

## 「2025年大阪・関西万博 交通円滑化推進会議」設置要綱 (案)

## (目的)

第1条 2025年に開催される万博期間中には、万博関連交通と通勤や物流等にかかる一般交通が輻輳するため、適切な対策を講じる必要がある。そこで、これらの交通の円滑化を図るために「2025年大阪・関西万博 交通円滑化推進会議（以下「推進会議」という。）」を設置し、在宅勤務や時差出勤、混雑予測箇所の迂回など、住民や企業等の交通にあたっての行動変容を促す取り組みを関係者が一体となって検討・調整し、広く協力を働きかけ、円滑な万博来場者輸送と都市活動の両立をめざす。

## (所管事項)

第2条 推進会議は、万博期間中の一般交通の抑制、分散、平準化を目的とした働きかけに関する協議・調整等を行う。

## (組織)

第3条 推進会議は、会長、会長代行、副会長、委員及び協力委員で組織する。

2 会長、会長代行、副会長及び委員は、別表1に掲げる職にある者をもって充てる。

3 会長が必要と認めるときは、別表1以外の者に委員またはオブザーバーとして参加を求めることができる。

## (会議の開催)

第4条 会長は推進会議を代表し、会議を招集するとともに会議を主宰する。

2 会長、会長代行、副会長及び委員は、指名した者をその代理として推進会議に出席させることができる。

## (幹事会)

第5条 推進会議の円滑な運営を図るため、推進会議に幹事会を置く。

2 幹事長は大阪府大阪市万博推進局理事及び副幹事長は公益社団法人2025年日本国際博覧会協会運営事業局交通部長とし、参加者は別表1の者が所属する団体等の実務担当者をもって充てる。

3 幹事長は幹事会を代表し、会議を招集するとともに会議を主宰する。

## (会議及び資料の取り扱い)

第6条 推進会議は原則公開とする。ただし、会長が必要と認める場合は非公開とする。

2 幹事会については非公開とする。

(事務局)

第7条 推進会議及び幹事会の事務局は、大阪府大阪市万博推進局及び公益社団法人2025年日本国際博覧会協会運営事業局が担う。

(雑則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、推進会議及び幹事会の運営に関し必要な事項は、会長が推進会議に諮って定める。

(附則)

本要綱は、令和4年12月27日から施行する。

別表1（第3条関係）

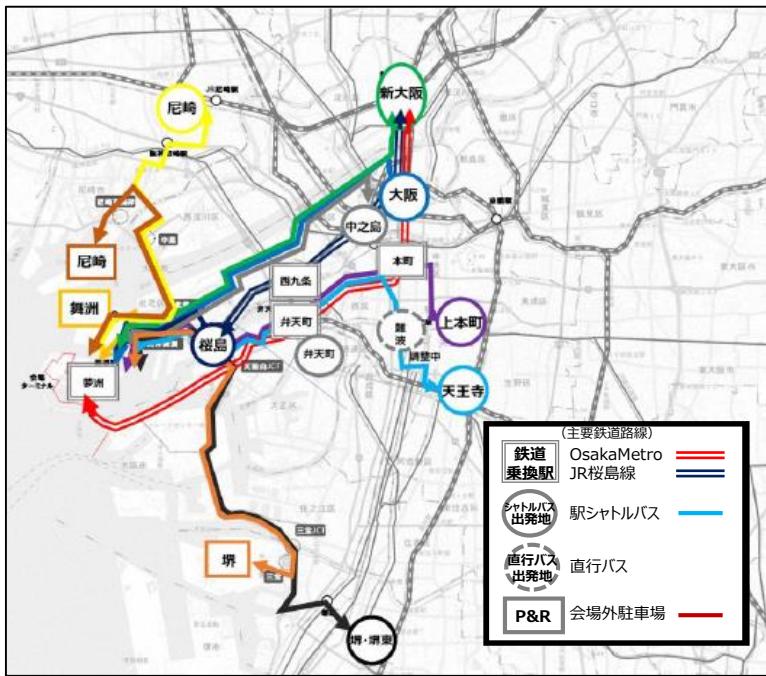
会長	大阪府知事
会長代行	大阪市長
副会長	公益社団法人2025年日本国際博覧会協会 事務総長
委員	公益社団法人関西経済連合会 会長
	大阪商工会議所 会頭
	一般社団法人関西経済同友会 代表幹事
協力委員	経済産業省 近畿経済産業局長
	国土交通省 近畿地方整備局長
	国土交通省 近畿運輸局長
	関西鉄道協会 会長
	近畿バス団体協議会 会長

大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）

**策定時期** 2022年10月  
**策定者** 2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会  
**目的** 万博開催期間中における来場者の安全かつ円滑な来場を実現するための具体方針  
**主要内容** 来場者輸送対策、万博交通による影響、働きかけTDMイメージ

○来場者輸送対策

- 公共交通機関の利用を呼びかけ
- 需要平準化策**  
 チケットコントロール  
 （会期前半入場券の料金割引等）  
 会場への入場時間予約
- 供給拡大策**  
 鉄道運行本数増便  
 （メトロ中央線16→24本/時間など）  
 淀川左岸線2期をシャトルバス等のアクセスルートとし活用  
 阪神高速JCTの交通容量拡大等



○万博交通による影響

- 〔鉄道〕
  - Osaka Metro中央線への集中混雑率約140%  
 →安全円滑な誘導等に課題
- 〔道路〕
  - 阪神高速等の交通状況の悪化 渋滞発生・悪化  
 →社会経済活動に大きな影響

<働きかけTDMの目標>

- 〔鉄道〕
  - \* 混雑率約**120%**  
 混雑率120%は大阪圏の主要区間の平均(R元)  
 （参考）御堂筋線(梅田→淀屋橋148%)  
 谷町線 (谷九→谷六 124%)
- 〔道路〕
  - \* 渋滞長が通常時の最大を超えない

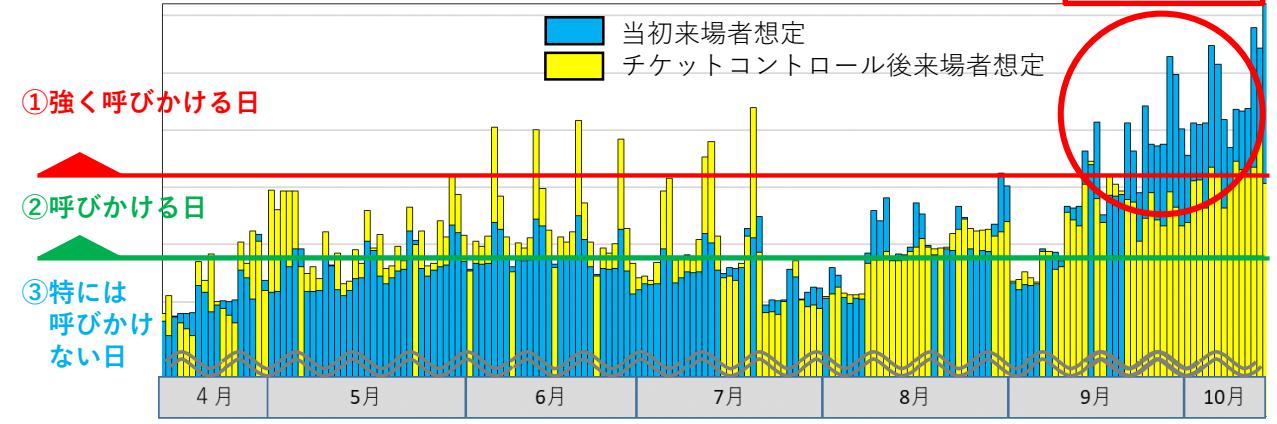
○働きかけTDMのイメージ

- 来場者輸送対策を実施しても、交通における課題が解消されないことから、一般交通の抑制、分散、平準化を目的としたTDMの実施を働きかける必要がある。
- 万博開催期間は、6か月と長期にわたるため、**早い時期からTDMの必要性を丁寧に説明し、実施の程度について段階を設けるなど、府県市民・企業の協力が得られやすい取り組み等の工夫を実施**する。

○TDM実施のイメージ

- ◆来場者は会期前半で少なく、会期終盤に集中し大幅に増加する。
- ◆わかりやすさの観点から3段階程度にTDM実施の強度をわける（カレンダー方式によるメリハリ付け）。

