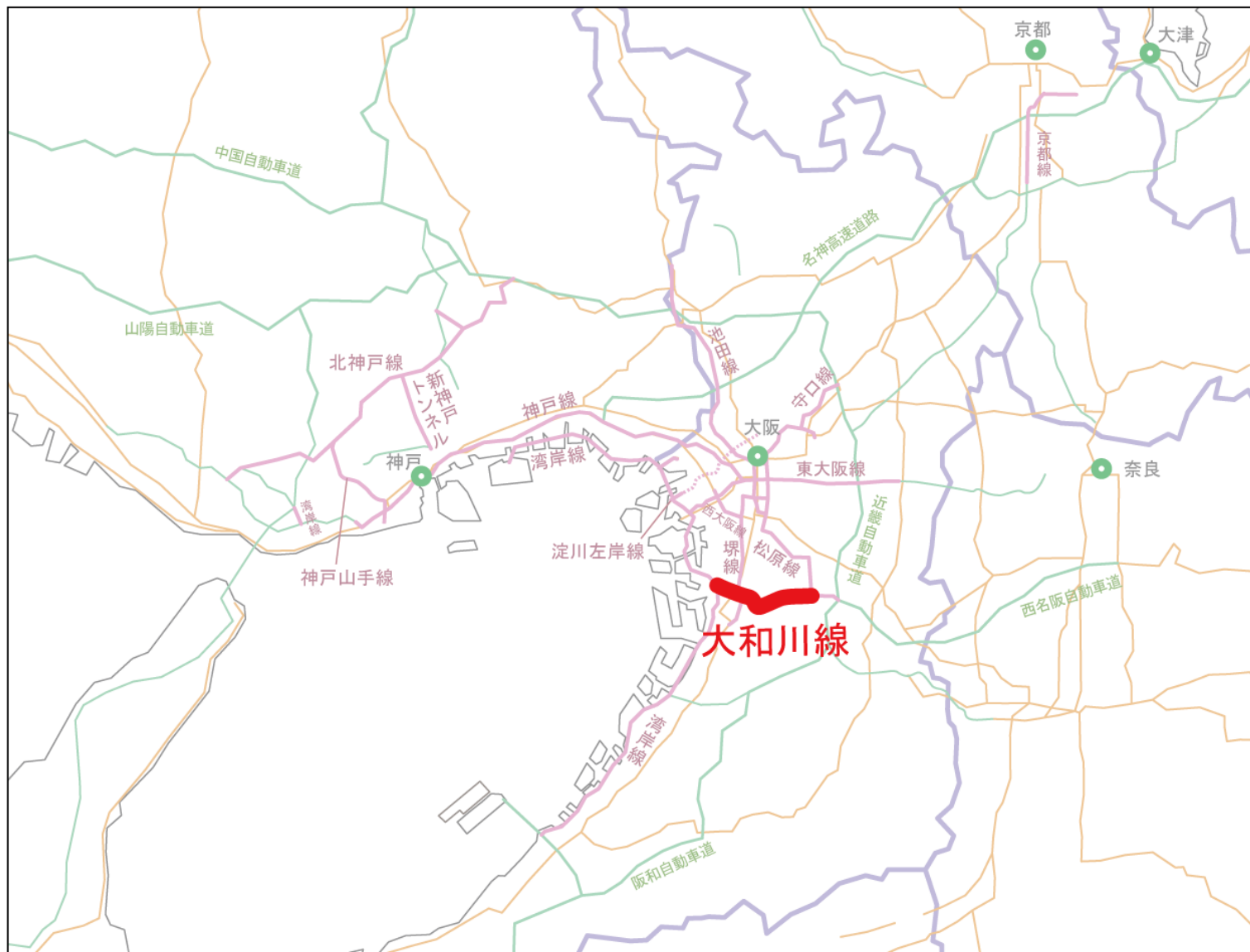


平成24年度の
事業再評価について
(大和川線)

平成24年12月18日

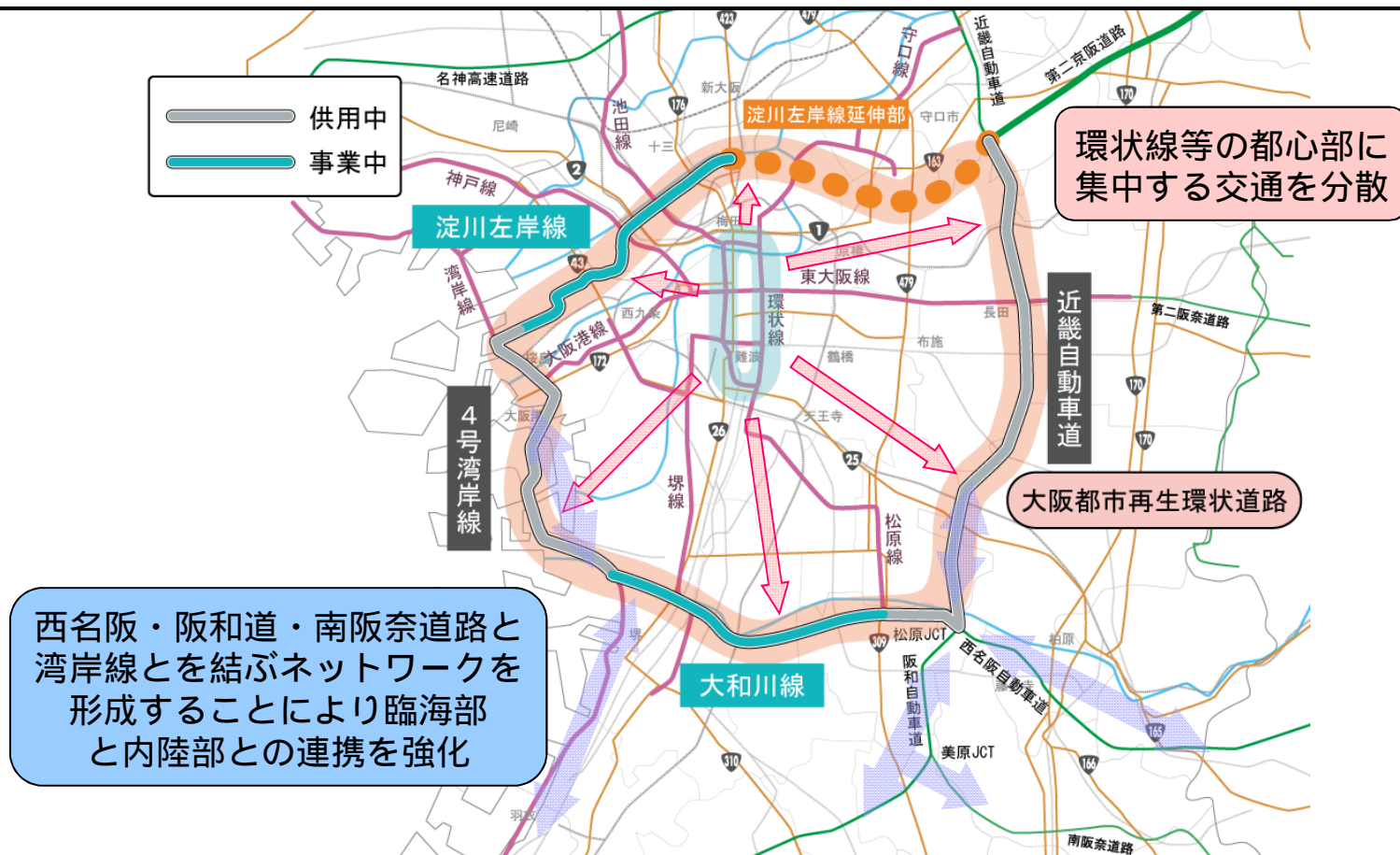
事業再評価 大阪府道高速大和川線



- 1 . 事業の概要
- 2 . 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
- 3 . 事業の進捗の見込みの視点
- 4 . コスト縮減や代替案立案の可能性の視点
- 5 . 関係する地方公共団体等の意見
- 6 . 対応方針（原案）

