢田線は、東淀川区豊里地区から東住吉区矢田地区までの本市東部エリアにおける南北方向の骨格軸を形成する重要な路線である。
- 当該区間は、老朽化した建物が密集し、狭隘な歩行者空間等により、防災面や安全面等で様々な課題を抱えている。
- 本事業を行うことにより、骨格軸の道路ネットワークの形成が進むとともに、当該事業地区の無電柱化等により、防災性の向上と歩行者等の安全性の確保が図られ、快適な道路空間が整備されるものである。

【経営課題】【戦略及び具体的取組】（街路事業 抜粋）

経営課題	戦略及び具体的取組み
経営課題2 ・都市基盤施設の震災対策・風水害対策について、必要な対策を進めていく必要がある。	【戦略 都市基盤施設の震災・風水害対策】 ・密集市街地において、地震災害時の延焼遮断帯や緊急輸送・避難路等の交通機能を担う都市計画道路等について、特に優先的な取組みが必要な地区の骨格路線のうち、延焼遮断機能の確保が急がれる路線の整備を重点的に推進する。
経営課題3 ・都市のストック・ポテンシャルを活用して魅力ある都市空間を創出するとともに都市交通を充実させ大阪・関西の成長を牽引するまちづくりを実現する。	【戦略 都市交通の充実】 ・都心部の慢性的な渋滞の緩和や市街地環境の改善、産業・観光・物流分野の推進、災害時に対するネットワークのリダンダンシーの確保などを図る。

■都市計画道路の整備プログラム
平成28年 9月策定 中間見直し: 令和4年3月更新

◆ 都市計画道路の整備プログラムとは
今後の都市計画道路の整備の進め方と当面10年間の各路線の整備見通しを示す「都市計画道路の整備プログラム」については、市民のみなさまのご意見を聞きながら、平成28年9月に策定した。
その後、策定から5年が経過し今後の都市計画道路整備の財源確保の見通しや用地取得、関連事業の進捗状況等を踏まえ、事業中の各路線及び未着手路線の整備見通しについて、令和4年3月に見直しを行った。



※令和3年度に本プログラムの中間見直しを行った。

図.「都市計画道路の整備プログラム」策定の手順

■大阪市地域防災計画
昭和40年策定 震災対策編 最新:令和4年 4月修正
資料編 最新:令和4年 4月修正

◆ 避難路の整備

避難路は、広域避難場所に通じる道路又は緑道であって、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ことを可能とすべく、避難に必要な道路等について、施設の管理者は、施設の耐震性の強化を図るとともに、拡幅や沿道の不燃化等の整備を図るものである。

凡	例
広域避難場所	
避難路	
避難路※ (整備中)	

