

# 淀川左岸線の事業再評価

## 説明資料

# 大阪市道高速道路淀川左岸線

## 1. 事業概要

淀川左岸線は、5号湾岸線(北港JCT)から新御堂筋(国道423号)までの延長約10kmの自動車専用道路である。

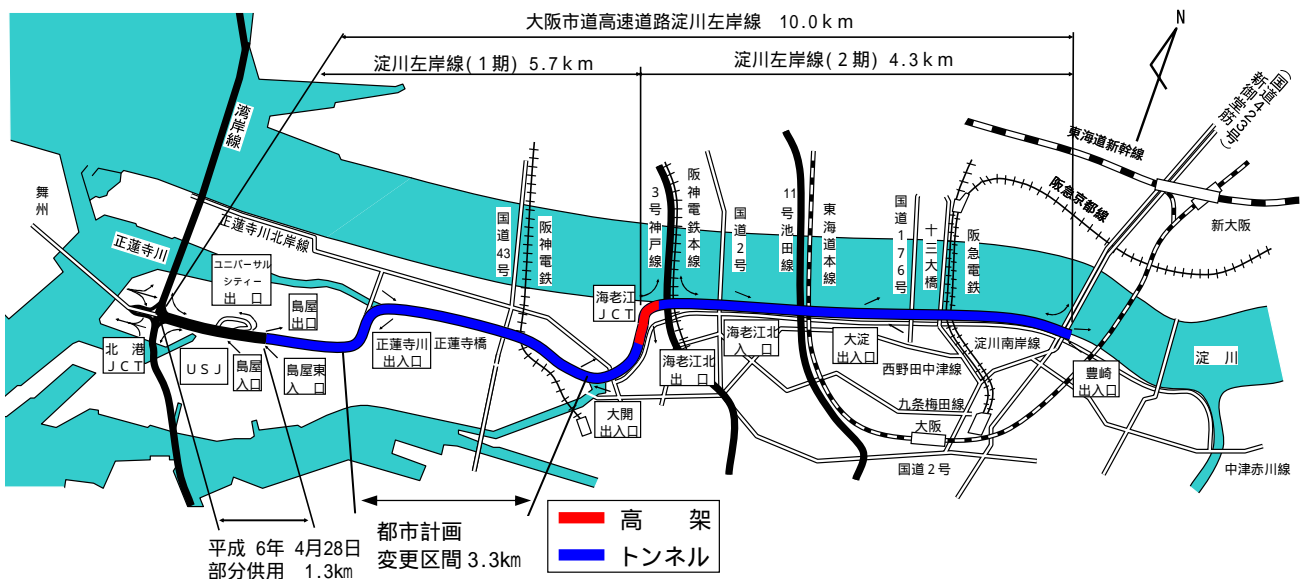
5号湾岸線、3号神戸線、新御堂筋が結ばれ、都心通過交通の一部が湾岸線などに分散されることにより、都心部の一般道路や1号環状線の交通渋滞が緩和される。

大阪湾ベイエリアと大阪都心北部との結びつき(東西交通軸)が強化され、両エリアの相互発展に寄与する。

道路構造は、その多くの区間に地下構造が採用されており、周辺の景観保護、周辺市街地への環境影響等にも配慮するとともに、高速道路上部に公園や歩行者専用道など、まちづくりの一環として整備。

- 《区 間》 大阪市此花区北港～大阪市北区豊崎
- 《延 長》 10.0km (供用済延長1.3km)
- 《道路区分》 第2種第2級 60km/h 4車線
- 《事業費》 3,734億円

