

【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、なお未着工または継続中のもの

【再評価回数】 5回目

【前回実施年度】 平成30年度

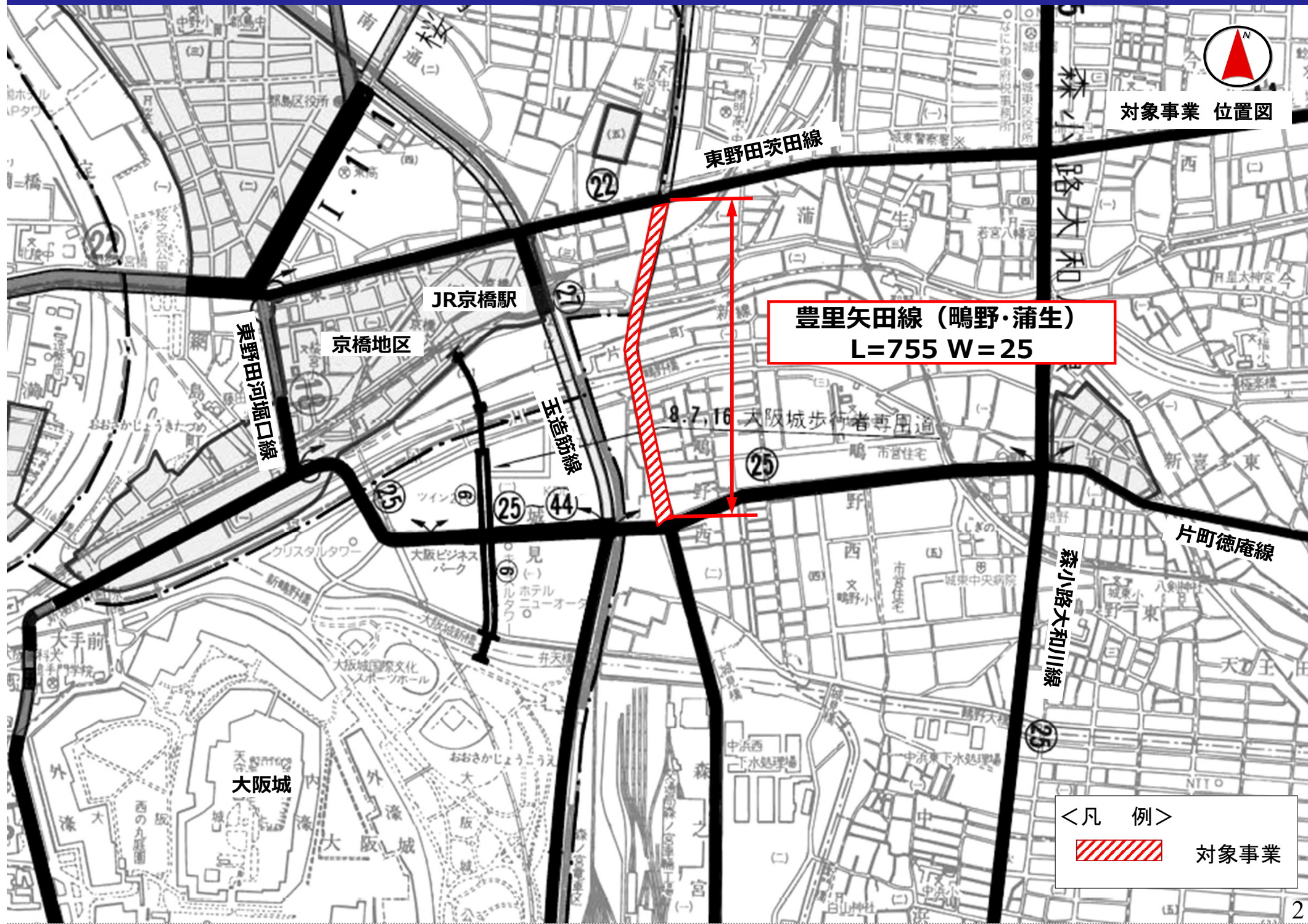
【事業種別】 街路事業

【事業名】 豊里矢田線（鳴野・蒲生）整備事業

令和5年11月

建設局

●位置図



1 事業目的

[事業目的]

