

# 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課  
 担当課長名：長谷川 朋弘、沓掛 敏夫

事業名	一般国道1号 淀川左岸線延伸部 <small>よどがわ さ がんせんえんしん ぶ</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 西日本高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社
起終点	自：大阪府門真市ひえ島 至：大阪府大阪市北区豊崎 <small>かどま じま おおさか きた とよさき</small>				延長	8.7km
<b>事業概要</b> 淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路（大阪都市再生環状道路）」の一部を構成する道路で、門真市ひえ島町から大阪市北区豊崎を結ぶ延長8.7kmの自動車専用道路である。 第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア（阪神港、夢洲・咲洲地区）と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化、災害時の避難・救援活動を支える重要な路線である。						
H29年度事業化		H28年度都市計画決定		用地未着手		R1年度工事着手
全体事業費		4,000億円		事業進捗率 約1%		供用済延長 -km
		(令和3年3月末時点)				
計画交通量		44,400台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.4		総費用 (残事業/事業全体)	3,017/3,109億円	
	(残事業)	1.4		事業費	2,746/2,839億円	
				維持管理費	271/271億円	
				総便益 (残事業/事業全体)	4,254/4,254億円	
				走行時間短縮便益	3,964/3,964億円	
				走行経費減少便益	257/257億円	
				交通事故減少便益	32/32億円	
				基準年	令和3年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量 : B/C=1.1~1.9(交通量 ±10%)      【残事業】 交通量 : B/C=1.1~2.0(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%)                      事業費 : B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.4~1.6(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ①交通の円滑化 ・大阪都市圏では、阪神高速の環状線に交通が集中し渋滞している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、大阪都市圏の外周をネットワーク化することで、阪神高速の環状線を通過する交通を外周に転換し、交通を円滑にする。 ②迂回機能の確保 ・都市高速道路においては、渋滞時に事故が発生しやすく、東大阪線では渋滞損失時間が全国ワースト4位であり、大阪港線では事故が年間377件発生している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、通行規制時の迂回路としての機能はもちろん、災害時の避難・救護活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能が期待される。 ③地域の活性化 ・臨海部と内陸部間の貨物の取扱量が年々増加し、平成5年と比較して約3倍に増加している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、物流が効率化し、沿線地域への新たな企業進出等、地域経済の活性化が期待される。 ④観光産業の支援 ・関西の訪日外国人における観光消費額は年々増加している。さらに、2025年国際博覧会の開催が「夢洲」で予定されており、大阪府・大阪市では並行して統合型リゾート施設の開発計画が進められている。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、広域的なネットワークが形成されることで、大阪臨海部や他の観光拠点の時間短縮が図られ、周遊エリア拡大による観光消費の増加が期待される。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 地域から頂いた主な意見等： ・令和3年11月に関西高速道路ネットワーク推進協議会（H27.6設立、関西経済連合会、大阪商工会議所、神戸商工会議所、奈良商工会議所、関西経済同友会、大阪府、兵庫県、奈良県、大阪市、神戸市で構成）より早期整備の要望を受けている。 大阪府知事からの意見： ・「対応方針（原案）」案については異存ありません。 予算、工程等に関し、本府と十分な調整を図りながら、令和5年度の工事本格化、一日も早い開通に向けて、工事の安全対策に万全を期した上で、コスト削減に努めつつ、着実な事業推進をお願いいたします。						

大阪市長からの意見：

- ・一般国道1号淀川左岸線延伸部は、大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、淀川左岸線（1期、2期）や第二京阪道路を介して、関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾・阪神港を有する大阪臨海部と名神・新名神高速道路といった国土軸とを直結し、広域的なネットワークを形成する重要な路線であることから、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続し、一日も早い供用に向け、更なる整備推進をお願いいたします。
- 本市としましては、事業者とともに地域の理解や協力を得て、事業が円滑に進むよう協力してまいりますので、工事の安全確保及び地域住民の不安解消に向け、これまでに引き続き、取り組んでいただきますようお願いいたします。
- また、建設コストの縮減等についても、併せてご検討いただきますよう、重ねてお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道1号淀川左岸線延伸部」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

淀川左岸線延伸部周辺地域の人口及び自動車保有台数は近年横ばい、世帯数は増加傾向で推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成29年度に事業化、用地進捗率0%、事業進捗率1%（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

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、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

【位置図】



【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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。