

【再評価理由】 ②

【再評価回数】 1 回目

【前回実施年度】

【事業種別】 街路事業

【事業名】 西野田中津線（大淀北）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】

- ・ 幹線道ネットワークの形成
- ・ 道路交通の円滑化
- ・ 歩行者通行等の安全性の向上

【事業概要】

◆ 事業主体

大阪市

◆ 街路整備事業（拡幅）

延長：300m

幅員：27m

（現道幅員：14m）

車線数：4車線

（現況車線数：2車線）

◆ 事業期間

令和2年度～令和13年度

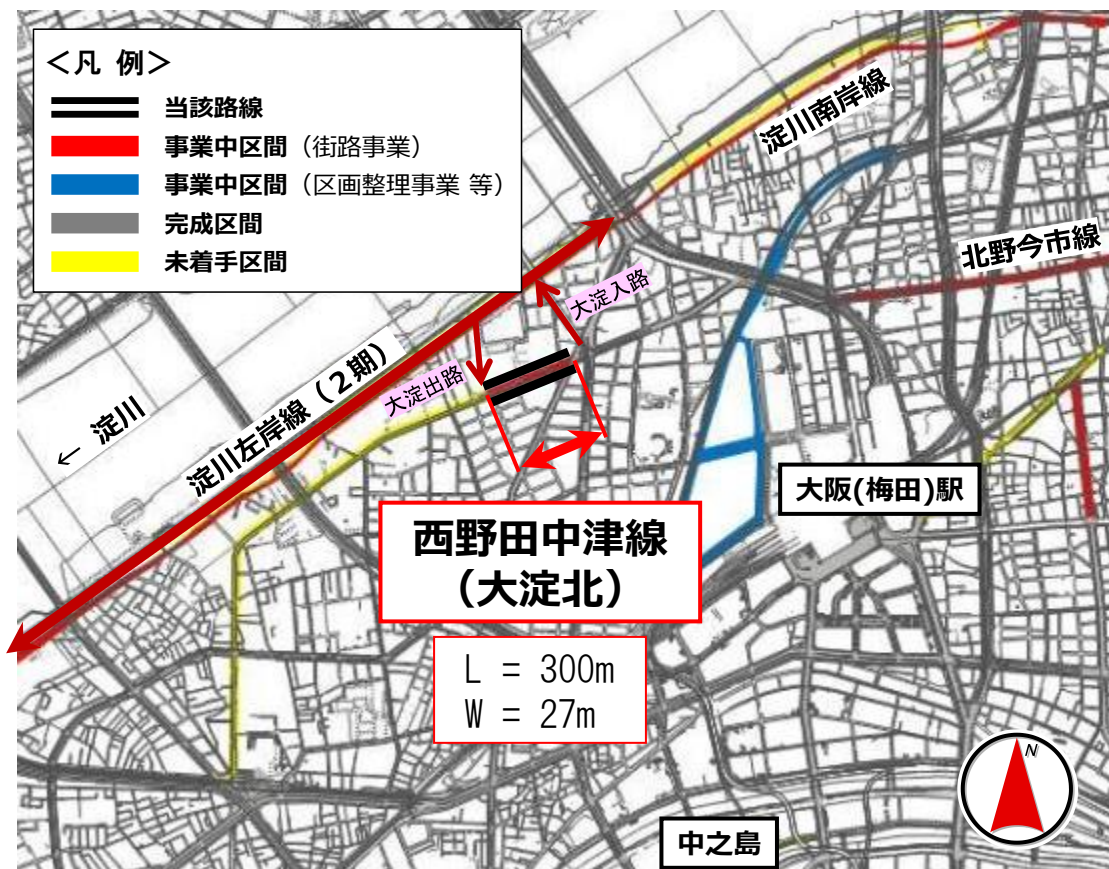
（事業開始時点：令和6年度）

◆ 事業費

22.9億円

（事業開始時点：21.4億円）

【位置図】 北区大淀北1丁目～大淀中3丁目

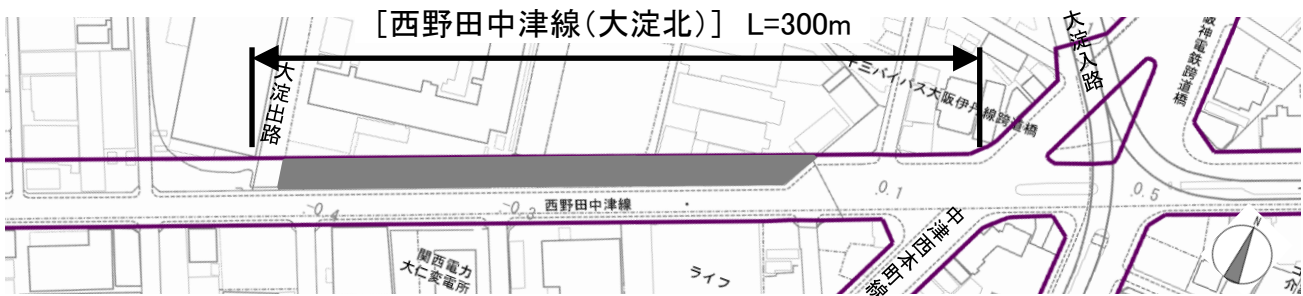


1. 事業の概要

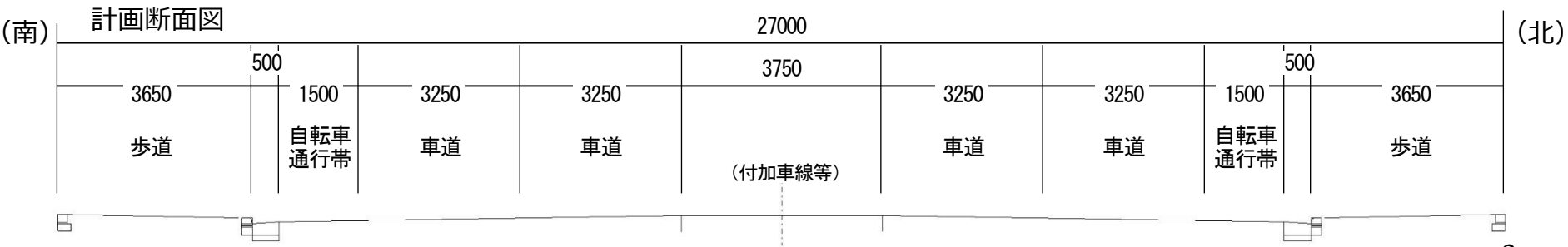
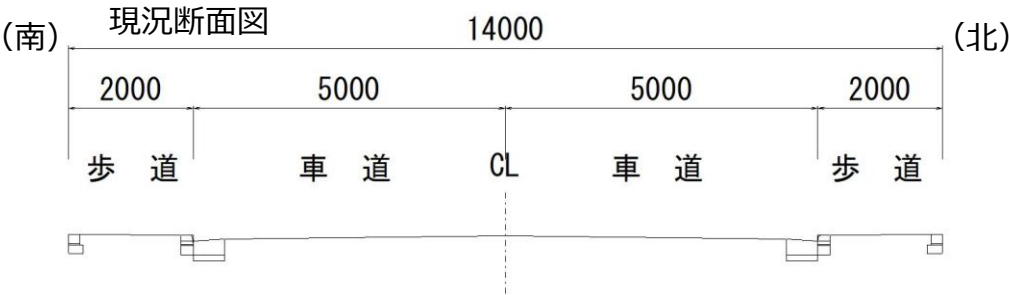
(2) 平面図・断面図

