

【再評価理由】 ①国庫補助事業で所管省庁の基準により事業再評価が必要なもの

【再評価回数】 4回目

【前回実施年度】 平成26年度

【事業種別】 連続立体交差事業

【事業名】 JR片町線・東西線
連続立体交差事業

令和7年5月

建設局

担当連絡先
道路河川部街路課(鉄道交差担当)
(電話番号) 06-6615-6762

目次

1. 事業の概要

- (1) 概要
- (2) 計画平面図・計画縦断図
- (3) 前回評価の概要(H26)

2. 事業目的

- (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

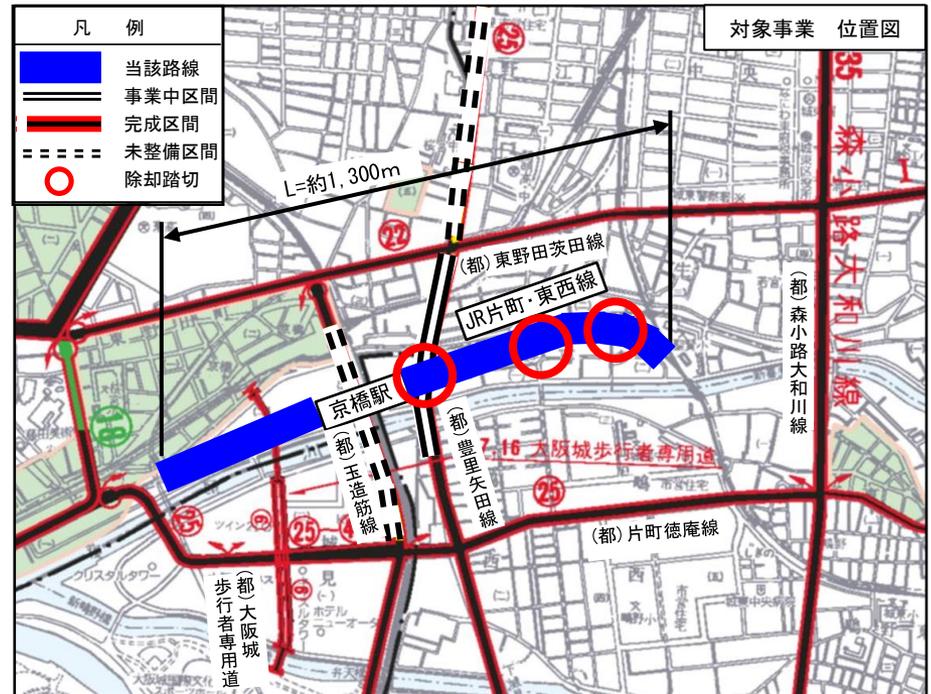
【目的】

- | | |
|---|--|
| <p>○ 道路交通環境の観点における目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域交通ネットワークの形成(幹線道路機能の強化) ・ 遮断交通・渋滞の解消 | <p>○ 沿線まちづくりの観点における目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節機能の強化 ・ 土地利用価値の向上 ・ 住環境の向上 |
|---|--|

【概要】

- ◆ **事業主体**
大阪市
- ◆ **連続立体交差事業**
延長: 約1,300m
踏切除却数: 3箇所
地下化駅数: 1駅
施工方式: 地下化
- ◆ **事業経過**
平成12年度: 着工準備採択
平成26年度: 事業休止(前回評価)
- ◆ **事業費**
約1,031億円
(前回評価時: 650億円)

【位置図】 都島区片町2丁目～城東区新喜多2丁目



1. 事業の概要 (1) 概要

【連続立体交差事業について】

○連続立体交差事業の定義

第2条

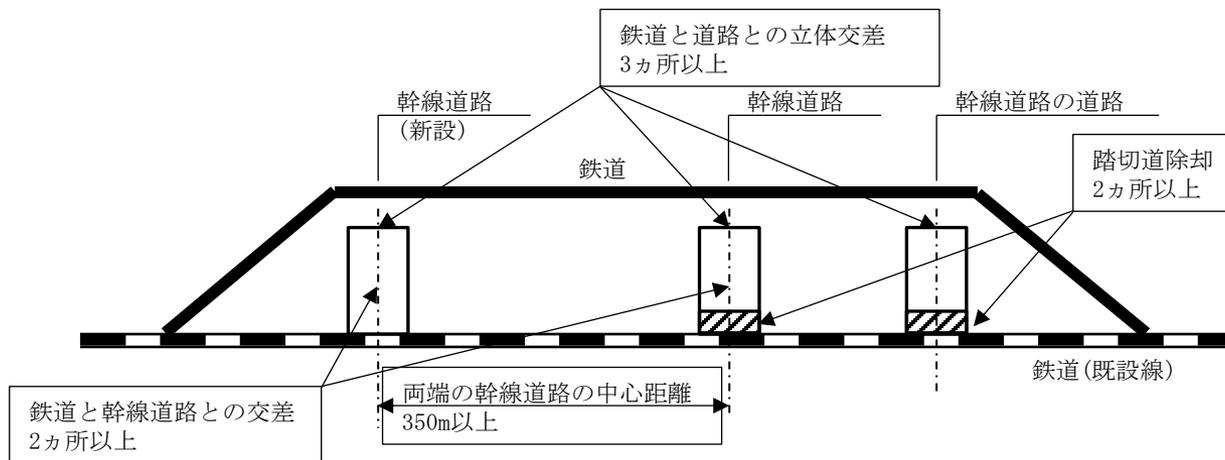
(3) 連続立体交差化

施工基面を沿線の地表面から離隔して既設線に相応する鉄道を建設するものであって、次のいずれかに該当するものをいい、既設線の連続立体交差化と同時に鉄道線路を増設することを含むものとする。

- 一 **鉄道と幹線道路**（道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路をいう。）**とが2ヶ所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路の中心間距離が350メートル以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3ヶ所以上において立体交差させ、かつ、2ヶ所以上の踏切道の除却**（既に当該鉄道と立体交差化された道路の鉄道と交差する箇所において行われる車線の増加を伴う改築又は道路構造令（昭和45年政令第320号）に適合していない構造をこれに適合させるために行う改築を含む。）を行うもの。

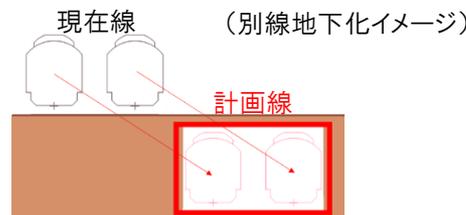
「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」より

基本形(高架方式)