■TDM実施の強度分けのイメージ



■TDM呼びかけカレンダーのイメージ



- ◆ **強く呼びかける※日には個別に呼び掛け**、TDMの実効性を高める取り組みを行う。  
 ※「強く呼びかける」のイメージ  
 : Osaka Metro中央線を通勤等に利用する割合が高い咲洲等の関係機関・企業に対して、個別に呼びかけを実施し、TDMの実効性を高める取り組みを行う

○今後の進め方（案）

- 通勤や物流等にかかる一般交通に向けた本会議での検討と万博来場者交通向けの検討が相互に関係することから、万博来場者輸送対策を検討する「2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会」と並列して検討・対策を進める
- 2022年度 会議・検討体制の設置・整理
- 2023年度 働きかけTDMの対象・メニューの整理、関係者への協力要請
- 2024年度 働きかけTDMにかかる周知・広報、働きかけTDMの試行



## 大阪・関西万博を契機とした「未来社会」の実現に向けて（大阪版万博アクションプラン）

政府の「2025年大阪・関西万博アクションプランVer.2」改訂に向けた要望

大阪府・大阪市

2022年12月改訂版

## ④ 自動運転

世界的に開発競争が激化する自動運転(レベル4相当)を、万博会場へのアクセスや会場内の移動で実現。安全・快適な未来のモビリティ社会の体験を通じ、その後の社会実装につなげていく。

テーマ	2022(現状)	2025(万博開催)	2030(万博後のめざす姿)
自動運転の実現	<p><b>□自動運転の実証実験</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>万博会場となる夢洲等で、民間企業により実証実験を実施中(レベル2、4)</li> <li>実証実験のエリア拡大に向けた体制の構築</li> </ul>  <p>(出典)2025年日本国際博覧会協会HP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>郊外の高齢化が進む団地で地域の足として実証を実施中(レベル3 河内長野市)</li> </ul>	<p><b>万博会場</b></p> <p>会場までのアクセスや会場内において、自動運転で安全に移動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要駅等から万博会場へのアクセスをレベル4相当の自動運転化で輸送</li> <li>広大な万博会場の移動を、自動運転車により安全に移動</li> </ul>	<p><b>□自動運転の社会実装</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転での移動サービスが普及拡大</li> </ul> 

※自動運転レベル

- レベル2:部分運転自動化(人が運転)
- レベル3:条件付自動運転(システムが運転、緊急時は人が運転)
- レベル4:特定条件下における完全自動運転(システムが運転)

## 課題

### ▷万博開催時における自動運転（レベル4相当）の移動サービスの実現に向けた環境整備

レベル4相当の自動運転には路側センサー等のインフラ整備や、遠隔管制等に関する詳細なルール整備が必要。

### ▷自動運転（レベル4相当）の移動サービスの実証に対する財政的負担

安全な移動サービスを提供するためには、交通事業者が運行ノウハウを構築する実証等が必要であるが、財政負担が大きい。

#### 国「アクションプランVer.2」の記載内容

- 自動運転の一層の推進<デジタル庁、内閣府、警察庁、総務省、経産省、国交省>
- Beyond 5G ready ショーケースの実現<総務省>

#### 国との協議状況

- 国において万博時にめざす自動運転の姿を整理。これを踏まえ、府・市、協会において計画を作成予定。
- 国において、自動運転実証支援の予算を確保（R4補正）

## 国への提案・要望

### ▷万博開催時における自動運転（レベル4相当）実現のため必要な路側センサー等のインフラ整備

### ▷遠隔管制の運行基準や監視員の資格要件について具体的な制度の早期整備

### ▷運行事業者等が実施する自動運転（レベル4相当）移動サービスの実証・実装運行に対する財政支援

#### 府・市の取組み

- ・ 自動運転の実証事業・実装支援（実証フィールドの提供など）

【再評価理由】 ① 所管省庁の基準により事業再評価が必要なもの

【再評価回数<前回実施年度>】 5回目<令和2年度>

【事業種別】 街路事業

【事業名】 淀川左岸線（2期）事業

令和4年11月

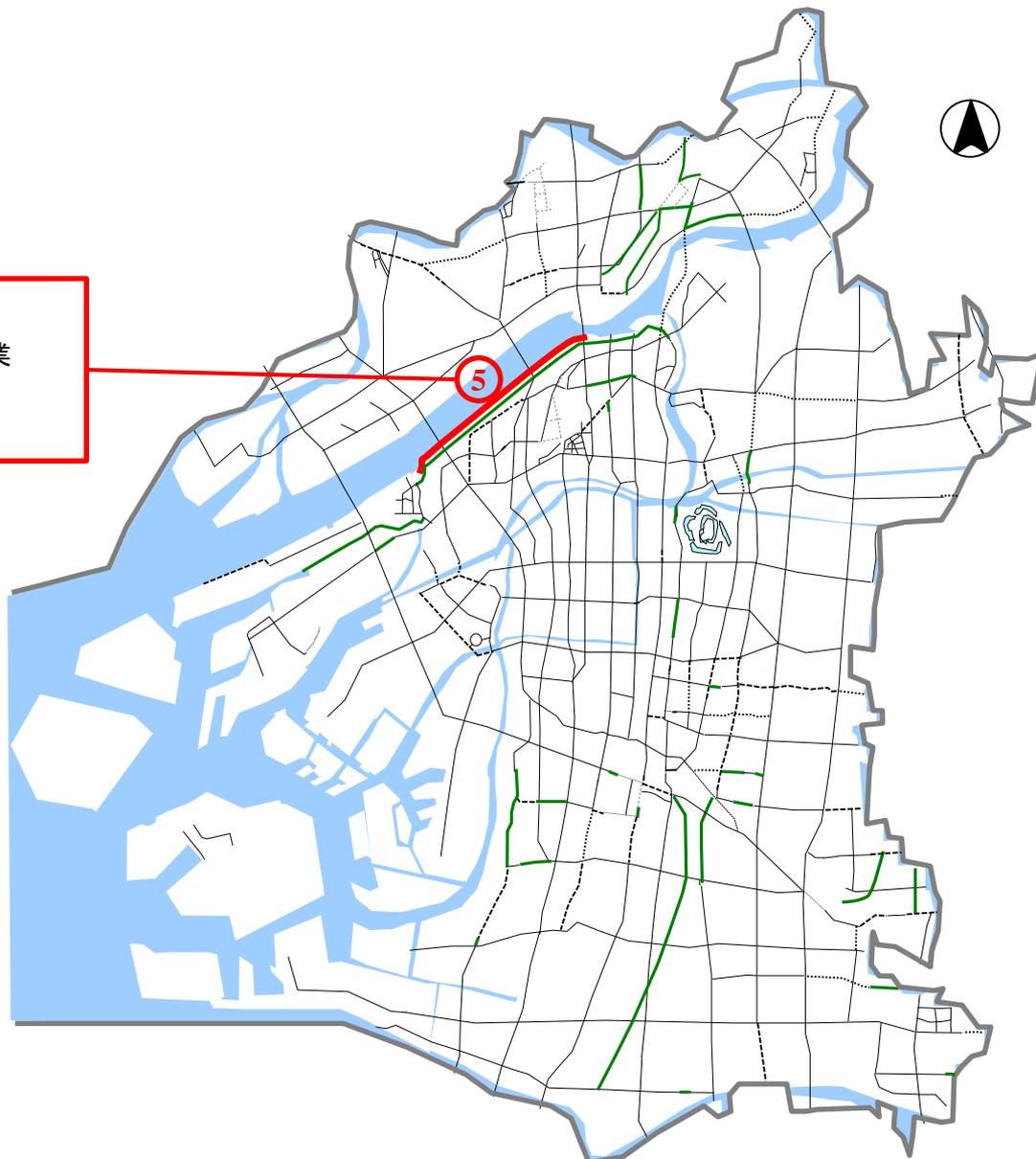
建設局

位置図

此花区高見1丁目～北区豊崎6丁目

〔淀川左岸線(1期・2期)〔此花区北港2丁目～北区豊崎6丁目〕のうち、大阪市が街路事業により道路整備を行う区間〕

⑤〔街路事業〕  
淀川左岸線(2期)事業  
(所管局:建設局)  
延長L=4.3km



拡大図



## [事業目的]

政府の都市再生プロジェクトに位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の一区間を構成し、都心北部と臨海部とを連絡する地域高規格道路(自動車専用道路)であり、市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、近畿圏の広域道路ネットワークの強化を図る。



