

平成29年度新規事業候補箇所説明資料

- 一般国道1号 淀川^{さがんせん}左岸線^{えんしんぶ}延伸部 に係る新規事業採択時評価

一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る新規事業採択時評価

- ・淀川左岸線を延伸し、都心部の交通渋滞の解消・交通規制時の代替路の確保
- ・臨海部～内陸部の物流ニーズ等に対応し関西経済の活性化を支援

1. 事業概要

- ・起終点：大阪府大阪市北区豊崎～大阪府門真市葦島
- ・延長等：8.7km（第2種2級、4車線、設計速度60km/h）
- ・全体事業費：約4,000億円
- ・計画交通量：約40,500台／日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約166百台/日	約62百台/日	約176百台/日

注)四捨五入で合計値が合わない場合がある



図1 広域図



図2 事業位置図

2. 課題

①都心部に交通が集中し経済活動が停滞

・大阪都市再生環状道路は、淀川左岸線延伸部等が未整備のため、大阪東部地域と阪神地域を移動する車両など大阪都市圏に用事のない車両が都心部に集中し慢性的な渋滞が発生(図3)

・全国的に見ても大きな渋滞損失時間が発生しており(表1)、大阪市の卸売・小売業等を始めとする域内総生産額(名目)は、約22兆円(2001)から約19兆円(2013) (全国シェア:4.2%→3.7%)※2と低迷

②高まる物流ニーズに対応出来ない道路ネットワーク

・阪神港は国際コンテナ戦略港湾に指定(H22)され、船舶大型化に対応した航路・岸壁整備に取り組むなどしており、陸送されるコンテナ貨物量も増加(図4)

・また、新名神の整備等により、内陸部にも国際貨物の45フィートコンテナトレーラーが着車できる大型物流施設等の立地が進展(図5)

・さらなる交通需要が見込まれ、臨海部と内陸部のアクセス改善が求められる



図3 都心部における阪神高速道路の渋滞状況
出典:H17道路交通センサス
※1:大阪都市圏とは、都市再生環状道路の囲まれた地域であり、概ね大阪市域のうち、淀川以北、湾岸線以西を除く区域及び近畿自動車道以西の東大阪市・守口市・門真市の区域

表1 都市高速のJCT区間別渋滞損失時間TOP5 (7時～19時(12時間)のH27年集計)

順位	路線名 ※H28事業化(大阪湾岸道路西伸部)	渋滞損失時間 (万人・時間/年)
1	阪神高速 3号神戸線(下り) 西宮JCT～第二神明接続部	366
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 第二神明接続部～西宮JCT	301
3	首都高速 6号三郷線(上り) 三郷JCT～小菅JCT	215
4	首都高速 5号池袋線(上り) 美女木JCT～板橋JCT	167
5	阪神高速 13号東大阪線(上り) 東大阪JCT～東船場JCT	158

出典:国土交通省道路局PressRelease(H28.4.28)

③代替路線が脆弱

・入場者数全国2位のUSJから観光都市京都等の内陸部を結ぶ主要路線である阪神高速大阪港線は、平成27年度に追突等による交通事故が441件発生、交通事故による交通規制時間は271時間に及ぶ(図6)

・これら交通規制時には代替となる路線が無く、並行する一般道に交通が集中し信頼性が低下

3. 整備効果

効果1 交通円滑化による都心部の活性化

・都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通を円滑化することで、都市中心部の経済活動を支援(図7)

大阪都市圏の通過交通(通過交通の割合)※3
【現況】10万台/日(31%)→【将来】7万台/日(20%)
※3:台数及び割合は阪神高速1号環状線利用交通のうち大阪都市圏に用事のない交通
出典:【現況】H17道路交通センサス 【将来】H17道路交通センサスに基づくH42将来推計結果

効果2 臨海部～内陸部の新たな道路ネットワークによる連携の強化

・臨海部と内陸部間の物流ネットワークが新たに整備されることで、速達性が向上し、物流の効率化に寄与(図8)

混雑時の所要時間(枚方市(枚方学研IC)～大阪港(湾岸舞洲))
【現況】48分⇒【整備後】33分(15分短縮)
(第二京阪道路、東大阪線利用) (第二京阪道路、淀川左岸線延伸部利用)

効果3 定時性確保による観光産業の活性化

・代替路の確保により時間信頼性が高まり、関西の周遊エリア拡大・滞在時間の増加が可能となり、さらなる観光産業の活性化に寄与

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※5	総費用2,653億円※6	総便益:2,749億円
1.04	4.2%	・事業費:2,391億円 ・維持管理費:262億円	・走行時間短縮便益:2,552億円 ・走行経費減少便益:160億円 ・交通事故減少便益:37億円

