

2 事業の必要性 事業効果④

事業効果④

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により強いネットワークとなる。

現状では

大阪臨海部と内陸部を行き来するためのルートが限られており、事故・災害・工事などによる通行止めが発生した際の迂回道路の整備が必要



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



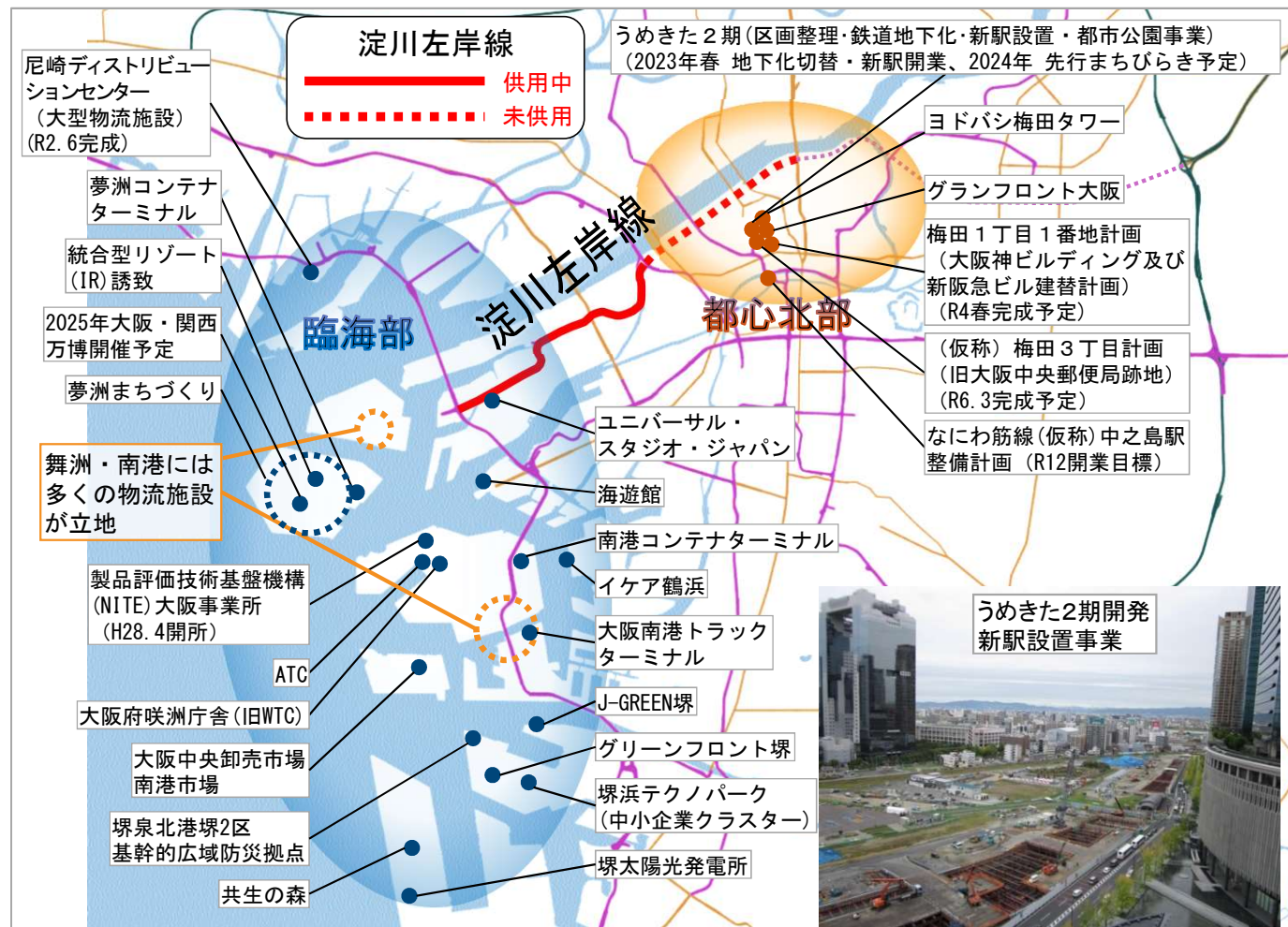
出典:【事故件数・規制時間】阪神高速道路株式会社資料 (H31.4~R2.3集計)

