

平成26年度の
事業再評価について
(淀川左岸線)

平成26年12月16日

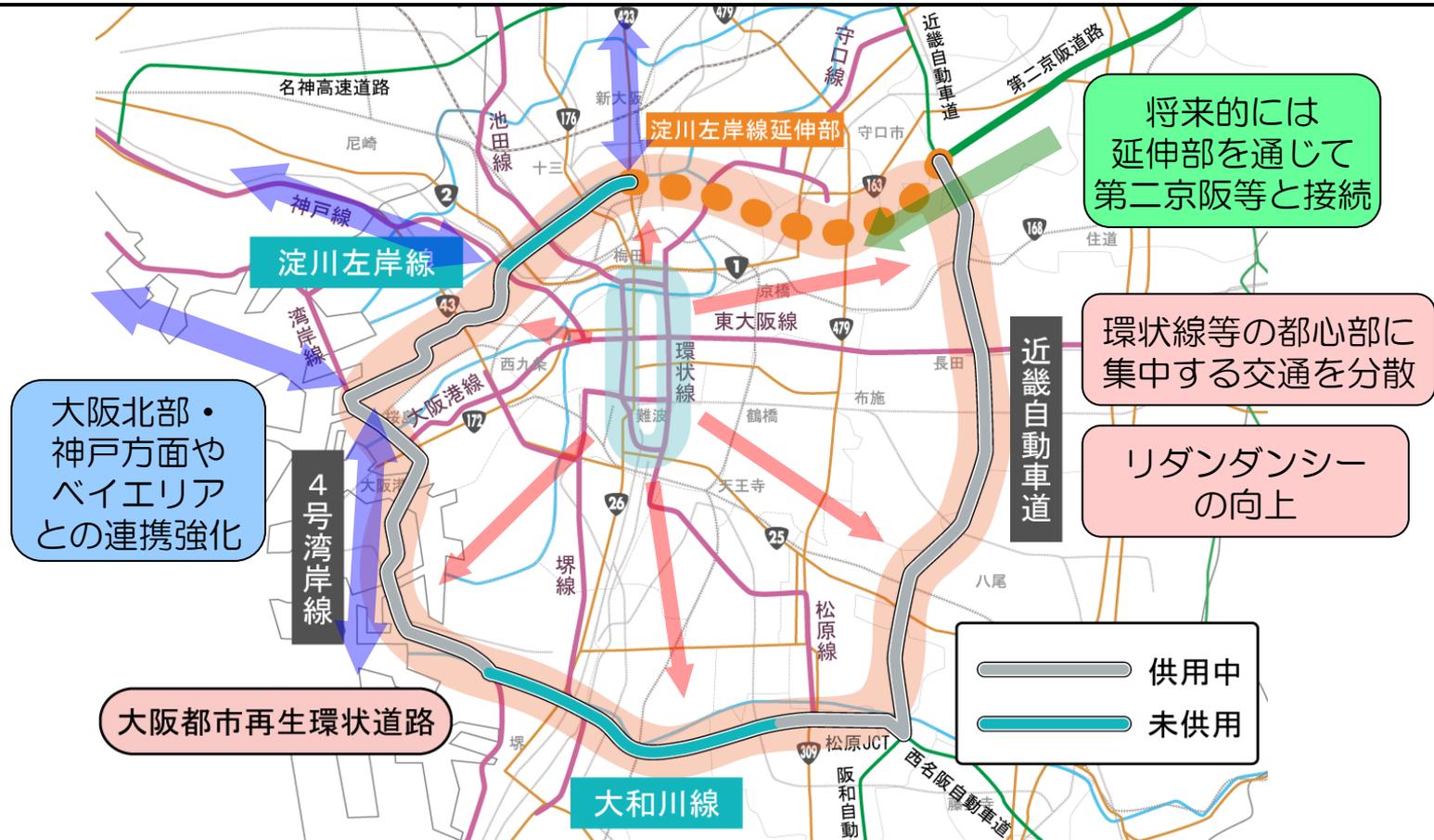
事業再評価 大阪市道高速道路淀川左岸線



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）

淀川左岸線の位置付け

- 都心部の多数の慢性的な渋滞や沿線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。
- 大阪湾岸地域と都心北部地域とのアクセス路線として、大阪北部から都心に流入する交通を分散処理し混雑を緩和するとともに、地域の利便性を向上。



