

【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】 4回目

【前回実施年度】 令和2年度

【事業種別】 街路事業

【事業名】 淀川北岸線（菅原）整備事業

令和7年12月

建設局

担当連絡先
道路河川部街路課
(06-6615-6754)

目次

1. 事業概要・目的
2. 事業の進捗状況
3. 事業の必要性の視点
 - (1) 事業の必要性の評価
 - (2) 事業の投資効果(定量的効果・定性的効果)
4. 事業の実現見通しの視点
 - (1) 事業の実現見通しの評価
 - (2) 事業進捗の推移
 - (3) 事業進捗率(全体事業費)
 - (4) 事業の進捗見込み
 - (5) 事業が長期化している理由
5. 事業の優先度の視点の評価
6. 対応方針(案)
7. 今後の取組方針(案)

1. 事業概要・目的

【事業目的】

- 機能的・効率的な幹線道路ネットワークの形成
- 自動車交通流の円滑化
- 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:昭和 54年 2月 14日)

■ 延長・幅員等(街路整備事業(新設))

延長 : 1,190m
幅員 : 22m
車道 : 4車線(片側2車線)
歩道 : 有(両側)

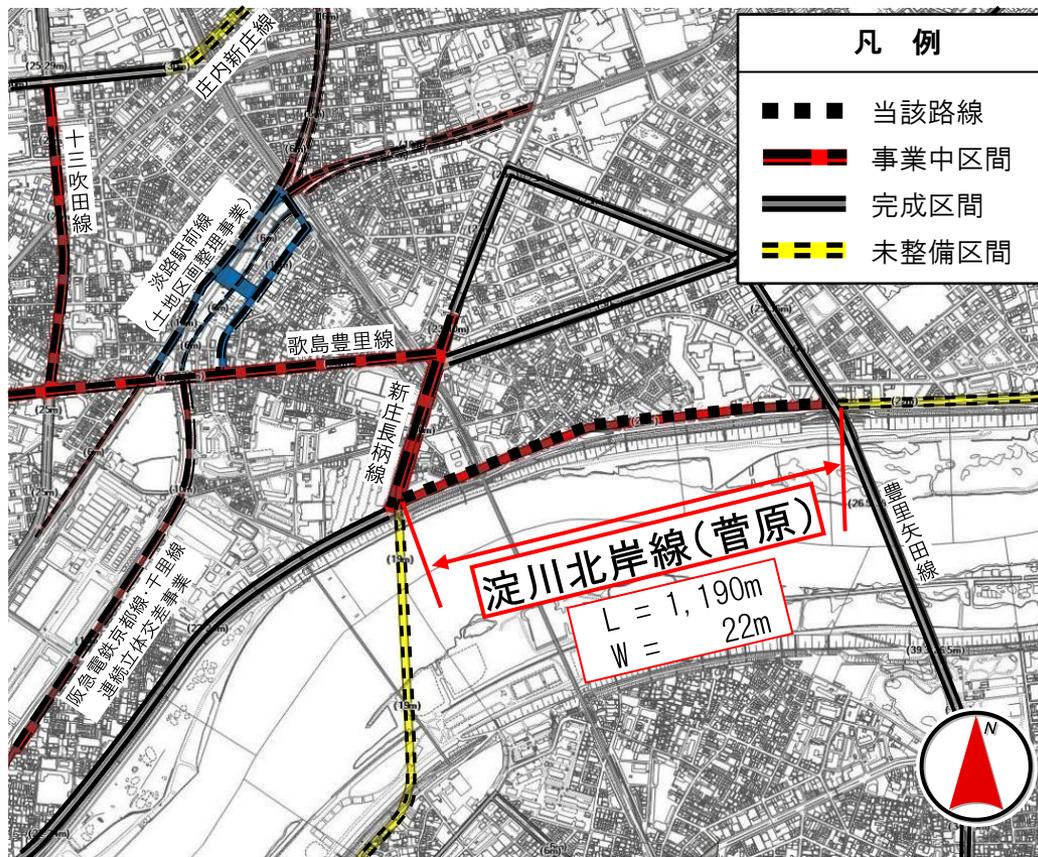
■ 事業期間

平成13年度～令和22年度
(前回評価時:～令和12年度)

■ 事業費

165億円
(前回評価時:147億円)

