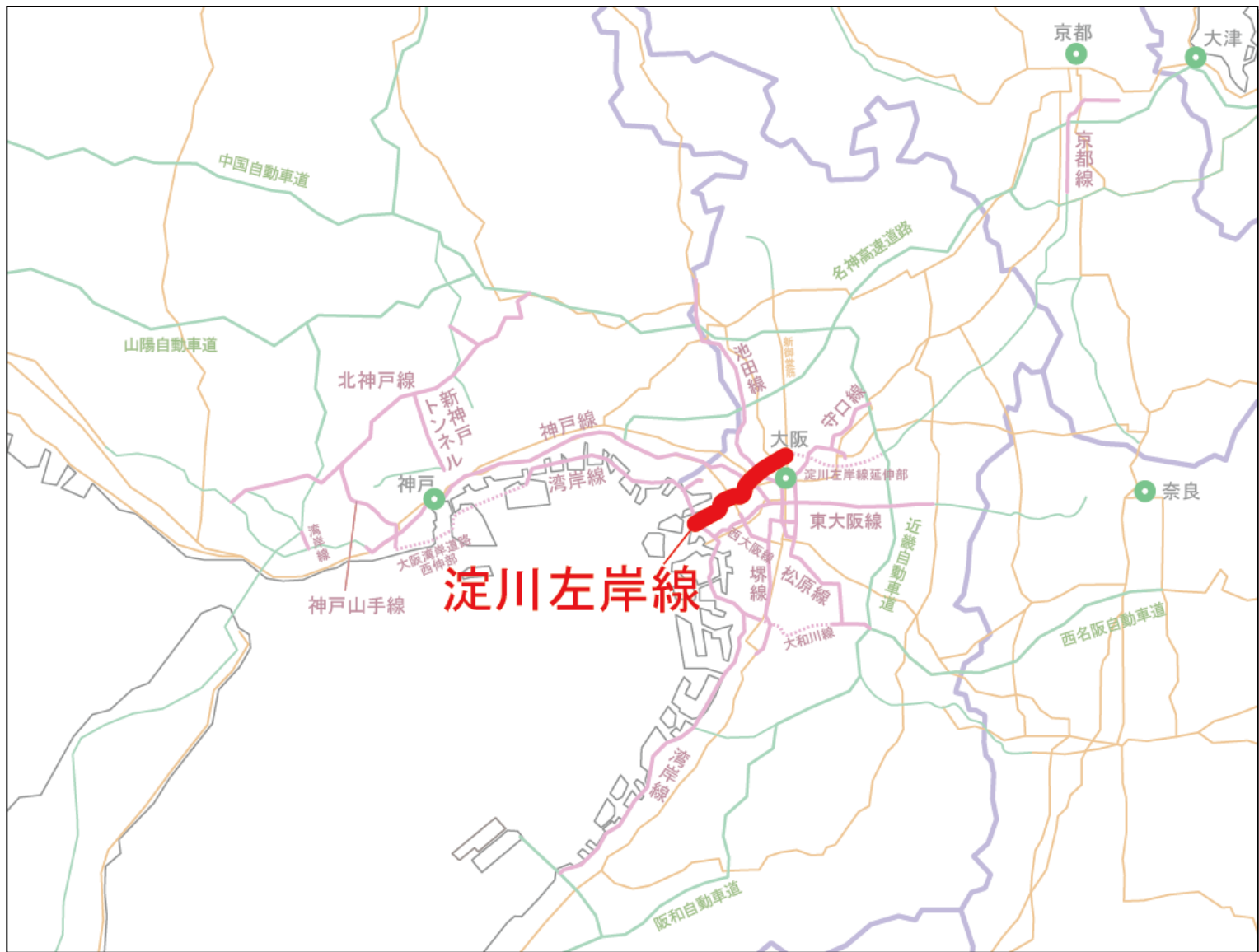


平成29年度の  
事業再評価について  
(淀川左岸線)

