

平成20年度の  
事業再評価について  
(淀川左岸線・神戸山手線)

平成21年3月16日

# 事業再評価 大阪市道高速道路淀川左岸線



## 1 . 事業概要

- ・ 淀川左岸線の位置付け
- ・ 事業概要

## 2 . 事業の進捗状況等

- ・ 進捗・今後の予定
- ・ 前回評価からの変化等

## 3 . 事業の必要性

- ・ 整備効果・事業の投資効果（B / C）
- ・ 関係する地方公共団体等の意見

## 4 . 対応方針（原案）

## 淀川左岸線の位置付け

- ・ **大阪都市再生環状道路**の一部を構成する路線である。
- ・ 都市部に流入する通過交通を排除し、慢性的に渋滞する都心環状機能の回復を図る。
- ・ 国道2号等の並行する一般道路の混雑緩和が図られる。
- ・ ベイエリアと大阪都心北部との結びつきを強化し、両エリアの相互発展に寄与。



# 事業概要

事業区間：大阪市此花区北港このはなく ほんこう ~ 大阪市北区豊崎きたく とよさき

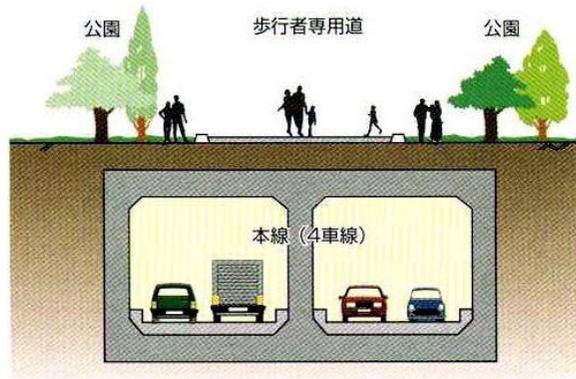
延長：10.0km (4車線)

事業費：4,320億円 (うち、大阪市の街路事業1,238億円)

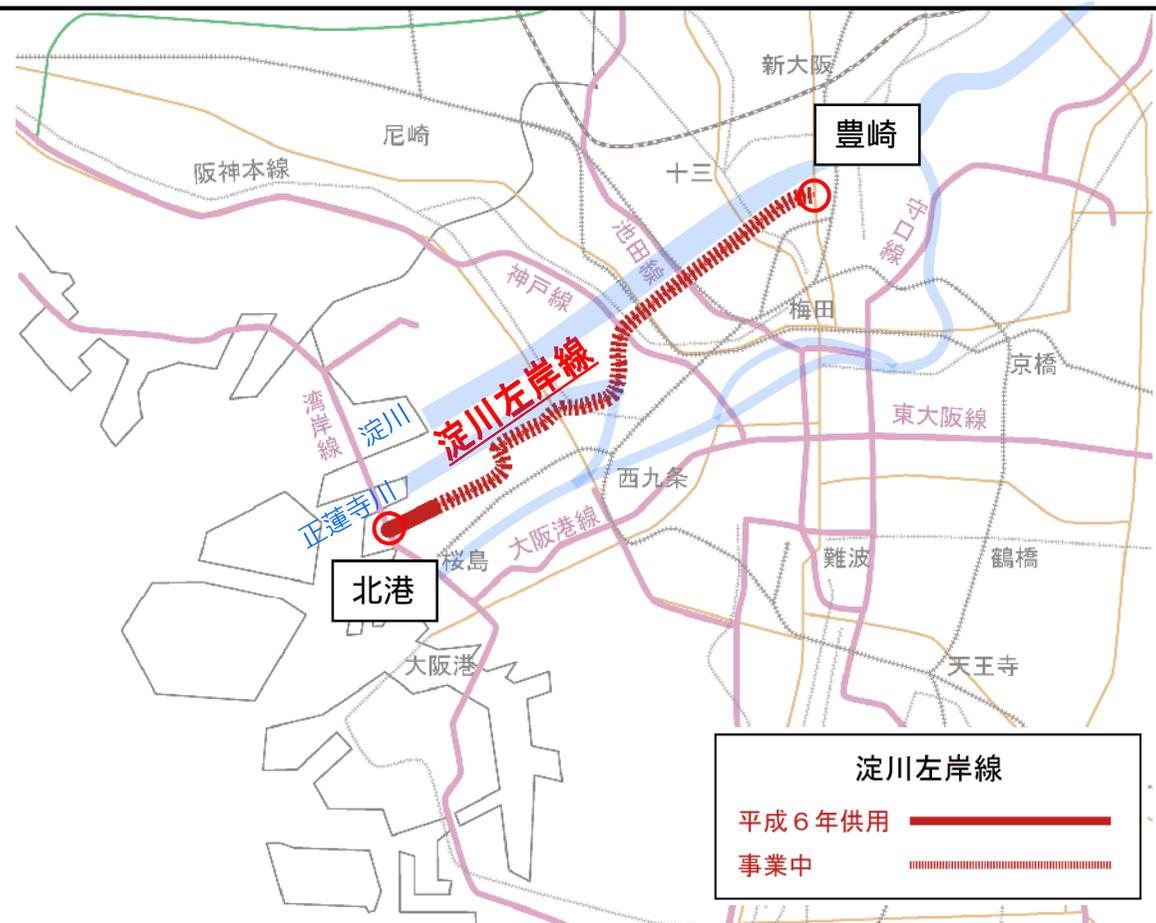
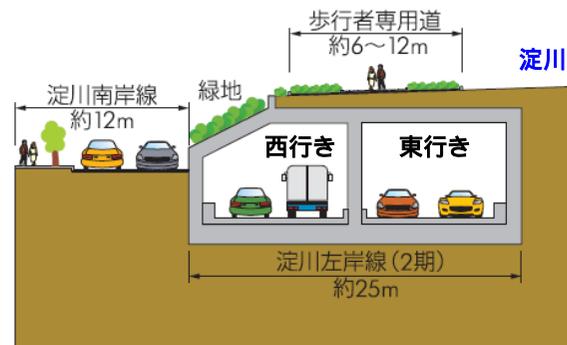
構造：地下、堀割等