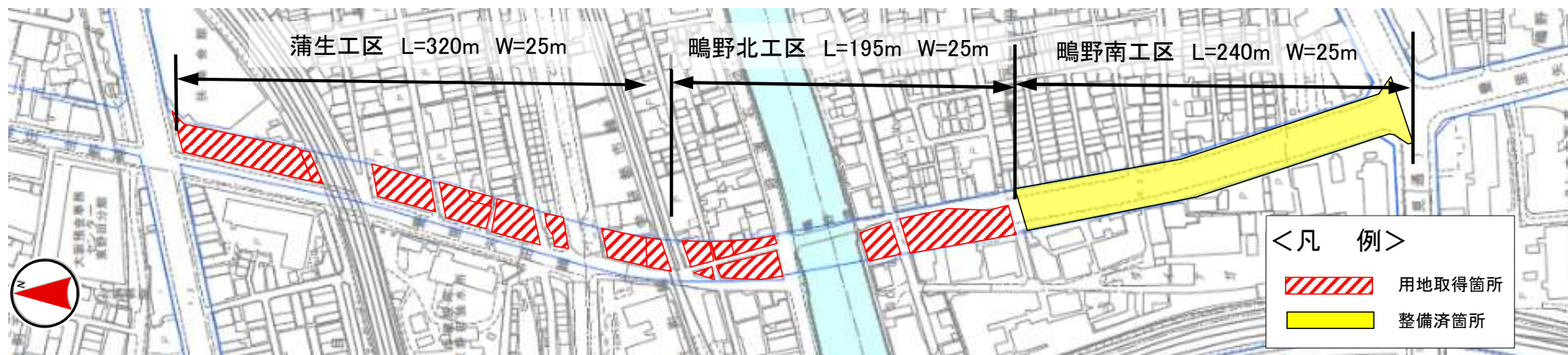
- ・ 豊里矢田線は、東淀川区豊里地区から東住吉区矢田地区までの本市東部エリアにおける南北方向の骨格軸を形成する重要な路線で、延長約17km、幅員25mで整備することにより、自動車交通の円滑化、防災性の向上を図る。
- ・ 合わせて、当該区間では、寝屋川に架かる鷺野橋の架け替えにより、大阪城東部の森之宮地区等との一体化を図るものである。
- ・ 当該区間はJR京橋駅に近いことから、現道は自動車と歩行者・自転車が輻輳し、交差するJR片町東西線の踏切で歩車が混在する交通安全上の課題を抱えているが、歩道設置による歩車分離を行うことで安全性を確保するとともに、電線類を地中化し無電柱化することで防災性の向上を図ることとしている。

[上位計画]

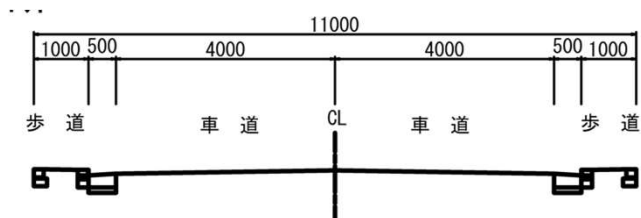
路線名	都市計画道路 整備プログラム	密集市街地における 防災骨格路線	地域防災計画		無電柱化推進計画	無電柱化整備計画
			避難路	緊急 交通路		
① 東野田河堀口線（大手前）	○			〃	○	○
② 尼崎平野線（山王）	○	○		○	○	○
③ 豊里矢田線（鷺野・蒲生）	○		○		○	
④ 正蓮寺川北岸線（伝法・伝法東）	○		○		○	
⑤ 尼崎堺線（住之江）	○		○		○	3