大和川線の位置付け

- ・ 都心部の多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す、大阪都市再生環状道路の一部を構成。
- ・ 大阪府南部地域において東西方向の道路機能向上を図り、地域の活性化ならびに社会・経済活動の発展に寄与。



事業概要

事業区間：堺市堺区^{ちっこう やわたまち}築港八幡町 ~ 松原市^{みやけなか}三宅中

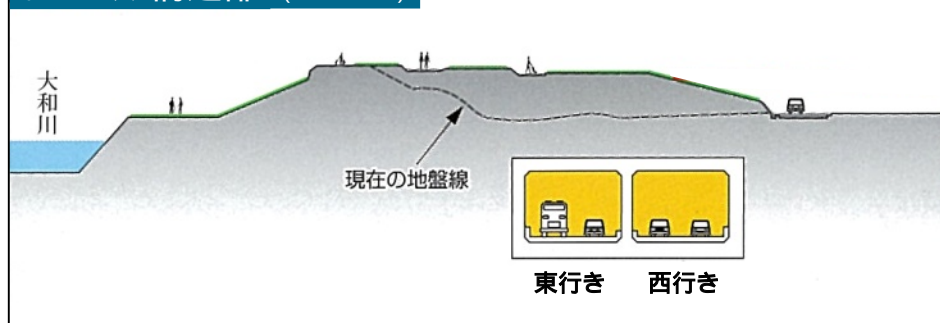
延長：9.7km（4車線）

事業費：4,341億円（有料道路事業2,721億円、街路事業1,620億円）

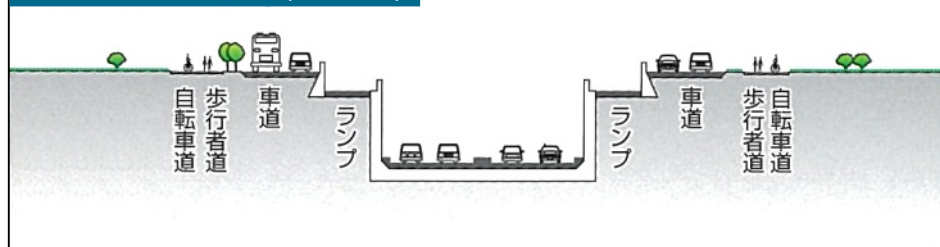
構造：トンネル、掘割等

標準断面図

トンネル構造部（A-A'）



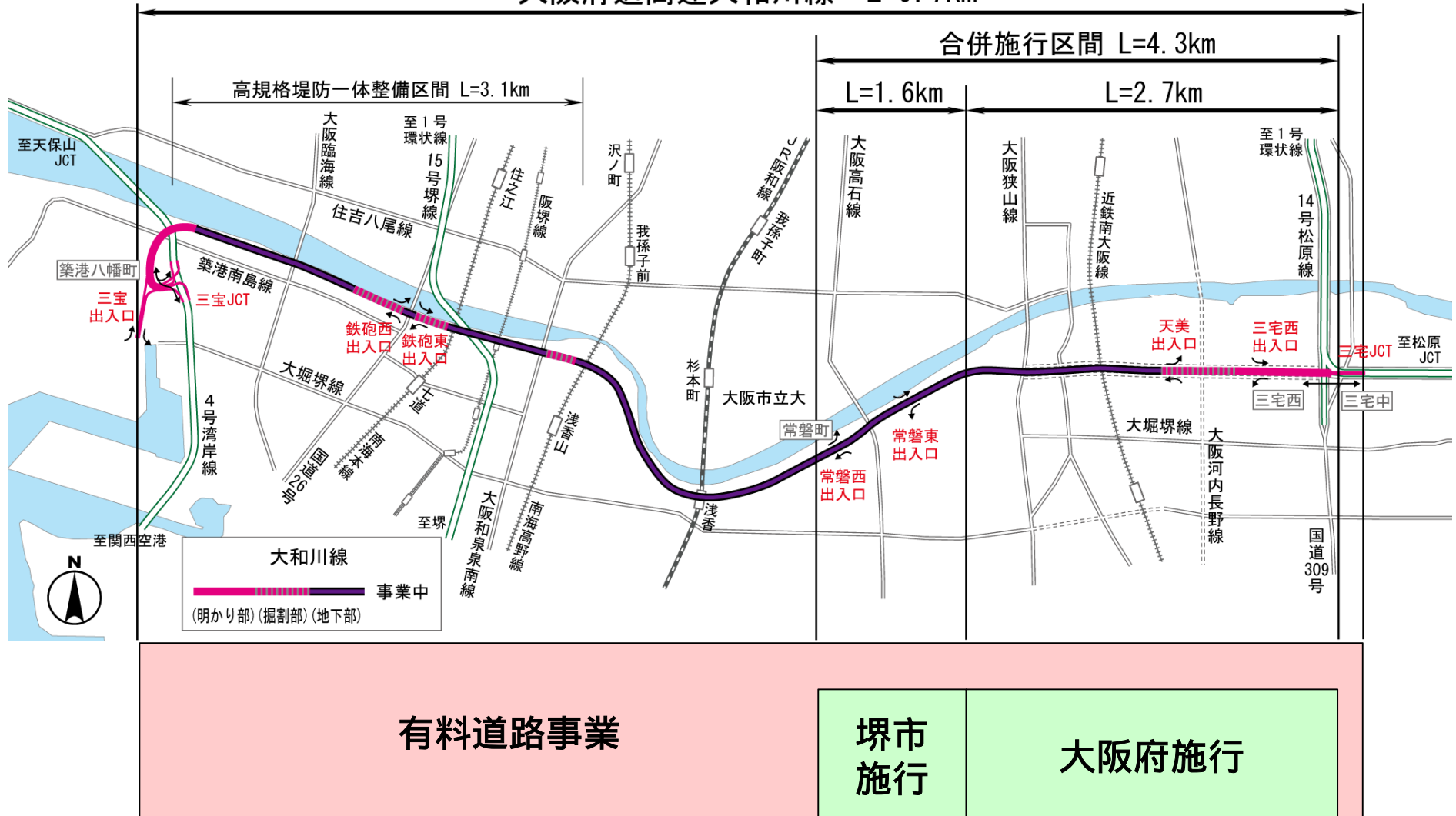
掘割構造部（B-B'）



大和川線
事業中

大阪府道高速大和川線

大阪府道高速大和川線 L=9.7km



JCT名およびランプ名は仮称

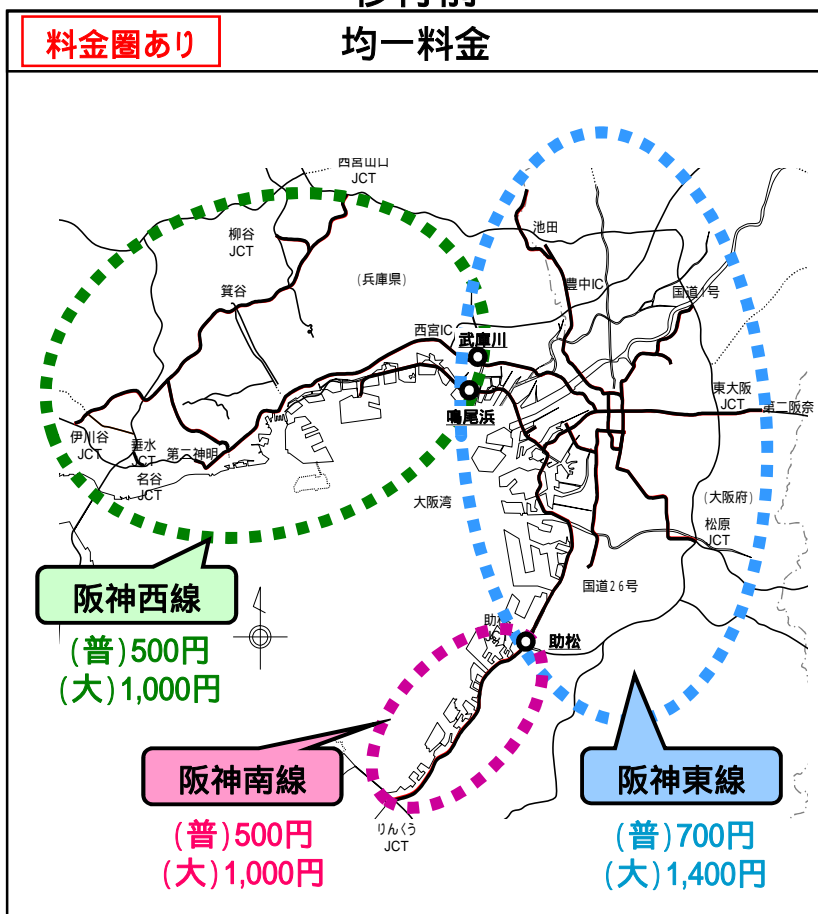
大和川線の経緯

年月日	三宝JCT～三宅西	三宅西～三宅JCT
H7.9.13	都市計画決定	
H8.2.19	路線認定	
