

【再評価理由】① 所管省庁の基準により事業再評価が必要なもの

【再評価回数＜前回実施年度＞】 5回目＜令和2年度＞

【事業種別】 街路事業

【事業名】 淀川左岸線（2期）事業

令和4年11月

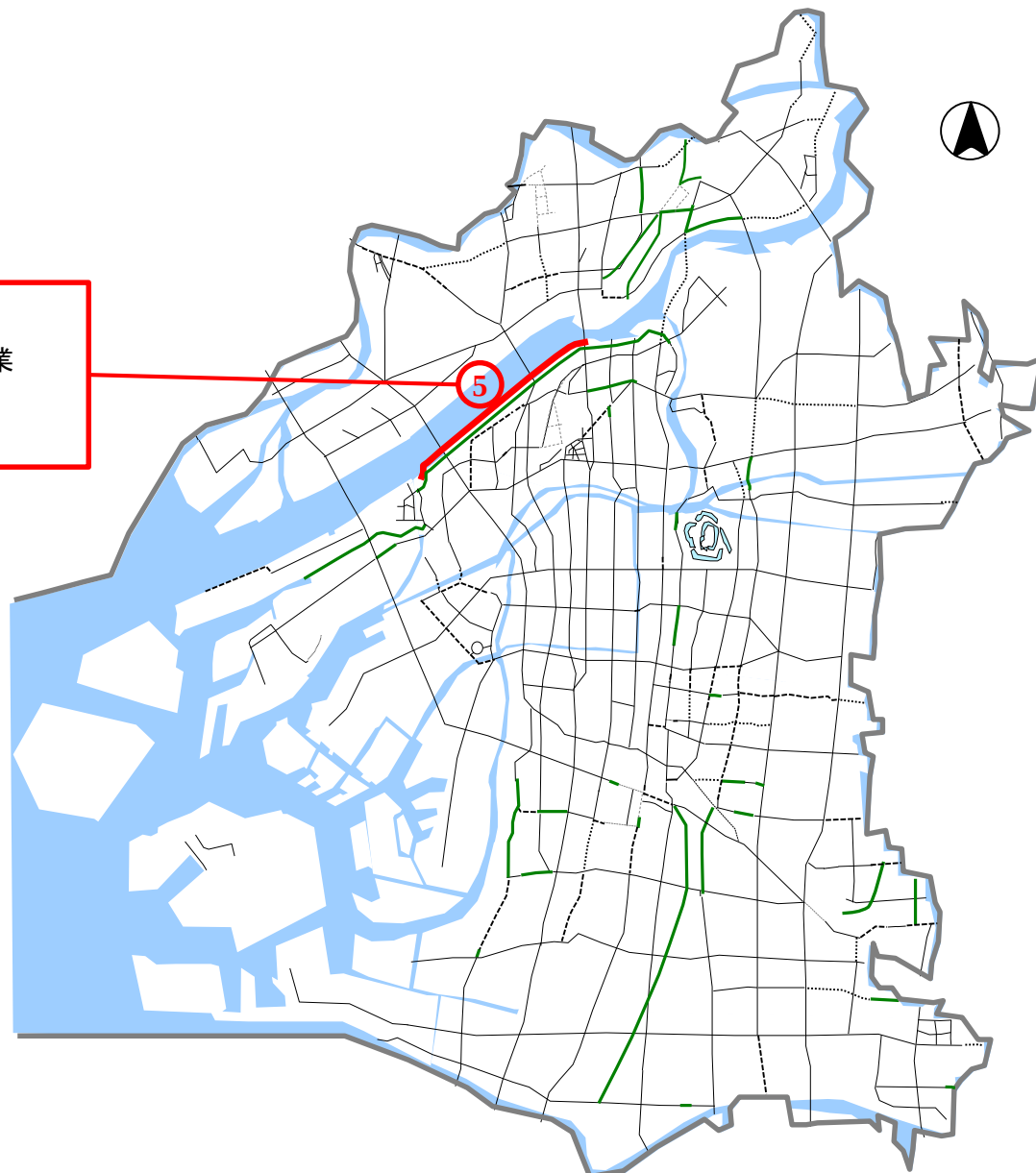
建設局

位置図

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、大阪市が街路事業により道路整備を行う区間〕

⑤〔街路事業〕
淀川左岸線(2期)事業
(所管局:建設局)
延長L=4.3km



拡大図



1 事業目的 ①

[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 구간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。



