

【再評価理由】③

【再評価回数】6回目

【前回実施年度】令和元年度

【事業種別】 街路事業

【事業名】 新庄長柄線（菅原）整備事業

令和6年11月

建設局

担当連絡先
道路河川部街路課
（電話番号06-6615-6745）

目 次

1. 事業の概要
 - (1) 概要
 - (2) 平面図・断面図
2. 事業の目的
 - (1) 目的
 - (2) 背景・課題・上位計画等
3. 事業内容・進捗
 - (1) 事業の流れ・財源等
 - (2) 事業の進捗状況
 - (3) 事業の進捗と見込み
 - (4) 事業費進捗率(全体事業費)
 - (5) 事業の進捗の見込み
 - (6) 事業費の見込み
4. 事業の必要性の視点
 - (1) 事業の必要性の評価
 - (2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - (3) 事業の投資効果 定量的効果
 - (4) 事業の投資効果 定性的効果
5. 事業の実現見通しの評価
6. 事業の優先度の視点の評価
7. 対応方針(案)
8. 今後の取組方針(案)

1. 事業の概要 (1) 概要

【事業目的(概要)】

- ・ 市北東部における幹線道路ネットワークの形成
- ・ 都市防災機能の向上
- ・ 歩行者等の安全・安心な通行空間の確保

【事業概要】

- ◆ 事業主体
大阪市
- ◆ 街路整備事業(拡幅)
延長: 540m
幅員: 23~40m
(現況幅員: 23~24m)
車線数: 4車線
(現況車線数: 4車線)
- ◆ 事業期間
平成12年度~令和18年度
(前回評価時: 令和8年度)
- ◆ 事業費
69.6億円
(前回評価時: 67.1億円)