H8.7.19	自動車専用道路の指定	
H11.3.31	基本計画の指示	
H11.10.7	工事実施計画書の認可（当初）	
H11.10.14	工事開始	
H12.2.7	都市計画事業認可の承認（当初）	
H15.12.22	「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」の決定	
H17.2.22	都市計画変更（三宝ジャンクション等の線形変更、大和川第二ジャンクションの廃止）	
H17.10.1	民営化	
H18.3.31	事業許可・協定締結・合併施行導入（堺市は、政令市移行後のH18.4.1に導入）	
H19.8.8	都市計画変更（三宝地区における構造形式の変更、換気所の廃止等）	
H21.11.27	事業評価監視委員会にて審議（第1回再評価）	
H24.12.18	事業評価監視委員会にて審議（第2回再評価）	
H25.3末まで		完成予定
H27.3末まで	完成予定	

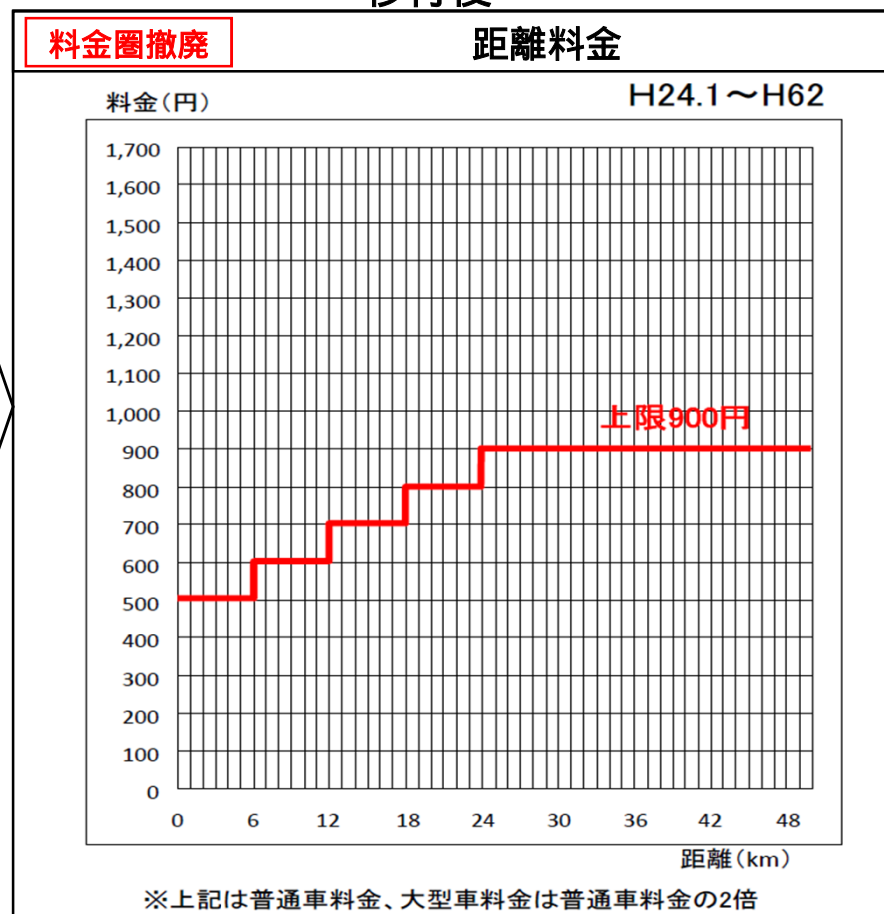
距離料金への移行

- ・ 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距離料金へ移行した。
- ・ 料金圏のない距離料金（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。

