

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

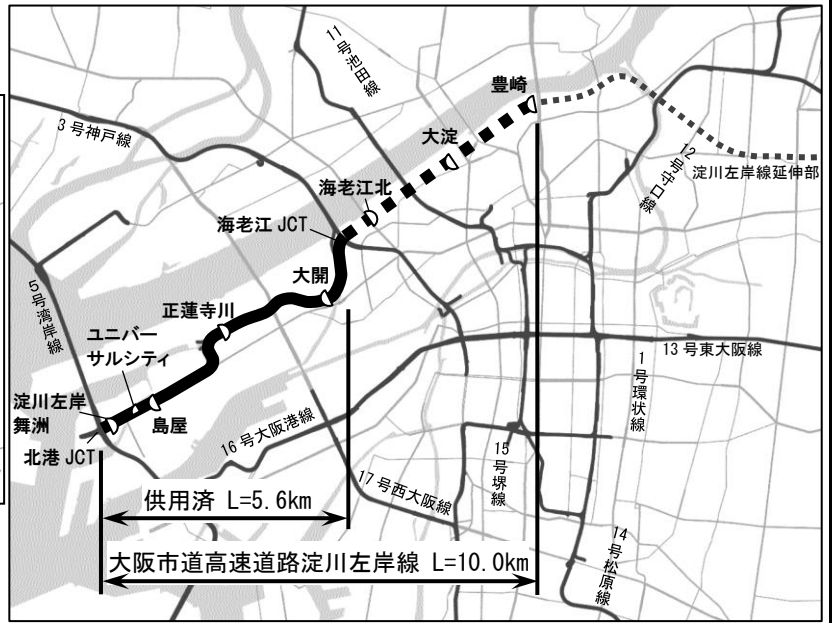
担当課： 道路局 高速道路課

担当課長名： 伊勢田 敏

事業名	大阪市道高速道路淀川左岸線 <small>よどがわさがんせん</small>		事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	大阪市 阪神高速道路株式会社
起終点	自：大阪市此花区北港 <small>このはなくほっこう</small> 至：大阪市北区豊崎 <small>よたくとよさき</small>		延長	10.0km		
事業概要	淀川左岸線は、此花区北港（5号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長10.0km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、臨海部と都心部（大阪市北部）との結びつきを強化する路線である。					
S62年度事業化	S61年度都市計画決定 (H28年度変更)		S62年度用地着手		H元年度工事着手	
全体事業費	4,312億円	事業進捗率	74%	供用済延長	5.6km	
計画交通量	26,300～50,700台/日					
費用便益 分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 885 / 6,469億円 (事業費：811 / 6,101億円) (維持管理費：74 / 368億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,257 / 10,018億円 (走行時間短縮便益：2,026 / 9,358億円) (走行経費減少便益：175 / 573億円) (交通事故減少便益：56 / 88億円)	基準年 平成29年度		
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=2.3～2.8（交通量±10%）					
事業費変動	B/C=2.3～2.8（事業費±10%）					
事業期間変動	B/C=2.4～2.7（事業期間±2年）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の再生（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）</li> <li>・円滑なモビリティの確保（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）</li> <li>・生活環境の改善・保全（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）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>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。</p> <p>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。</p>					
事業評価監視委員会の意見	「事業継続」とした対応方針（原案）を了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	梅田地区では再開発が進展（うめきた（大阪駅北地区）など）。臨海部では阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定（H22.8）されたほか、大規模物流施設が相次いで開設されている。 淀川左岸線に接続し、大阪都市再生環状道路の一部を構成する淀川左岸線延伸部が平成29年度に事業化。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成6年4月に北港JCT～島屋間の1.3km、平成13年2月にユニバーサルシティ出口、平成25年5月に島屋～海老江JCT間の4.3kmを供用。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	海老江JCT～豊崎間について、引き続き公共事業と調整を行いながら、早期完成に向け事業進捗に努める。					
施設の構造や工法の変更等	都市計画変更（H28年度）により、換気所数の変更や開口部のトンネル化、ランプの一部廃止がなされている。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、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

位置図



※未供用区間の JCT 名およびランプ名は仮称

※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。