2 事業の必要性 社会経済情勢等の変化①

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」における2025年大阪・関西万博の開催が決定。



2 事業の必要性 社会経済情勢等の変化②

大和川線の全線開通

- ・2020年3月29日に堺市堺区鉄砲町から松原市三宅西付近までの7.7kmが開通。
→拠点間のアクセスと利便性が向上し、物流の効率化が図られるとともに、
一般道路の渋滞緩和や事故の減少が期待される。



2 事業の必要性 社会経済情勢等の変化③

西船場JCT 信濃橋渡り線の開通

- 2020年1月29日に16号大阪港線東行きと1号環状線北行きが直接接続する「西船場ジャンクション信濃橋渡り線」が開通。
→走行時間にして約5分の短縮により、時間的損失が解消される。



2 事業の必要性 万博開催地(夢洲)へのアクセス道路整備

○ 淀川左岸線(2期)事業の工事を前倒し、早期整備を図ることにより、万博開催時に新大阪駅・大阪駅などから万博会場へ向かうシャトルバスの通行をめざします。



3 費用便益分析 算定結果

令和2年度事業再評価（費用便益分析結果）		事業全体	残事業
便益 (B)	走行時間短縮便益（億円）	11,103	2,546
	走行経費減少便益（億円）	557	188
	交通事故減少便益（億円）	68	42
	計（億円）	11,728	2,775
費用 (C)	事業費（億円）	7,468	1,261
	維持管理費（億円）	423	83
	計（億円）	7,891	1,344
費用便益比(B／C)		1.5 ^(1.486)	2.1 ^(2.065)

※淀川左岸線（1期・2期）で費用便益分析を実施
※費用及び便益額については令和2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

感度分析結果（残事業分が変動した場合の全事業における費用便益比）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B／C)
交通量	29,800～52,400	±10%	1.41～1.56
事業費	1,420億円	±10%	1.46～1.52
事業期間	6年間	±2年	1.47～1.50

3 費用便益分析

[参考]前回(H29年度)事業評価における算定結果

(参考)平成29年度事業再評価時		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
費用便益比(B／C)		1.5(1.549)	2.6(2.550)

※淀川左岸線(1期・2期)で費用便益分析を実施
※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

感度分析結果(残事業分が変動した場合の全事業における費用便益比)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B／C)
交通量	26,300～50,700	±10%	1.5～1.6
事業費	1,016億円	±10%	1.5～1.6
事業期間	9年間	±2年	1.5～1.6

3 費用便益分析 算定結果に関する考察

便益増加の要因

1 交通流推計について

H29年度評価 : H17交通センサスをベースにR14(2032年)のOD量を推計

今回評価 : H22交通センサスをベースにR14(2032年)のOD量を推計

淀川左岸線の計画交通量(R14) (台)

	H17センサスベース	H22センサスベース
計画交通量	26,300~50,700	29,800~52,400

➡ H29年度評価時に比べ、
淀川左岸線の計画交通量が増加

(参考)

H22交通センサスベースのR12OD量(近畿圏のトリップ数)

H17交通センサスベースのR12OD量(近畿圏のトリップ数)

=

比率

1.026

※将来交通量は減少傾向であるが、減少幅が鈍化

2 マニュアルの改定について

「費用便益分析マニュアル
(国土交通省 道路局 都市局)」
の改定に伴い、便益算出に用いる
時間価値原単位の変動(主に貨物車)
が便益に影響。

車種別の時間価値原単位

単位：円／分・台		単位：円／分・台	
車種(j)	時間価値原単位	車種(j)	時間価値原単位
乗用車	40.10	乗用車	39.60
バス	374.27	バス	365.96
乗用車類	45.78	乗用車類	45.15
小型貨物車	47.91	小型貨物車	50.46
普通貨物車	64.18	普通貨物車	67.95

注：平成 20 年価格

注：平成 29 年価格