

平成23年度の
事業再評価について
(淀川左岸線)

平成23年11月29日

事業再評価 大阪市道高速道路淀川左岸線



1. 事業概要

- 淀川左岸線の位置付け
- 事業概要

2. 事業の進捗状況等

- 進捗・今後の予定
- コスト縮減に向けた取り組み

3. 社会的状況の変化

4. 事業の必要性

- 整備効果・事業の投資効果（B／C）
- 関係する地方公共団体等の意見

5. 対応方針（原案）

淀川左岸線の位置付け

- 大阪都市再生環状道路の一部を構成する路線である。
- 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。
- 国道2号等の並行する一般道路の混雑緩和が図られる。
- ベイエリアと都心部(大阪市北部)との結びつきを強化し、両エリアの相互発展に寄与。



事業概要

事業区間：大阪市此花区北港このはなく ほんこう ～ 大阪市北区豊崎きたく とよさき

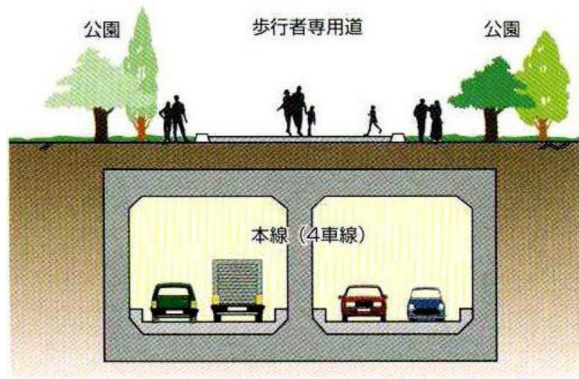
延長：10.0km（4車線）

事業費：4,304億円（うち、大阪市の街路事業1,238億円）

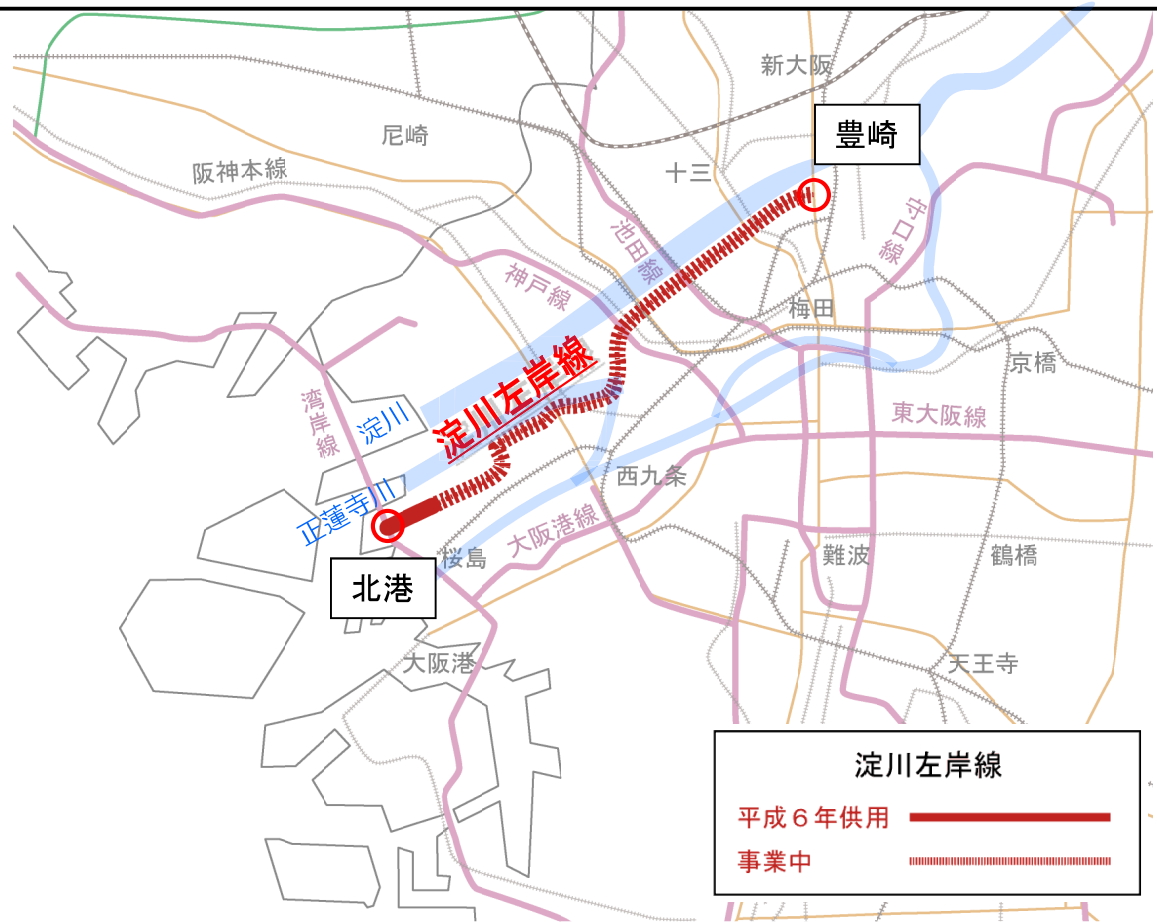
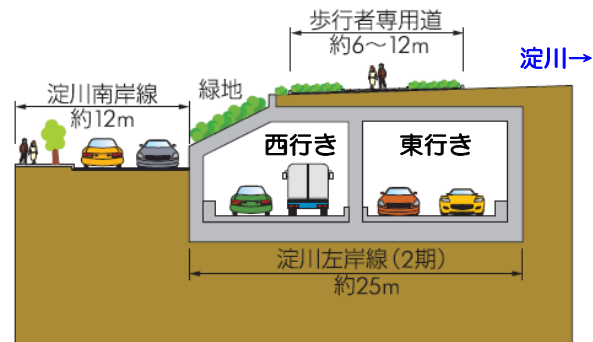
構造：地下、堀割等

