【資料５－６】

【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】　５回目

【前回実施年度】令和３年度

【事業種別】　街路事業

【事業名】　十三吹田線(淡路)整備事業

令和８年１１月

建設局

担当連絡先
道路河川部街路課
（06-6615-6745）

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

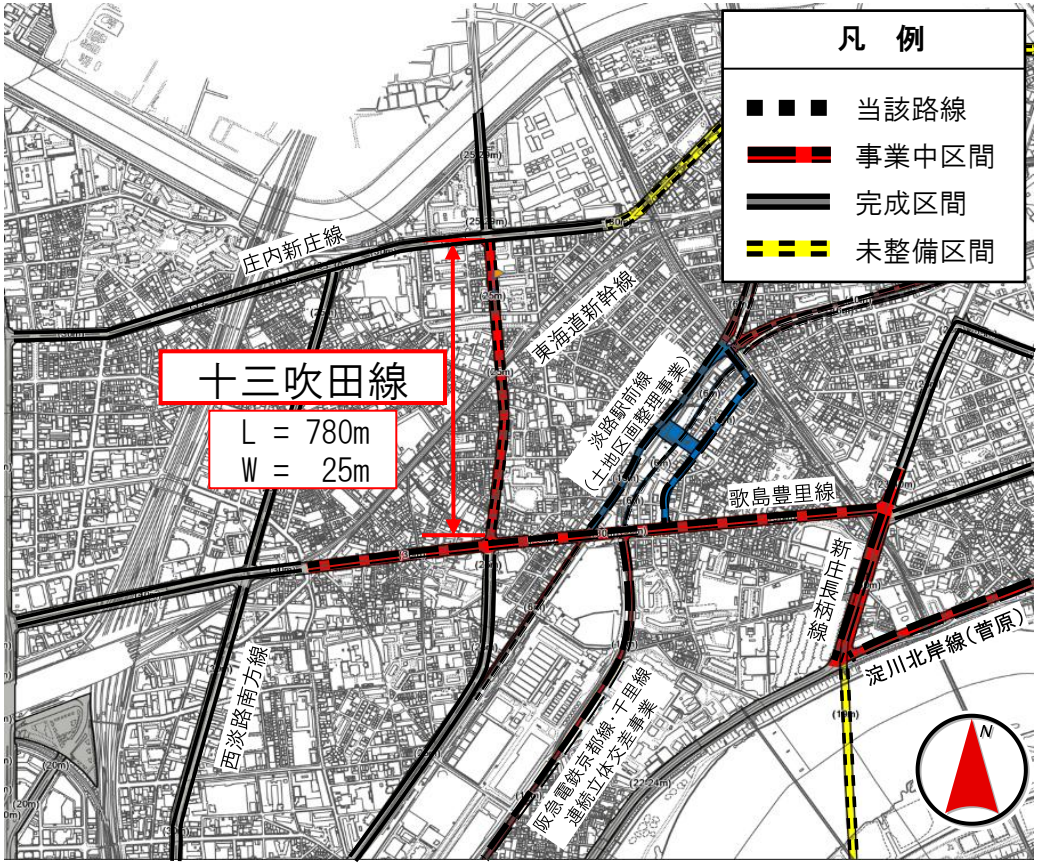
■ 都市計画決定
昭和 36年 8月 24日
（最新変更：平成 5年 3月 5日）