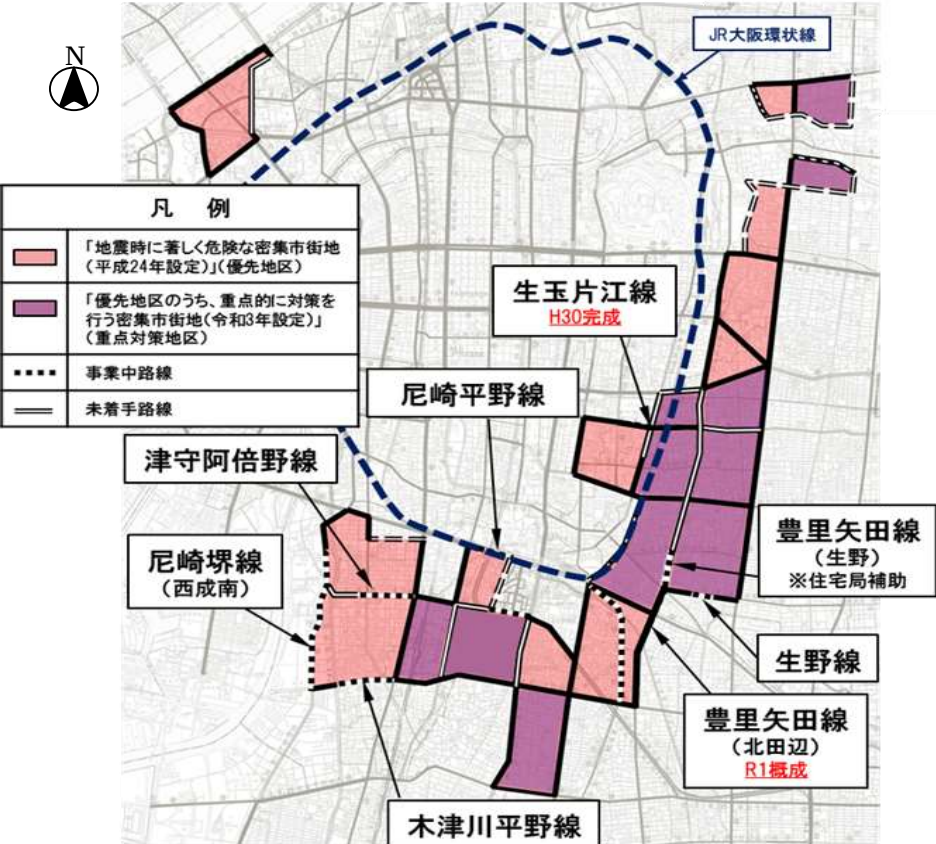
 :今年度 再評価対象箇所



■大阪市密集住宅市街地整備プログラム
令和3年 3月策定

◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線の整備

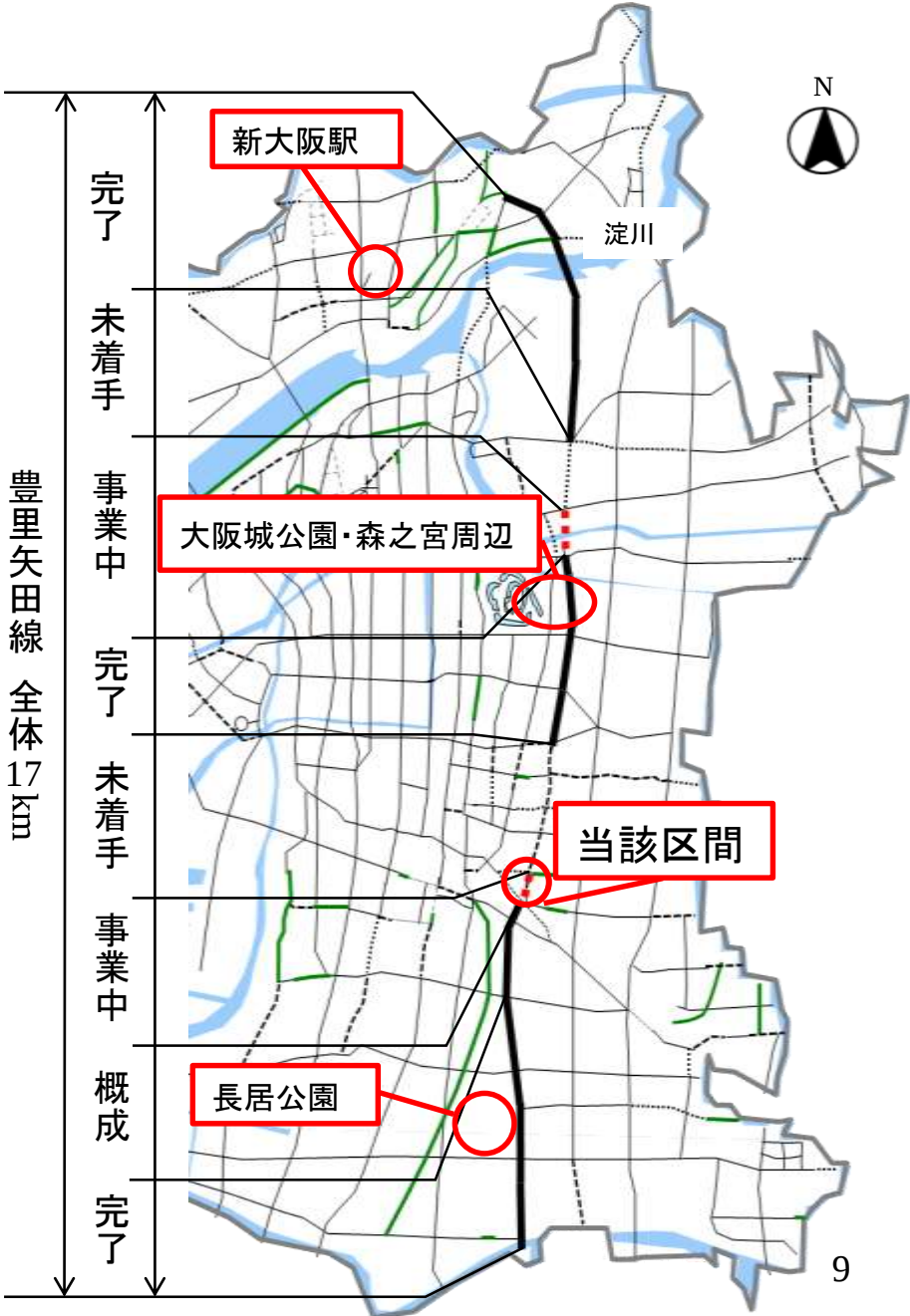
「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」に基づき、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地における防災性向上のさらなるスピードアップを図るため、災害時、延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間のために必要な防災骨格となる都市計画道路(防災骨格路線)の整備をものである。また本プログラムの整備目標の1つとして、令和12年度末までに、優先地区の防災骨格形成率を83%以上確保することとしており、本路線を含む防災骨格を担う都市計画道路の整備を推進している。