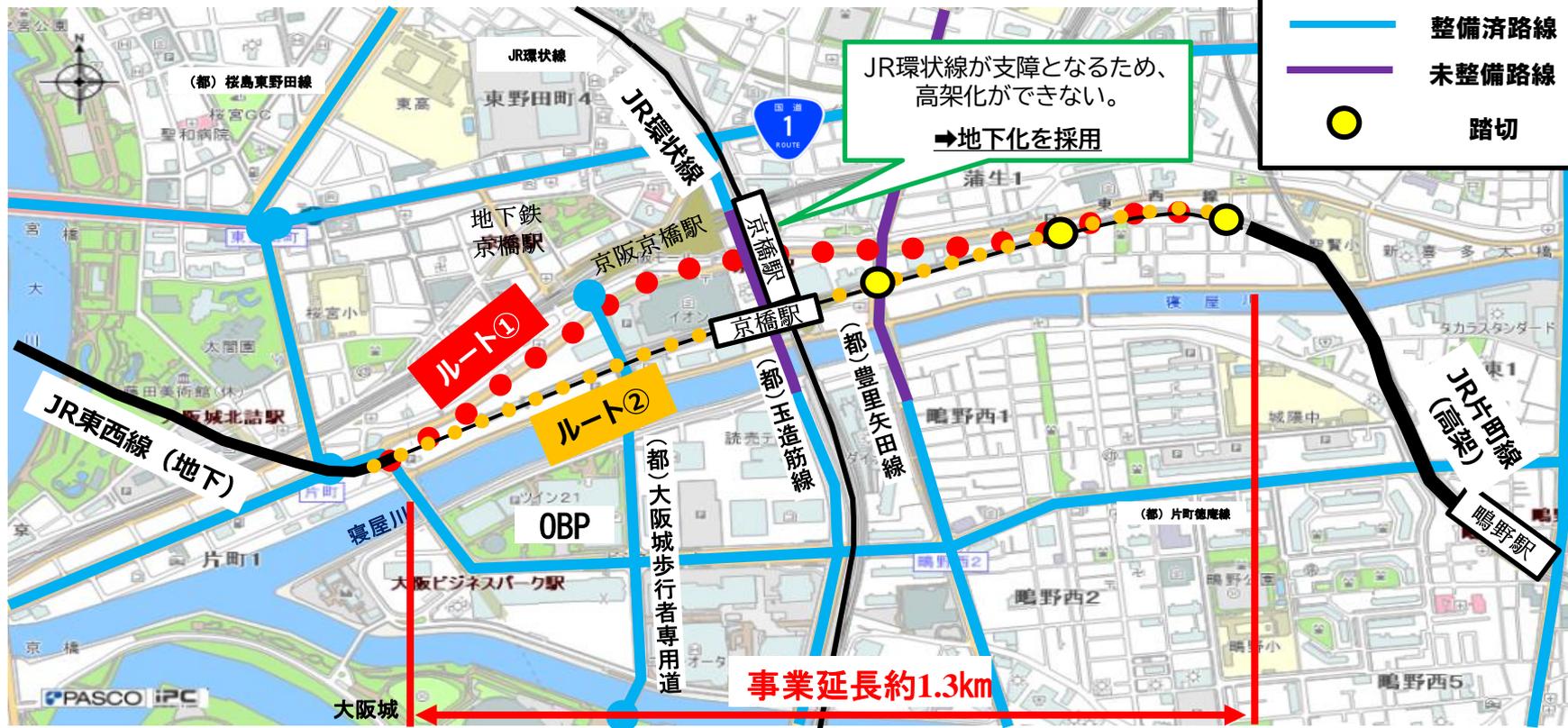
○別線地下化方式

…現在線を走らせながら、その横に地下構造物を構築



1. 事業の概要 (1) 概要

【施工方式の検討】



■地下化ルート①の検討

ルート	工程	事業費	評価
① (別線地下化)	現線と離れた場所で施工できるため、ルート②に比べて、時間的制約は少ない。 →ルート②に比べて、 <u>工期が短くなる</u> 。	ルート②に比べて、 <u>事業費が低くなる</u> 。	○
② (現線地下化)	現線近くでの施工となるため、鉄道運行状況を考慮しながらの施工となることから、ルート①に比べて、時間的制約が大きい。 →ルート①に比べて、 <u>工期が長くなる</u> 。	仮駅舎等の整備や、時間的制約による工期長期化により、ルート①に比べて、 <u>事業費が高くなる</u> 。	

1. 事業の概要 (3) 前回評価の概要(H26)

【 事業費 】

約650億円（うち既投資額 約3億円、進捗率 0.4%）

【 費用便益分析 】

			前回評価(H26)
基準年			平成26年度 (2014年度)
供用年			平成47年度 (2035年度)
便益	移動時間 短縮便益	自動車利用者	504.8 億円
		歩行者・自転車	5.7 億円
	走行経費減少便益		24.7 億円
	交通事故 減少便益	踏切事故解消	4.9 億円
		交通事故減少	2.5 億円
	その他便益		— 億円
総便益【B】		542.5 億円	
費用	連続立体交差事業費		334.0 億円
	関連道路整備費・維持管理費		54.6 億円
	総費用【C】		388.6 億円
費用便益比(B/C)			1.40

【 評価 】

事業の必要性 : **A~C**

防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実、京橋駅周辺のまちづくりに必要不可欠な事業

事業の実現見通し : **D**

財政状況が厳しいため、事業中の路線に集中し、周辺地区の開発等の社会情勢を見極めながら、整備に向けた環境が整った時点で検討する

事業の優先度 : **C**

未着手のため、事業中路線に重点的に取り組み、その進捗を見極めながら着手時期を検討する

【 対応方針 】

事業休止 : **D**

厳しい財政状況の中で事業中路線に予算を集中することから、事業の必要性は高いが**事業休止**とする

2. 事業目的 (1) 目的

【 目的(詳細) 】

○ 道路交通環境

- ・ 南北方向の広域ネットワークの整備が課題であるが、本事業により鉄道と踏切の平面交差を解消することで広域交通ネットワークの形成(幹線道路機能の強化)を図る。
- ・ 歩行者交通量が多く、列車本数が多いため遮断時間の長い踏切の除去が課題であるが、本事業により3つの踏切を除却することで遮断交通や渋滞の解消を図る。
- ・ 地区内道路の脆弱性が課題であるが、本事業と合わせた地区内道路・デッキ整備により、地区内における通行安全性や利便性の確保を図る。

○ 沿線まちづくり

- ・ 国内外主要都市をつなぐターミナル駅にふさわしい交通結節機能の強化が課題であるが、駅北側での駅前広場整備に加えて、本事業に伴い、駅南側においても現在線路跡地等を活用した駅前広場の整備が可能となり、関西国際空港方面等とのバス路線及び大阪城周辺の各エリアを結ぶ新たなモビリティ等の利便性が強化される。加えて、駅の移設による他鉄道との乗換距離の短縮となり、交通結節機能の更なる強化につながる。
- ・ まちの魅力を高めることが課題であるが、本事業により現在線路跡と低未利用地の一体利用が可能となり、土地利用価値の向上につながる。
- ・ 地域への居住促進が課題であるが、本事業による地域分断の解消や鉄道騒音の解消により、住環境の向上を図る。

道路交通環境

広域交通ネットワークの形成



遮断交通・渋滞の解消

- 新喜多踏切(歩行者ボトルネック)
踏切交通遮断量 (※R1データ)
30,442台時/日(自動車)
88,119台人時/日(歩行者等)
- 鯉江踏切(開かずの踏切)
踏切遮断時間 (※R1データ)
45分/時(ピーク時)



沿線まちづくり

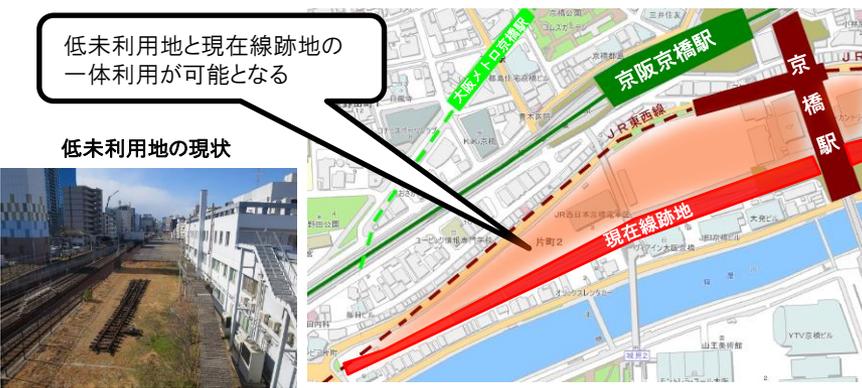
交通結節機能の強化

■ 駅の移設・駅前広場の整備



土地利用価値の向上

■ 鉄道跡地の再開発(京橋駅西側)