平成29年11月7日

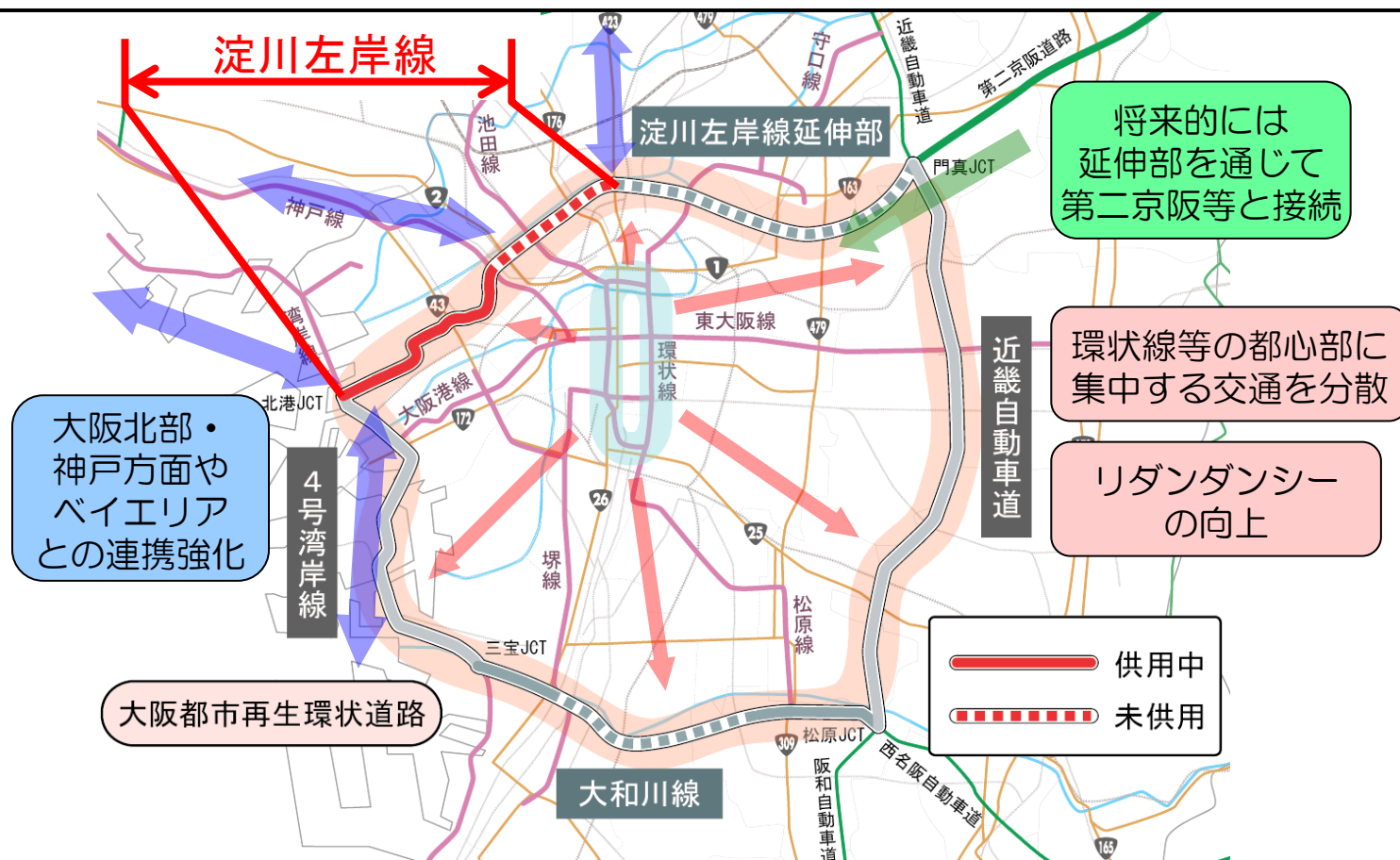
# 事業再評価 大阪市道高速道路淀川左岸線



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. 関係する地方公共団体等の意見
5. 対応方針（原案）

# 淀川左岸線について

- 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

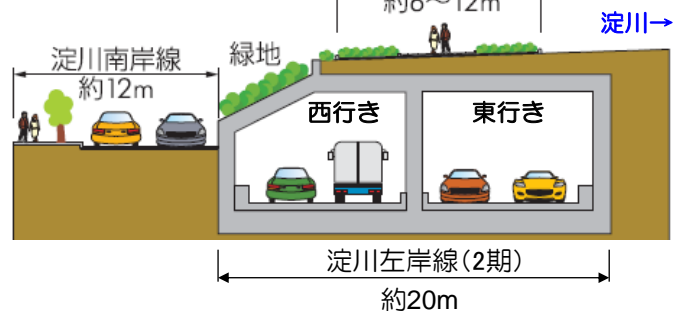
構造：トンネル、掘割等

### 標準断面図

(A-A')

