

令和7年度 大規模事業評価

【事業名】 勝山通線（四天王寺）整備事業

令和7年5月

建設局

担当連絡先
道路河川部街路課
(電話番号06-6615-6753)

目次

【事業概要】

1. 事業の概要
2. 事業目的
3. 事業内容
4. 事業実施体制
5. 事業規模
6. 事業スケジュール

【視点毎の評価】

- (1) 事業の必要性
- (2) 事業効果の妥当性
- (3) 事業費等の妥当性
- (4) 事業の継続性
- (5) 安全・環境への影響と対策
- (6) 事業の整備・運営手法等の検討状況

1. 事業の概要

【事業目的】

- 自動車走行の円滑化(機能的な幹線道路ネットワークの形成)
- 公共交通の利便性向上
- 歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上
- 都市防災機能の向上

【事業概要】

■ 事業主体

大阪市

■ 都市計画決定

昭和21年5月22日

(最新変更:平成25年4月19日)

■ 延長・幅員(街路整備事業(拡幅))

- ・ 延長 : 340m
- ・ 幅員 : 30m (現道:15m)
- ・ 車道 : 4車線 (片側2車線)
(現道 : 3車線 (西行き2車線))
- ・ 歩道 : 有 (両側)
(現道:歩道なし、歩行者空間確保のみ)
- ・ 自転車道: 有 (両側)
(現道:自転車通行空間なし)

