

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 中神 陽一

事業名	大阪府道高速大和川線 <small>やまとがわせん</small>		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪府、堺市 阪神高速道路株式会社	
起終点	自：堺市堺区築港八幡町 <small>さかいしきかくちこうやわたまち</small>		至：松原市三宅中 <small>まつばらしみやけなか</small>		延長	9.7km	
事業概要							
大和川線は、堺市堺区築港八幡町（4号湾岸線）から松原市三宅中（14号松原線）までの延長 9.7km の自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と内陸部との結びつきを強化する路線である。							
H11年度事業化		H7年度都市計画決定 (H16・19年度変更)		H11年度用地着手		H18年度工事着手	
全体事業費		4,341億円		事業進捗率		63%	
供用済延長		0.0km					
計画交通量 21,500~33,300台/日							
費用便益 分析結果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年 平成24年	
	(事業全体) 2.2 (残事業) 5.8	1,879 / 4,883億円 〔事業費：1,445 / 4,449億円〕 〔維持管理費：434 / 434億円〕		10,923 / 10,923億円 〔走行時間短縮便益：10,009 / 10,009億円〕 〔走行経費減少便益：761 / 761億円〕 〔交通事故減少便益：153 / 153億円〕			
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施							
交通量変動 : B/C=6.4 (交通量 +10%) B/C=5.2 (交通量 -10%)							
事業費変動 : B/C=5.4 (事業費 +10%) B/C=6.3 (事業費 -10%)							
事業期間変動 : B/C=5.9 (事業期間-1年) B/C=5.7 (事業期間+1年)							
事業の効果等							
大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。臨海部と内陸部といった各拠点間の連携を強化するとともに、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。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。他11項目に該当							
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。							
事業評価監視委員会の意見							
原案のとおり、「事業継続」を対応方針(案)とする。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等							
臨海部において、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定（H22.8）されたほか、堺浜地区に堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点や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）等が整備された。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
開削トンネル、シールドトンネル工事等を実施している。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等							
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。							
施設の構造や工法の変更等							
設計の精査及び工夫により開削トンネルの壁厚のスリム化などコスト縮減を図っている。							
対応方針		事業継続					
対応方針決定の理由							
以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。							
事業概要図							

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。