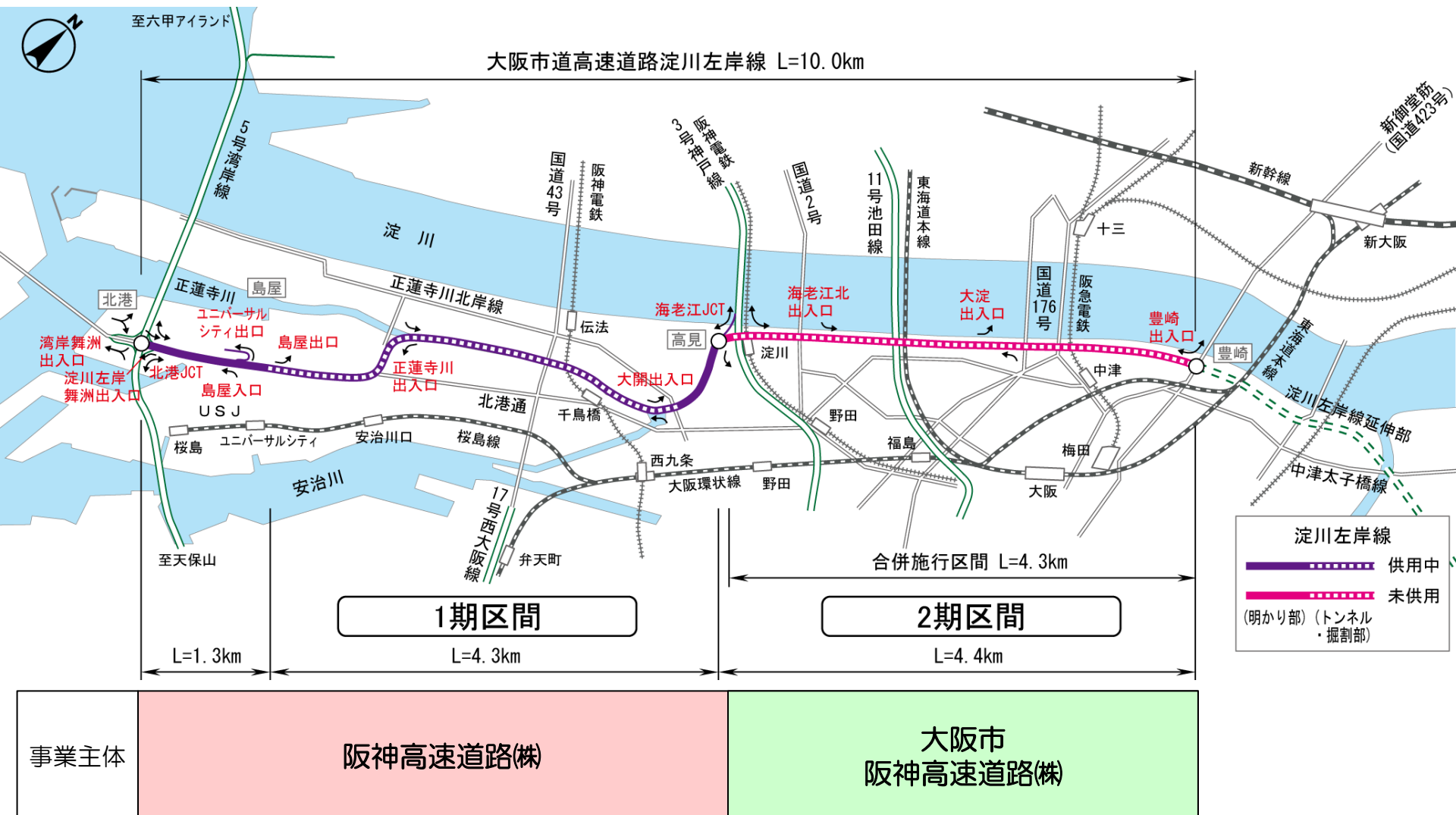


(B-B')





# 1.事業の概要



※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2期（新駅設置事業）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」を想定した2025年国際博覧会の大阪誘致に向けた取り組みが行われている。