除却踏切一覧

No	踏切名	道路種別	都市計画道路名	道路管理者	道路名	法指定	踏切種別	R1データ						
								踏切遮断時間		交通量			踏切交通遮断量	
								ピーク時 分/時	1日あたり 時/日	自動車 台/日	自転車 台/日	歩行者 人/日	自動車 台時/日	歩行者等 台人時/日
1	新喜多	市	豊里矢田線	大阪市	主要地方道 上新庄生野線	—	歩行者BN	39	9.6	3,171	4,676	4,503	30,442	88,119
2	馬の口	—	—	—	未認定道路	—	—	39	7.7	0	139	359	0	3,835
3	鯉江	市	—	大阪市	城東区 第1795号線	—	開かず	45	10.8	18	364	402	195	8,273

- ・ 歩行者BN(ボトルネック) : 自動車・歩行者・自転車の踏切交通遮断量50,000台人時/日以上かつ歩行者・自転車の踏切交通遮断量20,000台人時/日以上
- ・ 開かず : ピーク時遮断時間40分/時以上
- ・ 踏切交通遮断量(台時/日・台人時/日) : 交通量×踏切遮断時間

1. 新喜多踏切



2. 馬の口踏切



3. 鯉江踏切



2. 事業目的 (2) 背景・課題・上位計画等

【背景・課題】

- ・ 京橋駅周辺は鉄道による地域分断や回遊性の確保を課題に抱えるなか、JR片町線・東西線の地下化により、広域道路ネットワークを構築する豊里矢田線の整備促進、歩行者空間の充実、地域内の回遊性の向上や人中心の空間整備、駅機能の集約化に伴う利便性の向上、土地利用価値の向上が期待されている。

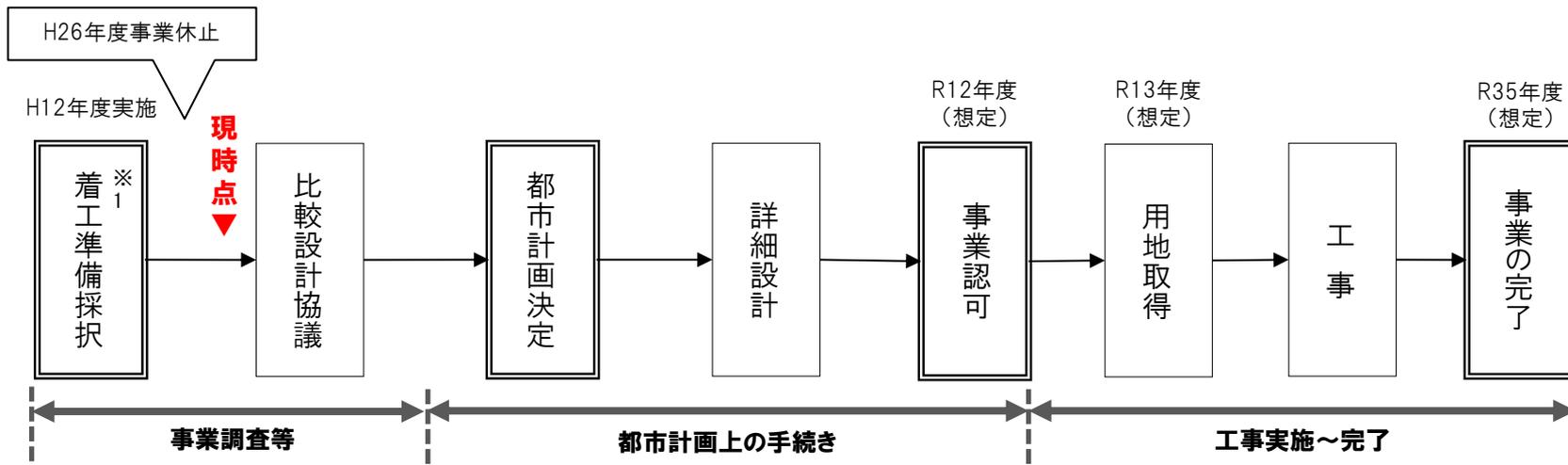
【上位計画等】

- ・ 本事業は下表の計画に位置付けられている。

計画名等	策定年度	位置付け
大阪のまちづくりグランドデザイン	令和4年度	【京橋エリア】 ・ 魅力ある複合的な国際拠点形成
大阪城公園周辺地域まちづくり方針	令和7年度	【JR片町線・東西線連続立体交差事業】 ・ 大阪京橋駅周辺のまちづくりに必要な基盤整備
(参考) Beyond EXPO 2025 ～万博後の大阪の未来に向けて～ 《現状報告》	令和6年度 (※)	【大阪城公園周辺】 ・ 東西都市軸のさらなる強化 【JR片町線・東西線連続立体交差事業】 ・ 大阪京橋駅周辺のまちづくりに必要な基盤整備

3. 事業内容・進捗 (1) 事業の流れ・財源等

【事業の流れ】



※1 都市計画決定や事業認可取得及び工事の施工に必要な測量・試験・設計等の準備等に対し、国から採択をうけるもの。

【財源等】

・ 鉄道受益相当分※2を鉄道事業者が負担、残りを行政側が負担



※2 鉄道受益には、地下化に伴い有効活用できる鉄道用地の貸付益及び踏切除却による受益を想定している。
 ※3 行政側負担のうち、連続立体交差事業に係る国庫補助事業（個別補助制度）が適用された場合、負担割合は国55%, 市45%となる
 ※4 鉄道事業者負担割合に係る今後の協議の進捗に伴い、行政側負担・鉄道事業者負担は変更の可能性がある。

3. 事業内容・進捗 (2) 事業の進捗状況

	事業開始時点 (平成12年度)	前回評価時点 (平成27年3月)	今回評価時点 (令和7年5月)
①経過及び完了予定	平成12年度:着工準備採択	平成12年度:着工準備採択 未定 :事業認可 未定 :事業完了	平成12年度:着工準備採択 令和12年度:事業認可 令和35年度:事業完了
②事業規模	延長:約1,300m 踏切除却数:3箇所 地下化駅数:1駅 交差幹線道路数:3路線(計画 含む)	延長:約1,300m 踏切除却数:3箇所 地下化駅数:1駅 交差幹線道路数:3路線(計画 含む)	延長:約1,300m 踏切除却数:3箇所 地下化駅数:1駅 交差幹線道路数:3路線(計画 含む)
うち完了分	—	—	—
進捗率	—	—	—
③全体事業費	約 400 億円	約 650 億円	約 1,031億円
うち既投資額	—	約 3 億円	約 3 億円
進捗率	—	約0.4%	約0.3%

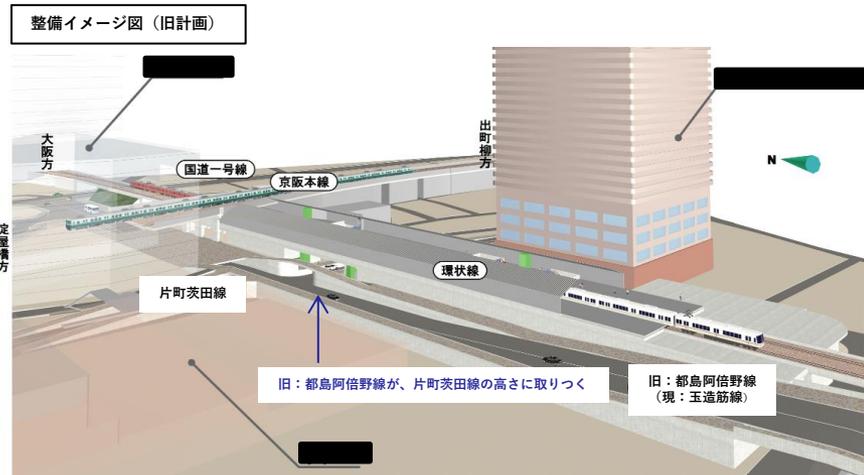
3. 事業内容・進捗 (3) 事業費の見込み

【事業規模(事業費)の変更状況とその要因】

増減項目	前回評価 (事業費)	今後の見直し (事業費)	増減額	増減理由
工事内容 等の変更	650億円	729億円	+ 79億円	① 設計検討等による見直し 1. 線形・設備等の詳細検討に伴う見直し +約 59億円 2. 基準の見直し +約 20億円
工事費の 高騰	— 億円	212億円	+ 212億円	② 人件費・原材料費の高騰 ・物価高騰 +約212億円
想定リスク	— 億円	90億円	+90億円	③発生確率が高いと想定されるリスク ・汚染土処分、地中障害物等撤去 +約 90億円
計	650億円	1,031億円	+381億円	