事業概要

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

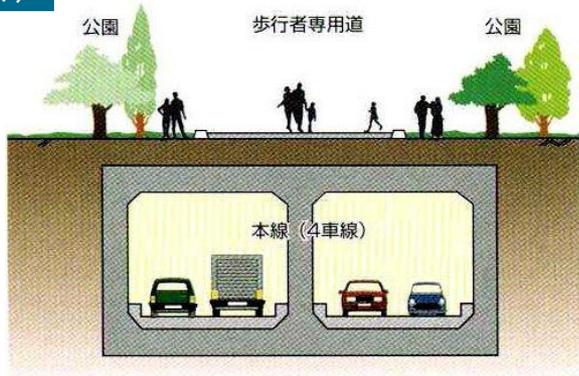
延長：10.0km（4車線）

事業費：4,312億円（うち、大阪市の街路事業1,238億円）

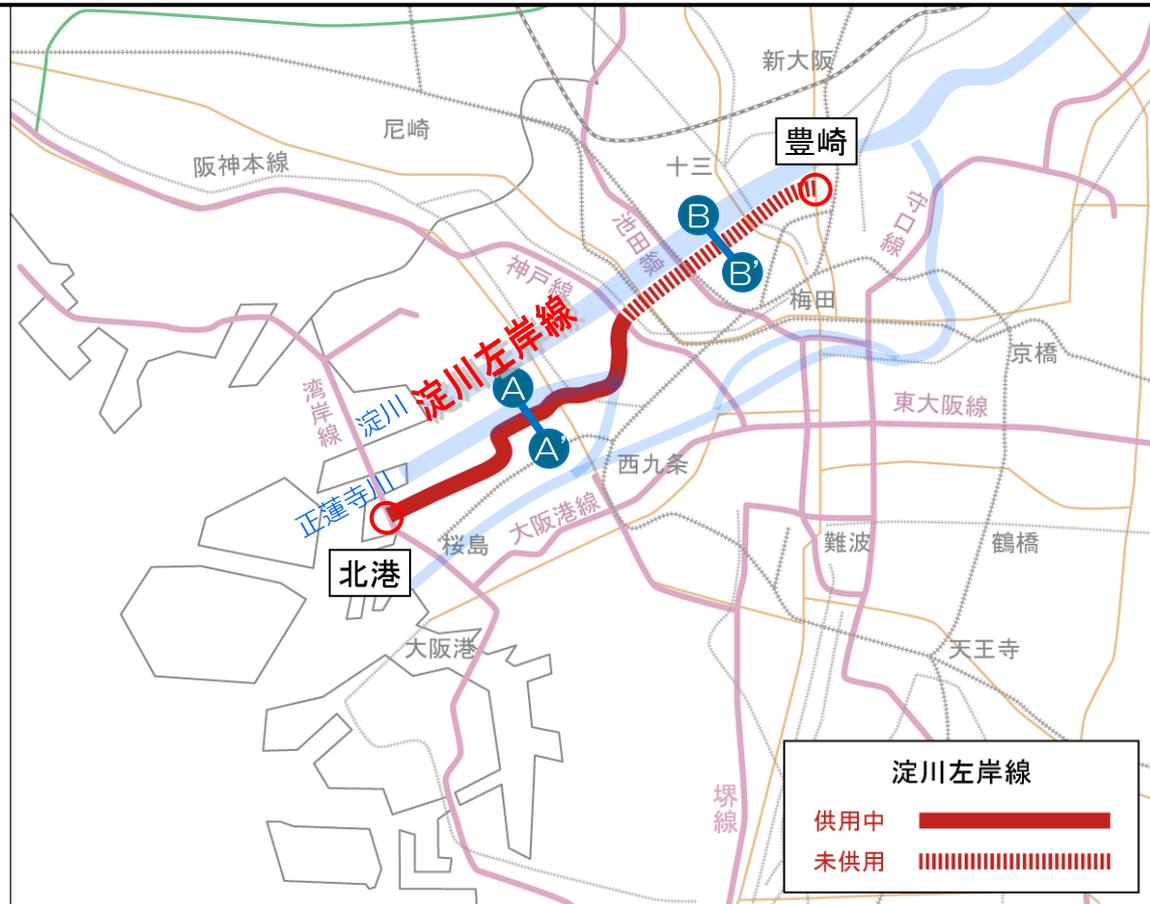
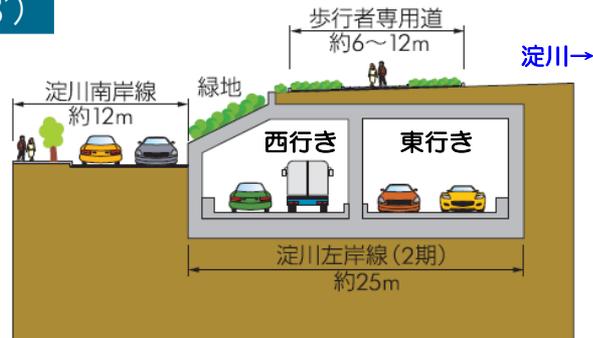
構造：トンネル、掘割等