事業効果①

都心部の交通混雑を緩和、市街地環境の改善

都心部に流入する通過交通を大阪都市再生環状道路に転換し、交通を円滑にすることにより、市街地環境の改善を図る。

大阪都心部の通過交通

(通過交通割合※)

10万台/日 (31%)

7万台/日 (20%)

※台数及び割合は環状線利用交通のうち、大阪都心部に流入する通過交通

出典：平成29年度新規事業採択時評価結果（淀川左岸線延伸部）

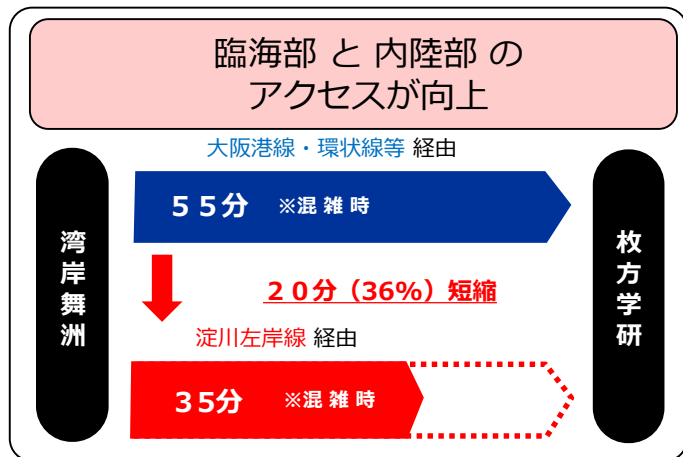


写真：阪神高速道路（阿波座合流部）

事業効果②

物流の効率化、企業立地の促進

大阪湾ベイエリアには大型物流施設が多数立地されており、臨海部と内陸部の連携強化による物流の効率化が進むことで、さらなる企業投資を誘発する。



出典：ETC2.0プローブデータ(R1.10平日)
 【混雑時】渋滞が非常に多い時の所要時間(95%タイル)
 淀川左岸線ルートは、ETC2.0プローブデータ+淀川左岸線
 延伸部(設計速度60km/h)で算出



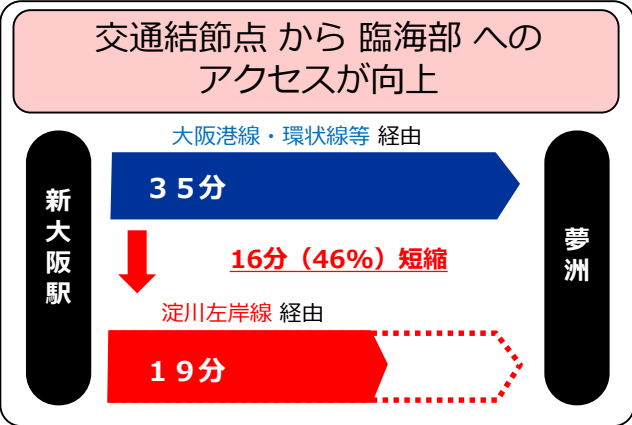
事業効果③

観光都市の広域的な連携を支援

大阪府を訪れる外国人観光客は、水際対策の緩和や急速な円安などの影響で、コロナ禍前の活気を取り戻しつつある。

臨海部はユニバーサル・スタジオ・ジャパンなどが立地するほか、新たな国際観光拠点「夢洲」のまちづくりで今後も多くの観光客が訪れると見込まれており、淀川左岸線の整備により都心北部から観光施設へ向かうアクセスが向上する。

令和4年10月に都市再生緊急整備地域に指定された新大阪駅周辺地域は、リニア中央新幹線や北陸新幹線との接続など、スーパー・メガリージョン※の西の拠点としての役割が期待されており、淀川左岸線は新御堂筋を経由して臨海部など各方面へ連絡する重要なアクセス道路となる。