事業費の見込み <<変更内容①-1:線形・設備等の詳細検討に伴う見直し>>

【変更内容（駅部）】



JR環状線と市道片町茨田線 交差点（西側より）

■JR片町線・東西線の駅部機能（下りホーム⇄北改札口）

※現状機能

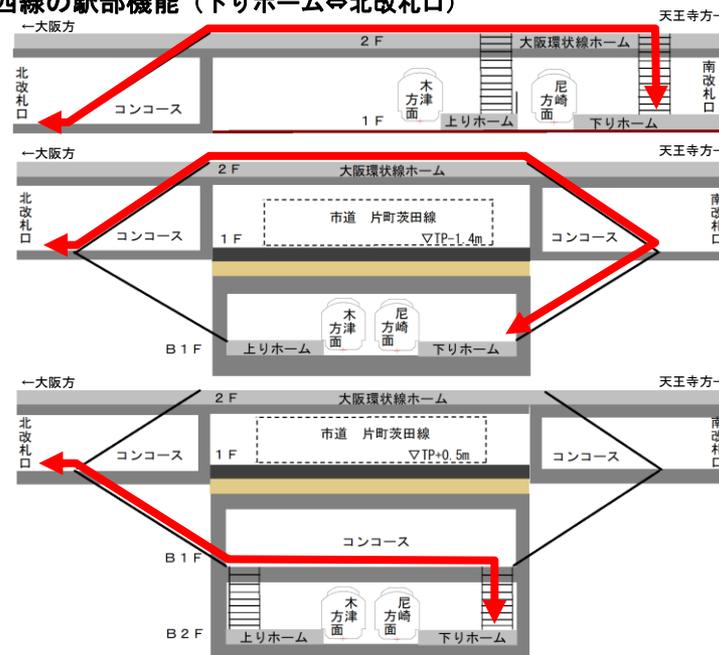
上下移動2回
(1F⇄2F⇄1F)

○旧計画

上下移動3回
(B1F⇄1F⇄2F⇄1F)

○今回計画

上下移動2回
(B2F⇄B1F⇄1F)



【旧計画】

JR片町線・東西線の現状機能※を確保するために、駅部を2層構造とする予定であったが、都市計画道路（都島阿倍野線（現：玉造筋線））と市道（片町茨田線）とが取付くための道路の計画高さを考慮すると、物理的に2層構造にできなかったため、駅部を1層構造（地下1階）として設計。

【今回計画】

まちづくり方針により、都市計画道路（玉造筋線）の計画を見直す方向性である。また、市道（片町茨田線）の冠水対策として、道路の計画高さを高くすることとなった。その結果、鉄道の軌道階を規程上最大の勾配を用いて限界まで下げることで2層構造とすることが出来、現状機能※を維持することとして、駅部を2層構造（地下2階）として設計。

※（現状機能）

現在線では尼崎方面下りホームから北改札口へアクセスする場合、上下移動2回（1F⇄2F⇄1F）でアクセス可能。旧計画の場合では、上下移動3回（B1F⇄1F⇄2F⇄1F）が必要となり、サービス水準が低下することとなっていた。