## 標準断面図

正蓮寺川区間



淀川沿いの区間

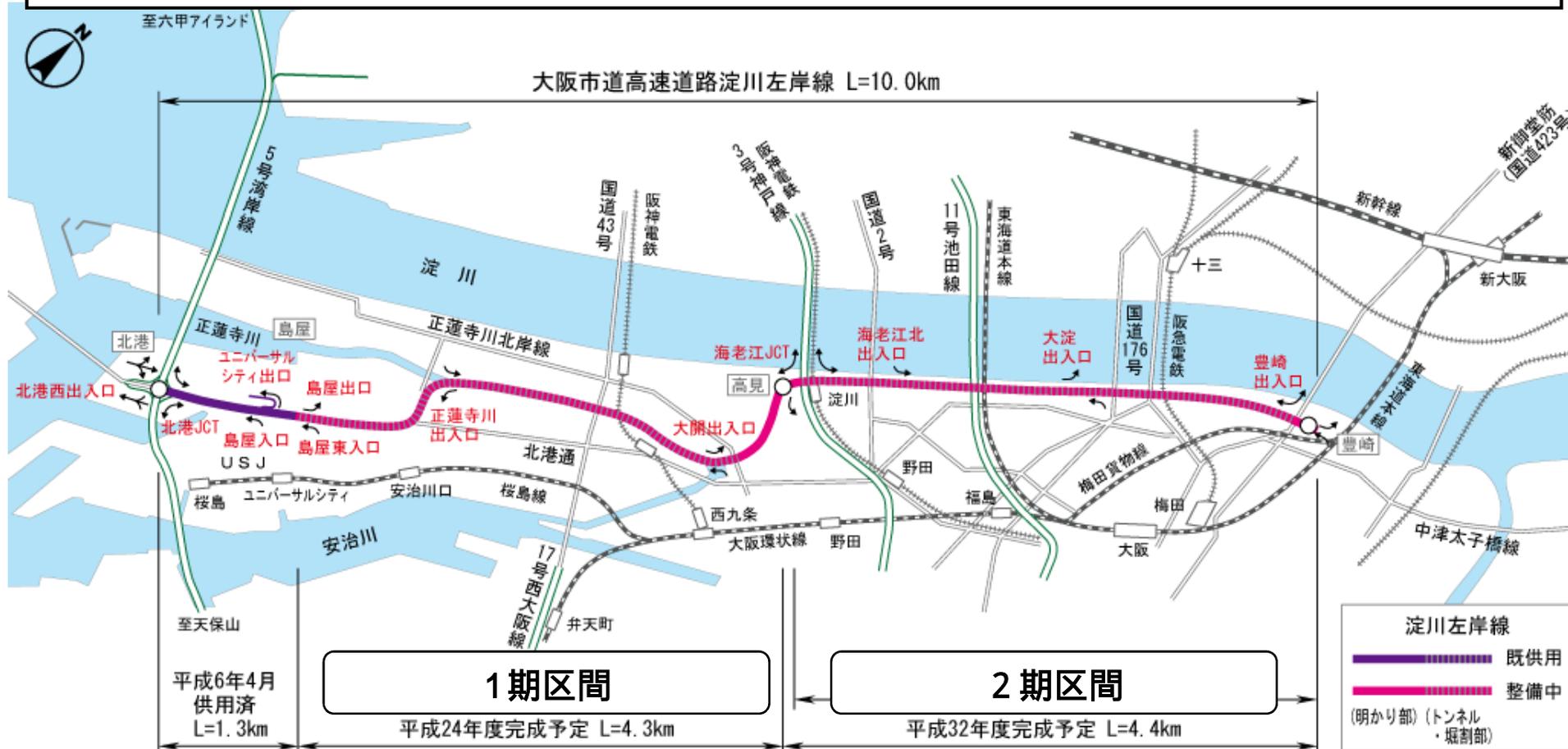


# 事業の進捗状況

平成6年4月に、北港JCT～島屋間(延長1.3km)を供用。

残事業区間8.7km

- ・ 1期区間（此花区島屋～此花区高見）：平成24年度完成予定
- ・ 2期区間（此花区高見～北区豊崎）：平成32年度完成予定



## 事業の進捗状況

- 1期区間：進捗率は75%、用地取得率は100%（H20年度末見込み）  
開削トンネル区間の函体工事等を実施中。  
高架構造区間（高見・大開付近）は鋼製橋脚が完成。
- 2期区間：進捗率は9%、用地取得率は72%（H20年度末見込み）  
用地取得を実施中。



1期区間の正蓮寺川付近



1期区間の大開・高見付近



2期区間

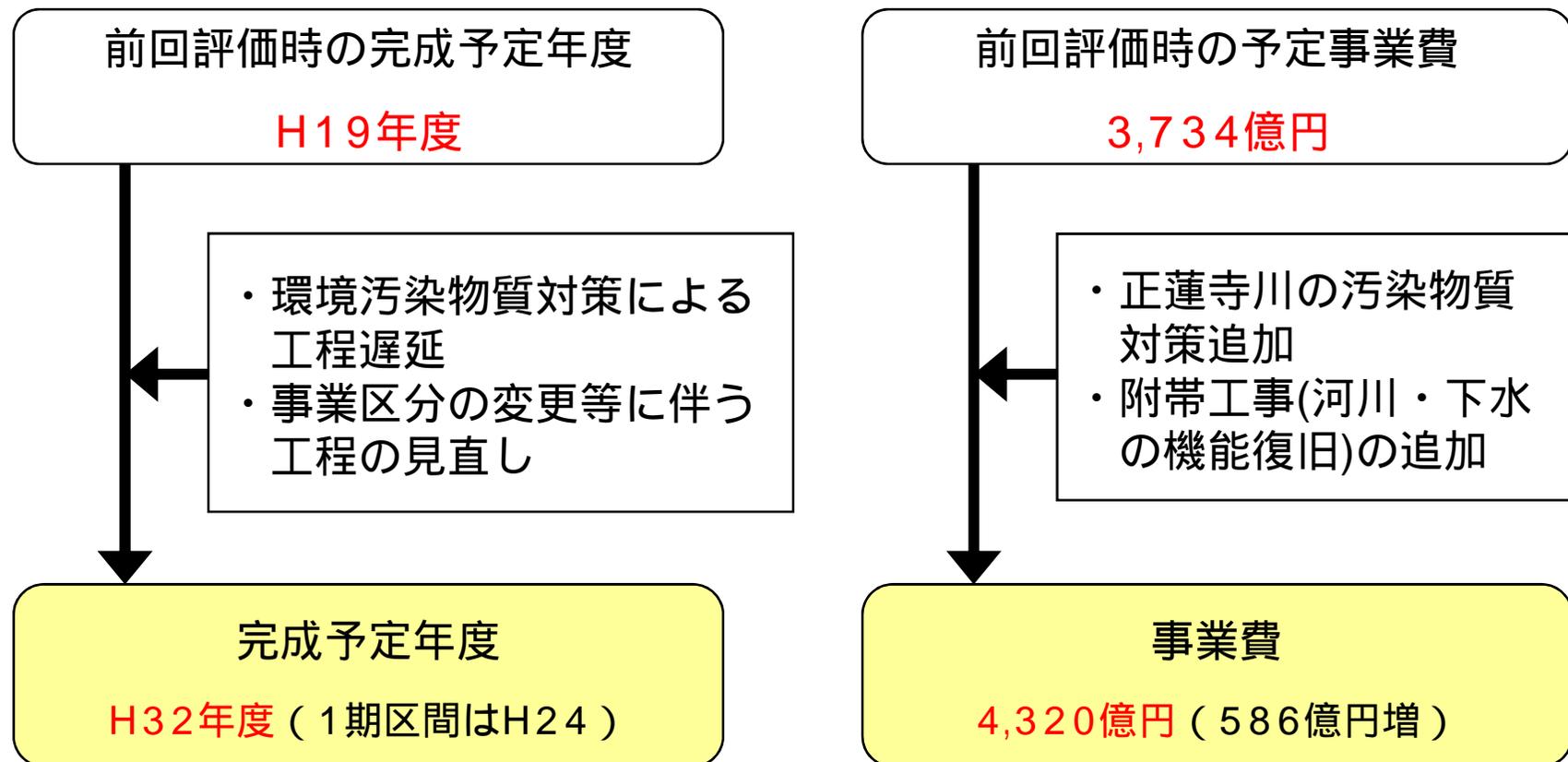
## 今後の事業の見通し

- 1期区間：開削トンネル区間の工事は全て発注済み  
残る高架工事等を順次発注予定 平成24年度完成予定
- 2期区間：用地取得の継続実施、本体工事を着手予定 平成32年度完成予定