【位置図】 東淀川区菅原3丁目~東淡路1丁目

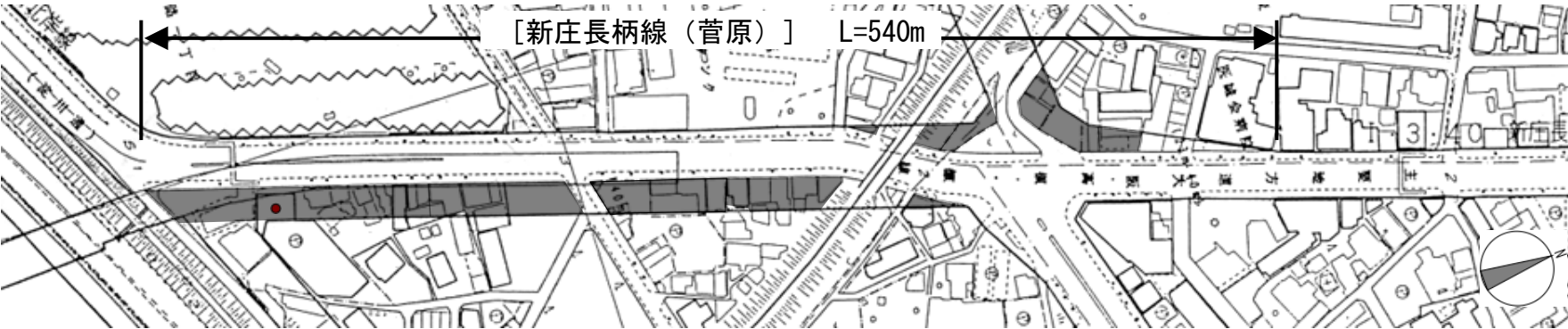


1. 事業の概要

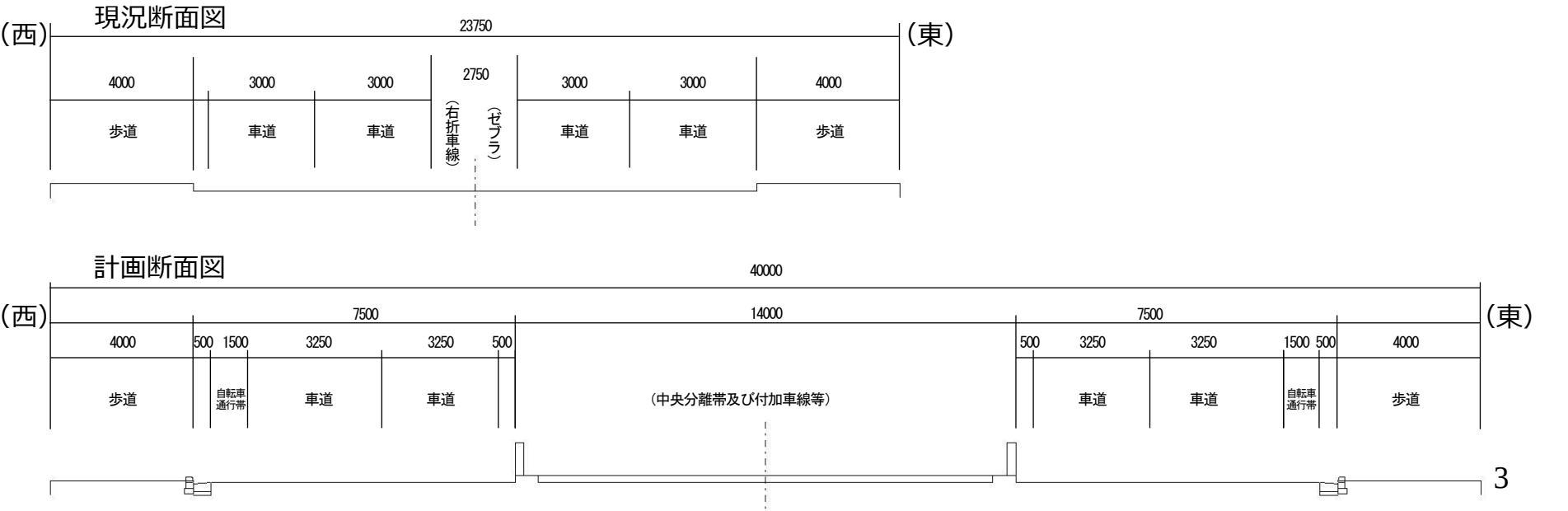
(2) 平面図・断面図

【事業概要】

◆ 平面図



◆ 断面図



2. 事業の目的 （1）目的

【事業目的（詳細）】

- 都心部を南北に縦貫する長柄塚線（谷町筋）と市北東部を直結する路線であることから、本事業区間の整備により、市北東部における機能的な幹線道路ネットワークが形成される。
- 当該区間は、自動車交通量、歩行者・自転車の通行量が多く、また、バス路線ともなっており、歩車道の分離を行い、道路交通の円滑化及び歩行者通行等の安全性の向上を図る。
- 「大阪市地域防災計画(2023.4)」において、緊急交通路(広域)に位置付けられるとともに災害発生時に緊急車両等の通行を最優先で確保する重点14路線に指定されており、「大阪市無電柱化推進計画(2019.3)」では、重点14路線として、都市防災機能の向上を図る重要な路線に位置付けられている。
- 現在事業中である歌島豊里線や淀川北岸線との機能的な道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保を図る。

2. 事業の目的 （2）背景・課題・上位計画等

【背景・課題】

- 「大阪市地域防災計画(2023.4)」において、緊急交通路(広域)に位置付けられるとともに災害発生時に緊急車両等の通行を最優先で確保する重点14路線に指定されており、「大阪市無電柱化推進計画(2019.3)」では、重点14路線として、都市防災機能の向上を図る重要な路線に位置付けられている。