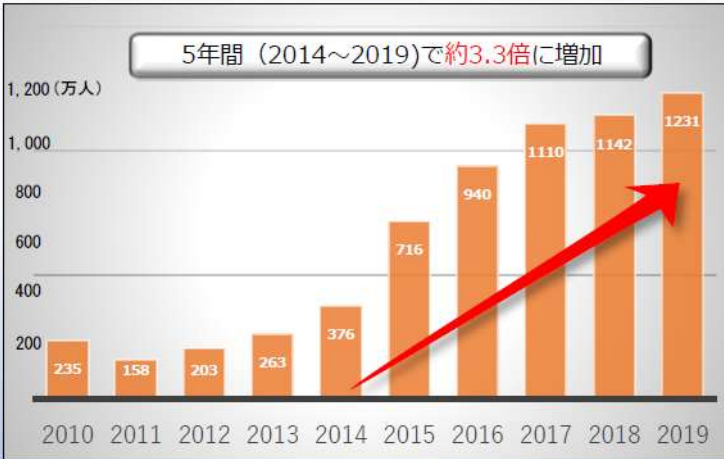
出典：H27全国道路・街路交通情勢調査平均速度を用いて算出

※スーパー・メガリージョンとは

リニア中央新幹線の開業によって、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれることにより形成される、人口7,000万人規模、GDP世界第5位の世界最大の巨大都市圏のこと。



大阪府を訪れる外国人旅行者数の推移



出典：R1大阪観光局推計データ

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（交通網の多重化）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)

[上位計画等における位置付け]

【都市再生プロジェクト(第二次決定)】 平成13年8月28日策定(政府の都市再生本部)

大阪圏における環状道路の整備

(1)大阪都心部における新たな環状道路の整備

大阪都心部に新たな環状道路の形成を図る。その際、第二京阪道路の近畿自動車道までの供用に併せ、これを整備することを目標とする。

1 このため、現在事業中である大和川線及び淀川左岸線について、これらと一体的に整備するスーパー堤防等の関連事業を積極的に推進する。

[建設局運営方針における街路事業の位置付け]

経営課題	戦略及び具体的取組
経営課題3 【都市の成長と魅力向上】 高速道路ネットワークの強化や交通の円滑化など都市交通の充実に向けた取組を推進し、大阪・関西の成長を牽引するまちづくりを進めていく。	3-4【都市交通の充実】 万博開催時の会場への交通アクセスの充実に向け淀川左岸線(2期)事業の確実な事業推進を図る。 3-4-1【高速道路ネットワークの強化】 淀川左岸線(2期)事業について、全区間のトンネル本体工事及び橋梁工事等の確実な推進を図る。 3-6-2【万博会場へのアクセスルートの向上】 全区間において、トンネル本体及び橋梁工事等の確実な推進を図る。

[街路事業の位置付け]

大阪市における当面10年間の都市計画道路の整備見通しを示す「都市計画道路の整備プログラム」内において、淀川左岸線(2期)は優先度の高い事業に位置付けられている

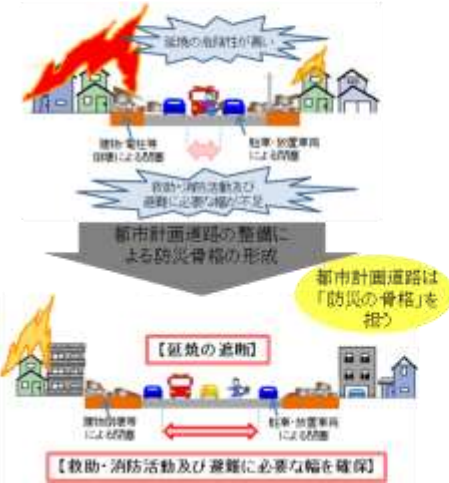
都市計画道路の整備プログラム(H28.9) より抜粋

整備の優先度が高い路線

◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線 ※6(p.18~24)

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム(平成26年4月)」に基づき、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地における防災性向上のさらなるスピードアップを図るため整備を重点的に推進している。災害時、延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間のために必要な防災骨格となる都市計画道路(防災骨格路線)