# H15前回評価時からの変化

合併施行の導入（H18）

大阪市の街路事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行

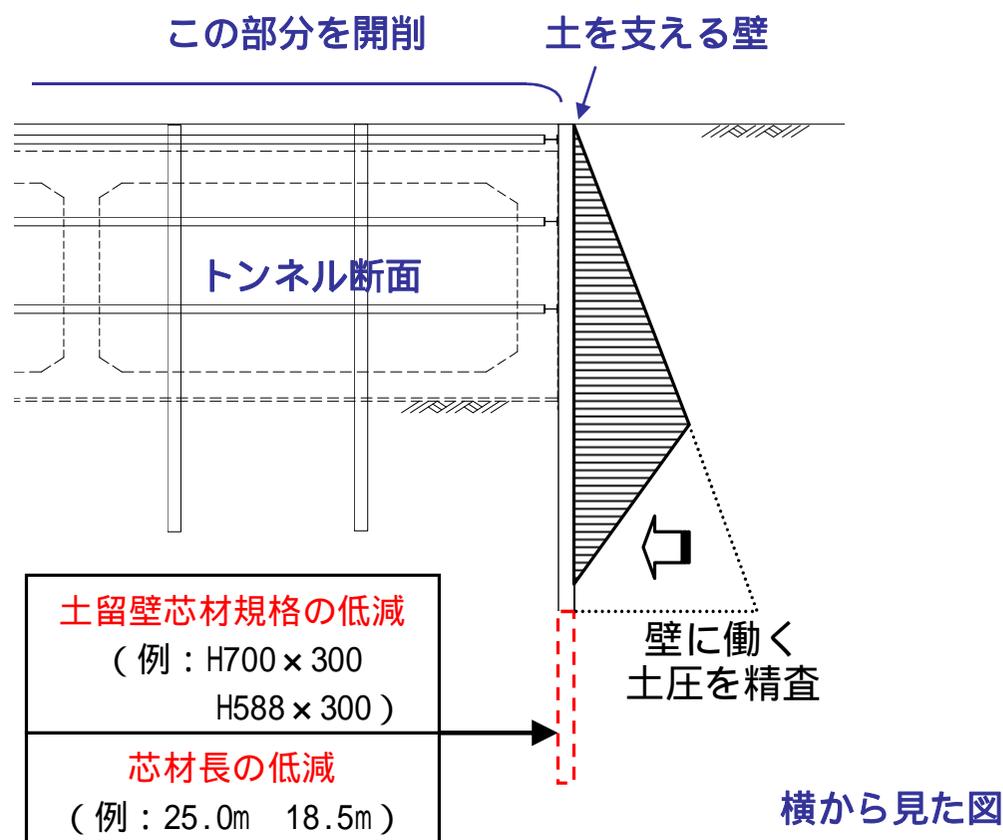


## コスト縮減に向けた取り組み

### 【取り組み例】

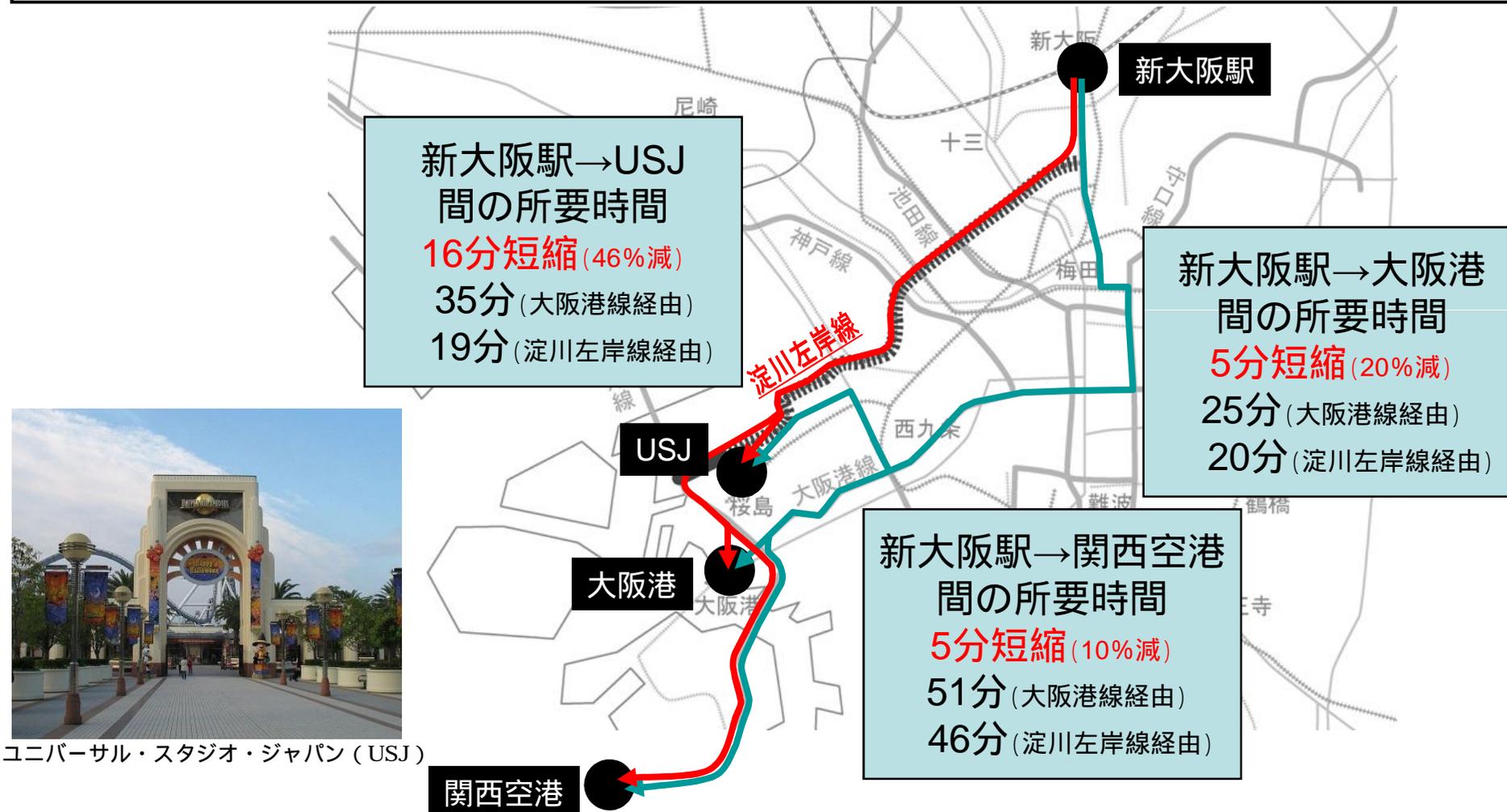
開削トンネルの土留設計において解析方法を工夫し、土留材料を見直し

- ・ 現地計測による逆解析等の検討を行うことで、土留材料の断面・長さを低減。



## 拠点間のアクセス向上

- ・ 新大阪駅～関西空港間など、交通結節点・物流拠点間のアクセスが向上。
- ・ USJなど観光施設へのアクセスも向上。



ユニバーサル・スタジオ・ジャパン (USJ)

高速道路は規制速度又は設計速度、一般道路は道路交通センサス旅行速度を用いて算定

## 渋滞緩和・環境改善

- ・ 淀川左岸線整備による走行性向上により、二酸化炭素等の排出量が減少し、環境改善に寄与。
- ・ 並行区間における渋滞損失時間は非整備時に比べて42%減少。



大阪市における  
CO<sub>2</sub>排出量

**2.6万t-CO<sub>2</sub>削減**  
(森林面積甲子園球場  
約600個分に相当)

並行路線 における  
渋滞損失時間

**42%削減**

1,179 681

(万人・時間 / 年)