2 事業内容

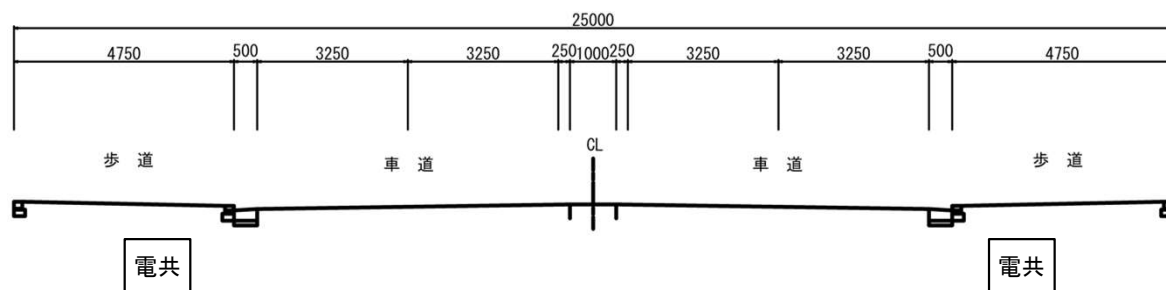
[工事内容]



現況断面



計画断面



- ・路線名 : 豊里矢田線(鳴野・蒲生)
- ・路線番号 : I .3.34
- ・所在地 : 城東区鳴野西2丁目～蒲生1丁目
- ・事業延長 : 755m
- ・計画幅員 : 25m
- (片側2車線、歩道・電線共同溝を整備、鳴野橋架け替え)
- ・現道幅員 : 4～18m(片側1車線、歩道あり)

[事業内容]

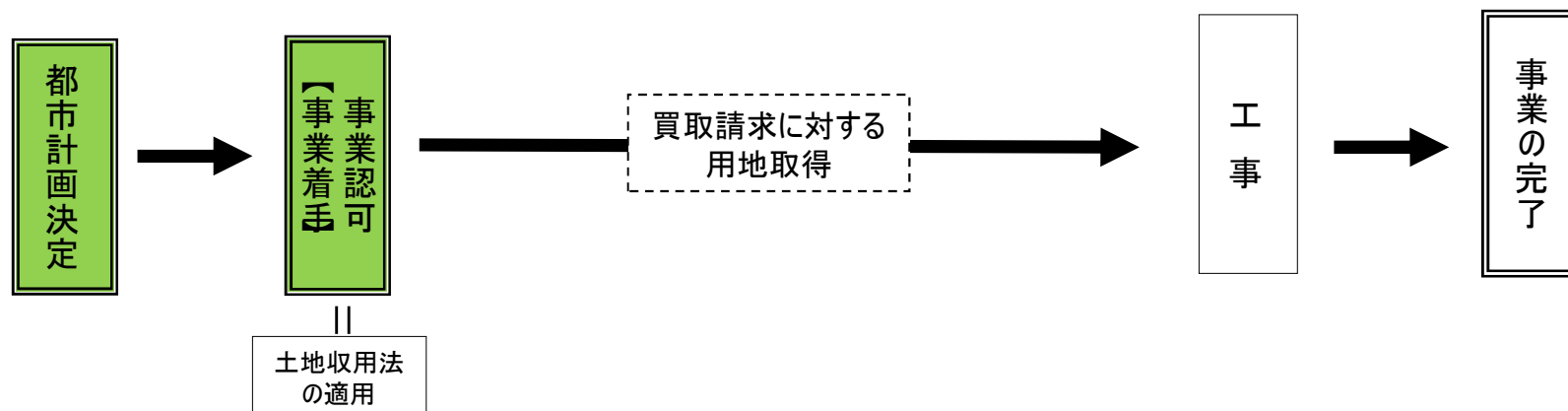
◆ 事業の概況

- 事業主体：大阪市
- 事業開始：昭和61年度（鷗野南工区）
平成4年度（鷗野北工区）
平成10年度（蒲生工区）
- 総事業費：約150億円（事業開始時点：36億円（鷗野南工区））
- 完了予定：令和12年度（事業開始時点：昭和66年度）