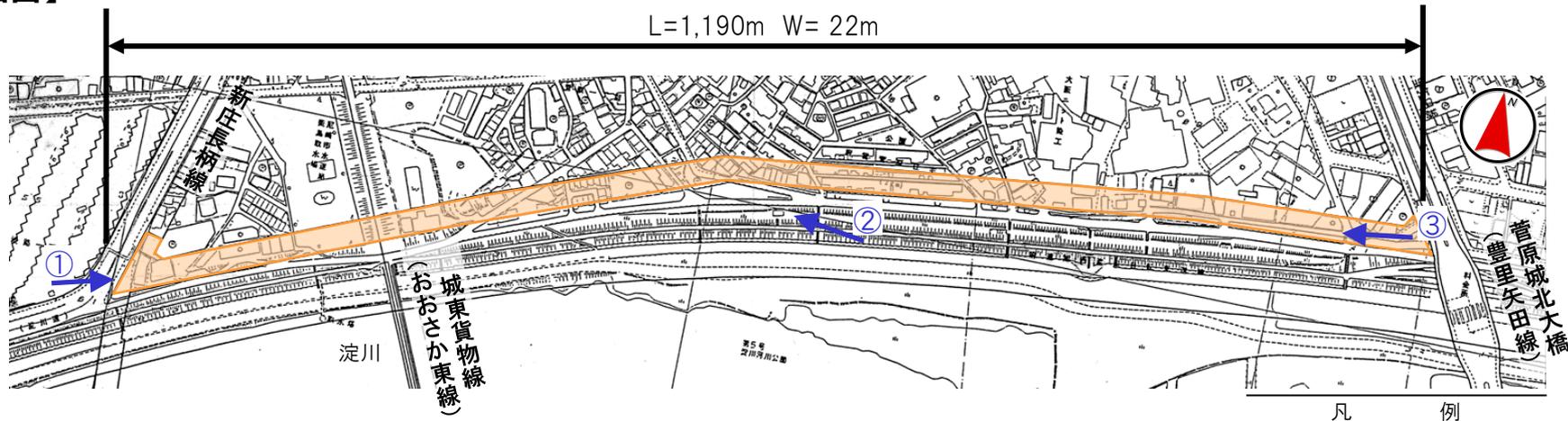
【位置図】 東淀川区東淡路1丁目～菅原2丁目



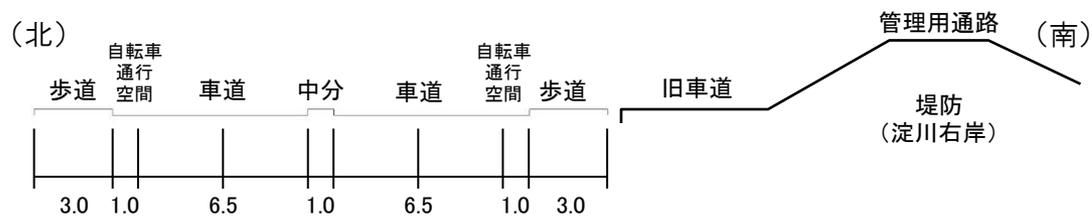
1. 事業概要・目的



【平面図】



【断面図】



- 凡 例
- : 事業区域
 - : 写真撮影位置・方向

1. 事業概要・目的

【背景・課題】

- ・ 本路線は、本市北部を東西に連絡する幹線道路を新設するものであり、新大阪や梅田周辺の市街地から近畿自動車道を介して北摂エリアとのネットワークを形成する道路である。
- ・ 本路線周辺では、淡路駅周辺土地区画整理事業や阪急京都線・千里線連続立体交差事業、都市計画道路の整備が進められており、これらの事業と連携した道路ネットワーク強化にも寄与する路線である。
- ・ 本路線は、上記ポテンシャルを有しながら、大阪市地域防災計画に基づく避難路の計画路線や無電柱化推進計画における無電柱化対象路線として指定されており、道路整備(歩車道整備・無電柱化)を行うことによって、自動車交通流の円滑化とともに、“安全な歩行者空間の確保”、“安全な避難空間の確保”等を図る必要がある。

【事業目的】

- ・ 本事業区間の整備により、本市北部における機能的・効率的な幹線道路ネットワークを形成し、自動車交通流の円滑化を図るとともに、歩行者空間の整備や無電柱化による歩行者の通行安全環境、都市防災機能の向上を図る。

【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。

■ 淀川北岸線(菅原)整備事業に係る大阪市における関連計画

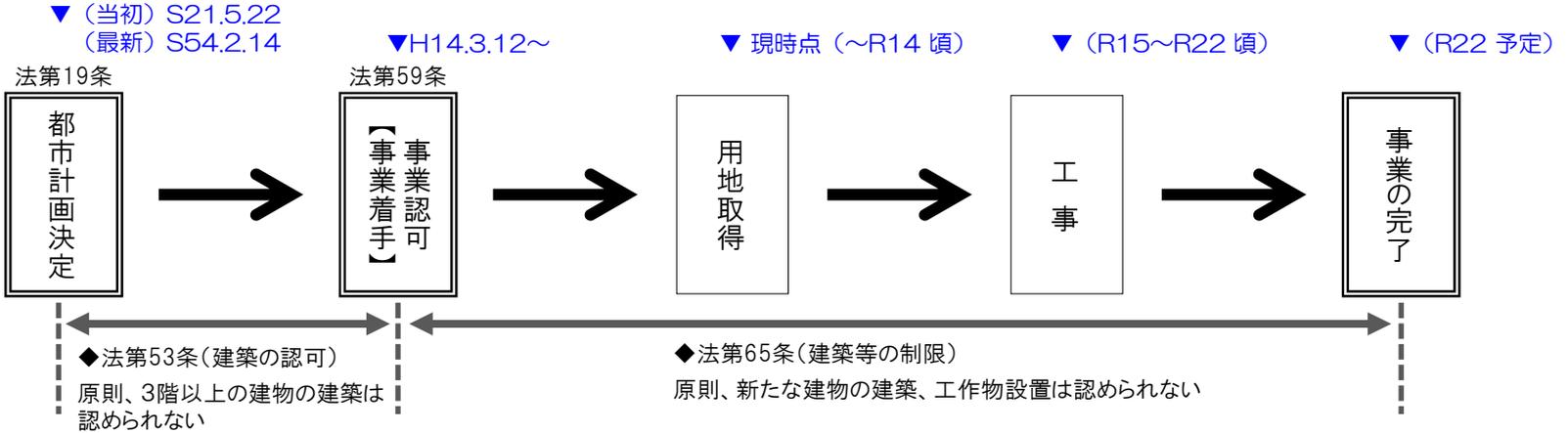
計画名等	策定年度	位置付け
大阪市地域防災計画	令和6年度	避難路(整備後、避難路として指定予定) ^{※1}
大阪市無電柱化推進計画	平成30年度	第5章3節 ①都市防災機能の向上 ^{※2}

