【資料４】

【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】　２回目

【前回実施年度】令和4年度

【事業種別】　　街路事業

【事業名】　福町十三線立体交差事業（阪神なんば線）

令和８年11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）前回評価の概要（R4）

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）事業内容
（2）事業の財源・流れ等
（3）事業の進捗状況
（4）事業進捗の見込み
（5）事業費の見込み
（6）まとめ

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】

・交差する都市計画道路福町十三線等の２箇所の踏切（歩行者ボトルネック踏切）を除却する。
・交通円滑化及び踏切事故の解消、福駅周辺地域の一体化を図る。
※国河川事業（阪神なんば線 淀川橋梁改築事業）の一部を共同事業として実施

【事業概要】

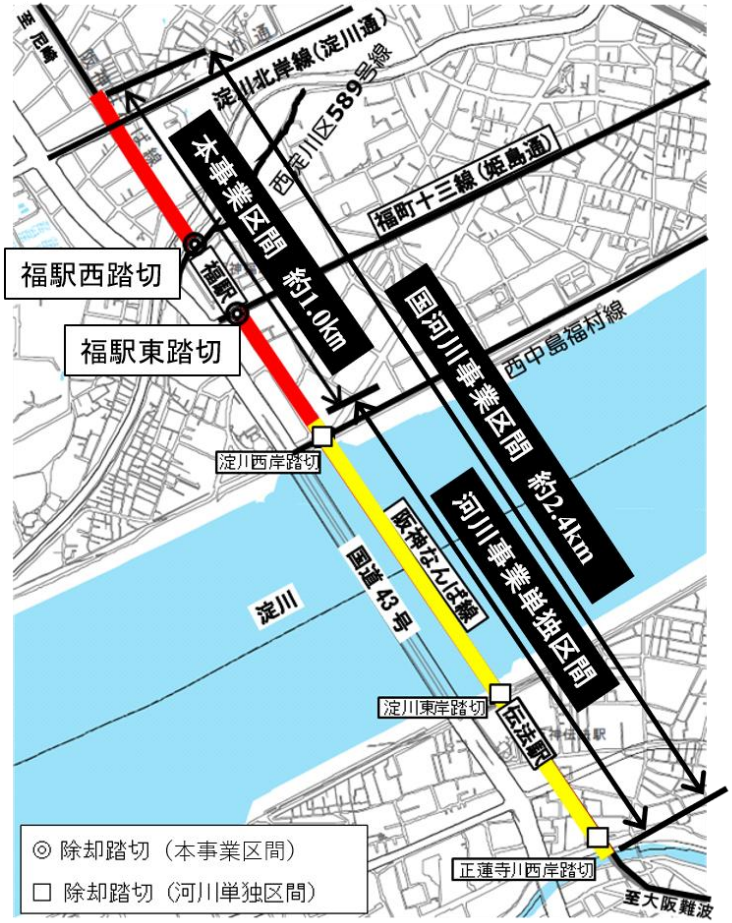
◆事業主体
大阪市

◆立体交差事業
延長：約1.0ｋｍ
踏切除却数：２箇所
高架化駅数：１駅
施工方法：高架化（仮線方式）

◆事業期間
平成30年度～令和15年度予定
（前回評価時：令和13年度）

◆事業費（街路事業費）
約105億円（うち都市側負担92億円）
（前回評価時：約71億円（うち都市側負担62億円））

【位置図】　西淀川区大和田６丁目～福町２丁目



1．事業の概要 （2）前回評価の概要（R4）

【事業費】

約62億円 （うち既投資額 約13億円、進捗率 21%）

【費用便益分析】

			前回評価（R4）
基準年			令和4年度（2022年度）
供用年			令和12年度（2030年度）
便益	移動時間短縮便益	自動車利用者	9.5 億円
		歩行者・自転車	65.8 億円
	走行経費減少便益		1.6 億円
	交通事故減少便益	踏切事故解消	8.2 億円
		交通事故減少	0.1 億円
	その他便益		― 億円
	総便益【B】		85.2 億円
費用	投資総額の単純合計		61.7 億円
	投資総額の現在価値【C】		56.0 億円
費用便益比（B/C）			1.52

【評価】

事業の必要性 ： A～C

・歩行者ボトルネック踏切2箇所を除却することで、道路交通の円滑化及び踏切事故の解消

・「阪神なんば線 淀川橋梁改築事業」との共同事業であることから必要不可欠な事業

事業の実現見通し ： A

・当初予定通り仮上り線への切替えを行い、仮上り線で運行を開始しているとともに、国費を確保できていることから、令和13年度の事業完成が見込める状況

事業の優先度 ： A

・大阪市地域防災アクションプラン及び大阪市地域強靭化計画において、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする「阪神なんば線淀川橋梁改築事業」とともに推進して取り組むものとしていることから、優先的に事業を実施

【対応方針】

事業継続 ： A

・完了時期を宣言し、重点的に実施するもの

2. 事業目的 （1）目的

【目的】

- 福町十三線立体交差事業（阪神なんば線）は、本市西淀川区の阪神なんば線福駅の前後約1.0km区間を高架化することにより、**交差する都市計画道路福町十三線等の２箇所の踏切（歩行者ボトルネック踏切）を除却する**ものである。
- 本事業は、阪神なんば線の淀川に架かる橋梁において、国の直轄河川事業として実施される阪神なんば線淀川橋梁改築事業の一部を共同事業として実施することとしている。
- 本事業を実施することにより、淀川の治水対策の促進に加え、**交通円滑化及び踏切事故の解消、福駅周辺地域の一体化を図る**ことを目的としている。

〇歩行者ボトルネック踏切

自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切

歩行者ボトルネック踏切（定義）
一日あたりの踏切自動車交通遮断量[1)]と踏切歩行者等交通遮断量[2)]の和が５万以上、かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量[2)]が２万以上になる踏切。

１）踏切自動車交通遮断量
＝自動車交通量×踏切遮断時間
２）踏切歩行者等交通遮断量
＝歩行者及び自転車の交通量×踏切遮断時間



福駅西踏切



福駅東踏切

2. 事業目的 (2) 背景・課題・上位計画等

【背景・課題・上位計画等】

（道路と鉄道との立体交差関係）

- 福町十三線立体交差事業により除却される２箇所の踏切は、令和元年度に国により**歩行者ボトルネック踏切**に指定され、改良すべき踏切道として**踏切道改良促進法の指定**を受けている。
- 令和３年度からは、国の**踏切道改良計画事業補助制度に位置付け**られ、事業を実施している。