## 事業効果①

# 都心部の交通混雑を緩和、市街地環境の改善

都心部に流入する通過交通を大阪都市再生環状道路に転換し、交通を円滑にすることにより、市街地環境の改善を図る。

### 大阪都心部の通過交通

(通過交通割合※)

10万台/日 (31%)

7万台/日 (20%)



※台数及び割合は環状線利用交通のうち、大阪都心部に流入する通過交通

出典：平成29年度新規事業採択時評価結果（淀川左岸線延伸部）

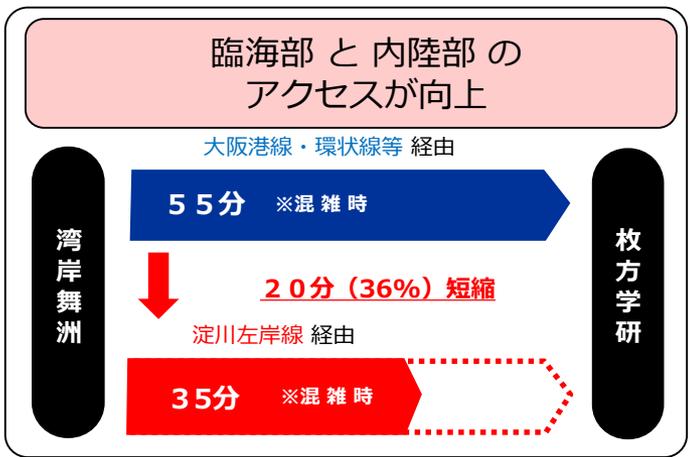


写真：阪神高速道路（阿波座合流部）

事業効果②

# 物流の効率化、企業立地の促進

大阪湾ベイエリアには大型物流施設が多数立地されており、臨海部と内陸部の連携強化による物流の効率化が進むことで、さらなる企業投資を誘発する。



出典：ETC2.0プローブデータ(R1.10平日)  
 【混雑時】渋滞が非常に多い時の所要時間(95%タイル)  
 淀川左岸線ルートは、ETC2.0プローブデータ+淀川左岸線延伸部(設計速度60km/h)で算出

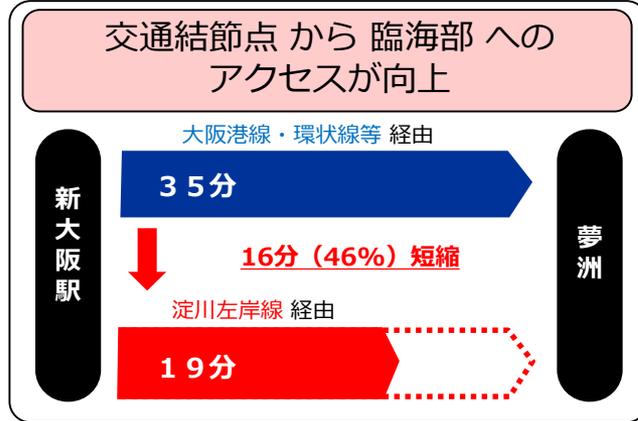
事業効果③

# 観光都市の広域的な連携を支援

大阪府を訪れる外国人観光客は、水際対策の緩和や急速な円安などの影響で、コロナ禍前の活気を取り戻しつつある。

臨海部はユニバーサル・スタジオ・ジャパンなどが立地するほか、新たな国際観光拠点「夢洲」のまちづくりで今後も多くの観光客が訪れると見込まれており、淀川左岸線の整備により都心北部から観光施設へ向かうアクセスが向上する。

令和4年10月に都市再生緊急整備地域に指定された新大阪駅周辺地域は、リニア中央新幹線や北陸新幹線との接続など、スーパー・メガリージョン※の西の拠点としての役割が期待されており、淀川左岸線は新御堂筋を經由して臨海部など各方面へ連絡する重要なアクセス道路となる。



出典：H27全国道路・街路交通情勢調査平均速度を用いて算出

※スーパー・メガリージョンとは

リニア中央新幹線の開業によって、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれることにより形成される、人口7,000万人規模、GDP世界第5位の世界最大の巨大都市圏のこと。



事業効果④

# 事故・災害・工事等に対する迂回路の確保

既存の高速道路を接続するため、ネットワークのリダンダンシーが向上し、事故・災害や、今後実施が必要な大規模補修工事等に伴う通行止め強いネットワークとなる。

現状では

大阪臨海部と内陸部を行き来するためのルートが限られており、事故・災害・工事などによる通行止めが発生した際の迂回路の整備が必要



淀川左岸線・淀川左岸線延伸部が整備されると

新たな迂回路が形成され、ネットワークのリダンダンシー（交通網の多重化）が向上



出典:【事故件数・規制時間】阪神高速道路株式会社資料 (H31.4~R2.3集計)

[上位計画等における位置付け]

【都市再生プロジェクト(第二次決定)】平成13年8月28日策定(政府の都市再生本部)

大阪圏における環状道路の整備

(1)大阪都心部における新たな環状道路の整備

大阪都心部に新たな環状道路の形成を図る。その際、第二京阪道路の近畿自動車道までの供用に併せ、これを整備することを目標とする。

- 1 このため、現在事業中である大和川線及び淀川左岸線について、これらと一体的に整備するスーパー堤防等の関連事業を積極的に推進する。

[建設局運営方針における街路事業の位置付け]

経営課題	戦略及び具体的取組
<p>経営課題3 【都市の成長と魅力向上】 高速道路ネットワークの強化や交通の円滑化など都市交通の充実に向けた取組を推進し、大阪・関西の成長を牽引するまちづくりを進めていく。</p>	<p>3-4【都市交通の充実】 万博開催時の会場への交通アクセスの充実に向け淀川左岸線(2期)事業の確実な事業推進を図る。 3-4-1【高速道路ネットワークの強化】 淀川左岸線(2期)事業について、全区間のトンネル本体工事及び橋梁工事等の確実な推進を図る。 3-6-2【万博会場へのアクセスルートの向上】 全区間において、トンネル本体及び橋梁工事等の確実な推進を図る。</p>

### [街路事業の位置付け]

大阪市における当面10年間の都市計画道路の整備見通しを示す「都市計画道路の整備プログラム」内において、淀川左岸線(2期)は優先度の高い事業に位置付けられている

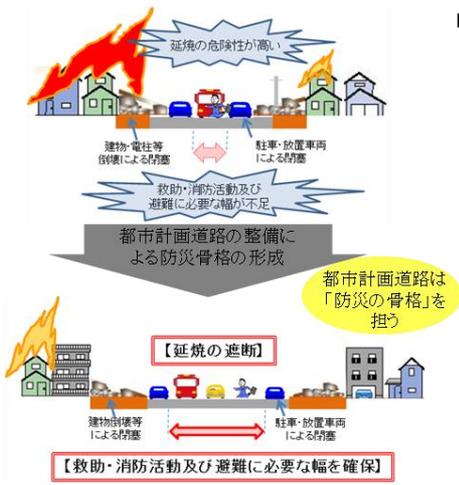
### 都市計画道路の整備プログラム(H28.9) より抜粋

#### 整備の優先度が低い路線

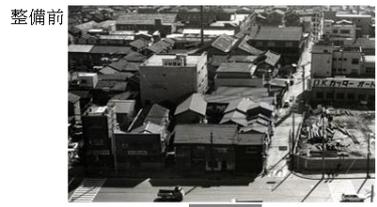
##### ◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線 ※6 (p.18~24)

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム(平成26年4月)」に基づき、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地における防災性向上のさらなるスピードアップを図るため整備を重点的に推進している、災害時、延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間のために必要な防災骨格となる都市計画道路(防災骨格路線)

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム 平成26年4月( <http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/mase/0000253852.htm#program> )