【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）】

- 本路線は、大阪駅北地区と市西部方面を連絡する幹線道路である。
- 当路線は、交通量の多い時間帯に渋滞が発生していることや、淀川左岸線（2期）が本路線と接続し、大淀出口以東の交通量の増加が見込まれるため、交通の円滑化及び安全な歩行者空間の確保を図ることを目的とする。
- 「大阪市無電柱化整備計画(2020.3)」では、都市防災機能の向上を図るため、都市計画道路の整備に合わせて電線類の地中化（無電柱化）を行う路線に位置付けられている。

2. 事業の目的 （2）背景・課題・上位計画等

【背景・課題】

- ・ 本路線は、交通量の多い時間帯に渋滞が発生していることや、淀川左岸線（2期）が本路線と接続し、大淀出口以東の交通量の増加が見込まれている。
- ・ 「大阪市無電柱化整備計画(2020.3)」では、都市防災機能の向上を図るために電線類の地中化（無電柱化）を推進する路線に挙げられている。

【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。
- ・ 淀川左岸線（2期）の大淀入路・出路と接続するアクセス路である。

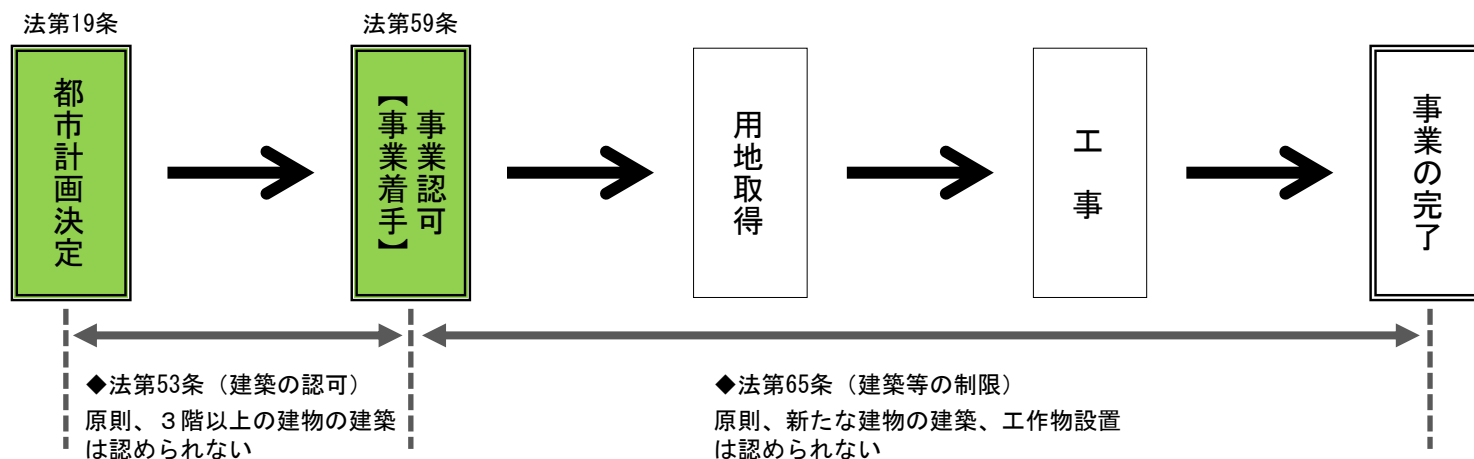
◆ 西野田中津線（大淀北）整備事業の大阪市の全体計画の中での位置付け

計画名等	策定年度	位置付け
大阪市無電柱化整備計画	令和元年度	都市防災機能の向上

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

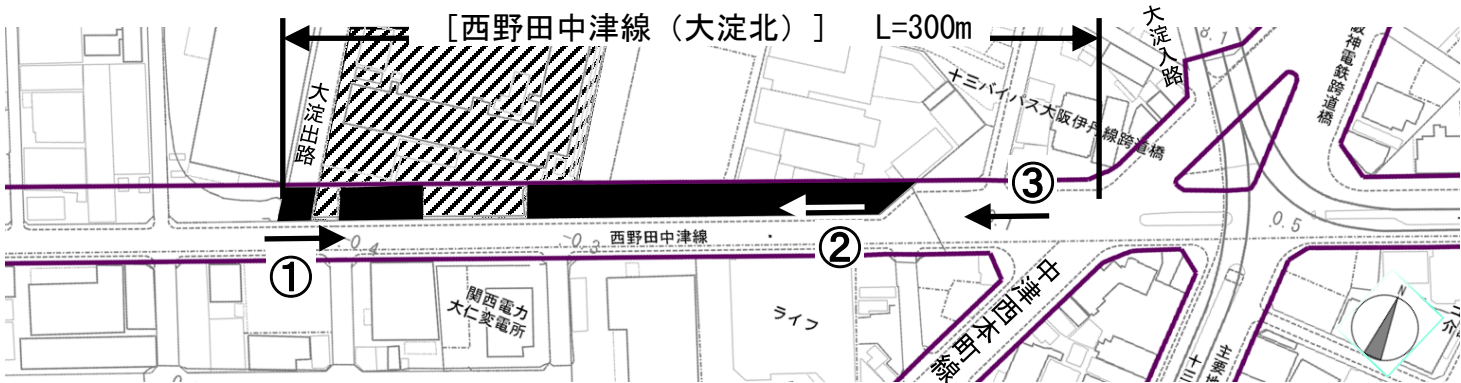
①



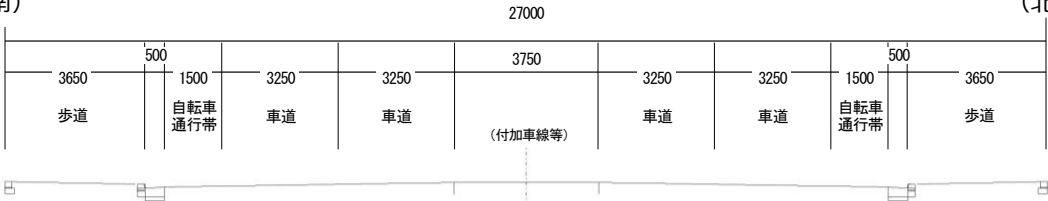
②



③



(南)



計画断面図

(北)

