

【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、継続中のもの

【再評価回数＜前回実施年度＞】 2回目＜平成29年度＞

【事業種別】 街路事業

【事業名】 淀川南岸線整備事業

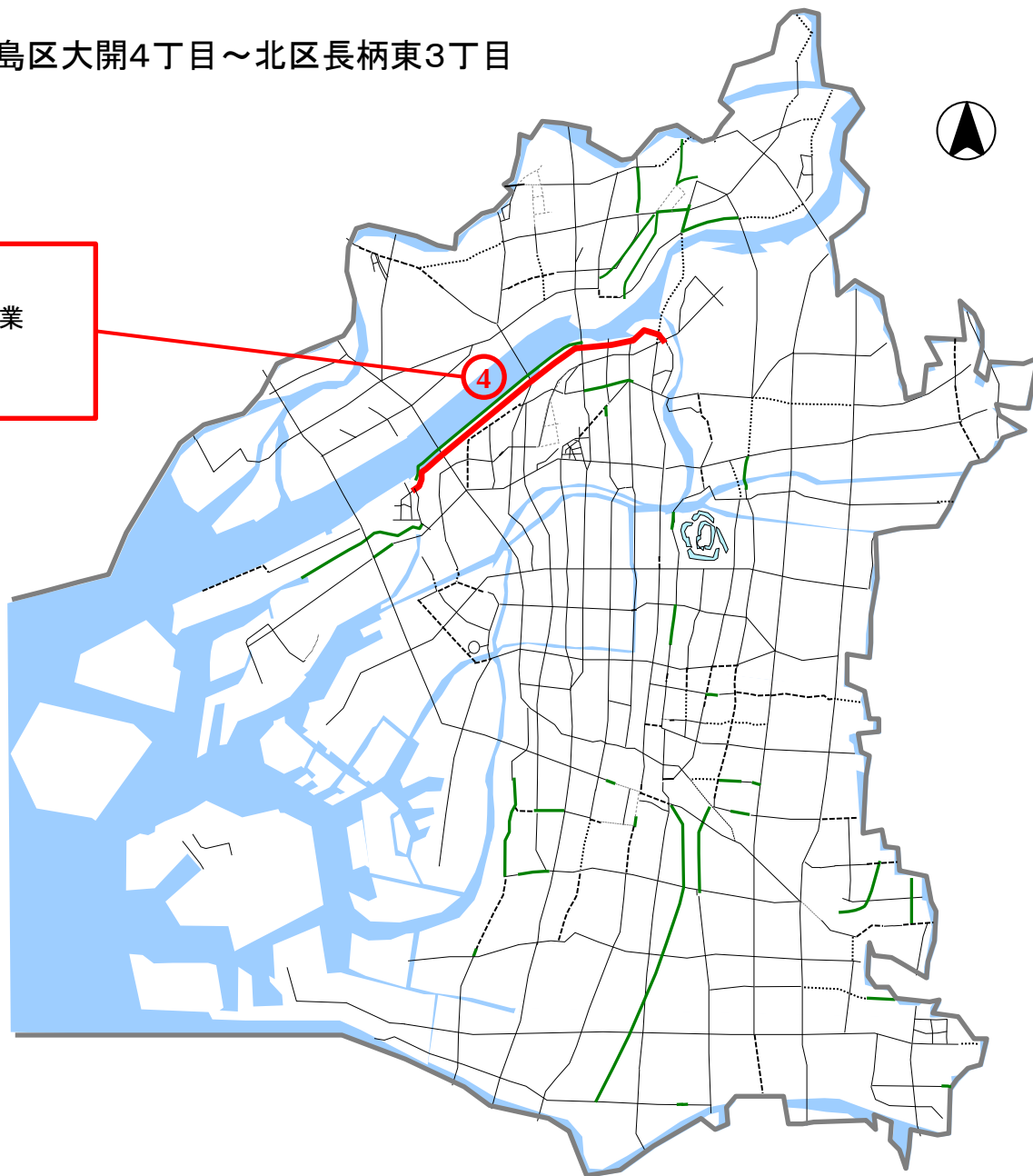
令和4年11月

建設局

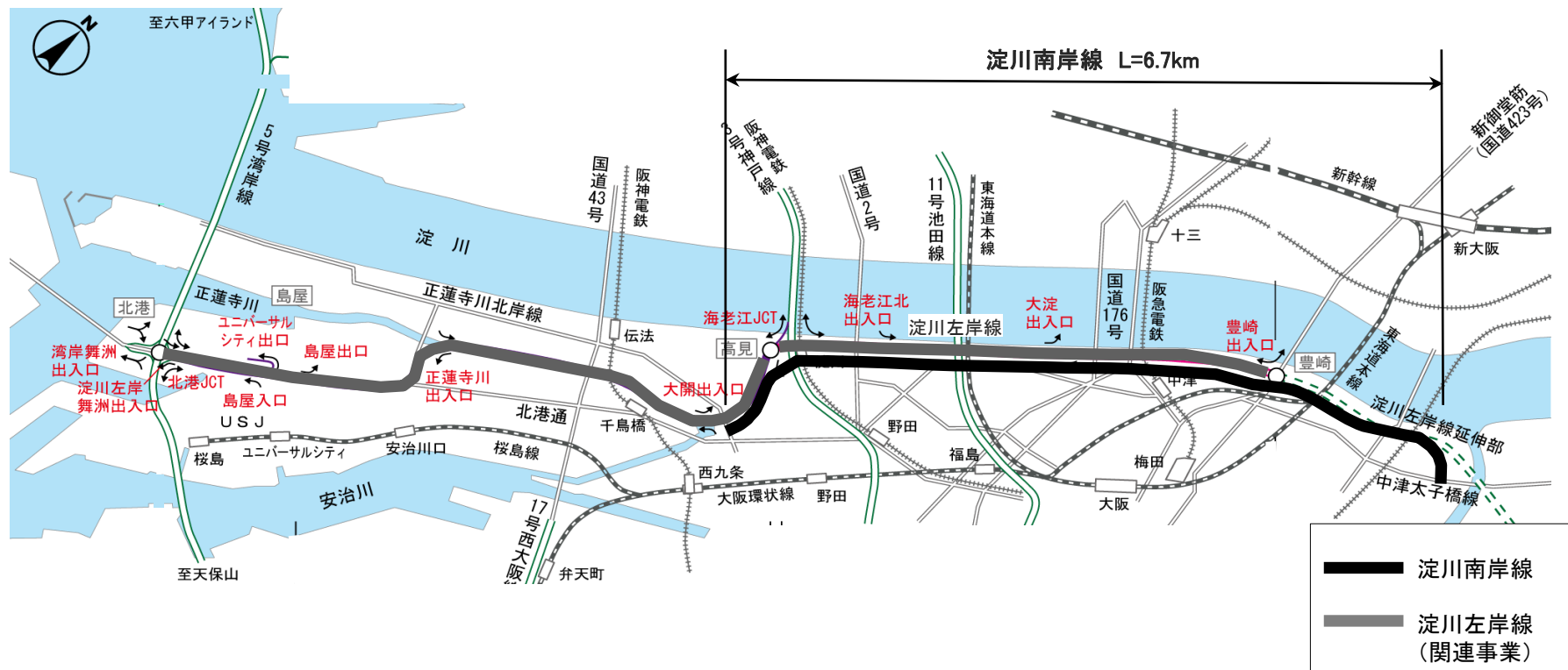
位置図

福島区大開4丁目～北区長柄東3丁目

④[街路事業]
淀川南岸線整備事業
(所管局:建設局)
延長L=6.7km



拡大図



[事業目的]

本路線は「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成する淀川左岸線(2期)事業と一体的に整備を行い、地域のサービス道路として生活の利便性・安全性・防災性の向上に資するほか、国道2号・城北公園通(主要市道中津太子橋線)等の幹線道路を連絡して東西方向の市内幹線道路ネットワークの強化を図る。

【都市計画決定】

・当初

： 昭和21年 5月22日

・最新変更

： 平成28年11月25日(車線数の変更、立体交差する箇所の線形見直し等)

[建設局運営方針における街路事業の位置付け]

経営課題	戦略及び具体的取組
経営課題3 【都市の成長と魅力向上】 ・都市のストック・ポテンシャルを活用して魅力ある都市区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。	3-4【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。

[街路事業の位置付け]

大阪市における当面10年間の都市計画道路の整備見通しを示す「都市計画道路の整備プログラム」において、淀川南岸線は淀川左岸線(2期)と連携して進めるべき路線として優先度の高い事業に位置付けられている

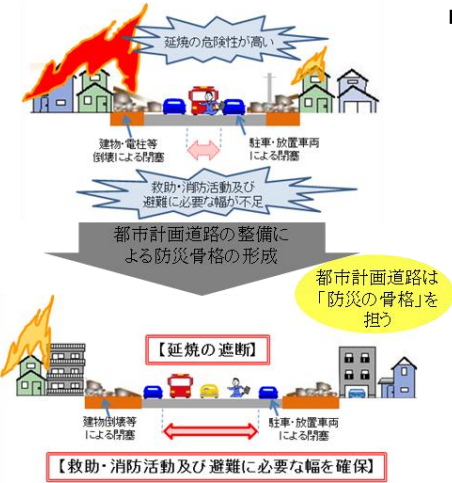
都市計画道路の整備プログラム(H28.9) より抜粋

整備の優先度が高い路線

◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線 ※6 (p.18～24)