##### ■ 整備事例: 豊里矢田線(東成区)



##### ◆ 他事業と連携して進めるべき路線 ※6 (p.18~24)

他のプロジェクトと連携して進めることが事業進捗上有利である、または、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線

##### 【他事業と連携して進めるべき路線の例】

住宅市街地整備と合わせた都市計画道路整備  
中心市街地等の既成市街地における、民間老朽住宅の建替え・共同化を進めるとともに、道路・広場などの公共施設の整備と、それに伴う従前居住者用住宅を建設する事業に合わせて、都市計画道路の整備を進めています。

事例) 生野南部地区事業に合わせた河堀口舍利寺線  
密集住宅市街地



地区内の公共施設の整備



老朽建築物の除却・建替え

事業に関連する公共施設の整備(道路・都市公園・河川等)  
受皿住宅の整備 防災街区整備事業 (出典:国土交通省ホームページ「住宅市街地総合整備事業」)

連続立体交差事業に合わせた都市計画道路整備  
連続立体交差事業と合わせ、鉄道沿いに側道(都市計画道路)を整備することで、良好な環境の保全や地域の利便性、防災性等が向上します。

事例) 阪急連立事業に合わせた付属街路



(整備事例) 南海本線(蘇我-玉出間)連続立体交差事業

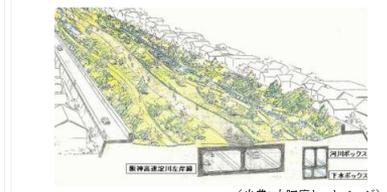
自動車専用道路の整備事業と合わせた都市計画道路整備  
自動車専用道路が接続する路線の整備を行うことで一体となって交通の円滑化等の整備効果を高めます。

事例) 淀川左岸線の整備と合わせた淀川南岸線



複数の事業主体で共同実施する事業における都市計画道路整備

事例) 正運寺川歩行者専用道  
阪神高速道路(株)、大阪府、大阪市の三者が主体となり、正運寺川を陸地化し、河川ボックスや下水ボックス、高速道路(淀川左岸線)を地下に整備、さらに高速道路の整備に伴い創出される上部空間を利用し、地域の災害時の避難空間の確保や生活の安全性、快適性の向上をはかるための公園と歩行者専用道(都市計画道路)の整備を進めています。



(出典:大阪府ホームページ)

##### ◆ 淀川左岸線(2期)【自動車専用道路】

「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する自動車専用道路で、市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、近畿圏の広域道路ネットワーク強化に資する路線のうち、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にて事業中の区間

##### ◆ 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備するべき未着手路線 ※6 (p.18~24)

## 2 事業内容 ①概要

### [事業内容]

延長:4.3km

[淀川左岸線(1期・2期)[延長10.0km]のうち、大阪市が街路事業により道路整備を行う区間]

幅員:22m(新設)

車線数:4車線(両側)



事業主体	阪神高速道路(株)	大阪市 阪神高速道路(株)
------	-----------	------------------

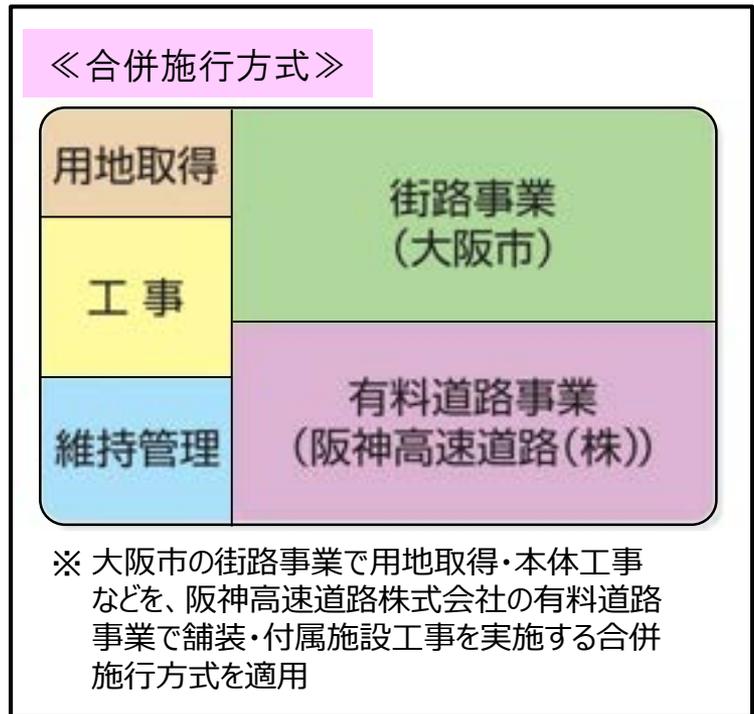
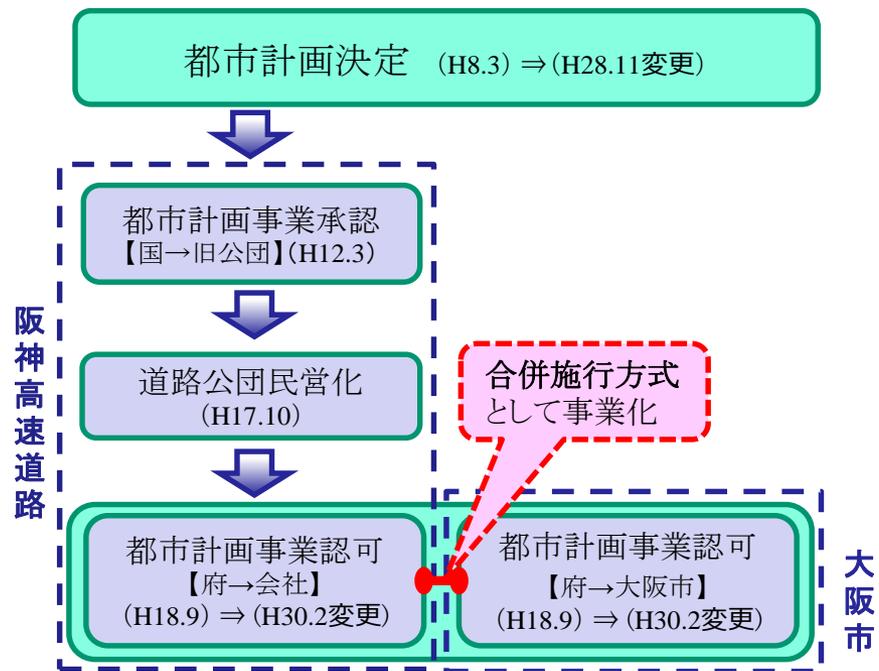
淀川左岸線2期事業  
 [事業進捗]令和3年度末時点  
 ・用地取得:約99%  
 ・道路整備:0%(整備延長の割合)

※未供用区間のJCT名及びランプ名は仮称

## 2 事業内容 ②事業手法及び事業の流れ

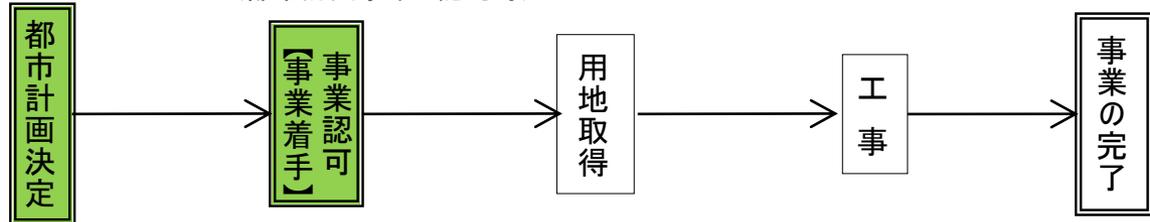
### ◆事業手法 [淀川左岸線(2期)]

淀川左岸線(2期)事業は「道路公団民営化に伴い、大阪市と阪神高速道路株式会社との合併施行方式として実施している。



### ◆事業の流れ [街路事業]

■都市計画法第18条 (都市計画の決定)    ■都市計画法第59条 (都市計画事業の認可等)



## 淀川堤防と一体となった特殊な構造の整備イメージ



◆淀川南岸線整備事業

事業概要

淀川南岸線は淀川左岸線と一体となって機能し、地域のサービス道路として生活の利便性・安全性・防災性の向上に資するほか、国道2号・城北公園通(主要市道中津太子橋線)等の幹線道路を連絡して東西方向の市内幹線道路ネットワークの強化を図る。