【上位計画等における位置付け】

- 本路線は、都市計画道路であり、都市計画法に基づく計画決定及び事業認可を得て事業を進めている路線である。
- また、本路線は下表の計画に位置付けされている。

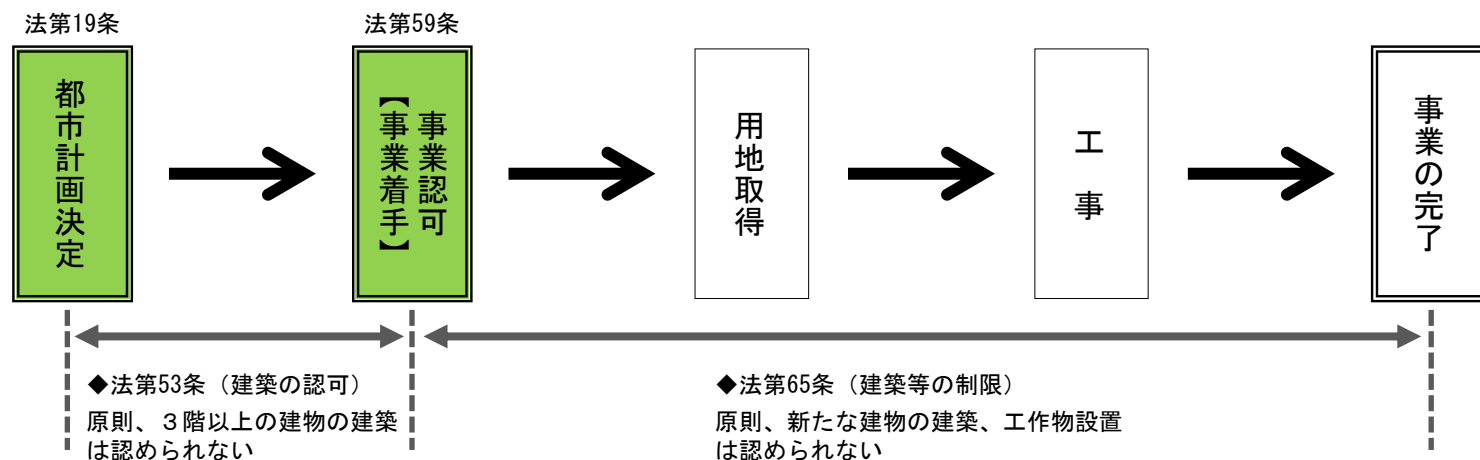
◆ 新庄長柄線（菅原）整備事業の大阪市の全体計画の中での位置付け

計画名等	策定年度	位置付け
大阪市地域防災計画<資料編>	令和5年度	第6章 緊急交通路(広域) 重点14路線
大阪市無電柱化推進計画	平成30年度	第5章3節 重点14路線
大阪市無電柱化整備計画	令和元年度	重点14路線

3. 事業内容・進捗 （1）事業の流れ・財源等

【事業内容】

◆ 事業の流れ



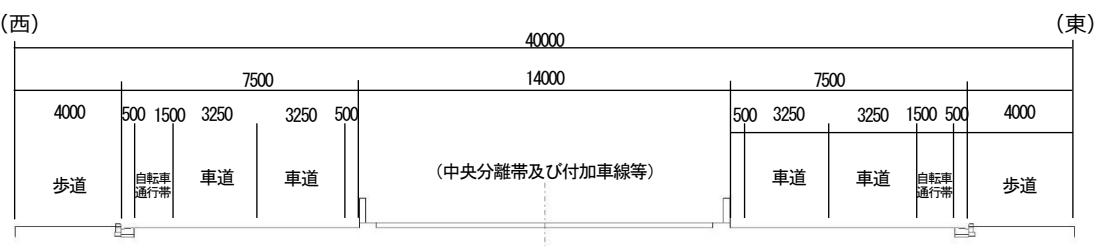
◆ 財源等

- 本事業の財源は、国費（交付金）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）で取得し、後年度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。