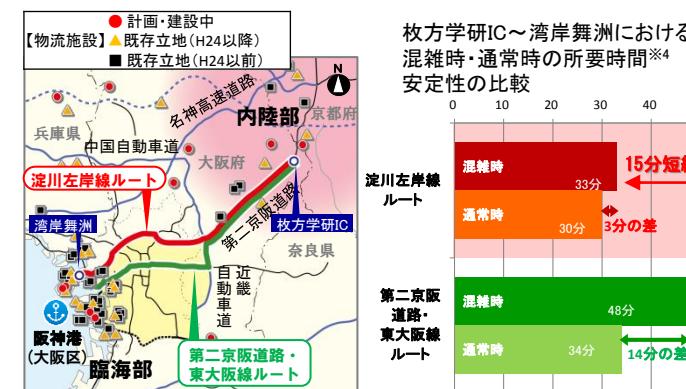
※5:EIRR:経済的内部収益率
※6:基準年(H28年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)



図6 USJ～京都市の主要路線



図7 大阪都市再生環状道路による改善イメージ



出典:車両走行速度調査(H27.4～H28.3民間プロブデータ)+設計速度より所要時間を算出
【混雑時】渋滞が非常に多いときの所要時間(90%タイル)
【通常時】渋滞が少ないときの所要時間(10%タイル)
※4:終日平日上下線所要時間の平均値
臨海部・内陸部の物流施設:浪速国道事務所調べ