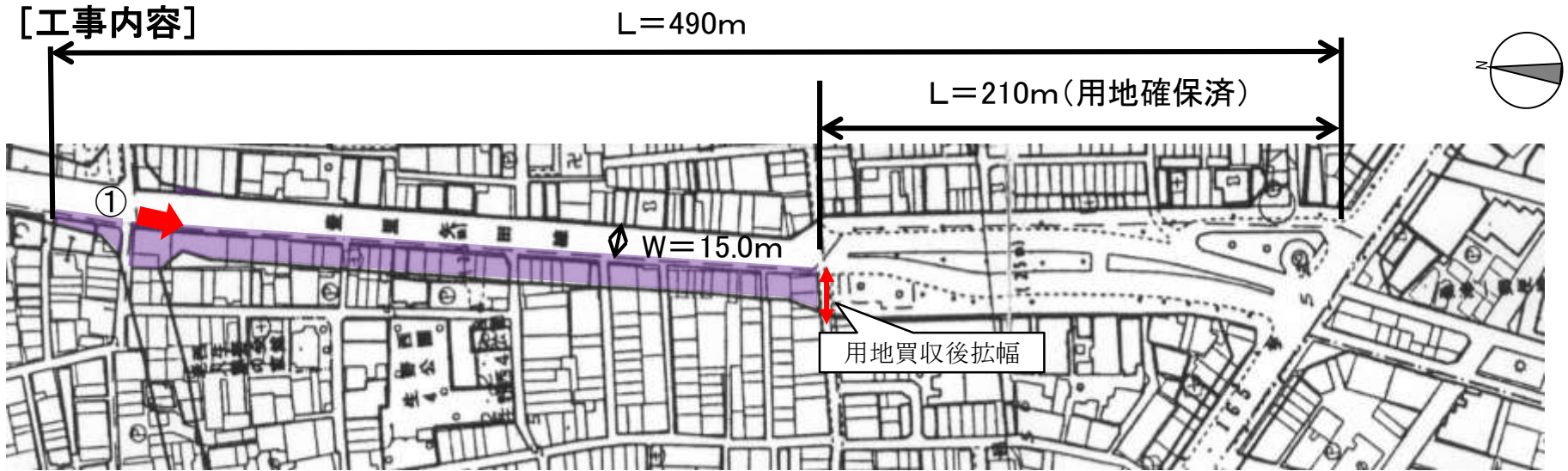
2 事業内容

[事業内容]

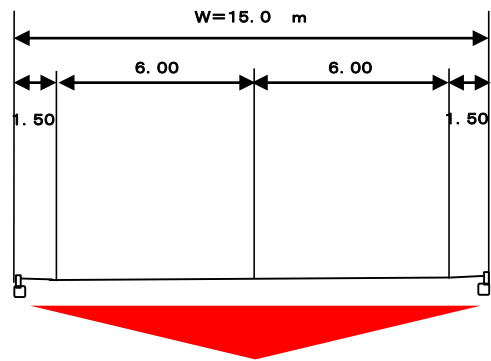
- ・ 路線名：豊里矢田線(生野)
- ・ 路線番号：I.3.34
- ・ 所在地：生野区生野西3丁目
から生野区林寺1丁目
- ・ 事業延長：490メートル
- ・ 計画幅員：25メートルから40メートル
(両側4車線、歩道・電線共同溝を整備)
- ・ 現道幅員：15メートルから40メートル



