

新規事業採択時評価結果（平成29年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課 道路局 高速道路課
 担当課長名：川崎 茂信 伊勢田 敏

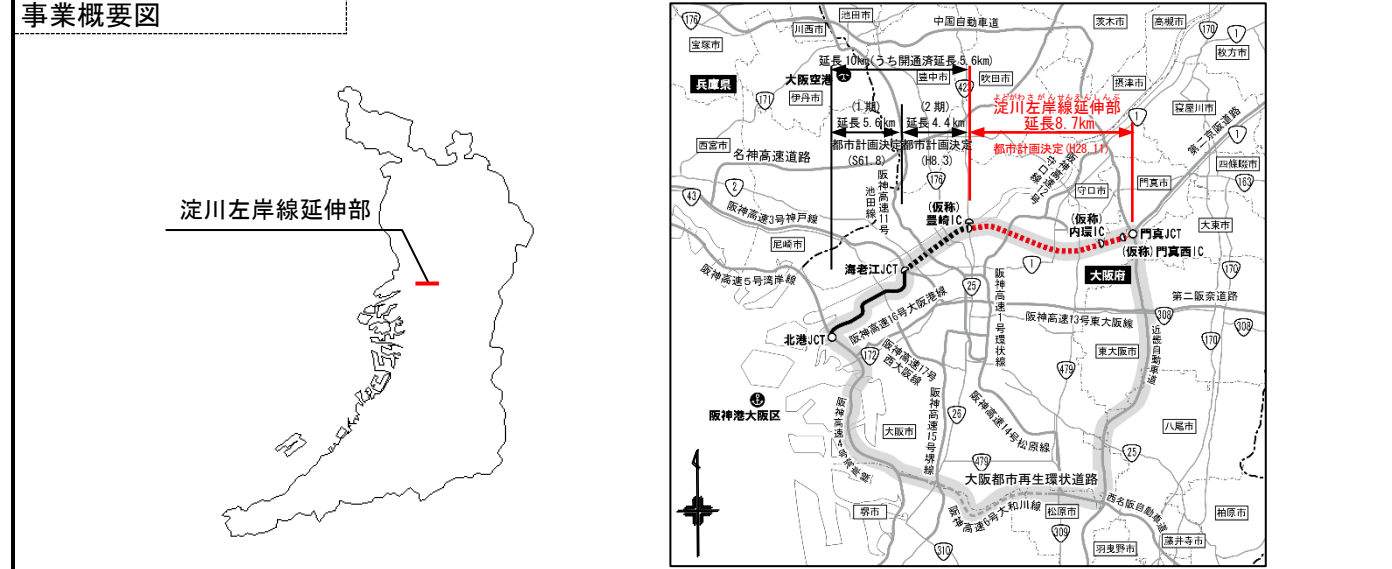
事業の概要

事業名	一般国道1号 淀川左岸線延伸部	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社
起終点	自：大阪府門真市葺島 至：大阪府大阪市北区豊崎	延長	8.7km		

事業概要
 淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路（大阪都市再生環状道路）」の一部を構成する延長8.7kmの自動車専用道路である。

事業の目的、必要性
 本道路は、第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア（阪神港、夢洲・咲洲地区）と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化に資する重要な路線である。

全体事業費 約4,000億円 計画交通量 約40,500台/日



関係する地方公共団体等の意見
【大阪府知事】
 一般国道1号淀川左岸線延伸部の予算化について、同意します。本事業の推進にあたっては、本府として事業が円滑に進むよう協力致しますので、大阪・関西のさらなる成長のため、早期整備に取り組みれるとともに、円滑な交通処理や沿道環境に配慮することとあわせ、コスト縮減にも努めていただきますようお願い致します。
【大阪市長】
 一般国道1号淀川左岸線延伸部（大阪市北区豊崎～大阪府門真市葺島）事業の予算化については、同意致します。本市としましては、事業者とともに地域の理解や協力を得て、事業が円滑に進むよう協力することはもとより、平面街路ネットワークの整備にも取り組んでまいりますので、淀川左岸線延伸部の早期の完成に向けて、取り組んでいただきますようお願い致します。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている
 ・手続きの完了：都市計画決定・環境影響評価手続き完了（H28.11.25）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.04	総費用 2,653億円 （事業費：2,391億円 維持管理費：262億円）	総便益 2,749億円 （走行時間短縮便益：2,552億円 走行経費減少便益：160億円 交通事故減少便益：37億円）	基準年 平成28年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=0.9（交通量 -10%）	B/C=1.1（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=0.95（事業費 +10%）	B/C=1.1（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=0.9（事業期間 +20%）	B/C=1.1（事業期間 -20%）		