※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。

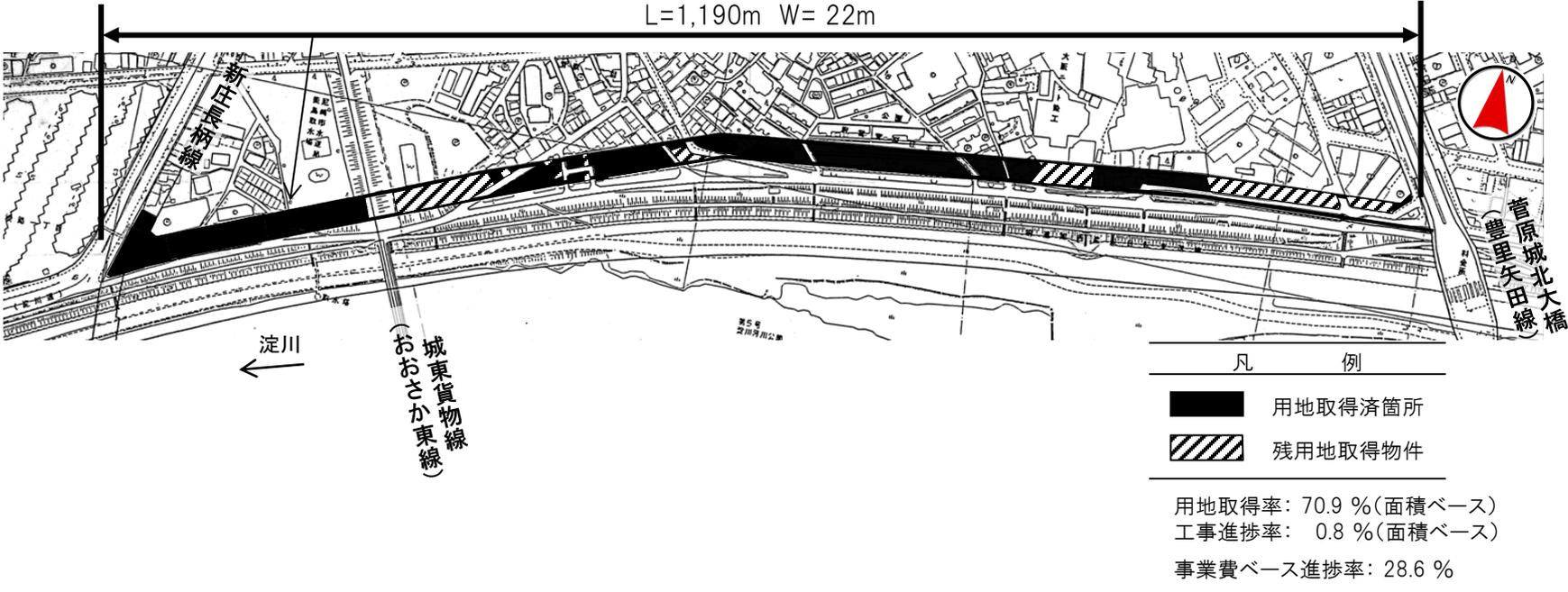
※2 都市計画事業にあわせて無電柱化することとされており、道路整備にあわせて無電柱化に取り組む。

2. 事業の進捗状況

【事業の流れ】



【進捗状況】



3. 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、本市北部における東西方向の幹線道路ネットワークを形成し、自動車交通流の円滑化を図るとともに、歩行者通行空間の整備による安全な歩行者空間の確保、避難路整備による安全な避難空間の確保が関連計画からも求められており、本事業の必要性は高い。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・ 本路線に近接する新大阪駅周辺地域(都市再生緊急整備地域、新大阪駅・十三駅・淡路駅)においては、「新大阪駅周辺地域まちづくり方針(令和7年6月)」が策定され、方針実現に向けた各種整備が加速することから、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も高まっている。

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

3. 事業の必要性の視点 (2)事業の投資効果(定量的効果・定性的効果)

【事業規模】

- ・ 街路整備事業(新設)

延長：1,190 m

幅員： 22 m (車道：4車線(片側2車線) / 歩道：有(両側))

【事業費等】

- ・ 全体事業費

約 165 億円〔国:91億円、市:74億円〕

(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))

■ 事業費の推移

増減項目	前回評価 (事業費)	今回評価 (事業費)	増減額	増減理由
用地・建物補償費	127.2 億円	142.2 億円	+ 15.0 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	19.7 億円	22.4 億円	+ 2.7 億円	人件費・原材料費の高騰による工事費の見直し
計	146.9 億円	164.6 億円	+ 17.7 億円	

3. 事業の必要性の視点 (2)事業の投資効果(定量的効果・定性的効果)

【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
- ・ 歩行の快適性向上

[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(事業全体) $B/C = 0.71$ (総便益B:117億円、総費用C:165億円)

費用便益比(残事業) $B/C = 1.41$ (総便益B:117億円、総費用C: 83億円)

