

【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

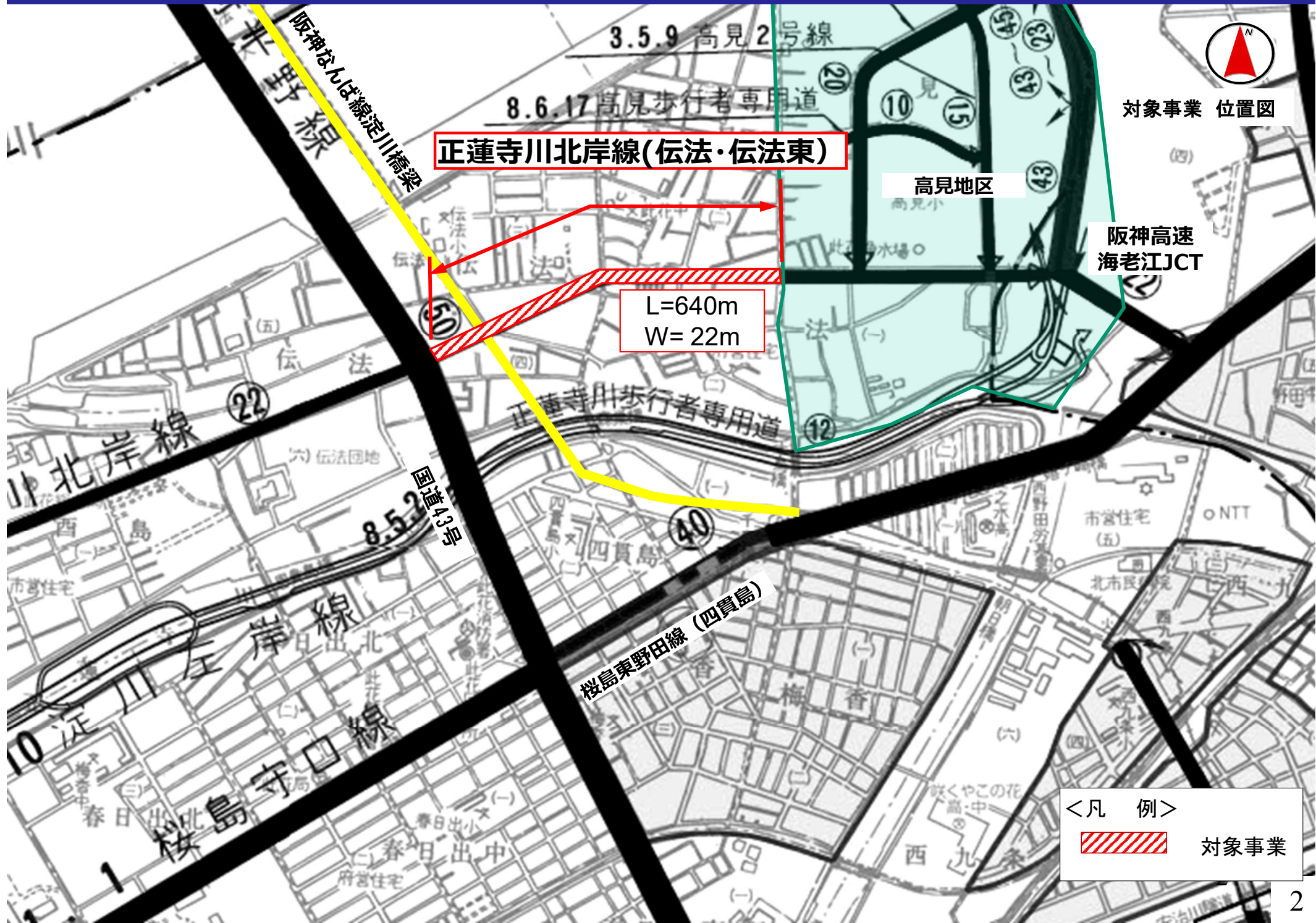
【前回実施年度】 平成30年度

【事業種別】 街路事業

【事業名】 正蓮寺川北岸線（伝法・伝法東） 整備事業

令和5年11月

建設局



1 事業目的

[事業目的]