■ 延長・幅員等（街路整備事業（新設））
延長 ： 780m
幅員 ： 25m
車道 ： 4車線（片側2車線）
歩道 ： 有（両側）

■ 事業期間
平成9年度～令和21年度
（前回評価時：～令和10年度）

■ 事業費
77.1億円
（前回評価時：68.5億円）

【位置図】 東淀川区淡路2丁目から東淀川区西淡路5丁目地内



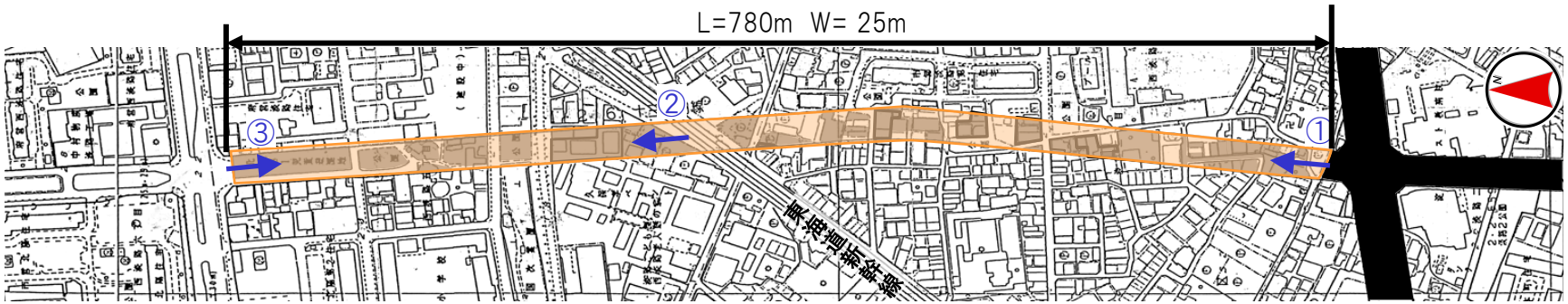
1. 事業概要･目的



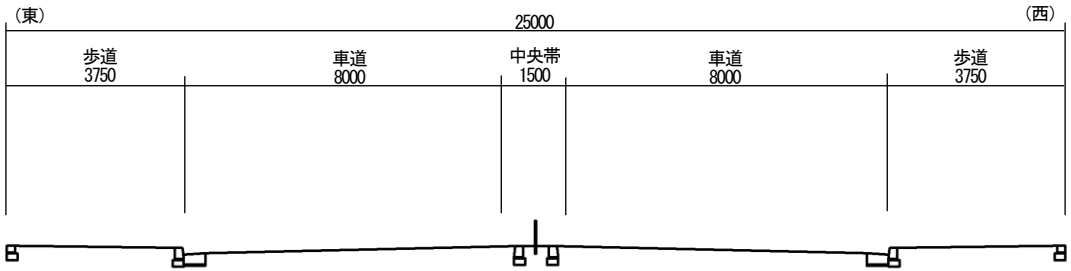




【平面図】



【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、淀川区から東淀川区を東西に結び、隣接する吹田市に至る幹線道路である。

・ 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、**機能的な道路ネットワーク（東西方向の幹線道路）を形成**し、歩道設置による**歩行者・自動車の分離**を行い、**道路交通の円滑化と歩行者の安全・安心な歩行空間を確保**するとともに、既設の電線類を地中化し**無電柱化**することにより、**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。

■十三吹田線（淡路）整備事業に係る大阪市における関連計画

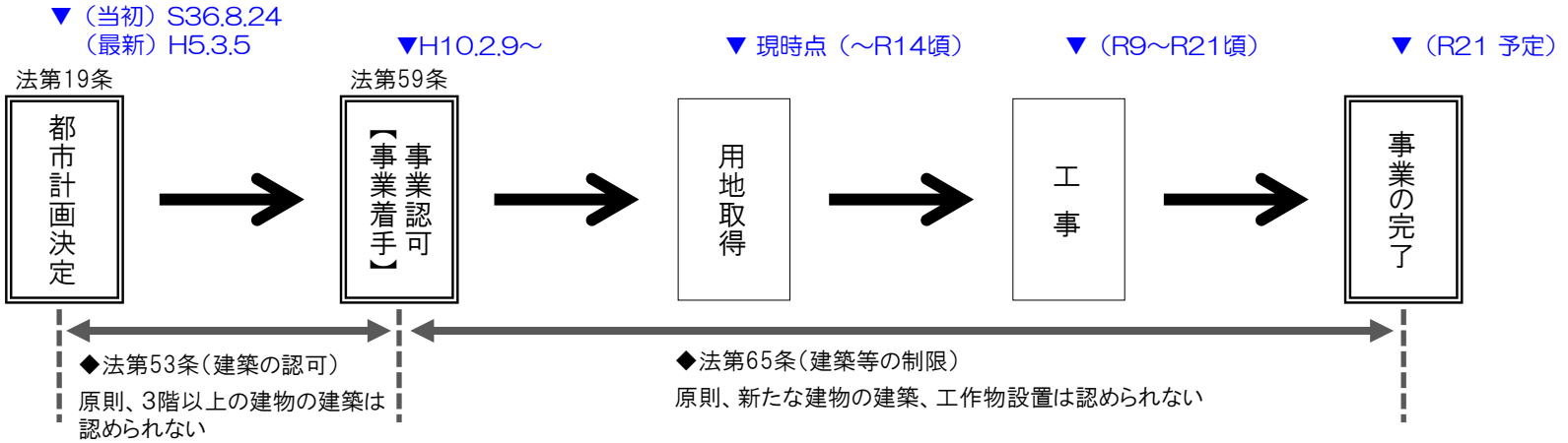
計画名等	策定年度	位置付け
大阪市地域防災計画	令和6年度	避難路（整備後、避難路として指定予定）※1
大阪市無電柱化推進計画	平成30年度	第5章3節 ①都市防災機能の向上※2

