

事業再評価調書（２回目以降）

[事業種別] 事業名		[街路事業] 淀川左岸線（２期）事業		
担当		建設局淀川左岸線２期建設事務所設計課 (電話番号：06-6466-2180)		
１ 事業再評価理由		国庫補助事業で、所管官庁の基準により事業再評価が必要なもの		
２ 事業概要	①所在地	此花区高見１丁目～北区豊崎６丁目 〔淀川左岸線（１期・２期）〔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	[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。 [上位計画等における位置付け]		
		計画名等	策定年度	位置付け
		都市再生プロジェクト	平成13年度	大都市圏における環状道路体系の整備
	③事業内容	[事業内容] ・延長4.3km 〔淀川左岸線（１期・２期）〔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） [関連事業等の整備・進捗状況] 淀川南岸線事業 ・事業内容：延長6.7km、幅員11～45m（新設・拡幅）、車線数２～４車線（両側）、歩道あり ・事業期間：平成21年度～令和13年度（予定） ・整備・進捗状況：９％（事業延長ベース） ・対象事業との関連：淀川南岸線は、「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成する淀川左岸線や淀川左岸線延伸部へのアクセス道路であり、一体的な整備により道路ネットワーク強化などの整備効果を高める事業に位置付けられている。		
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	・「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、大和川線が令和２年３月に供用開始されているほか、淀川左岸線延伸部が平成29年４月に事業化されるなど、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。 ・夢洲において、2025年大阪・関西万博の開催が平成30年11月に決定した。万博開催時に淀川左岸線（２期）をシャトルバスに限定したアクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与する。		
	②定量的効果の具体的な内容	[効果項目] ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 [受益者] ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会		
	③費用便益分析	[算出方法] ・費用便益分析マニュアル（平成30年２月 国土交通省 道路局 都市局）に示された手法に準じて実施。 [分析結果] ・費用便益比 $B/C = 1.5$ （総便益B：１兆1,728億円、総費用C：7,891億円） 〔淀川左岸線（１期・２期）〔延長約10.0km〕を対象範囲として算定〕		
	④定性的効果の具体的な内容	[効果項目] ・産業・観光・物流分野の発展 ・都心部の渋滞緩和や市街地環境の改善 ・災害時などに対するネットワークのリダンダンシー（交通網の多重化）の確保 [受益者] ・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	・「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、市街地環境の改善、災害時などに対するネットワークのリダンダンシーの確保など、大阪の成長にとって非常に重要であり、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。 ・また、2025年大阪・関西万博開催時に淀川左岸線（２期）をシャトルバスに限定したアクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与するものであり、必要性の高い事業である。		評価 A～C

		事業開始時点 (平成18年 9 月)	前回評価時点 (平成30年 3 月)	今回評価時点 (令和 3 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 令和 2 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 令和 8 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 令和 8 年度
	②事業規模 〔淀川左岸線(1期・2期)〕	道路整備：10.0km	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	道路整備：5.6km
	進捗率	13%	56%	56%
	③全体事業費 〔淀川左岸線(1期・2期)〕	4,304億円	4,312億円	5,070億円
	うち既投資額	1,884億円	3,224億円	3,520億円
	進捗率	44% ※平成17年度末時点	75%	69%
	④事業内容の変更状況とその要因	・平成30年度から順次工事が本格化してきており、その中で事業計画時（平成28年の都市計画変更）の想定と実際の現場条件との違いが明らかになってきたことなどから、安全を確保するために必要な対策や現地調査後に判明したことへの対応等により、全体事業費が増嵩している。		
	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。 〔前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由〕		
	⑥コスト縮減や代替案立案等の可能性	・土壌汚染範囲の拡大等により、大幅な増額となる見込みであるが、汚染土処分量の削減などによるコスト縮減について、引き続き検討を進めていくとともに、幅広くコスト縮減の可能性を模索し、継続してコスト縮減に努める。		
	⑦事業の実現見通しの評価	・工事の前倒しによる早期整備を図り、万博時のシャトルバス限定でのアクセスルートとしての利用をめざしている。 ・用地取得率については99%（令和元年度末時点）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	〔重点化の考え方〕 ・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、産業・観光・物流の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など、大阪の成長にとって非常に重要であり、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。 ・また、2025年大阪・関西万博時のシャトルバス限定でのアクセスルートとしての利用をめざしているため、優先度の高い事業である。 〔事業が遅れることによる影響等〕 ・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、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など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）	・「大阪都市再生環状道路」は、都心部の慢性的な渋滞を緩和するとともに、リダンダンシーの向上などのネットワーク効果のほか、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される道路であり、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。 ・特に淀川左岸線（2期）は、関西経済連合会をはじめとした経済団体や2025年日本国際博覧会協会から万博開催時のアクセスルート活用に向けた整備前倒しを求められており、毎年度の建設局運営方針においても重点的に取り組む主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。 〔前回評価時点から対応方針を変更している場合は、その理由〕		
8	今後の取組方針（案）	・工程、事業費の管理に努めつつ、2025年大阪・関西万博開催時のシャトルバス限定でのアクセスルートとしての活用及び早期供用に向けて事業を鋭意進めていく。		