

新規事業評価調書

事業名	大阪府道高速大和川線									
所在地	全体区間 堺市築港八幡町～松原市三宅中	うち街路事業区間 堺市常磐町～松原市三宅中								
事業概要	目的	大阪府道高速大和川線は、大阪南部地域において臨海部と内陸部を連絡し、大阪都市再生環状道路（都市再生プロジェクト2次決定）の一部を構成することにより、当該地域における東西方向の交通混雑の緩和と既存の高速道路の利便性の向上を図ることにより、地域社会・経済活動の発展に寄与する。								
	内容	<table border="1"> <tr> <td>全体区間</td> <td>うち街路事業区間</td> </tr> <tr> <td>・延長 10.8 km (阪神高速湾岸線～阪神高速松原線)</td> <td>・延長 3.4 km (府道大阪高石線～阪神高速松原線)</td> </tr> <tr> <td>・幅員 25.8 m (標準幅員)</td> <td>・幅員 25.8 m (標準幅員)</td> </tr> <tr> <td>・道路区分 第2種第1級 4車線道路</td> <td>・道路区分 第2種第1級 4車線道路</td> </tr> </table>	全体区間	うち街路事業区間	・延長 10.8 km (阪神高速湾岸線～阪神高速松原線)	・延長 3.4 km (府道大阪高石線～阪神高速松原線)	・幅員 25.8 m (標準幅員)	・幅員 25.8 m (標準幅員)	・道路区分 第2種第1級 4車線道路	・道路区分 第2種第1級 4車線道路
	全体区間	うち街路事業区間								
	・延長 10.8 km (阪神高速湾岸線～阪神高速松原線)	・延長 3.4 km (府道大阪高石線～阪神高速松原線)								
	・幅員 25.8 m (標準幅員)	・幅員 25.8 m (標準幅員)								
・道路区分 第2種第1級 4車線道路	・道路区分 第2種第1級 4車線道路									
事業費	<table border="1"> <tr> <td>全体区間</td> <td>うち街路事業区間</td> </tr> <tr> <td>全体事業費 約5,040億円 (内訳) 用地補償費 約1,785億円 工事費 約3,045億円 その他費 約210億円 うち投資済事業費 約618億円 (阪神高速道路公団による執行)</td> <td>全体事業費 約1,350億円 (内訳) 用地補償費 約340億円 工事費 約940億円 その他費 約70億円 うち投資済事業費 約222億円 (阪神高速道路公団による執行)</td> </tr> </table>	全体区間	うち街路事業区間	全体事業費 約5,040億円 (内訳) 用地補償費 約1,785億円 工事費 約3,045億円 その他費 約210億円 うち投資済事業費 約618億円 (阪神高速道路公団による執行)	全体事業費 約1,350億円 (内訳) 用地補償費 約340億円 工事費 約940億円 その他費 約70億円 うち投資済事業費 約222億円 (阪神高速道路公団による執行)					
全体区間	うち街路事業区間									
全体事業費 約5,040億円 (内訳) 用地補償費 約1,785億円 工事費 約3,045億円 その他費 約210億円 うち投資済事業費 約618億円 (阪神高速道路公団による執行)	全体事業費 約1,350億円 (内訳) 用地補償費 約340億円 工事費 約940億円 その他費 約70億円 うち投資済事業費 約222億円 (阪神高速道路公団による執行)									
維持管理費	約2,327百万円/年 (約215百万円/km・年)									
関連事業	都市計画道路堺松原線整備事業 (大阪府施行) 大和川スーパー堤防整備事業 (国土交通省施行)									
上位計画等の位置づけ	大阪府交通道路マスタープラン 都市再生プロジェクト (H13.8.28 都市再生本部決定・第二次決定)									
優先度	都市再生プロジェクトにおいて、大都市圏における環状道路体系の整備として「大都市圏において自動車交通の流れを抜本的に変革する環状道路を整備し、都心部の多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す。」との位置付けがなされ、大阪圏における環状道路の整備として、当該路線が位置付けられる等、国家レベルでも事業の優先度は高い。									
事業の進捗予定	進捗状況	H11. 3.31 基本計画指示 H11.10.14 工事開始公告 H11年度 用地買収開始								
	事業段階ごとの進捗予定と効果	H11.10. 7 工事実施計画書認可 H12. 2. 7 都市計画事業承認 H15年度 文化財試掘調査開始 (松原市域)								
	完成予定年	H17年度～ 工事着工 (一部区間) H18年度～ 全線工事着工 本事業に関しては、工事完了後の供用となることから段階ごとの効果は期待できない。								
完成予定年	平成22年春供用予定									