【変更理由】

周辺まちづくりの動きに伴い、**鉄道の現状機能を維持するために、設計を見直す。**



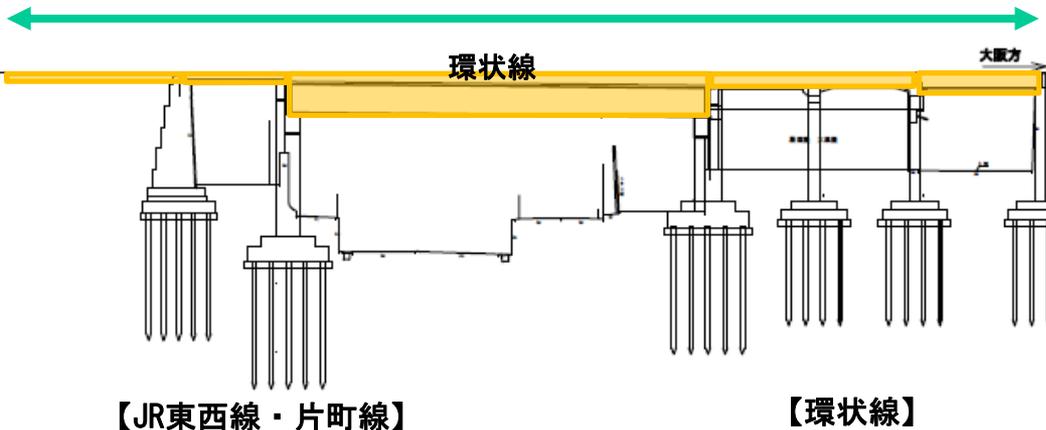
駅部構造を1層構造から2層構造へ

事業費の見込み <<変更内容①-1:線形・設備等の詳細検討に伴う見直し>>

【変更内容（ホーム柵）】



環状線ホーム柵の撤去・新設



【変更理由】

「ホームにおける旅客の転落防止対策の進め方について」（平成23年 国土交通省）に基づき、乗降客数10万人以上の駅を対象として、ホーム柵を設置することとなった。

→JR東西線・片町線：平成28～29年に設置 環状線：令和元～2年に設置。

本事業の駅部ホームの整備や、環状線ホームの改良にあたり、ホーム柵の撤去・復旧費を計上

事業費の見込み <<変更内容1-②:基準の見直し>>

【積算基準の改訂(諸経費)】

□共通仮設費

H26	R7
4.37%	5.45%

□現場管理費

H26	R7
22.58%	21.34%

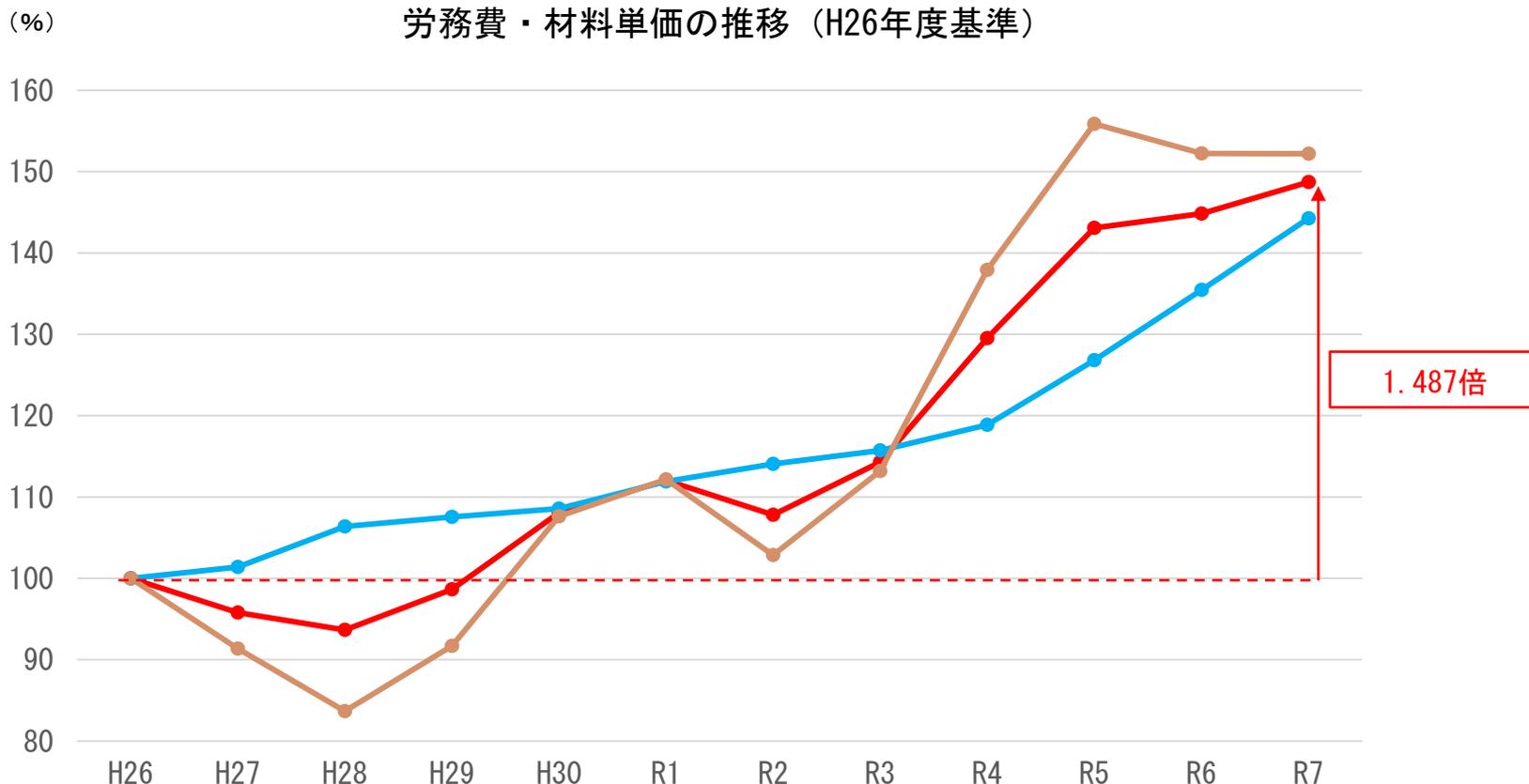
□一般管理費

H26	R7
7.22%	9.74%

※土木工事標準積算基準書より
「河川・道路構造物工事」を適用

事業費の見込み <<変更内容②:工事費の高騰>>

【工事費の高騰】



—●— 主要労務費※1
 —●— 主要材料単価※2
 —●— 合成工事費※3

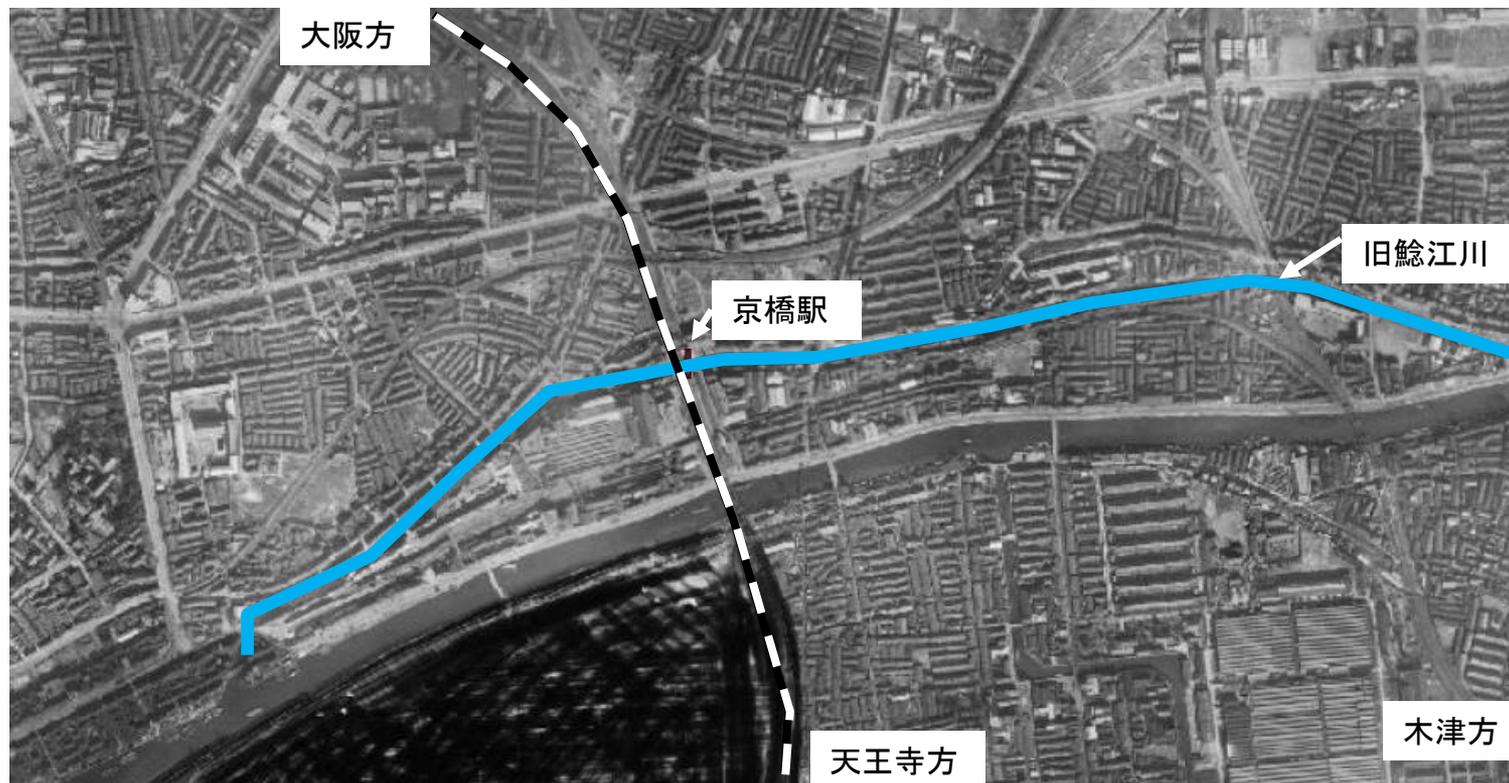
※1：主要労務費・・・公共工事において広く一般に従事されている10職
 (特殊作業員、普通作業員、軽作業員、とび工、鉄筋工、運転手特殊、運転手一般、型枠工、大工、左官)

※2：主要材料単価・・・「建設物価」に掲載している主要10資材
 (異形棒鋼、H形鋼、普通ポルトランドセメント、生コン、再生クラッシュラン、合板<型枠用>、再生As、
 ガス管50A、600V IV電線、軽油)

※3：合成工事費の割合
 連続立体交差事業の類似実績
 (JR東海道線支線地下化)より、
 下記の割合とした
 主要労務費：44%
 主要材料単価：56%

事業費の見込み 《変更内容③:想定リスク》

【変更内容（汚染土処分・地中障害物等撤去）】



【変更理由】

計画ルートが旧鯉江川上を通ることから、**汚染土処分費用・地中障害物等撤去費用を計上し、一定のリスクを想定**
 (リスクが発生する確率が高いため、事業費に計上)

- 汚染土処分費用 : 掘削土すべてが汚染されている想定で算出
- 地中障害物等撤去費用 : 不発弾探査は、京橋駅リニューアル工事時の調査費用をもとに延長割で算出
 : 支障物撤去は、JR東海道線支線地下化の実績や旧河川敷であることを考慮して算出