標準断面図

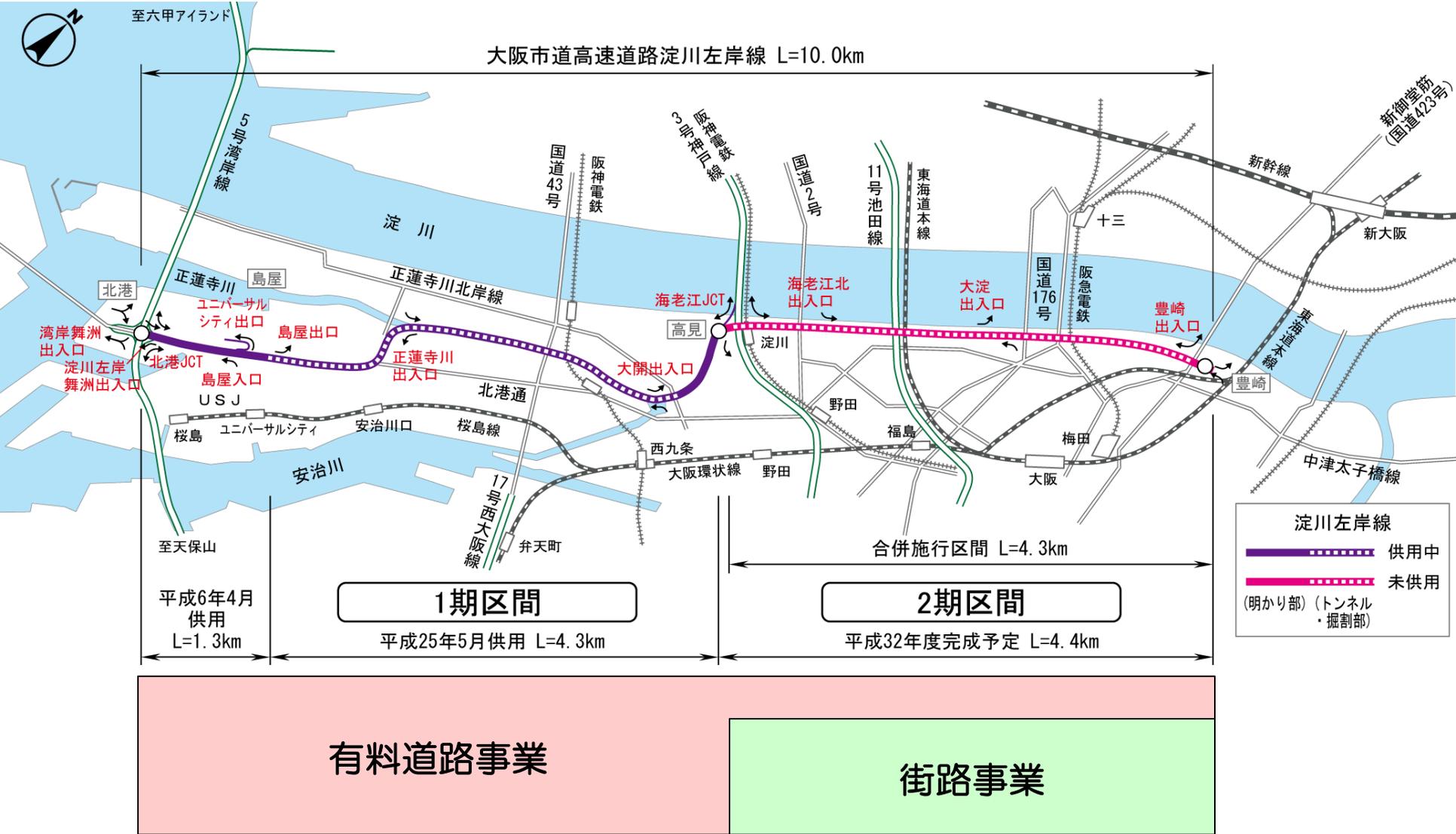
(A-A')



(B-B')