移行前



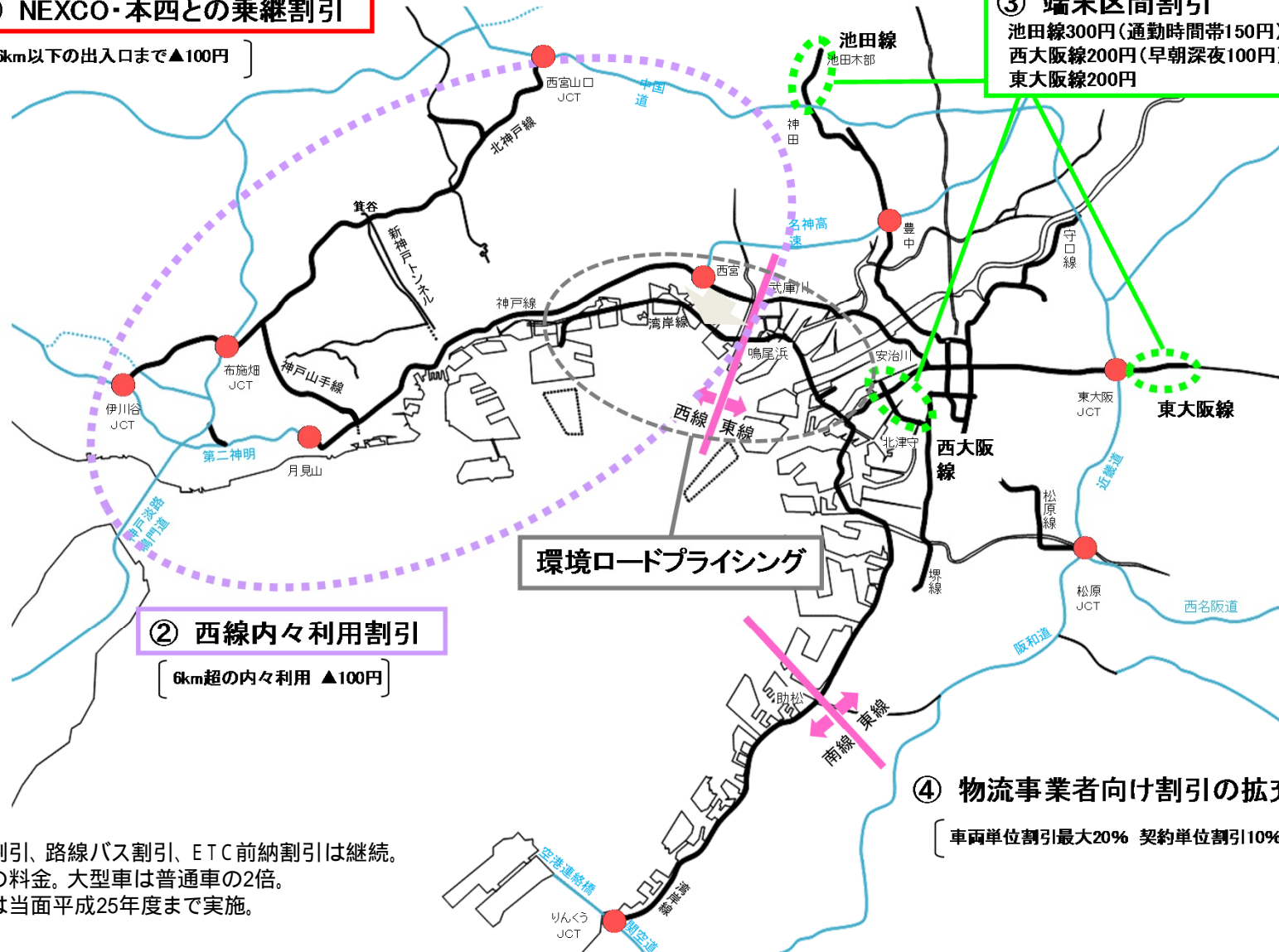
移行後



現在実施中の料金割引（阪神圏）

① NEXCO・本四との乗継割引

〔6km以下の出入口まで▲100円〕



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〕

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%〕

障害者割引、路線バス割引、ETC前納割引は継続。
普通車の料金。大型車は普通車の2倍。
～ は当面平成25年度まで実施。

周辺開発の状況

- ・堺臨海部において、防災・産業・レジャー等の各種拠点が進出。
- ・大阪市臨海部の大阪南港には、物流施設や集客施設が集積。

臨海地域

大和川線

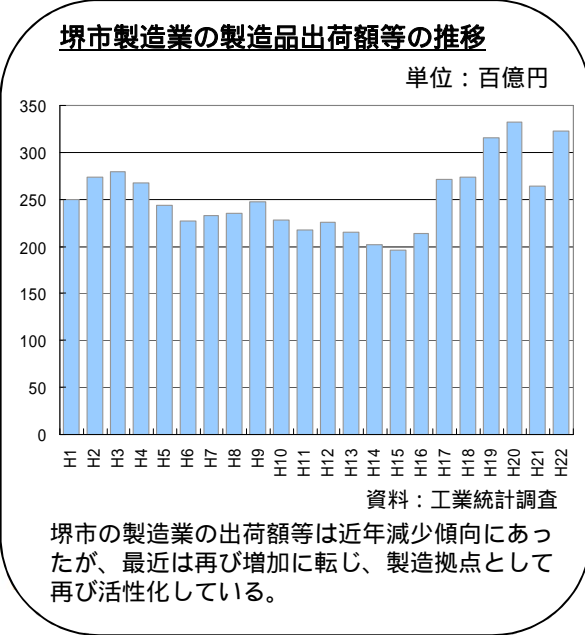
（仮称）国際ロジパーク構想
 夢洲コンテナターミナル
 大阪府咲洲庁舎（旧WTC）
 ATC
 海遊館
 南港コンテナターミナル
 イケア鶴浜
 大阪中央卸売市場南港市場
 大阪南港トラックターミナル
 J-GREEN堺
 堺浜シーサイドステージ
 基幹的広域防災拠点 海とのふれあい広場
 グリーンフロント堺
 共生の森
 堺太陽光発電所
 堺浜テクノパーク（中小企業へ分譲）
 旧堺港（大浜公園・旧堺燈台）
 イオンショッピングセンター（計画中）
 長居スタジアム
 イオンモール堺北花田
 大泉緑地

J-GREEN堺（堺市立サッカー・ナショナルトレーニングセンター）

グリーンフロント堺

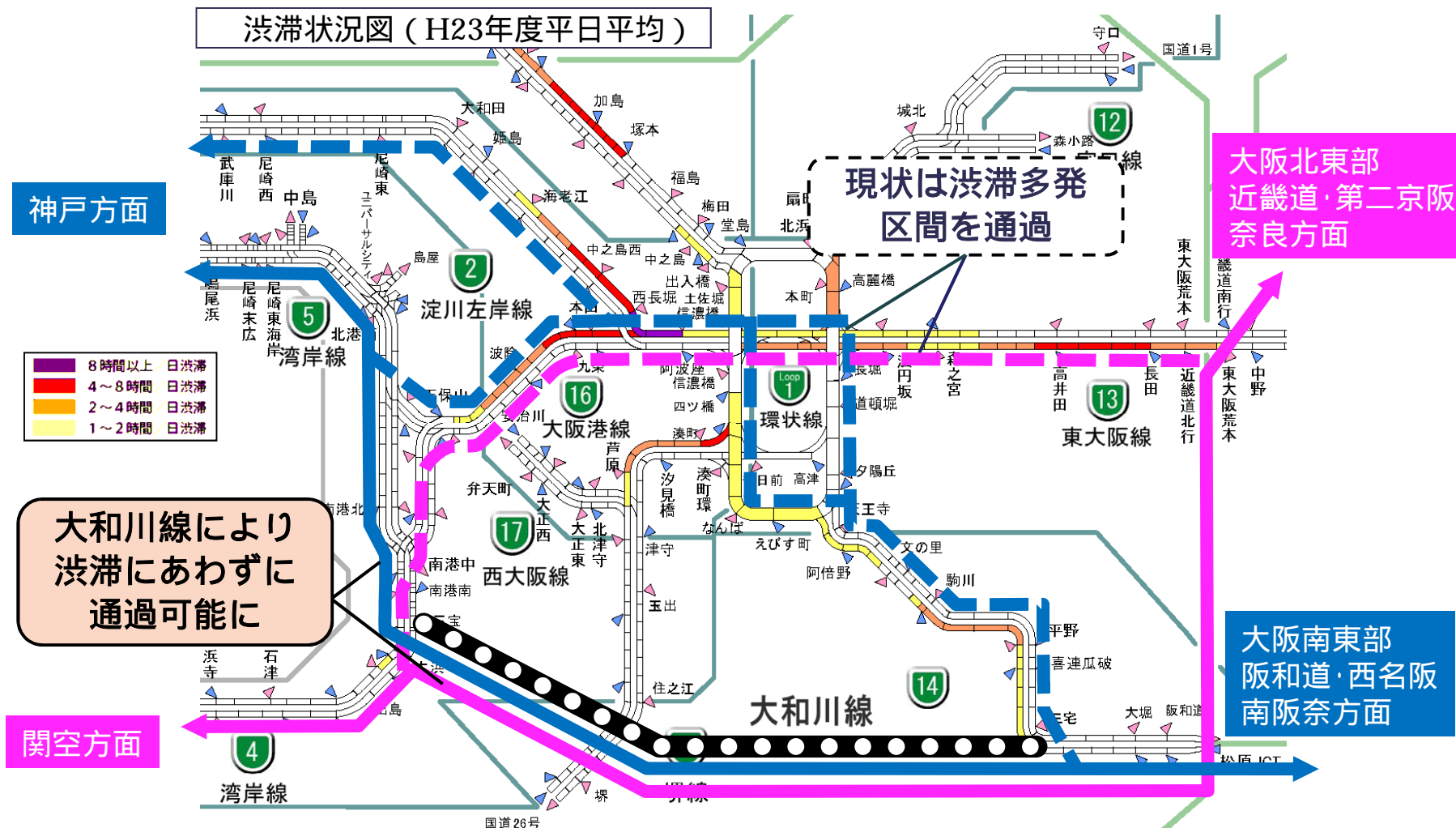
長居スタジアム

印：H21事業評価監視委員会以降のもの



都心部を迂回するルートの形成

- 都心部の環状線や大阪港線では日常的に渋滞が発生している。
大和川線の利用により渋滞区間を避けたルート選択が可能となる。



並行する一般道路の混雑緩和

- ・ 並行する大堀堺線や堺大和高田線、国道479号等では、センサス旅行速度が低い区間があり混雑している状況。
- ・ 下記の並行する一般道路の交通が大和川線に転換し、混雑緩和が図られ、渋滞損失時間は未整備時に比べて44%削減。