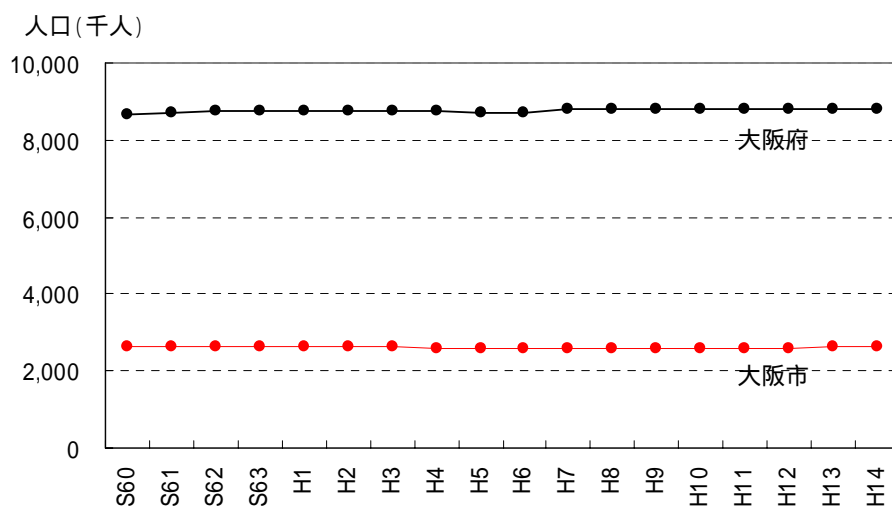
	1期区間 此花区北港～此花区高見	2期区間 此花区高見～北区豊崎
都市計画決定	昭和61年8月1日 平成14年7月12日	平成8年3月15日
基本計画の指示	昭和62年7月10日	平成11年3月31日
工事实施計画書の認可	昭和63年1月28日	平成11年12月24日
工事開始公告	昭和63年2月9日	平成12年1月21日
都市計画事業承認	昭和63年2月16日	平成12年3月31日



## 2 . 社会経済情勢の変化

### 2 - 1 . 人口の推移

淀川左岸線が計画されている大阪府、大阪市の人口は、昭和 60 年以降は大きな変化はなく、ほぼ一定の水準を維持している。

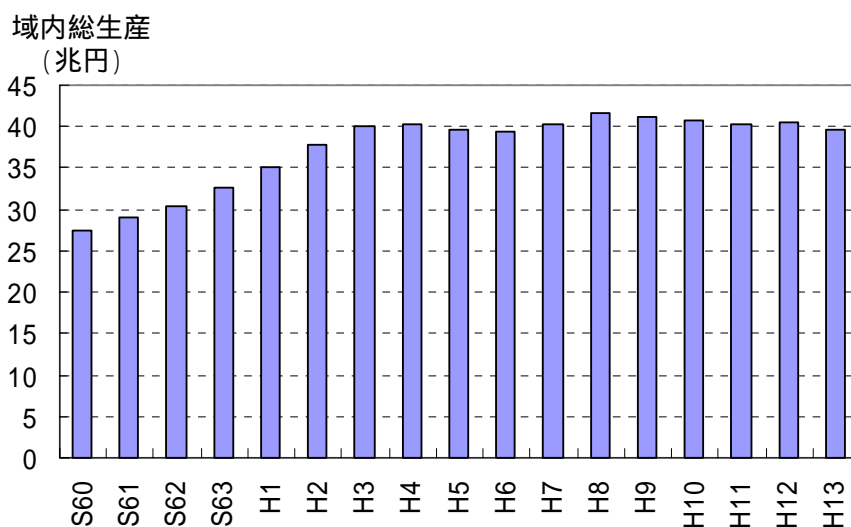


(出典：大阪府統計年鑑)

### 2 - 2 . 経済情勢の変化

景気動向は、日本経済がバブル崩壊後、平成 7 年から 8 年にかけて各種景気刺激策が実施され、回復の兆しもあったが、平成 9 年以降、金融不安等による景気の後退が見られた。