- [事業進捗] 令和3年度末時点
- ・用地取得 : 98%
  - ・道路整備 : 約9%

### 3 事業の概況 ①経過及び事業費

#### ◆経過

	事業開始時点 (平成18年9月)	前回評価時点 (令和3年3月)	今回評価時点 (令和4年11月)
①経過及び完了予定	事業開始 昭和62年度 (旧阪神高速道路公団) 平成18年度(大阪市) 完了予定 令和2年度	事業開始 昭和62年度 (旧阪神高速道路公団) 平成18年度(大阪市) 完了予定 令和8年度	事業開始 昭和62年度 (旧阪神高速道路公団) 平成18年度(大阪市) 完了予定 令和14年度※
②事業規模 〔淀川左岸線(1期・2期)〕	道路整備:10.0km	道路整備:10.0km	道路整備:10.0km
うち完了分	道路整備:1.3km	道路整備:5.6km	道路整備:5.6km
進捗率 (整備延長ベース)	13%	56%	56%
③全体事業費 〔淀川左岸線(1期・2期)〕	4,304億円	5,070億円	6,109億円
うち既投資額	1,884億円	3,520億円	3,748億円
進捗率 (事業費ベース)	44% ※平成17年度末時点	69%	61%

※トンネル工事等が順調に進捗した場合



### 3 事業の概況 ②【参考】事業計画の変更(1)

#### 1. 事業期間の延伸について

○地盤変状に伴う地盤改良工法の変更検討やその影響により、工事工程の見直しを行い、事業期間を延伸する。

	H18	~H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14※	備考
	2012	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
関係機関協議	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■							
用地取得	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■								
準備工事			■	■	■	■	■											仮堤防工事 支障物撤去工事 埋設物移設工事 等
本体工事					■	■	■	■	■									トンネル工事 橋梁工事
設備工事等							■	■	■	■	■			■	■	■	■	設備工事 舗装工事 等
関連プロジェクト							★			★				★				

★ うめきた新駅開業 (予定)      ★ 大阪・関西万博  
★ IR開業 (予定)

※トンネル工事等が順調に進捗した場合

■ 前回再評価時  
■ 今回再評価時

### 3 事業の概況 ②【参考】事業計画の変更(2)

## 2. 事業費の増額について

○地盤変状への対応や現地調査後に判明した各事象への対応などにより、事業費を増額する。



(単位：億円)

項目	事業費増額の理由	増額
地盤変状への対応	・地盤変状に伴う地盤改良工法の変更	428
現地調査後に判明	・現地詳細調査に基づき地盤改良範囲（固結改良の深さ）等を変更 ・新たに発見された地中障害物の撤去 等	424
工事費の高騰	・物価変動に伴う工事費の高騰	207
コスト縮減	・土壌汚染土処分量の削減 等	▲20
合計		1,039

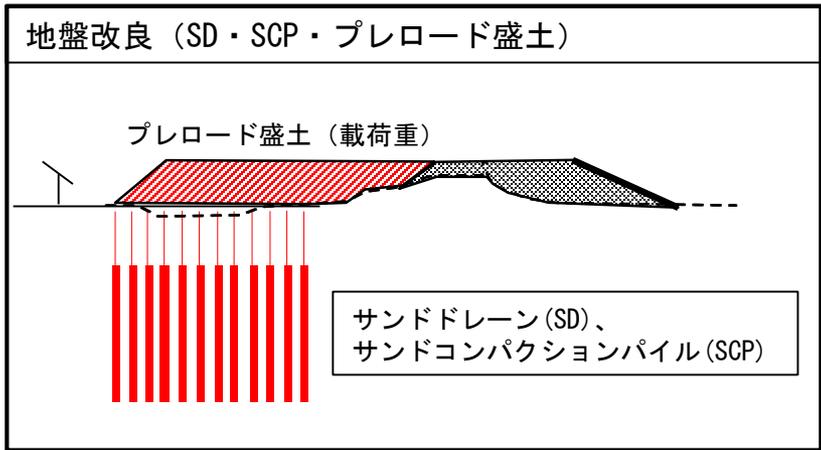
### ■地盤変状に伴う地盤改良工法の変更

#### 変更概要

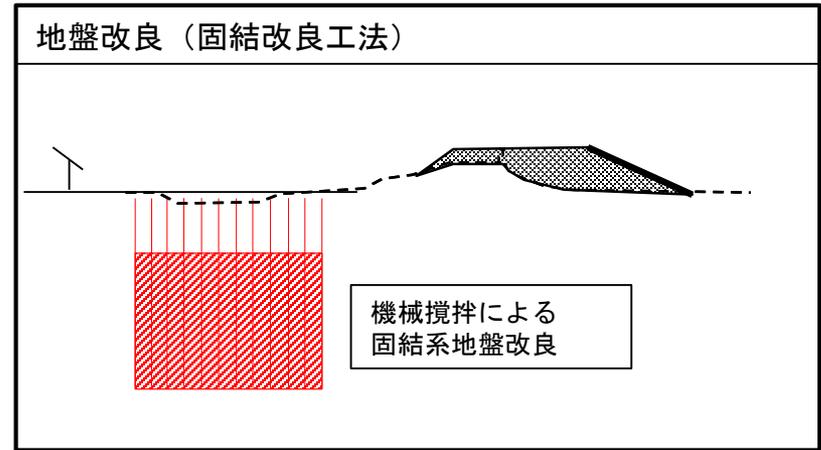
- ・地盤改良工（サンドコンパクションパイル）の施工時に2工区において地盤変状が確認された。
- ・現在の工法では施工が継続できなくなるリスクが判明。
- ・学識経験者等の意見を踏まえたうえで、施工方法の見直しを含めた対応策の検討を実施した結果、固結改良工法に変更する。