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム(平成26年4月)」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整備を重点的に推進している、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)

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム 平成26年4月」(<http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/maze/0000053852.htm#program>)



◆ 淀川左岸線(2期)【自動車専用道路】

「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する自動車専用道路で、市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、近畿圏の広域道路ネットワーク強化に資する路線のうち、大阪市の街路事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行にて事業中の区間

◆ 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備するべき未着手路線 ※6 (p.18～24)

◆ 他事業と連携して進めるべき路線 ※6 (p.18～24)

他のプロジェクトと連携して進めることが事業進捗上有利である、または、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線

【他事業と連携して進めるべき路線の例】

住宅市街地整備と合わせた都市計画道路整備
中心市街地等の既成市街地における、民間老朽住宅の建替え・共同化を進めるとともに、道路・広場などの公共施設の整備と、それに伴う従前居住者用住宅を建設する事業に合わせて、都市計画道路の整備を進めています。

事例) 生野南部地区事業に合わせた河堀口舍利寺線
密集住宅市街地



連続立体交差事業に合わせた都市計画道路整備
連続立体交差事業と合わせ、鉄道沿いに側道(都市計画道路)を整備することで、良好な環境の保全や地域の利便性、防災性等が向上します。

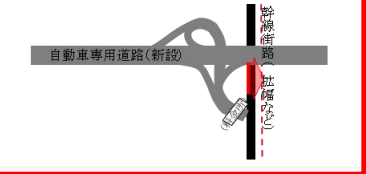
事例) 阪急連立事業に合わせた付属街路



(整備事例: 南海本線(篠芝-玉出間)連続立体交差事業)