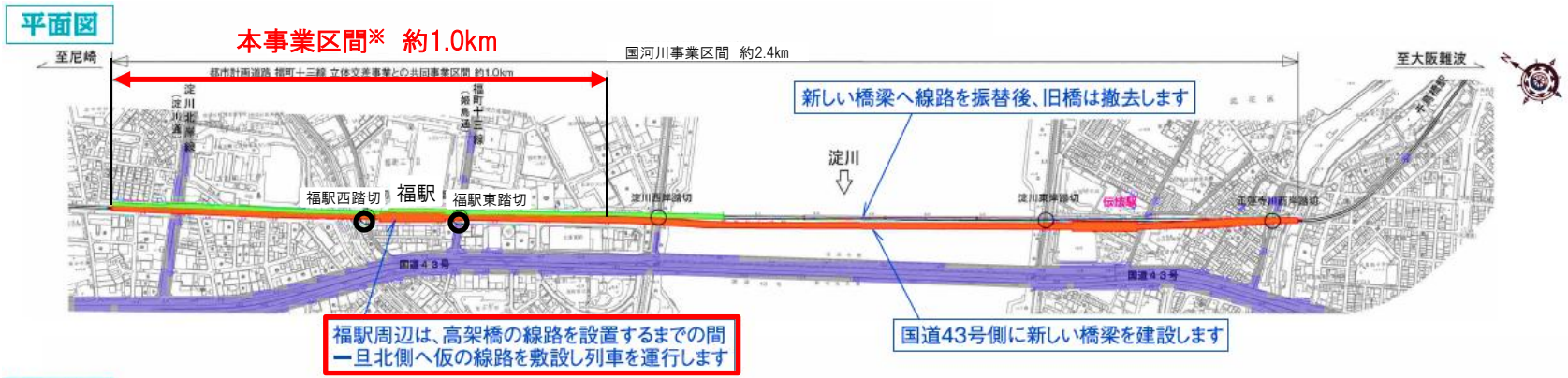
（地域防災関係）

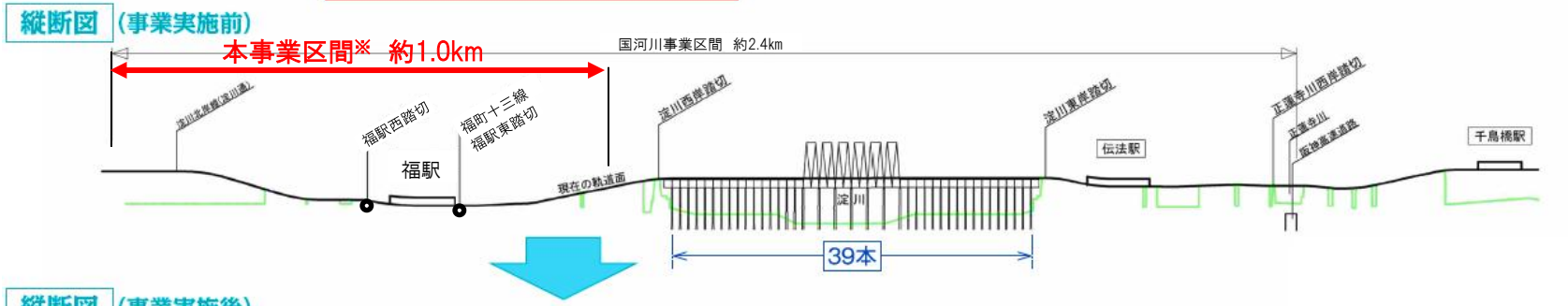
- **阪神なんば線淀川橋梁改築事業**は、平成21年３月に策定された淀川水系河川整備計画において、高潮対策や洪水を安全に流下させる対策として、**早期に完成させることが必要な事業に位置付け**られており、平成30年に本格着手した。
- 大阪市地域防災計画に基づき令和７年10月に策定された**大阪市地域防災アクションプラン**Ver.2.2及び**大阪市強靭化地域計画**Ver.2.2において、**「福町十三線立体交差事業の実施により、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする『阪神なんば線淀川橋梁改築事業（国直轄河川事業）』を推進」するものと位置付け**られている。