大阪市道高速道路淀川左岸線



※未供用区間のJCT名およびランプ名は仮称

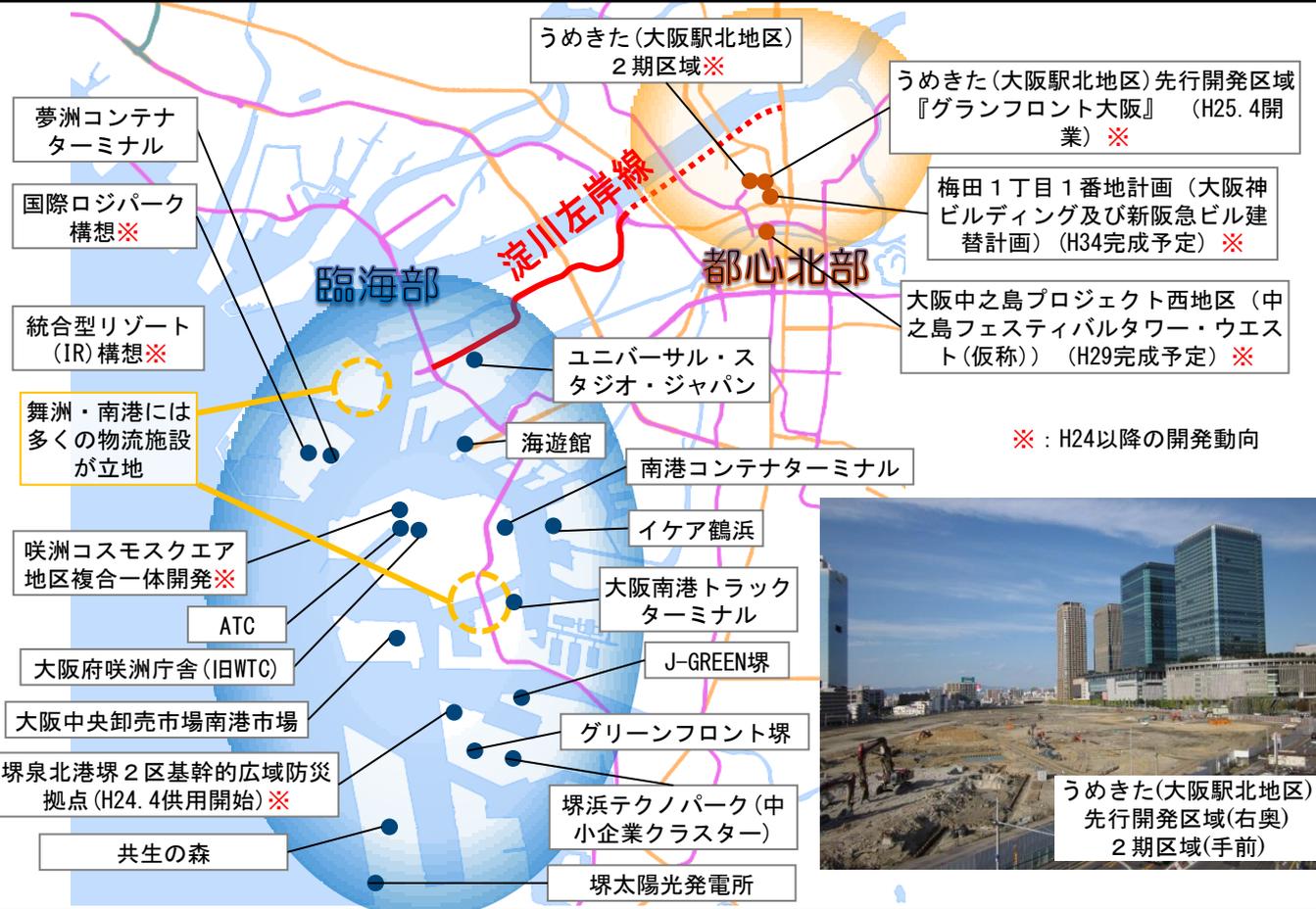
周辺開発の状況

○沿道の施設立地状況等

- ・都心北部では、うめきた（大阪駅北地区）等の新たな開発が進められている。
- ・臨海部では、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン等の集客施設や大規模物流施設が多数立地。夢洲を軸とした大阪市内ベイエリアでは統合型リゾート（IR）が構想されている。