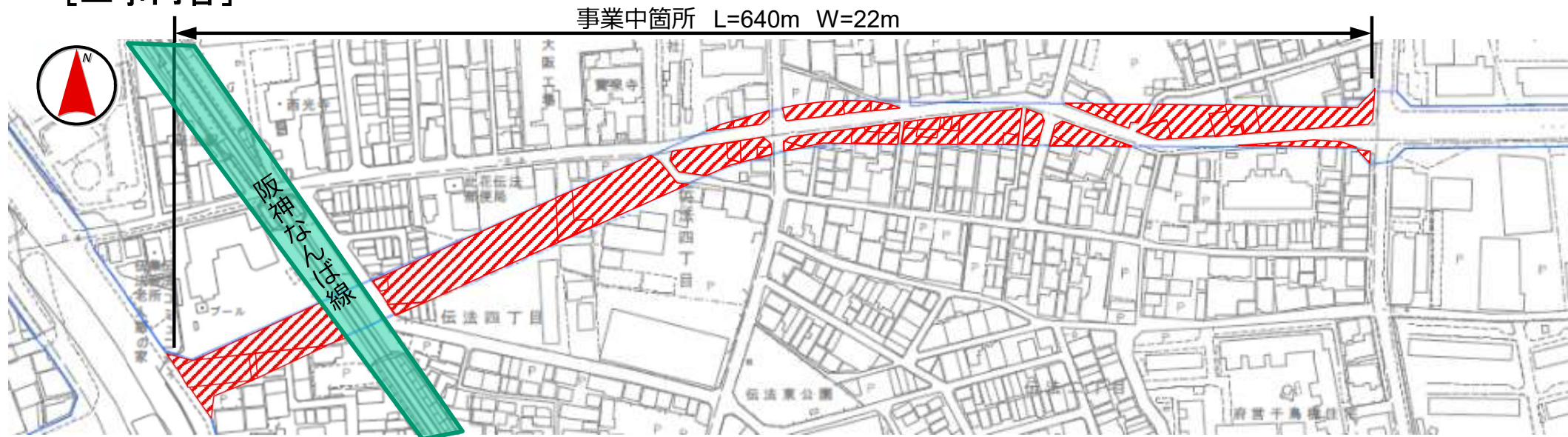
- 正蓮寺川北岸線は、大規模住宅開発が行われた高見地区内を縦断する淀川南岸線と臨海地区を結ぶ延長約4.7km、幅員22mの淀川左岸下流域の東西方向の道路ネットワークを形成する幹線道路で、阪神高速淀川左岸線の海老江JCTや国道43号と連絡する重要な路線である。
- 当該区間については、自動車交通の円滑化や歩道設置による歩行者の安全確保を行うとともに、電線類を地中化し無電柱化することで、防災性の向上を図ることとしている。
- 阪神なんば線との交差箇所については、淀川橋梁架替事業(国直轄河川事業)に伴い、鉄道高架による立体交差化を行う。

[上位計画]

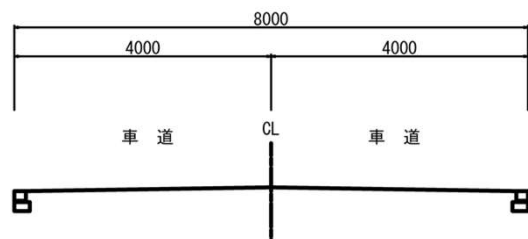
路線名	都市計画道路 整備プログラム	密集市街地における 防災骨格路線	地域防災計画		無電柱化推進計画	無電柱化整備計画
			避難路	緊急 交通路		
① 東野田河堀口線（大手前）	○				○	○
② 尼崎平野線（山王）	○	○		○	○	○
③ 豊里矢田線（鳴野・蒲生）	○		○		○	
④ 正蓮寺川北岸線（伝法・伝法東）	○		○		○	
⑤ 尼崎堺線（住之江）	○		○		○	3