事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況	<p>○阪神高速道路の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状線利用者の約7割が通過交通。 ・都心部での慢性的な交通渋滞 《混雑時平均旅行速度》 ◇大阪市内 約20km/h ◇全国平均 約35km/h ・主要渋滞ポイントの状況 (H14年度) ※30分、1km以上の渋滞を対象 【渋滞長】(単位: km・時/日) ◇阿波座合流: 23.3 ◇四ツ橋合流: 8.2 ◇信濃橋合流: 3.7 <p>○大和川線周辺の幹線道路の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・混雑度 (H11年度) ◇府道大堀堺線 : 1.59 ◇府道堺大和高田線 : 1.54 ◇府道大阪中央環状線: 1.54 <p>○関連事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路堺松原線 事業主体: 大阪府 延長: 2.1km 平成22年春供用予定 ・都市計画道路大阪河内長野線 事業主体: 大阪府 延長: 0.5km 平成22年春供用予定 ・大和川スーパー堤防整備事業 事業主体: 国土交通省 延長: 3.1km
	地元等の協力体制	<p>本路線について地元市から毎年早期整備要望がなされている。 全線にわたり、順調に用地買収等が進んでいる。 ※用地買収進捗率 (H15年度末時点、面積ベース) 全体区間: 約42%、うち街路事業区間: 約81%</p>

事業効果の定量的分析	費用便益分析	具体的な便益内容	受益者	費用便益比	備考
		走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益	本線利用者 周辺利用者	$B/C = 2.62$ 総便益 B = 12,618 億円 総費用 C = 4,825 億円 ※算出根拠 費用便益分析マニュアル (国土交通省平成15年8月)	大和川線 全線について算定
その他の指標 (代替指標)					
事業効果の定性的分析	安全・安心	○通行車両の安全性の向上 周辺の一般道を通行する通過交通が本路線の整備により円滑に処理されるため、通行車両の安全性が向上する。 ○緊急車両の通行 本路線の整備により、円滑な緊急車両の通行を図る。			
	活力	○渋滞の解消・緩和 ・大和川線を含む都市再生環状道路を整備することにより、都心部への通過交通を排除し、主要渋滞ポイントでの渋滞の解消・緩和に寄与する。 ・阪神高速湾岸線、西名阪道路等とネットワーク形成されることから、大阪南部地域の交通渋滞の緩和に寄与する。 ○円滑なモビリティの確保 関西国際空港、新大阪駅へのアクセス向上が見込まれる。 ○都市再生 ・都市機能の強化により、経済活動への波及効果を生み出す。 ・堺臨海地域（都市再生緊急整備地域）等の新たな都市拠点の形成に寄与する。			
	快適性	○都心部の環境改善 都市再生環状道路の整備による渋滞の緩和により、交通の円滑化が図られ、走行速度が向上し環境の改善が図られる。 ○多様な経路選択と所要時間の短縮 都市再生環状道路の整備により、多様な経路選択が可能となり定時性が確保されるとともに、所要時間の短縮が図られる。			
	その他	○都市機能の充実化、防災性向上 大和川線は地下式構造を採用していることから、そのカバー上部の都市空間を有効に利用することにより、都市機能の充実化及び防災性の向上が図られる。			

自然環境等への影響と対策	○都市計画決定時の環境影響評価において、下記のとおり環境保全目標を満足しないもの(騒音)については、一定の対策を実施することで環境保全目標を満足することができるので、当該計画を実施しても周辺環境への影響については支障ないものとされた。 ・大気汚染については全て環境保全目標を満足する。 ・騒音については夜間環境保全目標を満足しないが、1.0mの遮音壁等を設置することにより満足する ・大阪市指定保存樹、保存樹林の存在が確認されたが、計画路線から200m程度離れていることから、影響は軽微であり、環境保全目標を満足する。 ・希少種、特定昆虫類の存在が確認されたが、影響は軽微であり、環境保全目標を満足する。
代替案との比較検討	○本路線においては、既に有料道路事業として阪神高速道路公団が用地買収を進めており、その一部区間に街路事業を導入するものであることから、ルートを選定については、検討の余地が少ない。 ○構造・工法については、詳細設計等とあわせ、更なるコスト削減の検討を進める。
その他特記すべき事項	『道路関係四公団民営化の基本方針』 ※料金を上げることなく、採算（償還期間が民営化後45年）を超える部分については、国及び地方公共団体が負担すること。