3. 事業内容・進捗 （2）事業の進捗状況



事業中区間 L=540m W= 23~40m



凡	例
	用地取得済箇所
	残用地取得物件

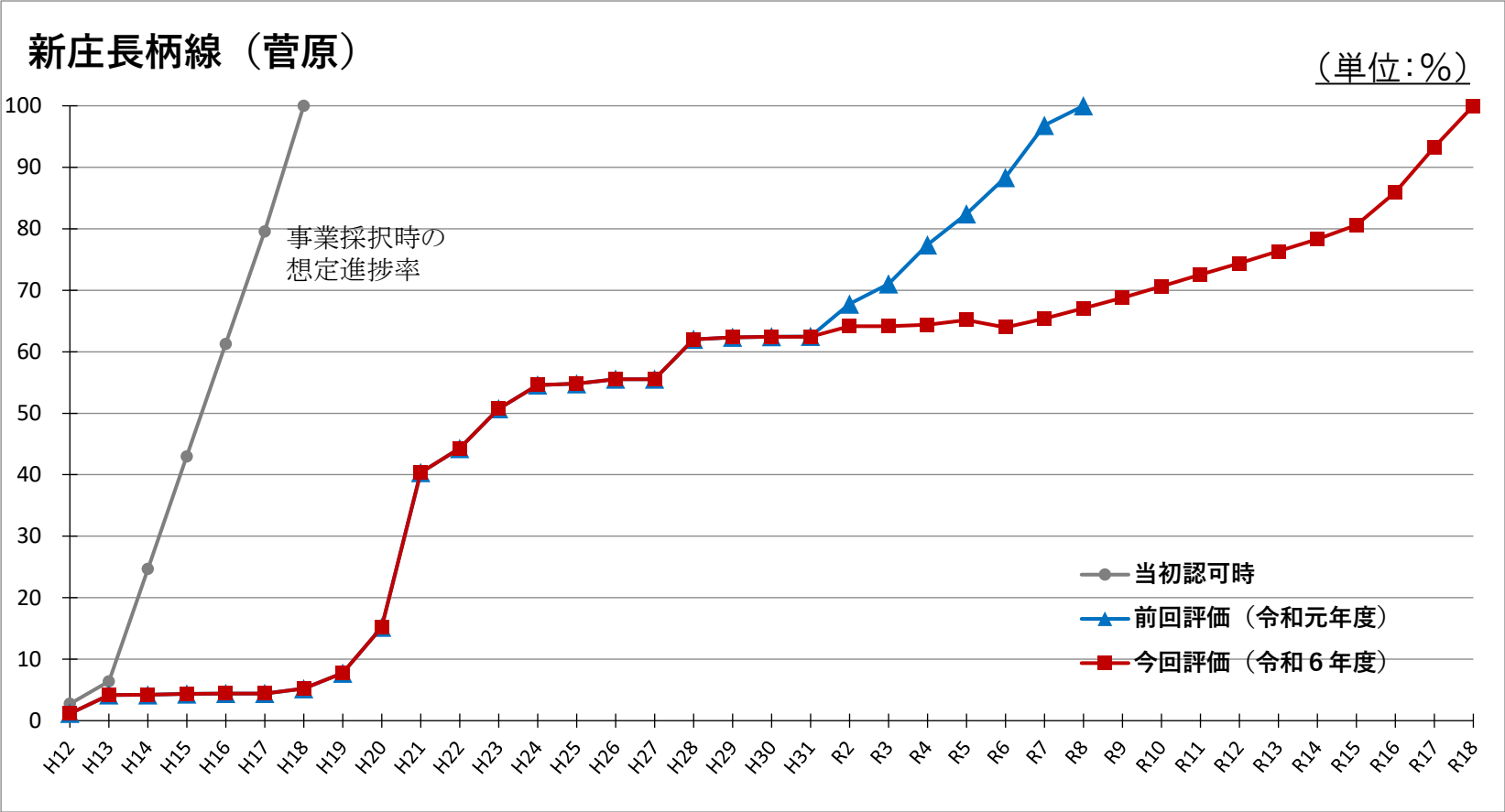
用地取得率：88.3%（面積ベース）
工事進捗率：0.0%（面積ベース）
事業費ベース進捗率：62.8%

計画断面図

3. 事業内容・進捗（3）事業の進捗と見込み

	事業開始時点 (平成12年度)	前回評価時点 (平成31年3月)	今回評価時点 (令和 6年 8月)
①経過及び完了予定	平成12年度 事業開始年度 平成23年度 完了予定年度	平成12年度 事業開始年度 令和 8 年度 完了予定年度	平成12年度 事業開始年度 令和18年度 完了予定年度
②事業規模	用地取得必要面積 7,377 m ² 整備必要面積 20,535 m ²	用地取得必要面積 7,377 m ² 整備必要面積 20,535 m ²	用地取得必要面積 7,377 m ² 整備必要面積 20,535 m ²
うち完了分	—	用地取得済面積 5,454 m ² 整備済面積 0 m ²	用地取得済面積 6,514 m ² 整備済面積 0 m ²
進捗率	—	用地取得率 73.9 % 工事進捗率 0.0 %	用地取得率 88.3 % 工事進捗率 0.0 %
③全体事業費	55 億円	67.1 億円	69.6 億円
うち既投資額	—	41.9 億円	43.7 億円
進捗率	—	62.4 %	62.8 %