■ 事業期間

令和7年度～令和18年度

■ 事業費

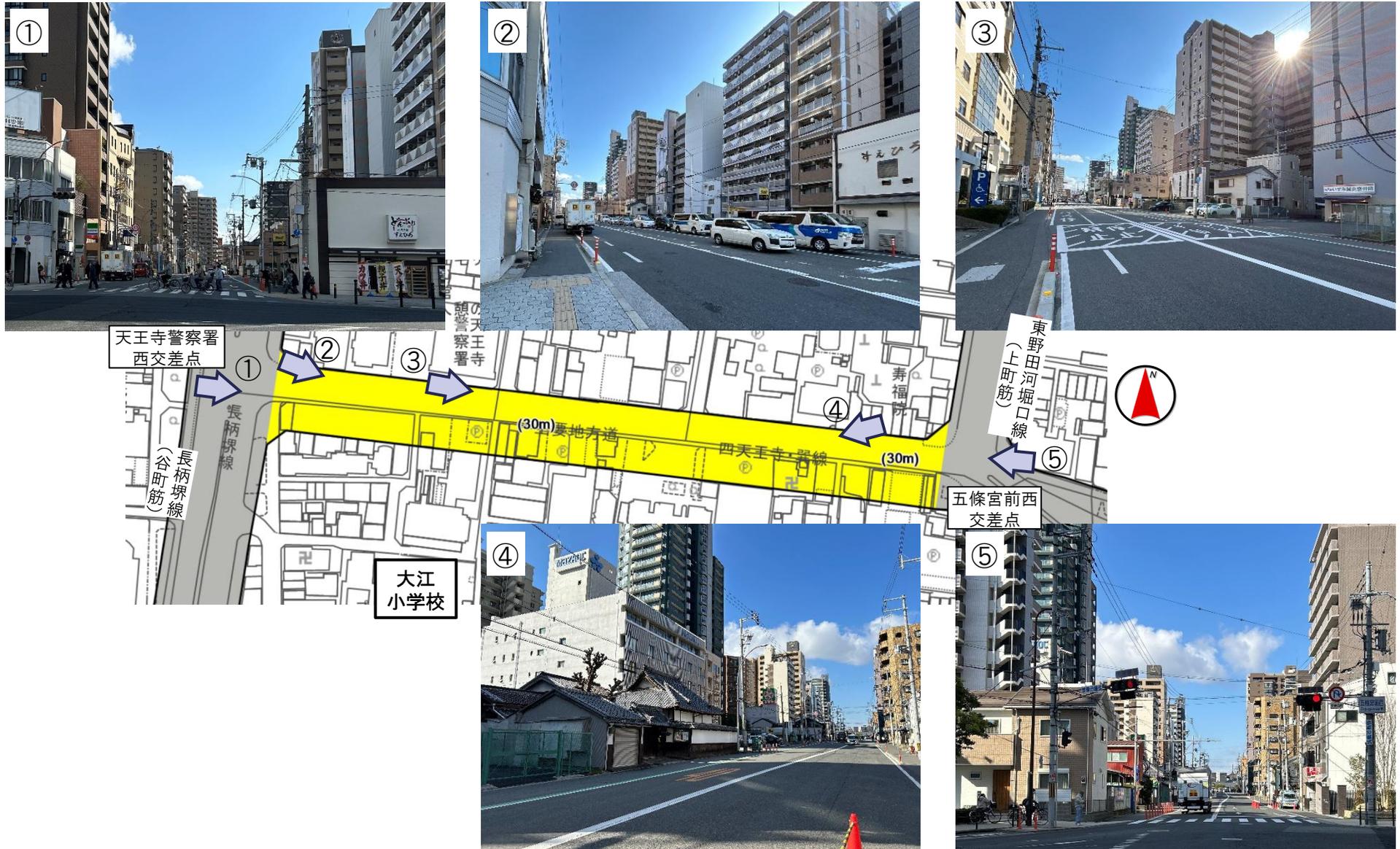
49億円

【位置図】 天王寺区 四天王寺1丁目～2丁目



1. 事業の概要

【現地写真(R7.1)】



2. 事業目的

【背景・課題等】

- ・ 本路線は、西側を「都市計画道路 長柄塚線(谷町筋)」に接し、東側を「都市計画道路 東野田河堀口線(上町筋)」と交差しており、これら幹線道路とネットワークを形成する道路である。
このような立地特性を踏まえ、公共交通(バス)の運行路線となるとともに、大阪市地域防災計画に基づく避難路にも指定されている。
- ・ 本路線は、上記ポテンシャルを有しながら、“歩車未分離であることから通行者の安全性に懸念がある”などといった課題を有しており、道路整備(道路拡幅・歩道整備・無電柱化)を行うことによって、“安全・快適な歩行者空間の確保”並びに“公共交通の利便性向上”、“安全な避難空間の確保”等を図る必要がある。

【関連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”、並びに“事業認可”を得て事業を進める路線である。
- ・ また、本路線は下表の計画に位置付けられている。

■ 勝山通線(四天王寺)整備事業に係る大阪市における関連計画

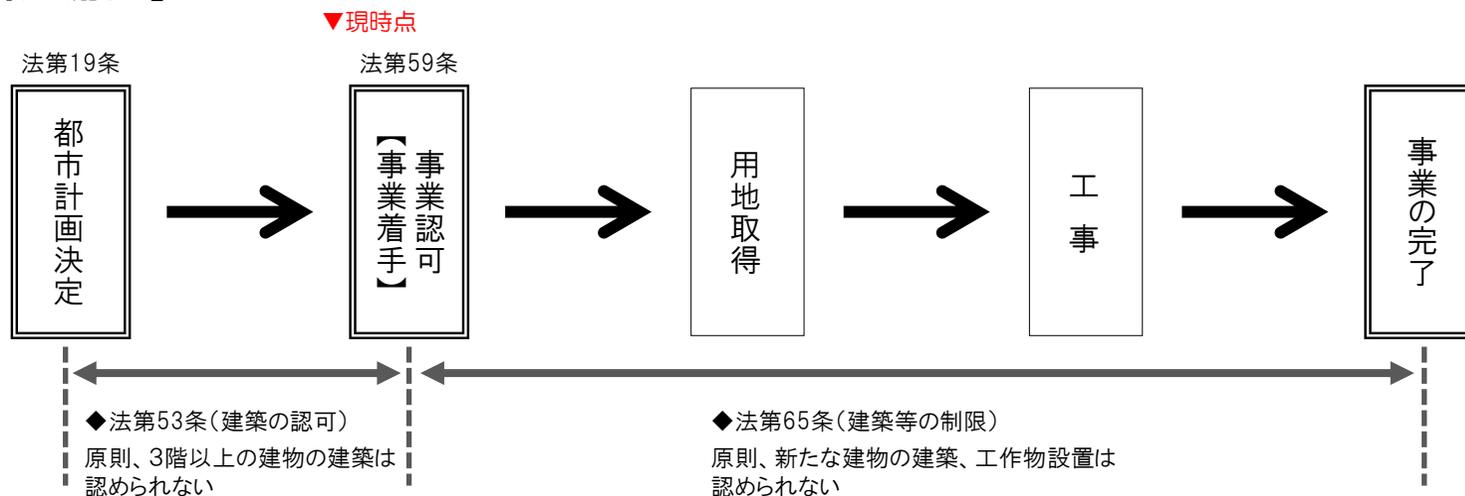
計画名等	策定年度	位置付け
大阪市地域防災計画	令和5年度	避難路(四天王寺異線) ^{※1}
大阪市無電柱化推進計画	平成30年度	都市計画道路整備及び土地区画整理にあわせた無電柱化 ^{※2}

