

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担 当 課：都市局 街路交通施設課 道路局 高速道路課
 担当課長名：服部 卓也 橋本 雅道

事業名 大阪市道高速道路淀川左岸線 起終点 自：大阪市此花区北港 至：大阪市北区豊崎	事業 街路 区分 都市高速道路	事業 大阪市 主体 阪神高速道路株式会社 延長 10.0km		
事業概要 淀川左岸線は、此花区北港(5号湾岸線)から北区豊崎(新御堂筋)までの延長10.0km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、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他、臨海部と都心部との結びつきを強化する路線である。				
S62年度事業化		S61年度都市計画決定 (H28年度変更)	S62年度用地着手	H元年度工事着手
全体事業費	6,109億円	事業進捗率	61%	供用済延長 5.6km
計画交通量	30,200~49,700 台/日			
費用対効果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,593/9,369億円 事業費：1,539/8,930億円 維持管理費：55/439億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,936/12,211億円 走行時間短縮便益：2,798/11,481億円 走行経費減少便益：137/649億円 交通事故減少便益：0.3/81億円	基準年 令和4年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4 (事業期間±2年) (残事業) 交通量：B/C=1.7~2.0 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5~2.2 (事業期間±2年)				
事業の効果等 ・都市の再生（大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される） ・円滑なモビリティの確保（交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる） ・生活環境の改善及び保全（トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される） ・防災・減災、国土強靱化（ネットワーク機能の強化により災害時などに対するリダンダンシー向上が期待される）				
関係する地方公共団体等の意見 関西経済連合会をはじめとした経済団体や関係自治体等で構成される「関西高速道路ネットワーク推進協議会」から、万博の円滑な開催や開催後の関西の成長に向けた本事業の早期整備の要望活動が行われている。				
事業評価監視委員会の意見 事業継続を妥当と認める。				
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 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、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定（平成22年8月）されたほか、大規模物流施設が相次いで開設されている。また、2025年大阪・関西万博の開催（令和7年4月~10月）が決定（平成30年11月）した。淀川左岸線に接続し、大阪都市再生環状道路の一部を構成する淀川左岸線延伸部が平成29年度に事業化するとともに、大和川線が令和2年3月に全線開通した。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成6年4月に北港JCT~島屋間の1.3km、平成13年2月にユニバーサルシティ出口、平成25年5月に島屋~海老江JCT間の4.3kmを供用した。残事業の海老江JCT~豊崎間の4.4kmにおいて、トンネル工事等を実施しており、事業進捗率は61%、用地取得率は99%となっている。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 残事業区間の全範囲において工事着手できている。各工事の工程を精査しており、事業完成に向けて引き続き事業を推進していく。				
施設の構造や工法の変更等 安全性等を確保するための地盤改良工法の変更などを実施する一方で、工事の施工手順の効率化や汚染土処分量の削減等による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、事業の必要性及び重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。