凡 例	
	用地取得済箇所
	大規模区分所有マンション※

※ 取得手続き中

用地取得率：99.9%（面積ベース）
工事進捗率：0.0%（面積ベース）

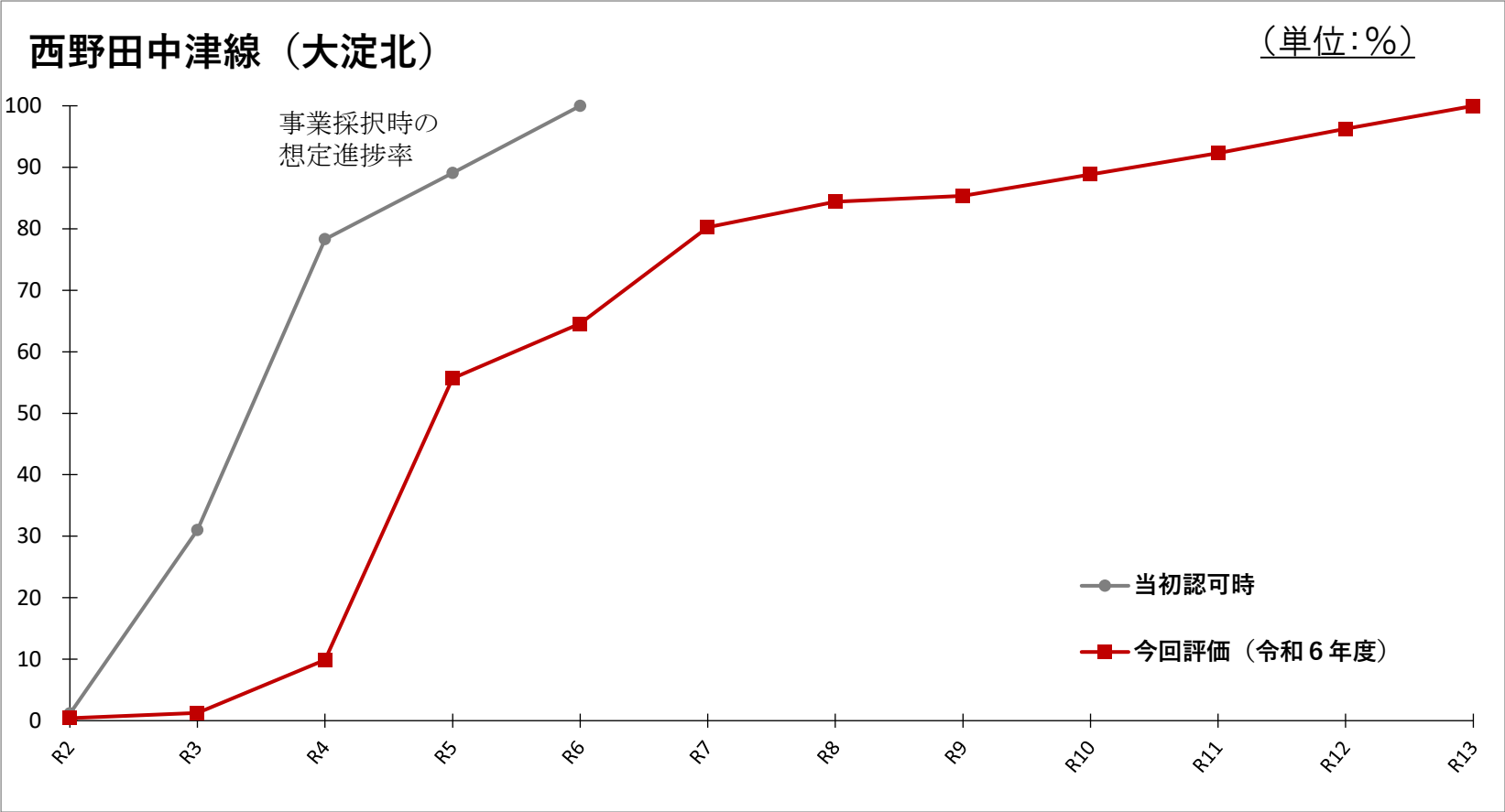
事業費ベース進捗率：55.7%

大規模区分所有マンション：
（残 3 / 468 件）

3. 事業内容・進捗（3）事業の進捗と見込み

	事業開始時点 (令和2年度)	前回評価時点 (平成 年 月)	今回評価時点 (令和 6年 8月)
①経過及び完了予定	令和2年度 事業開始年度 令和6年度 完了予定年度		令和2年度 事業開始年度 令和13年度 完了予定年度
②事業規模	用地取得必要面積 2,833 m ² 整備必要面積 8,100 m ²		用地取得必要面積 2,833 m ² 整備必要面積 8,100 m ²
うち完了分	—		用地取得済面積 2,829 m ² 整備済面積 0 m ²
進捗率	—		用地取得率 99.9 % 工事進捗率 0.0 %
③全体事業費	21.4 億円		22.9 億円
うち既投資額	—		12.7 億円
進捗率	—		55.7 %