※1 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ことを可能とすべく、当該施設の管理者は、施設の耐震性の強化を図るとともに、**拡幅**や沿道の**不燃化等の整備を図っていく。**

※2 勝山通線は未着手路線のため、現計画の事業中路線リストには掲載されていないが、都市計画事業にあわせて無電柱化することとされており、事業化されれば道路整備にあわせて無電柱化に取り組む。

3. 事業内容

【 事業の流れ 】



4. 事業実施体制

【 整備手法 】

「大阪市土地評価事務処理要領」に基づき算出した土地価格と、「大阪市の事業用地取得に伴う損失補償基準」に基づき算出した補償価格によって用地取得を進め、「国土交通省土木工事積算基準書」等に基づき工事費等を算出したうえで、「大阪市契約規則」に則った契約手続きを行い、事業を進める。

【 整備主体等 】

大阪市

5. 事業規模

【事業規模】

- ・ 街路整備事業(拡幅)

延長：340m

幅員：30m(現道:15m)

車道	： 4車線(片側2車線)	(現道：3車線(西行き2車線))
歩道	： 有(両側)	(現道：歩道なし、歩行者空間確保のみ)
自転車道	： 有(両側)	(現道：自転車通行空間なし)

【事業費等】

- ・ 全体事業費

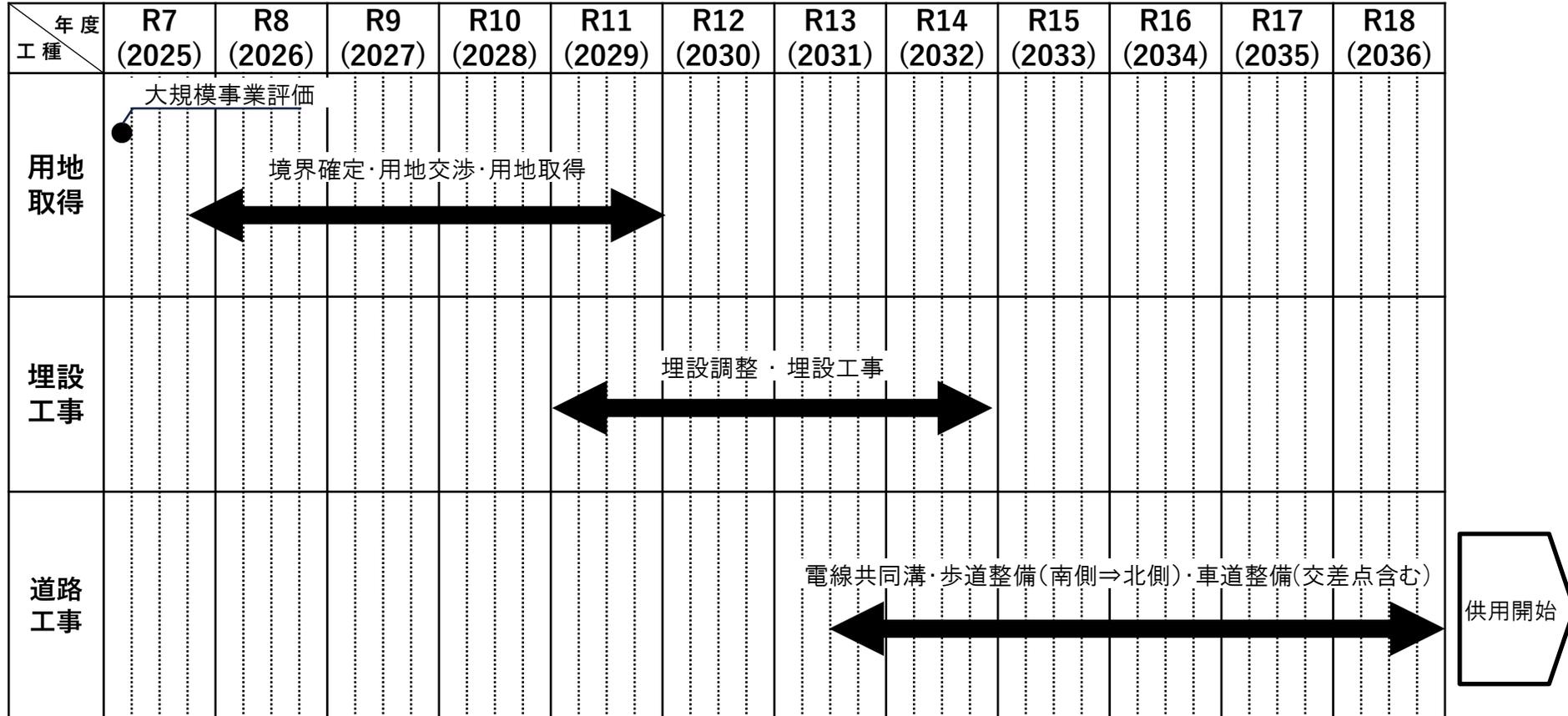
約 49 億円[国:27億円、市:22億円]