阪神高速大阪港線、福島桜島線、  
国道2号、淀川通、九条梅田線

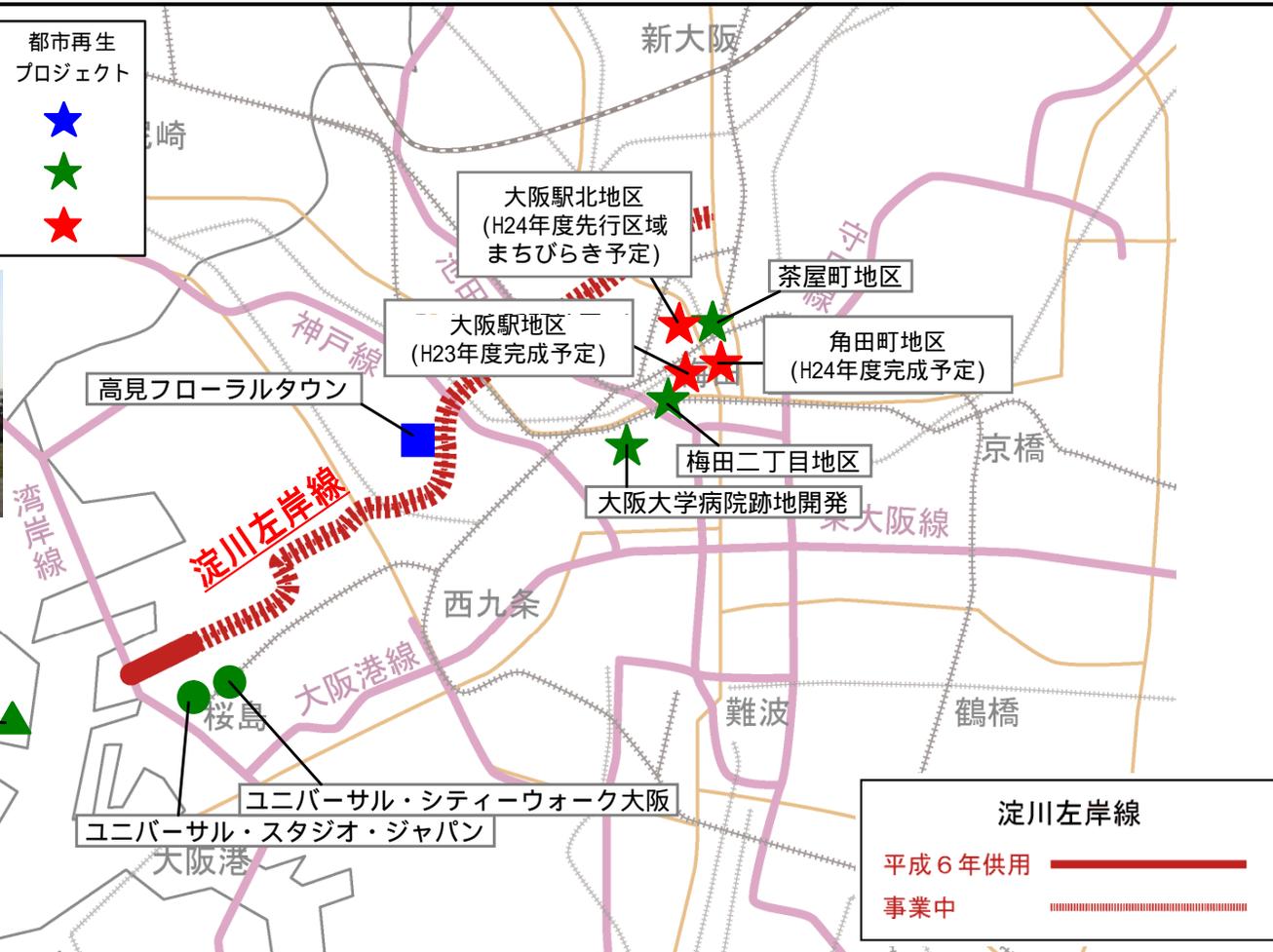
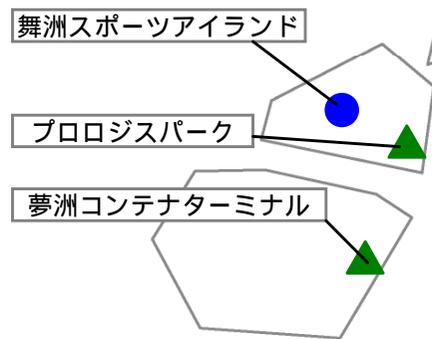


H42時点の整備有・無の場合の近畿全体の交通量推計結果による

# 周辺開発の状況

- ・平成13年にユニバーサルスタジオジャパンが開園。
- ・臨海部の夢洲や舞洲では、コンテナターミナルや物流施設の整備が進展。
- ・梅田周辺では、都心部の再開発が都市再生プロジェクトとして進められている。

オープンの時期	住宅開発	物流施設 工業団地	集客施設	都市再生 プロジェクト
平成6年頃まで	■	▲	●	★
平成20年まで	■	▲	●	★
今後	■	▲	●	★



## 事業の投資効果

・費用便益比 ( B / C ) は 1 . 9 ( 残事業 3 . 5 ) と、便益が費用を上回っている。

		事業全体	残事業
便益 ( B )	走行時間短縮便益 ( 億円 )	8,637	5,858
	走行経費減少便益 ( 億円 )	508	354
	交通事故減少便益 ( 億円 )	91	41
	計 ( 億円 )	9,236	6,253
費用 ( C )	事業費 ( 億円 )	4,644	1,523
	維持管理費 ( 億円 )	301	263
	計 ( 億円 )	4,945	1,786
費用便益比 ( B / C )		1.9	3.5

費用及び便益額については平成20年度の価値に換算

## 関係する地方公共団体等の意見

関西の活力の再生、成長力の強化、物流の効率化、広域ネットワーク強化のために、「大阪都市再生環状道路の早期整備」が必要不可欠！

【今後の道路行政についての意見・提案 大阪市 H20.10】

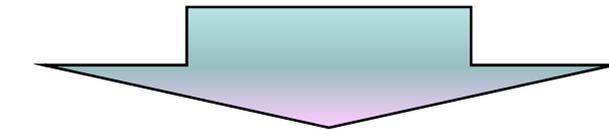
わが国の大動脈として関西・中部・首都圏の連携強化を担う、新名神高速道路や大阪都市再生環状道路等の整備を推進すること。

【平成21年度国の施策並びに予算に関する最重点提案・要望  
大阪府 H20.6】

## 阪神高速道路(株)の対応方針（原案）

これまでの報告をまとめると、

- ・都市再生環状道路としての役割や位置付けに前回から変化はなく、早期完成の要望を受けている
- ・事業は順調に進捗しており、今後も滞る要因は見受けられない
- ・事業の投資効果は、今回の交通需要予測や事業費の変動を考慮しても費用対効果が十分期待できる