#### 当初計画



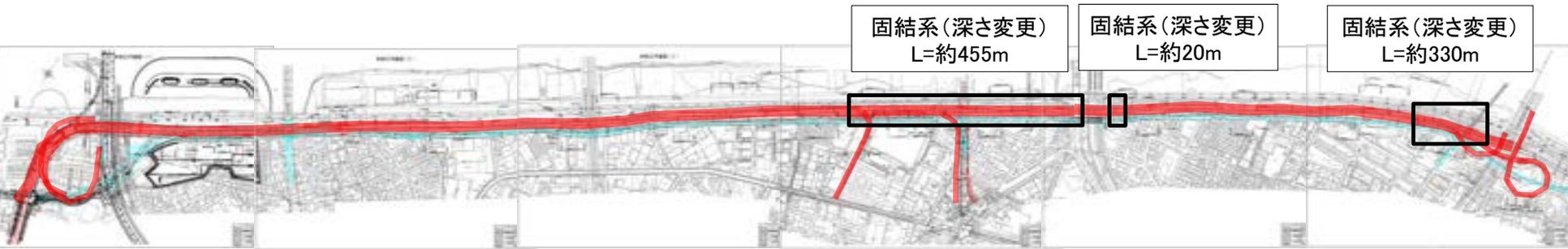
#### 変更計画



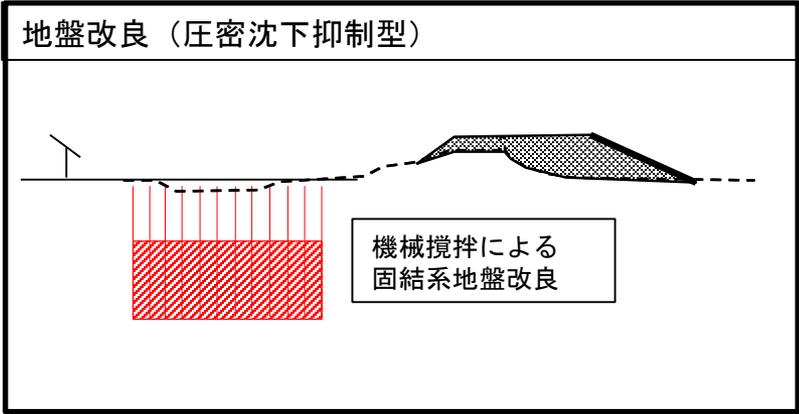
### ■地盤改良範囲(固結改良の深さ)の変更

#### 変更概要

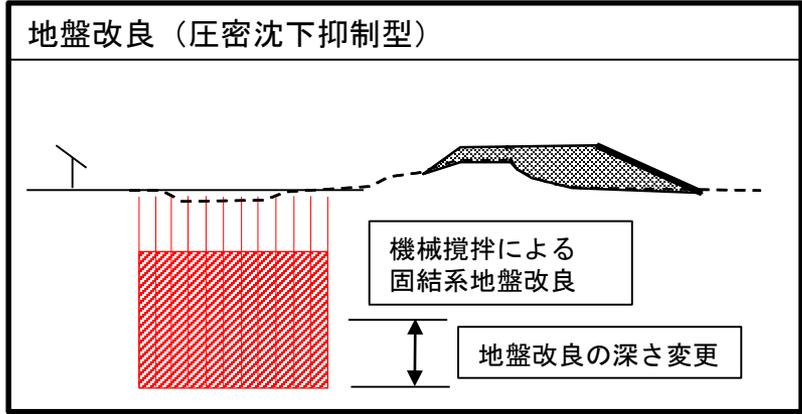
・現地詳細調査(追加土質調査)を実施した結果、当初設計時に想定していた地盤改良の深さより深い位置まで軟弱地盤が存在していることが判明したため、地盤改良の深さを変更する。



#### 当初計画



#### 変更計画



### ■地中障害物の撤去

**変更概要**

土留鋼矢板打設等の施工時に当初想定していなかった地中障害物が確認され、その撤去・処分が追加となった。

一般部

- 撤去物
- ・根固め石、木杭等



交差部

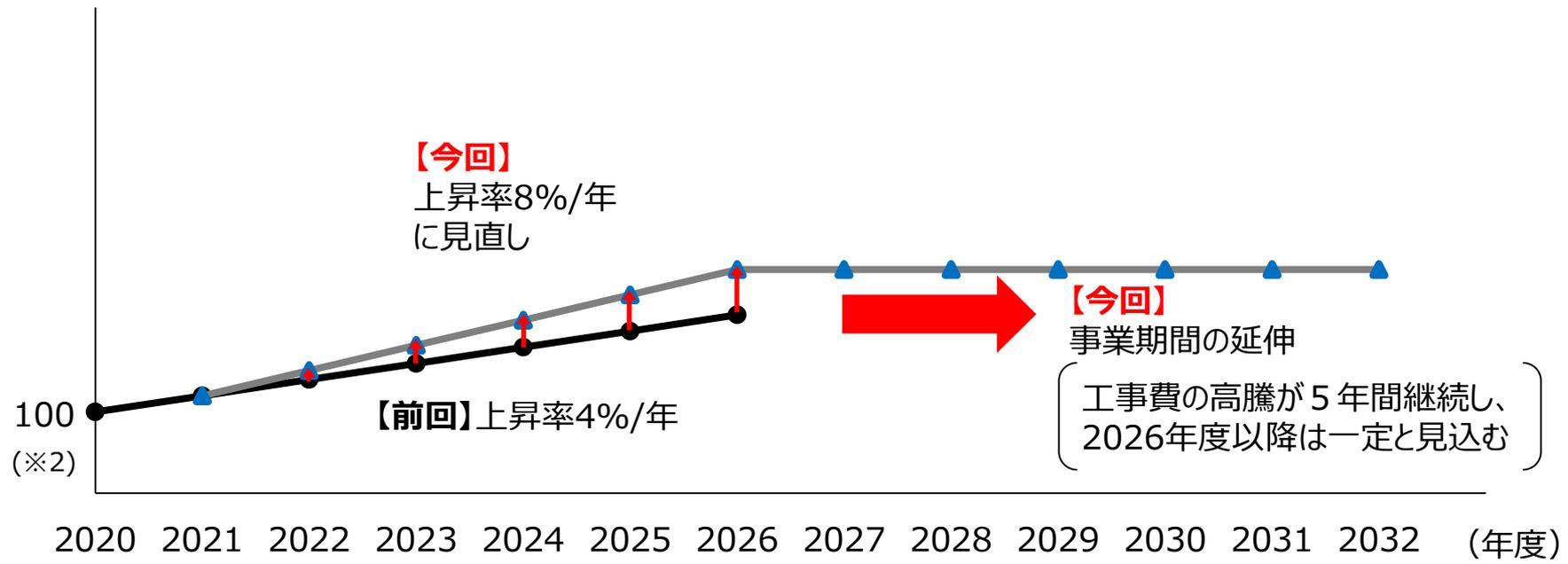
- 撤去物
- ・鋼矢板、H型鋼等



### ■ 工事費の高騰による事業費の変更

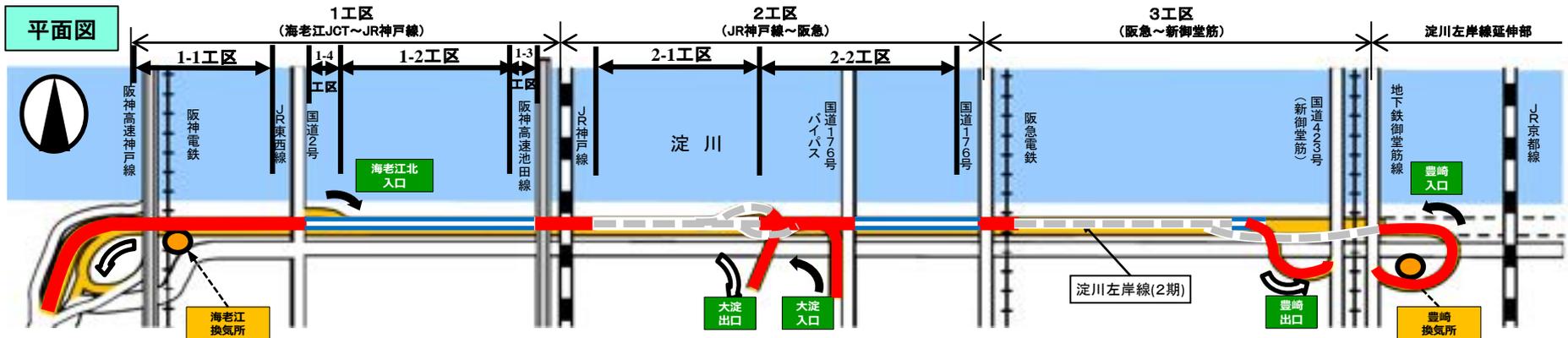
**変更概要**

- ・近年の物価高騰により、前回、2020年度(R2)増額時に2026年度(R8)まで想定していた工事費高騰リスク（上昇率4%/年※1）を上回っているため、直近5年（2016年度末～2021年度末）の上昇率8%/年に見直し、2020年度(R2)増額時からの上振れ差分及び事業期間延伸分の工事費高騰リスクを増額する。