2 事業内容

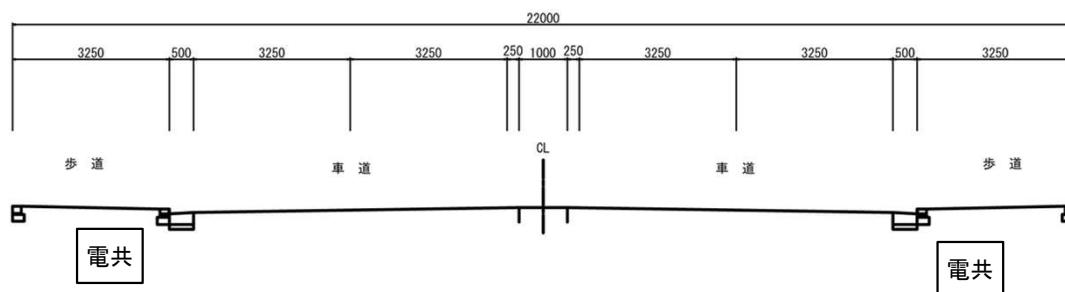
[工事内容]



現況断面



計画断面



- 路線名 : 正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)
- 路線番号 : I.3.38
- 所在地 : 此花区伝法4丁目～伝法3丁目
- 事業延長 : 640m
- 計画幅員 : 22m
(片側2車線、歩道・電線共同溝を整備)
- 現道幅員 : 8m(片側1車線、歩道なし)

[事業内容]

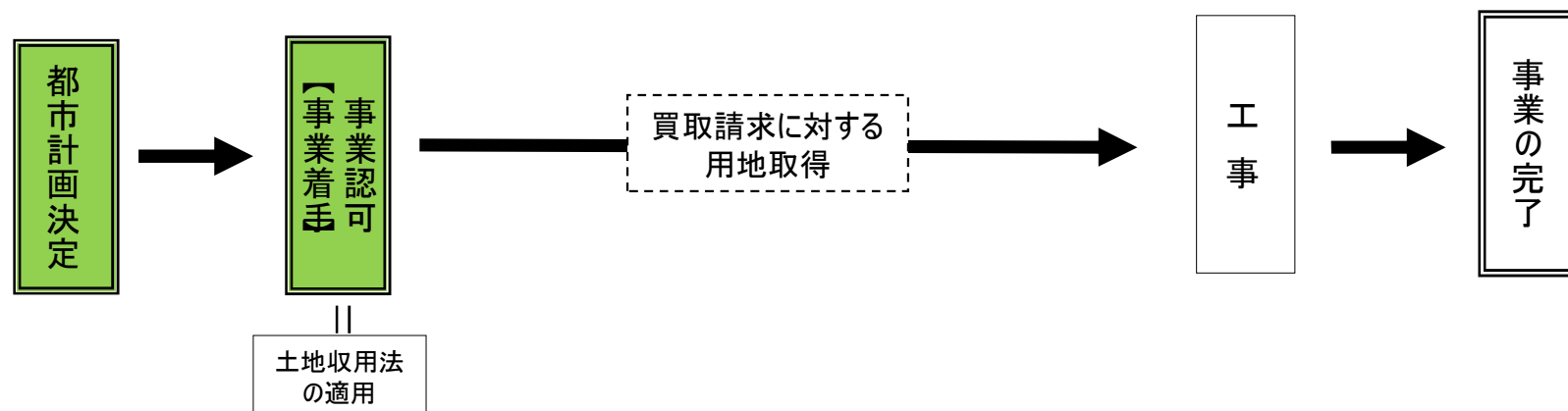
◆ 事業の概況

- ・ 事業主体：大阪市
- ・ 事業開始：平成元年12月
- ・ 総事業費：約 61億円(事業開始時点：67億円)
- ・ 完了予定：令和13年度(事業開始時点：平成5年度)