物流効率化の支援

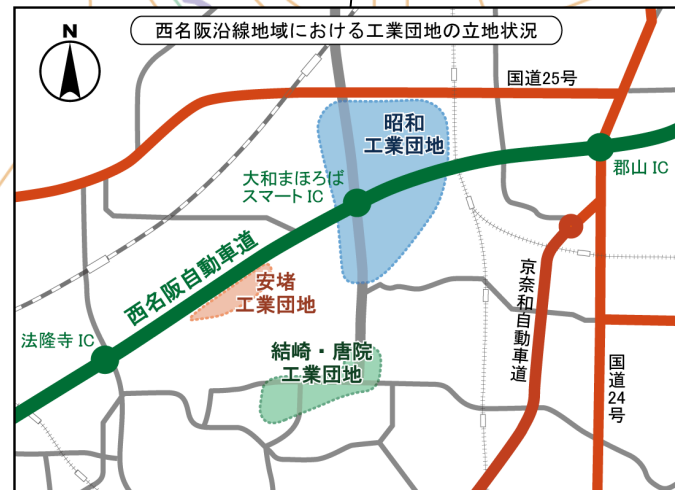
- ・ 奈良県内の製造業が集中する西名阪沿線地域と大阪港との間のアクセスが向上し、物流効率化の支援が図られる。

大和川線整備による奈良県の西名阪沿線地域へのアクセス向上



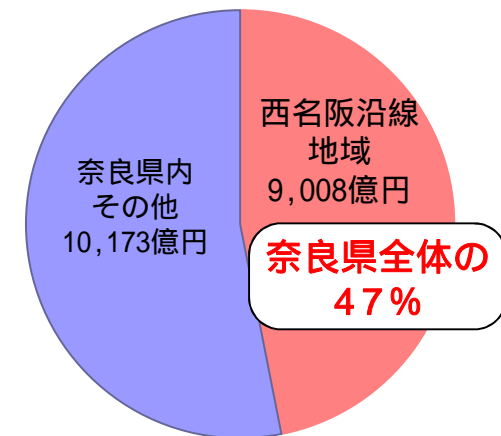
大和川線整備により、奈良県の西名阪沿線地域と大阪港との間のアクセスが向上

大阪南港 松原JCT
間の所要時間
9分短縮 (33%減)
27分 (大阪港線・松原線等経由)
18分 (大和川線等経由)



西名阪沿線地域の特徴

奈良県内の製造品出荷額等



奈良県全体では19,181億円

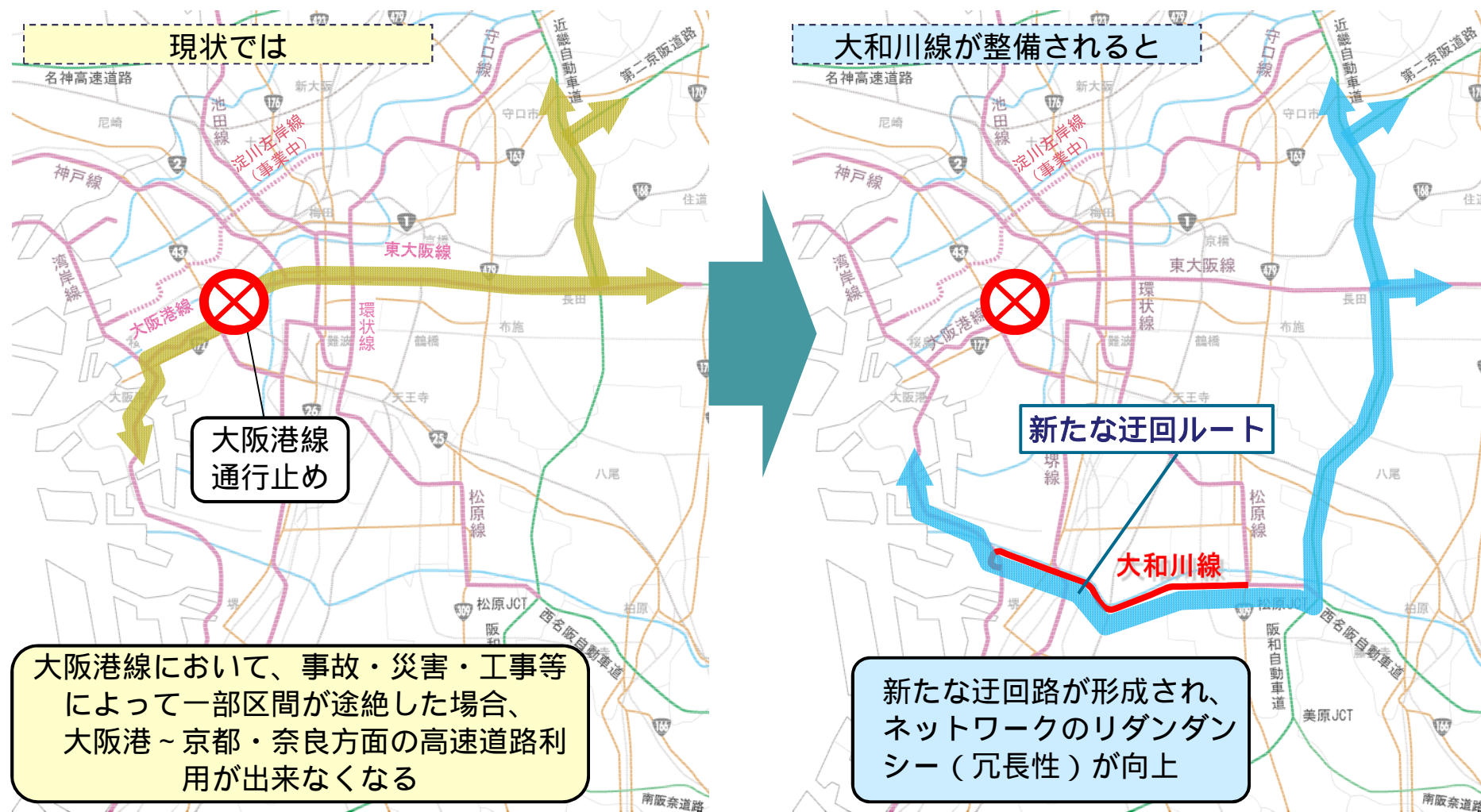
資料：工業統計調査 (H22)