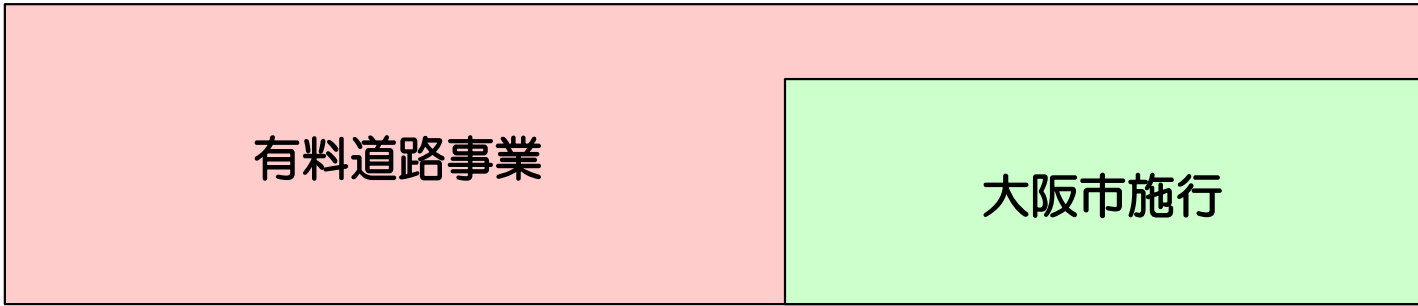
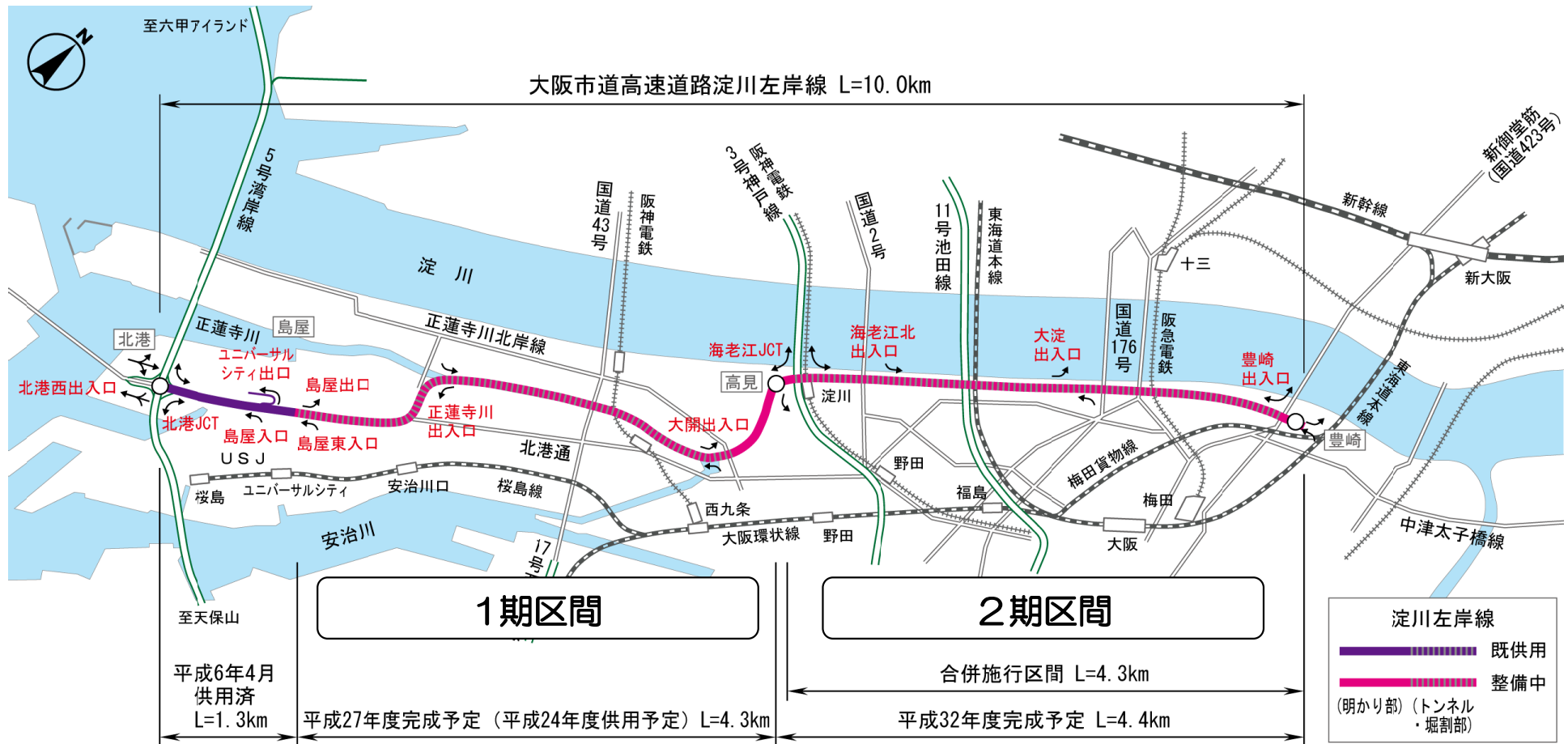
標準断面図