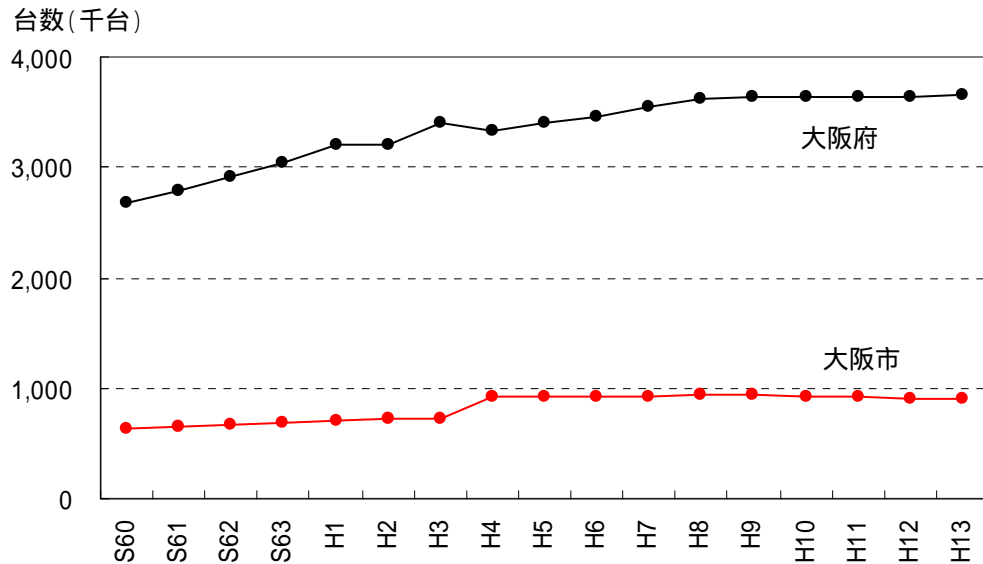
大阪府では、バブル崩壊前までは域内総生産が順調に伸びていたが、それ以降は伸びが鈍化し、平成 9 年以降はやや減少傾向にある。



(出典：大阪府統計年鑑)

### 2 - 3 . 自動車保有台数の推移

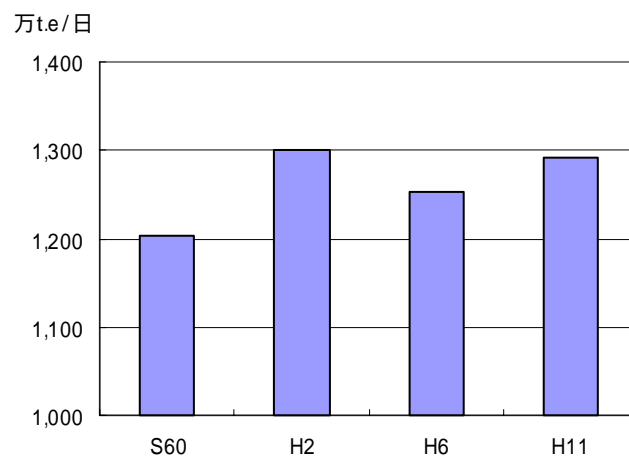
大阪府の自動車保有台数は、平成 9 年度以降、大きな変化はみられない。  
大阪市の自動車保有台数は、平成 4 年度以降、ほぼ一定の水準を維持している。



(出典：大阪府統計年鑑)

### 2 - 4 . 発生集中量の推移

大阪府域の発生集中交通量は、平成 6 年度に若干減少したものの、平成 11 年度には増加した。



(出典：道路交通センサス)

### 3 . 事業の進捗状況等

#### 3 - 1 . 事業の進捗状況等

平成6年4月に、北港JCTから島屋間(延長1.3km)を供用。  
また、平成13年2月に、ユニバーサルシティ出口を供用。  
1期区間の島屋工区(開削トンネル構造)については、現在、土留壁設置及び掘削作業中。  
大開・高見工区(高架構造)は、現在、下部工事施工中。  
正蓮寺川工区(開削トンネル構造)については、現在、本体工事に先行する河川を陸地化する基盤整備を実施中。  
2期区間については、用地取得を実施中。  
全線での進捗率は46%。



