【資料５－２】

令和8年度　建設事業再評価
街路事業　総括表

令和 ８年 １１月

建設局

Ⅰ．　事業目的・概要

○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

対象路線	都市計画決定	幅員・延長	事業期間（※１）	事業費（※２）	関連計画
長柄堺線 （阿倍野）	昭和21年5月22日 （最新変更：平成25年4月19日）	延長：190m 幅員：40m（拡幅） 車道：４車線（片側２車線） 歩道：有（両側）	平成24年度～令和12年度 （前回評価時：～令和6年度）	10.1億円 （前回評価時：9.6億円）	大阪市地域防災計画（緊急交通路） 大阪市無電柱化推進計画
木津川平野線 （千本中）	昭和21年5月22日 （最新変更：平成25年4月19日）	延長：540m 幅員：25m（新設） 車道：４車線（片側２車線） 歩道：有（両側）	平成24年度～令和17年度 （前回評価時：～令和10年度）	135.1億円 （前回評価時：120.7億円）	大阪市地域防災計画（避難路） 大阪市無電柱化推進計画 大阪市密集住宅市街地整備プログラム
尼崎堺線 （西成南）	昭和21年5月22日 （最新変更：昭和52年8月1日）	延長：1,680m 幅員：30m（拡幅） 車道：４車線（片側２車線） 歩道：有（両側）	平成9年度～令和28年度 （前回評価時：～令和10年度）	145.5億円 （前回評価時：136.0億円）	大阪市地域防災計画（避難路） 大阪市無電柱化推進計画 大阪市密集住宅市街地整備プログラム
十三吹田線 （淡路）	昭和36年8月24日 （最新変更：平成5年3月5日）	延長：780m 幅員：25m（新設） 車道：４車線（片側２車線） 歩道：有（両側）	平成9年度～令和21年度 （前回評価時：～令和10年度）	77.1億円 （前回評価時：68.5億円）	大阪市地域防災計画（避難路） 大阪市無電柱化推進計画
鞍作線 （加美東）	昭和30年4月3日 （最新変更：なし）	延長：840m 幅員：16m（拡幅） 車道：２車線（片側１車線） 歩道：有（両側）	平成9年度～令和22年度 （前回評価時：～令和7年度）	28.0億円 （前回評価時：27.2億円）	－

※1：　都市計画道路の整備プログラムでは、事業中の都市計画道路全路線を対象に、権利者との交渉状況や関係機関との協議状況等の進捗を整理するとともに、残工事区間における施工ステップ等を精査している。あわせて、関連計画との整合を図りながら、これらの結果を踏まえて事業工程に反映している。

※2：　地価の上昇による用地補償費の見直し、人件費・原材料費の高騰による工事費の見直しを反映している。

Ⅱ．　評価の視点と対応方針の分類

評価の視点（事業再評価）

（1）事業の必要性「ア　事業を巡る社会経済情勢等の変化」「イ　事業の投資効果」 →【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
（2）事業の実現見通し「ア　事業の進捗状況」「イ　事業の進捗の見込み」 「ウ　事業費の見込み」「エ　コスト縮減や代替案立案等の可能性」 →【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】コスト縮減や代替案立案等の可能性あり（当面の進捗が見込めない場合） →【E】コスト縮減や代替案立案等の可能性なし（　〃　）
（3）事業の優先度「ア　重点化の考え方」「イ　事業が遅れることによる影響」 →【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

対応方針の分類

【事業継続：A】完了時期を宣言し、重点的に実施するもの
【事業継続：B】予算の範囲内で着実に継続実施するもの
【事業継続：C】限定的な実施にとどまるもの
【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
【事業中止：E】事業を中止するもの

Ⅲ.　事業の必要性の視点

○街路事業における評価の考え方

- **投資効果（※1）があり、社会経済情勢等の変化（※2）に対しても適合している　→　A～C　：　B/C（残事業）1.00以上**
- **投資効果はあるが、社会経済情勢等の変化に対して適合していない　→　D：　－**
- **投資効果がない　→　E　：　上記以外の路線**

対象路線	視点ごとの評価	事業の投資効果（定量的効果）（※3）	事業の投資効果（定性的効果）
長柄堺線 （阿倍野）	A～C （前回から変更なし）	・交通円滑化 ・歩行者の快適性向上 B/C（事業全体）＝7.76（前回：2.34） B/C（残事業）＝35.50	・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 ・災害時における緊急車両等の通行空間の確保 ・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
木津川平野線 （千本中）		・交通円滑化 ・歩行者の快適性向上 B/C（事業全体）＝1.60（前回：1.18） B/C（残事業）＝2.78	・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としての防災空間の確保 ・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
尼崎堺線 （西成南）		・交通円滑化 ・歩行者の快適性向上 B/C（事業全体）＝0.36（前回：2.44） B/C（残事業）＝1.76	
十三吹田線 （淡路）		・交通円滑化 ・歩行者の快適性向上 B/C（事業全体）＝1.29（前回：1.84） B/C（残事業）＝3.92	
鞍作線 （加美東）		・交通円滑化 ・歩行者の快適性向上 B/C（事業全体）＝0.90（前回：1.86） B/C（残事業）＝14.14	・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 ・供給処理施設（水道、ガス、電気、下水等）の収容空間の確保

※1：　都市計画道路の整備効果は“交通機能向上”“安全性・快適性向上”のほかに、“都市の防災機能向上”など多面的な効果があるが、現在、大阪市が行っている費用便益分析では、実態を十分に評価できていない。そのため、大阪市における都市計画道路整備の実態に対応した「費用便益マニュアル（大阪市版）」の策定に向けた検討を実施中。