※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。**

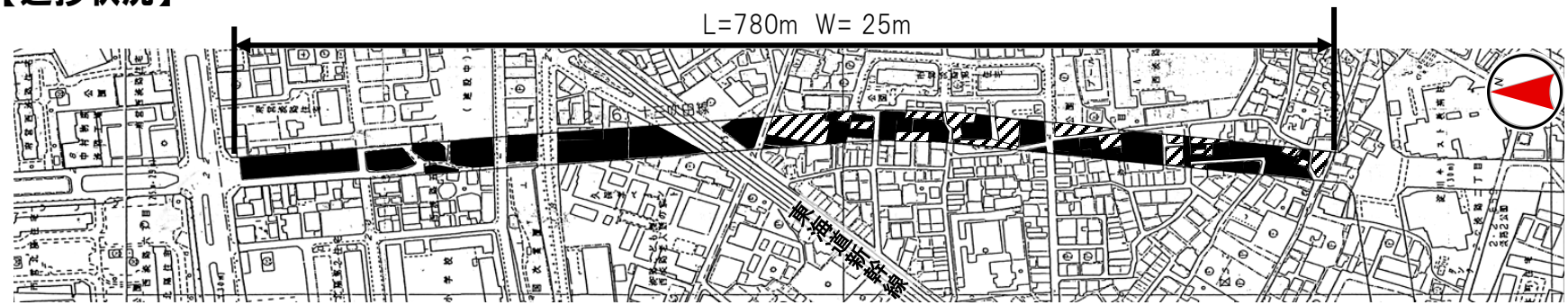
※2 都市計画事業にあわせて無電柱化することとされており、道路整備にあわせて無電柱化に取り組む。

2. 事業の進捗状況

【事業の流れ】



【進捗状況】



用地取得率：79.0 %（面積ベース）
工事進捗率： 0.0 %（面積ベース）

事業費ベース進捗率：45.1 %

凡	例
■	用地取得済箇所
▨	残用地取得物件

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、本市および隣接する吹田市における南北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。

・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。

・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

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：780 m

幅員： 25 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 77 億円〔 国:42.35億円、市:34.65億円 〕

（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	59.5 億円	67.0 億円	+ 7.5 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	9.0 億円	10.1 億円	+ 1.1 億円	人件費･原材料費の高騰による工事費の見直し
計	68.5 億円	77.1 億円	+ 8.6 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

■ 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

[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 ＝ 1.29 (総便益B:109億円、総費用C:85億円)

費用便益比(残 事 業) B／C ＝ 3.92 (総便益B:109億円、総費用C:28億円)

※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、令和7年度事業再評価と同様に、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 21 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	

【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	6.7	0.1	0.0	2.3	9.2
残 事 業	便益総額の現在価値	77.2	1.6	0.5	30.0	109.3