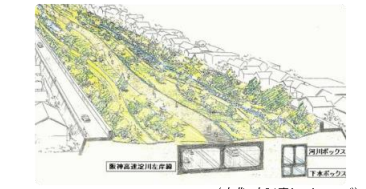
自動車専用道路の整備事業と合わせた都市計画道路整備
自動車専用道路が接続する路線の整備を行うことで一体となって交通の円滑化等の整備効果を高めます。

事例) 淀川左岸線の整備と合わせた淀川南岸線



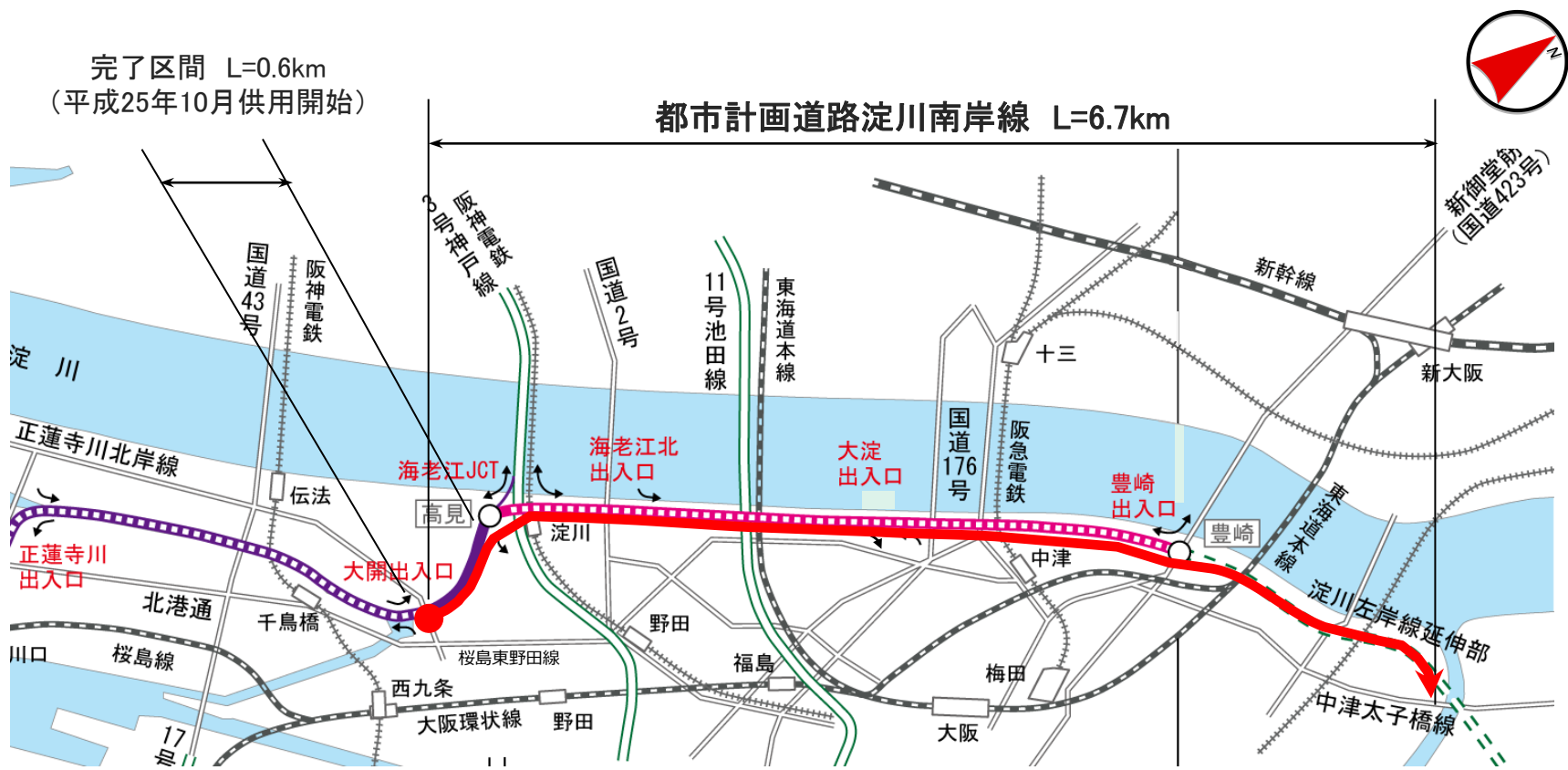
複数の事業主体で共同実施する事業における都市計画道路整備

事例) 正運寺川歩行者専用道
阪神高速道路(株)、大阪府、大阪市の三者が主体となり、正運寺川を陸地化し、河川ボックスや下水ボックス、高速道路(淀川左岸線)を地下に整備、さらに高速道路の整備に伴い創出される上部空間を利用し、地域の災害時の避難空間の確保や生活の安全性、快適性の向上をはかるための公園と歩行者専用道(都市計画道路)の整備を進めています。



(出典:大阪府ホームページ)