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム 平成26年4月」(<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikaku/page/0000455852.html#osaka>)



◆ 淀川左岸線(2期)【自動車専用道路】

「大阪都市内環状道路」の一部を構成する自動車専用道路で、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強化に資する路線のうち、大阪市の街路事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行にて事業中の区間

◆ 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備するべき未着手路線 ※6(p.18~24)

◆ 他事業と連携して進めるべき路線 ※6(p.18~24)

他のプロジェクトと連携して進めることが事業進捗上有利である。または、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線

【他事業と連携して進めるべき路線の例】

住宅市街地整備と合わせた都市計画道路整備
中心市街地等の既成市街地における、民間老朽住宅の建て替え・共同化を進めるとともに、道路・広場などの公共施設の整備と、それに伴う従前居住者用住宅を建設する事業に合わせて、都市計画道路の整備を進めています。

事例) 生野南部地区事業に合わせた河堀口寺利寺線
密集住宅市街地



連続立体交差事業に合わせた都市計画道路整備
連続立体交差事業と合わせ、鉄道沿いに側道(都市計画道路)を整備することで、良好な環境の保全や地域の利便性、防災性等が向上します。

事例) 阪急立木事業に合わせた付属街路

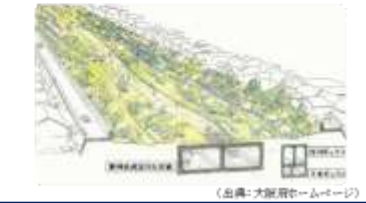
(整備事例: 南海支線(羽衣-玉出間)連続立体交差事業)

自動車専用道路の整備事業と合わせた都市計画道路整備
自動車専用道路が接続する路線の整備を行うことで一体となって交通の円滑化等の整備効果を高めます。

事例) 淀川左岸線の整備と合わせた淀川南岸線



事例) 正通寺川歩行者専用道
阪神高速道路(株)、大阪府、大阪市の三者が主体となり、正通寺川を緑地化し、河川ボックスや下水ボックス、高速道路(淀川左岸線)を地下に整備、さらに高速道路の整備に伴い創出される上部空間を利用し、地域の災害時の避難空間の確保や生活の安全性、快適性の向上をはかるための公園と歩行者専用道(都市計画道路)の整備を進めています。



2 事業内容 ①概要

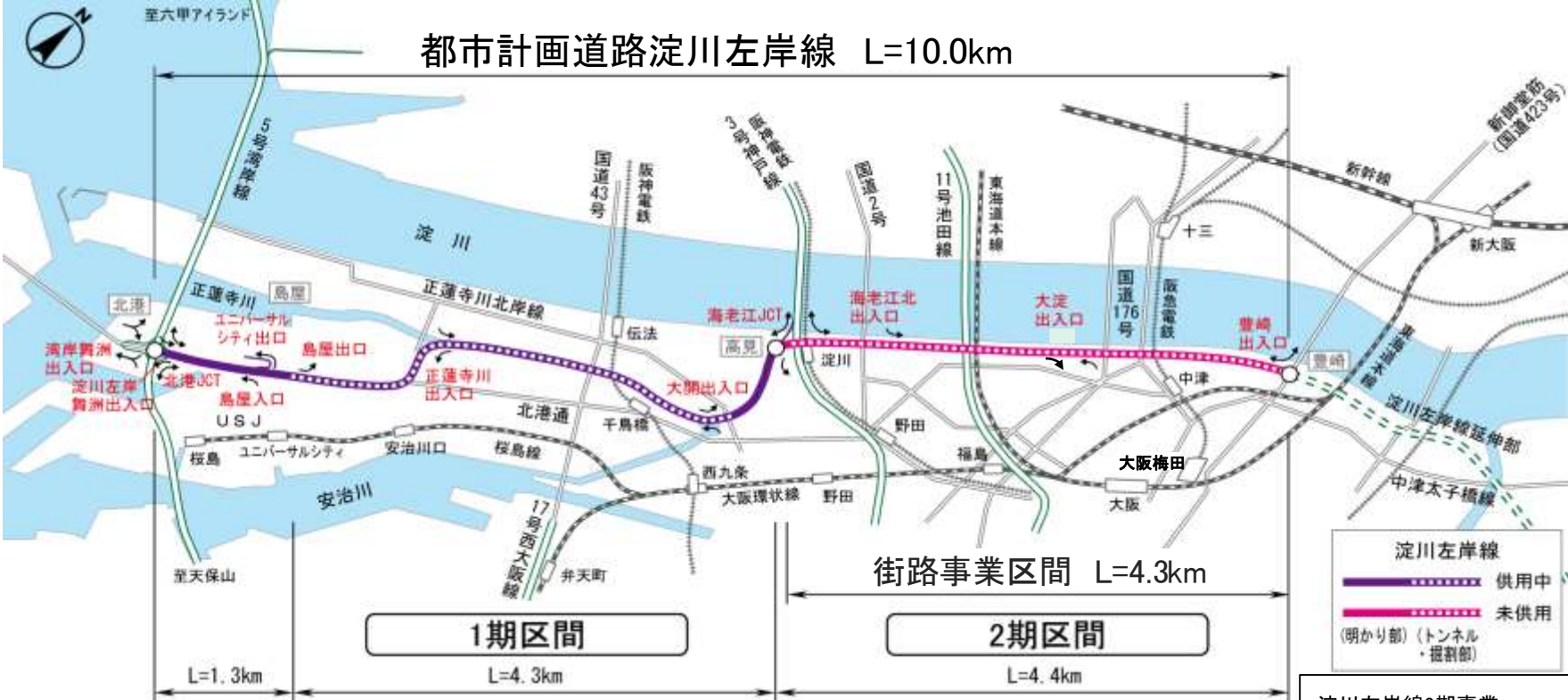
[事業内容]

