

再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：下保 修

事業名	一般国道1号桜宮拡幅 <small>さくらのみや</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：大阪府大阪市都島区網島町 <small>みやこしま あみじまちよう</small> 至：大阪府大阪市北区天満1丁目 <small>てんま</small>			延長	0.7km		
事業概要	<p>一般国道1号は、東京都中央区から大阪府大阪市に至る主要幹線道路であり、大阪府下においては、大阪都心部と大阪北東部を結ぶ重要路線です。 桜宮拡幅区間は大阪都心部と大阪北東部を隔てる大川（旧淀川）を渡る数少ない路線であるため、慢性的な渋滞が発生しています。</p> <p>本拡幅事業は、国道1号の東野田交差点から東天満交差点までの0.7kmについて、交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化を目的とした事業で、現道幅員22m（4車線）から40m（6車線）に拡幅し地域の方々がより一層親しみやすく、かつ使いやすい道路となるよう整備を進めています。</p>						
S63年度事業化	S24年度都市計画決定 (H年度変更)		S63年度用地着手		H11年度工事着手		
全体事業費	280億円		事業進捗率	97%	供用済延長	0.2km	
計画交通量	49,300台/日						
費用対効果分析結果	B/C : 1.5 (事業全体) 76.4 (残事業)		総費用 : 6/388億円 (事業費 : 4/384億円) (維持管理費 : 2/3億円)	総便益 : 488/583億円 (走行時間短縮便益 : 470/564億円) (走行費用減少便益 : 12/12億円) (交通事故減少便益 : 6/6億円)	基準年 : 平成19年		
感度分析の結果	残事業費について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=84.0 (交通量+10%) B/C=68.7 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=71.9 (事業費+10%) B/C=81.4 (事業費-10%)						
事業の効果等	・交通混雑の緩和（交通容量が14,400台/日拡大し、ボトルネックが解消） ・快適で安全な歩行空間の確保（自転車歩行者道の幅員を4mから8.25mへ拡幅し「たまり空間」を創出） ・地域の活性化（魅力的な都市景観を創出）						
関係する地方公共団体等の意見	・「大阪市景観形成基本計画」で桜宮橋が平成15年4月に都市景観資源の指定を受けている。 ・「都市景観の形成に関する指針（大阪市都市景観条例第6条第2項、第3項）」（大川エリアの告示：平成13年6月）で桜宮橋を含む大川エリアが「大川景観形成地域」として、景観整備ゾーンの指定を受けている。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・平成9年度に曾根崎通り整備計画が策定され、車道照明、歩道の空間構成等の基本的考え方が整理され、この計画に基づき整備が進められた。桜宮拡幅区間は「安らぎ生活ゾーン」として位置付けられた。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成13年3月に0.2kmを供用済み。 ・平成18年12月に新桜宮橋を暫定供用済み。用地については、100%買収完了						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・今後とも、引き続き事業を推進し、平成21年春の供用を目指す。						
施設の構造や工法の変更等	・本拡幅事業における橋梁の設計にあたっては、船舶の往来や桜宮橋の路面高に合わせる等の条件を踏まえつつ、現桜宮橋を活かす景観形成にも寄与するようデザイン検討委員会に意見をいただき、結果、桁橋や吊り橋と比較して最も経済的なアーチ橋を採用し、コスト縮減を図った。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：下保 修

事業名	一般国道1号桜宮拡幅 <small>さくらのみや</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府大阪市都島区網島町 <small>みやこじま あみじまちょう</small> 至：大阪府大阪市北区天満1丁目 <small>てんま</small>	延長		0.7km	

事業概要図



※ 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。