島屋工区の現状



正蓮寺川工区の現状



高見工区の現状

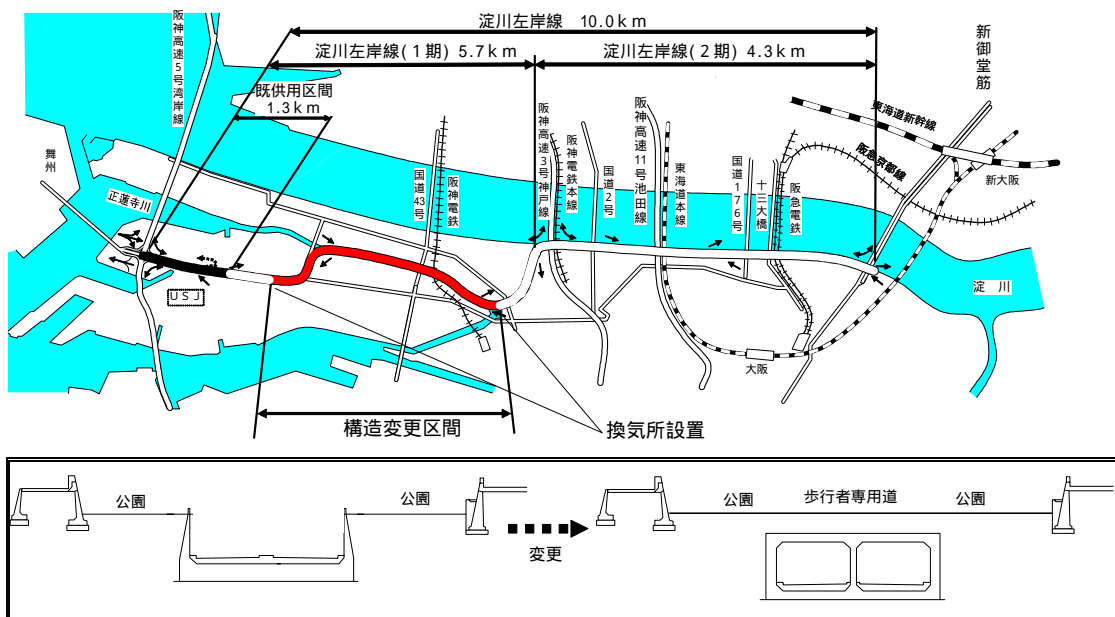


2期区間の全景

### 3 - 2 . 今後の事業の見通し等

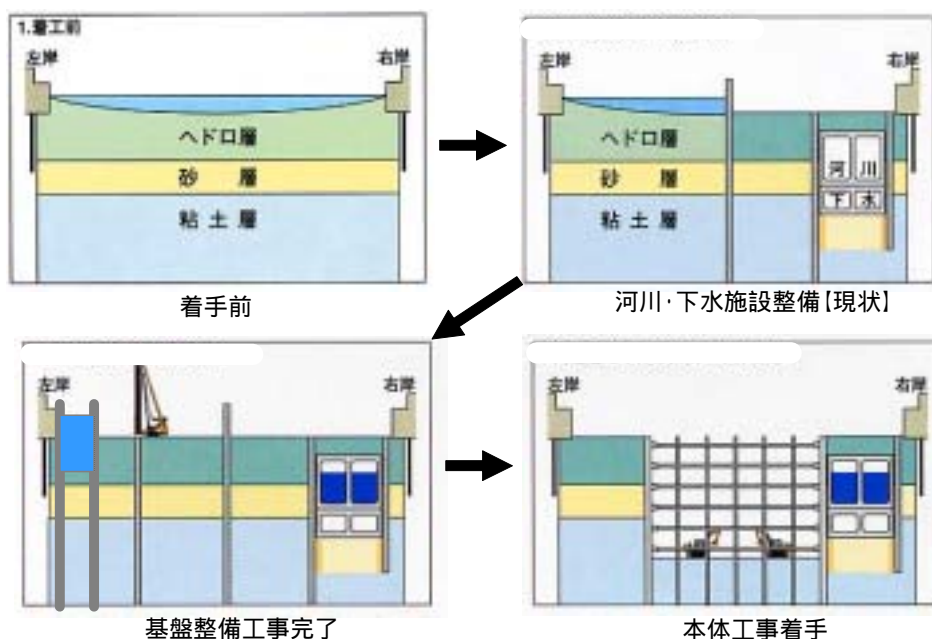
島屋及び正蓮寺川工区については、平成 14 年度に堀割構造からトンネル構造へ変更する都市計画変更がなされており、今後、必要な法的手続きを進め、本体工事に着手する予定。