3. 事業内容・進捗 （4）事業費進捗率（全体事業費）

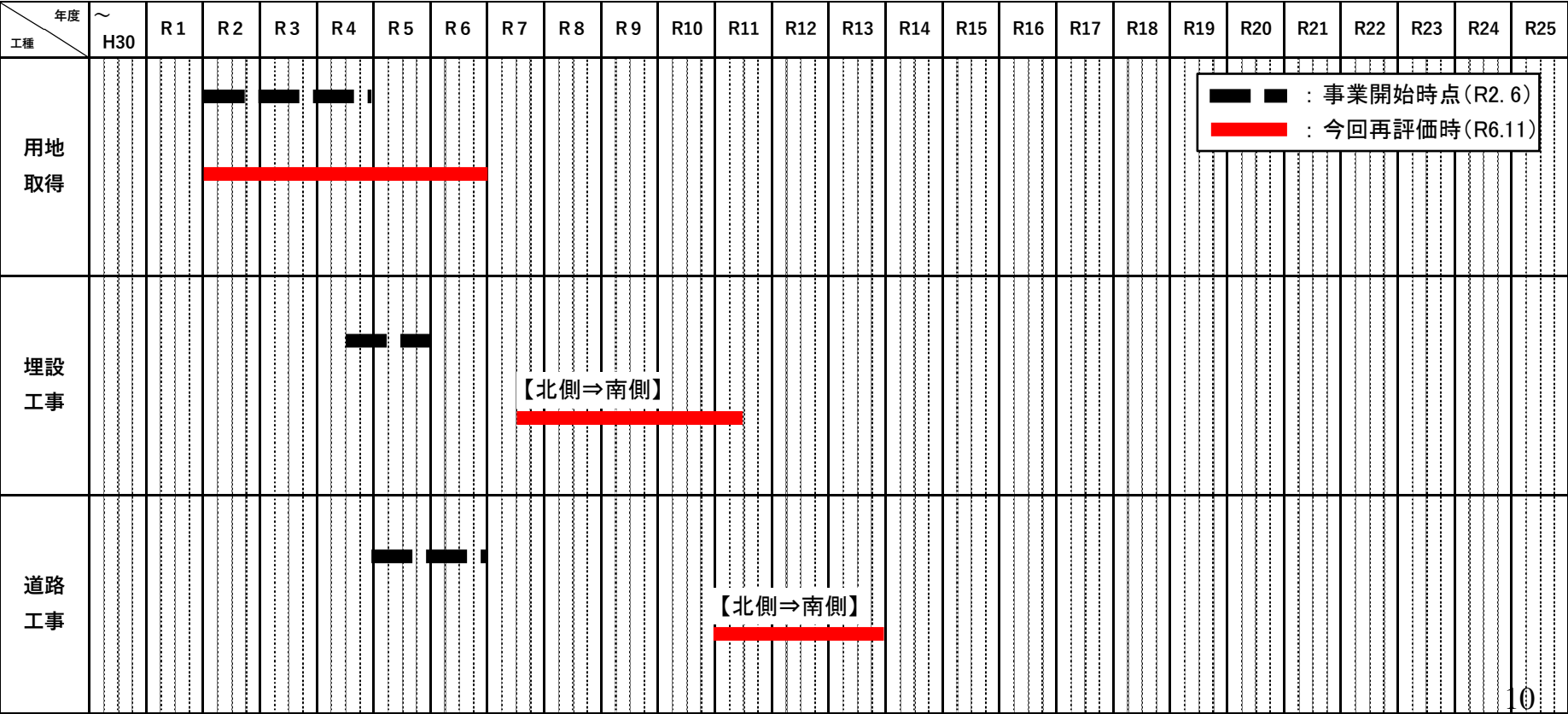


3. 事業内容・進捗（5）事業の進捗の見込み

【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4年度から令和6年度まで2年追加する。
- ・ 工事期間の精査により、埋設工事期間を3年、道路工事期間を2年追加する見込みである。
- ・ 以上により、事業期間を計7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	事業開始時点 （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	16.0 億円	16.8 億円	+ 0.8 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	5.4 億円	6.1 億円	+ 0.7 億円	人件費・原材料費の高騰による工事費の見直し
計	21.4 億円	22.9 億円	+ 1.5 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）