※従来の事業再評価では、事業全体のB/Cをもって事業の投資効果を評価しているが、「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)」に基づきB/Cを算出した結果、事業全体のB/Cが1.0未満となるため、この度、残事業のB/Cとあわせて事業の投資効果を評価する

3. 事業の必要性の視点 (2)事業の投資効果(定量的効果・定性的効果)

【時点及び期間】

供用年:令和23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

【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	歩行快適性向上便益	小計
事業全体	初年度便益	6.8	0.8	0.2	2.9	10.6
残事業	便益総額の現在価値	73.0	8.8	1.9	34.0	117.6

■ 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	事業全体	148.8	1.8	150.6
	残事業	104.5	1.8	106.2
投資総額の現在価値	事業全体	164.5	0.4	164.9
	残事業	82.7	0.4	83.2

※維持管理費:約42百万円/年[市道:2.91百万円/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)
B/C	事業全体	0.71 [※]	1.55	2.73
	残事業	1.41	3.14	6.07

※前回再評価(R2)時点のB/C:1.91

(物価高騰等による事業費増や期間延伸、将来交通量の減少等により減少)

■ 現況交通量等^{※1}

		H27現況	77 百台/日
推計交通量 ^{※2}	R22計画(整備前)		38 百台/日
	R22計画(整備後)		116 百台/日

※1 淀川北岸線(菅原)は新設道路のため、現況及び整備前交通量は並走路線(片側1車線(両側2車線)道路)の値。また、並走路線はセンサス対象外のため現地調査結果なし。

※2 国土交通省にてH27現況ODから算出されたR22将来ODをもとに大阪市全域のネットワークを用いて交通量配分を実施した結果(令和5年度以降の交通量推計は本手法にて実施)

■ 費用便益比の感度分析(残事業)

交通量 (+10%)	B/C=	1.52
交通量 (-10%)	B/C=	1.31
事業費 (+10%)	B/C=	1.29
事業費 (-10%)	B/C=	1.57
事業期間(+10%)	B/C=	1.29
事業期間(-10%)	B/C=	1.55

3. 事業の必要性の視点 (2)事業の投資効果(定量的効果・定性的効果)

「残事業の投資効率性」による評価について

- 国土交通省から発出されている費用便益分析マニュアル及び技術指針において、事業の再評価では、事業全体の投資効率性と残事業の投資効率性の両者により評価し、残事業の投資効率性を事業継続・中止の判断材料とされている。
- 残事業のB/Cが1.0以上であることをもって、事業の投資効果がある、と評価する。

■ 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)

(2) 再評価における費用便益分析

再評価に際して行う費用便益分析は、原則として、「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者による評価を実施する。

「残事業の投資効率性」の評価にあたっては、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出する。

■ 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(令和7年9月 国土交通省)

第2項 再評価

○再評価における費用便益分析は、原則として、「残事業の投資効率性」と「事業全体の投資効率性」の両者による評価を実施する。

(再評価における費用便益分析の考え方)

- 再評価における費用便益分析としては、事業継続による投資効率性を評価する「残事業の投資効率性」と、事業全体の投資効率性を評価する「事業全体の投資効率性」の2つの考え方がある。
- 前者は、投資効率性の観点から、事業継続・中止の判断にあたっての判断材料を提供するものであり、後者は、事業全体の投資効率性を再評価時点で見直すことによって、事業の透明性確保、説明責任の達成を図るものである。
- 「残事業の投資効率性」の評価にあたっては、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に今後追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象とし、事業を「継続した場合(with)」と「中止した場合(without)」を比較する。
- 「事業全体の投資効率性」の評価にあたっては、再評価時点までの既投資額を含めた総事業費と既発現便益を含めた総便益を対象とし、事業を「継続した場合(with)」と「実施しなかった場合(without)」を比較する。
- 詳細については、「第6節 再評価における留意事項」参照。

第2項 再評価結果の取り扱い

- 費用便益分析などの事業の投資効果、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業進捗の見込みなどをもとに、事業の継続・中止を判断する。
- 再評価の結果における、投資効率性の取り扱いは以下のとおりとする。
 - なお、事業評価は、事業の投資効率性や波及的影響、実施環境といった多様な視点から総合的に行うべきものであることに留意すること。
- ①「残事業の投資効率性」が基準値以上の場合
 - 「事業全体の投資効率性」が基準値以上の場合は、事業は継続。基準値未満の場合は、基本的に継続とするが、事業内容の見直し等を行う。
- ②「残事業の投資効率性」が基準値未満の場合
 - 「事業全体の投資効率性」が基準値以上の場合は、事業内容の見直し等を行った上で対応を検討する。基準値未満の場合は基本的に中止とする。

(再評価における費用便益分析の評価結果の取り扱い)

- 「残事業の投資効率性」及び「事業全体の投資効率性」の評価結果の取り扱いは、下表のような対応を基本とする。

表 2-8 再評価における費用便益分析の評価結果の投資効率性の観点からの取扱い

残事業の投資効率性	事業全体の投資効率性	投資効率性の観点からの評価結果の取扱い
基準値以上	基準値以上	継続
	基準値未満	基本的に継続とするが、事業内容の見直し等を行う
基準値未満	基準値以上	事業内容の見直し等を行った上で対応を検討
	基準値未満	基本的に中止

3. 事業の必要性の視点 (2)事業の投資効果(定量的効果・定性的効果)