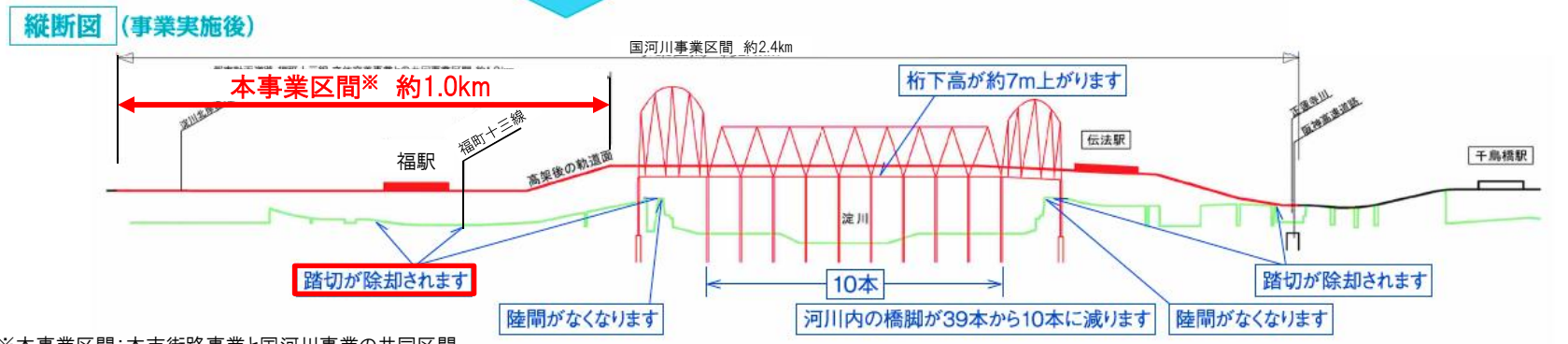
3. 事業内容・進捗 （1）事業内容

【事業内容】

事業延長　　：　約 1.0 ｋｍ
除却される踏切　：　福駅東踏切（福町十三線）、福駅西踏切（西淀川区第589号線）
高架化される駅　：　福　駅







※本事業区間：本市街路事業と国河川事業の共同区間

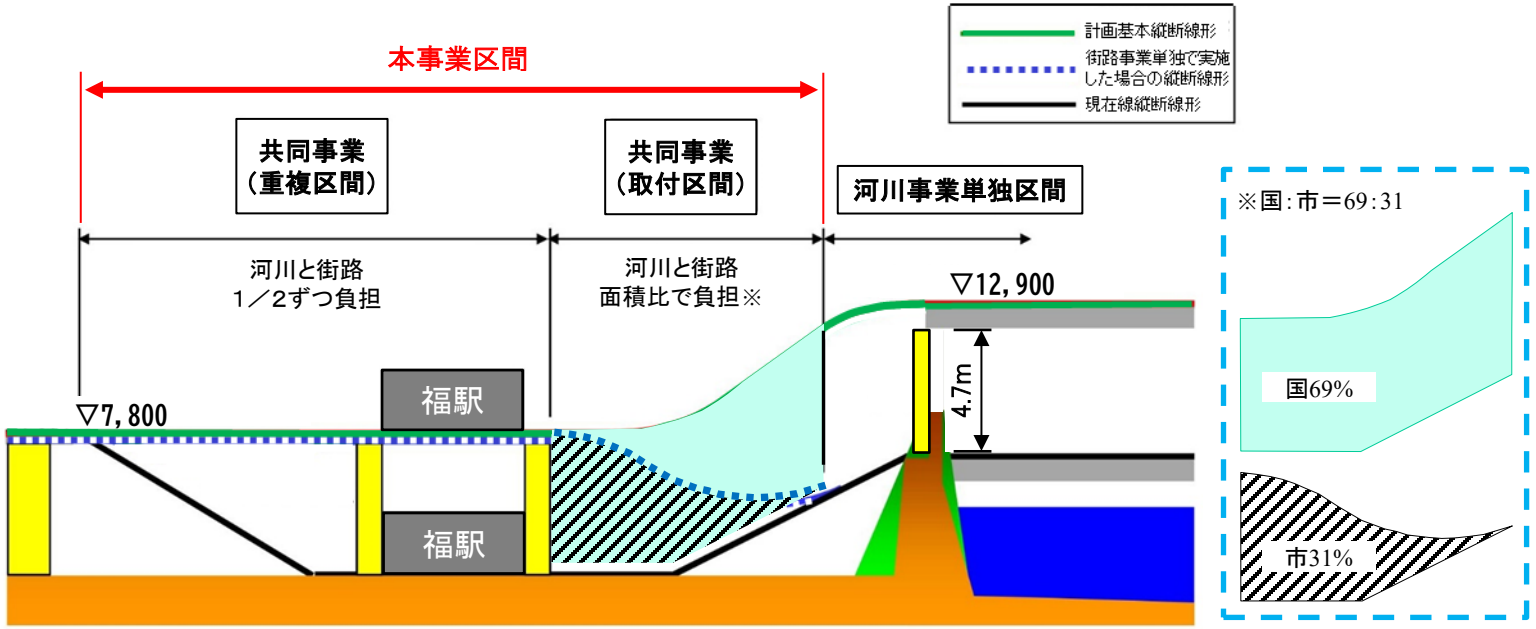
3. 事業内容・進捗　(2) 事業の財源・流れ等

【河川事業（国）と街路事業（本市）における費用負担の考え方】

事業区間全体を河川事業単独区間、共同事業（取付）区間及び共同事業（重複）区間の3つに区分して、下記の内容でそれぞれの費用を負担

- 河川事業単独区間　：　河川事業負担
- 共同事業（取付）区間　：　河川事業と街路事業で縦断面図の面積比（国：市＝69：31）に応じて負担割合を決定
- 共同事業（重複）区間　：　河川事業と街路事業で1/2ずつ負担

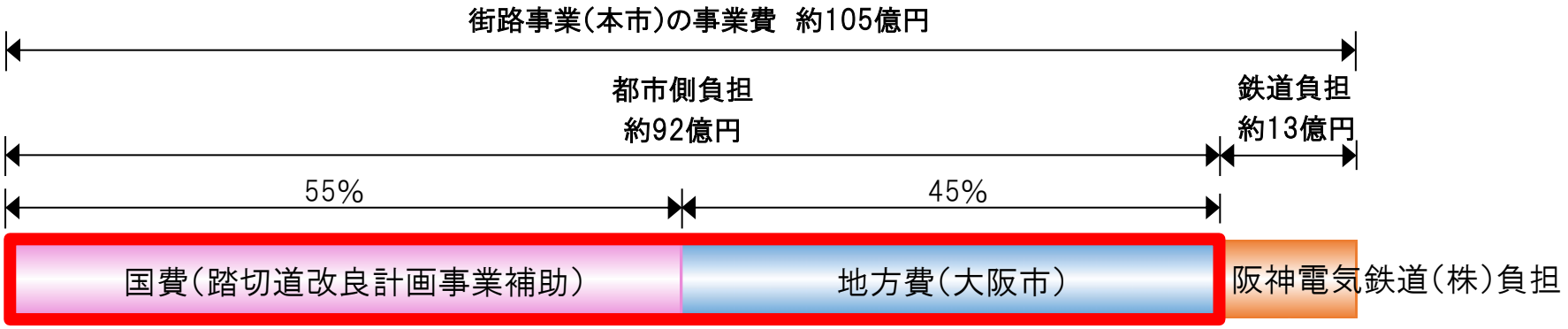
街路事業（本市）の事業費の財源内訳はp9参照



3. 事業内容・進捗 (2) 事業の財源・流れ等

【財源】

- 街路事業（本市）の事業費： 約１０５億円（都市側負担 約９２億円、鉄道負担 約１３億円※１）
- 約９２億円のうち、５５%が国費（通常補助：踏切道改良計画事業※２）、４５%が地方費（大阪市）