■ 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	67.1	1.1	68.2
	残 事 業	35.0	1.1	36.1
投資総額の現在価値	事業全体	84.3	0.3	**84.6**
	残 事 業	27.6	0.3	**27.8**

※維持管理費：約2百万円／年[市道：2.88百万円/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	**1.29※**	3.40	7.03
	残 事 業	**3.92**	8.29	15.33

※前回再評価（R3）時点のB/C：1.84

■現況交通量等

	H27現況※2	百台/日
推計交通量※1	R22計画（整備前）※2	百台/日
	R22計画（整備後）	81 百台/日

※1 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。

※2 十三吹田線（淡路）は新設道路のため、現況及び整備前交通量は記載なし。

■ 費用便益比の感度分析（残事業）

交通量 （+10%）	B/C＝	4.21
交通量 （-10%）	B/C＝	3.64
事業費 （+10%）	B/C＝	3.57
事業費 （-10%）	B/C＝	4.36
事業期間（+10%）	B/C＝	3.14
事業期間（-10%）	B/C＝	4.91

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。

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・中止の判断材料とするとされている。
- 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に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

事業概要

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。

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				

費用対効果分析

B/C	EIRR	総費用	総便益	基準年
（事業全体）	（事業全体）	（残事業）/（事業全体） 8.6 / 21 億円	（残事業）/（事業全体） 19 / 19 億円	
0.9		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	令和6年
1.9 〔1%〕		更　新　費：－ / － 億円	交通事故減少便益：-0.23/-0.23億円	
（残事業）	（残事業）			
2.2				
3.4 〔2%〕	8.6 %			
4.3 〔1%〕				

感度分析

（事業全体）		（残事業）	
交通量	B/C= 0.8～1.0（±10%）	交通量	B/C= 2.0～2.4（±10%）
事業費	B/C= 0.8～1.0（±10%）	事業費	B/C= 2.0～2.5（±10%）
事業期間	B/C= 0.8～1.0（±20%）	事業期間	B/C= 1.9～2.5（±20%）

事業の効果等

・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。

関係する地方公共団体等の意見

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。

事業評価監視委員会の意見

事業継続を妥当と認める。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺環境等に特に変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率約100%、事業進捗率約60%

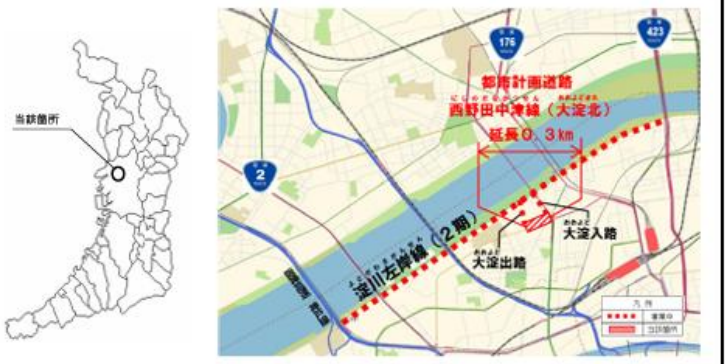
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・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。

施設の構造や工法の変更等

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縮減に引き続き努めながら事業を推進していく。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。
事業概要図	