3. 事業内容・進捗 （4）事業費進捗率（全体事業費）

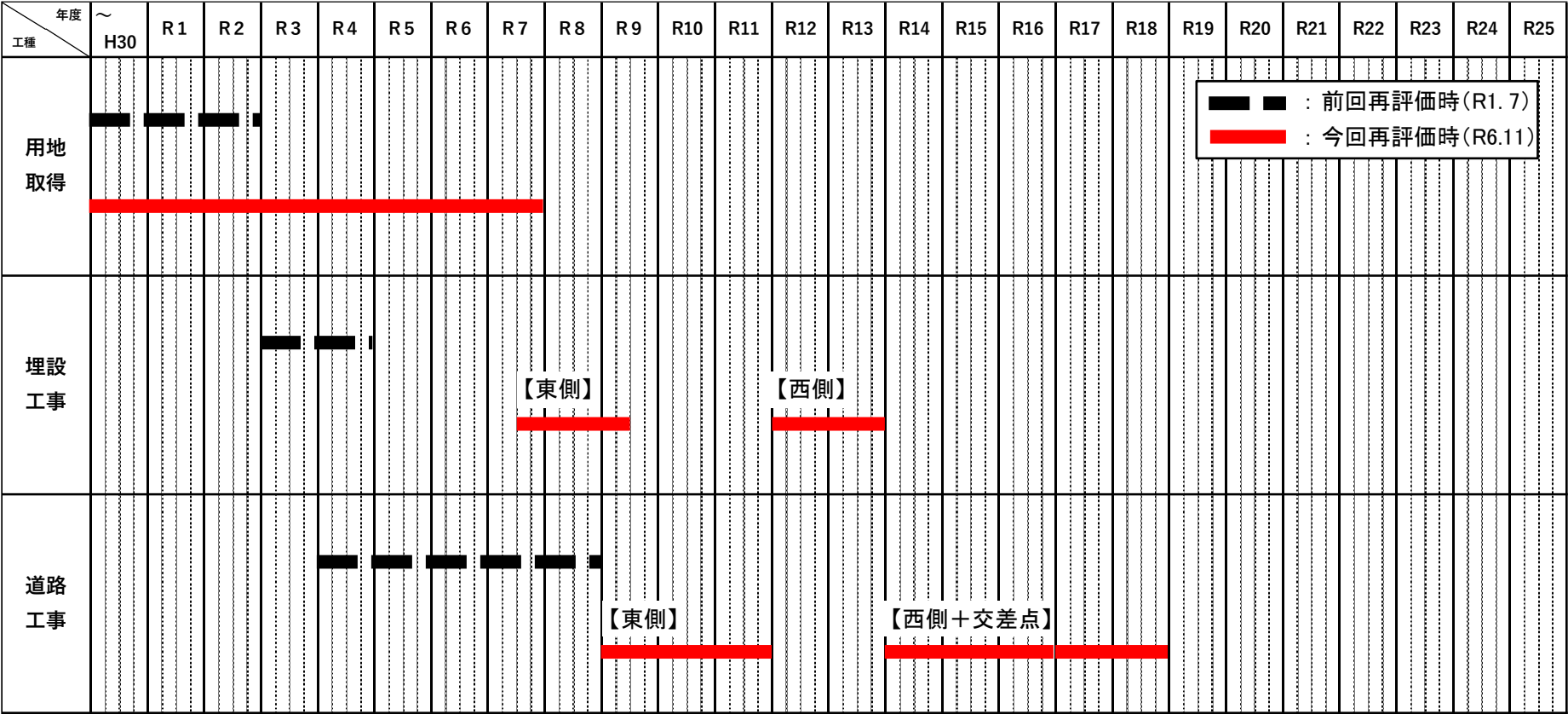


3. 事業内容・進捗（5）事業の進捗の見込み

【事業規模（事業内容・事業スケジュール）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2年度から令和7年度まで5年追加する。
- ・ 工事期間の精査により、埋設工事期間を2年、道路工事期間を3年追加する見込みである。
- ・ 以上により、事業期間を計10年間延伸する。