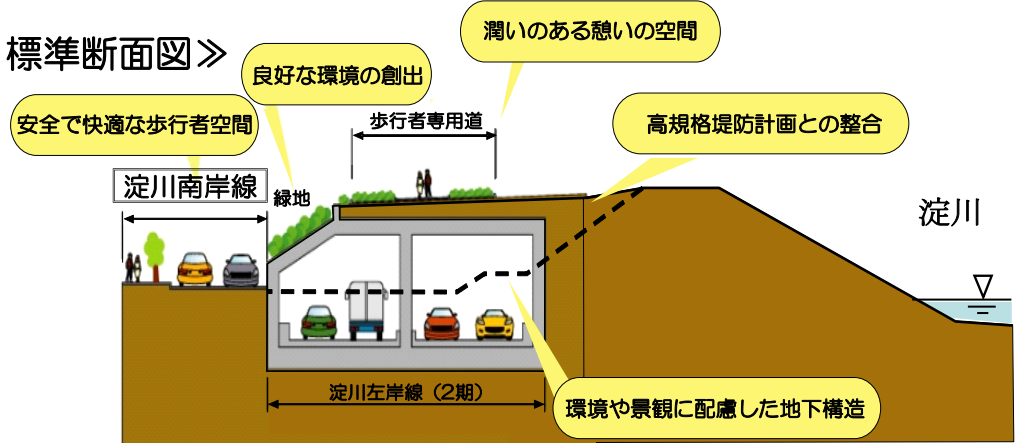
2 事業内容 ①概要



[事業内容]

延長: 6.7km
幅員: 11m~45m(新設・拡幅)
車線数: 2~4車線(両側)、歩道あり
事業認可: (当初)昭和43年3月25日
(最新)平成30年2月8日
事業期間: 令和13年度完了予定

《標準断面図》



[事業内容]

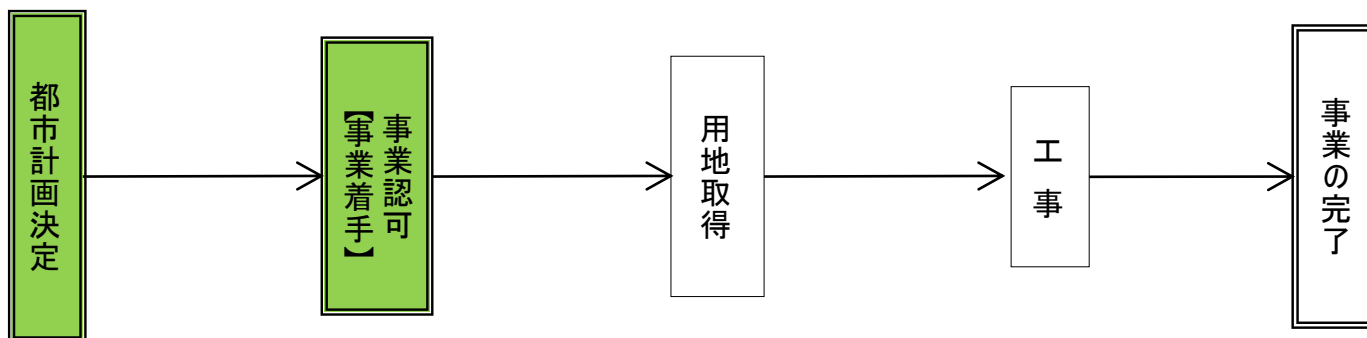
◆ 事業手法

- ・ 事業主体：大阪市
- ・ 事業開始：平成21年4月1日
- ・ 事業費(街路事業)：138億円
- ・ 事業期間：令和13年度完了予定

◆ 事業の流れ

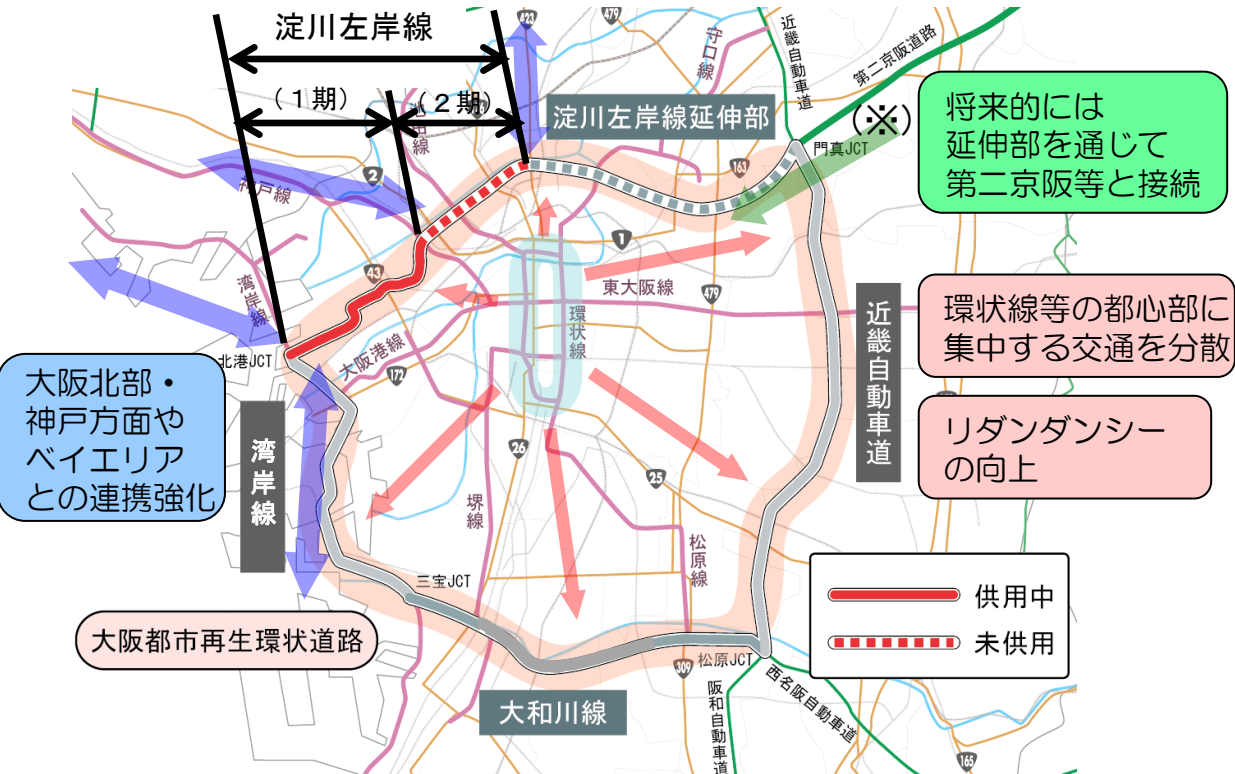
■都市計画法第18条
(都市計画の決定)