延長:4.3km

[淀川左岸線(1期・2期)[延長10.0km]のうち、大阪市が街路事業により道路整備を行う区間]

幅員:22m(新設)

車線数:4車線(両側)



事業主体	阪神高速道路(株)	大阪市 阪神高速道路(株)
------	-----------	------------------

淀川左岸線2期事業

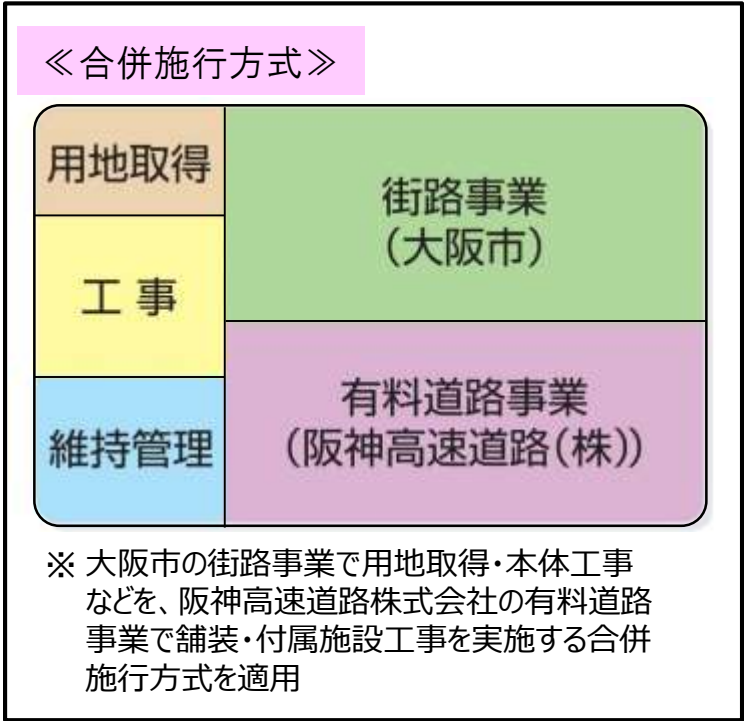
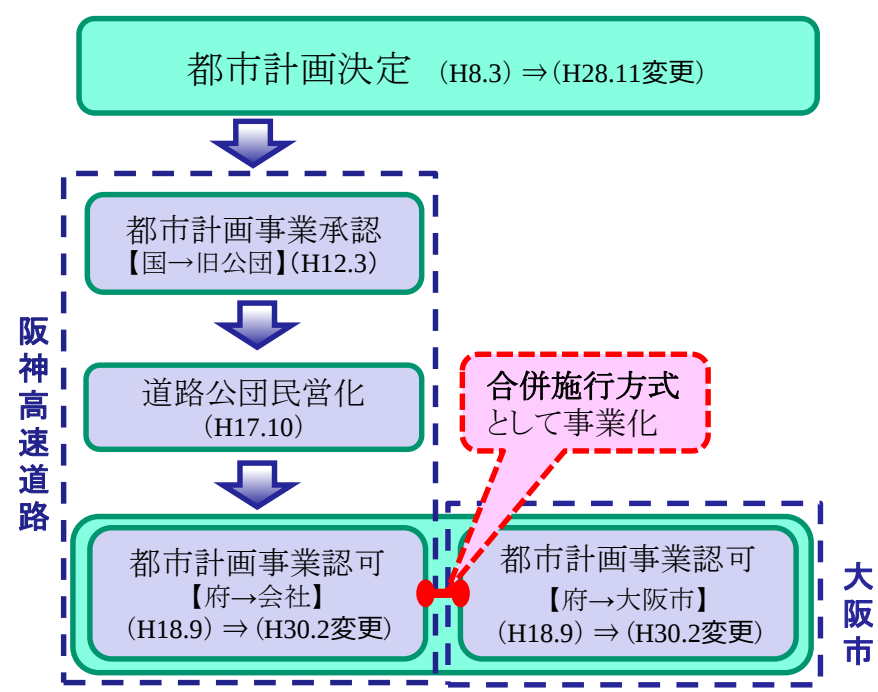
[事業進捗] 令和3年度末時点