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		—	・注目すべき影響はない。
歩行空間		—	・注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	○	・都心部での交通を円滑化し、住民生活や円滑な企業活動における定時性・速達性の向上が図られる。 [大阪市鶴見区役所から新大阪駅へのアクセス時間] 現況 35分 → 整備後 20分（15分短縮）
	地域経済	◎	・都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通を円滑化することで、都市中心部の経済活動を支援。 [大阪都市圏の通過交通（通過交通の割合）] 現況 10万台/日（31%） → 整備後 7万台/日（20%） ・地域間の所要時間の短縮により、阪神港（大阪区）へのアクセス性が向上し、阪神港の「集貨」「創貨」促進や「国際競争力の強化」が図られる。 [枚方学研ICから阪神港（大阪区）（湾岸舞洲）へのアクセス時間] 現況 48分 → 整備後 33分（15分短縮）
	災害	—	・注目すべき影響はない。
	環境	—	・注目すべき影響はない。
	地域社会	○	・代替路の確保により時間信頼性が高まり、関西の周遊エリア拡大・滞在時間の増加が可能となり、さらなる観光産業の活性化に寄与
事業実施環境		○	・都市計画決定、環境影響評価手続き完了（H28.11.25） ・大阪府知事、大阪市長より、国主体による平成29年度事業化を要望

採択の理由

費用便益比が1.04と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、淀川左岸線延伸部の開通により、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化に寄与するなど事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

新規事業採択時評価結果（平成29年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>一般国道1号淀川左岸線延伸部は、ミッシングリンクの解消により都心に流入する交通を周辺に分散させることによって、都心部の渋滞緩和、移動利便性の向上、事故及び災害時等の迂回機能の確保を行うとともに、第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア（阪神港、夢洲・咲洲地区）と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化に資する重要な路線である。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> ・並行する阪神高速16号大阪港線では交通事故が年間441件発生、規制時間は271時間に及ぶ。 ・事故や災害等により大阪港線が通行止めの場合、自動車専用道路の代替路が無く、避難・救急活動に支障の恐れがある。 	<p>※大阪の成長戦略（H27.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪の成長の基盤となる世界最高水準の安全・安心を確保するとともに、既存の公的資産・民間資産を活用した都市の再構築により、持続的に発展する都市を実現する。このため、南海トラフ巨大地震対策をはじめとした災害対策に取り組むとともに、地域に眠るあらゆる既存資源を活かした地域独自のまちづくりを進め、都市の成長を加速する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・並行する阪神高速13号東大阪線等は、慢性的な渋滞が発生。 ・阪神高速13号東大阪線の渋滞損失時間は全国の都市高速道路の中でワースト5位となっており、住民生活や企業活動における定時性・速達性が課題。 	<p>※大阪の成長戦略（H27.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西二極の一極である大阪が、海外と日本各地をつなぐ中継拠点としての機能を果たすため、高速道路機能を強化する。 ・このため、東西二極を結ぶ複数の高速道路網の早期整備や、高速道路の未整備区間（ミッシングリンク）の早期解消への取組みを進めるとともに、利用しやすい料金体系への一元化など、「都市圏高速道路等の一体的運営構想（ハイウェイオーソリティ構想）」の実現に向けた取組みを進める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神港は国際コンテナ戦略港湾に指定（H22）され、船舶大型化に対応した航路・岸壁整備に取り組むなどしており、陸送されるコンテナ貨物量も増加。 ・また、新名神高速道路の整備等により、内陸部にも国際貨物の45フィートコンテナトレーラーが着車できる大型物流施設等の立地が進展。 ・さらなる交通需要が見込まれ、臨海部と内陸部のアクセス改善が課題。 	<p>※大阪の成長戦略（H27.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアの成長力を取り込み、日本各地へと繋げる中継拠点をめざすとともに、世界との交流機能の東西二極化を進めるため、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の物流機能強化を図る。 ・このため、経営統合による効率的なターミナル経営、効果的な集貨施策やポートセールスなど、国際コンテナ戦略港湾としての機能強化を着実に進める。
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い高速ネットワークが形成されるとともに、大阪都市圏の交通負荷を軽減し、交通渋滞などの交通問題の緩和が図られる。さらに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化に貢献など有効性の高い事業と評価する。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	寝屋川市	守口市	8	0.03 (B)	0.03 (B)	▲0.07	0.02	0.01	○

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定（H28.11）