※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。

※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）

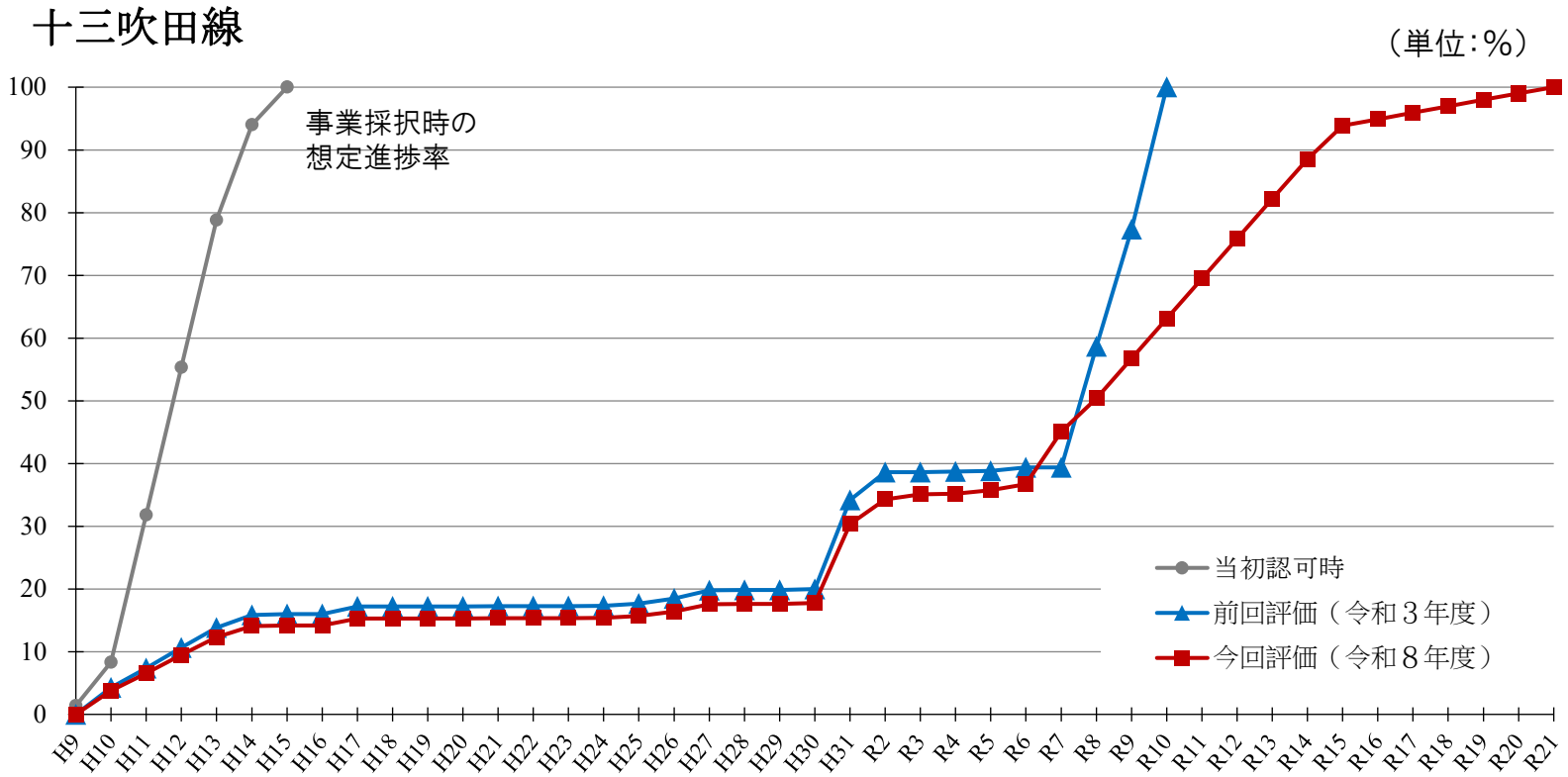
・ 用地取得率は、全体で80％未満であるが、残る用地の権利者との交渉を進め、引き続き、残用地の取得と整備工事を実施することとしており、現在の取組状況から完了予定時期を見通している。

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10年2月）	前回評価時点 （令和3年9月）	今回評価時点 （令和8年11月）
①経過及び完了予定	事業開始年度　平成 9年度 完了予定年度　平成15年度	事業開始年度　平成 9年度 完了予定年度　令和10年度	事業開始年度　平成 9年度 完了予定年度　令和21年度
②事業規模	用地取得必要面積　11,500 ㎡ 整備必要面積　19,500 ㎡	用地取得必要面積　11,500 ㎡ 整備必要面積　19,500 ㎡	用地取得必要面積　11,500 ㎡ 整備必要面積　19,500 ㎡
うち完了分	―	用地取得済面積　8,467 ㎡ 整備済面積　0 ㎡	用地取得済面積　9,087 ㎡ 整備済面積　0 ㎡
進捗率 （面積ベース）	―	用地取得率　73.6 % 工事進捗率　0.0 %	用地取得率　79.0 % 工事進捗率　0.0 %
③全体事業費	72　億円	68.5　億円	77.1　億円
うち既投資額	―	26.4　億円	34.8　億円
進捗率 （事業費ベース）	―	38.6　%	45.1　%