なお、正蓮寺川工区については、左岸側の陸地化が完了しているが、河川内に水銀、PCB 等の汚染物質が検出されており、これまで、関係機関とその対策方法等について協議を進めてきたが、概ね方針が決定した。今後、速やかに右岸側の基盤整備工事を完了させ、本体工事に着手する予定。



都市計画変更概要

#### 《正蓮寺川工区の施工手順》

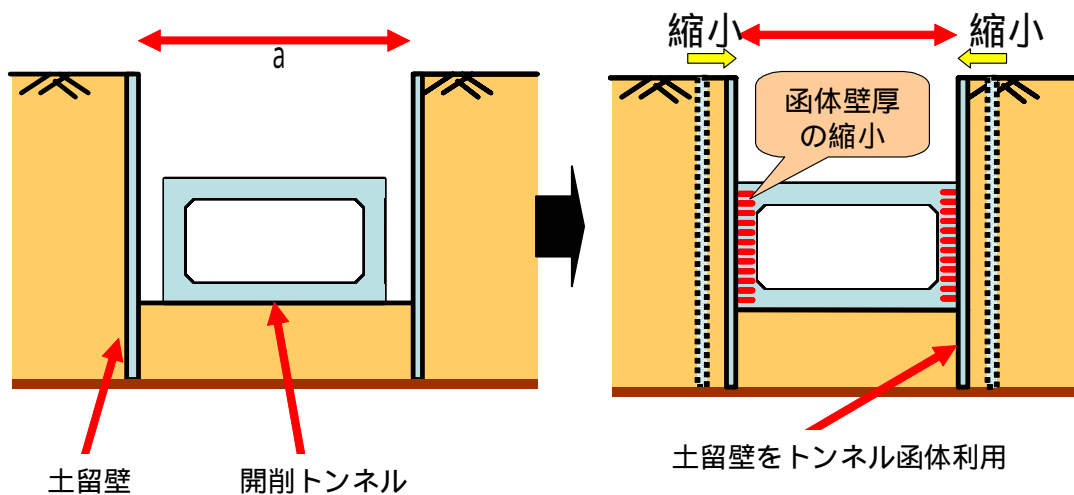


### 3 - 3 . 建設コスト縮減に向けた取り組み

淀川左岸線については、その多くに開削トンネル構造が採用されており、設計手法の合理化等により函体壁厚の縮小を図るなどコスト縮減に努めてきたところである。

また、阪神高速道路公団では、平成 15 年 3 月にコスト削減計画を発表したところであるが、今後とも、施工法の見直しや発注規模の拡大等の契約手法の見直しにより、さらなるコスト縮減に努める。

#### 【コスト縮減の一例：開削トンネルの施工法の見直し】



## 4 . 前回再評価時からの周辺環境変化

### 4 - 1 . 前回再評価時(H11.1.18)の概要と対応方針

区 間	此花区北港～此花区高見(延長 5.7km)
構 造	堀割構造、高架構造
工 期	平成 16 年度
事 業 費	1 8 8 4 億円
事業の進捗	一部区間(1.3km)供用、進捗率 53%
社会状況変化	全面覆蓋化が大阪市会採択(H1) 2 期区間が都市計画決定(H8)
対 応 方 針	事業継続

前回においては、審議対象路線として抽出されず。対応方針は事務局案

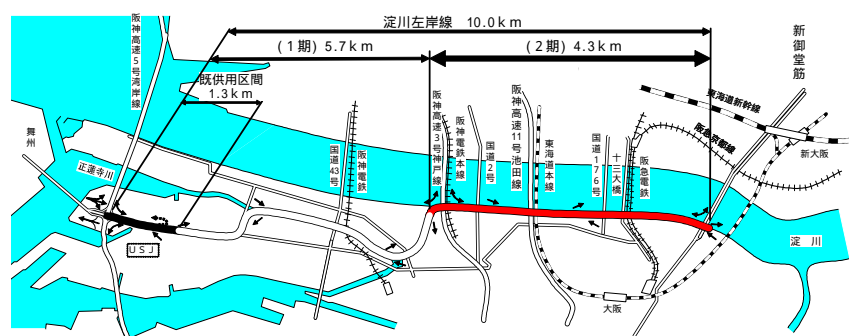
### 4 - 2 . 事業内容の変更

#### 区 間

淀川左岸線については、5号湾岸線から3号神戸線までを接続する延長5.7kmの自動車専用道路として昭和61年度に都市計画され、昭和62年度から事業着手してきたところであるが、平成8年度に3号神戸線から新御堂筋まで(延長4.3km)を延伸する都市計画変更がなされ、平成11年度から、これまで事業実施してきた区間と一体的に整備すべく、事業区間の変更を行った。