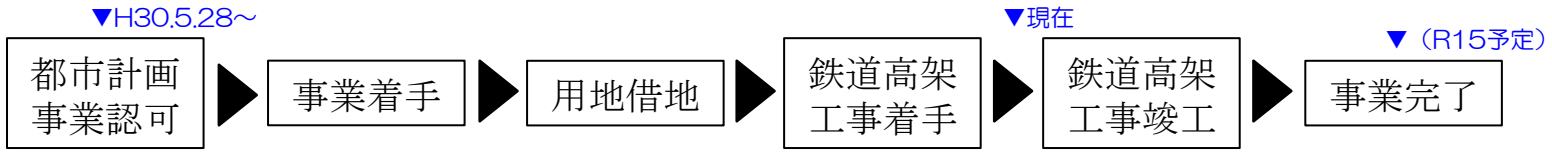


※１「都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する要綱（連立要綱）」を準用し、鉄道事業者の負担額を算定

※２ 踏切道改良計画事業補助 （採択：令和３年度）

交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について、計画的かつ集中的に支援する補助制度

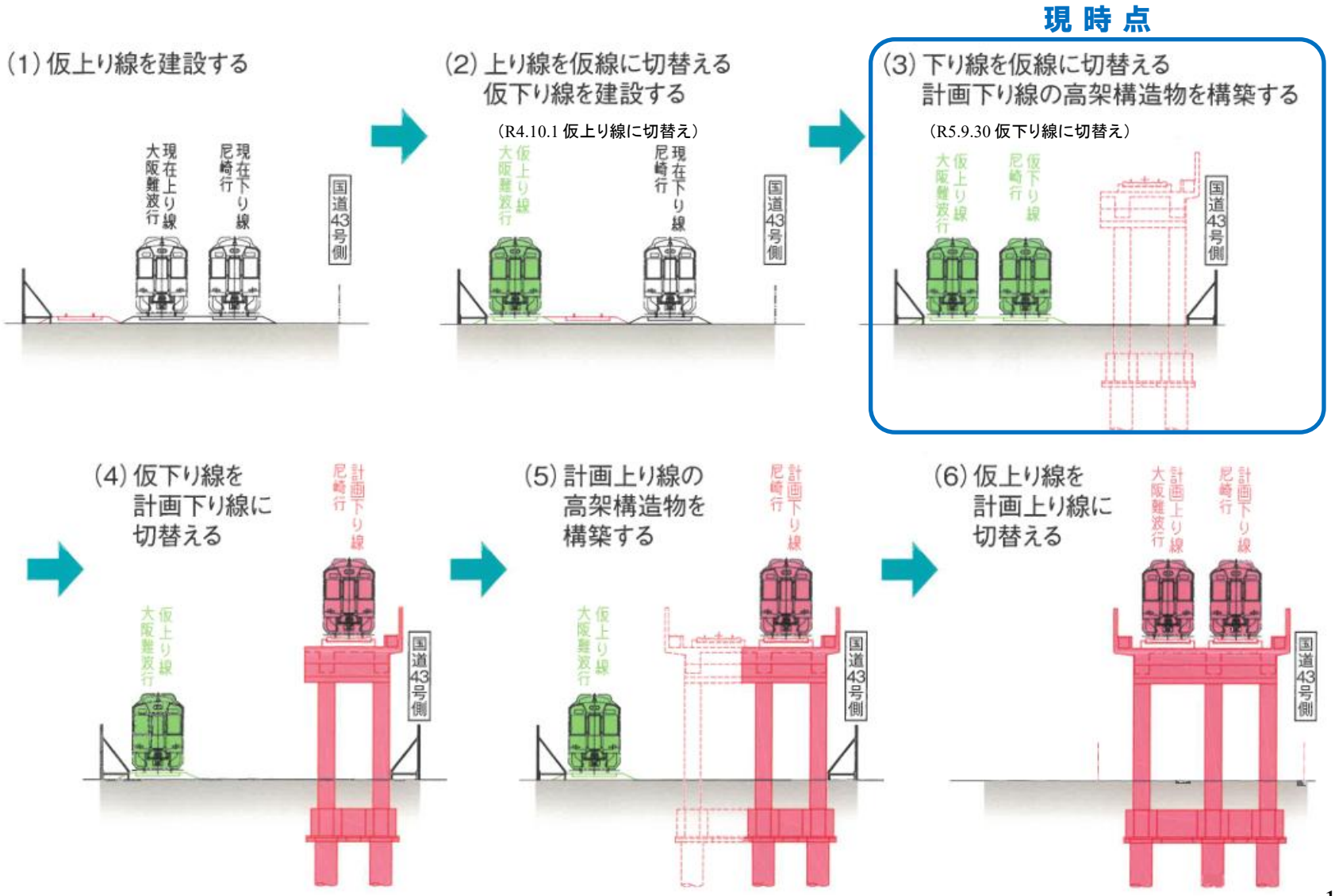
【事業の流れ】



- 事 業 認 可 日 ： 平成３０年５月２８日
- 事 業 期 間 ： 平成３０年度～令和１５年度予定

3. 事業内容・進捗　(3) 事業の進捗状況

【施工順序】



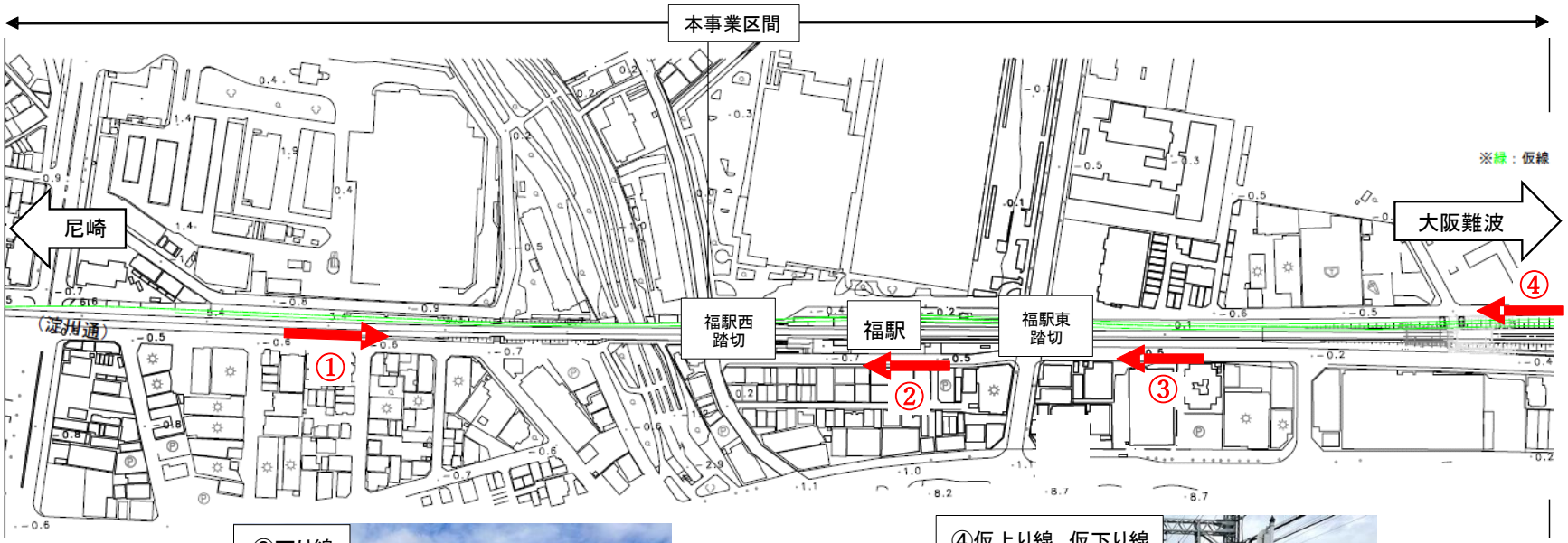
3. 事業内容・進捗　(3) 事業の進捗状況

①下り線



②福駅





③下り線



④仮上り線、仮下り線



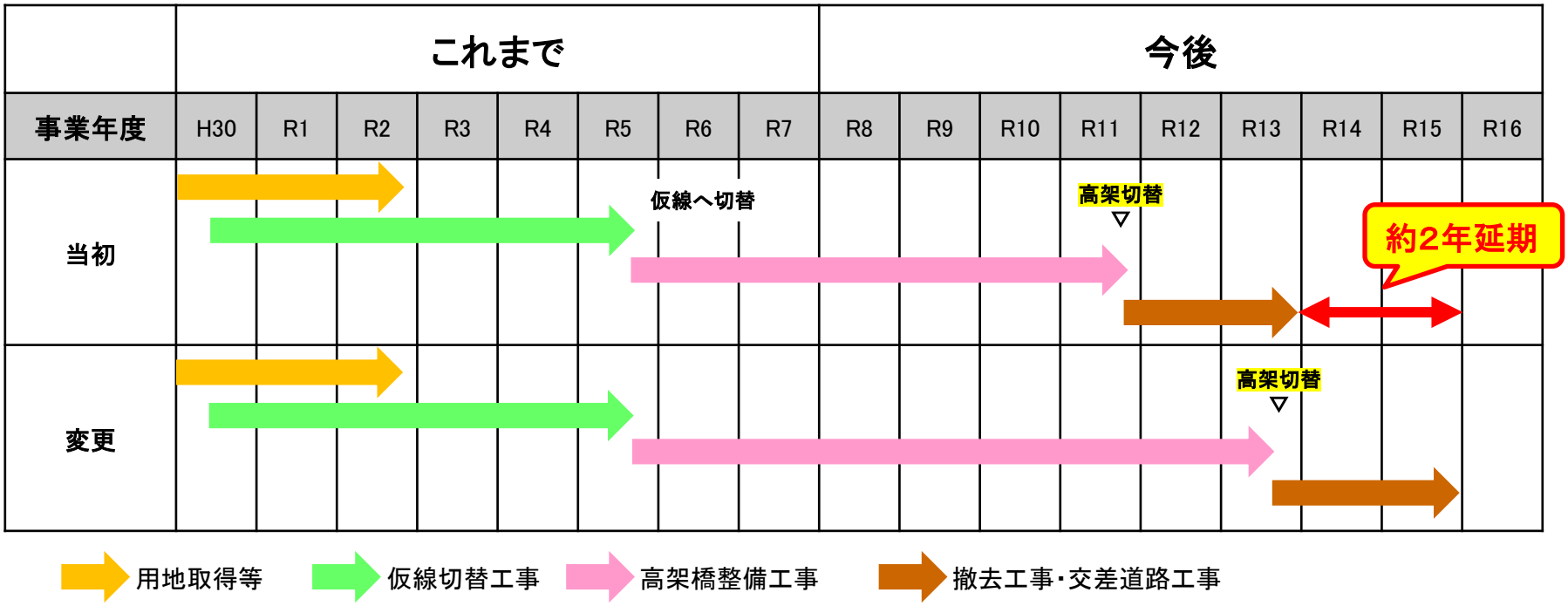
3. 事業内容・進捗 (4) 事業進捗の見込み

【事業期間の延伸】