正蓮寺川区間



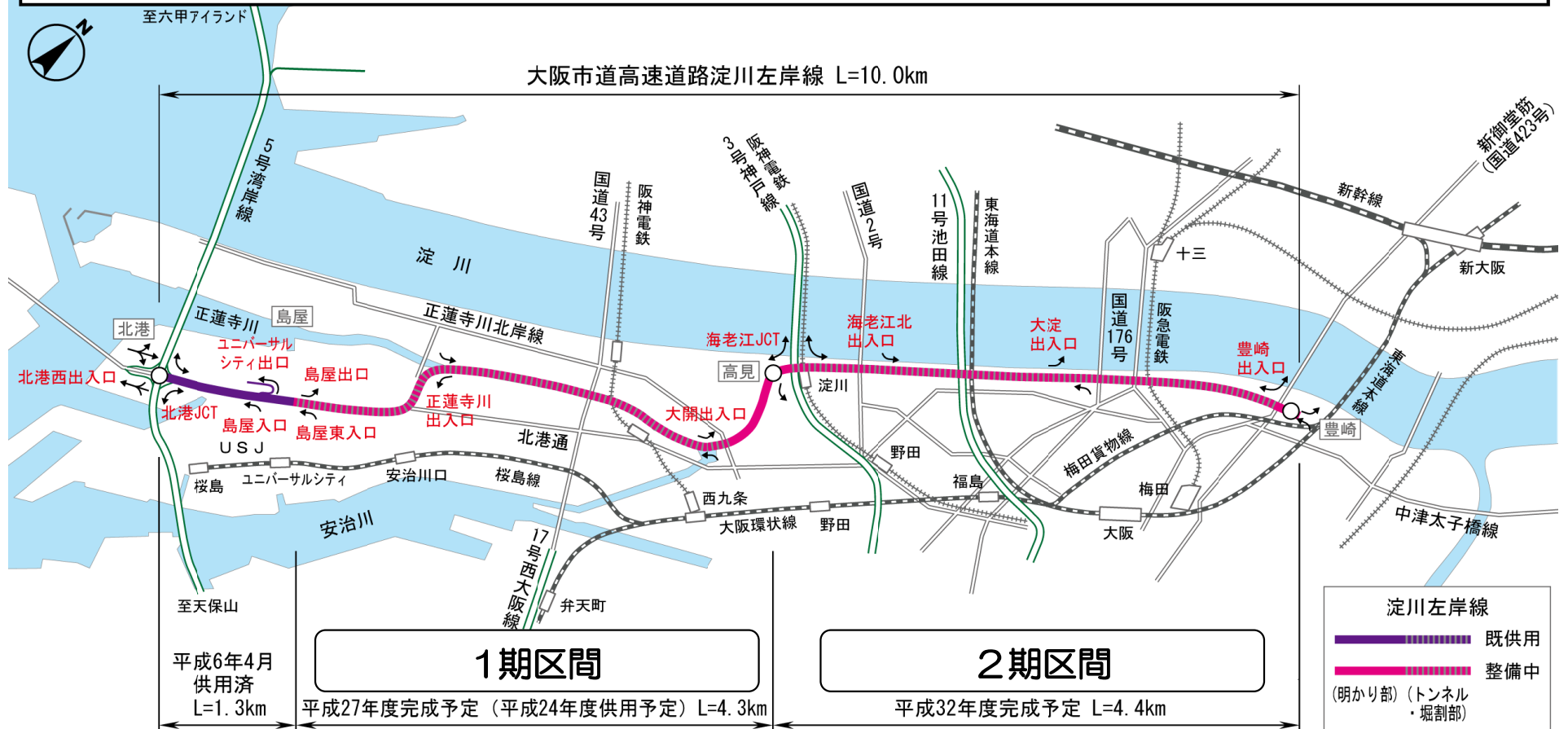
淀川沿いの区間





事業の進捗状況

- 平成6年4月に、北港JCT～島屋間(延長1.3km)を供用。
- 残事業区間8.7km
 - ・ 1期区間（此花区島屋～此花区高見）：平成27年度完成予定
（平成24年度供用予定）
 - ・ 2期区間（此花区高見～北区豊崎）：平成32年度完成予定



事業の進捗状況

- 1期区間：全体進捗率は87%、用地取得率は100%（H23年度末見込み）
- 2期区間：全体進捗率は11%、用地取得率は76%（H23年度末見込み）



今後の事業の見通し

- 1期区間：本体構造物工事は全て発注済み
残る附属施設工事等を順次発注予定
⇒ 平成24年度供用予定（残工事も含めて平成27年度完成予定）
- 2期区間：用地取得の継続実施、本体工事の着手に向けて関係機関との協議を実施中
⇒ 平成32年度完成予定

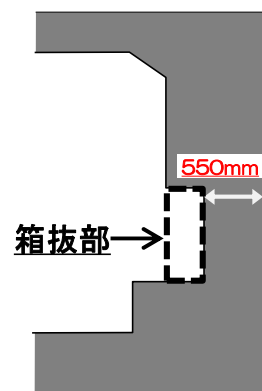
コスト縮減に向けた取り組み

【設計の精査及び工夫による削減】

○ 函体寸法の見直し

通常の詳細設計は2次元モデルで断面の精査を行うが、工事規模等を鑑み3次元でFEMモデルにより強度計算を行い縦断方向の断面も考慮することで全体的な函体壁厚のスリム化を図った