**【前回】大阪市此花区北港～大阪市此花区高見(延長5.7km)**

**【今回】大阪市此花区北港～大阪市北区豊崎(延長10.0km)**



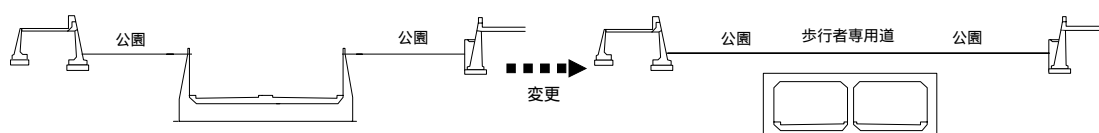


## 構 造

1期区間の此花区島屋から福島区大開間の構造は掘割式で計画されていたが、平成元年9月に「左岸線建設、正蓮寺川環境整備の早期実現と全面覆蓋化」の請願が大阪市会で採択された。その後、都市空間の有効活用、さらなる環境改善の観点から関係機関と協議調整を行い、平成14年度に、当該区間を地下式に変更することとなった。これにより、高速道路上部空間と一体となった公園、歩行者専用道整備や地域分断の解消が図られることとなった。

**【前回】掘割構造（此花区島屋～福島区大開）**

**【今回】トンネル構造（同区間）**



## 工 期

上記事業区間及び構造変更等により、工程の見直しを行った結果、完成時期を平成16年度から平成19年度に変更した。

**【前回】平成16年度完成予定**

**【今回】平成19年度完成予定**

## 事業費

上記事業区間の変更のほか、1期区間において地盤条件が想定以上に厳しく、設計や施工法を変更したこと、耐震関係の基準の変更等により、事業費の見直しを行った。なお、1期区間の事業費増については、コスト縮減に努めるとともに、高速道路上部等の関連事業との事業内容を整理し、必要最小限の増額を行った。

**【前回】1884億円**

**【今回】3734億円(1850億円増)**

1期区間：761億円増  
2期区間：1089億円増

供 用

平成 13 年 3 月の USJ の開園に先立ち、平成 13 年 2 月にユニバーサルシティ  
出口を供用し、現在、約 4200 台/日の利用がある。

【前回】 -

【今回】ユニバーサルシティ出口供用



### 3 - 2 . 事業を取り巻く状況の変化

#### 都市再生

##### 淀川左岸線が、都市再生プロジェクトに指定された

平成13年8月に、大都市圏における自動車交通の流れを見直し、都市構造の再編を促す環状道路整備(淀川左岸線を含む)が、都市再生プロジェクトとして指定された。

##### 都市再生プロジェクト：

環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を目指す21世紀型都市再生プロジェクトの推進や土地の有効利用等都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進することを目的として、平成13年5月に、内閣に都市再生本部が設置され、大都市圏における国際交流・物流機能の強化の1施策として、淀川左岸線、大和川線等の事業が都市再生プロジェクトに指定された。

#### 有料道路事業を取り巻く状況

以下のような情勢の変化により、事業中路線における採算性の確保がより重要な課題となっている。

- ・ 道路関係公団の民営化
- ・ 将来交通需要推計の見直し
- ・ 今後の高速道路利用料金のあり方

事業中路線の整備にあたっては、今後とも建設、維持管理の両側面からのコスト縮減の取り組みは不可欠であるが、将来交通需要推計が見直しされたことに加え、高速道路利用料金についても、ETC利用率の向上にあわせて対距離料金制への移行が検討されるなど、有料道路事業を取り巻く状況は大きく変化している。このため、採算性を確保する手法について、関係機関と調整を図る必要があり、今後、公的支援導入等による措置を実施し、都市の再生に寄与するよう環状道路等の着実な整備を進めることとしている。