事業費内訳	： 用地費 約43億円	／ 工事費 約6億円
財源内訳※	： 国費(交付金) 55%	／ 市費 45%(市費の90%が地方債、残る10%が税等)

※国庫補助(交付金)が適用された場合

6. 事業スケジュール

【事業スケジュール】



（１）事業の必要性

- 本路線の起終点は、長柄塚線（谷町筋）及び東野田河堀口線（上町筋）に接しており、整備（道路拡幅）により、長柄塚線（谷町筋）及び東野田河堀口線（上町筋）との連絡強化が図られ、市中央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とともに、接続する両路線（長柄塚線（谷町筋）及び東野田河堀口線（上町筋））は災害時における防災活動拠点を結ぶ緊急交通路に指定されていることから、これらを東西に接続する本路線の整備（道路拡幅・無電柱化）による災害時における有用性向上の必要性は高い。

加えて、本路線は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も指定されており、本整備（無電柱化）による防災性向上の効果は高い。

- 本路線は小学校区を横断する路線であり、過去は通学路であったが、歩道が整備されておらず通行の安全性が確保できないことから、現在は通学路として使用しないこととされている。

本路線の整備（歩道整備）によって、通学路として利用できる安全な歩行者空間の確保が可能となる。

- 本路線（当該区間）を含む計83km※（R7. 4時点）が未着手となっているなか、本路線は、市民から早期着手要望が届くなど地域の期待が大きいことに加え、約3割の用地をすでに取得済みであり、事業着手後には早期の事業効果発現が期待できることから、早期に整備すべき路線として、優先的に着手する必要がある。

※幹線道路は、うち51km



歩行者・自転車の通行状況

（２）事業効果の妥当性

【事業効果】

■ 事業の投資効果(定量的効果)

[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

[算出方法]

- ・ 費用便益分析マニュアル（令和7年8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 $B/C=2.17$ （総便益B:76.3億円、総費用C:35.2億円）

■ 事業の投資効果(定性的効果)

[効果目的]

- ・ 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

（２）事業効果の妥当性【参考 費用便益分析の概要】

【 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

検 討 期 間 : 供用年から 50 年間 交通量推計年 : 令和 22 年度

価格基準年 : 令和 7 年

【 費用便益分析 】

■便益(B)の算定(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)	1.2	0.1	0.0	4.6 [※]	5.9
	便益総額の現在価値(億円)	15.4	0.9	0.0	60.0	76.3