■都市計画法第59条
(都市計画事業の認可等)



◆淀川左岸線(2期)事業

・政府の都市再生プロジェクトに位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成し、都心北部と臨海部とを連絡する地域高規格道路(自動車専用道路)であり、市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、近畿圏の広域道路ネットワークの強化を図る。



[事業進捗] 令和3年度末時点

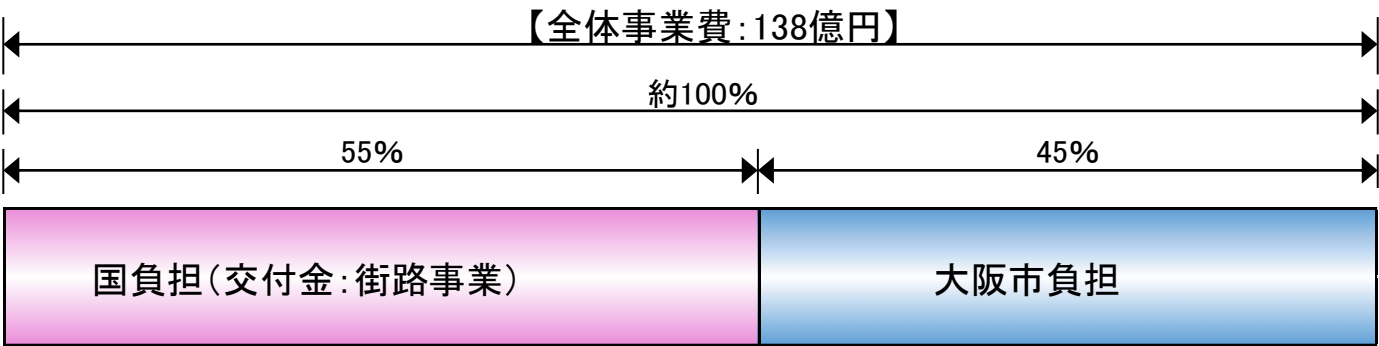
- ・用地取得 : 約99%
- ・道路整備 : 0% (※)

※事業区間延長に対する整備延長の割合

◆経過

	事業開始時点 (平成21年4月)	前回評価時点 (平成30年3月)	今回評価時点 (令和4年11月)
①経過及び完了予定	事業開始年度 平成21年度 完了予定年度 平成32年度	事業開始年度 平成21年度 完了予定年度 平成43年度	事業開始年度 平成21年度 完了予定年度 令和13年度
②事業規模	道路整備:6.7km	道路整備:6.7km	道路整備:6.7km
うち完了分	道路整備:0km	道路整備:0.6km	道路整備:0.6km
進捗率 (整備延長ベース)	0%	9%	9%
③全体事業費	58億円	62億円	138億円
うち既投資額	0億円	6億円	43億円
進捗率 (事業費ベース)	0%	10%	31%

◆事業費



◆事業スケジュール

	H18	～H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	備 考
	2012	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
関係機関協議	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	
用地取得	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■				
準備工事					■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	支障物撤去工事 埋設物移設工事 等
本体工事					■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	■■■■	舗装工事 等