(参考) リスク管理

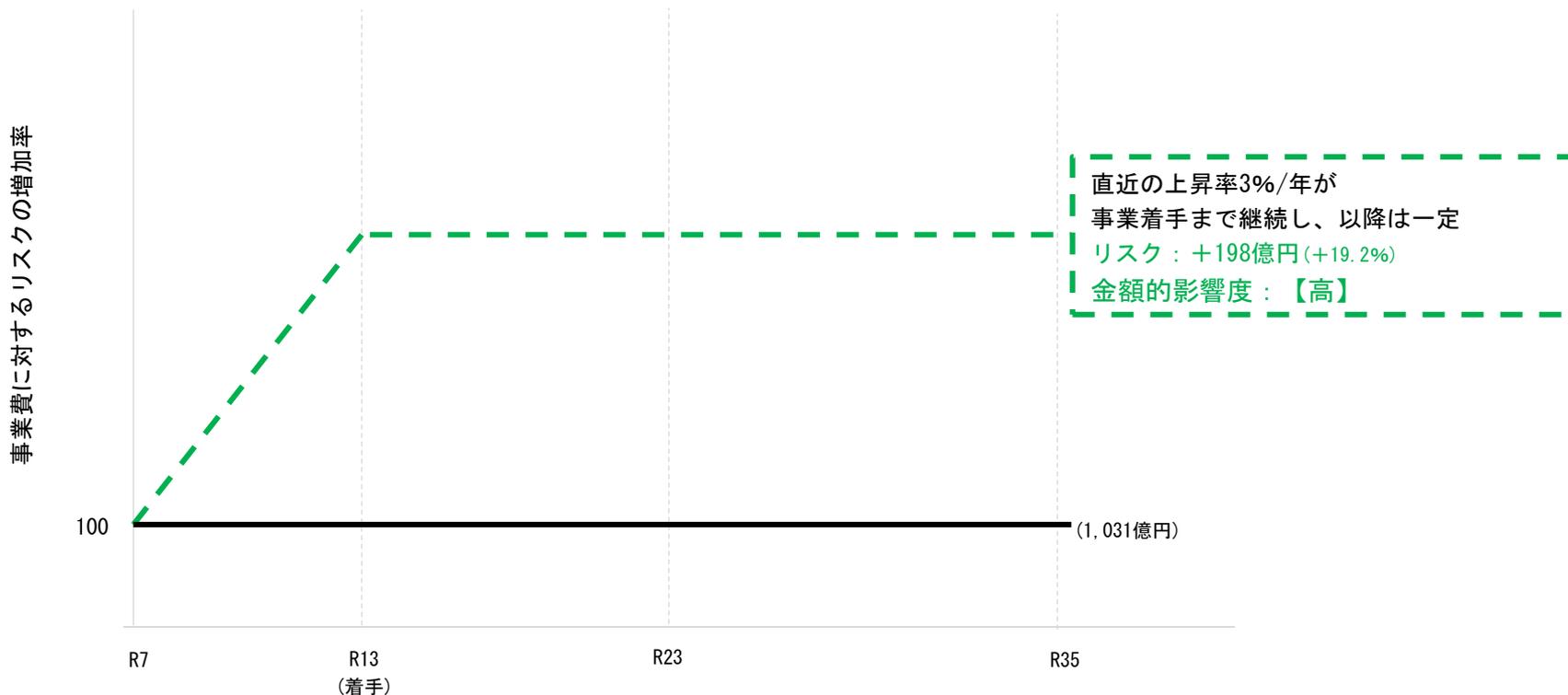
No.	想定リスク 大-中-小分類 または 想定リスクの内容	事業費内訳 積算内容・金額 (うち市費)	リスク評価							対応策		
			金額の影響度			発生確率			リスク基準			
			①	コントロール	想定内容・影響額 (うち市費)	②	コントロール	想定内容	①×②		コントロール	対応区分
1	大分類：工事費の増加 中分類：工事費単価の増加 小分類：物価高騰 社会情勢の変化による事業費増加 (工事費高騰)	【積算内容】 物価高騰について令和7年度以降一定との想定であるため、社会情勢の変化による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円 (0億円)	高	否	【想定内容】 直近1年の物価上昇率3%が着手時期まで上昇し、以降一定で推移した場合を想定。 【影響額】198億円 (89億円)	中	否	【想定内容】 今後の社会情勢の変化によっては、リスクが生じる可能性はある。	4	否	受容	物価上昇の推移を注視し、リスク管理に努めていく。
2	大分類：用地費の増加 中分類：社会経済情勢の変化 小分類：地価高騰 地価高騰による事業費増加	【積算内容】 都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、地価高騰による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円 (0億円)	高	否	【想定内容】 地価公示等より、周辺エリアの直近1年の地価変動率平均8.5% (商業地域)、9.2% (準工業地域) が用地取得完了予定時期まで上昇し続けた場合を想定。 【影響額】139億円 (63億円)	中	否	【想定内容】 今後の社会情勢の変化によっては、リスクが生じる可能性はある。	4	否	受容	地価上昇の推移を注視し、リスク管理に努めていく。
3	大分類：事業費の増加 中分類：事業期間の延伸 小分類：地価高騰・現場管理費等増額 事業期間延伸による事業費増加	【積算内容】 都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、現時点では事業期間延伸による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円 (0億円)	中	否	【想定内容】 用地取得の遅れに伴う事業期間延伸による事業費増加が考えられるため、約8年遅延した場合の工事費高騰(地価高騰や現場管理費等増額)を想定。 【影響額】93億円 (43億円)	中	可	【想定内容】 他事業でも用地取得の遅れに伴う事業期間延伸が生じていることから、リスクが生じる可能性はある。	3	可	軽減	事業認可後、計画的な用地取得に向けて、地権者等への交渉に努めていく。
4	大分類：工事費の増加 中分類：地質・地盤 (地中) リスクの顕在化 小分類：地中障害物等 現地詳細調査に伴う設計変更による事業費増加	【積算内容】 すべての発生土が土壤汚染されている場合の増額をリスクとして計上。 また、地中障害物等が出てくる恐れがあることから、他事業の実績を考慮して、地中障害物等の撤去費用をリスクとして計上。 【事業費】90億円 (90億円)	中	否	【想定内容】 土壤汚染の撤去費用は、現計画にて、すべての発生土を土壤汚染されている見込みであるため、さらなるリスクは未計上。また、地中障害物等の撤去費用は、詳細設計・調査を実施していないため、現時点では影響額の算出は不可。 【影響額】-1億円 (-1億円)	高	否	【想定内容】 他事業でも地中障害物等が出てきていることから、リスクが発生する可能性は高い。	4	否	軽減	詳細調査を実施できるタイミングで、鉄道事業者と連携してリスク管理に努めていく。 新たな事象やリスクが発生した場合は、速やかに精査を行い、必要に応じて事業計画を見直す。
5	大分類：工事費の増加 中分類：不確定事象の発生 小分類：設計条件等の変更 調査・設計等の深度化による事業費増加 (工事費高騰)	【積算内容】 都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、現時点では調査・設計等の深度化による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円 (0億円)	中	否	【想定内容】 事前調査・設計等の深度化や周辺まちづくりなどにより、駅部周辺の支障移設や、既存函体との取付部等の施工内容・方法等が変更となった場合のリスク額を計上。 【影響額】99億円 (44億円)	中	否	【想定内容】 他事業でも事前調査等で変更が生じていることから、リスクが生じる可能性はある。	3	否	軽減	新たな事象や想定以上のリスクが発生した場合は速やかに精査を行い、必要に応じて事業計画の見直しを行う。