### 2025年国際博覧会 大阪誘致について

2025年国際博覧会の大阪誘致を実現するため、2017年4月に大阪府万博誘致推進本部が設置された。

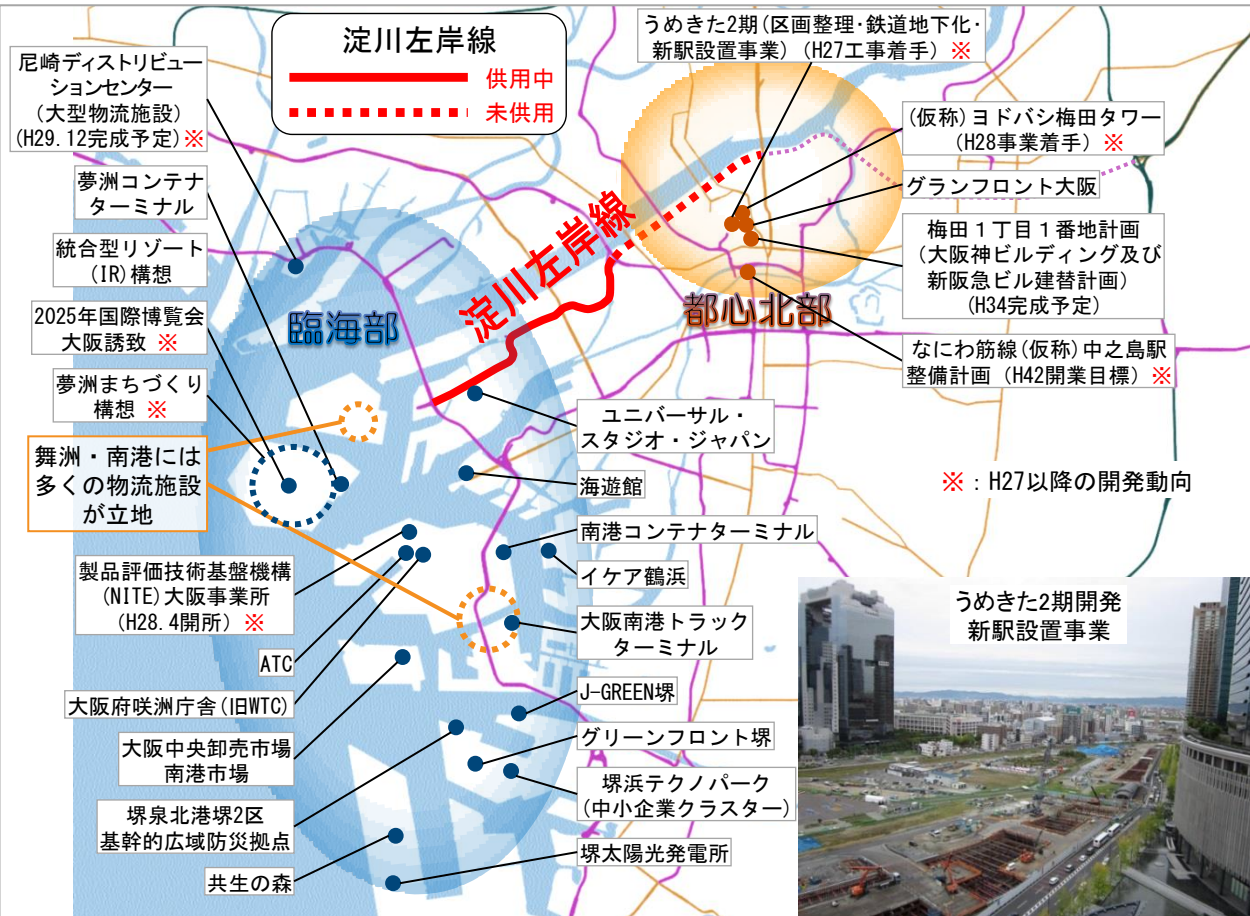
国際博覧会のコンセプトとの親和性や良好な交通アクセスなどから「夢洲」が開催場所として挙げられており、2025年5月から11月までの6ヶ月間で約2,800～3,000万人の入場者数が想定されている。

※大阪府HP：『大阪府万博誘致推進本部の設置について』、経済産業省HP：『2025年国際博覧会検討会報告書 概要』より作成

### 夢洲まちづくり構想 道路アクセス



※大阪府HP：『夢洲まちづくり構想H29.8』に一部追記



# 淀川左岸線延伸部等の事業着手

- 平成29年4月に国土交通大臣から事業変更許可を受け、一般国道1号（淀川左岸線延伸部）の事業に着手。



**淀川左岸線延伸部**  
 (L=8.7km)  
 門真市大字蔭島  
 ~大阪市北区豊崎間



## 淀川左岸線（2期）の都市計画変更

平成8年の都市計画決定以降における自動車排出ガスの規制強化、換気設備の性能・技術向上に伴う合理的・経済的な構造へ見直すため、都市計画の変更を実施。  
(H28年11月)

主な変更内容	変更理由
① 東行き開口部300mのトンネル化	・換気設備の性能・技術向上 (トンネル化による緊急時の安全性確保の検討) ・周辺環境への配慮、トンネルの上面利用
② 換気所数の変更(5ヶ所→2ヶ所)	・自動車排出ガスの規制強化 ・換気設備の性能・技術向上に伴う換気計画見直し ・換気方式の変更(横流式⇒縦流式)
③ 豊崎換気所の位置変更 (延伸部換気所との合築)	・延伸部計画に伴う換気所配置の見直し (用地上の制約、設備の配置、施工性、経済性を考慮)
④ 豊崎出入口の変更 ④-1 本線トンネル化(延伸部と接続) ④-2 出入口の一部廃止	・延伸部計画に伴う出入口機能、交通処理の見直し ：本線部を全てトンネル化し、延伸部と接続 ：淀川左岸線2期⇔淀川南岸線 新御堂筋⇔淀川南岸線 } の出入口を廃止

## 淀川左岸線（2期）の事業期間見直し

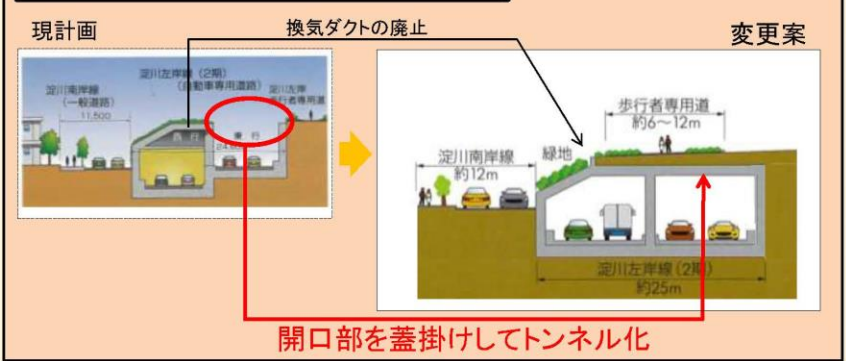
・本事業では、淀川堤防と道路トンネルが一体となる前例のない構造物に対する安全性確保が必要であり、淀川の重要性を鑑みた慎重な検討を実施。  
・本体工事着手に必要な都市計画変更の手続きが完了したことを踏まえ、平成29年2月に次のとおり事業期間の見直しを行った。