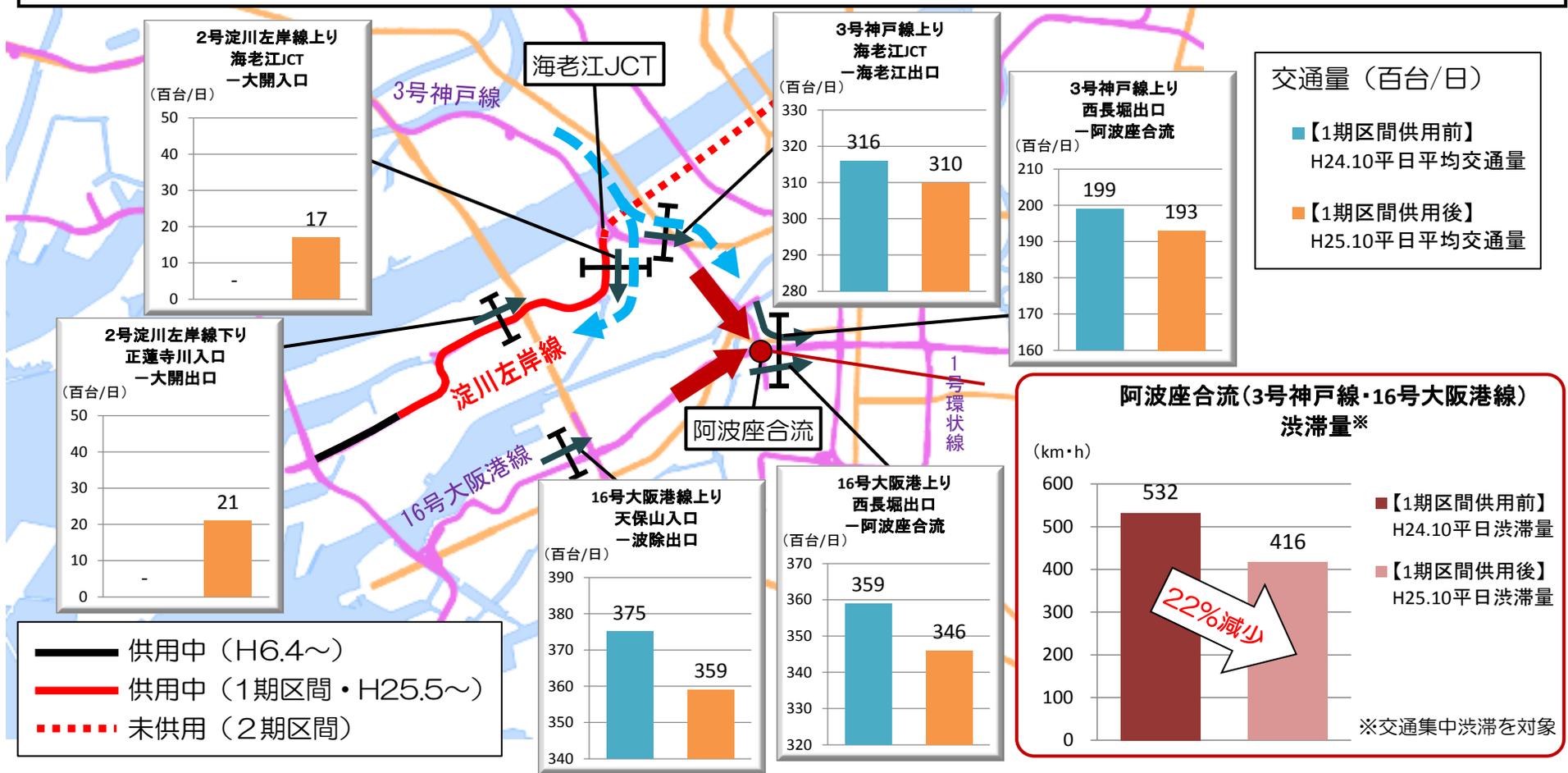
統合型リゾート（IR）構想について

IRとは一般的に会議・展示施設、ホテル、ショッピングモール、カジノ等が一体となった複合観光集客施設と定義されることが多く、その効果として他地域を圧倒する魅力の創出、集客力アップ、地域経済の活性化が挙げられる。夢洲を軸とした大阪市内ベイエリアは都心から主要交通機関で概ね30分以内、かつ、国際空港から60分以内の立地、非日常空間の創出が可能な環境というIR事業者のニーズを満たすことから、候補地の例となっている。
 ※大阪府HP：『大阪における統合型リゾート（IR）立地に向けて～基本コンセプト案～（概要版）』より作成



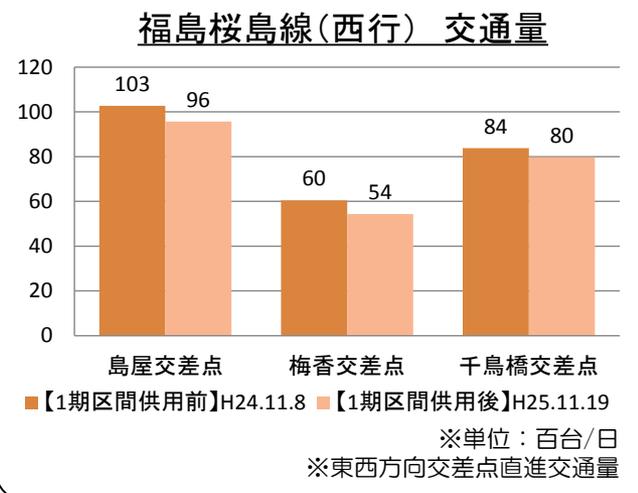
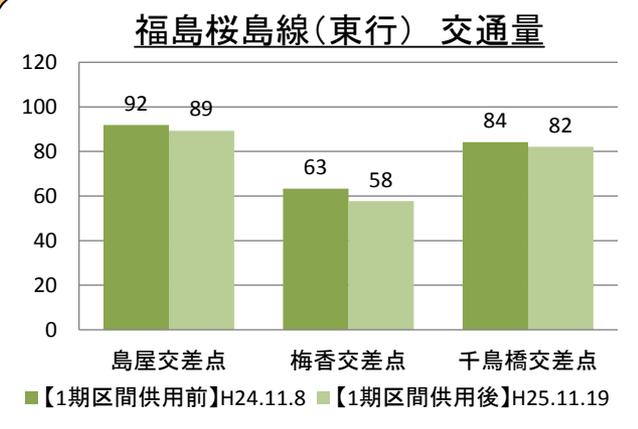
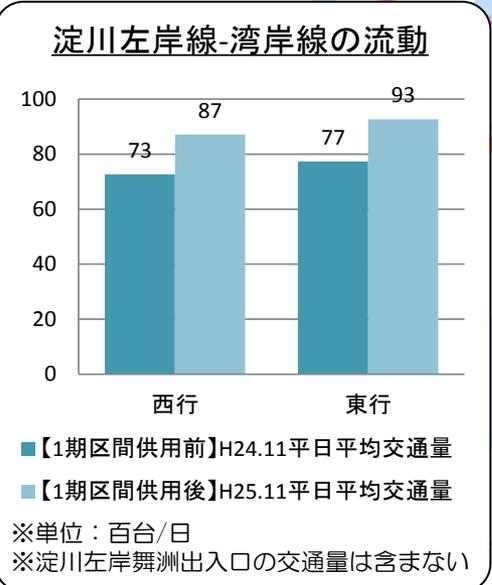
1期区間供用による効果

- 淀川左岸線 1期区間の開通後、3号神戸線（神戸方面）から淀川左岸線（湾岸線方面）へのルートが形成され、神戸線からの交通が淀川左岸線へ流入。
- 淀川左岸線の並行路線である大阪港線（都心方面）の交通量が減少。
- 渋滞ポイントである阿波座合流へ流入する交通量及び渋滞量が減少。



1期区間供用による効果

- 並行する福島桜島線では、1期区間供用後、島屋・梅香・千鳥橋交差点の24時間交通量が東西方向ともに減少。
- 淀川左岸線の交通量は、1期区間供用前後で交通量が増加。