高速道路アクセスが便利な西名阪沿線地域は、奈良県全体の製造品出荷額等のうち、47%を占める製造業の中心となっている。

西名阪沿線地域：大和郡山市、天理市、香芝市、生駒郡（平群町・三郷町・斑鳩町・安堵町）、磯城郡（川西町・三宅町・田原本町）、北葛城郡（上牧町・王寺町・広陵町・河合町）

事故・災害・工事等に対する迂回路の確保

- ・ 既存の高速道路を連結するため、ネットワークのリダンダンシーが向上し、事故・災害・工事等による通行止めにより強いネットワークとなる。

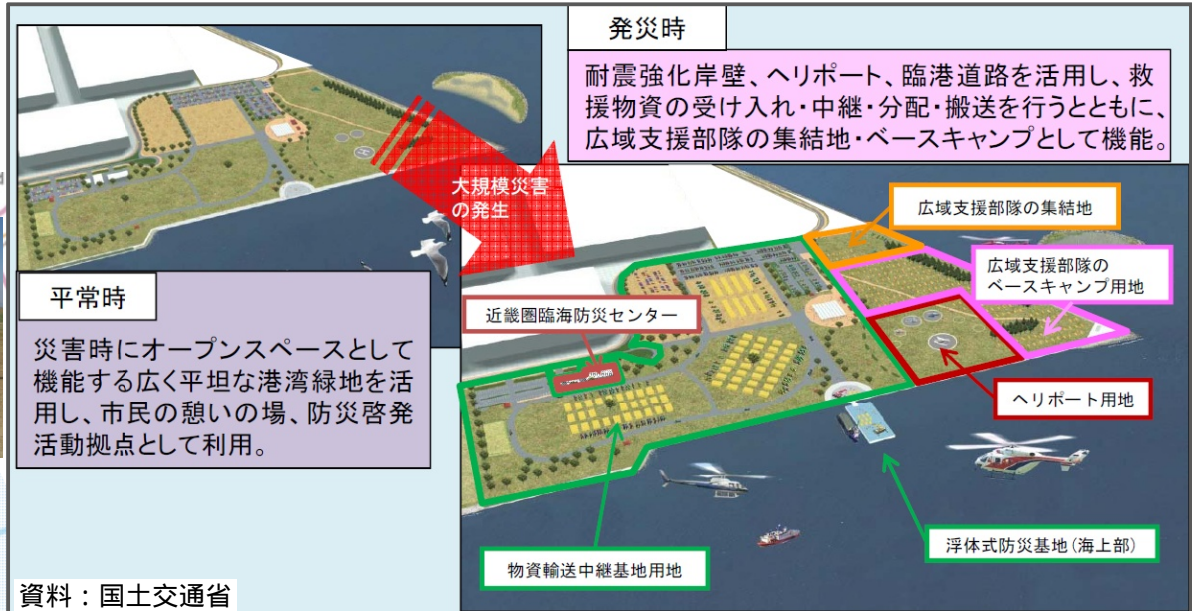


基幹的広域防災拠点からの支援ルートの形成

- ・ 大和川線は、大規模地震発生等の災害応急活動の核となる
- 「堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点」から内陸部への支援ルートとして期待される。



平常時は緑地、運動広場、海釣りテラス、バーベキュー広場、展望広場、人工干潟など「海とのふれあい広場」として供用



臨海地域

基幹的広域防災拠点
海とのふれあい広場

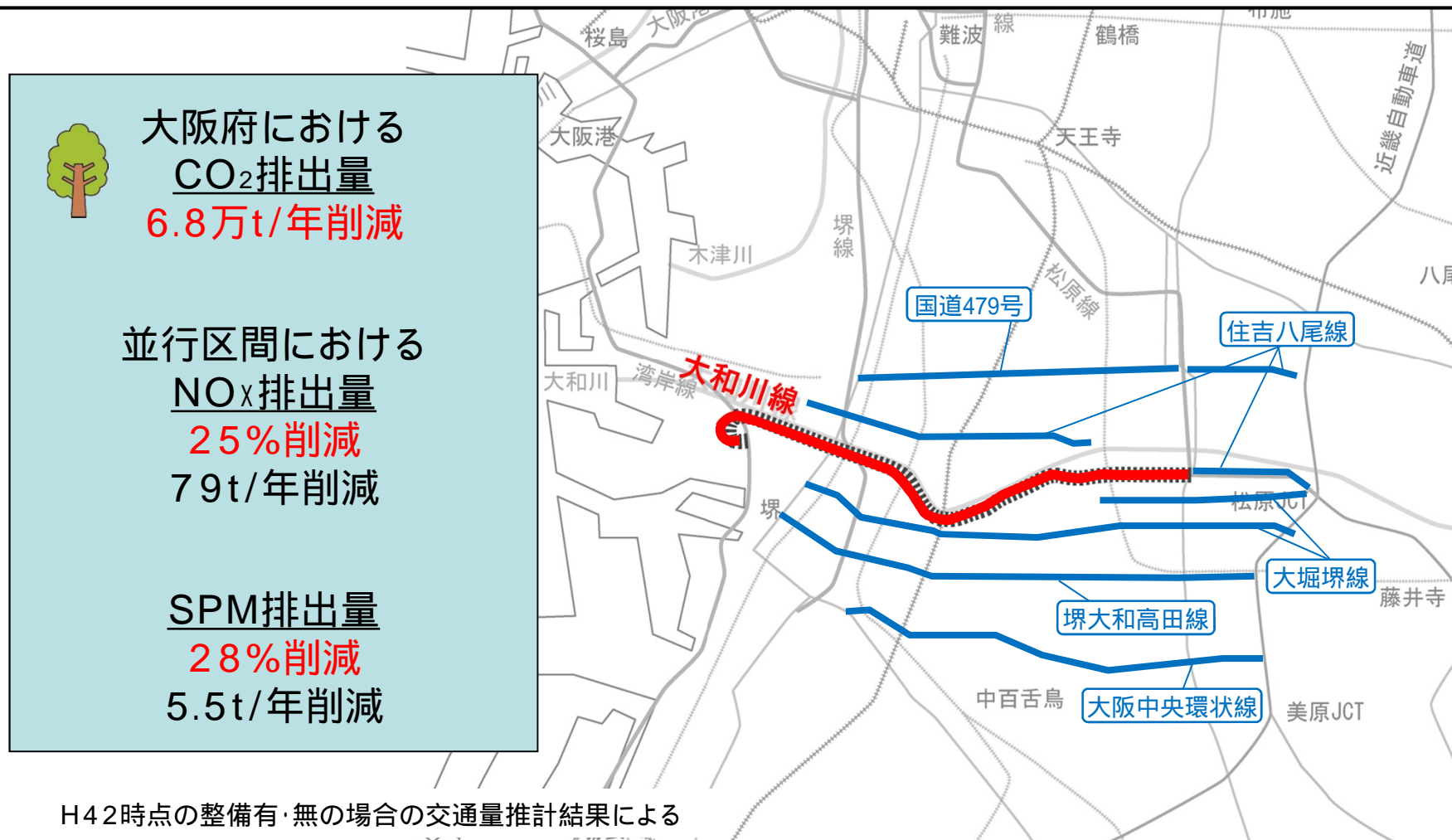


近畿圏臨海防災センター

堺浜 松原JCT間の所要時間 **22～30分短縮**(59～67%減)
37分(大阪港線・松原線等経由)・ 45分(一般道(堺大和高田線等)経由) 15分(大和川線等経由)