平成18年度 ～ 平成38年度(予定) (※当初：平成32年度)

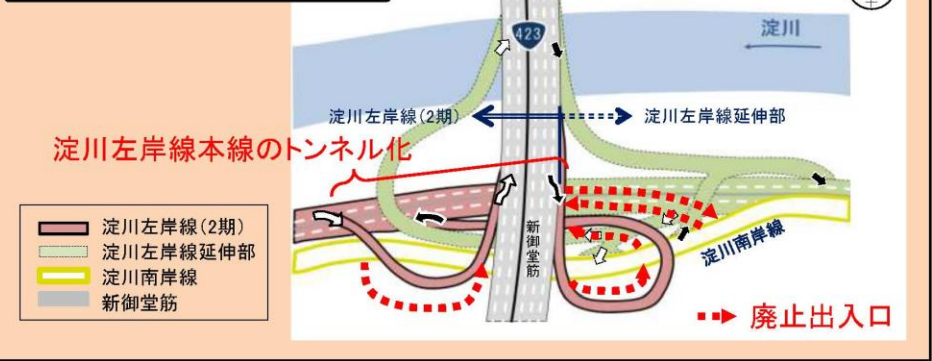
■ 都市計画変更(H28.11)の内容



【東行き開口部300mのトンネル化】



【豊崎出入口の一部廃止】





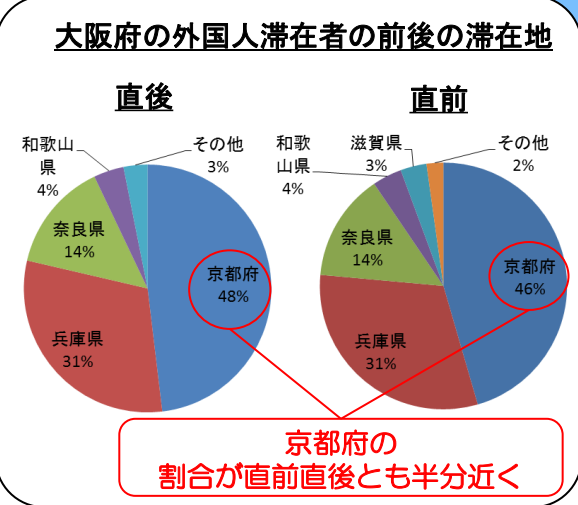
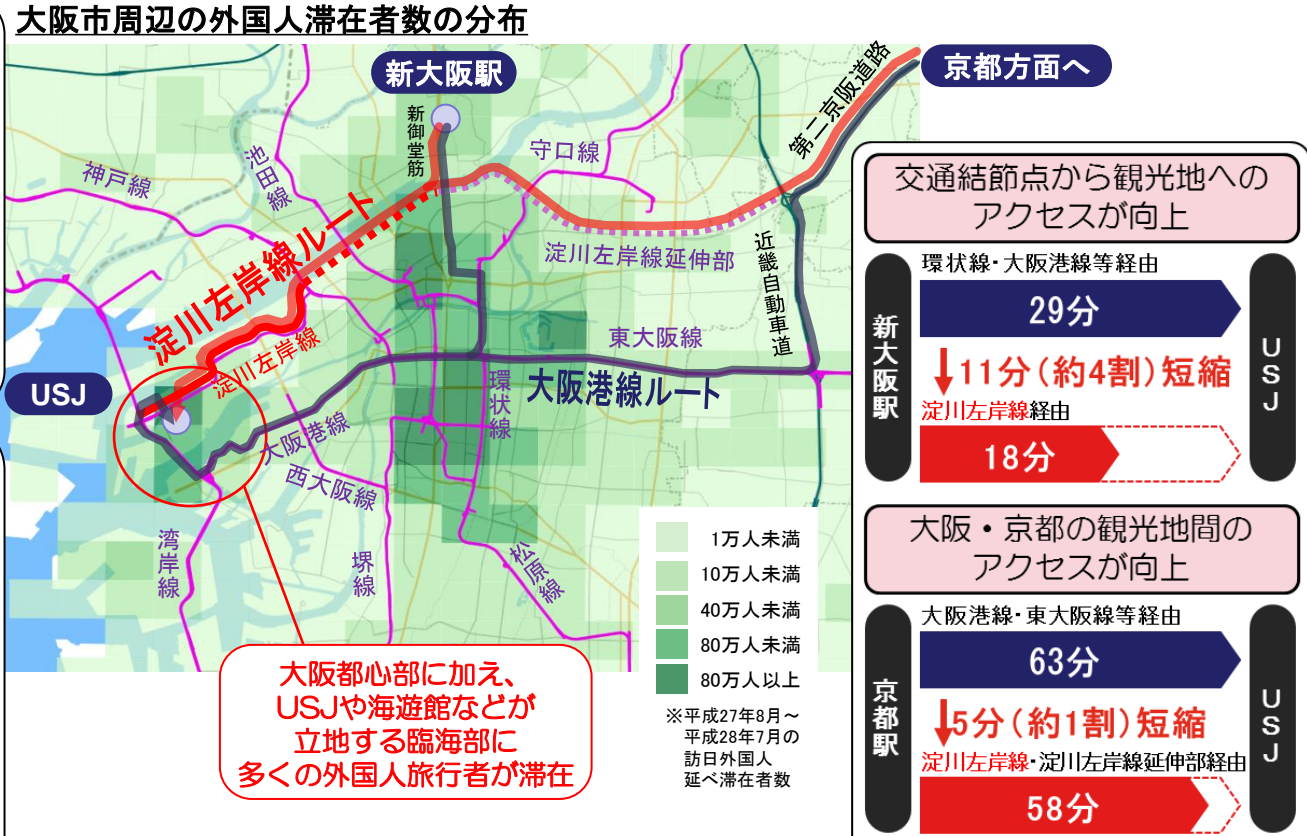
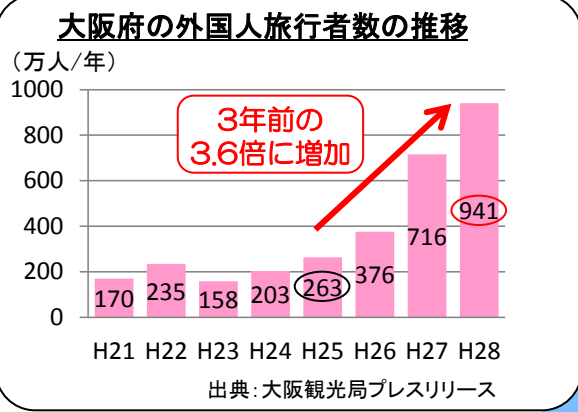
# 都心北部地域等と湾岸線及び臨海部とを連絡