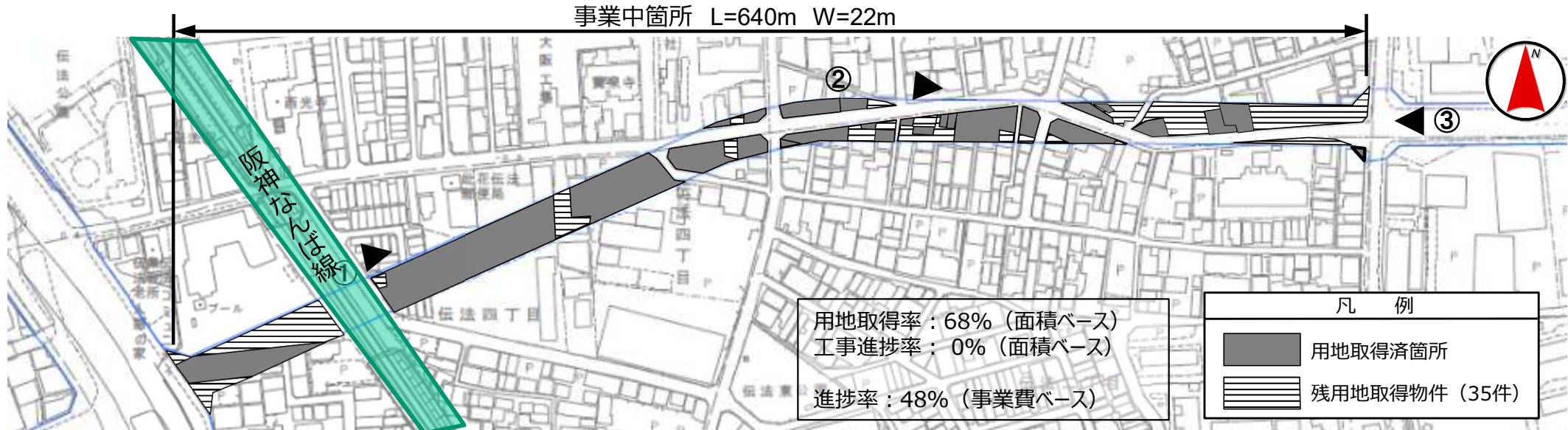
◆ 財源等

- ・ 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



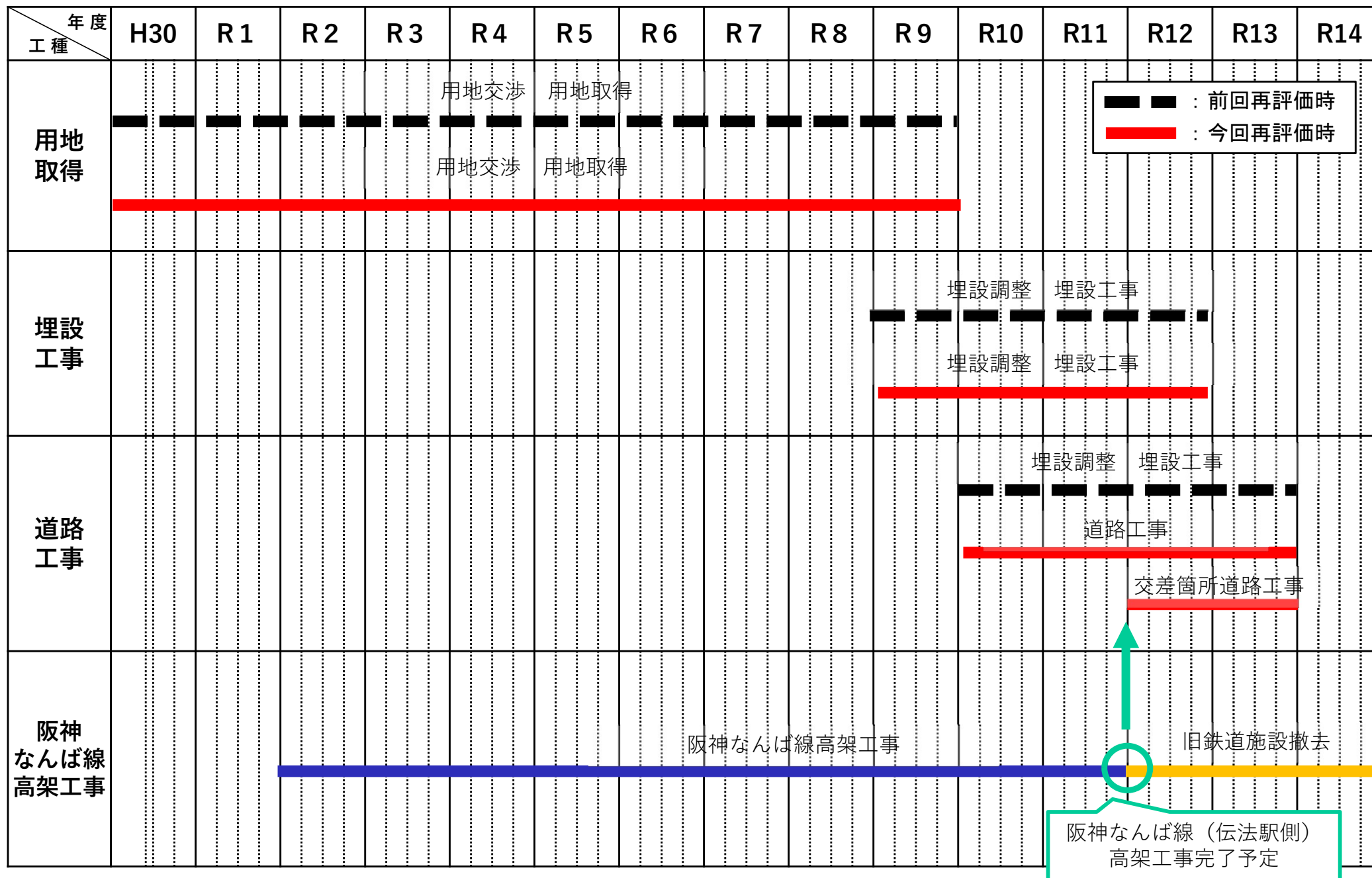
3 事業の概況 ー 事業進捗(事業規模)