地球環境の保全・道路環境の改善

- ・大和川線整備による走行性向上により、二酸化炭素等の排出量が減少し、地球環境の保全・道路環境の改善に寄与。



事業の投資効果

・費用便益比 (B / C) は 2.2 (残事業 5.8) と、便益が費用を上回っている。

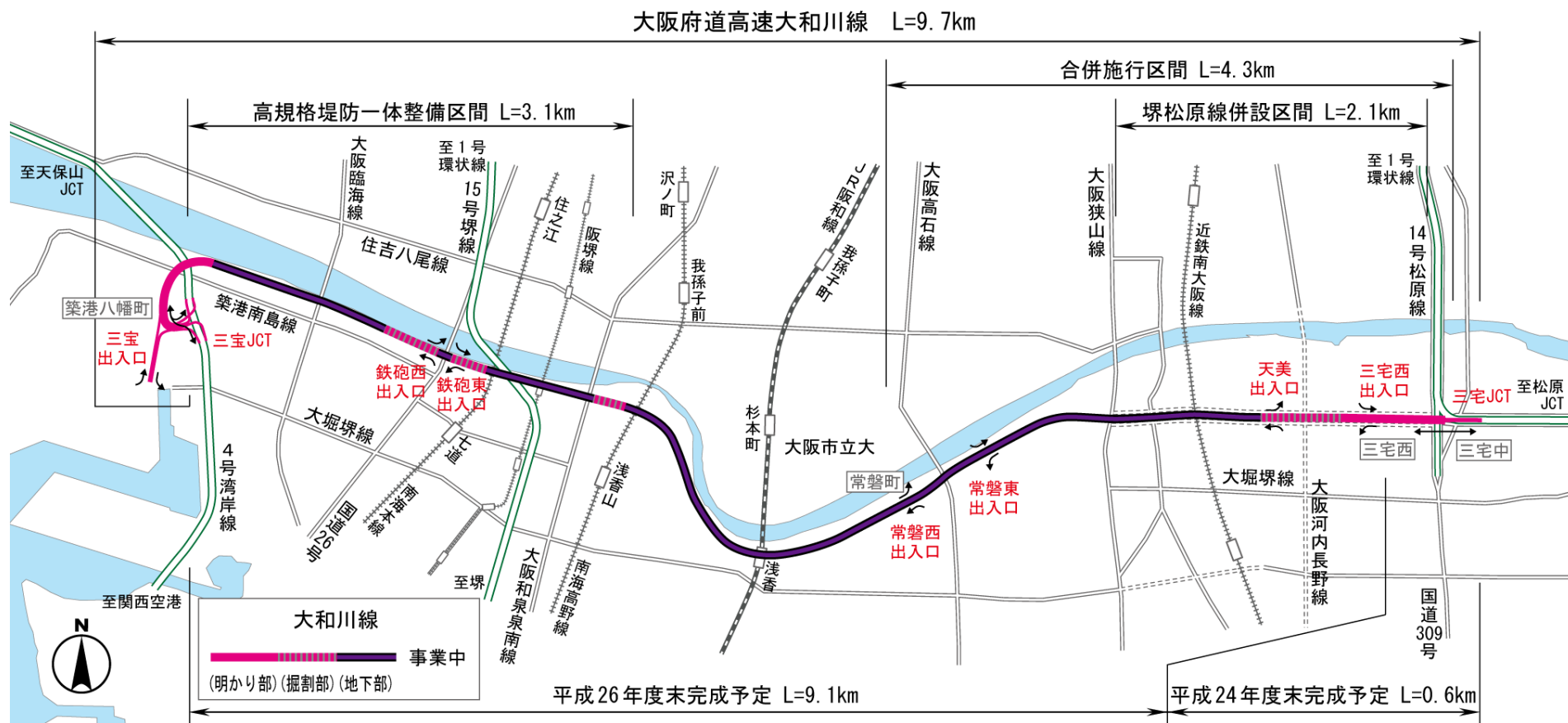
		事業全体	残事業
便益 (B)	走行時間短縮便益 (億円)	10,009	10,009
	走行経費減少便益 (億円)	761	761
	交通事故減少便益 (億円)	153	153
	計 (億円)	10,923	10,923
費用 (C)	事業費 (億円)	4,449	1,445
	維持管理費 (億円)	434	434
	計 (億円)	4,883	1,879
費用便益比 (B / C)		2.2	5.8
感度分析	交通量 (±10%)	2.0 ~ 2.5	5.2 ~ 6.4
	事業費 (±10%)	2.2 ~ 2.3	5.4 ~ 6.3
	事業期間 (±1年)	2.2 ~ 2.3	5.7 ~ 5.9

費用及び便益額については平成24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

事業の進捗状況

全線未供用 (9.7km)

- ・ 松原市三宅西 ~ 松原市三宅中 (0.6km) : 平成24年度末完成予定
- ・ 堺市堺区築港八幡町 ~ 松原市三宅西 (9.1km) : 平成26年度末完成予定



事業の進捗状況

- ・ 進捗率は63% (H24年度末見込み、街路事業含む)
- ・ 開削トンネル、シールドトンネル工事等を実施中。



開削(掘削)区間



シールド区間



三宝 JCT 付近



三宅西付近 (H24年度末 完成予定)

今後の事業の見通し

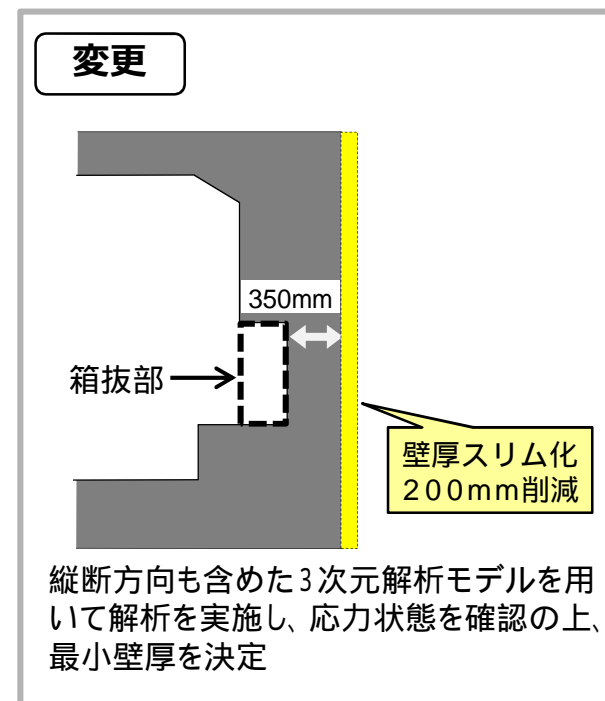
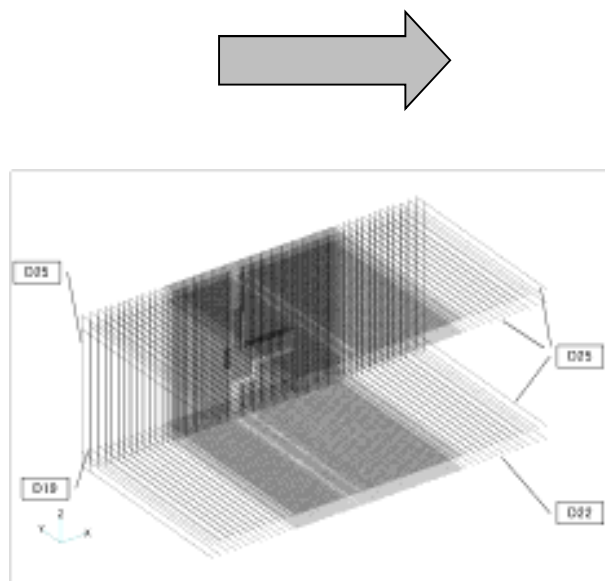
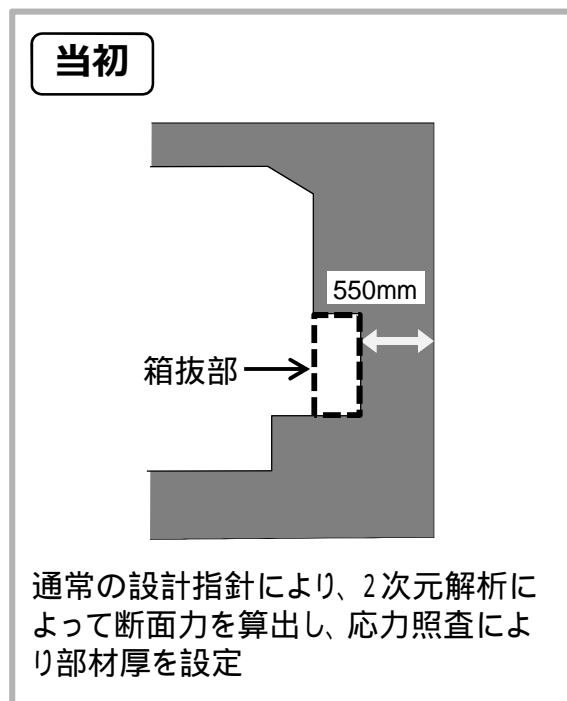
- ・ 引き続き関係機関との調整を行いながら、平成26年度末(一部区間：三宅西～三宅JCT 平成24年度末)完成に向け努める。