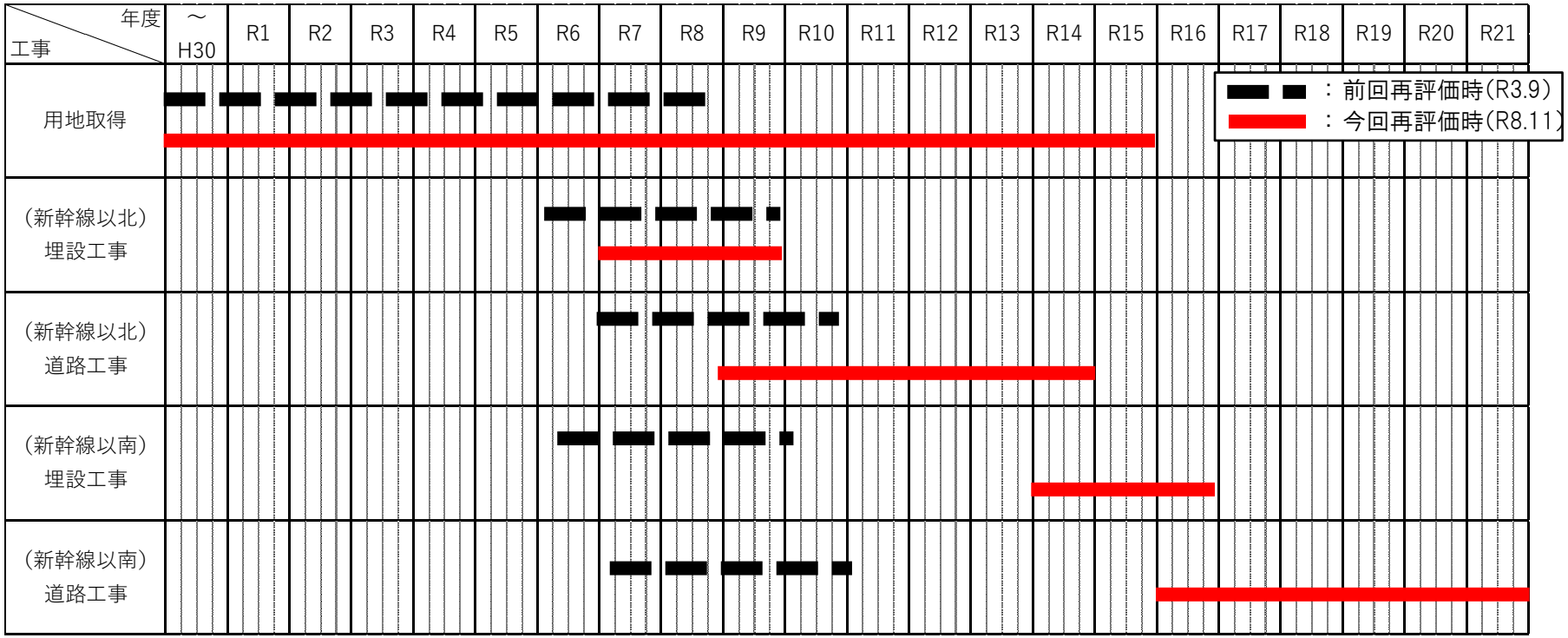
4. 事業の実現見通しの視点 （３)事業進捗率(全体事業費）



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】

- 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。



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。

・ 本路線は、住宅が密集するエリアにおける新設道路であり、用地買収の対象となる家屋が非常に多い。

・ 用地取得率は一定の進捗があるものの、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。

・ また、現場状況を踏まえた工事ステップの精査により、必要な工事期間の見直しを行った。

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：C）

（影響が大きい）

【重点化の考え方】

・ 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。

【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。

・ 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：C）

（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79%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。