・阪神なんば線淀川橋梁改築事業における橋梁の溶接不良に伴う再製作・再架設や、地中障害物の撤去の影響などにより、完成時期が約2年遅れる見込み。

【変更前】令和13年度（高架切替令和11年度） ➡ 【変更後】令和15年度予定（高架切替令和13年度予定）

事業スケジュール



※高架切替時期については、関係各所と調整中のため、今後変更になる可能性がある。

3. 事業内容・進捗 (5) 事業費の見込み

【事業費（都市側負担）の増額】

社会的要因の変化によるもの（物価高騰など）や、現場条件の変化によるもの（地中障害物撤去など）により、事業費を見直した。

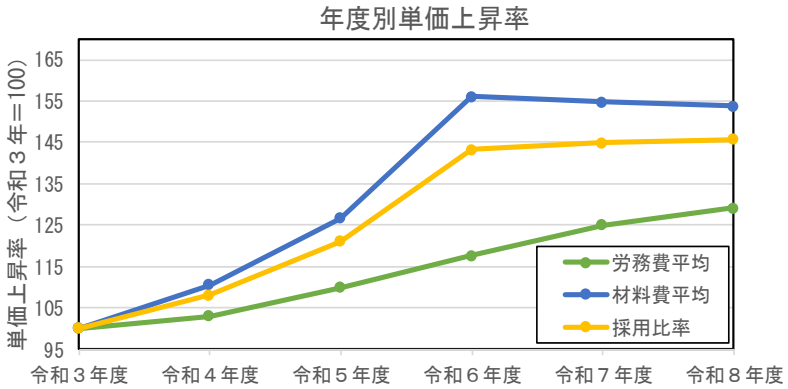
【変更前】約62億円 → 【変更後】約92億円（約30億円増）

主な変更要因		増額（億円）	変更内訳
1. 社会的要因の変化によるもの		21.5	
	①物価高騰	19.2	・物価上昇による労務費・材料費の高騰による増
	②積算基準の変更	2.3	・国土交通省土木工事標準積算基準書改定されたことによる増 （一般管理費等率・現場管理費率等の改定）
2. 現場条件の変更等によるもの		8.9	
	③地中障害物撤去	4.5	・当初想定していなかった地中障害物の撤去・処分による増
	その他	4.4	・基礎杭打設工法の変更等による増
合計		30.4	