### 事業継続

大阪市道高速道路淀川左岸線の  
早期完成に向けて事業を鋭意進めていく



# 事業再評価 神戸市道高速道路2号線(神戸山手線)



# 1 . 事業概要

- ・神戸山手線の位置付け
- ・事業概要

# 2 . 事業の進捗状況等

- ・進捗・今後の予定
- ・前回評価からの変化等

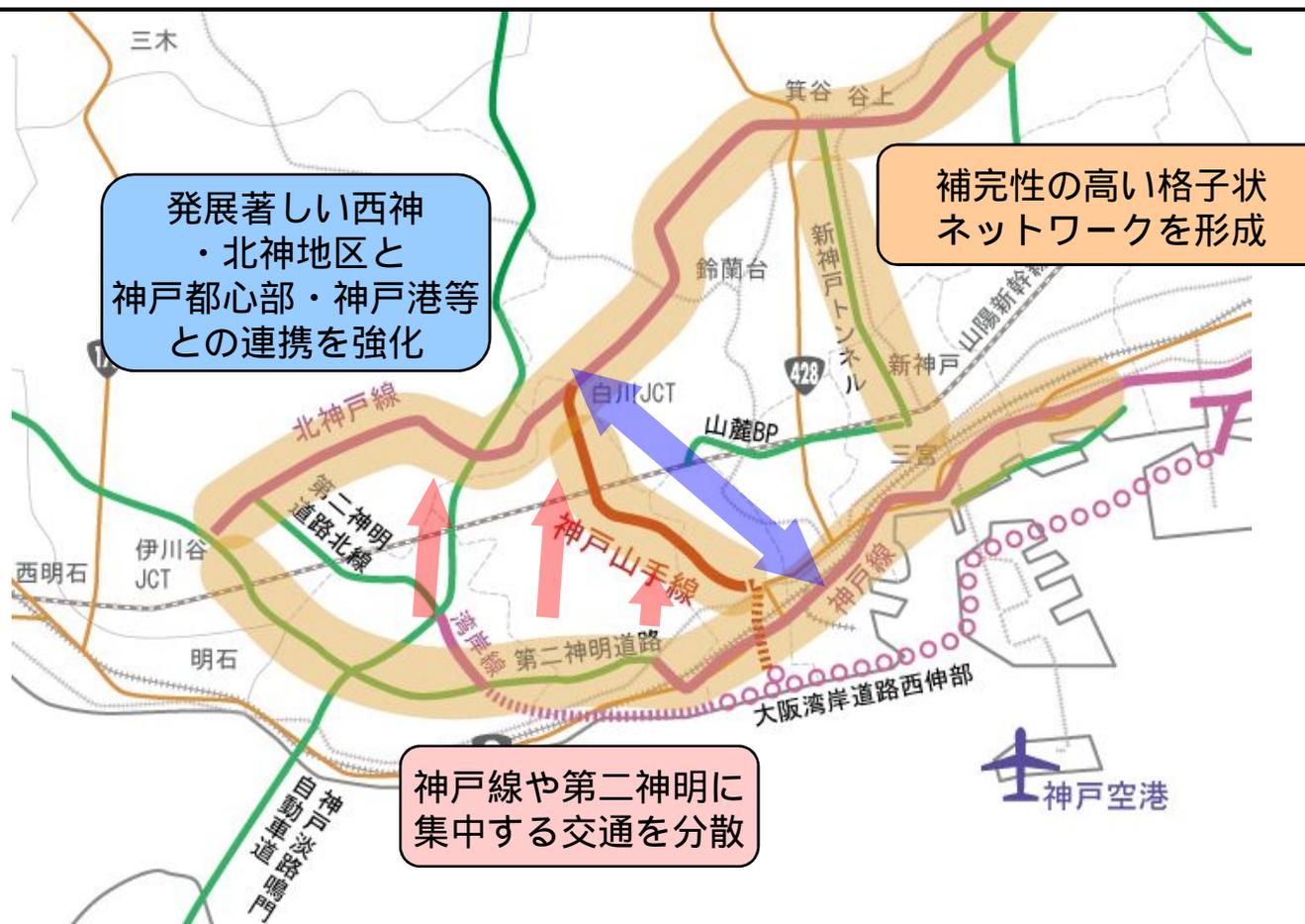
# 3 . 事業の必要性

- ・整備効果・事業の投資効果（B / C）
- ・関係する地方公共団体等の意見

# 4 . 対応方針（原案）

## 神戸山手線の位置付け

- ・神戸ラダーネットワークの一部を構成し、交通の分散化・円滑化が進むとともに、災害時等の代替機能の充実が図られる。
- ・開発が進む神戸市北西部地域と神戸都心とのアクセスを強化し、慢性的な渋滞が発生している一般道路の混雑緩和が図られる。



# 事業概要

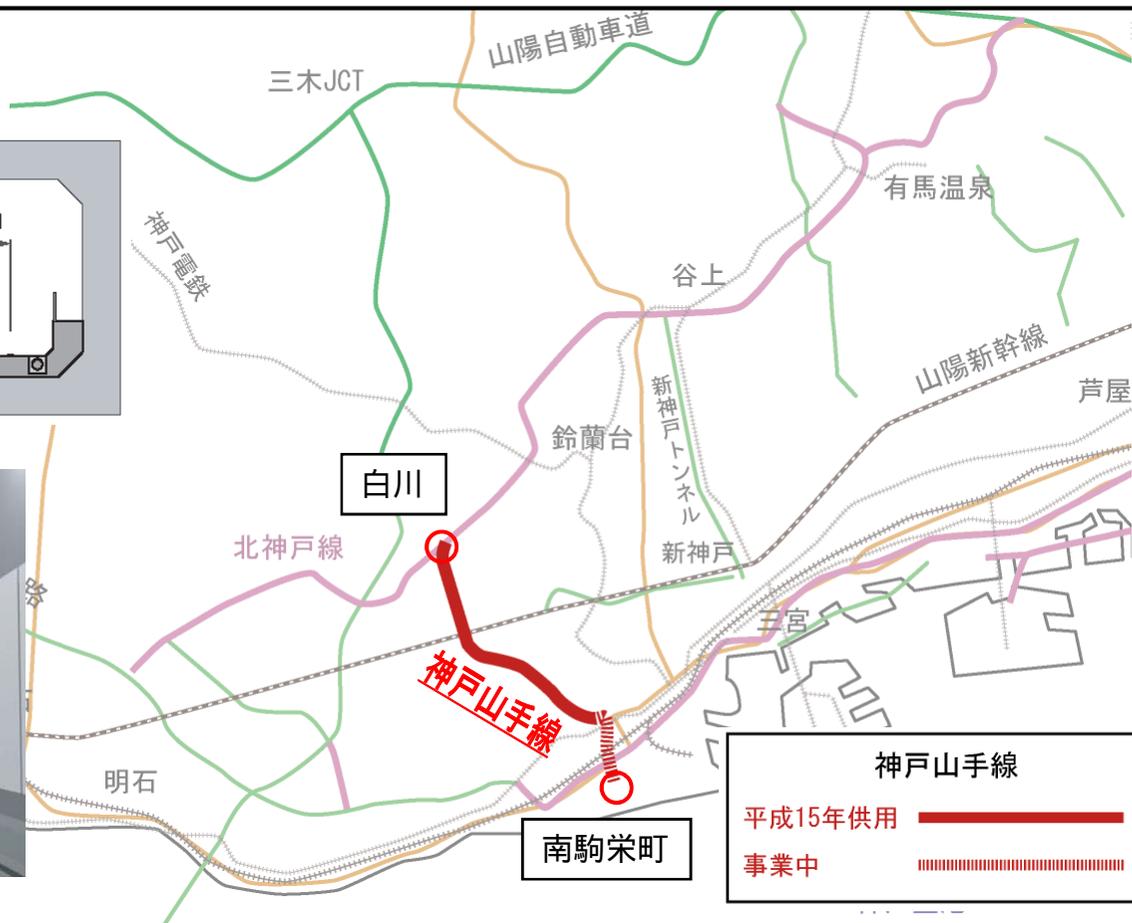
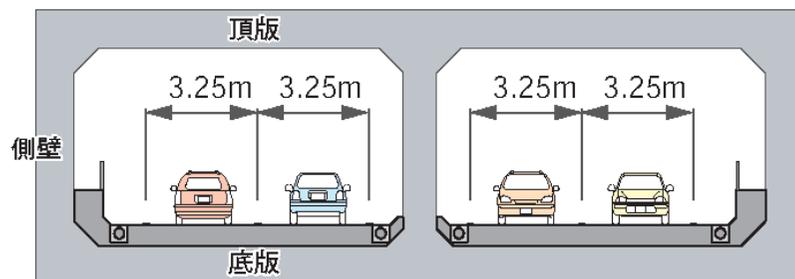
事業区間：神戸市長田区南駒栄町<sup>ながたく みなみこまえちょう</sup> ~ 神戸市須磨区白川<sup>すまく しらかわ</sup>