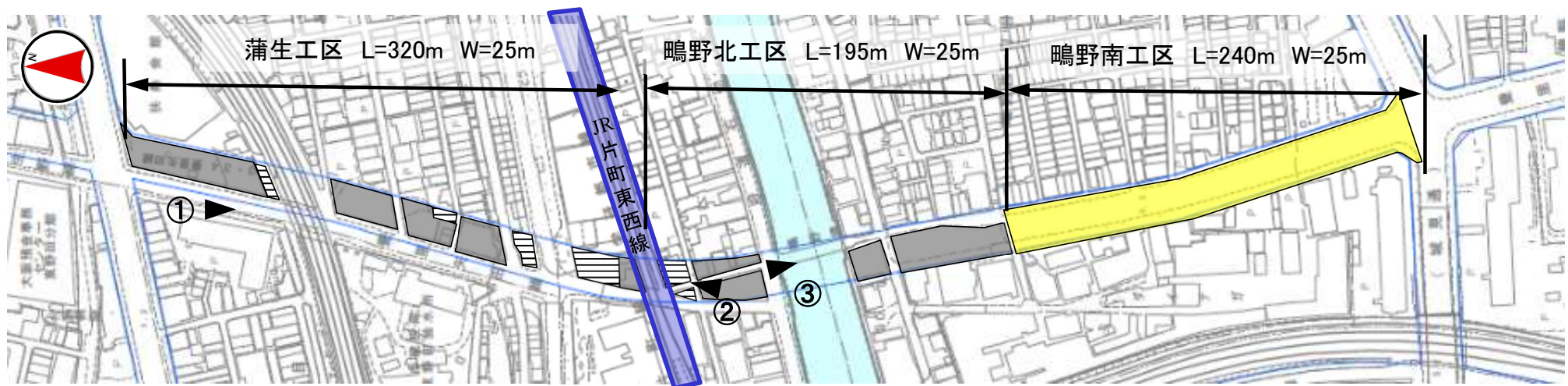
◆ 財源等

- 本事業の財源は、国費（交付金）が55%、市費が45%（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



3 事業の概況 ― 事業進捗(事業規模)



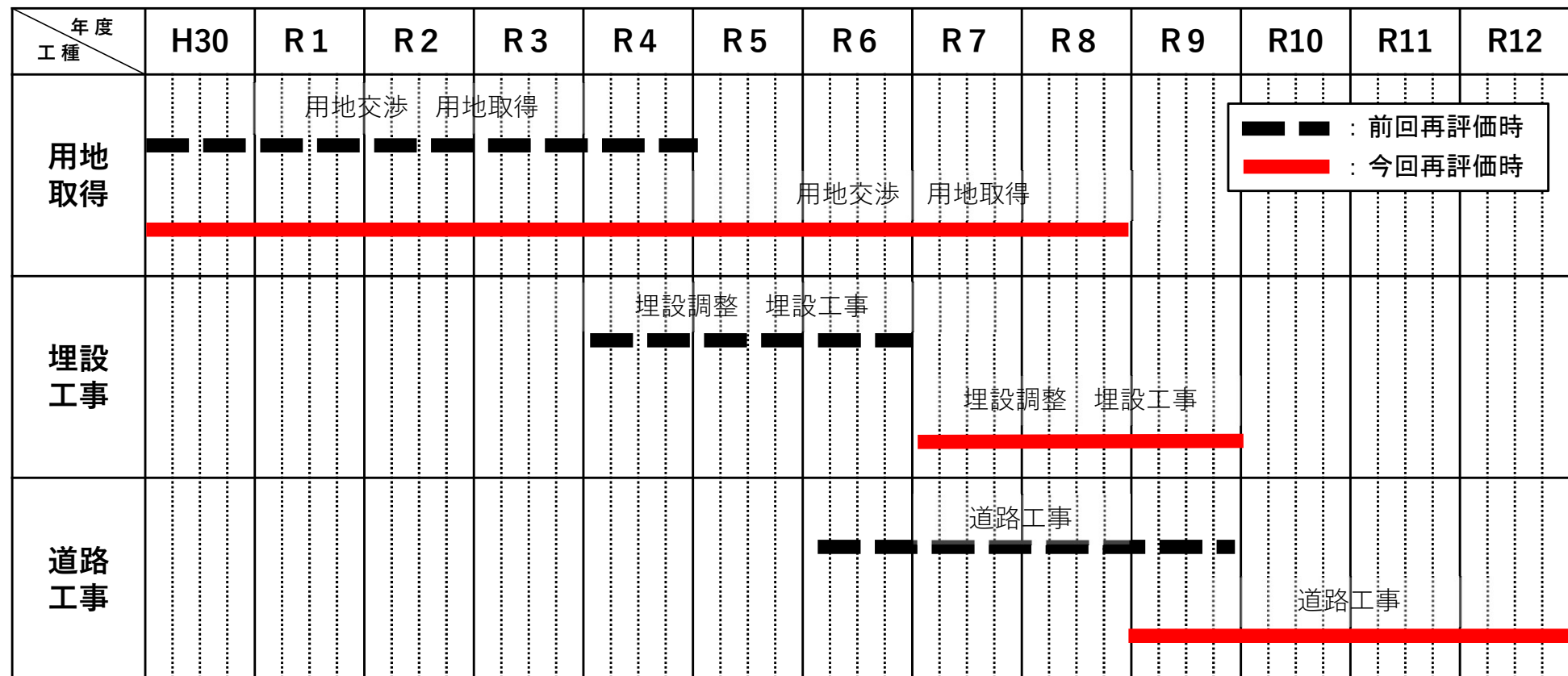
用地取得率：88%（面積ベース）
 工事進捗率：43%（面積ベース）
 進捗率：68%（事業費ベース）