図8 臨海部～内陸部間の定時性向上

臨海部で高まるニーズ

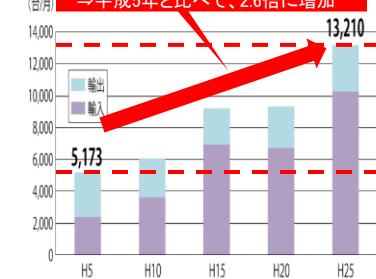


図4 阪神港(大阪区)～内陸部の輸出入コンテナ貨物量(陸送)の推移



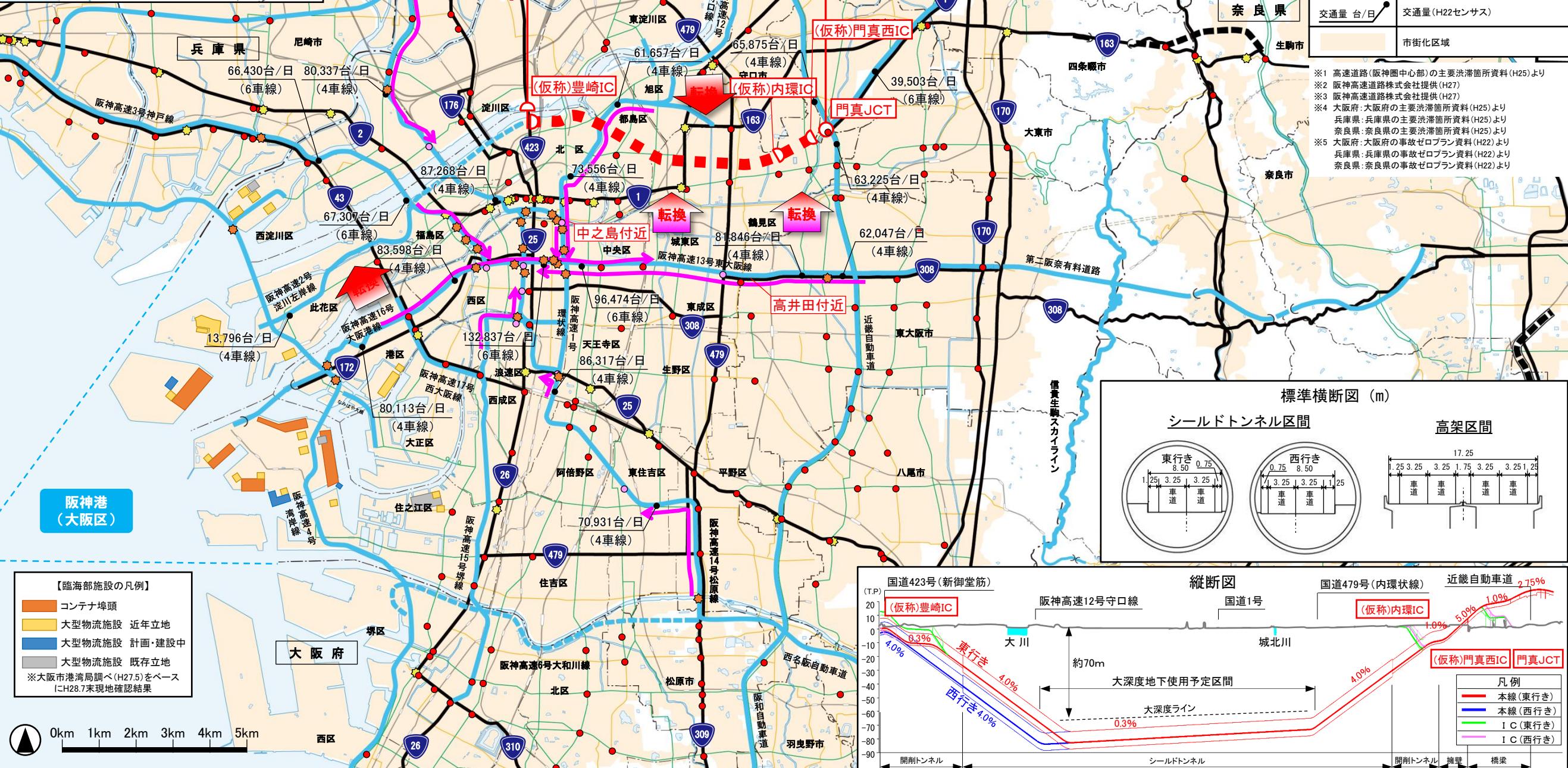
図5 内陸部の物流施設立地

一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る新規事業採択時評価

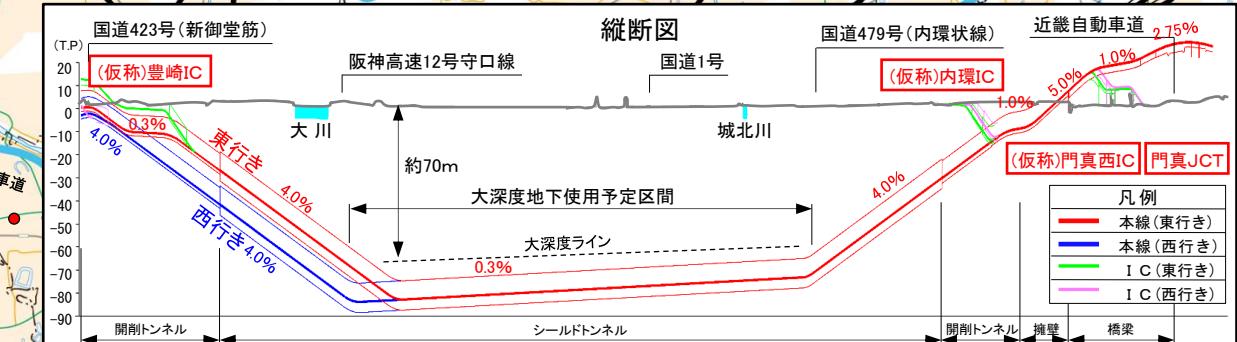
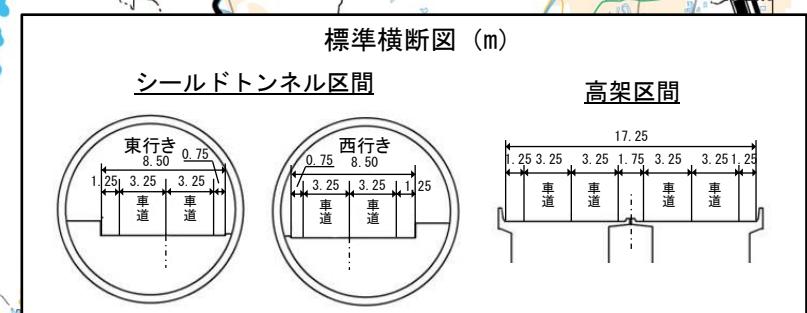
よどがわさがんせんえんしんぶ



凡例	
	対象区間
	高速道路等
	一般国道
	主要地方道
	一般府県道
	阪神高速の主要渋滞箇所 ※1
	阪神高速の渋滞区間(1日2時間以上)※2
	阪神高速の事故危険箇所 ※3
	一般道の主要渋滞箇所 ※4
	一般道の事故危険区間 ※5
	交通量(H22センサス)
	市街化区域



※1 高速道路(阪神圏中心部)の主要渋滞箇所資料(H25)より
 ※2 阪神高速道路株式会社提供(H27)
 ※3 阪神高速道路株式会社提供(H27)
 ※4 大阪府:大阪府の主要渋滞箇所資料(H25)より
 兵庫県:兵庫県の主要渋滞箇所資料(H25)より
 奈良県:奈良県の主要渋滞箇所資料(H25)より
 ※5 大阪府:大阪府の事故ゼロプラン資料(H22)より
 兵庫県:兵庫県の事故ゼロプラン資料(H22)より
 奈良県:奈良県の事故ゼロプラン資料(H22)より



【臨海部施設の凡例】

- コンテナ埠頭
- 大型物流施設 近年立地
- 大型物流施設 計画・建設中
- 大型物流施設 既存立地

※大阪府港湾局調べ(H27.5)をベースにH28.7末現地確認結果

