

事業再評価調書

[事業種別] 事業名 【再評価理由】		[街路事業] 豊里矢田線（鳴野・蒲生）整備事業 【③事業開始後 5 年経過 5 回目】	
担 当		建設局道路河川部街路課 （電話番号：06-6615-6745）	
1 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、延長約 17km、幅員 25m で整備することにより、自動車交通の円滑化、防災性の向上を図る。 ・ 合わせて、当該区間では、寝屋川に架かる鳴野橋の架け替えにより、大阪城東部の森之宮地区等との一体化を図るものである。 ・ 当該区間は JR 京橋駅に近いことから、現道は自動車と歩行者・自転車が輻輳し、交差する JR 片町東西線の踏切で歩車が混在する交通安全上の課題を抱えているが、歩道設置による歩車分離を行うことで安全性を確保するとともに、電線類を地中化し無電柱化することで防災性の向上を図ることとしている。	
2 事業内容		街路整備（拡幅） 延長 L=755m 幅員 W=25m（片側 2 車線、歩道・電線共同溝整備、鳴野橋の架け替え） 現道幅員 4～18m（片側 1 車線、歩道あり）	
3 事業の概況 ※[]内は前回評価時		事業開始 昭和 61 年度 事業完了予定 令和 12 年度[令和 9 年度] 全体事業費 150 億円 [150 億円] 既投資額 102 億円 [100 億円] 変更点：完了年度延伸、全体事業費変更	進捗率（事業費ベース） 68% [67%] 工事進捗率（面積ベース） 43% [43%] 用地取得率（面積ベース） 89% [87%]
事業の必要性の視点	4 事業の必要性の評価 A～C	・ 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。 ・ 当該区間は JR 京橋駅近くに位置し、現道は歩道幅員が狭く、交通安全上の課題を抱えており、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。	
		【費用便益分析結果】 費用便益比 B/C=1.09（総便益 B：306.3、総費用 C：281.1）	
	5 事業の実現見通しの評価 A	・ 用地取得率は 80%を超え、残りは 18 件であり、引き続き粘り強く交渉を続け用地確保を図っていく。 ・ 事業費については、重点的に財源が確保できる交付金にて事業を進めている。	

	6 事業の優先度の視点の評価 A	・本事業については、令和3年度に中間見直しを行った「都市計画道路の整備プログラム」において、令和8年度から令和12年度までの間は事業継続としたうえで、段階的整備をめざすこととしている。 ・「大阪市地域防災計画（R5.4）」においては、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ための避難路に位置付けている。 ・「大阪市無電柱化推進計画（H31.3）」において、当該区間は都市防災機能の向上に資するものと位置付けている。
	対応方針（案）	事業継続：A
7	（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。 ・当該区間は JR 京橋駅近くに位置し、現道は歩道幅員が狭く、交通安全上の課題を抱えており、歩行者等の安全性の向上を図る必要があることから、歩道拡幅の必要性は高い。 ・用地買収率は 80%を超え、残りの地権者と粘り強く交渉を続けていくとともに、重点的な財源が確保できる交付金にて事業を進めているため、事業の見通しは高い。 ・以上より、本路線の整備の優先度は高い。
8	今後の取組方針（案）	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歩行者等の安全性の向上を図るために、該当区間の整備を進めて行く必要性が高いことから、引き続き未買収地の用地取得に向けた交渉を粘り強く続けていき、令和12年度末までの段階的整備に向け重点的に実施する。