3 事業の概況 ― 経過及び完了予定

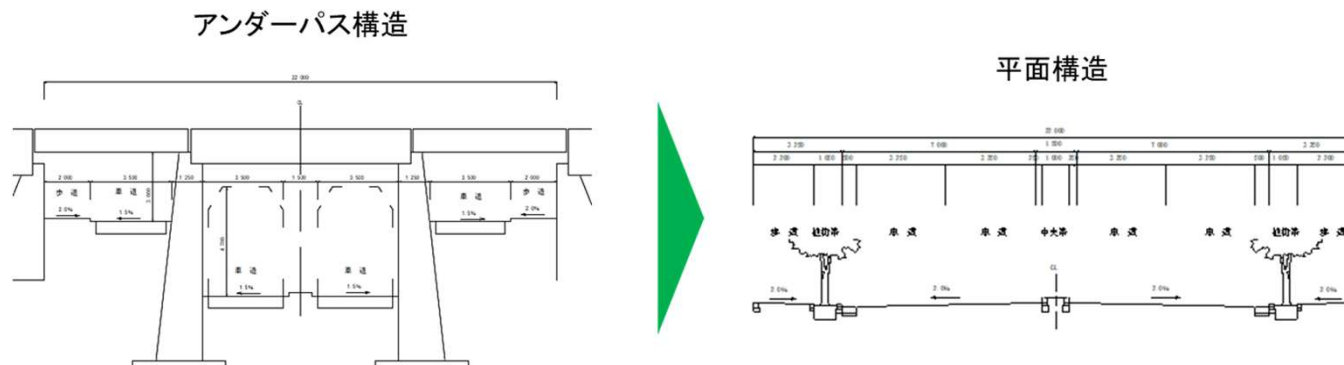
	事業開始時点 (平成元年12月)		前回評価時点 (平成30年3月)		今回(再評価5回目)評価時点 (令和 5年10月)	
①経過及び 完了予定	都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:平成元年度 着工年度 :平成元年度 完了予定年度:平成 5年度		都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:平成元年度 着工年度 :平成元年度 完了予定年度:平成43年度		都市計画決定:昭和21年5月22日 事業開始年度:平成元年度 着工年度 :平成元年度 完了予定年度:令和13年度	
②事業規模	用地	工事	用地	工事	用地	工事
	用地取得必要面積 4,612㎡	整備必要面積 7,260㎡	用地取得必要面積 10,250㎡	整備必要面積 14,080㎡	用地取得必要面積 10,250㎡	整備必要面積 14,080㎡
	うち完了分	—	用地	工事	用地	工事
			用地取得済面積 6912.8㎡	整備済面積 0㎡	用地取得済面積 6982.6㎡	整備済面積 0㎡
	進捗率 (用地・工事)	—	用地	工事	用地	工事
			用地取得率 67%	工事進捗率 0%	用地取得率 68%	工事進捗率 0%
③全体事業費	67億円(L=330m)		68億円		61億円	
うち既投資額	—		28億円		29億円	
進捗率 (事業費)	—		41%		48%	