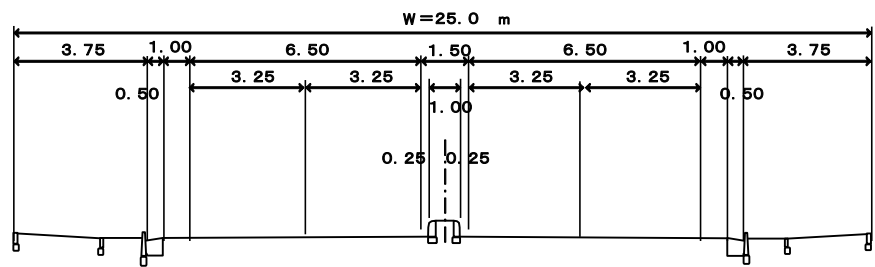
[工事内容]



現況断面



計画断面



①



- ・車道整備: 現況2車線 ⇒ 4車線
- ・歩道設置: 歩車分離ができていないため安全確保を図る。
- ・電線共同溝設置: 災害時に緊急車両や避難者の障害を排除でき、都市防災の向上を図る。

[事業内容]

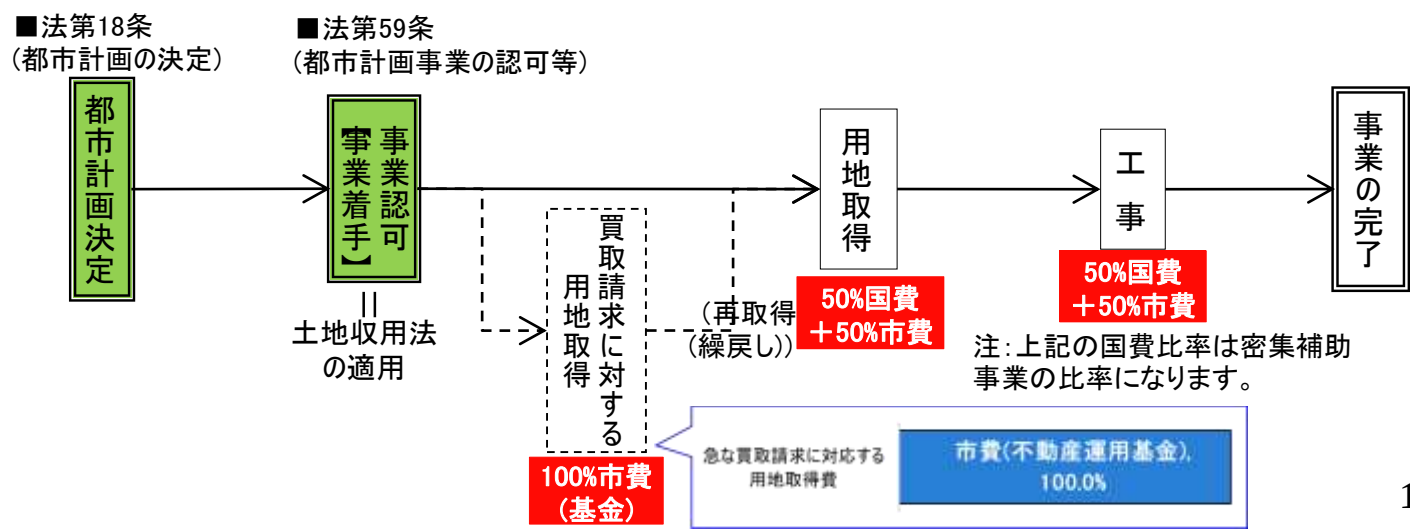
◆ 事業手法

- 事業主体：大阪市
- 事業開始：平成30年10月29日
- 総事業費：約 25.3億円(事業開始時点：21.4億円)
- 事業期間：令和9年度完了予定(事業開始時点：令和6年度)