延長：9.5km (4車線)

事業費：3,211億円

構造：地下、橋梁等

## 標準断面図



# 事業の進捗状況

平成15年8月に、白川JCT～神戸長田間(延長7.3km)を供用。  
(既定部・北伸部)

残事業区間2.2km：事業評価対象の1.8kmについては平成22年度完成予定



## 事業の進捗状況と今後の事業の見通し

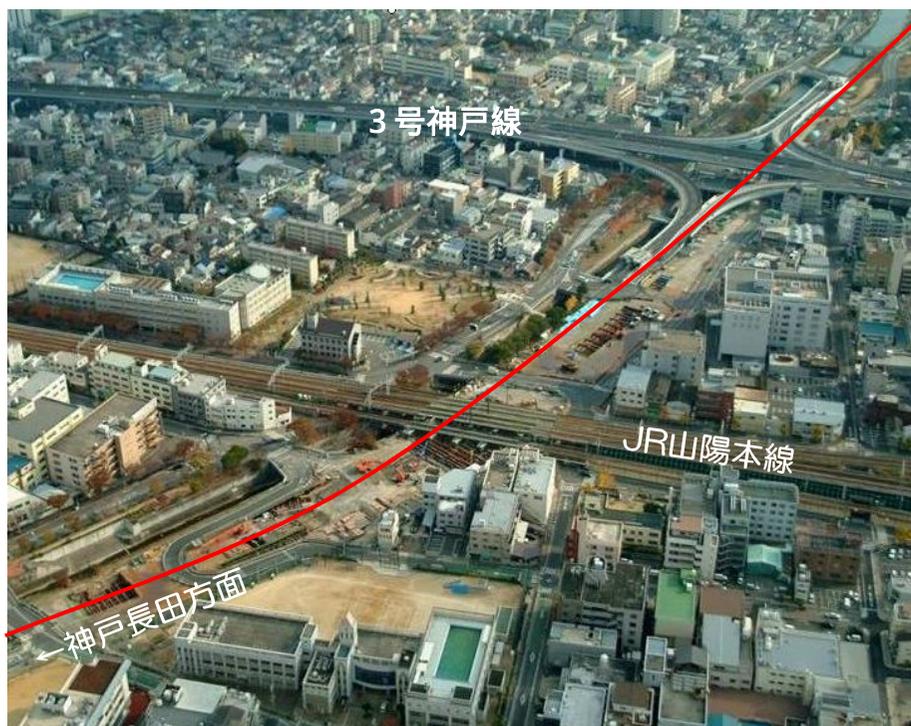
- ・南伸部区間のうち3号神戸線への接続区間1.8kmについて、開削トンネル工事を実施中。