3 事業の概況 ― 事業スケジュール



◆ 事業費の減額について

- ・阪神なんば線との交差部において、これまでアンダーパス構造での整備を計画していたが、阪神なんば線が高架化することとなったため平面構造に変更

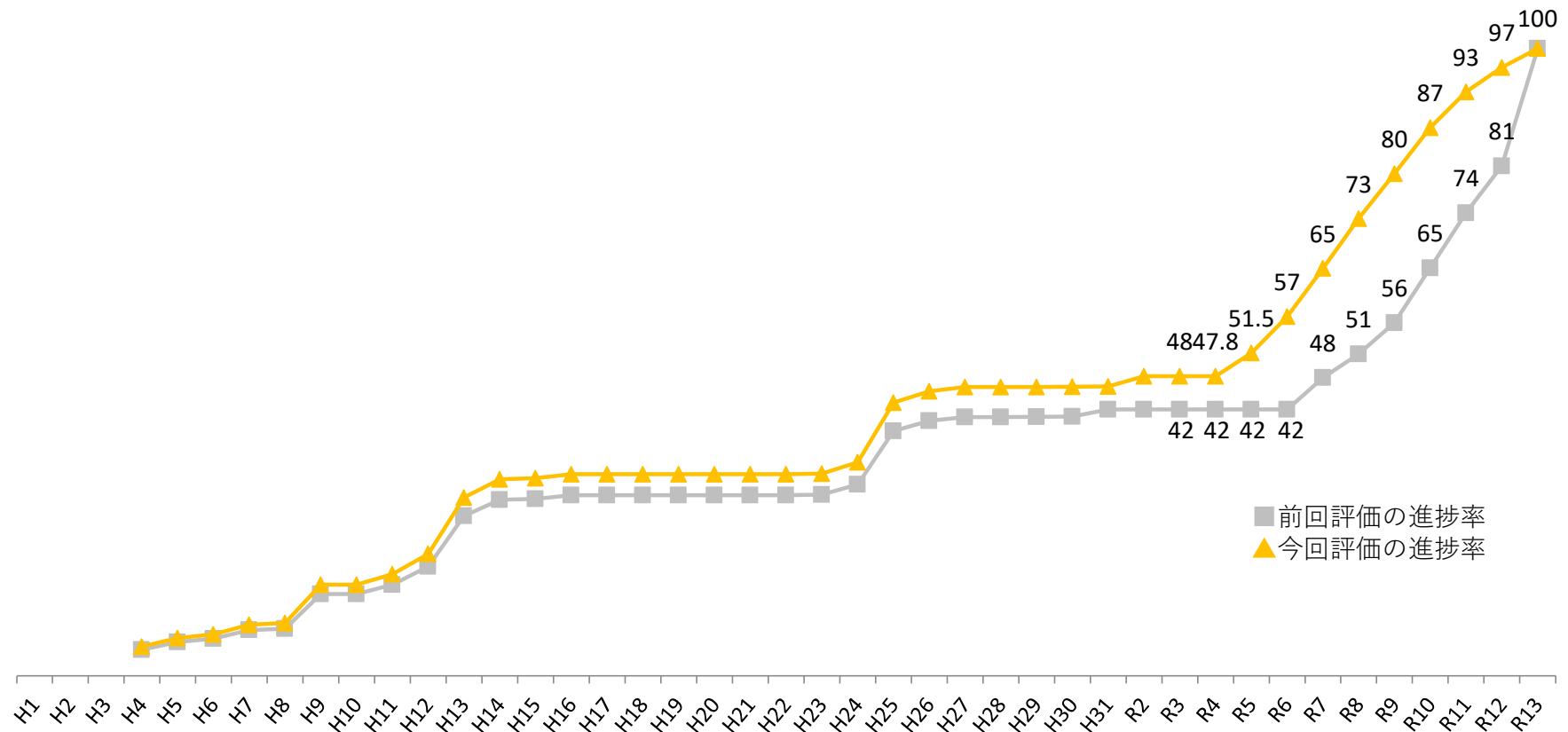


- ・前回再評価以降に「大阪市無電柱化推進計画（平成31年3月）」が策定され、都市計画事業に合わせて無電柱化に取り組むこととしたため、新たに電線共同溝整備費を計上した。