◆ 財源等

- 本事業の財源は、国費が50%、市費が50%(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



【生野区南部地区整備事業】

事業概要

生野区南部地区整備事業は、本市の密集市街地整備のモデル事業として、老朽住宅の建替えや狭あい道路の拡幅整備等への支援および道路・公園の整備等を実施するとともに、民間による取組みだけでは効果的な整備や事業実施が期待できない区域について、住宅地区改良事業を限定的に実施することにより、不良住宅を除却し、道路・公園等の公共施設整備と住宅建設を一体的に行い、住環境の改善と防災性の向上を図っているものである。

⇒豊里矢田線は、当地区において、外周道路として防災骨格を担う路線に位置づけられ、災害時の救助・消防活動及び避難活動を行ううえで重要な路線である。



主専生活道路（生野東西線）
平成25年3月・平成26年3月 完成（延長約300m）



改良住宅（生野西線2号館1期棟）
平成24年3月 完成（22戸）



都市計画公園（南生野公園）



完了予定年度: 令和6年度
進捗率(事業費): 約60%(令和4年3月末)



都市計画道路（河塚口金利寺線）
平成17年3月・平成20年9月 一部完成（延長210m）



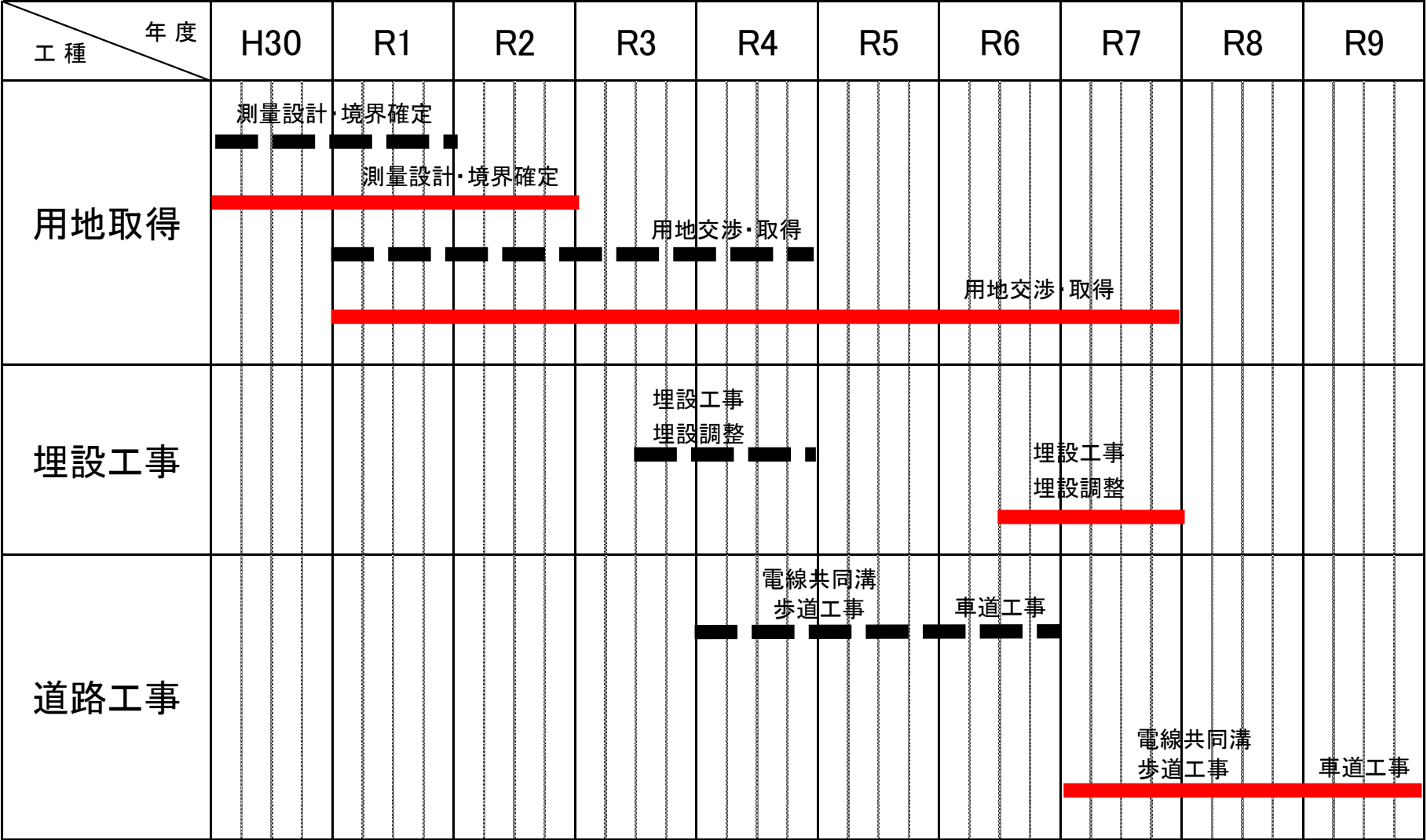
都市再生住宅（生野西線11・12号館）
生野西線11号館 平成11年3月 完成（60戸）
生野西線12号館 平成14年4月 完成（40戸）