- 淀川左岸線の整備により、大阪都心北部や内陸部と、湾岸線及び臨海部との連携が強化。
- 慢性的に渋滞が発生する大阪港線及び環状線を経由しないルートを形成することにより時間短縮効果を発現。
- 阪神高速道路と新御堂筋間を一般道路を介さずに直結。



# 観光客の利便性向上

- 大阪府の外国人観光客については3年前の約3.6倍になるなど近年大幅に増加。USJなどが立地する臨海部は外国人が多く訪れており、淀川左岸線整備によりアクセス向上が見込まれる。また、大阪府に来訪する外国人の多くが京都にも訪れており、淀川左岸線および淀川左岸線延伸部により第二京阪道路に接続することで、周遊利便性向上が期待される。
- 湾岸線と新御堂筋や第二京阪道路とが直結することで、観光客にも分かりやすいネットワークとなる。



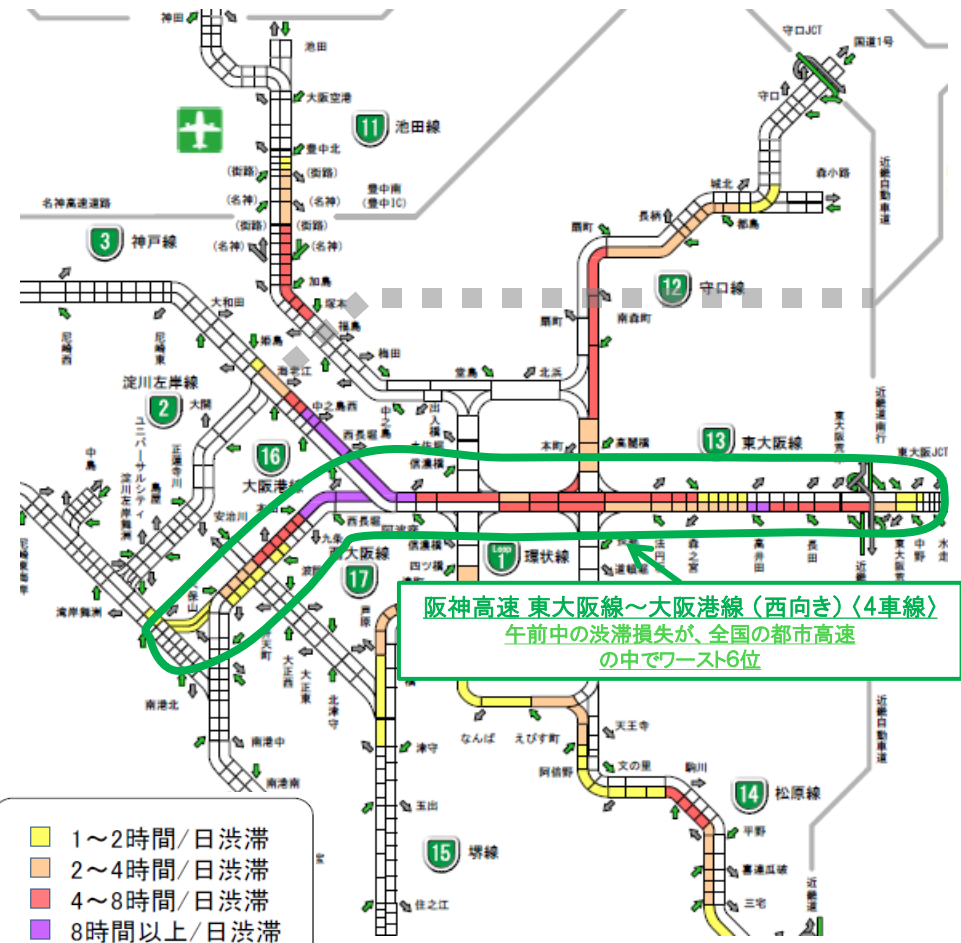
「外国人滞在者数の分布」及び「外国人滞在者が直後に滞在した地域」の出典  
株式会社ドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計」  
(地域経済分析システム (RESAS) 掲載データ)