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	48.9億	50.5億	+1.6億	・用地補償費を精査による増 + 1.6億円
工事費	19.4億	10.5億	-8.9億	・鉄道交差部の構造変更 - 12.9億円 ・追加工事の発生(電線共同溝) + 2.7億円 ・人件費・材料費の高騰等 + 1.3億円
計	68.3億	61.0億	-7.3億	

※事務費を含む。

進捗率の推移(事業費ベース)



4 事業の必要性の視点 ― 事業の必要性の評価 : 「A～C」

- ◆ 本事業については、自動車交通の円滑化に加え、歩行者の安全な通行空間の確保と当該区間の既設の電線類を地中化し無電柱化することにより、防災性の向上を図るため、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 $B/C = 1.12$ (総便益B: 83.8億円、総費用C: 75.0億円)

◆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 14年度		交通量(台/日)
交通量推計年	令和 22年度	計画道路整備なしの場合	21,489
価格基準年	令和 5年度	計画道路整備ありの場合	23,402
検討期間	供用年から50年		

■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)	2.3	0.0	0.0	1.8	4.1
便益総額の現在価値(億円)	48.2	0.4	0.1	35.1	83.8

■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)	61.0	1.0	62.0
投資総額の現在価値(億円)	74.7	0.3	75.0

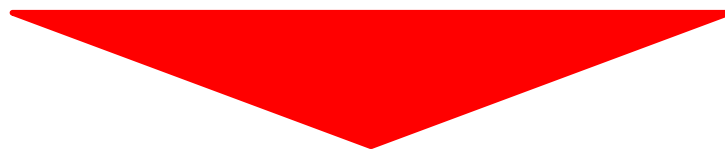
◆評価指標の算定結果

社会費用便益比CBR	B/C=	1.12
------------	------	------

◆費用便益分析に関する感度分析

交通量 (+10%)	B/C=	1.18
交通量 (-10%)	B/C=	1.05
事業費 (+10%)	B/C=	1.02
事業費 (-10%)	B/C=	1.24
事業期間(+10%)	B/C=	1.00
事業期間(-10%)	B/C=	1.33

- ◆ 用地取得率は60%を超え、一部地権者において協議に時間を要しているが、引き続き粘り強く交渉し、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。
- ◆ 阪神なんば線との交差箇所においては、阪神なんば線淀川橋梁架替事業(国直轄河川事業)の進捗に合わせて、高架切替後に整備を実施する必要がある。



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上で、段階的整備をすることとしている。
- 「大阪市地域防災計画(R5.4)」において、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

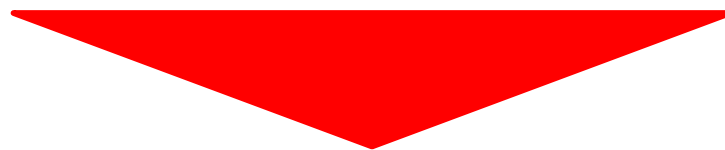
- 歩行空間の確保による歩行者等の安全性の確保が遅れる。
- 防災機能の発現が遅れる。



事業の優先度の視点の評価 : A

◆ 対応方針(案)の選択理由

- 本事業については、自動車交通の円滑化に加え、歩行者の安全な通行空間の確保と当該区間の既設の電線類を地中化し無電柱化することにより、防災性の向上を図るため、整備の必要性は高い。
- 用地取得率は60%を超え、一部地権者において協議に時間を要しているが、粘り強く交渉を続けるとともに、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ため、事業完了の見通しは高い。
- 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、自動車交通の円滑化と歩行者等の安全な通行空間の確保に加え、防災機能の向上を図るためには重要であり、阪神なんば線との交差部においては淀川橋梁架替事業の進捗にあわせて進めて行く必要があることから、令和13年度末での事業完了に向けて重点的に実施する。