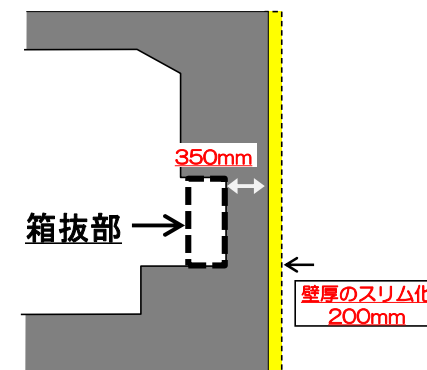
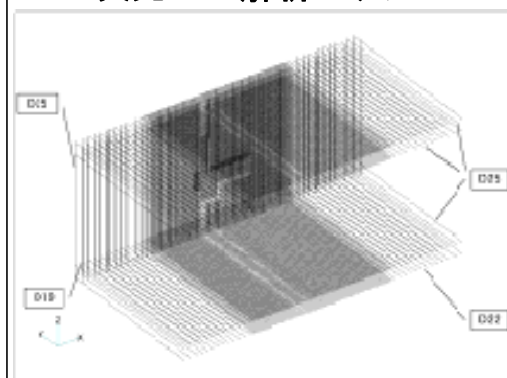
当初



通常的设计指針により、2次元解析により断面力を算出し、応力照査により部材厚を設定

変更

3次元FEM解析モデル



縦断方向も含めた3次元解析モデルを用いて解析を実施し、応力状態を確認の上、最小壁厚を決定

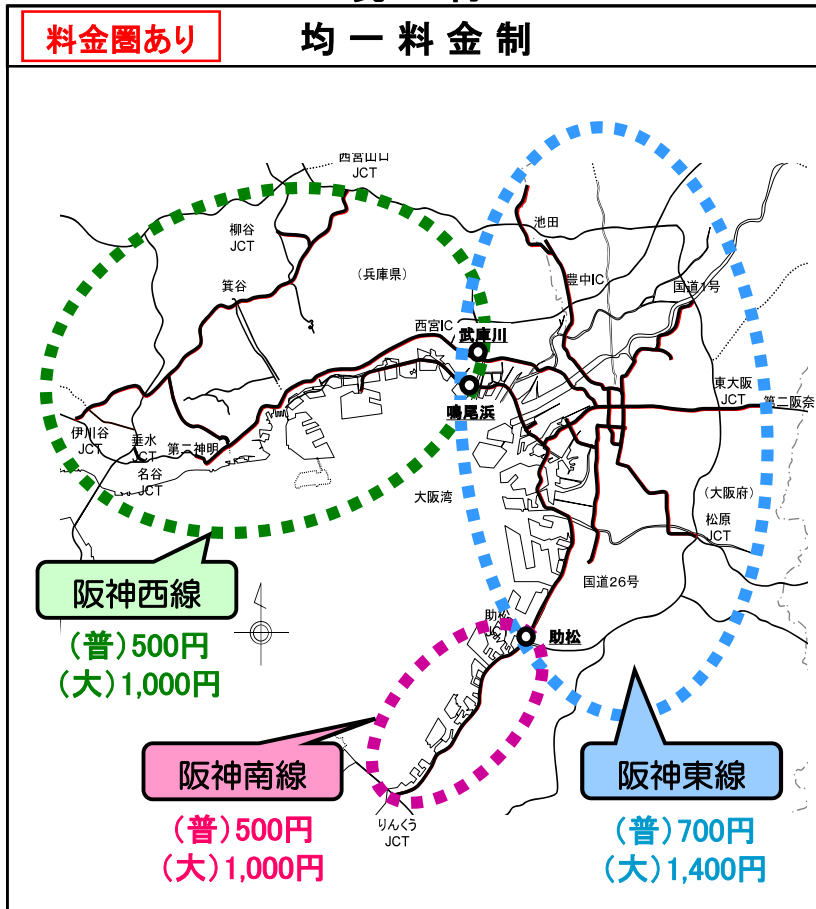
対距離制への移行

- ETCの整備・普及により、利用距離に応じた料金を頂くことが可能となったことから、お客さまにとってより利用しやすく、より公平な負担となる対距離制へ移行することとした。
- 料金圏のない対距離制（500～900円）へ平成24年1月1日（日）午前0時から移行。
※現金車は一部端末区間を除き普通車900円。