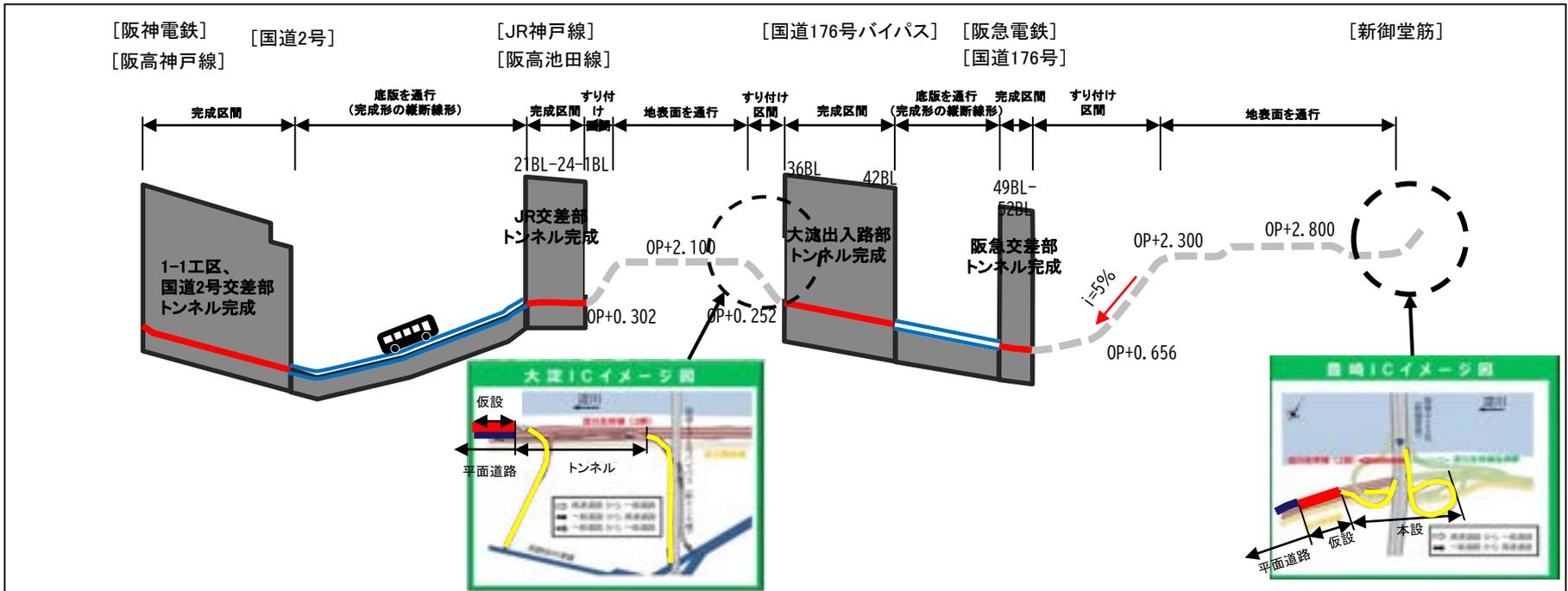
※1 前回の上昇率4%/年は2015年度末～2019年度末で算出  
※2 2020年度の工事費を100としたときの、工事費の高騰をグラフ化したもの