凡 例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件（18件）

3 事業の概況 ― 経過及び完了予定

	事業開始時点 (昭和61年6月)		前回評価時点 (平成30年3月)		今回(再評価5回目)評価時点 (令和5年3月)	
	鷗野南工区 L=240m		鷗野南工区、鷗野北工区、蒲生工区 L=755m		鷗野南工区、鷗野北工区、蒲生工区 L=755m	
①経過及び 完了予定	都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:昭和61年度 着工年度:昭和61年度 完了予定年度:昭和66年度		都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:昭和61年度 着工年度:昭和61年度 完了予定年度:平成39年度		都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:昭和61年度 着工年度:昭和61年度 完了予定年度:令和12年度	
②事業規模	用地	工事	用地	工事	用地	工事
	用地取得必要面積 7,591㎡	整備必要面積 10,875㎡	用地取得必要面積 11,891㎡	整備必要面積 18,875㎡	用地取得必要面積 11,891㎡	整備必要面積 18,875㎡
	うち完了分	—	用地	工事	用地	工事
			用地取得済面積 10,415㎡	整備済面積 8,125㎡	用地取得済面積 10,574㎡	整備済面積 8,125㎡
	進捗率 (用地・工事)	—	用地	工事	用地	工事
			用地取得率 87%	工事進捗率 43%	用地取得率 88%	工事進捗率 43%
③全体事業費	36億		150億円		150億円	
	うち既投資額	—	100億円		102億円	
	進捗率 (事業費)	—	67%		68%	