※2：　道路における交通量に大幅な変化はなく、街路事業には引き続き定量・定性的な効果が求められているため、本事業は社会経済情勢等の変化にも対応できており、全ての路線で適合していると判断しています。

※3：　令和３年度の前回再評価では、簡便法と言われる小さなエリアを対象とした交通量配分を実施し、その交通量推計結果を用いて費用便益分析を実施していたが、令和５年度以降、国交省にて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、その交通量推計結果を用いて費用便益分析を実施。

Ⅳ. 事業の実現見通しの視点

○街路事業における評価の考え方
- **・完了時期の実現可能性が高い → A： 用地取得率80%以上（※1）**
- **・完了時期の見通しあり（※2） → B： 上記以外の路線**
- **・一定の進捗は見込まれる → C： －**

対象路線	視点ごとの評価	用地取得率 （面積ベース）	工事進捗率 （面積ベース）	進捗率 （事業費ベース）	事業が長期化している理由
長柄堺線 （阿倍野）	A （前回：B）	97.0 % （前回：67.9 %）	69.1 % （前回：69.1 %）	73.3 % （前回：40.4 %）	分譲マンションにおける用地取得等において、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ている。
木津川平野線 （千本中）	A （前回：B）	68.8%（※3） （前回：44.5 %）	0.0 % （前回：0.0 %）	31.2 % （前回：19.2 %）	複数の占有者が存在する長屋の建物などで用地交渉が難航し、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ている。
尼崎堺線 （西成南）	A （前回：B）	93.4 % （前回：89.2 %）	16.7 % （前回：13.4 %）	52.5 %（※4） （前回：52.6 %）	事業延長が1,680mと非常に長く、かつ現道の両側を拡幅する計画であり、用地買収の対象となる家屋が非常に多い。
十三吹田線 （淡路）	B （前回から変更なし）	79.0 % （前回：73.6 %）	0.0 % （前回：0.0 %）	45.1 % （前回：38.6%）	複数の占有者が存在する長屋の建物などで用地交渉が難航し、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ている。
鞍作線 （加美東）	B（※5） （前回：C）	89.4 % （前回：89.3 %）	26.4 % （前回：26.4 %）	79.9 %（※4） （前回：82.3 %）	重点的に投資を行う路線に位置付けておらず限定的な事業実施にとどめざるを得ない状況となっていたため、当初計画に比べ用地取得の進捗が遅れ、事業が長期化している。

※1： 土地収用法に基づく手続きに移行するひとつの判断基準である、用地取得の進捗率。
※2： 都市計画道路の整備プログラムにおいて、事業中の都市計画道路全路線を対象に事業工程を精査し、今後10年間の整備見通しを示しているため、用地取得率80%未満の路線においても、完成時期の見通しがあるものに該当すると判断している。
※3： 用地取得率は、全体で約69%であるが、未取得用地から公共用地（公園・学校）を除くと80%以上となる。
※4： 事業費（用地費、工事費）の増額見直しに伴い、前回評価時から進捗率が減少した。
※5： これまで買取要望への対応を中心とした限定的な取組にとどまっていたことに加え、令和7年度に改訂した整備プログラムにおいて事業を推進する方針としたが、用地取得までに一定の期間を要するため、用地取得率が80%を上回るものの、B評価とした。

Ⅴ．　事業の優先度の視点

○街路事業における評価の考え方
- 事業が遅れることによる影響が極めて大きい　→　A：　都市計画道路整備プログラム　「早期供用路線」
- 事業が遅れることによる影響大　→　B：　上記以外の路線
- 事業が遅れることによる影響小（※1）　→　C：　ー

対象路線	視点ごとの評価	早期供用路線	事業が遅れることによる影響等
長柄堺線 （阿倍野）	A （前回から変更なし）	○	・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。 ・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。
木津川平野線 （千本中）	A （前回から変更なし）	○	
尼崎堺線 （西成南）	B （前回：A）		
十三吹田線 （淡路）	B （前回：C）		
鞍作線 （加美東）	B （前回：C）		

※1：　昨年度に改定した都市計画道路整備プログラムにおいて、事業中路線を最優先に進めることを公表している。また、都市計画区域内では、都市計画決定時から建築等に関する法的制限が課されており、事業認可後は、土地の形質変更禁止など、さらに強い制限のもとで権利者の協力を得て事業を進めていることから、「事業が遅れることによる影響小」には該当しない事業と判断。

Ⅵ.　対応方針（案）

○街路事業における評価の考え方

- **【事業継続：Ａ】完了時期を宣言し、重点的に実施するもの：　事業の実現見通し・事業の優先度の視点　ともに　A**
- **【事業継続：Ｂ】予算の範囲内で着実に継続実施するもの：　上記以外の路線**
- **【事業継続：Ｃ】限定的な実施にとどまるもの：　ー**

対象路線	事業の必要性の視点	事業の実現見通しの視点	事業の優先度の視点	対応方針（案）
長柄堺線 （阿倍野）	A～C （前回から変更なし）	A （前回：B）	A （前回から変更なし）	A （前回から変更なし）
木津川平野線 （千本中）		A （前回：B）	A （前回から変更なし）	A （前回から変更なし）
尼崎堺線 （西成南）		A （前回：B）	B （前回：A）	B （前回：A）
十三吹田線 （淡路）		B （前回から変更なし）	B （前回：C）	B （前回：C）
鞍作線 （加美東）		B （前回：C）	B （前回：C）	B （前回：C）