# 並行する高速道路の混雑緩和

・大阪北部や京都方面・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。

阪神高速道路の渋滞状況（平成28年度平日平均）



※1kmあたりの渋滞損失時間を表示

淀川左岸線・淀川左岸線延伸部が整備されると



# 事故・災害・工事等に対する迂回路の確保

・ 既存の高速道路を接続するため、ネットワークのリダンダンシーが向上し、事故・災害や、今後実施が必要な大規模補修工事等に伴う通行止め強いネットワークとなる。

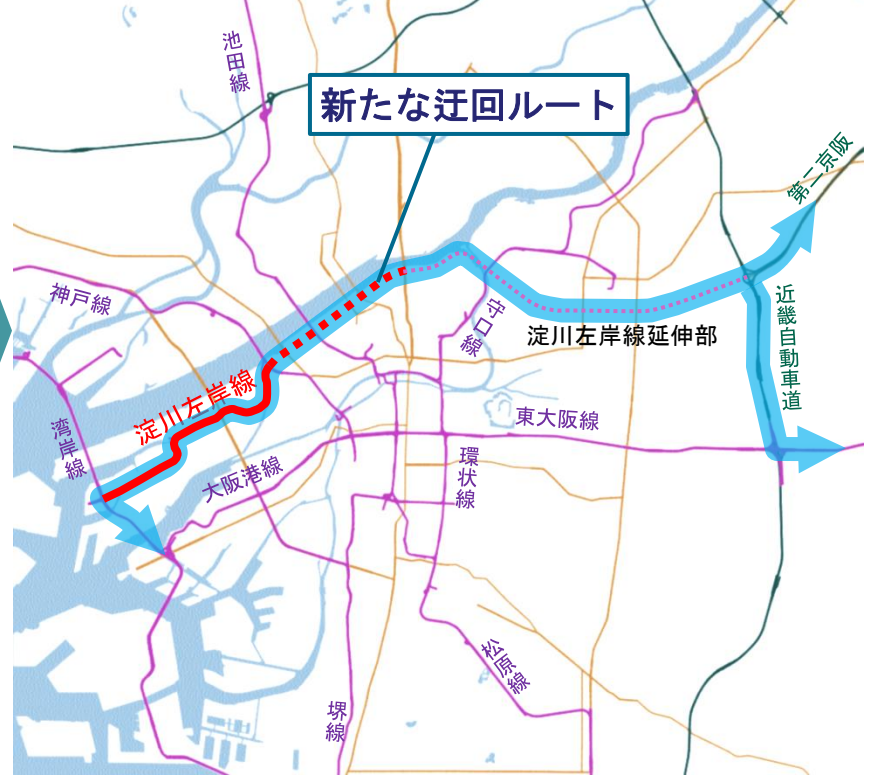
現状では

大阪港線において、事故・災害・工事等によって一部区間が途絶した場合、大阪港～京都・奈良方面の高速道路利用が出来なくなる



淀川左岸線・淀川左岸線延伸部が整備されると

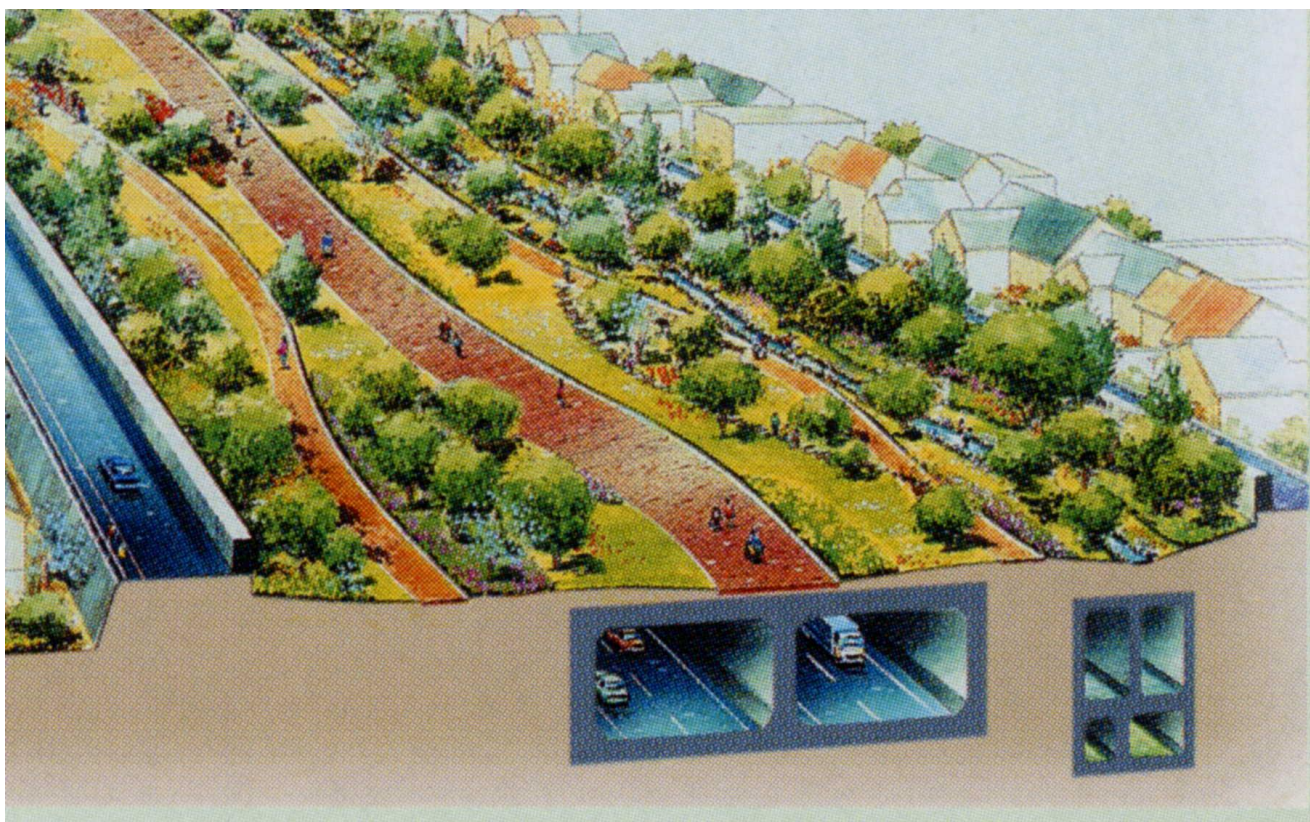
新たな迂回路が形成され、ネットワークのリダンダンシー（冗長性）が向上





## 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

※正蓮寺川公園事業

正蓮寺川歩行者専用道事業

(事業主体：大阪市)

## 事業の投資効果

・費用便益比 (B/C) は1.5 (残事業2.6) 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)	9,358	2,026
	走行経費減少便益 (億円)	573	175
	交通事故減少便益 (億円)	88	56
	計 (億円)	10,018	2,257
費用 (C)	事業費 (億円)	6,101	811
	維持管理費 (億円)	368	74
	計 (億円)	6,469	885
<b>費用便益比 (B/C)</b>		<b>1.5</b>	<b>2.6</b>
感度分析	交通量 (±10%)	1.5~1.6	2.3~2.8
	事業費 (±10%)	1.5~1.6	2.3~2.8
	事業期間 (±2年)	1.5~1.6	2.4~2.7

※費用及び便益額については平成29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19%、用地取得率99%（H29年度末見込み）。



※未供用区間のJCT名およびランプ名は仮称

## 今後の事業の見通し

- 2期区間：公共事業において、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38年度完成予定。

## 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、大阪府域に必要な都市インフラであり、事業を継続すべきである。

○また、平成29年4月に事業化された淀川左岸線延伸部と直結することにより、さらなる関西の経済成長に貢献する路線であり、一日も早い全線供用が必要である。

○引き続き、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進めている事業で、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、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。

○また、平成29年4月に事業化された淀川左岸線延伸部と直結することにより、物流施設の生産性の向上や経済成長、観光の強化などさらなる効果が期待される路線であるため、全線の早期整備が必要である。

○引き続き、周辺環境への配慮を行い、工事の安全性を確保したうえで、建設事業費のさらなるコスト縮減に努めながら、着実な事業進捗を図られたい。

## 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、1.5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