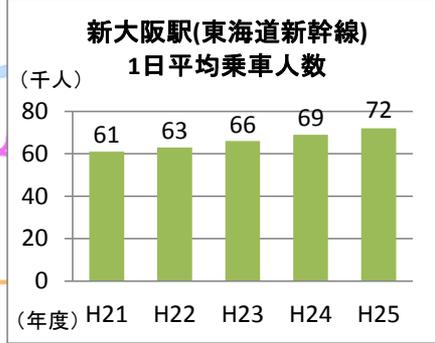
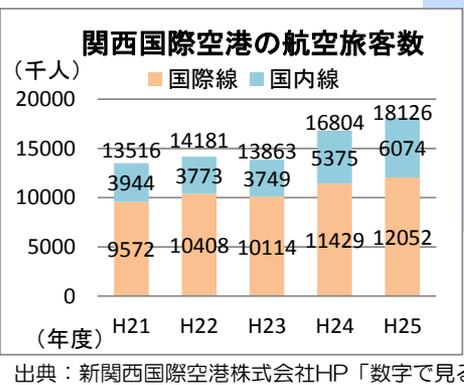
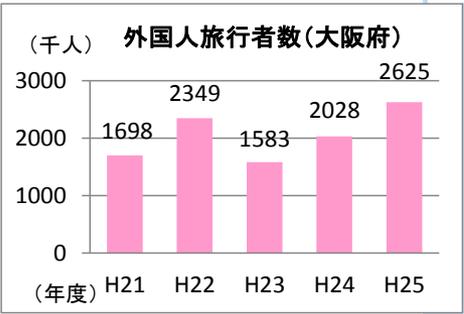


観光客の利便性向上

・近年、外国人観光客の増加やUSJの入場者増など大阪の観光需要が高まっている。また大阪の玄関口である関西国際空港や新大阪駅の利用客も増加している。淀川左岸線が整備されることで各拠点間のアクセス性が向上し、観光客の利便性向上が図られる。

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン 入場者推移

- ・2011年度と2012年度は入場者数を2年連続で100万人以上伸ばし、2013年度は開業初年度（2001年度）以来の1000万人以上の入場者数を記録
 - ・昨年8月から連続5か月間100万人以上の月間入場者数を記録
- 出典：ユニバーサル・スタジオ・ジャパン「2014.3.19発表資料」一部抜粋



新大阪駅→ユニバーサル・スタジオ・ジャパン間の所要時間

17分短縮(50%減)

34分(環状線経由)

⇒17分(淀川左岸線経由)

新大阪駅→関西空港間の所要時間

6分短縮(10%減)

58分(環状線経由)

⇒52分(淀川左岸線経由)

並行する路線の混雑緩和

- 大阪北部や臨海部から都心に流入する交通を分散し、並行路線の交通混雑が緩和。
- 下記の並行する現状ルートでは、渋滞損失時間が未整備時と比べて14%削減。

現状では



【現状ルート】
新御堂筋～環状線～大阪港線

淀川左岸線が整備されると



【新たなルート】
新御堂筋～淀川左岸線

※渋滞損失時間については、H42時点の整備有・無の場合の交通量推計結果による

並行する一般道路の混雑緩和

- 並行する福島桜島線、国道2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淀川左岸線に転換し、混雑緩和が図られ渋滞損失時間は未整備時に比べて45%削減。



地球環境の保全・道路環境の改善

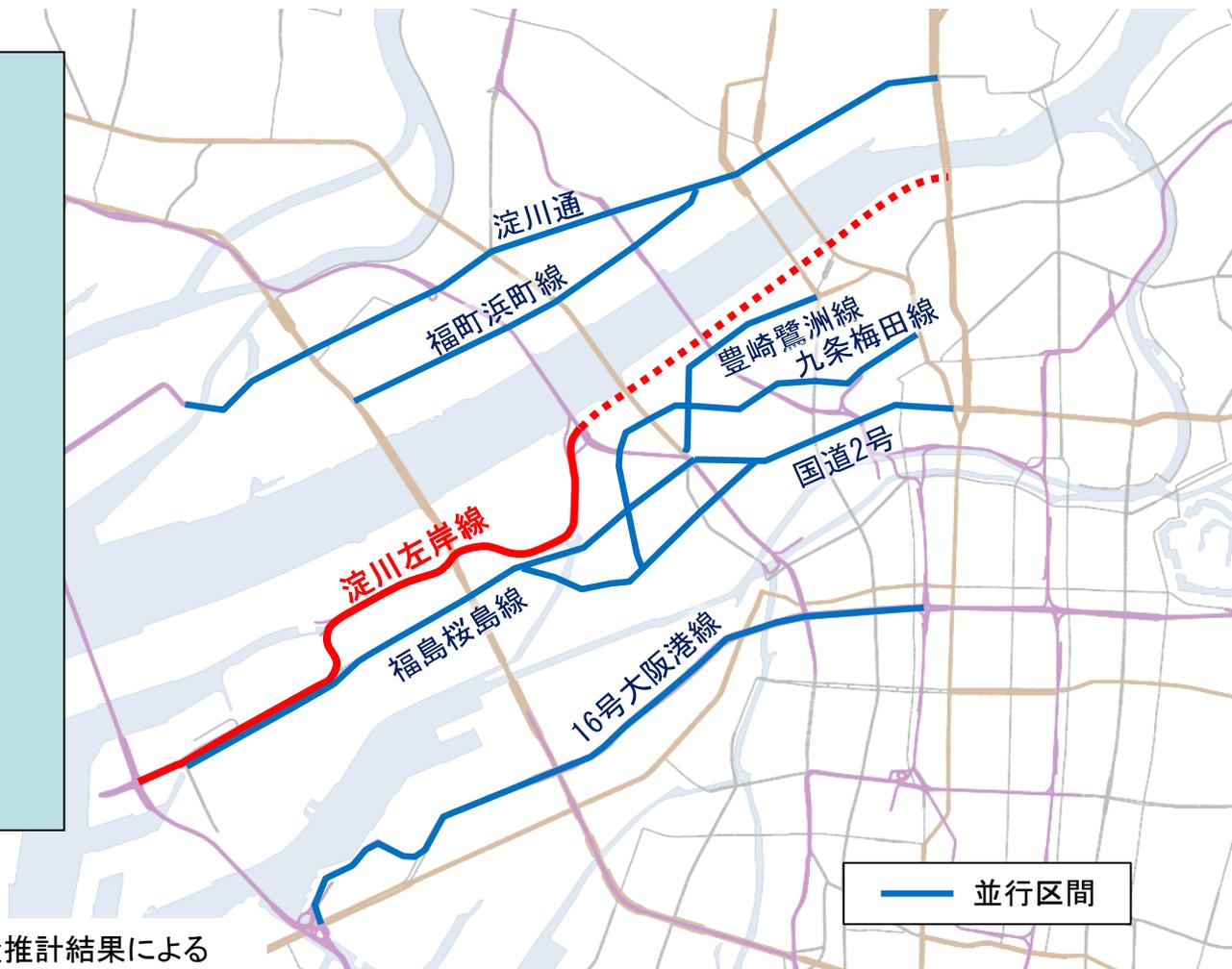
- 淀川左岸線整備による走行性向上により、二酸化炭素等の排出量が減少し、地球環境の保全・道路環境の改善に寄与。