- ・南伸部区間の進捗率は91%、用地取得完了（H20年度末見込み）

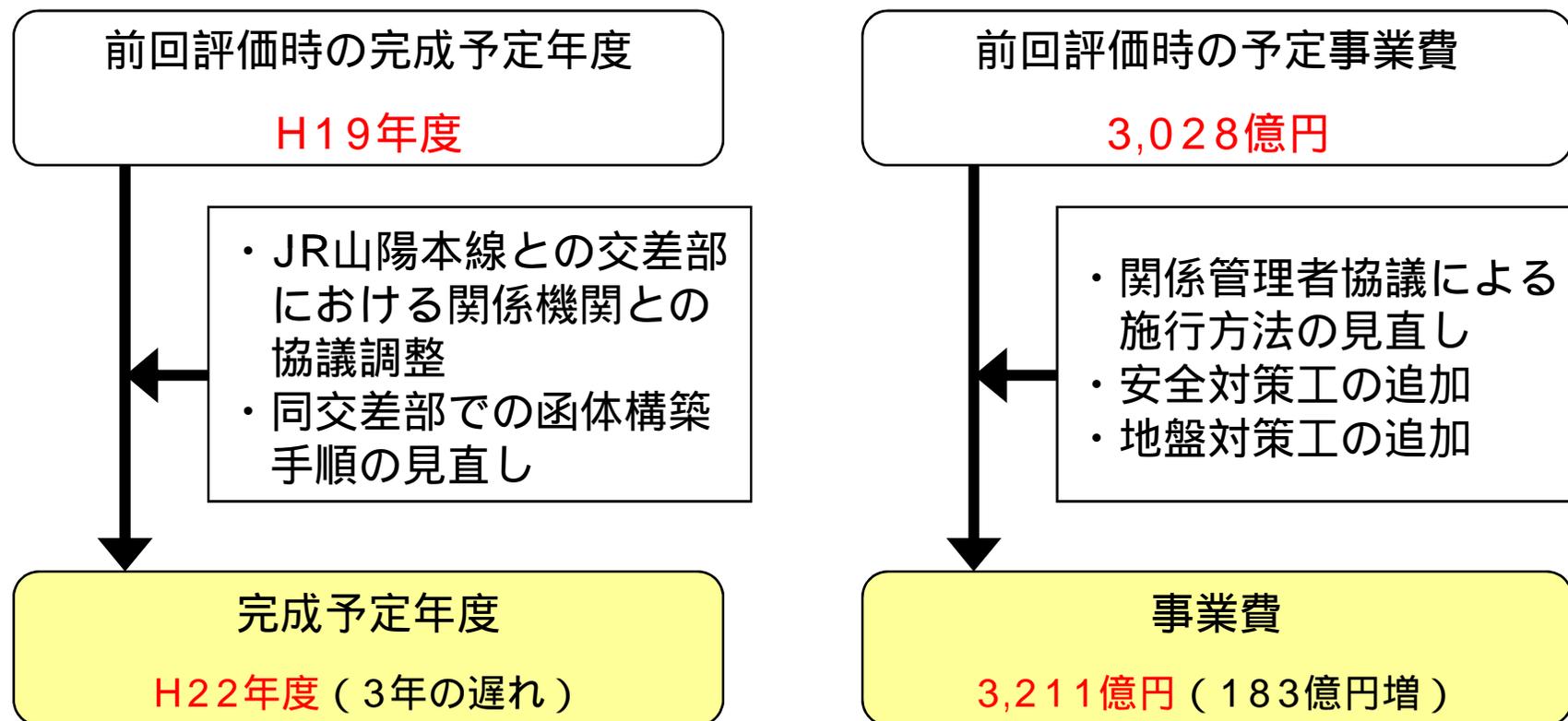
本体工事は全て発注済み

平成22年度完成予定

工事中区間の状況



# H15前回評価時からの変化



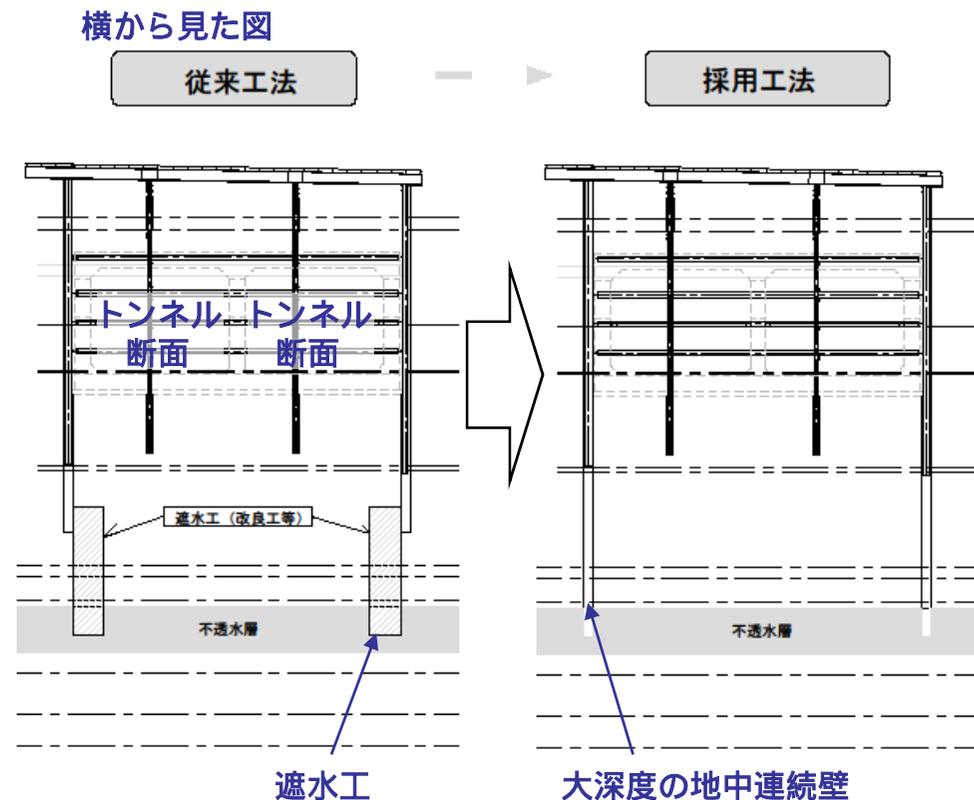
## コスト縮減に向けた取り組み

- ・開削トンネル工事の入札において、あらかじめ工事費を公表し、入札参加者に工事費の5%以上のコスト縮減する提案を求めるという国内初の発注方式を導入し、コスト縮減を図った。  
(新聞記事)

【具体例】従来からの地中連続壁の施工方法について、新工法による施工機械等の提案により、大深度の施工が可能となり、標準設計での遮水工を削減した。

工費の5%節約  
入札参加条件に  
阪神高速、導入

阪神高速道路株式会社は21日、自社で積算した工事費を5%以上下回る「節約アイデア」を示した会社だけに入札参加を認めると発表した。第1号となる「神戸山手線」のトンネル工事では、29億4千万円の積算工事費から、1億4700万円以上節約する企業は工事費の節約を可能にする工法や技術的なアイデアを盛り込んだ提案書を提出。阪神高速会社が点数をつけ、専門家による評価委員会で審査する。上位3社を選び、入札を認める。同社の担当者は、節約目標について「企業努力が可能な範囲と判断した」としている。



## 拠点間のアクセス向上

- ・ 神戸空港～須磨ニュータウン間など、交通結節点・物流拠点間のアクセスが向上。
- ・ 神戸総合運動公園などレジャー施設へのアクセスも向上。

神戸港→神戸ハイテクパーク  
間の所要時間

**7分短縮** (20%減)

35分 (神戸線・第二神明・神戸淡路鳴門道経由)

28分 (神戸線・神戸山手線経由)

新神戸駅→須磨NT  
間の所要時間

**5分短縮** (19%減)

26分 (山麓バイパス経由)

21分 (神戸線・神戸山手線経由)

神戸市役所  
→神戸総合運動公園  
間の所要時間

**4分短縮** (14%減)

29分 (神戸線・第二神明経由)

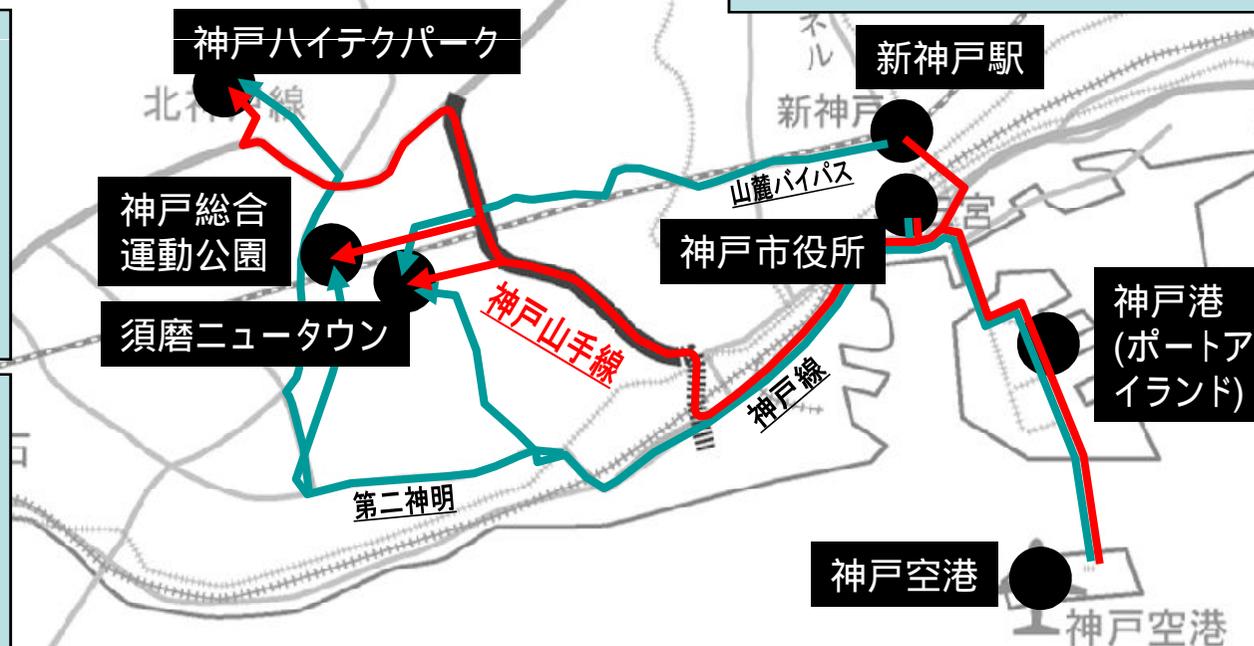
25分 (神戸線・神戸山手線経由)

神戸空港→須磨NT  
間の所要時間

**5分短縮** (14%減)

37分 (神戸線・一般道経由)

32分 (神戸線・神戸山手線経由)



高速道路は規制速度又は設計速度、一般道路は道路交通センサス旅行速度を用いて算定

## 渋滞緩和・環境改善

- ・神戸山手線整備による走行性向上により、二酸化炭素等の排出量が減少し、環境改善に寄与。
- ・並行区間における渋滞損失時間は非整備時に比べて58%減少。



神戸市における  
CO<sub>2</sub>排出量

**2.6万t-CO<sub>2</sub>削減**  
(森林面積甲子園球場  
約600個分に相当)

並行路線 における  
渋滞損失時間

**58%削減**

702 295

(万人・時間/年)