3. 事業内容・進捗　(5) 事業費の見込み

①物価高騰による増額（19.2億円）

・令和3年度以降、公共工事関連単価は経年的に上昇。
　前回再評価時点の令和3年度単価を100とすると、令和8年度は労務費平均が129.1、材料費平均が153.8に上昇。



※労務費・・・公共工事において広く一般に従事されている職種
（特殊作業員、普通作業員、鉄筋工、型枠工、運転手特殊、交通誘導員、運転手一般、左官）

※材料費・・・「建設物価」等に掲載されている資材等
（異形棒鋼、生コン、廃棄物処理、鋼矢板H形鋼）

※採用比率・・・工事の労務費と材料費の構成比率を元に、
各年度の労務費と材料費の上昇率を加重平均し算出している。

②積算基準の変更による増額（2.3億円）

＜一般管理費＞
・国土交通省土木工事標準積算基準書における一般管理費等率が、令和4年度に7.84%から10.23%に、令和8年度に10.23%から11.16%に改定されたことにより、一般管理費が増額

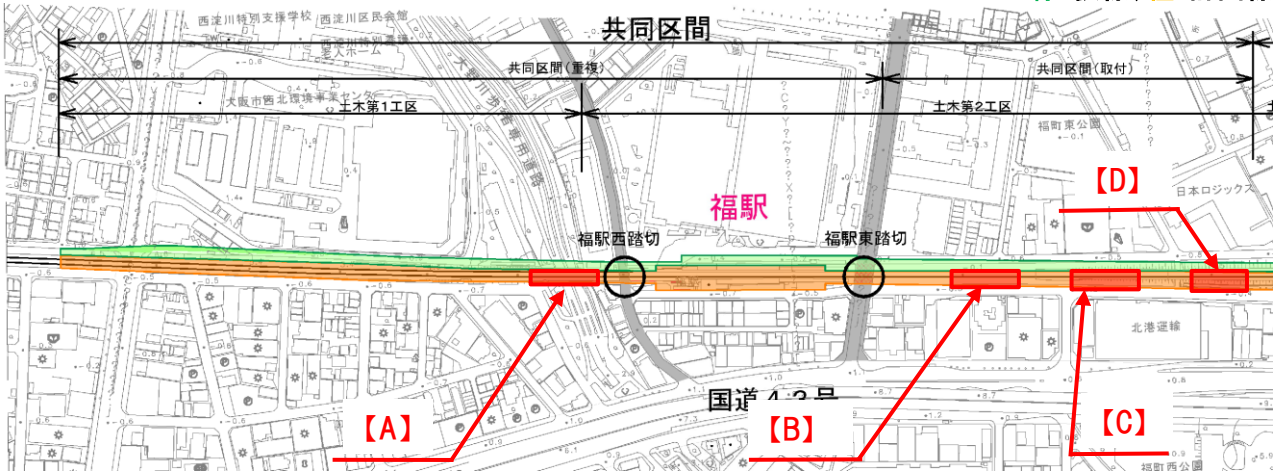
＜現場管理費＞
・国土交通省土木工事標準積算基準書における現場管理費等率が、令和6年度に19.6%から20.72%に改定されたことにより、現場管理費が増額

3. 事業内容・進捗　(5) 事業費の見込み

③地中障害物撤去による増額（4.5億円）

・計画線工事を施工している中で、事前調査で把握できていない地中障害物（Co構造物等）が出現したことにより、場所打杭及び土留工の施工に支障する地中障害物を撤去する必要が生じたことによる増。