- 区域線
- 未整備区間
- 完了区間

3 事業の概況 — 経過及び完了予定

	事業開始時点 (平成 30年 10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 9月)
①経過及び完了予定	都市計画決定:昭和21年4月22日 事業着手:平成30年10月 工事着手予定:令和4年度 事業完了予定:令和6年度		都市計画決定:昭和21年4月22日 事業着手:平成30年10月 工事着手予定:令和6年度 事業完了予定:令和9年度
②事業規模	延長:490m 幅員:25~40m		延長:490m 幅員:25~40m
うち完了分	—		用地取得面積:688.74㎡ (要取得面積:3603㎡)
進捗率(用地)	—		約19%
③全体事業費	21.4億円		25.3億円
うち既投資額	—		約5億円
進捗率(事業費)	—		約20%

3 事業の概況 — 事業スケジュール



■■■ : 事業開始時
—— : 今回再評価時

◆ 事業期間延伸及び事業費増額の変更

- 事業期間の延伸について
用地取得の遅れにより、用地取得完了予定を令和4年度末から令和7年度末とすることで事業期間を3年間延伸する。
- 事業費の増額について



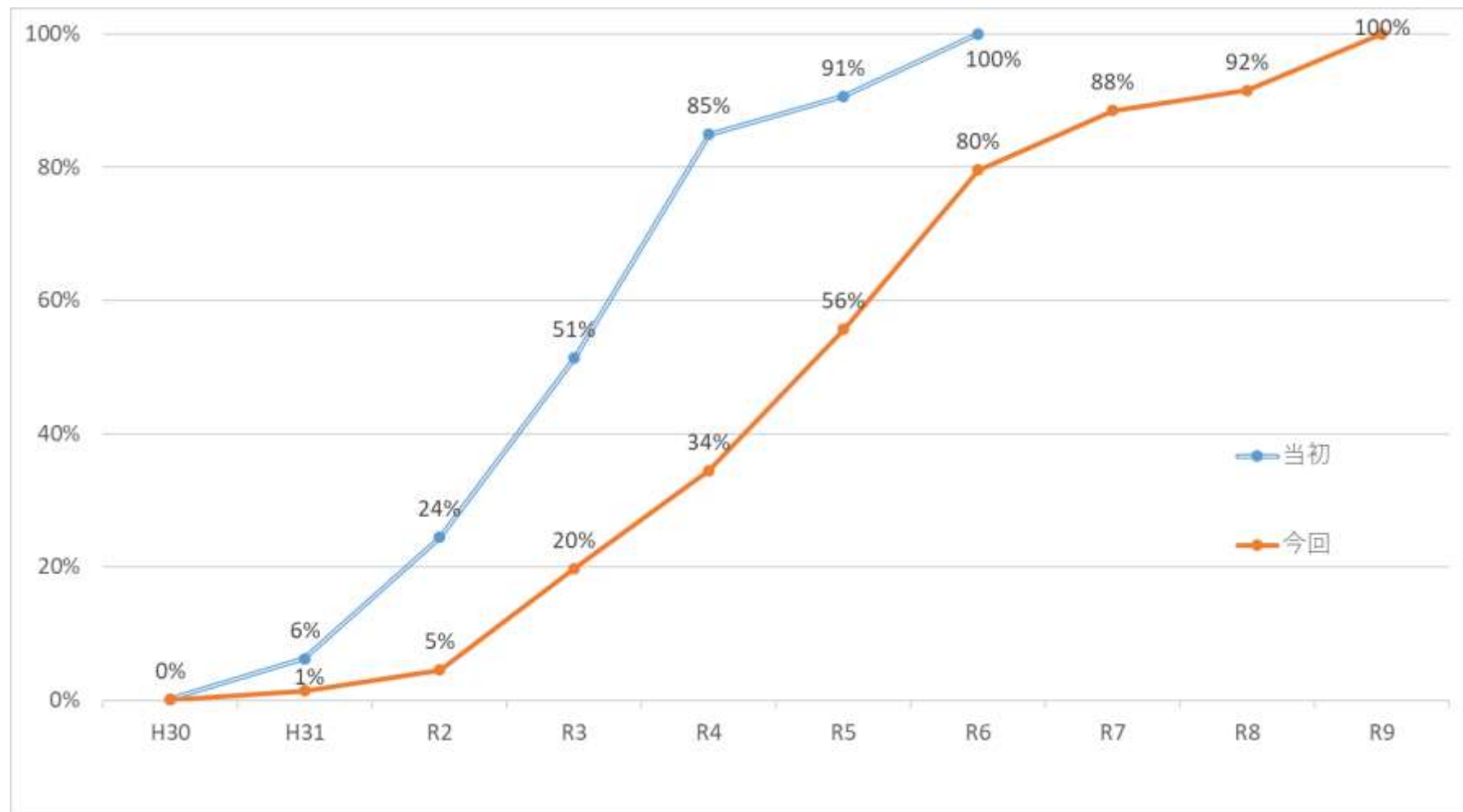
増減項目	当初 (事業費)	今後の見通し (事業費)	増減額	増減理由
用地費 (億円)	5.9	7.4	+1.5	買収実績から土地ごとの用地費を算出した結果、用地費が嵩み増額となった。
補償費 (億円)	10.6	12.7	+2.1	買収実績から物件ごとの補償費を算出した結果、移転補償費等が嵩み増額となった。
工事費 (億円)	4.9	5.2	+0.3	令和4年度の基準にて再度積算を行い、人件費、材料費の高騰より、増額となった。
計 (億円)	21.4	25.3	+3.9	