「残事業の投資効率性」による評価について

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:都市局 街路交通施設課
担当課長名:青柳 太

事業名	地高ICアクセス 都市計画道路 西野田中津線(大淀北)	事業区分	街路	事業主体	大阪市
起終点	自:大阪市北区大淀北1丁目 至:大阪市北区大淀中3丁目			延長	0.3 km
<p>事業概要:</p> <p>本路線は、現在事業中の地域高規格道路の淀川左岸線(2期)大淀出路の1次アクセス道路として、インターチェンジから都心部(東方面)へのアクセス性の向上に寄与する路線であり、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し、大阪市北区大淀北1丁目から同区大淀中3丁目までの延長 約 0.3 kmの道路拡幅整備を実施するものである。</p>					
R2年度事業化	S21年度 都市計画決定 (S50年度変更)	R3年度用地着手	R5年度工事着手		
全体事業費	約23 億円	事業進捗率	約60 %	供用済延長	- km
計画交通量	11,200 台/日				
B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年	
0.9		8.6 / 21 億円	19 / 19 億円	令和6年	
対効果 (事業全体)		事業費: 8.6 / 21 億円	走行時間短縮便益: 20 / 20 億円		
1.5 [2%]	3.6 %	維持管理費: 0.15 / 0.15 億円	走行経費減少便益: -0.49 / -0.49 億円		
1.9 [1%]		更新費: - / - 億円	交通事故減少便益: -0.23 / -0.23 億円		
対効果 (残事業)	(残事業)				
2.2					
3.4 [2%]	8.6 %				
4.3 [1%]					
<p>事業の効果等</p> <p>・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が形成されることにより、インターチェンジから都心部へのアクセス性の向上、都市内交通の円滑化を図ることができ、市街地の渋滞解消が期待される。</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>都市計画決定の手続きにおいて、周辺住民と合意形成が図られている。 2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)関連事業にも位置付けられている事業である。</p>					
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>事業継続を妥当と認める。</p>					
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>周辺環境等に特に変化はない。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>用地取得率約100%、事業進捗率約60%</p>					
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>・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ものの、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、今後は早期完了を目指し、道路改良工事等を推進していく。</p>					
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>環境負荷低減に資する取組や建設リサイクル法に基づく取組などによるコスト削減に引き続き努めながら事業を推進していく。</p>					



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値

- 本資料は、本市別路線を対象とした、過年度の国土交通省による事業再評価調書である。
- この事例では、事業全体のB/Cが1.0未満であるが、残事業のB/Cが1.0以上であることをもって、事業の継続を認めた事例である。

4. 事業の実現見通しの視点 (1)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、全体で80%未満であるが、残る用地の権利者との交渉を進め、引き続き、残用地の取得と整備工事を実施することとしており、現在の取組状況から完了予定時期を見通している。