- ・用地取得: 約99%
- ・道路整備: 0% (整備延長の割合)

2 事業内容 ②事業手法及び事業の流れ

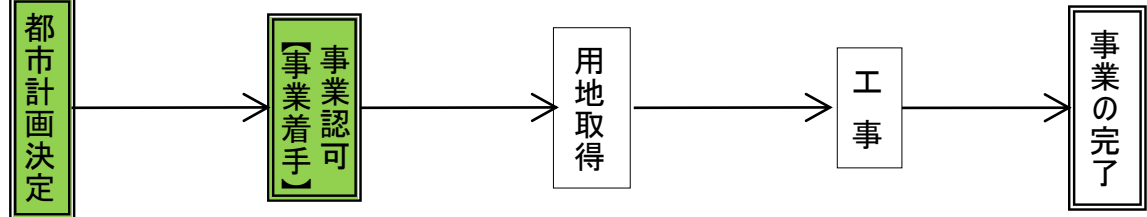
◆事業手法 [淀川左岸線(2期)]

淀川左岸線(2期)事業は「道路公団民営化に伴い、大阪市と阪神高速道路株式会社との合併施行方式として実施している。



◆事業の流れ [街路事業]

■都市計画法第18条 (都市計画の決定) ■都市計画法第59条 (都市計画事業の認可等)



淀川堤防と一体となった特殊な構造の整備イメージ



◆淀川南岸線整備事業

事業概要

淀川南岸線は淀川左岸線と一体となって機能し、地域のサービス道路として生活の利便性・安全性・防災性の向上に資するほか、国道2号・城北公園通(主要市道中津太子橋線)等の幹線道路を連絡して東西方向の市内幹線道路ネットワークの強化を図る。



- [事業進捗] 令和3年度末時点
- ・用地取得 : 98%
 - ・道路整備 : 約9%

3 事業の概況 ①経過及び事業費

◆経過

	事業開始時点 (平成18年9月)	前回評価時点 (令和3年3月)	今回評価時点 (令和4年11月)
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14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 (整備延長ベース)	13%	56%	56%
③全体事業費 〔淀川左岸線(1期・2期)〕	4,304億円	5,070億円	6,109億円
うち既投資額	1,884億円	3,520億円	3,748億円
進捗率 (事業費ベース)	44% ※平成17年度末時点	69%	61%

※トンネル工事等が順調に進捗した場合

◆淀川左岸線(2期)
街路事業費