※緑：仮線、橙：計画線





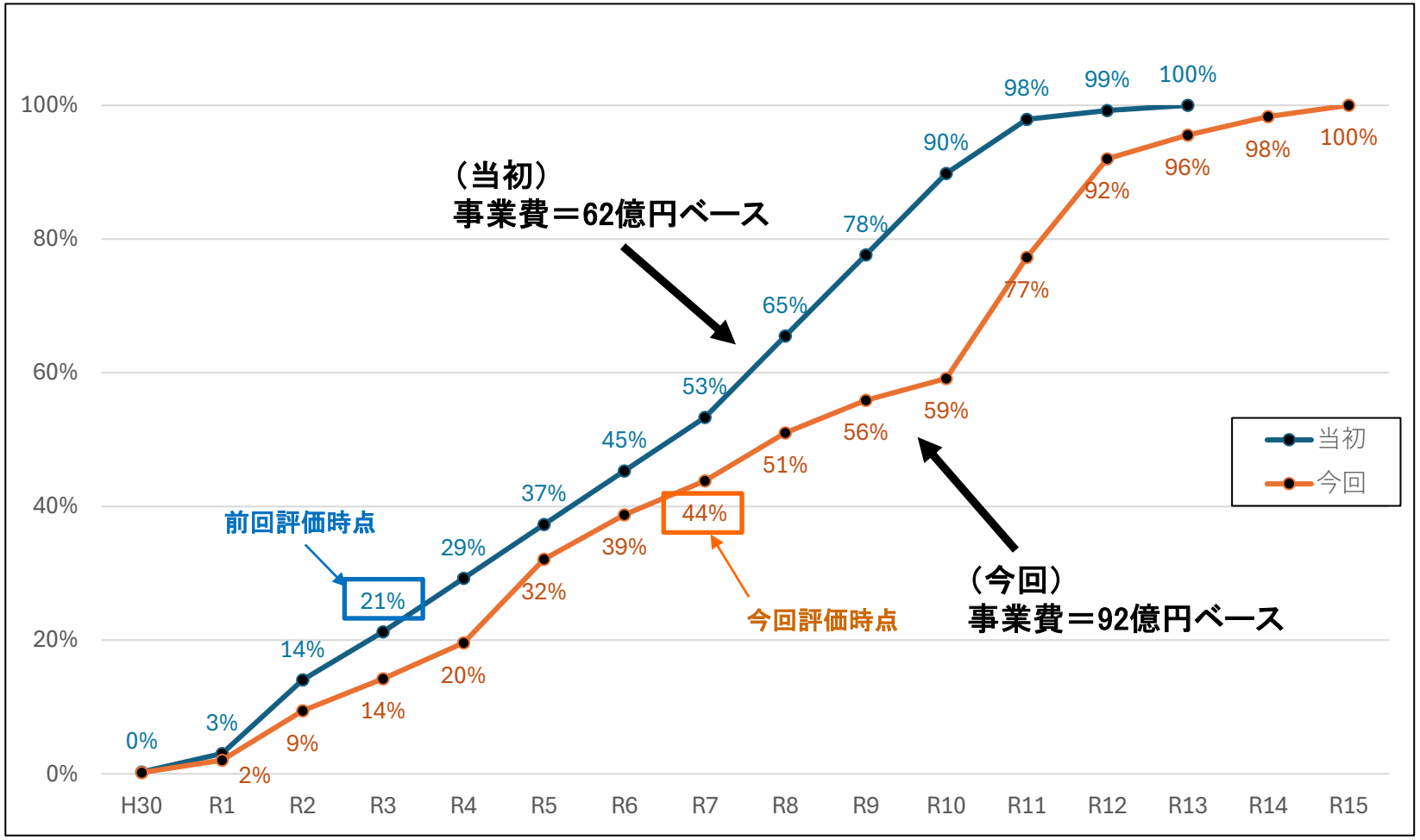






3. 事業内容・進捗 (5) 事業費の見込み

【進捗率の推移（事業費ベース（都市側負担分））】



3. 事業内容・進捗 (6) まとめ

	事業開始時点 （平成30年５月）	前回評価時点 （令和４年11月）	今回評価時点 （令和８年11月）
①経過及び完了予定	平成30年５月：事業認可 平成31年度　：工事着手予定 令和13年度　：事業完了予定	平成30年５月：事業認可 令和元年10月：工事着手 令和13年度　：事業完了予定	平成30年５月：事業認可 令和元年10月：工事着手 令和15年度　：事業完了予定
②事業規模	延長：1.0km 除却踏切数：２箇所	延長：1.0km 除却踏切数：２箇所	延長：1.0km 除却踏切数：２箇所
うち完了分	―	―	―
③全体事業費 （都市側負担）	約６２億円	約６２億円	約９２億円
うち既投資額	―	約１３億円	約４０億円
進捗率	―	約２１．２％	約４３．８％

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）

- 福町十三線（阪神なんば線）の立体交差化により、歩行者ボトルネック踏切である２箇所の踏切を除却し、**道路交通の円滑化及び踏切事故の解消を図ることができる**ことから、本事業実施の必要性は高い。
- 福町十三線立体交差事業は、**国の直轄河川事業として実施されている「阪神なんば線淀川橋梁改築事業」とともに取り組む事業**であることから必要不可欠な事業である。
- 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】】

- 福駅直近の２箇所の踏切は、令和元年度踏切道実態調査結果より歩行者ボトルネック踏切に該当し、令和６年度調査においても**歩行者ボトルネック踏切に該当**しているため、踏切除却の必要性はより高まっている。
  （踏切における歩行者等交通量の増加　H26→R6　約1.5～1.6倍）
- 阪神なんば線淀川橋梁改築事業として、阪神なんば線淀川橋梁の嵩上げが行われるのに併せて本事業を実施することは、**効率的かつ経済的に踏切除却が可能**となる。
- 以上の社会経済情勢の変化からも本事業の必要性は高い。

踏切道実態調査結果（令和６年度調査）※本調査結果において、2カ所とも歩行者ボトルネック踏切に該当

	① 福駅西踏切	② 福駅東踏切
路線名	市道西淀川区第589号線	福町十三線
A：踏切遮断時間	5.4 h/日	5.4 h/日
B：自動車交通量　<H26比> ［D：踏切自動車交通遮断量　A×B］	2,353 台/日　<1.09> ［12,706 台･h/日］	6,469 台/日　<1.04> ［34,933 台･h/日］
C：歩行者等交通量　<H26比> ［E：踏切歩行者等交通遮断量（台･h/日）A×C］	7,440 人/日　<1.48> ［40,176 人･h/日］	5,217 人/日　<1.57> ［28,172 人･h/日］
［D＋E］	［52,882］	［63,105］

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・・・事業が行われない場合から、行われる場合の総移動時間費用の差として算定される便益

② 走行経費減少便益・・・事業が行われない場合から、行われる場合の走行経費の差として算定される便益

③ 交通事故減少便益・・・踏切部で起こる道路交通と鉄道交通の事故が鉄道立体化により解消される便益

旅行速度の算定

路線名	整備なし		整備あり	
	交通量（台/日）	旅行速度（km/h）	交通量（台/日）	旅行速度（km/h）
淀川北岸線	27,600	32.1	24,500	33.5
西淀川区第589号線	3,200	24.2	3,200	30.0
福町十三線	3,900	30.5	5,700	35.1
西中島福村線	2,700	38.9	4,000	45.6

計画道路の概要



［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8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 14 年度	交通量観測年：平成 27 年度	価格基準年：令和 8 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＝1.07　（総便益B：103.2億円、総費用C：96.7億円）

（その他便益含む　B／C＝1.24）

［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）	5.7	0.08	0.05	0.9	5.8　(6.7)
	便益総額の**現在価値**（億円）	100.9	1.5	0.8	16.3	103.2　(119.5)

■　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）	51.7／92.1	0.02／0.02	51.7／92.1
投資総額の**現在価値**（億円）	46.0／96.7	0.01／0.01	46.0／96.7

■費用便益比の感度分析　（事業全体）

事業費	(+10%)	B/C＝	**1.02**
事業費	(−10%)	B/C＝	**1.12**
事業期間	(+10%)	B/C＝	**1.03**
事業期間	(−10%)	B/C＝	**1.06**