現行

料金圏あり

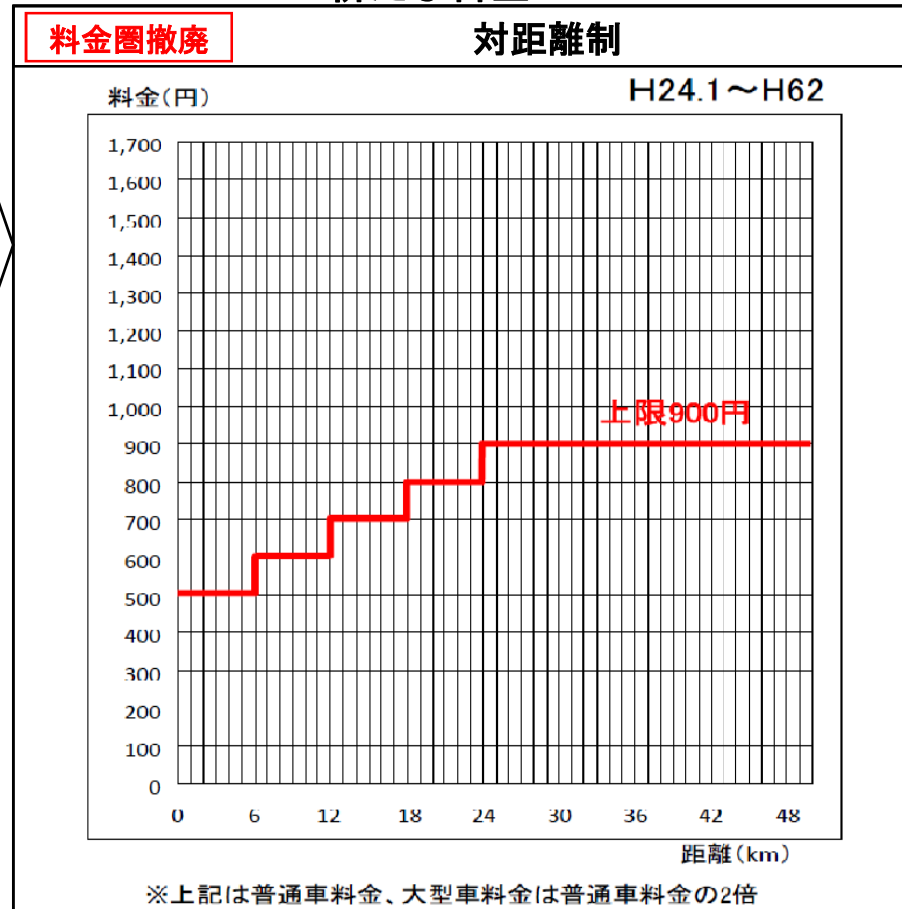
均一料金制



新たな料金

料金圏撤廃

対距離制



○対距離制移行に際して実施する割引（当面平成25年度まで実施）

① NEXCO・本四との乗継割引

〔 6km以下の出入口まで▲100円 〕

⑤ 新神戸TNの移管

〔 移管後は現行割引▲300円を継続 〕

③ 端末区間割引

池田線300円（通勤時間帯150円）
西大阪線200円（早朝深夜100円）
東大阪線200円

② 西線内々利用割引

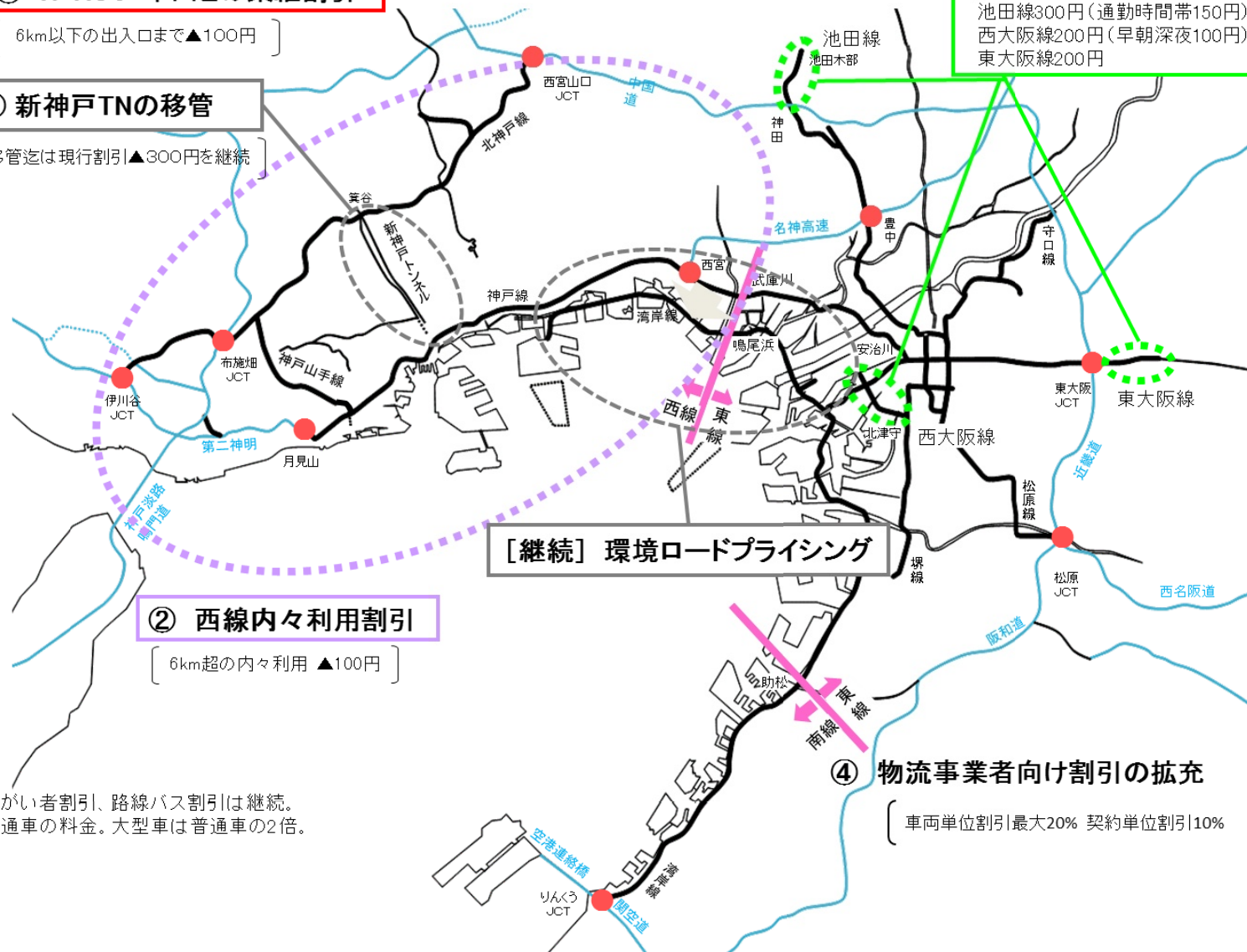
〔 6km超の内々利用 ▲100円 〕

[継続] 環境ロードプライシング

④ 物流事業者向け割引の拡充

〔 車両単位割引最大20% 契約単位割引10% 〕

※障がい者割引、路線バス割引は継続。
※普通車の料金。大型車は普通車の2倍。



周辺開発の状況 (主にH21～H23の動向)