※事務費を含む。

3 事業の概況 — 事業進捗(事業規模)



進捗率の推移(事業費ベース)



- ◆ 本路線の整備により、本市東部エリアにおける南北方向の道路ネットワークが形成され、今後、開発が見込まれる新大阪駅周辺や大阪城公園・森之宮周辺等へのアクセス性の向上が図られることから、当該区間の事業の必要性は高い。
- ◆ 生野区南部地区は、老朽化した建物が密集し、公園などのオープンスペースが不足するなど、災害時に大きな被害を受ける恐れがあることから、当地区の外周道路である当該区間については、防災骨格としての事業の必要性は高い。
- ◆ 以上より、本事業を取り巻く社会経済情勢等の変化から必要性は高い。

◆定量的効果の具体的な内容[効果目的・受益者]

[効果項目]

[受益者]

- ・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
- ・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 $B/C = 2.49$ (総便益B: 62.8億円、総費用C: 25.2億円)

◆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

【参考】費用便益分析の概要

[費用便益の算定]

◆路線名：豊里矢田線（生野）（L=490m、W=25～40m）

1. 各種の時点及び期間

供用年	令和 10 年度
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

2. 計画道路の概要



3. 費用便益分析の結果

①旅行速度の算定

◆計画道路整備なしの場合

	計画道路 (新規計画) 豊里矢田線（生野）
交通量（台/日）	12,806
交通容量（台/日）	9,600
混雑度	1.33
走行速度（km/h）	11.96

②歩行者の安全性・快適性の向上に関連する効果の算定

《住居系地区》

沿道世帯数（世帯）	202
便益原単位（円/世帯・年）	151,000

◆計画道路整備ありの場合

	計画道路 (新規計画) 豊里矢田線（生野）
交通量（台/日）	12,806
交通容量（台/日）	28,800
混雑度	0.44
走行速度（km/h）	36.00

《商業・業務系地区》

沿道建築物床面積（㎡）	1,864
便益原単位（円/㎡・年）	5,300

②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
基準年	令和 4 年度				
供用年	令和 10 年度				
初年便益（億円）	3.4	0.2	0.0	0.3	3.9
便益総額の現在価値（億円）	52.8	2.5	0.5	6.9	62.8

③費用（C）の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和 4 年度		
投資総額の単純合計（億円）	25.3	2.9	28.2
投資総額の現在価値（億円）	24.2	1.0	25.2