(参考) 工事費高騰におけるリスク管理

【概要】

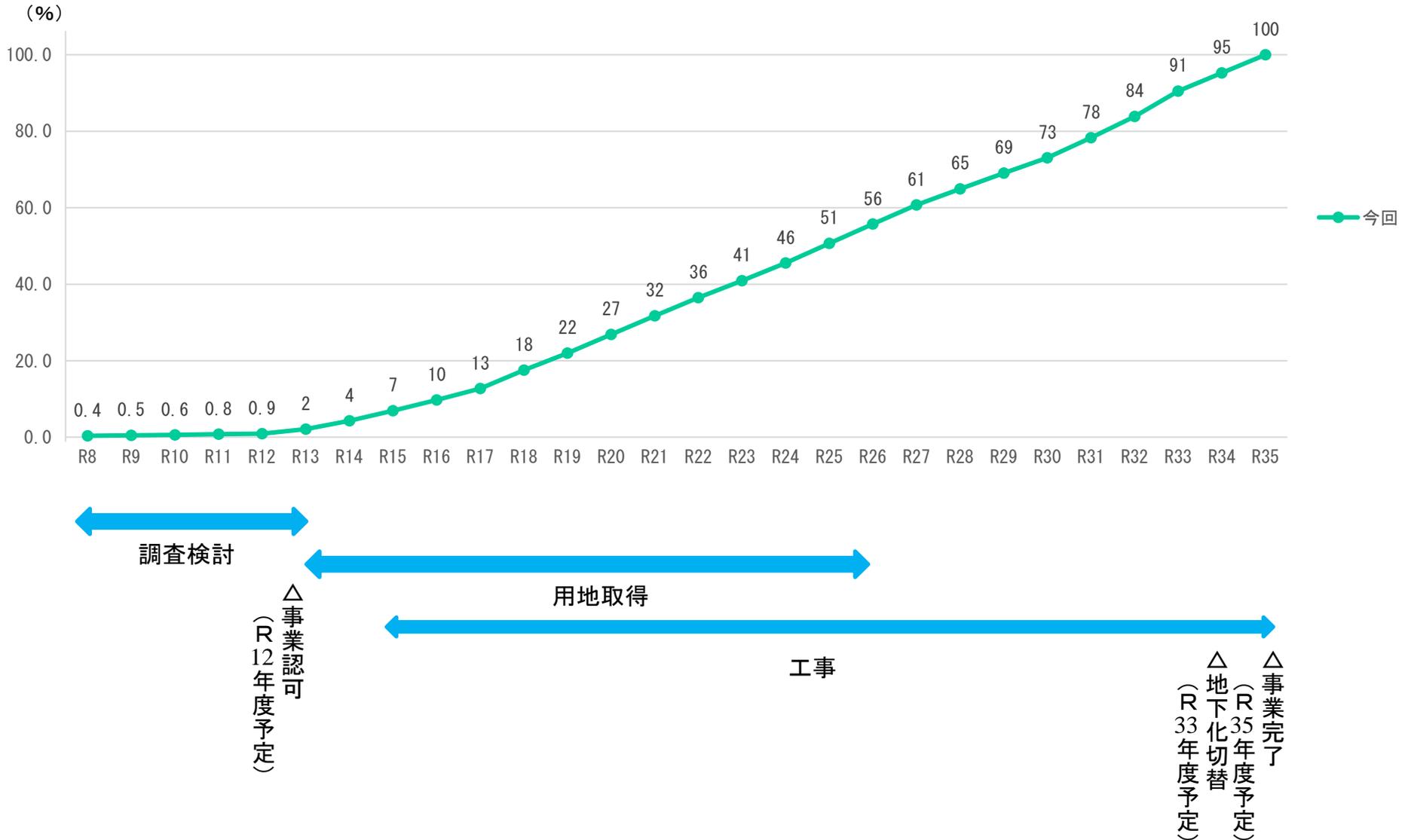
近年の物価高騰を想定し、工事費高騰リスクを算出

直近1年の物価上昇率3%が事業着手まで継続し、以降は一定となるパターンで算出



3. 事業内容・進捗 (3) 事業費の見込み

【事業進捗率・事業スケジュール(想定)】



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）

- JR片町線・東西線を地下化することにより、3箇所の踏切(うち開かずの踏切は1箇所)を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消等を図るとともに、京橋駅周辺の交通結節機能の強化や市街地の一体化を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに京橋駅周辺のまちづくりに必要不可欠な事業である。
- 「大阪城公園周辺地域まちづくり方針」において、「大阪京橋駅周辺」のまちづくりに必要な基盤整備の一つとして位置付けられるなど、本事業の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

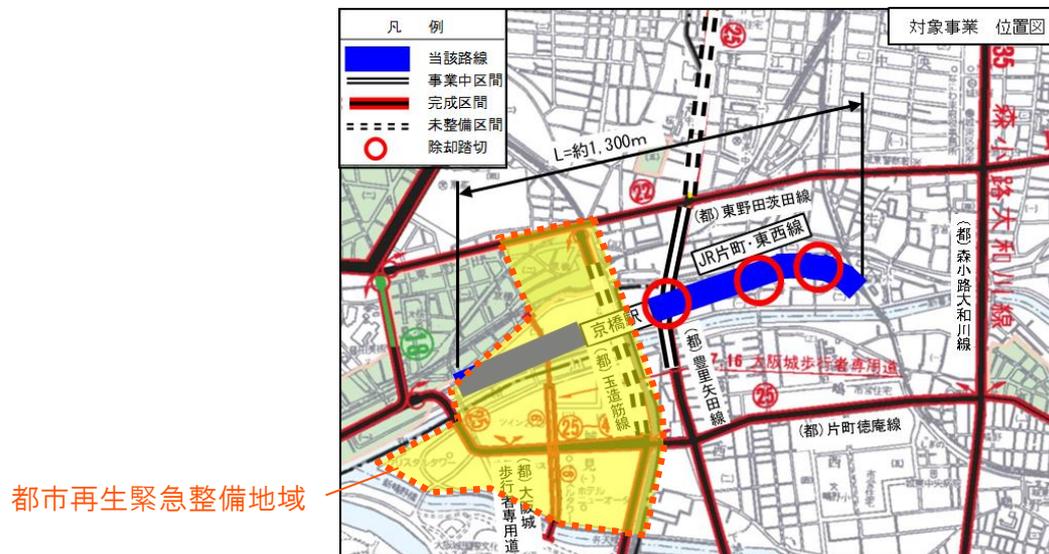
E：投資効果がない

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】

- JR片町線・東西線連続立体交差事業は、平成4年の京橋駅周辺まちづくりに関する要望を契機として平成6年より事業化に向けた検討が開始された。平成12年度には着工準備採択がなされ、引き続き調査・検討を進めていたが、本市の厳しい財政状況や周辺エリアにおける民間開発の状況等を勘案し、選択と集中の観点から平成26年度には建設事業評価有識者会議での意見も踏まえて事業休止とした。
- 平成29年8月に京橋駅周辺が都市再生緊急整備地域※に指定されたことや、令和4年12月に策定された「大阪のまちづくりグランドデザイン」では大阪城・周辺エリアとして魅力ある複合的な国際拠点の形成を推進する方針となるなど、近年、京橋駅周辺まちづくりの機運が高まっている。
- さらには、令和7年5月に策定された「大阪城公園周辺地域まちづくり方針」では、京橋駅周辺のまちづくりの基盤整備の一つとしてJR片町線・東西線連続立体交差事業が位置付けられている。

※都市再生緊急整備地域：緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域



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 移動時間短縮便益
- ② 走行経費減少便益
- ③ 交通事故減少便益

[受益者]

・ 市民 ・ 道路利用者 ・ 鉄道利用者 ・ 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<連続立体交差事業編> (令和7年2月 国土交通省 道路局 都市局)

[各種の時点及び期間]

供用年：令和34年度

交通量観測年：平成27年度

価格基準年：令和7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

4. 事業の必要性の視点 (3) 事業の投資効果 定量的効果

[分析結果]

費用便益比 B/C=1.30 (総便益B: 726.4億円、総費用C: 556.9億円)※

(その他便益含む B/C=1.45)

※ 豊里矢田線整備事業(鳴野橋含む)を含む

※ 鉄道受益相当額及び検討期間(50年間)後の用地費(現在価値化分)を控除

[費用便益比の算定]