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

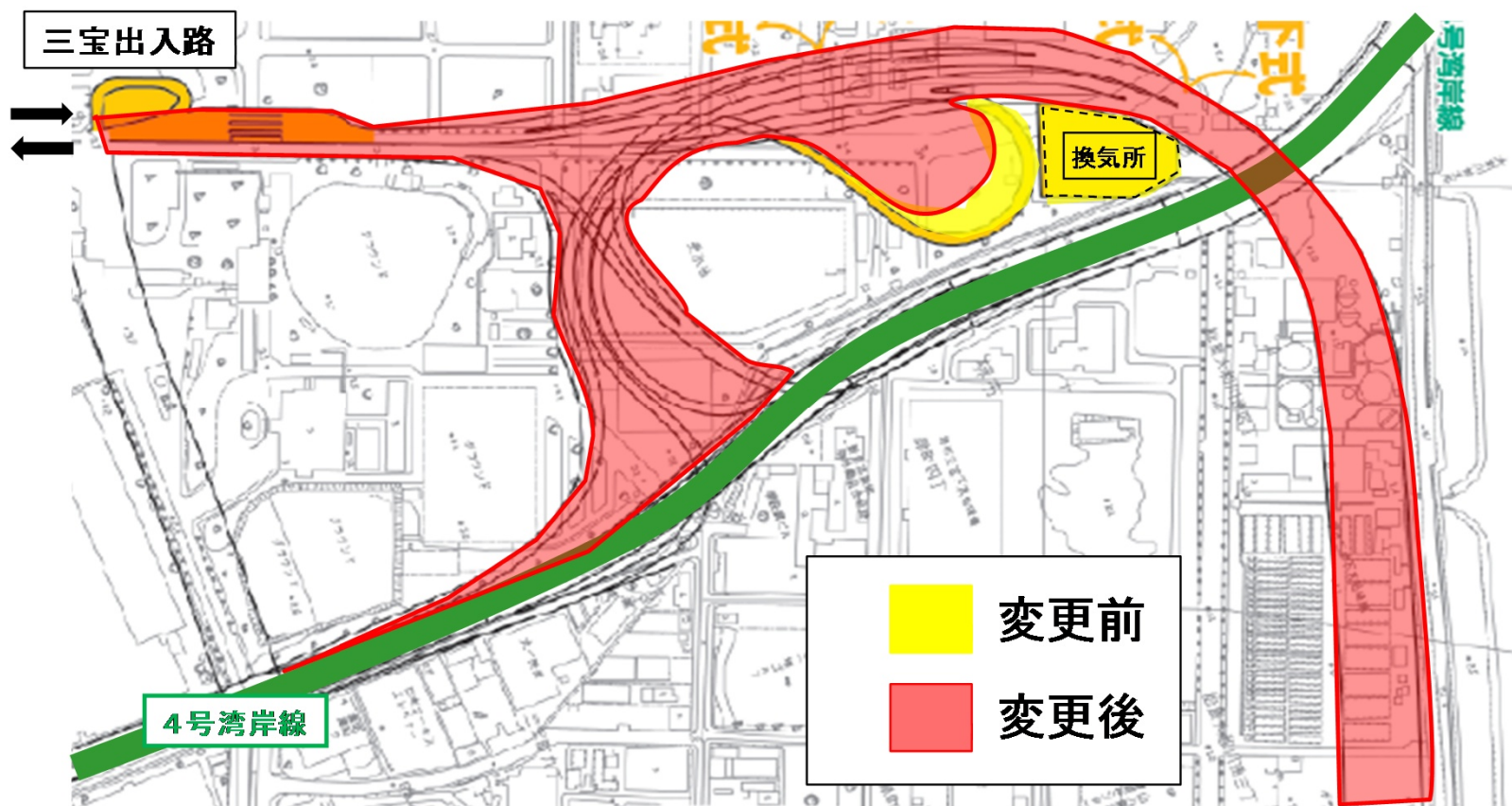
通常の詳細設計は2次元モデルで断面の精査を行うが、工事規模等を鑑み3次元でFEMモデルにより強度計算を行い縦断方向の断面も考慮することで、全体的な函体壁厚のスリム化を図った。



社会的状況等の変化による費用減

【線形の見直し等による用地費・補償費の削減】

三宝JCT付近の大規模工場における用地費・補償費について、線形等の見直し、換気所の廃止により、買収面積及び工場や施設の移転物件の減少を図った。



関係する地方公共団体等の意見

【大阪府知事の意見】

大和川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に寄与するとともに、臨海部と内陸部の交通機能の向上により経済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。

今後とも、事業費の縮減を図りつつ、より一層の事業進捗に努められたい。

【大阪市長の意見】

大和川線事業は、本市の同意のもと国の事業許可を得て進めている事業であり、大阪都市再生環状道路の一部を形成する大和川線が整備されることにより、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ると、本市にとって重要な路線である。

引き続き、周辺環境への配慮を行ったうえで、建設事業費の更なるコスト縮減に努めながら、早期供用に向けて事業を推進されたい。

【堺市長の意見】

大和川線は、関西交通網のミッシングリンク解消などを目的とした都市再生プロジェクトに位置づけられている「大阪都心部における新たな環状道路」の一部を担う道路であり、大阪南部地域における高速道路の利便性の向上や東西方向一般道の交通混雑が大幅に緩和されるなど、関西都市圏の社会経済活動の活性化に大きく寄与するものと期待されている。そのため、大和川線事業は継続すべきである。

今後、工事の安全確保や沿道の環境に配慮し、更なる事業進捗に努められたい。また、事業費の縮減についても、より一層鋭意努力されたい。

阪神高速道路(株)の対応方針（原案）

- ・大阪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、大和川線はその一部を形成する路線である
- ・大阪湾臨海部や内陸部の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
- ・事故・災害・工事等に対する迂回路となるほか、基幹的広域防災拠点からの支援ルートを形成するなど、都市圏の防災機能向上に寄与する路線である
- ・費用便益比（B/C）は2.2である
- ・平成26年度末（一部区間：三宅西～三宅JCT 平成24年度末）の完成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

大阪府道高速大和川線については、工程・事業費の管理に努めつつ、早期供用に向けて事業を鋭意進めていく