■■■■ 前回再評価時
■■■■ 今回再評価時

3 事業の概況 ③【参考】事業計画の変更

事業費の増額について



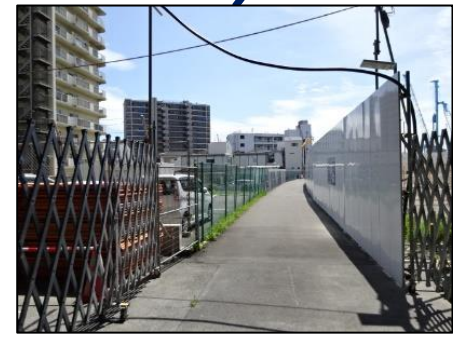
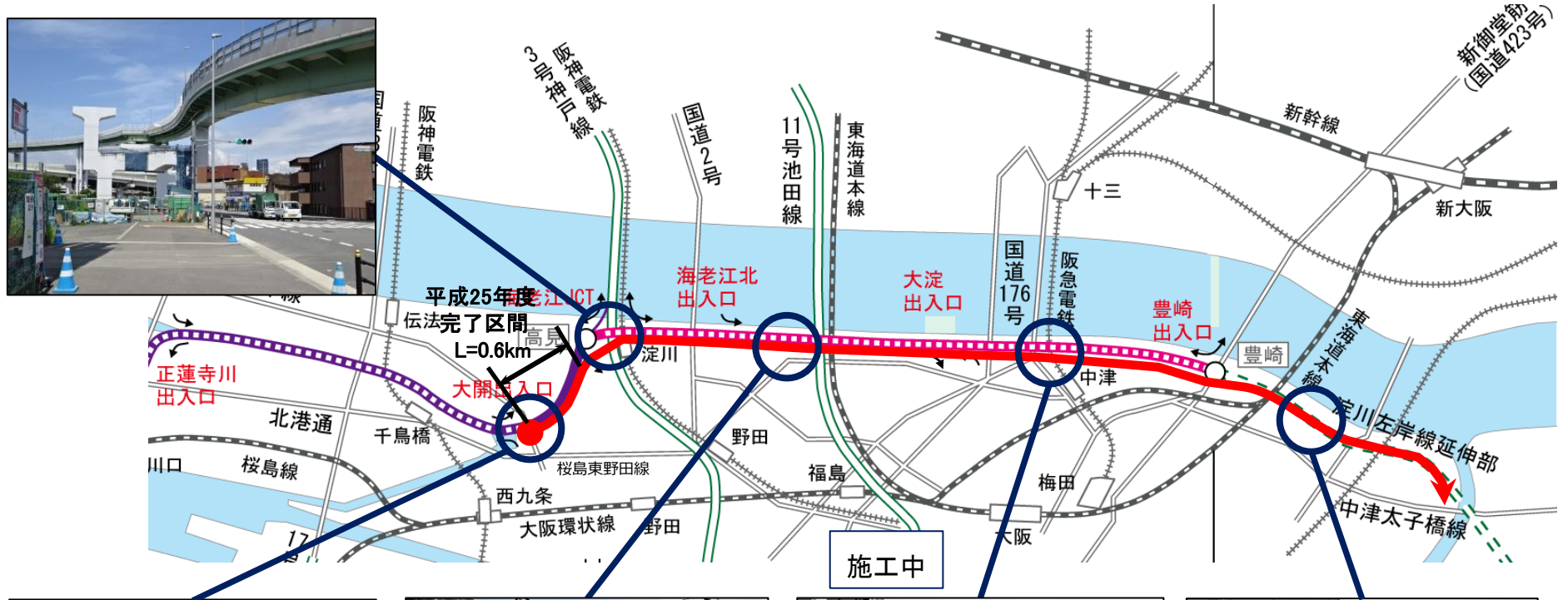
(単位：億円)

項目	事業費増額の理由	増額
用地費の増	・関係先との協議の結果、阪神高速道路公団が取得していた用地の取得に伴い増額する。	17
現地調査後に判明	・当初、現地で発生した残土を夢洲基地へ搬入する計画であったが、令和3年度で夢洲基地への残土受け入れが終了したため、残土処分費を増額する。 ・土壌汚染調査により土壌汚染が判明したため、汚染土処分にかかる費用を増額する。	6
	・現地調査により旧中津川護岸が存置されていることが判明したため、道路整備時に支障となる旧護岸の撤去費を増額する。	6
	・鉄道交差部のボックス構築に先立ち、現地詳細調査（土質調査）を実施した結果、当初設計時に想定していた深さより深い位置まで軟弱地盤が存在していることが判明したため、杭長等の変更により増額する。	15
積算基準の改訂等に伴う設計の見直し	・積算基準等の改訂により経費率や消費税率を見直し増額する。	8
工事費の高騰	・平成29年度から令和4年度までの物価変動に伴う工事費の高騰	24
合計		76