■ 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		移動時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	その他便益	合計(その他便益含む)
事業全体 (残事業)	初年度便益(億円)	99.0	5.9	0.1	10.6	105.0 (115.6)
	便益総額の現在価値(億円)	685.4	40.5	0.5	82.3	726.4 (808.7)

■ 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)	1042.3 / 1045.3	2.0 / 2.0	1044.3 / 1047.3
投資総額の現在価値(億円)	549.4 / 556.6	0.3 / 0.3	549.7 / 556.9

■ 費用便益比の感度分析 (事業全体)

事業費 (+10%)	B/C=	1.19
事業費 (-10%)	B/C=	1.45
事業期間 (+10%)	B/C=	1.25
事業期間 (-10%)	B/C=	1.37

■ 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= 1.30(1.45)	B/C= 2.25(2.51)	B/C= 3.04(3.40)
残事業	B/C= 1.32(1.47)	B/C= 2.26(2.52)	B/C= 3.05(3.41)

■ 費用便益比の感度分析 (残事業)

事業費 (+10%)	B/C=	1.20
事業費 (-10%)	B/C=	1.47
事業期間 (+10%)	B/C=	1.26
事業期間 (-10%)	B/C=	1.39

注) 数値は基本三便益で、()内にその他便益を含む場合の費用便益比を示す。

基本三便益は移動時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を指す。

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。

事業費からは現時点でのJR受益負担額を控除している。

4. 事業の必要性の視点 (3) 事業の投資効果 定量的効果

[その他便益]

便益項目	考え方	便益額
歩行の快適性の向上	広幅員の歩道が整備されることによって生じる歩行者の快適性の向上 参考：道路投資の評価に関する指針(案)【発行：道路投資の評価に関する指針検討委員会】(平成12年1月)	9.6 億円
避難迂回の解消	災害時に踏切が遮断されている場合の避難場所への迂回の解消 参考：小規模公園費用対効果分析手法マニュアル(平成29年4月)	1.8 億円
踏切歩行の快適性の向上	踏切解消により、歩行者が自動車等と交錯せずに鉄道を横断できることによって生じる歩行者の快適性の向上 参考：連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集(平成26年3月)	3.7 億円
歩行者乗換時間の短縮	連続立体交差事業による駅位置の変更により、各鉄道駅間の移動時間を短縮 参考：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)	66.7 億円
鉄道騒音の改善	鉄道地下化により、沿線市街地に与える騒音が軽減 参考：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)	0.5 億円
		計 82.3 億円

4. 事業の必要性の視点 (3) 事業の投資効果 定量的効果

【 前回評価時 (H26) との比較 (1) 】

		前回評価(H26)	今回評価(R7)	
準拠マニュアル		費用便益分析マニュアル ＜連続立体交差事業編＞ 平成20年11月	費用便益分析マニュアル ＜連続立体交差事業編＞ 令和7年2月	
基準年		平成26年度 (2014年度)	令和7年度 (2025年度)	
供用年		平成47年度 (2035年度)	令和34年度 (2052年度)	
便益	移動時間 短縮便益	自動車利用者	504.8 億円	681.0 億円
		歩行者・自転車	5.7 億円	4.4 億円
	走行経費減少便益		24.7 億円	40.5 億円
	交通事故 減少便益	踏切事故解消	4.9 億円	0.0 億円
		交通事故減少	2.5 億円	0.5 億円
	その他便益		— 億円	82.3 億円
	総便益【B】		542.5 億円	808.7 億円
費用	連続立体交差事業費		334.0 億円	522.7 億円
	関連道路整備費・維持管理費		54.6 億円	34.2 億円
	総費用【C】		388.6 億円	556.9 億円
費用便益比(B/C)		1.40	1.30 (その他便益含め1.45)	

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]

- 地域分断解消、市街地の一体化による土地利用価値の向上
- 関連事業の誘発(都市計画道路等の整備促進、区画整理事業等の面的整備や民間投資の誘発、地域の活性化など)
- 人中心の空間の創出、地域内外の回遊性の向上、賑わい創出
- 鉄道上部空間(旧鉄道敷きなど)の有効活用
- 事業にあわせた鉄道施設の改良(駅施設のバリアフリー化)
- 地下化による沿線地域の生活環境の改善・保全(騒音など)

[受益者]

- ・ 市民
- ・ 道路利用者
- ・ 鉄道利用者
- ・ 地域社会
- ・ 地域経済

(参考)人中心の空間の創出等の事例<なんば広場>



車中心から人中心
空間再編



(参考) 定性的効果

【大阪城公園周辺地域まちづくり方針】

大阪城公園周辺地域まちづくり方針では、基盤整備の方針として次の項目が挙げられている。

●連続立体交差事業

①JR片町線・東西線の別線地下化の事業再開

●道路ネットワークの構築や交通結節機能の強化、

市街地の一体化・大街区化による土地の高度利用

②都市計画道路豊里矢田線の整備促進

③地区内南北道路の整備

④交通結節点となる駅前広場の整備

●ウォーカブルな空間の充実

⑤人中心の広場を備えた駅前空間・拠点の形成

⑥歩行者ネットワークの整備

基盤整備の方針 [大阪京橋駅周辺・大阪ビジネスパーク駅周辺]



5. 事業の実現見通しの評価

事業の実現見通しの評価：C（前回：D）

（一定の進捗は見込まれる）

- 京橋駅周辺地域は、平成29年8月に都市再生緊急整備地域に指定され、令和4年12月に策定された「大阪のまちづくりグランドデザイン」では大阪城・周辺エリアとして位置付けられ京橋及び大阪ビジネスパーク駅周辺における魅力ある複合的な国際拠点の形成を推進していくことになったことに加えて、令和7年5月に策定された「大阪城公園周辺地域まちづくり方針」では、大阪城公園周辺地域を東西都市軸の新たなヒガシの拠点として位置付けられている。また、民間事業者による再開発に向けた検討も進められている状況であり、近年、京橋駅周辺におけるまちづくりに関する機運が高まってきている。
- 併せて、大阪市内での事業中の立体交差事業の進捗が見られ、当該事業の再開の目途がたち、一定の進捗が見込まれる。

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

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：C）
（影響が大きい）

【重点化の考え方】

- ・「大阪城公園周辺地域まちづくり方針」において、「大阪京橋駅周辺」のまちづくりに必要な基盤整備の一つとして位置付けられていることから、事業化に向けて進めていく必要がある事業である。

【事業が遅れることによる影響等】

- ・鉄道の地下化による3箇所踏切の除却、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、鉄道上部空間の利用促進等の効果発現の遅れや、鉄道により分断されている市街地の一体化が遅れることとなる。

A：（事業が遅れることによる）影響が極めて大きい D：影響が極めて小さい
B：影響が大きい E：影響なし
C：影響が小さい

7. 対応方針(案)

事業継続 (B) (前回 : D) (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】

- ・ 本事業は、3箇所の踏切(うち開かずの踏切は1箇所)を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消等を図るとともに、京橋駅周辺の交通結節機能の強化や市街地の一体化を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに京橋駅周辺のまちづくりに必要不可欠な事業である。
- ・ また、近年、京橋駅周辺におけるまちづくりに関する機運が高まってきているとともに、大阪市内での事業中の立体交差事業の進捗が見られ、本事業の再開の目途がたってきたところである。
- ・ さらに、本事業は「大阪城公園周辺地域まちづくり方針」において、「大阪京橋駅周辺」のまちづくりに必要な基盤整備の一つとして位置付けられていることから、事業化に向けて進めていく必要がある。
- ・ 以上より、予算の範囲内で着実に継続実施する「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)

今後は事業を再開し、関係機関と協議調整を行い、事業着手に向けて、まずは早期の都市計画決定をめざす。