- 本路線は、現在事業中である淀川左岸線（2期）と接続するアクセス路として機能的な道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、インターチェンジから都心部へのアクセス性の向上、都市内交通の円滑化を図ることができ、市街地の渋滞解消に寄与するため、事業の必要性が高い。
- 本路線は、「大阪市無電柱化整備計画(2020.3)」において、都市防災機能の向上を図るために無電柱化を推進する路線に挙げられており、整備の必要性が高まっている。
- 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】

- ・ 当該区間の整備により、インターチェンジから都心部へのアクセス性の向上や市街地の渋滞解消に寄与し、機能的な道路ネットワークを形成する。
- ・ 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】

北区大淀北 1丁目
～大淀中 3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 $B/C = 4.52$ （総便益B：93.7億円、総費用C：20.7億円）

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 14 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）

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）	0.9	-0.0	-0.0	4.8	5.7
	便益総額の現在価値（億円）	19.6	-0.5	-0.2	74.8	93.7

■費用（C）の算定（残事業 / 事業全体）

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計（億円）	9.2 / 20.8	0.5 / 0.5	9.7 / 21.3
投資総額の現在価値（億円）	8.4 / 20.6	0.1 / 0.1	8.6 / 20.7

■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＝ 4.52	B/C＝ 7.58	B/C＝ 10.11
残事業	B/C＝ 10.93	B/C＝ 17.52	B/C＝ 22.80

■費用便益比の感度分析（事業全体）

交通量（+10%）	B/C＝	4.61
交通量（-10%）	B/C＝	4.43
事業費（+10%）	B/C＝	4.11
事業費（-10%）	B/C＝	5.02
事業期間（+10%）	B/C＝	4.44
事業期間（-10%）	B/C＝	4.59

■費用便益比の感度分析（残事業）

交通量（+10%）	B/C＝	11.15
交通量（-10%）	B/C＝	10.71
事業費（+10%）	B/C＝	9.95
事業費（-10%）	B/C＝	12.13
事業期間（+10%）	B/C＝	10.75
事業期間（-10%）	B/C＝	11.04

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：A（前回：－） （完了時期の実現可能性が高い）

- 現時点で大規模区分所有マンションの用地取得が概ね完了し、残り数件に対しても取得の目処が立っており、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〕】

- 令和4年度に用地取得を完了し、残りの整備工事を令和6年度に完了する予定としていたが、大規模区分所有マンションの用地取得に時間を要し、用地取得の進捗が遅れている。
- 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：A（前回：－）
（（事業が遅れることによる）影響が極めて大きい）

【重点化の考え方】

- ・ 本路線は、他事業（淀川左岸線（２期））と連携して優先的に整備を進める路線に位置付けているとともに、「大阪市無電柱化整備計画(2020.3)」において、都市防災機能の向上のため、無電柱化に取り組む路線に位置付けられていることから、重点的に事業を実施すべき路線である。

【事業が遅れることによる影響等】

- ・ 接続する他の都市計画道路（淀川左岸線（２期））へのアクセスなど、機能的な道路ネットワークの形成が遅れる。
- ・ 既設道路には歩道を有しており、また、用地取得した箇所も沿道建物との接道のため仮舗装を行い、歩行者の通行空間は一定確保しているものの、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（A）（前回：－） （完了時期を宣言し、重点的に実施するもの）

【対応方針（案）の選択理由】

- ・ 本事業区間の整備により、淀川左岸線（２期）へのアクセス路として機能的な道路ネットワークの形成や無電柱化による都市防災機能の向上に必要な事業である。
- ・ 事業の遅れにより、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。
- ・ 現時点で大規模区分所有マンションの用地取得が概ね完了し、残り数件に対しても取得の目処が立っており、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。
- ・ 以上より、重点的に事業を実施することとし、「事業継続（A）」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）

用地買収完了の目処が立ち、淀川左岸線（２期）へのアクセス路として機能的な道路ネットワーク形成および無電柱化を実施するべく、本格的に道路整備を進め、令和13年度での事業完了をめざす。20