○沿道の施設立地状況等

- ・ 淀川左岸線沿線の梅田地区では、再開発事業が都市再生プロジェクトとして進められており、オフィス・商業施設・交流施設等が多数立地。
- ・ 臨海地域にも、ユニバーサルスタジオをはじめとする多数の集客施設が立地。また、IBWTCに大阪府庁の機能が一部移転（大阪府咲洲庁舎）。

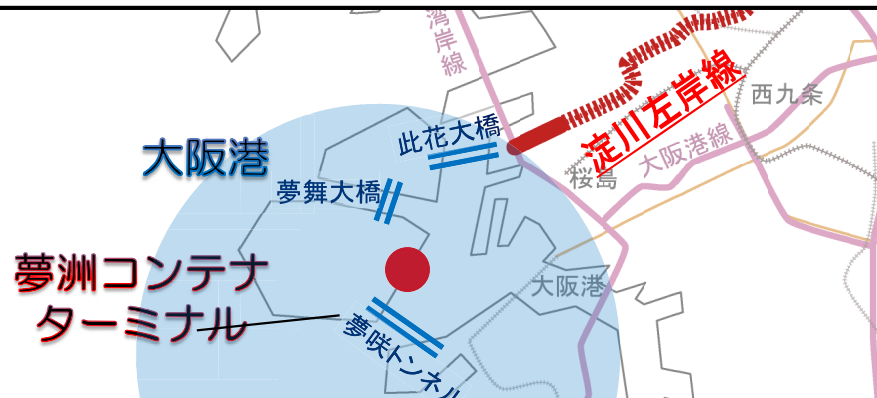


周辺開発の状況（主にH21～H23の動向）

○阪神港における国際競争力の強化

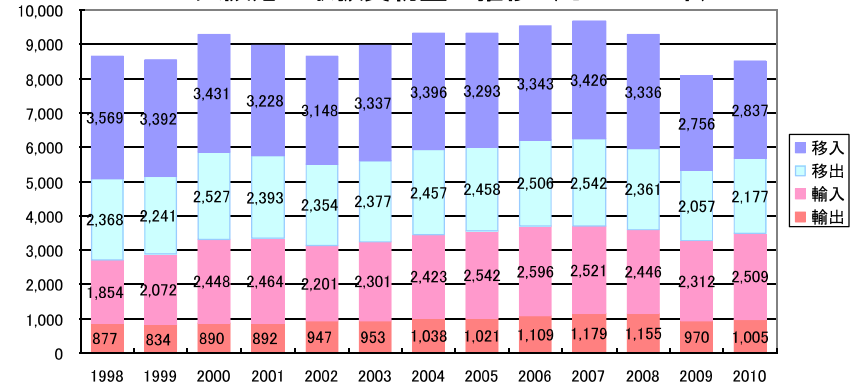
- H16.7：阪神港がスーパー中枢港湾に大臣指定。
- H21.8：夢咲トンネルが開通
- H21.10：夢洲コンテナターミナルの一体運用開始。
- H22.8：阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定

夢洲コンテナターミナル

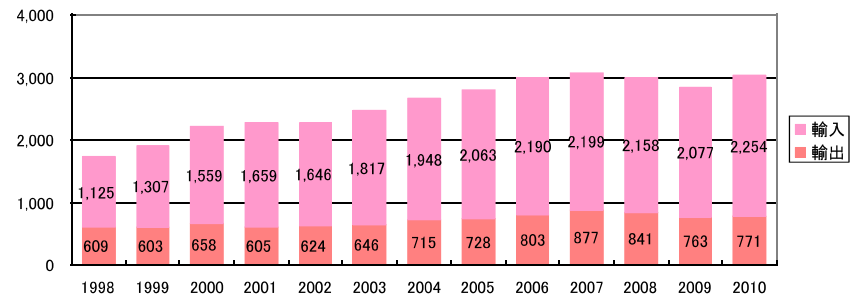


大阪港では総取扱貨物量は横ばいであるものの、外貿コンテナ貨物量は年々増加傾向にある。

大阪港の取扱貨物量の推移（万トン／年）



大阪港の外貿コンテナ貨物量の推移（万トン／年）



資料：港湾統計（大阪市港湾局）

※スーパー中枢港湾とは

コンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、実験的、先導的な施策の展開を官・民連携の下で行うことによりアジア主要港湾を凌ぐコスト・サービスの実現を図ろうとするもの

- ・ 阪神港（大阪港・神戸港）、京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）

※国際コンテナ戦略港湾とは

大型化が進むコンテナ船に対応し、さらなる選択と集中により国際競争力を強化するため、国土交通省により阪神港及び京浜港を選定したもの。

主な戦略として

- ① 民の視点から阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する港湾経営主体の確立
- ② 集荷機能の強化（阪神港でのみ可能な定期内航フィーダ網の再構築）
- ③ 産業の立地促進による創荷を掲げている。