大阪市における
CO₂排出量
3.4万t/年削減

並行区間における
NO_x排出量
22%削減
86t/年削減

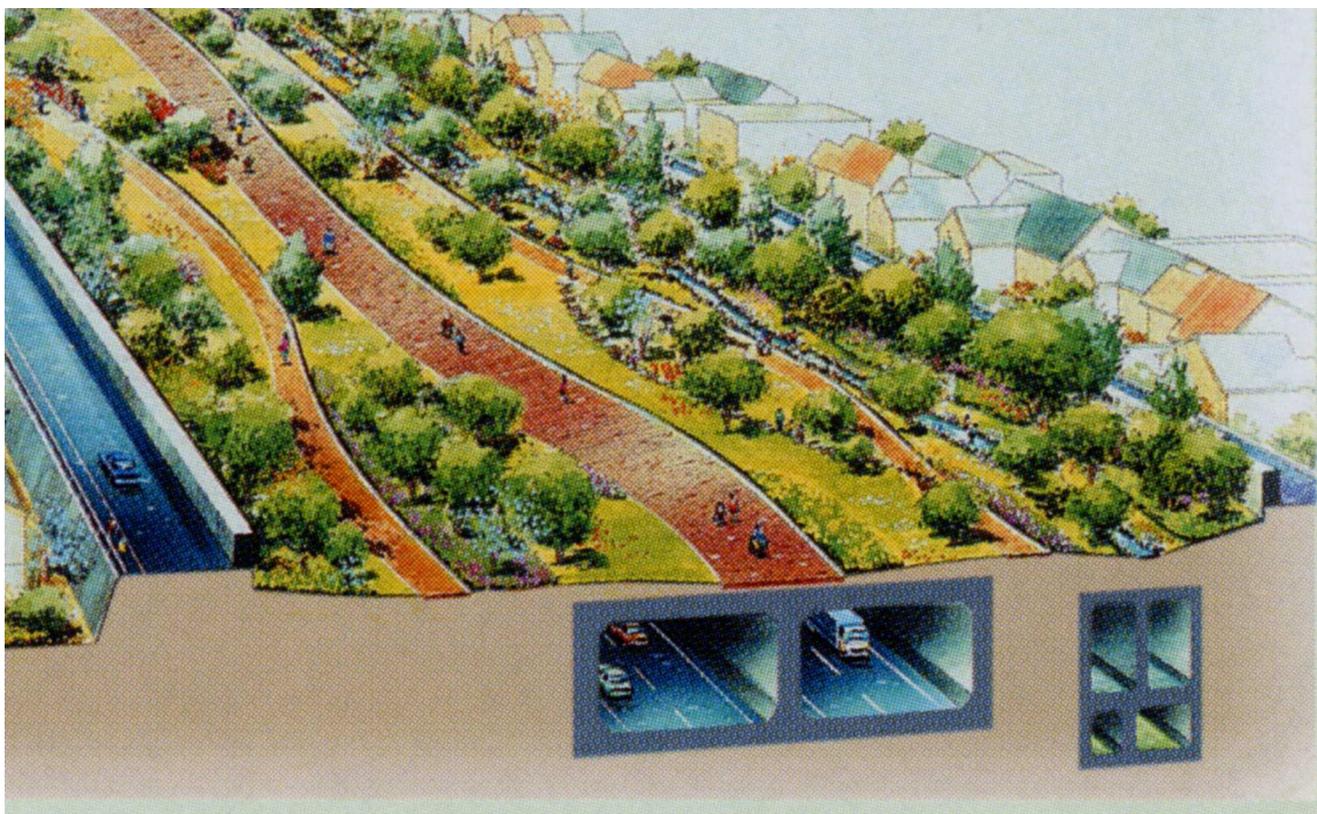
SPM排出量
26%削減
6.3t/年削減



※H42時点の整備有・無の場合の交通量推計結果による

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川公園として総合的に整備。歩行者専用道も設置される予定。
- 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1.7) 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)	8,011	1,784
	走行経費減少便益 (億円)	452	109
	交通事故減少便益 (億円)	70	30
	計 (億円)	8,533	1,923
費用 (C)	事業費 (億円)	5,337	1,035
	維持管理費 (億円)	358	99
	計 (億円)	5,695	1,135
費用便益比 (B/C)		1.5	1.7
感度分析	交通量 (±10%)	1.4~1.6	1.5~1.9
	事業費 (±10%)	1.5~1.5	1.6~1.9
	事業期間 (±1年)	1.5~1.5	1.6~1.8

※費用及び便益額については平成26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

- 平成6年4月に、北港JCT～島屋間（延長1.3km）を供用。
- 平成25年5月に、島屋～海老江JCT間（延長4.3km）を供用。
- 未供用区間4.4km：2期区間（此花区高見～北区豊崎）について、全体進捗率17%、用地取得率98%（H26年度末見込み）。



今後の事業の見通し

- 1期区間：平成25年5月に供用済み。付帯工等の残工事を実施中。
- 2期区間：街路事業において、用地買収、および、本体工事の着手に向けた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】

○土留材料の見直し

- ・開削トンネルの土留設計において、現地計測による逆解析等の検討を行うことで、土留材料の断面・長さを低減。

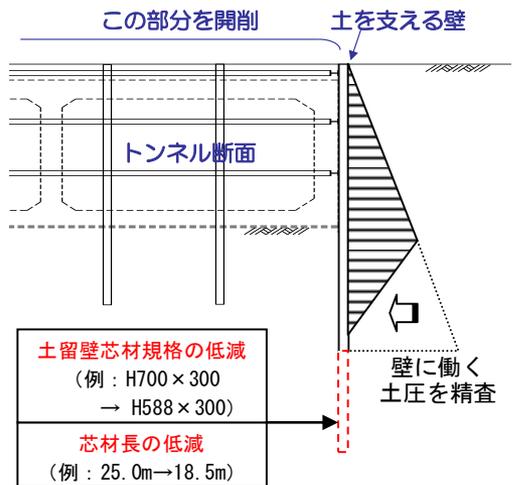
○函体寸法の見直し

- ・通常は2次元モデルで断面の精査を行うのに対し、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。