④評価指標の算定結果

社会費用便益比 C B R	B / C =	2.49
---------------	---------	------

注) 便益額、費用額については、小数第二位を四捨五入しているため、合計値が合致しない場合がある。

4. 費用便益分析に関する感度分析

交通量(+10%)	交通量(-10%)	事業費(+10%)	事業期間(+10%)
2.72	2.27	2.32	2.58

5. 事業期間延期に伴う逸失利益算定 単位：億円 対象：R7～R9年度

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計 (3便益)	歩行者 便益	合計 (全体)
整備なし	13.5	1.9	0.5	15.9	1	16.9
整備あり	4.9	1.5	0.4	6.8	0	6.8
逸失利益	8.6	0.4	0.1	9.1	1	10.1

注) 便益額、費用額については、小数第二位を四捨五入しているため、合計値が合致しない場合がある。

- ◆ 本路線は、本市東部の南北方向の骨格軸として、新大阪駅、大阪城公園・森之宮周辺、長居公園等を結ぶ広域的な幹線道路で、自動車交通の円滑化を図るものである。
- ◆ 当該区間の現道は歩道幅員が狭く、交通安全上の課題を抱えているため、歩行者等の安全性の向上を図る必要があることから、歩道拡幅整備の必要性は高い。
- ◆ 都市防災上の骨格路線となる当該区間の整備により、地域の防災性が向上し、災害発生時に救助・消防活動及び避難活動を行える空間を確保し、建築物から当該区間へ到達した避難者を安全に避難地等へ到達させることができるため、当該区間の整備の必要性は高い。
- ◆ 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

◆ 事業内容の変更状況とその要因

・ 事業期間の延伸について

用地取得の遅れにより、用地取得完了予定を令和4年度末から令和7年度末とすることで事業期間を3年間延伸する。

・ 事業費の増額について

用地費：買収実績から土地ごとの用地費を算出した結果、用地費が嵩み増額となった。

補償費：買収実績から物件ごとの補償費を算出した結果、移転補償費等が嵩み増額となった。

工事費：令和4年度の基準にて再度積算を行い、人件費、材料費の高騰により、増額となった。

◆ コスト縮減や代替案立案等の可能性

・ 詳細設計時において、施工性、経済性等を加味し、コスト縮減の検討を進めていく。

- ◆ 当該区間全体の買収件数は61件あり、全地権者に事業協力要請を行ったところ、令和3年度までの実績として、9件の買収が完了している。
- ◆ 整備に必要な用地については、一部地権者において協議に時間を要していることから、更に強く交渉し、用地確保を図っていく。
- ◆ 事業費については、事業開始時から補助事業として採択され、継続した財源が確保できている。



事業の実現見通しの評価 : A

◆ 重点化の考え方

- 都市計画道路の整備については、当面10年間(令和7年度まで)の進め方を示す、「都市計画道路の整備プログラム」を平成28年度に策定し、令和3年度に社会経済情勢等の変化を踏まえ、各路線の整備見直しを見直し、当該区間は令和8年度から令和12年度末までの間に完成することとしている。
- 当該区間は、「大阪市地域防災計画(R4.4)」において避難路に位置付けるとともに、「大阪市密集住宅市街地整備プログラム(R3.3)」においても、重点的な対策が必要な密集住宅市街地における骨格路線に位置付けており、令和12年度末までの完成をめざすこととしている。

◆ 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

- 本路線は本市東部の南北方向の骨格軸として、新大阪駅、大阪城公園・森之宮周辺、長居公園等を結ぶ広域的な道路ネットワークを形成し、道路交通の円滑化を図るためにも当該区間の整備の必要性は高い。
- 都市防災上の骨格路線となる当該区間の整備を行うことで、地域の防災性が向上し、現道が抱える交通安全上の課題が解消され、歩行者等の安全性を確保することができるため当該区間の整備の優先度は高い。
- 事業費については、補助事業として採択されており、継続した財源の確保が見込まれていることから事業進捗を図っていくことができる。



事業継続:A

- ◆ 本事業については、本市東部エリアにおける南北方向の道路ネットワークの形成と生野区南部地区における密集市街地の防災骨格を担う重要な路線として、当該区間の整備を進めていく必要性が高いことから、引き続き事業費確保に努め、令和9年度末までの事業完了に向け重点的に実施する。