■　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＝	1.07(1.24)	B/C＝ 1.74(2.01)	B/C＝ 2.28(2.64)
残事業	B/C＝	2.24(2.60)	B/C＝ 3.41(3.95)	B/C＝ 4.34(5.03)

■費用便益比の感度分析　（残事業）

事業費	(+10%)	B/C＝	**2.04**
事業費	(−10%)	B/C＝	**2.49**
事業期間	(+10%)	B/C＝	**2.19**
事業期間	(−10%)	B/C＝	**2.22**

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。

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
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：連続立体交差交差事業の整備効果にかかる参考資料集　（平成26年3月）	16.3 億円
踏切アイドリング解消	踏切待ちの間に発生するCO2等の排出量の削減による便益を計上 参考：連続立体交差交差事業の整備効果にかかる参考資料集　（平成26年3月）	0.02 億円
	計	16.32 億円

（参考）踏切歩行の快適性の向上について

連続立体交差交差事業の整備効果にかかる参考資料集　（平成26年3月）より

1) 基本的考え方

・　踏切が除却されることにより、歩行者が自動車や自転車と交錯せずに安心して鉄道を横断することが可能になる。また、駅前広場や自由通路整備により広幅員歩道が整備された場合も歩行者にとっては周りの人を気にせず、自由に歩行することが可能になる。

・　このことは、歩行者の移動における快適性が向上することであり、この快適性の向上に対する歩行者の支払意思額（ＷＴＰ）を把握することで便益を計測する。この快適性の向上は、一般の市場で取引されない非市場財であるため、表明選考法であるＣＶＭを用い、ＷＴＰを把握している。

2) 算定手法

$$B = N \times WTP$$

Ｎ　　：　歩行者数（人／日）

＊歩行者数は、連続立体交差事業区間内の踏切通行者数の合計

ＷＴＰ　：　移動の快適性向上に対する支払意思額２０（円／人）

（出典：都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル（案）（平成 13 年４月　国土交通省　都市・地域整備局））

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 (R4) との比較 】

			前回評価(R4)	今回評価(R8)
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＞ 令和4年2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8月
基準年			令和4年度 （2022年度）	令和8年度 （2026年度）
供用年			令和12年度 （2030年度）	令和14年度 （2032年度）
便益	移動時間短縮便益	自動車利用者	9.5　億円	33.0　億円
		歩行者･自転車	65.8　億円	67.9　億円
	走行経費減少便益		1.6　億円	1.5　億円
	交通事故減少便益	踏切事故解消	8.2　億円	0.1　億円
		交通事故減少	0.1　億円	0.7　億円
	その他便益		―　億円	16.3　億円
	総便益【B】		85.2　億円	119.5　億円
費用	投資総額の単純合計		61.7　億円	92.1　億円
	投資総額の現在価値【C】		56.0　億円	96.7　億円
費用便益比（B/C）			**1.52**	**1.07（その他便益含め1.24）**

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］

- 交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善（騒音低減、排気ガス削減）
- 災害時における避難路及び緊急車両の進入路の確保など防災性の向上
- 市街地整備の促進及び沿道土地利用の高度化（福駅周辺）
- 高架下利用の促進
- 広域的な道路ネットワークの充実（都市計画道路等の整備促進）

［受益者］

- 市民 、道路利用者
- 地域社会 、地域経済

（参考）福駅周辺地区　地区計画



5. 事業の実現見通しの評価

事業の実現見通しの評価：A（前回から変更なし）

（完了時期の実現可能性が高い）

- 令和4年9月末に、当初予定通り仮上り線への切替えを行い、10月から仮上り線で運行を開始し、その後仮下り線の工事を進め、令和5年9月に仮下り線の切替えが完了している。
- 令和3年度から個別補助事業として採択されており、継続して国費が確保できている
- 現在、本高架化工事の全区間において、橋梁架設工や基礎杭工などの各工事が着実に進捗しているとともに、令和13年度の鉄道高架切替、令和15年度の事業完成が見込める状況である。

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：A（前回から変更なし）
（影響が極めて大きい）

【重点化の考え方】

- 福駅周辺の大規模な土地利用転換により、鉄道を横断する歩行者数が増加の傾向にあり、令和元年度には歩行者ボトルネック踏切に指定されるなど、当該2箇所の踏切除却は必要不可欠な状況にある。
- 本事業に関連する阪神なんば線淀川橋梁改築事業は、淀川水系河川整備計画において、高潮対策や洪水を安全に流下させる対策として、早期に完成させることが必要である事業に位置付けられている。
- 本事業は、大阪市地域防災アクションプラン及び大阪市地域強靭化計画において、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする「阪神なんば線淀川橋梁改築事業」とともに推進して取り組むものとしていることから、優先的に事業を実施するものである。
- 本事業は、令和3年度から、国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されている。

【事業が遅れることによる影響等】

- 道路交通の円滑化、踏切事故の解消及び高架下利用の促進等の効果発現が遅れる。
- 鉄道により分断されている福駅周辺の一体化が遅れる。
- 淀川堤防の南海トラフ巨大地震対策および津波や高潮による浸水被害軽減が遅れる。

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（A）（前回から変更なし）
（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】

- 本事業は、道路交通の円滑化及び踏切事故の解消を図るとともに、鉄道で分断された福駅周辺の一体化を図るものであり、快適な都市環境の実現に必要不可欠な事業である。
- 当初の予定通り仮線切替えが完了し、工事が円滑に進められている。
- 事業費については国の個別補助事業に採択されており、継続した財源の確保が見込まれる。
- 関連する阪神なんば線淀川橋梁改築事業は、国の淀川水系河川整備計画において、高潮対策や洪水を安全に流下させる対策として、早期に完成させることが必要である事業に位置付けられている。
- 本事業は、大阪市地域防災アクションプラン及び大阪市地域強靭化計画において、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする「阪神なんば線淀川橋梁改築事業」とともに推進して取り組むものとしていることから、本事業の優先度は非常に高い。
- 以上より、完了時期を宣言し、重点的に実施する「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）

本事業については、阪神なんば線淀川橋梁改築事業の促進に加え、踏切除却により都市交通の円滑化、踏切事故解消及び駅周辺地域の一体化が図られることから、引き続き事業費確保に努め、令和15年度の完了に向け重点的に実施する。