※「道路投資の評価に関する指針(案)」
 (便益原単位(用途地域における住居系地区)×沿道世帯数)
 +(便益原単位(用途地域における商業・業務系地区)×沿道建物の延床面積)

■費用(C)の算定(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)	44.2	0.5	44.7
投資総額の現在価値(億円)	35.1	0.1	35.2

※維持管理費:約1百万円/年[市道:3.04百万円/km・年(過去5年市内実績より算出)]

■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= 2.17	B/C= 4.39	B/C= 7.42

注)便益額、費用額については単位(億円)下一桁を四捨五入しているため、合計値の端数が合致しない場合もある。

■現況交通量等

H27 センサス	交通量	124 百台/日
	走行速度	10~18km/h
	混雑度	0.51
R3 センサス	交通量	111 百台/日
	走行速度	10~14km/h
	混雑度	0.46 [※]
推計交通量	H27現況	40 百台/日
	R22計画(整備前)	62 百台/日
	R22計画(整備後)	114 百台/日

※4車線(現在は3車線)

■費用便益比の感度分析(事業全体)

交通量 (+10%)	B/C= 2.21
交通量 (-10%)	B/C= 2.12
事業費 (+10%)	B/C= 1.97
事業費 (-10%)	B/C= 2.41
事業期間(+10%)	B/C= 2.12
事業期間(-10%)	B/C= 2.21

(3) 事業費等の妥当性

【事業費内訳】

延長	340m(幅員30m)	
工事費 ※1 (事業期間 6年)	・ 道路工事	336,000 千円
	・ 電線共同溝工事	227,000 千円
	合計	563,000 千円
用地補償費 ※2	・ 用地費(34件)	3,197,000 千円
	・ 補償費(15件)	1,098,000 千円
	合計	4,295,000 千円
総事業費	4,858,000 千円	

※1

[積算基準]

土木工事標準積算基準書(国土交通省) など

[計上項目]

道路土工・舗装・排水構造物・中央分離帯・道路付属施設工/
構造物撤去工/電線共同溝整備費 など

※2

[積算基準]

大阪市土地評価事務処理要領/

大阪市の事業用地取得に伴う損失補償基準/

建物移転料算定要領 など

[計上項目(単価)]

固定資産税路線価/推定再建築費 など

【財源確保の見込み】

本路線は、「大阪市地域防災計画」における避難路に位置付けられており、「防災・安全交付金(国土交通省所管)」における「国土強靱化地域計画に基づく事業(重点配分対象事業)」の要件※3を満たしている。

※3 以下の要件のうち、本路線は ii) の要件を満たす

- i) 重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業
- ii) 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する対策のうち、早期の効果発現が見込める事業

（４）事業の継続性

【維持管理費】

- ・ 道路法に基づき、道路管理者としての維持管理義務があり、維持管理は公費にて行う。
- ・ 本路線は一般的な構造及び舗装材で整備を行う予定であり、他の道路と同額程度の費用※で維持管理が可能である。

※ 維持管理費は、約3.04百万円/km・年(過去5年間の市内実績により算出)を想定

（５）安全・環境への影響と対策

【安全】

- ・ 道路交通の円滑化、並びに歩行者等の安全・快適な通行空間確保に寄与する。
- ・ 施工時の安全対策はもとより、道路は「道路構造令」等の各種法令に基づき、建築限界及び歩車道幅員等の確保、路上施設の設置等を行う。

【環境】

- ・ 周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。
- ・ 周辺地域は市街地が形成されているため、施工時に低騒音型の建設機械を用いるなど、近隣住民の生活環境への影響が少なくなるように配慮する。

（６）事業の整備・運営手法等の検討状況

- ・ 用地取得を伴う市管理道路の拡幅事業であるため、民間事業者の創意工夫の余地は少なく、事業者参入の可能性も低いことから、民間活力の活用を含めた整備・運営手法にはなじまないものと判断し、従来手法を採用する。