淀川南岸線 施工状況

写真: 令和4年8月時点

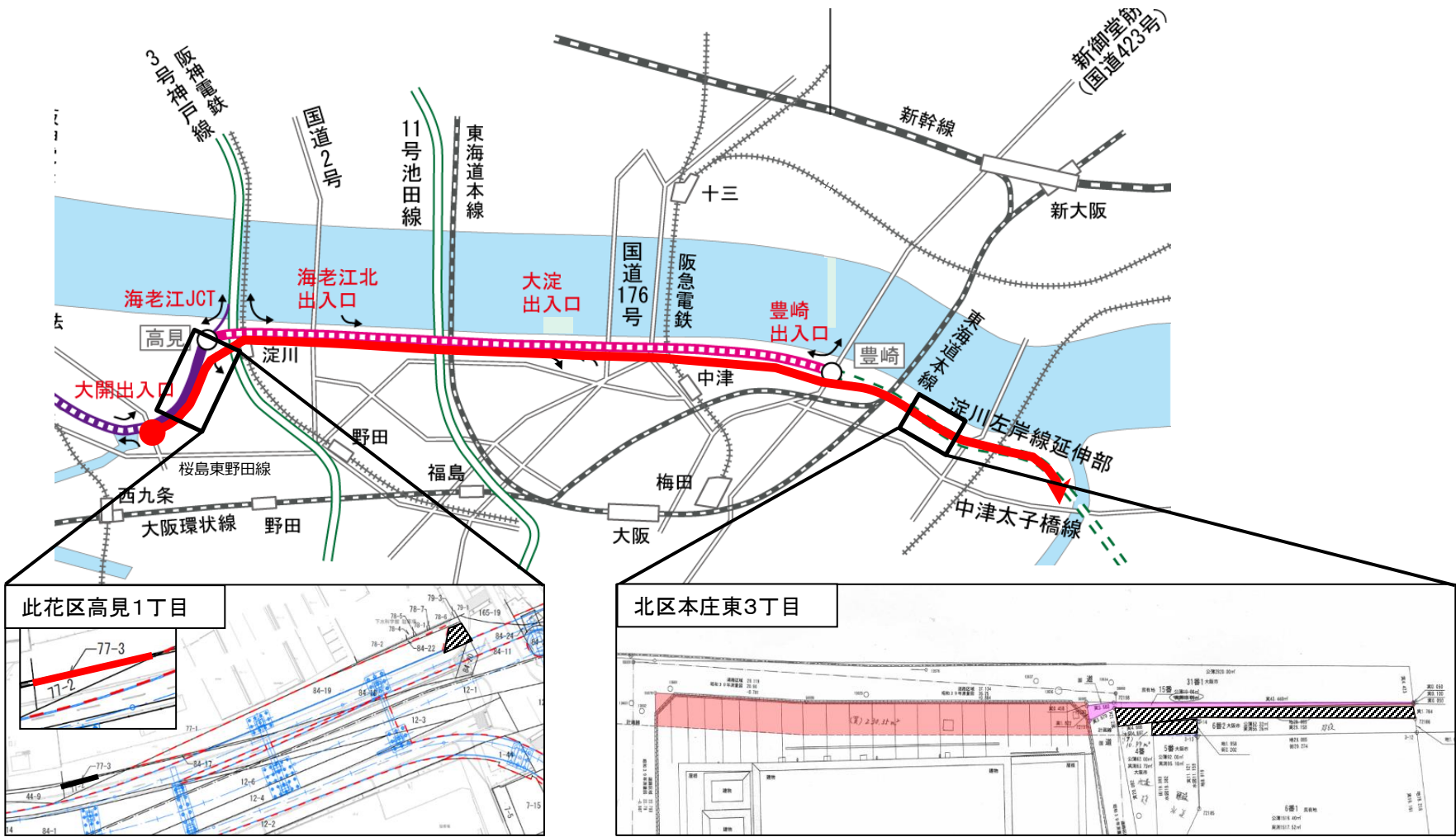


淀川南岸線 用地箇所図



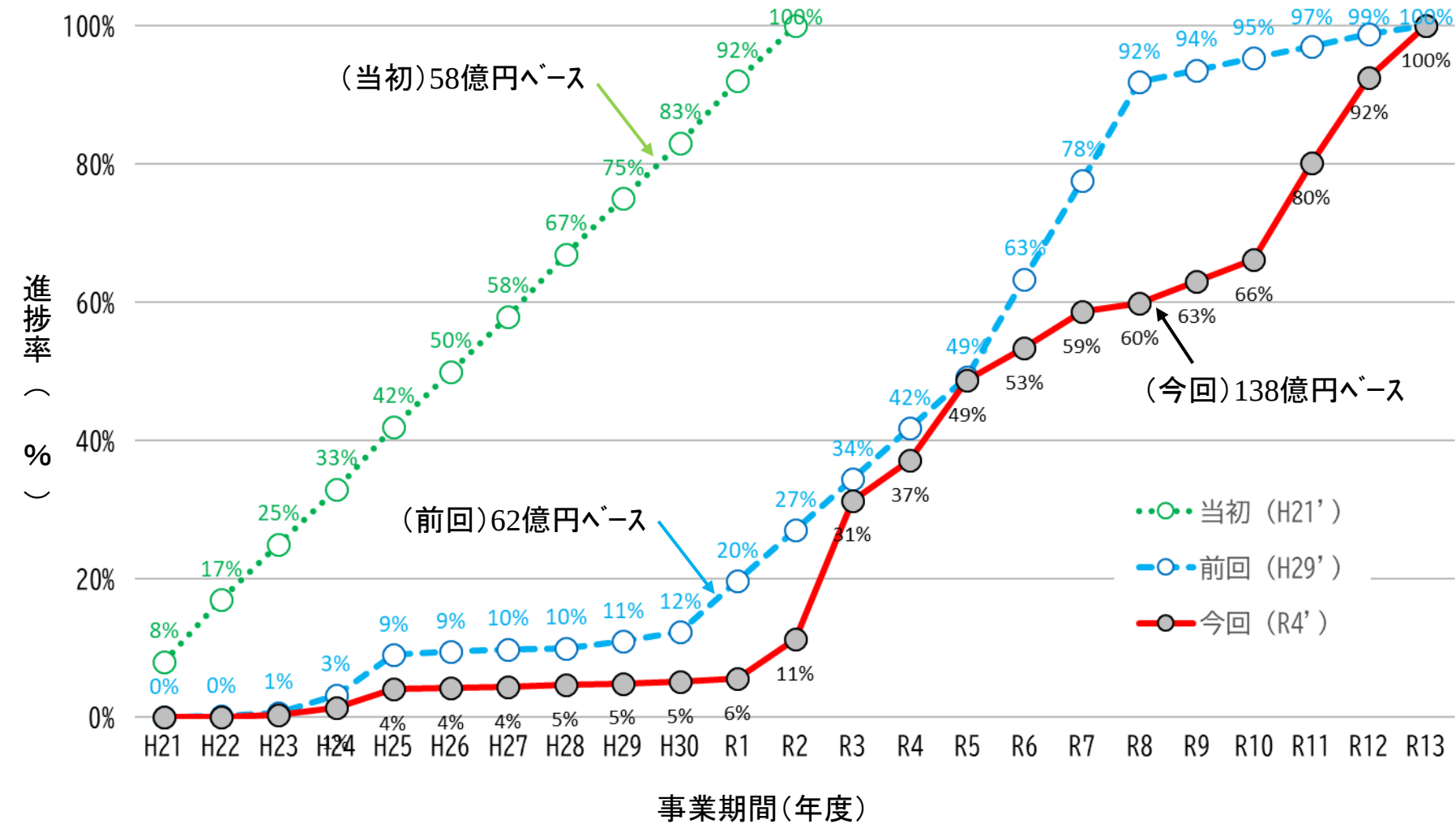
用地取得率 98%(面積ベース)