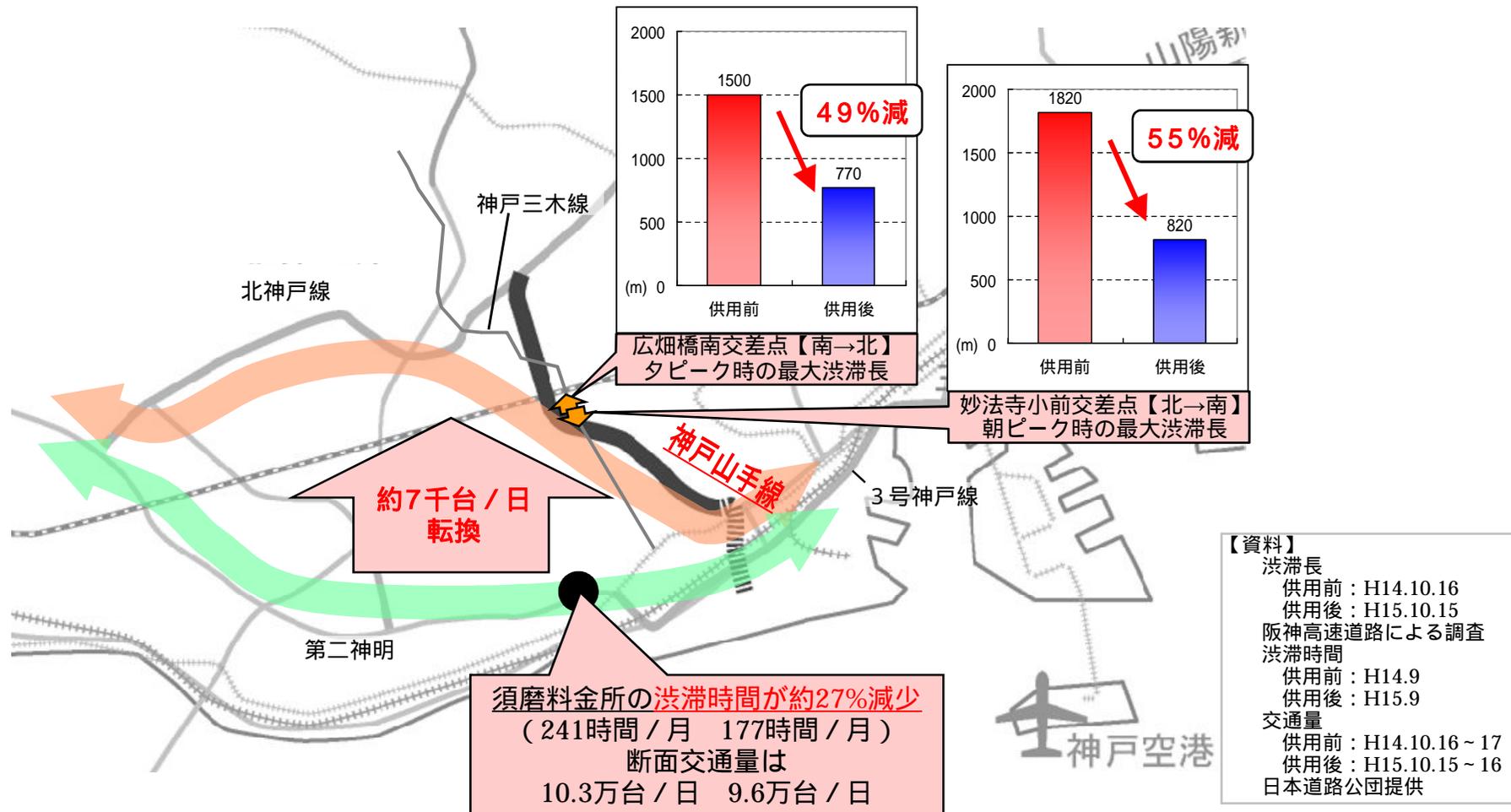
新神戸トンネル、山麓バイパス、夢野  
白川線、神戸三木線、第二神明道路



H42時点の整備有・無の場合の近畿全体の交通量推計結果による

## 部分供用の効果

- ・ 第二神明や3号神戸線を利用する交通が、北神戸線・神戸山手線に転換。  
(約7,000台/日程度)
- ・ 並行する一般道路(神戸三木線等)において渋滞が緩和。



## 南伸部事業の整備による効果

- ・ 神戸線接続により、道路ネットワークの強化による所期の整備目的・効果を達成。
- ・ 現在、端末ランプである神戸長田出入口における混雑の改善。
- ・ 乗継交通の解消による、約4分の時間短縮と一般道路の交通の円滑化。



## 周辺開発の状況

- ・ 神戸山手線沿線では須磨ニュータウンなどの住宅開発が進められてきている。
- ・ 接続する北神戸線沿線にかけては、西神ニュータウンなど、住宅地・物流施設・工業団地の開発が行われ、現在も入居が進んでいる。
- ・ 長田区・須磨区南部では、震災復興関連の再開発事業等を実施。



オープンの時期	住宅開発	物流施設 工業団地	集客施設
昭和50年頃まで	■ (Blue)	▲ (Blue)	● (Blue)
平成元年頃まで	■ (Green)	▲ (Green)	● (Green)
平成10年頃まで	■ (Orange)	▲ (Orange)	● (Orange)
平成15年頃まで	■ (Red)	▲ (Red)	● (Red)

## 事業の投資効果

- ・費用便益比 (B / C) は 1 . 5 ( 残事業 7 . 8 ) と、便益が費用を上回っている。

		事業全体	残事業
便益 (B)	走行時間短縮便益 (億円)	6,458	1,233
	走行経費減少便益 (億円)	419	90
	交通事故減少便益 (億円)	58	25
	計 (億円)	6,935	1,348
費用 (C)	事業費 (億円)	4,364	110
	維持管理費 (億円)	382	62
	計 (億円)	4,746	172
費用便益比 (B / C)		1.5	7.8

費用及び便益額については平成20年度の価値に換算

## 関係する地方公共団体等の意見

広域幹線道路網の整備促進について

阪神高速道路神戸山手線の早期完成

【平成21年度国家予算に対する要望 神戸市 H20.7】

神戸山手線の早期完成

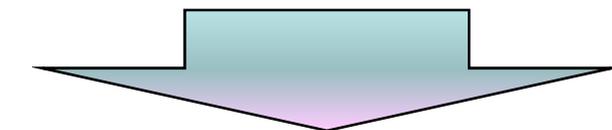
神戸山手線は、7号北神戸線と3号神戸線を結び、神戸都心へのアクセス性を向上させるとともに、周辺地域の生活道路の渋滞緩和にも大きな役割を果たすことから、効率的な工事発注等により南伸部の更なるコスト縮減及び早期完成を強く求める。

【平成21年度予算編成に対する提案 兵庫県 H20.7】

## 阪神高速道路(株)の対応方針(原案)

これまでの報告をまとめると、

- ・神戸ラダーネットワークとしての役割や位置付けに前回から変化はなく、早期完成の要望を受けている
- ・事業は順調に進捗しており、今後も滞る要因は見受けられない
- ・事業の投資効果は、今回の交通需要予測や事業費の変動を考慮しても費用対効果が十分期待できる



## 事業継続

神戸市道高速道路2号線(神戸山手線)の  
早期完成に向けて事業を鋭意進めていく