3 事業の概況 ― 事業スケジュール



◆ 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8年度末とすることで事業期間を3年間延伸する。

◆ 事業費について

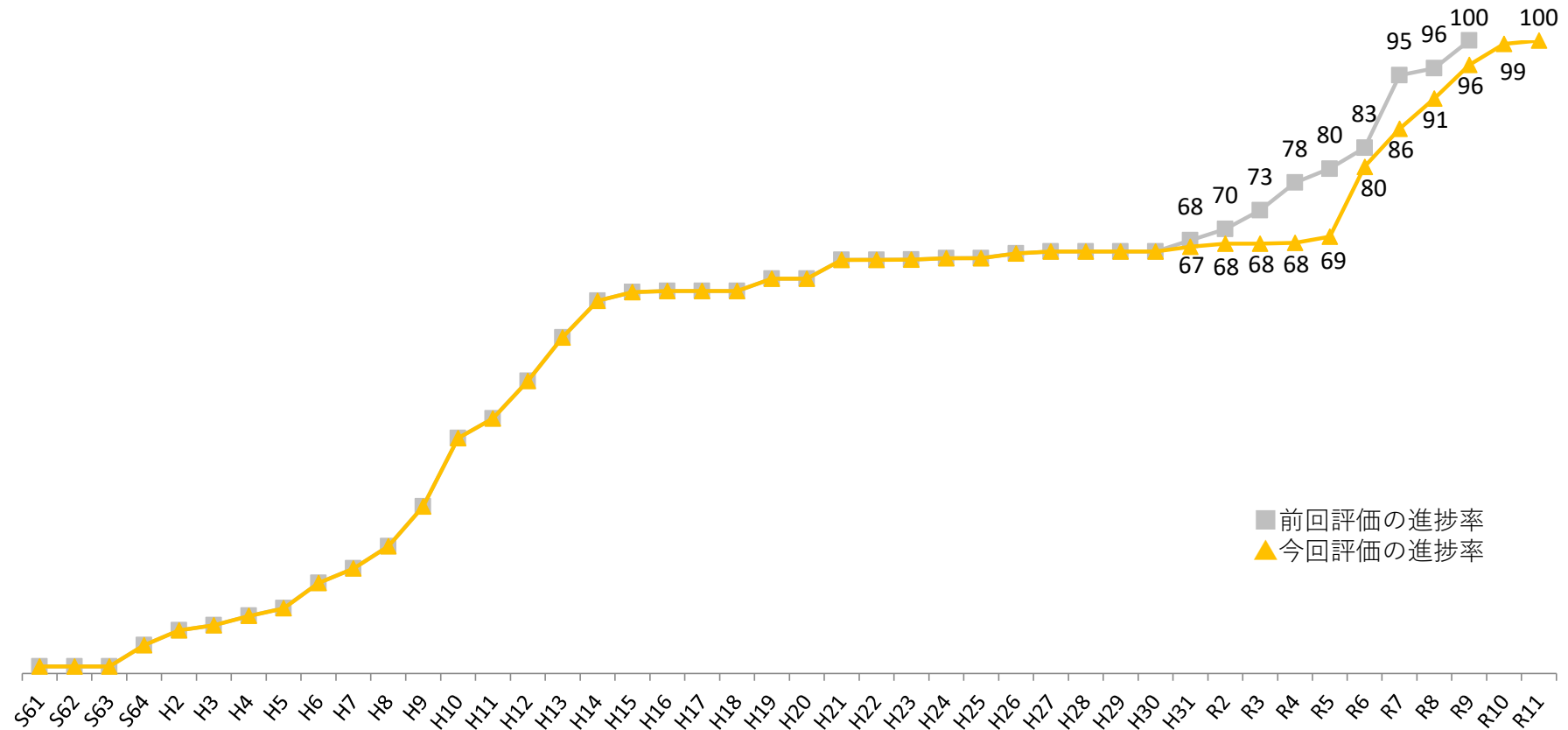
- ・前回再評価以降に「大阪市無電柱化推進計画（平成31年3月）」が策定され、都市計画事業に合わせて無電柱化に取り組むこととしたため、新たに電線共同溝整備費を計上した。

増減項目	前回評価 (事業費)	今後の見通し (事業費)	増減額	増減理由
用地補償費	91.0億	89.5億	-1.5億	・用地補償費の精査による減 -1.5億円
工事費	58.6億	60.1億	+1.5億	・追加工事の発生(電線共同溝) ・人件費・原材料費の高騰 +1.3億円 +0.2億円
計	149.6億	149.6億	±0億	

※事務費を含む。

3 事業の概況 — 事業費進捗率(全体事業費)

進捗率の推移(事業費ベース)



- ◆ 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。



事業の必要性の評価：A～C

◆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 $B/C = 1.09$ (総便益B: 306.3億円、総費用C: 281.1億円)

◆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

◆費用便益分析結果

供用年	令和 13年度
交通量推計年	令和 22 年度
価格基準年	令和 5 年度
検討期間	供用年から50年

	交通量(台/日)
計画道路整備なしの場合	4,095
計画道路整備ありの場合	21,444

■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
初年度便益(億円)	12.4	0.7	0.1	5.5	18.7
便益総額の現在価値(億円)	189.6	10.1	2.2	104.4	306.3

■費用（C）の算定

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計(億円)	149.7	1.2	150.5
投資総額の現在価値(億円)	280.7	0.4	281.1

◆評価指標の算定結果

社会費用便益比CBR	B/C＝	1.09
------------	------	-------------

◆費用便益分析に関する感度分析

交通量 (+10%)	B/C＝	1.16
交通量 (-10%)	B/C＝	1.02
事業費 (+10%)	B/C＝	1.00
事業費 (-10%)	B/C＝	1.21
事業期間(+10%)	B/C＝	1.00
事業期間(-10%)	B/C＝	1.55

- ◆ 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。



事業の実現見通しの評価 : A

◆ 重点化の考え方

- 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。

◆ 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。



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。