### 3 事業の概況 ④【参考】万博開催時の整備形態(案)



凡例 ■ : トンネル・出入口完成部 ■ : トンネル底板完成部 --- : 平面道路部

#### 縦断面図 (イメージ)



# 3 事業の概況 ⑤事業進捗(工事)

## 淀川左岸線(2期)事業 施工状況

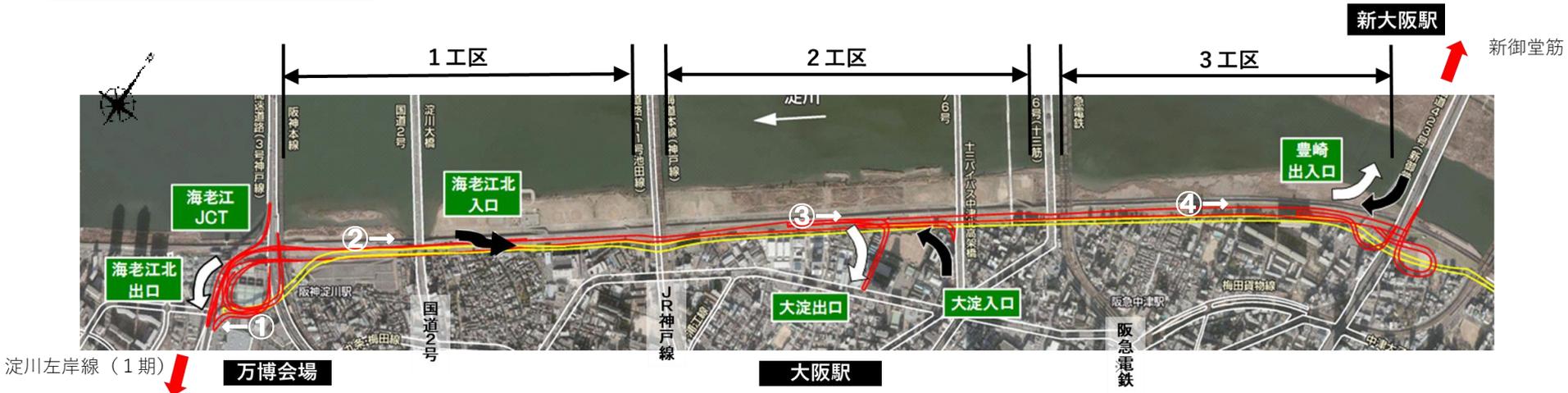
写真: 令和4年8月時点

海老江JCT

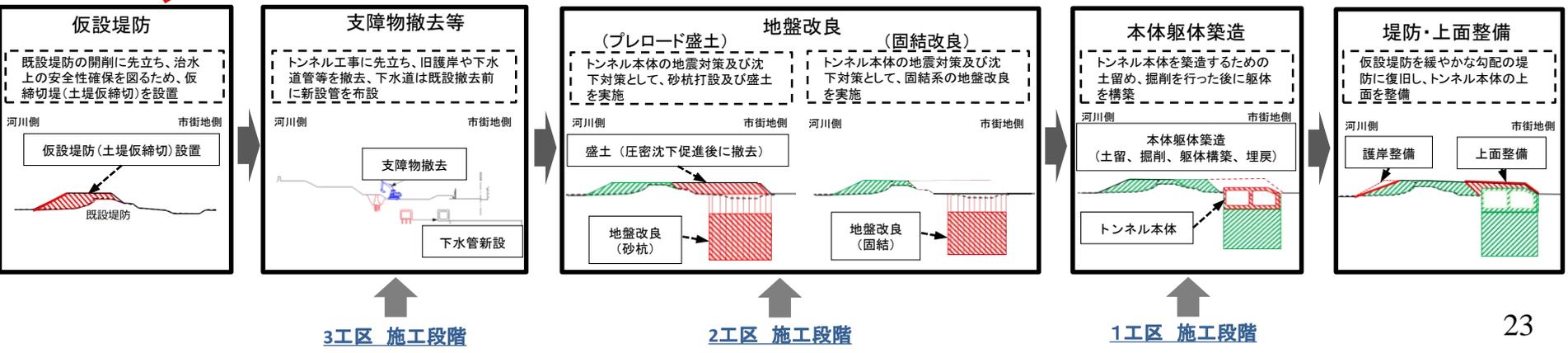
1工区

2工区

3工区

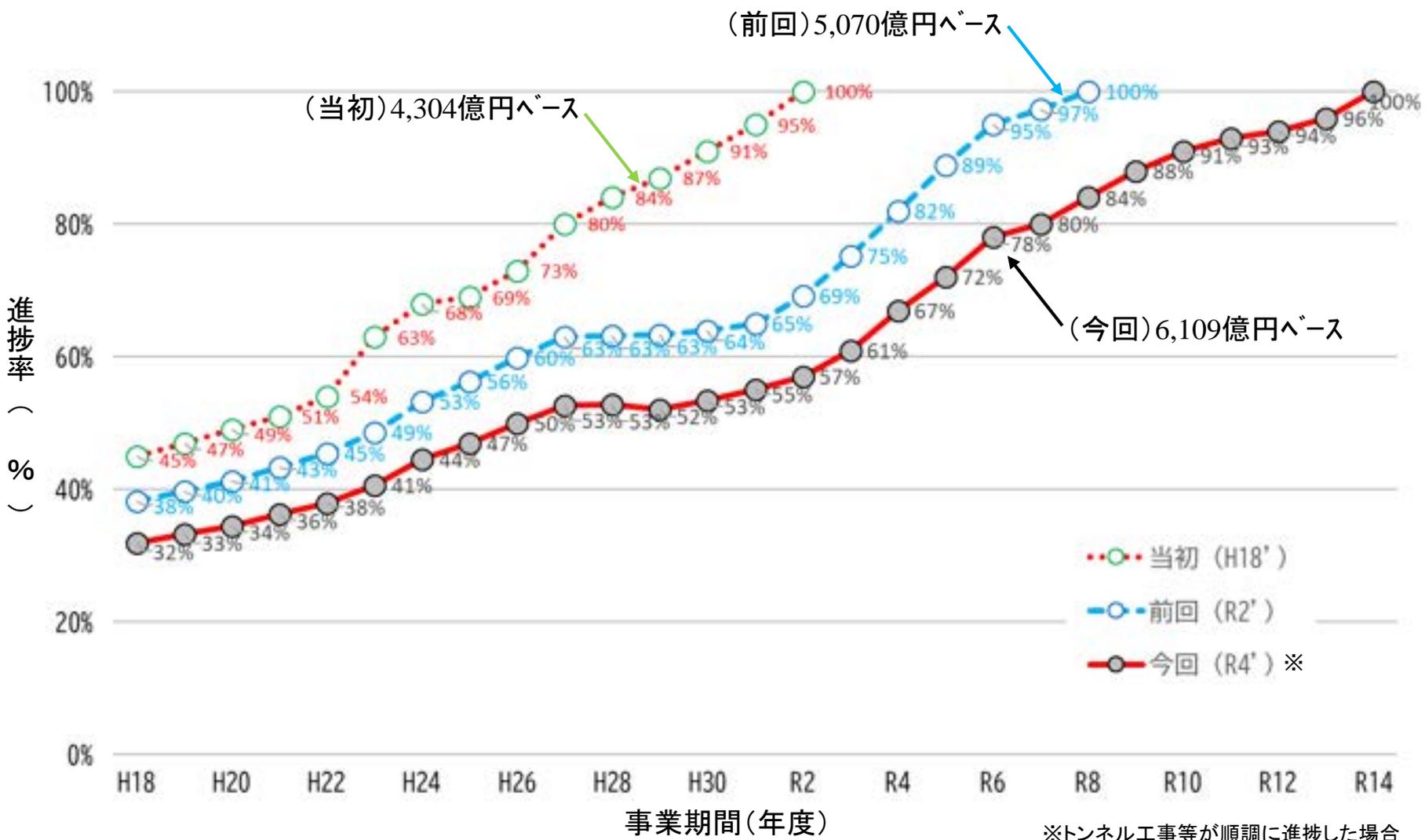


淀川左岸線(1期)



3 事業の概況 ⑥事業費進捗率(全体事業費)

進捗率の推移(事業費ベース)



※トンネル工事等が順調に進捗した場合

## 4 事業の必要性の視点 ①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

- ◆ 「大阪都市再生環状道路」については、淀川左岸線(1期)区間が平成25年5月、大和川線が令和2年3月に供用開始されているほか、淀川左岸線延伸部が平成29年4月に事業化されるなど、関係機関が連携して整備を推進しており、淀川左岸線(2期)区間についても早期供用が求められている。
- ◆ 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いる。臨海部では、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン等の集客施設や大規模物流施設が立地するほか、夢洲への統合型リゾート(IR)についても立地実現に向けて進められている。
- ◆ 夢洲において、2025年大阪・関西万博の開催が平成30年11月に決定され、令和4年6月に策定された「大阪・関西万博来場者輸送基本方針」において万博開催時に淀川左岸線(2期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用することが位置づけられている。
- ◆ 以上の社会経済情勢の変化からも本事業の必要性は高い。

### ◆定量的効果の具体的な内容[効果目的・受益者]

[効果項目]

- ・交通円滑化効果
  - ①走行時間短縮便益
  - ②走行経費減少便益
  - ③交通事故減少便益

[受益者]

- ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会

### ◆費用便益分析[算出方法・分析結果]

[算出方法]

#### ■総便益(B)

- ・国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき3便益を計上  
【3便益:走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

#### ■総費用(C)

- ・事業に関わる事業費と維持管理費を計上

[分析結果]

- ・費用便益比  $B/C=1.3$  (総便益B:12,211億円、総費用C:9,369億円)  
〔淀川左岸線(1期・2期)[延長10.0km]を対象区間として算定〕

### ◆定性的効果の具体的な内容[効果項目・受益者]

[効果項目]

- ・産業・観光・物流分野の発展
- ・都心部の渋滞緩和や市街地環境の改善
- ・災害時などに対するネットワークのリダンダンシー(交通網の多重化)の確保

[受益者]

- ・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会

## 4 事業の必要性の視点 ③【参考】費用便益分析の概要

### ○費用便益分析の結果

#### 1. 便益(B)の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
初年便益(億円)	880	35	3	918
便益総額の現在価値(億円)	11,481	649	81	12,211

#### 2. 費用(C)の算定

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計(億円)	5,792	496	6,288
投資総額の現在価値(億円)	8,930	439	9,369

#### 3. 評価指標の算定結果

社会費用便益比	$B/C=$	1.3
---------	--------	-----

- ◆ 「大阪都市再生環状道路」の整備は、産業・観光・物流分野の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など、大阪の成長にとって非常に重要であり、その一区間を構成する淀川左岸線は必要性の高い事業である。
- ◆ 大阪・関西万博来場者輸送基本方針において万博開催時に淀川左岸線(2期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用することが位置づけられており、アクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与するものである。
- ◆ 費用便益分析の結果、費用を上回る便益を確認できる。



事業の必要性の評価 : A～C

### ◆事業内容の変更状況とその要因

#### 事業費の増額について

(P17～P21に掲載)

#### 事業期間の延伸について

(P16に掲載)

### ◆コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 土壌汚染土処分量の削減などによるコスト縮減について引き続き実施していくとともに、幅広くコスト縮減の可能性を模索し、継続してコスト縮減に努める。

### ◆万博時における暫定利用

- 万博時において、会場へのシャトルバス等のアクセスルートとして利用可能となるように工程を見直し、整備形態を決定。

- ◆ 用地取得率については99%(令和3年度末時点)で、残未取得用地は工事に影響がない箇所となっており、引き続き事業進捗をふまえて用地取得を進めていく。
- ◆ 全工区の工事契約が完了し、今回、各工区の工程を精査し事業計画の見直しをしており、着実に各工事の事業進捗を図っていく。
- ◆ 令和2年度から個別補助事業として採択されており、継続して国費が確保できている。また、令和3年8月に国で決定された2025年に開催される日本国際博覧会(大阪・関西万博)に関連するインフラ整備計画においても、会場へのアクセス向上に資する事業として位置づけられている。



事業の実現見通しの評価 : A

### ◆重点化の考え方

- 政府の都市再生プロジェクトに位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の整備は、産業・観光・物流の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など、大阪の成長にとって非常に重要であり、早期完成に向けて関係機関が連携して推進していることから、その一 구간を構成する淀川左岸線は優先度の高い事業である。
- 建設局運営方針において、交通の円滑化として重点的に取り組む主な経営課題に位置付けており重点的に予算を投資し事業を推進する。
- 都市計画道路の整備について当面10年間の進め方を示す「都市計画道路の整備プログラム」において、淀川左岸線(2期)は優先度の高い事業に位置付けられている。
- 令和2年度から国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されている。
- 令和3年8月に国で決定された2025年に開催される日本国際博覧会(大阪・関西万博)に関連するインフラ整備計画においても、会場へのアクセス向上に資する事業として位置づけられている。

### ◆事業が遅れることによる影響等

- 本事業が遅延すると、産業・観光・物流分野の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など事業効果の発現が遅れる。
- 広範囲にわたる工事に伴う地域住民の生活環境の悪化(工事騒音、振動等)が長期化する。

◆対応方針(案)の選択理由

- 「大阪都市再生環状道路」は、都心部の慢性的な渋滞を緩和するとともに、リダンダンシーの向上などのネットワーク効果のほか、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される道路であり、その一区間を構成する淀川左岸線は、必要性及び優先度の高い事業である。
- 淀川左岸線は、大阪臨海部や内陸部の各拠点間のアクセスを強化し、各拠点の活性化に寄与するとともに、渋滞が発生する環状線等を経由しないルートを形成することによる時間短縮効果や、交通の分散化による平行路線等の渋滞緩和が期待できる。
- 大阪・関西万博来場者輸送基本方針において万博開催時に淀川左岸線(2期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用することが位置づけられており、アクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与するものである。
- 建設局運営方針において重点的に取り組む主な経営課題として位置付けているとともに、国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されており、本事業の優先度は非常に高い。

- ◆ 本事業については、「大阪都市再生環状道路」として整備することで、産業・観光・物流の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保などが図られることから、引き続き事業費確保に努め、事業完了に向け重点的に実施する。  
また、万博開催時においては、シャトルバス等のアクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与することから、万博時において暫定的に利用可能となるよう重点的に実施する。