拠点間のアクセス向上

- ・淀川左岸線の整備により、都心部（大阪市北部）や内陸部と、臨海部や関西空港との連携が強化。これにより、各拠点の一層の活性化が期待される。

迂回ルートの形成

- ・慢性的に渋滞が発生する環状線等を経由しない迂回ルートを形成することにより時間短縮効果の発現。



都心再開発（グランフロント大阪）



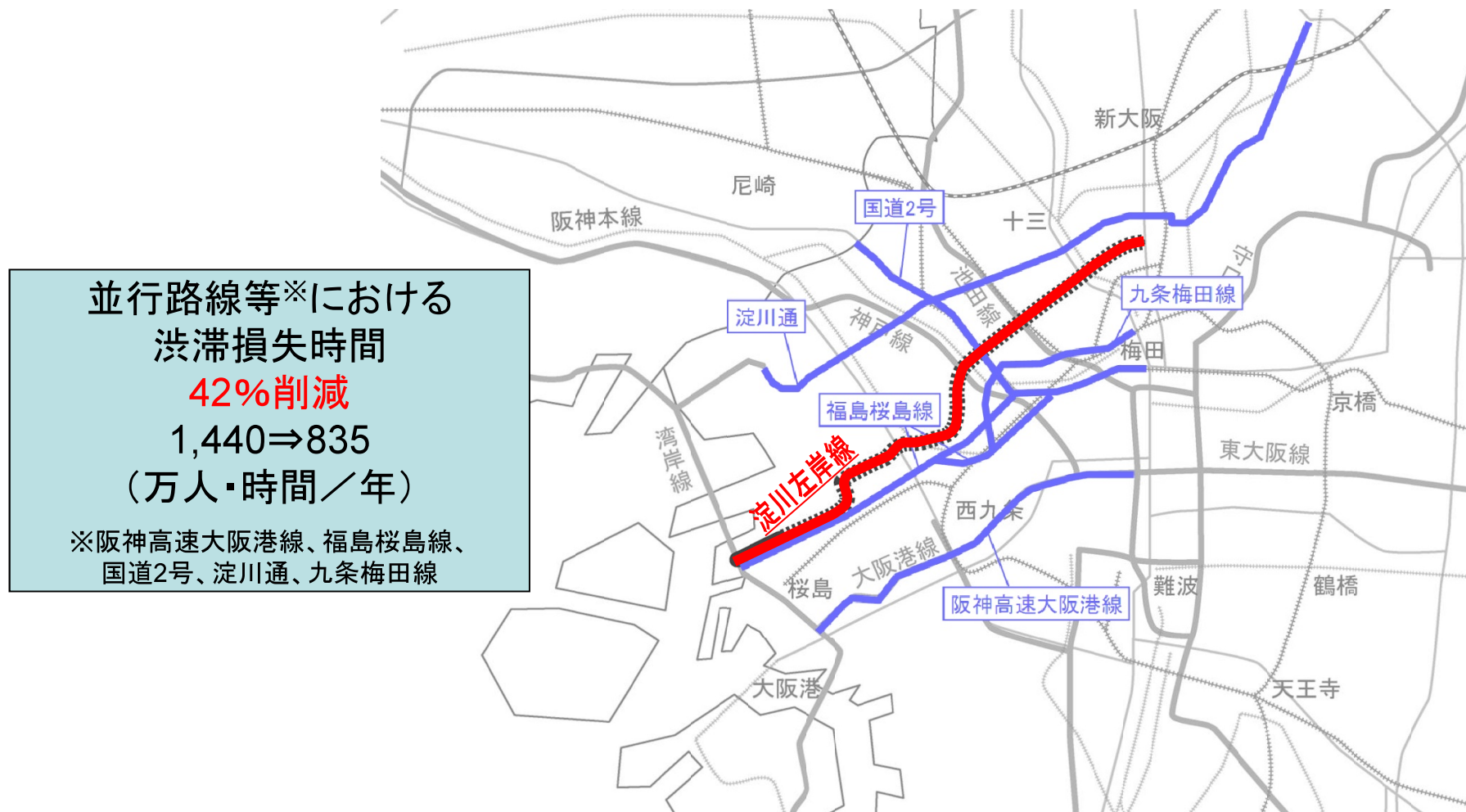
箕面森町（水と緑の健康都市）

<p>大阪府咲洲庁舎 → 都心（梅田） 間のピーク時所要時間 7分短縮（23%減） 31分（環状線経由）※ ⇒ 24分（淀川左岸線経由）※※</p>	<p>千里中央→関西空港 間のピーク時所要時間 7分短縮（9%減） 78分（環状線経由）※ ⇒ 71分（淀川左岸線経由）※※</p>
---	---

※ 環状線経由の高速道路の所要時間は、過去実績に基づく混雑時の平均所要時間
 ※※ 淀川左岸線経由の所要時間は、高速道路については規制速度又は設計速度、一般道路については道路交通センサス旅行速度を用いて算定