未取得用地箇所



3 事業の概況 ⑥事業費進捗率(全体事業費)

進捗率の推移(事業費ベース)



- ◆ 「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成する淀川左岸線や淀川左岸線延伸部との一体整備事業として平成21年度から事業開始し、淀川左岸線(1期)区間と並走する一部区間を平成25年10月に供用開始している。
- ◆ 平成29年度に新規事業開始された淀川左岸線延伸部や淀川左岸線(2期)区間の工程と合わせた整備が必要である。
- ◆ 本路線の整備により、国道2号・城北公園通(主要市道中津太子橋線)等の幹線道路を連絡して東西方向の市内幹線道路ネットワークが形成される。
- ◆ 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。

◆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 ・地域経済 ・地域社会

◆費用便益分析[算出方法・分析結果]

[算出方法]

■総便益(B)

- ・国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき3便益を計上
【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】
- ・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

■総費用(C)

- ・事業に関わる事業費と維持管理費を計上

[分析結果]

- ・費用便益比 $B/C = 1.22$ (総便益B:145億円、総費用C:119億円)

◆定性的効果の具体的な内容[効果項目・受益者]

[効果項目]

- ・歩行者等の安全性の向上
- ・災害時における避難路確保などの防災性の向上

[受益者]

- ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会

○費用便益分析の結果

1. 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 14 年度				
初年便益(億円)	4.5	0.2	0.30	5.0	10.1
便益総額の現在価値(億円)	61.9	3.3	4.09	75.6	144.9

2. 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)	132.1	2.1	134.2
投資総額の現在価値(億円)	118.3	0.6	118.9

3. 評価指標の算定結果

社会費用便益比CBR	B/C= 1.22
------------	-----------

- ◆ 本路線は国道2号・城北公園通(主要市道中津太子橋線)等の幹線道路を連絡して東西方向の市内幹線道路ネットワークの強化を図るものである。
- ◆ 関連事業である淀川左岸線へのアクセス道路であり、淀川左岸線の整備に合わせて整備する必要性は高い。
- ◆ 現道は歩道幅員が狭い区間や歩道が無い区間があるなど、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、歩道整備の必要性は高い。
- ◆ 本路線の整備を行うことで、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できるため、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。



◆事業内容の変更状況とその要因

事業費の増額について(P11に掲載)

- 関係先との協議の結果、阪神高速道路公団が取得していた用地の取得に伴い増額する。
- 当初、現地で発生した残土を夢洲基地へ搬入する計画であったが、令和3年度で夢洲基地への残土受け入れが終了したため、残土処分費を増額する。
- 土壌汚染調査により土壌汚染が判明したため、汚染土処分にかかる費用を増額する。
- 現地調査により旧中津川護岸が存置されていることが判明したため、道路整備時に支障となる旧護岸の撤去費を増額する。
- 鉄道交差部のボックス構築に先立ち、現地詳細調査(土質調査)を実施した結果、当初設計時に想定していた深さより深い位置まで軟弱地盤が存在していることが判明したため、杭長等の変更により増額する。
- 積算基準等の改訂により経費率や消費税率を見直し増額する。
- 平成29年度から令和4年度までの物価変動に伴う工事費の高騰

◆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。

- ◆ 用地取得率については98%(令和3年度末時点)で、残用地は工事に影響がない箇所となっており、引き続き事業進捗をふまえて用地取得を進めていく。
- ◆ 平成29年度に新規事業開始された淀川左岸線延伸部や淀川左岸線(2期)区間の工程と合わせて着実に事業が進捗する見通しとなっている。



事業の実現見通しの評価 : A

◆重点化の考え方

- 建設局運営方針において、交通の円滑化として重点的に取り組む主な経営課題に位置付けており重点的に予算を投資し事業を推進する。
- 都市計画道路の整備について当面10年間の進め方を示す「都市計画道路の整備プログラム」において、淀川南岸線は優先度の高い事業に位置付けられている。
- 歩行者と自動車のすれ違いが困難な現況などから、歩行者等の安全性の向上や、災害時における避難路確保の観点で優先度の高い事業である。
- 「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成する淀川左岸線や淀川左岸線延伸部との位置関係等を踏まえ、一体整備事業として実施しているものであり、これら2路線へのアクセス機能の強化にも資するものである。

◆事業が遅れることによる影響等

- 歩行者等の安全性の確保や都市の防災性の向上、淀川左岸線へのアクセス向上など事業効果の発現が遅れる。
- 広範囲にわたる工事に伴う地域住民の生活環境の悪化(工事騒音、振動等)が長期化する。

◆対応方針(案)の選択理由

- 本路線は、東西方向の市内幹線道路ネットワークの向上を図るほか、歩行者等の安全性や都市の防災性の向上などを図っていくうえで、必要性の高い事業である。
- 「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成する淀川左岸線や淀川左岸線延伸部との一体整備事業としても優先度の高い事業であり、これら2路線の事業状況を踏まえても着実に事業が進捗する見通しとなっている。
- 用地取得率が約98%となっており、当面の工事に必要な用地の取得が完了しているため、工事が円滑に進められる。



事業継続 : A

- ◆ 本事業は、東西方向の市内幹線道路ネットワークの形成と歩行者等の安全性の向上や防災性の向上、淀川左岸線へのアクセス向上が図られることから、引き続き事業費確保に努め、事業完了に向け重点的に実施する。