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

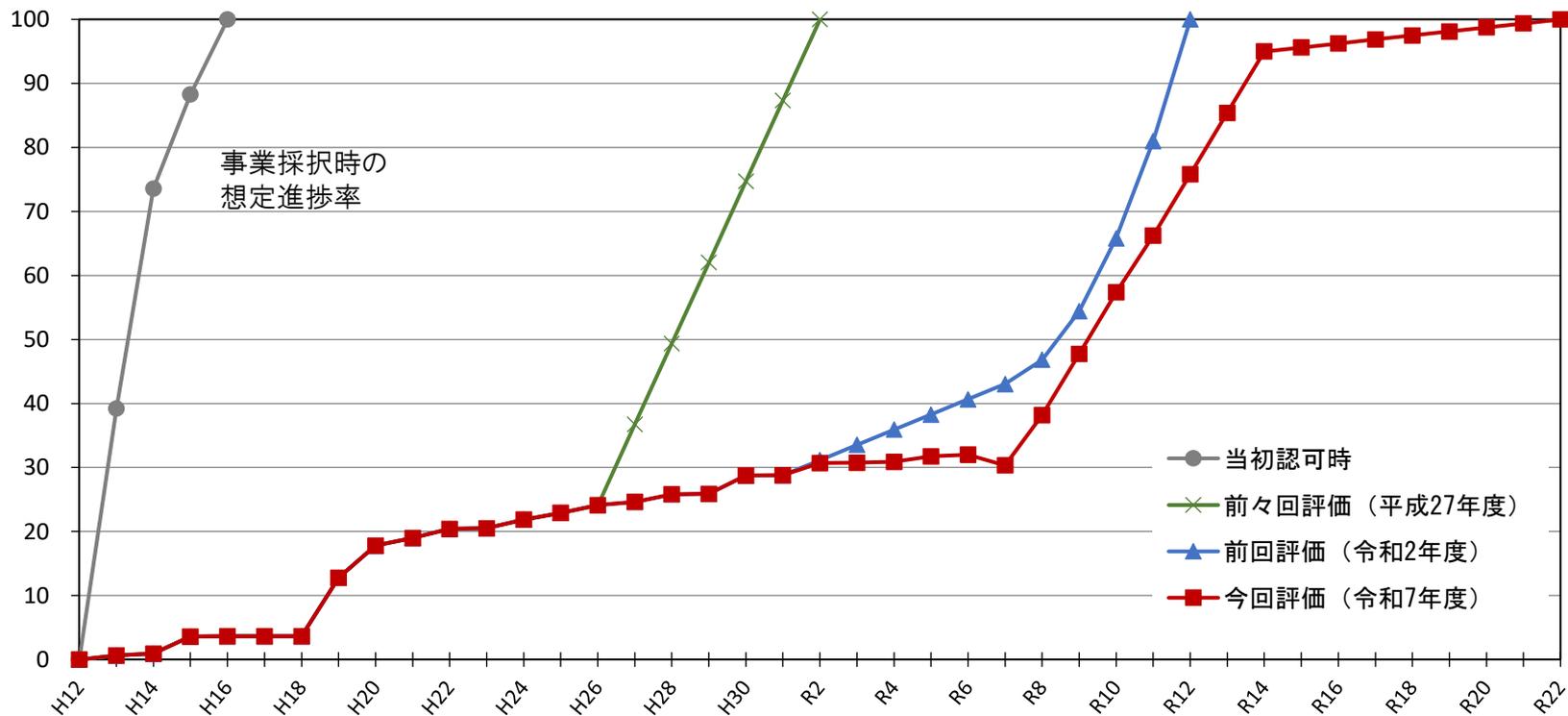
4. 事業の実現見通しの視点 (2)事業進捗の推移

	事業開始時点 (平成13年11月)	前回評価時点 (令和2年3月)	今回評価時点 (令和7年12月)
①経過及び完了予定	事業開始年度 平成13年度 完了予定年度 平成19年度	事業開始年度 平成13年度 完了予定年度 令和12年度	事業開始年度 平成13年度 完了予定年度 令和22年度
②事業規模	用地取得必要面積 20,669 m ² 整備必要面積 26,180 m ²	用地取得必要面積 20,861 m ² 整備必要面積 26,180 m ²	用地取得必要面積 20,861 m ² 整備必要面積 26,180 m ²
うち完了分	—	用地取得済面積 14,167 m ² 整備済面積 212 m ²	用地取得済面積 14,795 m ² 整備済面積 212 m ²
進捗率 (面積ベース)	—	用地取得率 68.0 % 工事進捗率 0.8 %	用地取得率 70.9 % 工事進捗率 0.8 %
③全体事業費	117 億円	146.9 億円	164.6 億円
うち既投資額	—	42.3 億円	47.0 億円
進捗率 (事業費ベース)	—	28.8 %	28.6 %

4. 事業の実現見通しの視点 (3)事業進捗率(全体事業費)

淀川北岸線（菅原）

(単位:%)