3. 事業内容・進捗（6）事業費の見込み

【事業規模（事業費）の変更状況とその要因】

- ◆ 事業費の増額について
- 地価の上昇を踏まえて用地補償費を見直すとともに、近年の人件費・原材料費の高騰を考慮し、事業費を見直した。

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・建物 補償費	37.3 億円	37.6 億円	+ 0.3 億円	地価の上昇による用地補償費の見直し
工事内容 の変更	— 億円	— 億円	— 億円	—
工事費	29.8 億円	32.0 億円	+ 2.2 億円	人件費・原材料費の高騰による工事費の見直し
計	67.1 億円	69.6 億円	+ 2.5 億円	

4. 事業の必要性の視点 （1）事業の必要性の評価

事業の必要性の評価：A～C（前回から変更なし）
（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）

- 本路線の整備により機能的な道路ネットワークを形成し、接続する他の都市計画道路へのアクセス性の向上と歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するとともに広域緊急交通路等として必要性が高い。
- 「大阪市地域防災計画(2023.4)」において、緊急交通路（広域）のうち、災害発生時において緊急車両等の通行を最優先で確保するための道路として重点14路線に指定されるなど、都市防災機能の向上を図る上で、整備の必要性が高まっている。
- 新大阪周辺地域（新大阪・十三・淡路）が令和4年10月に都市再生緊急整備地域に指定され、20年から30年先を見据えたまちづくりが進められていることから、新大阪駅周辺地域の東西軸である歌島豊里線と接続する本路線の重要性が増している。
- 費用便益分析の結果、費用を上回る便益を確認できる。

A～C：投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している
D：投資効果はあるが、社会経済情勢等の変化に適合していない
E：投資効果がない

4. 事業の必要性の視点 (2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【事業を取り巻く現状】

- 本路線の整備により現在事業中である歌島豊里線や淀川北岸線との機能的な道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間の確保が必要となっている。
- 自転車は環境にやさしく、災害時の交通機能維持や健康増進にも効果的であるといった特徴を持つことから、活用を推進することが求められている。一方で、自転車が関係する事故件数は全体として減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は増加傾向にある。このような中、平成31年4月に「道路構造令」、令和3年5月には「大阪市が管理する道路の構造の技術的基準を定める条例」が改正され、自転車通行帯による自転車通行空間の分離に関する規定が新たに設けられたところであり、これらを踏まえて、歩行者・自転車の安全・快適な通行空間を確保することが必要となっている。

【位置図】

東淀川区菅原3丁目
～東淡路1丁目



4. 事業の必要性の視点 （3）事業の投資効果 定量的効果

【定量的効果の具体的な内容〔効果目的・受益者〕】

〔効果目的〕

- ・ 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5年12月 国土交通省 道路局 都市局）
- ・ 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）

〔分析結果〕

費用便益比 $B/C = 1.18$ （総便益B：104.7億円、総費用C：89.0億円）

4. 事業の必要性（3）事業の投資効果 定量的効果（費用便益分析の概要）

◆各種の時点及び期間

供 用 年：令和 19 年度	交通量観測年：平成 27 年度	価格基準年：令和 6 年度
検討期間：供用年から 50 年間	交通量推計年：令和 22 年度	

◆費用便益分析

■便益（B）の算定（※事業全体と残事業は同額（社会的割引率：4％））

項目		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
事業全体 （残事業）	初年度便益（億円）	1.0	0.2	0.0	5.0	6.2
	便益総額の現在価値（億円）	20.0	3.9	0.1	80.7	104.7

■費用（C）の算定（残事業／事業全体（社会的割引率：4％））

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計（億円）	23.5／63.3	4.1／4.1	27.6／67.3
投資総額の現在価値（億円）	17.3／87.8	1.2／1.2	18.5／89.0

■評価指標（費用便益比）の算定結果

社会的割引率	4％	2％（参考）	1％（参考）
事業全体	B/C＝1.18	B/C＝2.31	B/C＝3.27
残事業	B/C＝5.66	B/C＝7.86	B/C＝9.42

■費用便益比の感度分析（事業全体）

交通量（+10％）	B/C＝	1.20
交通量（-10％）	B/C＝	1.15
事業費（+10％）	B/C＝	1.07
事業費（-10％）	B/C＝	1.31
事業期間（+10％）	B/C＝	1.13
事業期間（-10％）	B/C＝	1.22