## 5 . 整備効果

国において定められた『客観的評価指標(H15.8改定)』に基づき、事業の効果や必要性にかかる評価を行った。【別紙 参考資料】以下に、その概要等をまとめる。

### 5 - 1 . 自専道ネットワークの形成

淀川左岸線は、将来的には湾岸線・大和川線等と一体となって都市再生環状道路の一部を構成する路線である。

都市再生環状道路の形成により、都市部に流入する通過交通を排除し、慢性的に渋滞する都心環状機能の回復を図るとともに、並行する一般道路の混雑緩和が図られる。

また、交通の円滑化が図られることにより、都心部地域の環境改善が図られる。



都市再生環状道路の構想

### 淀川左岸線整備による渋滞の緩和

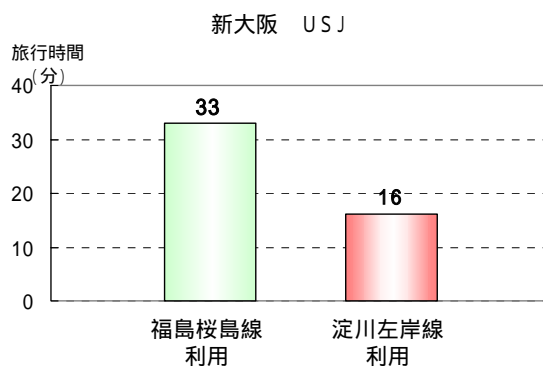
路線	渋滞損失時間(万人・時間/年) H20 供用時				
	現況値 (H11・阪神都市圏)	将来値			削減率
		整備なし	整備あり	削減量	
淀川左岸線	32,107	102,467	100,800	1,667	5.2%

阪神都市圏とは、大阪府全域と神戸市、西宮市、芦屋市、尼崎市、伊丹市、宝塚市、川西市、三田市、猪名川町を示す

## 5 - 2 . 拠点間アクセス向上

淀川左岸線は、大阪都心北部地域と大阪湾ベイエリア地域を結ぶ路線であるが、5号湾岸線や3号神戸線、新御堂筋等と接続し、これら既設の道路ネットワークと一体的に機能することになる。  
 これにより、ベイエリア地区も含め都市に点在する鉄道ターミナル、港湾施設、空港、観光施設など各拠点間のアクセス向上が図られる。

【新幹線駅とのアクセス向上】 新大阪駅      南港ポートタウン	30分   19分 (11分短縮)
【空港とのアクセス向上】 関西空港      新大阪駅	60分   49分 (11分短縮)
【港湾施設とのアクセス向上】 大阪港      新大阪駅	28分   17分 (11分短縮)
【観光地とのアクセス向上】 新大阪駅      USJ	33分   16分 (17分短縮)
【高次医療施設とのアクセス向上】 南港ポートタウン 大阪市立総合医療センター	35分   26分 (9分短縮)





### 5 - 3 . 地域整備

淀川左岸線については、その大半を地下構造で計画しており、高速道路の整備にあわせて、高速道路上部等の空間を活用したまちづくりが図られる。

1期の正蓮寺川区間(約2km)においては、道路整備にあわせて、埋め立て要望のあった正蓮寺川の陸地化、広域下水道、公園や歩行者専用道の整備が一体的になされる。

2期区間(約4km)においては、淀川左岸堤防に沿って計画されており、将来予定されている高規格堤防事業との整合を図るとともに、高速道路に並行して一般道路淀川南岸線、高速道路上部に歩行者専用道を整備するなど、新たな都市空間の創出を図る。



淀川左岸線の正蓮寺川工区



淀川左岸線の2期

#### 5 - 4 . 費用便益分析

以上、走行時間短縮、走行経費減少便益、交通事故減少便益から求められる「便益(B)」と道路整備に要する事業費と維持管理に要する費用から求められる「費用(C)」とで費用便益分析すると、全体事業で、B/Cが3.6(残事業で4.6)となっており、便益が費用を上回っている。

(単位：億円)