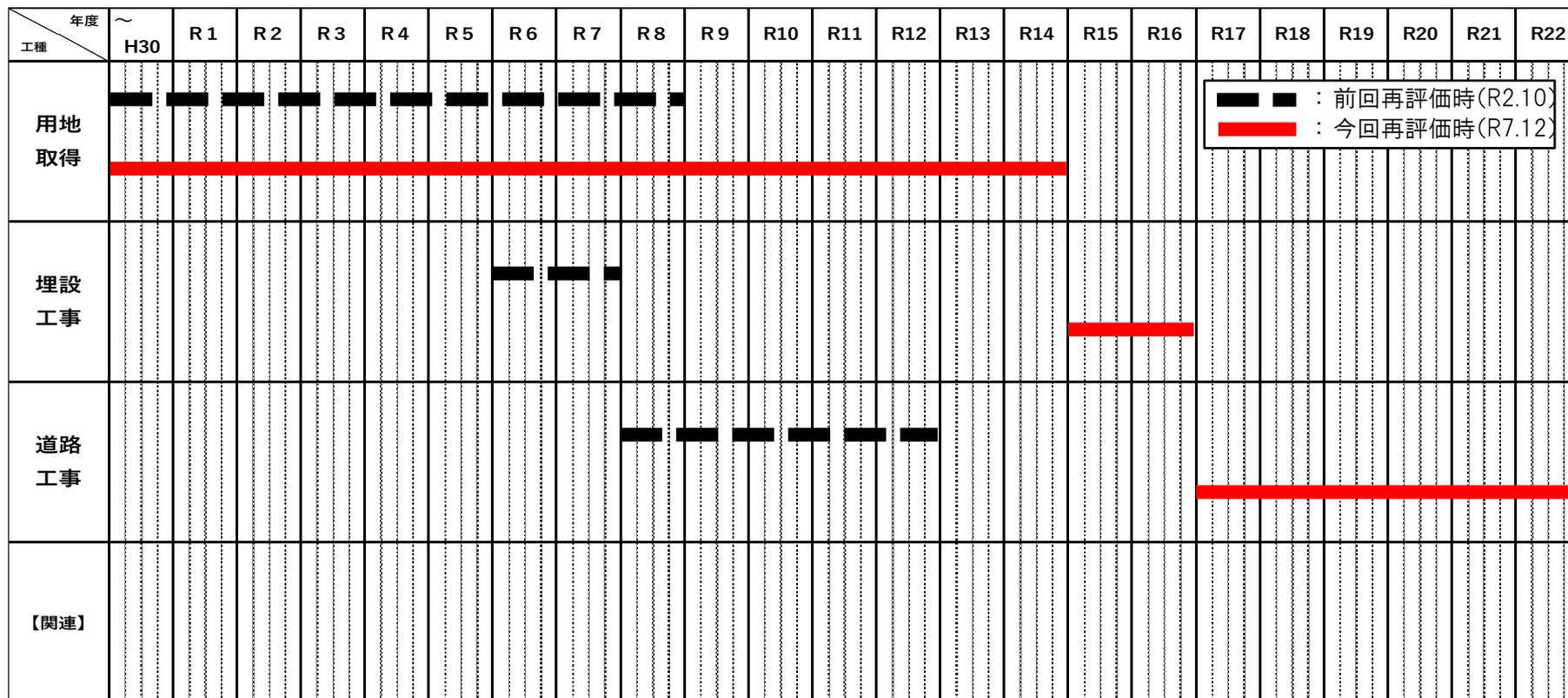


4. 事業の実現見通しの視点 (4)事業の進捗見込み

【事業規模(事業スケジュール)の変更状況とその要因】

- ・ 用地取得の遅れにより、用地取得完了予定を令和8年度から令和14年度へ延期(6年間延伸)
- ・ 用地取得期間の終盤3年間に同時並行で予定していた埋設工事及び道路工事について、工事工程の精査により、用地取得完了後に行う予定に変更(3年間延伸)
- ・ 道路工事期間を5年間から6年間に延長(1年間延伸)

以上により、事業期間を計10年間延伸する。



4. 事業の実現見通しの視点 (5)事業が長期化している理由

【事業が長期化している理由】

- ・ 厳しい財政状況を踏まえ、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。
- ・ 本路線においては、西側一方通行区間の対面通行化に向けて集中的に事業を行い、令和2年度に対面通行区間の暫定供用を開始した。
- ・ しかしながら、その後、大規模物件を含む用地交渉が難航し、前回評価時に見込んでいたスケジュールから大幅に遅れが生じた。
- ・ また、用地取得の進捗にあわせ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た。

5. 事業の優先度の視点の評価

事業の優先度の視点：B（前回から変更なし）
（影響が大きい）

【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。
- ・ 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。
- ・ 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

6. 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、本市北部における東西方向の幹線道路のネットワークを形成し、自動車交通流の円滑化及び歩行者通行等の安全性の向上を図るとともに、緊急時の避難路等として必要な事業である。
- ・ 用地取得率は約71%であり、残る用地の権利者との交渉を進め、引き続き、残用地の取得と整備工事を実施することとしており、現在の取組状況から完了予定時期を見通している。
- ・ 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。

7. 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。

■ 公共事業の評価手法に対する近年の議論

□ 公共事業評価手法研究委員会(国土交通省)

- ・ 公共事業の事業評価については、費用便益分析では十分評価できていない効果があることや、長期的に発現する効果などを評価することには課題があることなどを踏まえ、事業評価の対象範囲の見直し含め、総合評価のあり方について検討を進めていくこと。
- ・ 社会資本が果たす役割は広範でそのすべてを貨幣換算化することは困難であるが、事業の説明責任の観点から、評価手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な効果も、その旨明示したうえで、必要に応じて貨幣換算化し、参考比較のための値を設定して公表すること。

□ 建設事業評価有識者会議(大阪市)

- ・ 昔の基準による評価となっているので、もう少し実態に合わせて評価していただけないかと思います。
例えば、事故の話もそうですが、狭い区間を広くしたら交通量の増加によって交通事故の数も増えてしまうこととなるので、事故リスクとして評価するとか、もう少し多面的な評価を便益として考慮していくべきではないか。
- ・ 地域の方々が事業の必要性を理解するときには、定性的な項目の重要性を認識されることが事業を進捗するときに重要なポイントとなっていると思われる。
これらの定性的効果がどの程度の効果・便益があるのかについて、定量的に示せるよう検討いただきたい。

■ 抱える課題

- ・ 国土交通省の「費用便益分析マニュアル」による便益(基本便益※)は、交通機能の面に特化した便益であり、道路整備による“防災”、“環境”、“観光”、“沿道利用”といった効果についての評価が十分ではない。
- ・ 道路整備後における、都市部特有の発現効果、地域特性に応じた効果を評価する手法が確立されていない。

※ 「費用便益分析マニュアル(国交省)」による基本便益

走行時間短縮便益

道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定するもの。

走行経費減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定するもの。

交通事故減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定するもの。

■ “大阪市版”策定の必要性・目的

- ・ 都市部特有の発現効果や地域特性を踏まえた発現効果など、多様な道路整備効果を可能な限り貨幣換算化し、地域・沿道の方々に対して道路事業の有効性をご理解いただく。

→ 「費用便益分析マニュアル(大阪市版)」の策定に向け、検討を進める。

区分	便益名	概要
① 基本便益	走行時間短縮便益	交通3便益 (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 都市局に基づく)
	走行経費減少便益	
	交通事故減少便益	
	歩行快適性向上便益	都市内道路における「歩きやすさの向上」に対する価値評価を金銭表現したもの
② 参考便益	時間信頼性向上便益	「道路・街路事業の費用便益分析における計測すべき便益の範囲について(令和7年2月27日事務連絡)」に基づき、“参考値”として算定
	CO2排出量削減便益	<ul style="list-style-type: none"> ■ 時間信頼性向上便益 所要時間信頼性の向上による移動時間短縮を金銭表現したもの ■ CO2排出量削減便益 環境改善便益として道路整備の有無による環境への影響を金銭表現したもの
③ その他便益	沿道機能向上便益	市街地における道路整備による沿道の諸機能(アクセス機能等の利便性)と環境条件(空間確保等)の向上に伴う土地評価(地価)の上昇分を金銭評価したもの
	都市防災性向上便益	対象道路の整備に伴い避難路周辺の建物を不燃化することにより、周辺火災から避難路の安全性を確保し、火災の延焼を遮断する効果が発揮されることを金銭表現したもの
	歩行安全性向上便益	歩道設置による歩行者事故の減少を金銭表現したもの