■費用便益比の感度分析（残事業）

交通量（+10％）	B/C＝	5.79
交通量（-10％）	B/C＝	5.53
事業費（+10％）	B/C＝	5.18
事業費（-10％）	B/C＝	6.24
事業期間（+10％）	B/C＝	5.50
事業期間（-10％）	B/C＝	5.54

4. 事業の必要性の視点 （4）事業の投資効果 定性的効果

【定性的効果の具体的な内容〔効果目的・受益者〕】

〔効果目的〕

- ・ 機能的な道路ネットワークの充実
- ・ 交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善
- ・ 沿道土地利用の高度化
- ・ 安全で快適な歩行者空間・自転車通行空間の確保
- ・ 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
- ・ 無電柱化の推進に伴う安全性（避難路・緊急車両通行空間 等）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

5. 事業の実現見通しの評価

事業の実現見通しの評価：B（前回から変更なし） （完了時期の見通しあり）

- 用地取得率は約88%であり、当面の道路整備に必要な用地は概ね確保できていることから、本格的に事業を実施し、予定年度での完成を見込んでいる。

A：完了時期の実現可能性が高い
B：完了時期の見通しあり
C：一定の進捗は見込まれる
D：当面進捗が見込めない⇒コスト縮減や代替案立案等の可能性あり
E：当面進捗が見込めない⇒コスト縮減や代替案立案等の可能性なし

5. 事業の実現見通しの評価（未着工あるいは長期化の理由）

【未着工あるいは事業が長期化している理由

〔前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由〕】

- 財政状況が非常に厳しいため、事業中路線においては、選択と集中の観点から、重点的に投資を行う路線を選定し、事業を進めてきた。
- 本路線は、重点的に投資を行う路線に位置付けてはいなかったものの、予算の範囲内で計画的に事業を進めることとしていた。
- しかしながら、用地交渉が難航したため、前回評価時点で見込んだスケジュールに遅れが生じている。
- また、現場状況を踏まえた工事ステップの精査により、必要な工事期間の延伸が生じている。

6. 事業の優先度の視点の評価

**事業の優先度の視点の評価：B（前回から変更なし）
（影響が大きい）**

【重点化の考え方】

- 「大阪市地域防災計画(2023.4)」において、緊急交通路（広域）のうち、災害発生時において緊急車両等の通行を最優先で確保するための道路として重点14路線に指定されていることなどから、段階的に整備を進め、本格的に事業を実施する路線である。

【事業が遅れることによる影響等】

- 災害時において、応急活動を円滑に行うための道路のネットワークの形成や、緊急車両の通行空間を確保するなどの都市防災機能の効果発現が遅れる。
- 接続する他の都市計画道路へのアクセス性の向上など、機能的な道路ネットワークの形成が遅れる。
- 歩行者等の安全安心の享受や、沿道環境改善による周辺地域への事業効果の享受が遅れる。
- 都市計画法による建築制限などの私権の制限がかかり続けることとなる。

A：（事業が遅れることによる）影響が極めて大きい

B：影響が大きい

C：影響が小さい

D：影響が極めて小さい

E：影響なし

7. 対応方針（案）

事業継続（**B**）（前回から変更なし） （予算の範囲内で着実に継続実施するもの）

【対応方針（案）の選択理由】

- ・ 本事業区間の整備により、緊急時の通行空間を確保し、都市防災性機能の向上を図るとともに、歌島豊里線及び淀川北岸線へのアクセス性の向上や歩行者等の安全・安心な通行空間を確保するために必要な事業である。
- ・ 用地取得率は約88%であり、当面の道路整備に必要な用地は概ね確保できていることから、本格的に事業を実施し、予定年度での完成を見込んでいる。
- ・ 「大阪市地域防災計画(2023.4)」において、重点14路線に位置付けられていることから、段階的に整備を進め、本格的に残用地の取得と整備工事を実施する。
- ・ 以上より、予算の範囲内で着実に事業を実施することとし、「事業継続（**B**）」とする。

【事業継続：A】完了時期を宣言し、重点的に実施するもの

【事業休止：D】複数年にわたって予算の執行を行わないもの

【事業継続：B】予算の範囲内で着実に継続実施するもの

【事業中止：E】事業を中止するもの

【事業継続：C】限定的な実施にとどまるもの

8. 今後の取組方針（案）

今後、今回精査したスケジュールでの事業進捗に努め、早期の事業完了をめざす。