

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 有料道路課
担当課長名： 森 昌文

事業名： 大阪府道高速大和川線	事業区分： 都市高速道路	事業主体： 阪神高速道路株式会社、大阪府、堺市
起終点： 自：堺市堺区築港八幡町 至：松原市三宅中	延長： 9.7km	
事業概要： 大和川線は、堺市堺区築港八幡町（4号湾岸線）から松原市三宅中（14号松原線）までの延長9.7kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、臨海部と内陸部との連絡を強化するとともに、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である。		
H11年度事業化	H7年度都市計画決定 (H16・19年度変更)	H11年度用地着手
		H18年度工事着手
全体事業費	4,393億円	事業進捗率
計画交通量	31,200台/日	44% (H21年度末見込)
		供用済延長
		0.0km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 B/C (残事業) 3.7	総費用 (残事業/事業全体) 2,426/4,428 億円 事業費：2,120/4,122億円 維持管理費：306/306億円
		総便益 (残事業/事業全体) 9,018/9,018億円 走行時間短縮便益：8,314/8,314億円 走行経費減少便益：619/619億円 交通事故減少便益：85/85億円
		基準年：平成21年
感度分析の結果 残事業のB/Cは 交通量(±10%) 3.3~4.1, 事業費(±10%) 3.4~4.1, 事業期間(±1年) 3.6~3.8		
事業の効果等 ・都市の再生（都市再生プロジェクトで大阪圏における環状道路の一部として位置づけ） ・臨海部の開発（新工場進出等）を支援		
関係する地方公共団体等の意見 大阪府の「平成22年度国の予算ならびに施策に関する提案・要望書」(H21.6)において、大和川線を含む大阪都市再生環状道路の整備について要望されている。また、堺市の「平成22年度国の施策・予算に関する提案・要望書」(H21.7)において、大和川線の円滑な事業推進について要望されている。		
事業評価監視委員会の意見 ・三宝JCTの本線規格からランプ規格への変更が交通需要の変化に対応可能であることを示すこと。 ・事業全体での感度分析についても必要ではないか。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 常磐西ランプ付近～三宅JCT間の延長4.3kmの区間について事業区分の見直しを行い、有料道路事業から切り離し、一般道路事業に位置付けられた。その後、平成18年度より大阪府・堺市の街路事業と阪神高速道路株式会社との合併施行により整備を進めることとなった。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得、開削トンネル・シールドトンネル工事を実施中。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後工事を進め、三宅西～三宅JCT間についてはH24年度に、残る三宝JCT～三宅西間についてもH26年度に完成予定である。		
施設の構造や工法の変更等 三宝JCT・鉄砲ランプの線形変更、大和川第二ジャンクション（大阪泉北線）との連絡路の廃止。		
対応方針	事業継続	
対応方針決定の理由	・当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	<p>大阪府道高速大和川線 L=9.7km 高規格場防一体整備区間 L=3.1km 合併施行区間 L=4.3km 堺松原線併設区間 L=2.1km 大和川線 事業中 （開かり区間(新設区間) 地下部) 平成26年度完成予定 L=9.1km 平成24年度完成予定 L=0.6km</p>	

※ 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の。