■ 事業の投資効果(定量的効果)

[効果目的]

① 基本便益

- ・ 交通円滑化効果
 - ・ 走行時間短縮便益
 - ・ 走行経費減少便益
 - ・ 交通事故減少便益
- ・ 歩行快適性向上

+

② 参考便益

- ・ 環境改善(CO₂排出量の抑制)
- ・ 移動時間の信頼性向上(移動のために見積もる余裕時間の短縮)

③ その他便益

- ・ 沿道機能の向上(地価上昇効果)
- ・ 都市防災性向上(災害時における避難可能人口の増加)
- ・ 歩行安全性向上

[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)
- ・ 秋田県版 道路事業 費用便益分析マニュアル (令和2年3月 秋田県建設部)
- ・ 都市防災総合推進事業(都市防災不燃化促進)事業評価マニュアル(国土交通省)

[分析結果]

- ・ 費用便益比(事業全体) $B/C = 0.89$ (総便益B:146億円、総費用C:165億円)
- ・ 費用便益比(残事業) $B/C = 1.76$ (総便益B:146億円、総費用C: 83億円)

■ 便益(B)の算定 (※事業全体と残事業は同額 (社会的割引率:4%))

① 基本便益 (交通3便益+歩行快適性向上便益)

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	歩行快適性向上便益	小計
事業全体	初年度便益	6.8	0.8	0.2	2.9	10.6
残事業	便益総額の現在価値	73.0	8.8	1.9	34.0	117.6

② 参考便益

項 目		環境改善便益(CO2)	時間信頼性便益	小計
事業全体	初年度便益	0.0	1.5	1.6
残事業	便益総額の現在価値	0.3	16.3	16.5

③ その他便益

項 目		沿道機能向上便益	防災性向上便益	歩行安全性向上便益	小計	合計 (①+②+③)
事業全体	初年度便益	22.0	0.0	0.0	22.0	34.2
残事業	便益総額の現在価値	11.8	0.1	0.1	11.9	146.1

■ 費用(C)の算定

(事業全体/残事業 (社会的割引率:4%))

項 目		事業費	維持管理費※	合計
投資総額の単純合計	事業全体	148.8	1.8	150.6
	残事業	104.5	1.8	106.2
投資総額の現在価値	事業全体	164.5	0.4	164.9
	残事業	82.7	0.4	83.2

※維持管理費:約42百万円/年
[市道:2.91百万円/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

項 目		① 基本便益 +歩行快適性向上便益	① 基本便益 +歩行快適性向上便益 + ② 参考便益	① 基本便益 +歩行快適性向上便益 + ② 参考便益 + ③ その他便益
B/C	事業全体	0.71	0.81	0.89
	残事業	1.41	1.61	1.76

■ 費用便益比の感度分析 (残事業)

交通量 (+10%)	B/C=	1.88
交通量 (-10%)	B/C=	1.64
事業費 (+10%)	B/C=	1.60
事業費 (-10%)	B/C=	1.95
事業期間 (+10%)	B/C=	1.61
事業期間 (-10%)	B/C=	1.92

① 歩行快適性向上便益 (参照: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))

- ・ 「住居系」：世帯数(738世帯) × 原単位(151,000円/世帯) = 111,438,000円
- ・ 「商業・業務系」：延床面積(32,701㎡) × 原単位(5,300円/㎡) = 173,315,300円
- 単年便益(「住居系」+「商業・業務系」)：111,438,000円 + 173,315,300円 = 284,753,300円 ≒ 2.85 億円
- 現在価値化(50年間(供用開始 令和23年度))：33.97 億円

③ 沿道機能向上便益 (参照:秋田県版 道路事業 費用便益分析マニュアル(令和2年3月 秋田県建設部))

- ・ R7現在：平均路線価(123.5千円/㎡) × 沿道延長(1,190m) × 影響幅(50m) = 7,348,250千円
- ・ R23供用時：R7平均路線価(123.5千円/㎡) × 路線価上昇率(1.3) × 沿道延長(1,190m) × 影響幅(50m) = 9,552,725千円
- 単年便益(R23-R7)：9,552,725千円 - 7,348,250千円 = 2,204,475千円 ≒ 22.04億円
- 現在価値化(初年度(供用開始 令和23年度)のみ)：11.77 億円

都市防災性向上便益 (参照:都市防災総合推進事業(都市防災不燃化促進)事業評価マニュアル(国土交通省))

- ・ 延焼遮断効果：0 千円 ※当該路線は河川(淀川)沿いの道路であるため、延焼遮断効果は見込まれない
- ・ 人命保護効果：7,849 千円
- 単年便益：7,849千円 ÷ 9.2年(地震再来周期) ≒ 0.01 億円
- 現在価値化(50年間)：0.10 億円

歩行安全性向上便益

- ・ 歩道設置による事故減少量(0.0102件/年km) × 人命の価格換算額(48,079千円/人) × 区間延長(1.19km) = 583.1千円
- 単年便益：583.1 千円 ≒ 0.01 億円
- 現在価値化(初年度(供用開始 令和23年度)のみ)：0.07 億円