		事業全体	残事業
便 益	走行時間短縮便益	16,077	8,790
	走行経費減少便益	495	254
	交通事故減少便益	163	67
	合計	16,734	9,111
費 用	事業費	4,142	1,555
	維持管理費	512	413
	合計	4,654	1,968
便益(B)/費用(C)		3.6	4.6

上記数値は、平成15年度を基準年とし、現在価値評価したものの算出は国の基準である『費用便益分析マニュアル(H15.8改定)』に基づく

#### 6 . 関係する地方公共団体等の意見

都市再生プロジェクトに位置づけられている淀川左岸線の事業促進を図る

【近畿整備に関する重点事項 近畿開発促進協議会 H15.11】

近畿開発促進協議会：大阪府知事、大阪市長など近畿地区の12の府県市首長で構成される。総合交通体系の整備の一つとして、淀川左岸線の事業促進が要望されている。

## 7 . 対応方針

対応方針（原案）
『事業継続』



客観的評価指標に基づく評価(淀川左岸線)

参考資料

事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	事業の効率性	指 標	指標チェックの根拠
		便益が費用を上回っている	費用便益比 = 3 . 6

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	対象道路の整備による年間渋滞損失時間及び削減率	阪神都市圏対象 渋滞損失時間削減量：1,667万人・時間/年、削減率：5.2%
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	並行区間(福島・桜島線、国道2号、国道1号：此花区桜島1～北区梅田1) 並行区間に混雑時旅行速度20km/h未満の区間があり、当該路線の整備により旅行速度が向上
		並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	並行区間に11系統のバス路線が存在(大阪市営バス)
		新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	新大阪駅 南港ポートタウン(環状線、大阪港線利用：30分 淀川左岸線、湾岸線利用：19分)
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	関西空港 新大阪駅(環状線、大阪港線利用：60分 淀川左岸線、湾岸線利用：49分)
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	大阪港 新大阪駅(環状線、大阪港線利用：28分 淀川左岸線、湾岸線利用：17分)
		農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	阪神高速道路は阪神都市圏における農林水産品等の物流に多く利用されており、当該路線は阪神高速道路のネットワークの一部を形成するものとなることから農林水産品等の流通の利便性向上が見込まれる。
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	当該路線整備は、都市再生プロジェクトとして位置づけあり(H13.8)
		三大都市圏の環状道路を形成する	当該路線は、大阪都市圏の都市再生環状道路の一部を構成
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	高速道路上部を公園や歩行者専用道路整備するなど、まちづくりと一体的整備
	国土・地域ネットワークの構築	地域高規格道路の位置づけあり	当該路線は地域高規格道路の位置づけあり
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	-
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	-
	個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	正蓮寺川の埋立て等により、地域分断を解消
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	大阪ベイエリア開発整備、テクノポート大阪計画
		I C等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	新大阪駅 ユニバーサルスタジオジャパン(USJ)(新御堂、一般道路利用：33分 新御堂、淀川左岸線利用：16分)
新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		-	
2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	南港ポートタウン 大阪市立総合医療センター(大阪市都島区)(大阪港線、環状線利用：35分 淀川左岸線利用：26分)	
	安全な生活環境の確保	-	
3. 安全	災害への備え	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	大阪府地域防災計画に緊急輸送路として指定(供用済み区間)
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	-
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	阪神高速大阪港線
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	阪神都市圏におけるCO2排出削減量：48,539t/年
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	並行区間(福島・桜島線、国道2号、国道1号：此花区桜島1～北区梅田1) NO2排出削減量：36.2t/年、削減率21%
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	並行区間(福島・桜島線、国道2号、国道1号：此花区桜島1～北区梅田1) SPM排出削減量：3.5t/年、削減率21%
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	-
		その他、環境や景観上の効果が期待される	高速道路上部を公園や歩行者専用道路整備するなど、まちづくりと一体的整備
5. その他	他のプロジェクトとの関係	他機関との連携プログラムに位置づけられている	大阪府第3次渋滞対策プログラムの位置づけあり
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	-

- ・効果が認められる評価項目は を に変更
- ・印の評価項目については定量的評価の結果を記載