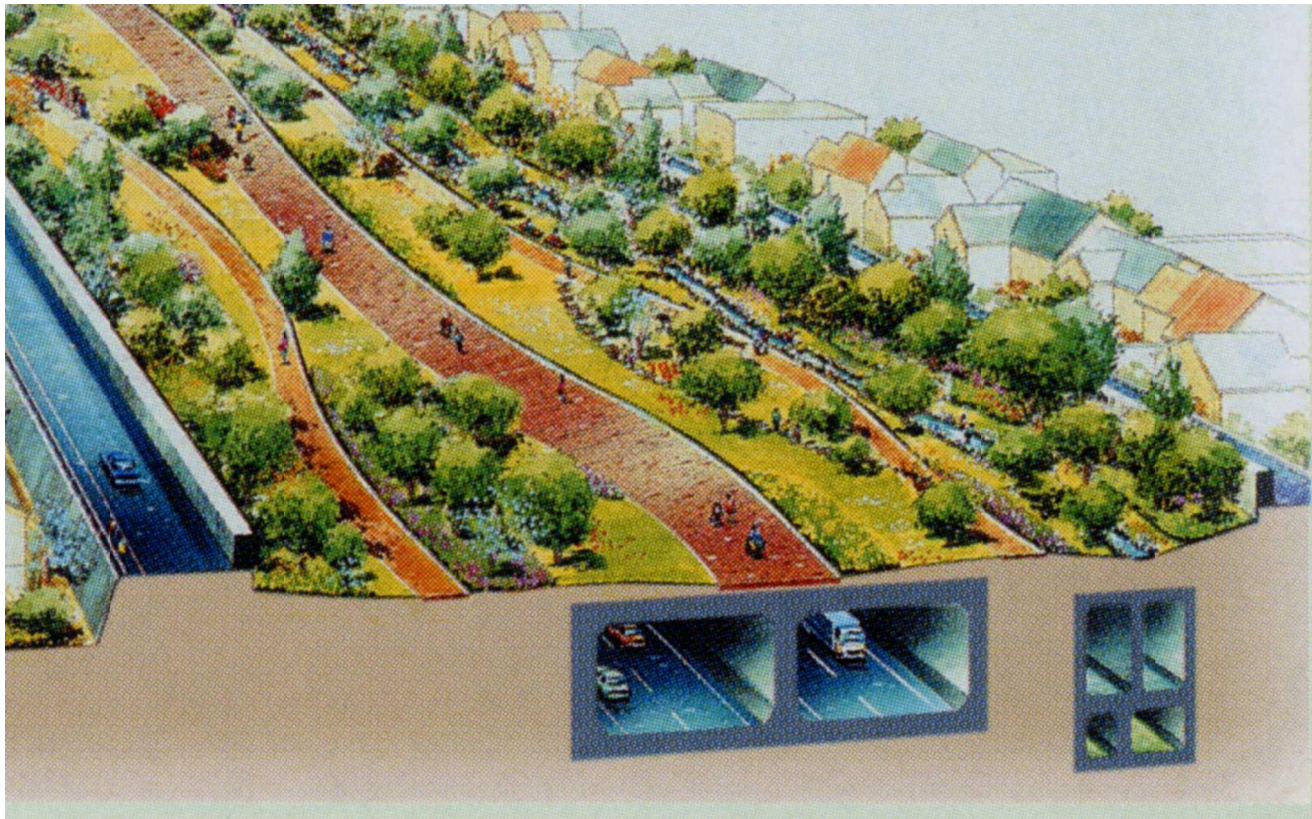
並行路線等における渋滞緩和

- 都心部と臨海部を結ぶ並行路線等の交通分散化が期待できる。
- 並行路線等における渋滞損失時間は非整備時に比べて42%減少。



生活環境の改善

- 淀川左岸線1期区間における正蓮寺川の陸地化に伴い、トンネル上部空間を正蓮寺公園として総合的に整備。歩行者専用道路も設置される予定。
- これにより、ゆとりと潤いのある空間が生まれるとともに、災害時の避難空間の確保にもつながり、生活環境の改善が期待される。



▲淀川左岸線の正蓮寺川工区完成イメージ図

事業の投資効果

- 費用便益比 (B/C) は1.5 (残事業1.9) と、便益が費用を上回っている。

		事業全体	残事業
便益 (B)	走行時間短縮便益 (億円)	7,214	2,613
	走行経費減少便益 (億円)	408	164
	交通事故減少便益 (億円)	68	29
	計 (億円)	7,689	2,805
費用 (C)	事業費 (億円)	4,915	1,242
	維持管理費 (億円)	320	218
	計 (億円)	5,235	1,460
費用便益比 (B/C)		1.5	1.9
感度分析	交通量 (±10%)	1.4~1.6	1.7~2.1
	事業費 (±10%)	1.4~1.5	1.8~2.1
	事業期間 (±2年)	1.4~1.5	1.8~2.0

※費用及び便益額については平成23年度の価値に換算

※費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

関係する地方公共団体等の意見

【大阪府知事の意見】

○淀川左岸線は都市再生環状道路の一部を形成する道路であり、大阪都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善に寄与するとともに、臨海部と大阪都心北部地域の交通機能の向上による経済や産業の活性化が図られるため、事業を継続し、早期に全線供用すべきである。

今後、工事の安全確保に努め、事業費の縮減を図りつつ、沿道の環境に配慮し、より一層の事業進捗に努められたい。

【大阪市長の意見】

○淀川左岸線事業は、本市の同意のもと国の事業許可を得て進められている事業であり、都心部での交通混雑の緩和や市街地環境の改善に資するなどの機能を鑑みても、本市にとって重要な路線である。

引き続き周辺環境への配慮やコスト縮減等に努めながら、事業を推進されたい。

阪神高速道路(株)の対応方針（原案）

- 都市再生環状道路は、都心部の慢性的な渋滞を緩和するとともに、リダンダンシーの向上などのネットワーク効果の他、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される道路であり、淀川左岸線はその一部を形成する路線である
- 都心部（大阪市北部）や臨海部といった各拠点間のアクセスを強化し、各拠点の活性化に寄与するとともに、渋滞が発生する環状線等を経由しない迂回ルートを形成することによる時間短縮効果や交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる
- トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される
- 費用便益比（B/C）は1.5である
- 1期区間は平成24年度末の供用、2期区間については平成32年度末の供用に向けて引き続き事業推進中である
- 関係する都道府県・政令市からも事業の継続・早期供用を求められている

事業継続

大阪市道高速道路淀川左岸線については、工事の進捗管理に努め、遅滞なく全体事業の完成を図るとともに、早期供用に向けて事業を鋭意進めていく