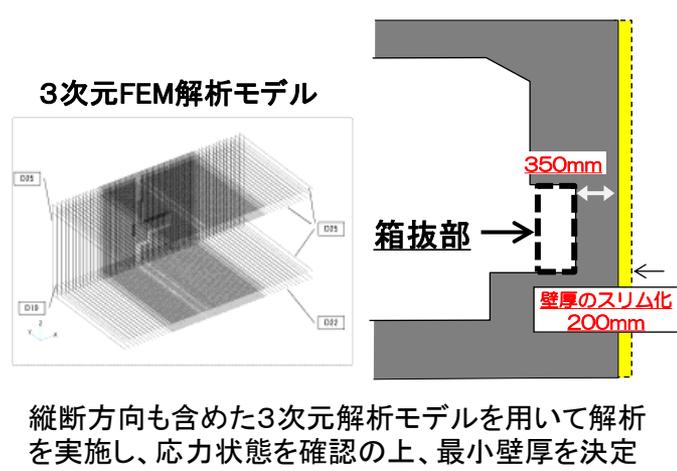
○鋼管集成橋脚の採用

- ・海老江JCTでは、4本の鋼管を4段の横つなぎ材で一体化した世界初の鋼管集成橋脚を採用。
⇒主部材（鋼管）に既製品を用い、製作加工費を縮減。また、鋼管とフーチングを直接接続することで、通常の鋼製橋脚に必要な高価なアンカーフレームを省略。

■土留材料の見直し



■函体寸法の見直し



■鋼管集成橋脚の採用



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、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等、大阪府域にとって、不可欠な都市インフラと認識している。

○また平成25年5月に開通した1期区間においては、並行する一般道路の混雑緩和に寄与しており、更なる整備効果の発現には、一日も早い全線供用が必要です。

○今後とも、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。

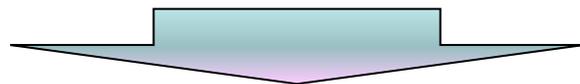
【大阪市長の意見】

淀川左岸線は、本市の同意のもと国の許可を受けて事業を進めているものであり、大阪都市再生環状道路の一部を形成する淀川左岸線の整備は、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ことなどから、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、正蓮寺川等の総合整備を推進するとともに、2期区間の供用に向けて事業進捗に努められたい。

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、淀川左岸線はその一部を形成する路線である
- 淀川左岸線は、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
- 費用便益比（B/C）は、事業全体は1.5、残事業は1.7である
- 2期区間については、平成32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

大阪市道高速道路淀川左岸線については、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