

事業再評価調書

事業種別 事業名	街路事業 淀川左岸線（2期）	
担 当	建設局道路部街路課（特定街路担当）（電話番号：06-6615-6767）	
1 再評価理由	事業再評価を実施した年度から5年以上が経過し、なお継続中の市の事業	
2 事業概要	①所在地 図1参照	此花区高見1丁目～北区豊崎6丁目 〔淀川左岸線全体（此花区北港2丁目～北区豊崎6丁目）のうち、大阪市の街路事業による道路整備を行う区間〕
	②事業目的	政府の都市再生プロジェクトに位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成し、都心北部と臨海部とを連絡する地域高規格道路（自動車専用道路）であり、市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、近畿圏の広域道路ネットワークの強化を図る。
	③事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・延長4.3km 〔淀川左岸線全体（延長10.0km）のうち、大阪市の街路事業による道路整備を行う区間〕 ・幅員22m（新設） ・車線数4車線（両側）
3 事業の必要性の視点	①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・「大阪都市再生環状道路」については、淀川左岸線1期区間が平成25年5月に供用開始され、大和川線が平成31年度に供用予定となっているほか、淀川左岸線延伸部が平成29年4月に新規事業開始されるなど、関係機関が連携して整備を推進しており、淀川左岸線2期区間についても早期供用が求められている。 ・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おり、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の立地が進んでいる。
	②定量的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会
	③費用便益分析 図2参照	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）に示された手法に準じて実施。 <p>[分析結果]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比 $B/C = 1.5$ （総便益B：1兆18億円、総費用C：6,469億円） 〔淀川左岸線全体を対象範囲として算定〕
	④定性的効果の具体的な内容	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業・観光・物流分野の発展 ・都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善 ・災害時のリダンダンシー（交通網の多重化）の確保 <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会
	⑤事業の必要性の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・「大阪都市再生環状道路」の整備は、産業・観光・物流分野の発展や都心部の渋滞緩和、沿道環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保などを図っていくうえで、大阪の成長にとって重要であり、その一区間を構成する淀川左岸線は必要性の高い事業である。

		前回評価時点 (平成24年3月)	今回評価時点 (平成30年3月)
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	事業開始 昭和62年度 (旧阪神高速道路公団) 平成18年度 (大阪市) 完了予定 平成32年度	事業開始 昭和62年度 (旧阪神高速道路公団) 平成18年度 (大阪市) 完了予定 平成38年度
	②事業規模 〔淀川左岸線全体〕	道路整備：10.0km	道路整備：10.0km
	うち完了分	道路整備：1.3km	道路整備：5.6km
	進捗率 図3参照	13%	56%
	③総事業費 〔淀川左岸線全体〕	4,304億円	4,312億円
	うち既投資額	2,716億円	3,224億円
	進捗率 図4参照	63%	75%
	④事業内容の変更状況とその要因	・平成28年11月の都市計画変更により、淀川左岸線延伸部が新たに計画追加され、合わせて本路線について換気所数の変更や位置変更、淀川南岸線とのランプを廃止する等の変更が行われている。	
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	・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などを行ってきた。	
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性	・施工段階で個々の現場状況を考慮した詳細設計を行うなかで、施工方法の合理化等を図り、コスト縮減に努める。	
⑦事業の実現見通しの評価	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性確保に係る検討内容のとりまとめと都市計画変更の手続き完了を踏まえ、今後、本格的に事業進捗を図る見通しとなっている。 ・用地取得については残り5件（平成28年度末時点・公有地除く）で、当面の工事に支障のない状況となっており、今後事業進捗を踏まえた対応をとっていく。 	評価 A	
5 事業の優先度の視点の評価	<p>[重点化の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政府の都市再生プロジェクトに位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の整備は、大阪の成長にとって、産業・観光・物流の発展や、都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保などを図っていくうえで重要であり、早期完成に向けて関係機関が連携して推進していることから、その一区間を構成する淀川左岸線は優先度の高い事業である。 <p>[事業が遅れることによる影響]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業が遅延すると、産業・観光・物流分野の発展や、都心部の渋滞緩和や沿道環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保に遅れが生じるほか、関係機関との連携にも影響する。 		評価 A
6 特記事項	特になし		
7 対応方針(案)	事業継続 (A)		
(理由)	<ul style="list-style-type: none"> ・「大阪都市再生環状道路」の整備は、大阪の成長にとって、産業・観光・物流分野の発展などを図っていくうえで重要であり、関係機関が連携して事業を推進していることから、その一区間を構成する淀川左岸線は、必要性及び優先度の高い事業である。 ・安全性確保に係る検討内容のとりまとめと都市計画変更の手続き完了を踏まえ、今後、本格的に事業進捗を図る見通しとなっており、建設局運営方針においても重点的に取り組む主要な経営課題として位置付けている事業であることなどからも、「事業継続A」とする。 		
8 今後の取組方針(案)	・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。		