

大阪府道高速大和川線の評価結果について（意見具申）

平成 16 年 7 月 7 日
大阪府建設事業評価委員会

このたび、事前評価案件である街路事業「大阪府道高速大和川線」について本委員会として審議を行った結果、次のとおり意見具申を行うものである。

本事業は、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通じて、地域社会・経済活動の発展に寄与することを目的としている。

これまで阪神高速道路公団を事業主体として行ってきたものであるが、このたび政府における道路関係 4 公団の民営化という基本的な方針のもとで、その一部区間について、大阪府が事業主体となり街路事業として施行することとなった。

本委員会としては、現地視察を含め審議を行った結果、下記の理由により「事業実施」は妥当と判断する。

ただし、平成 15 年に阪神高速道路公団が公表したコスト削減計画に基づいて算定された事業費について、阪神高速道路公団と調整を行いつつ、道路の安全性や機能を確保したうえで効率的な工法への変更など、大阪府としてさらなるコスト削減に努められたい。

なお、阪神高速道路公団の民営化スキームの確定に伴い現在の事業計画に変更が生じる場合には本委員会に報告されたい。本委員会としては、報告内容を踏まえて再度の審議の必要性も含めて検討することとする。

記

- ・ 本路線の整備により、沿線地域における渋滞緩和はもとより、広域高速道路ネットワークを形成することによる阪神高速道路環状線を中心とする都心部の渋滞緩和、大阪府南部地域から神戸など各方面への所要時間の短縮など利便性の向上、環境面での改善等の効果が期待されることを確認した。

- 本路線は地下構造が基本となっているが、地下構造、掘割構造、高架構造それぞれの事業手法の比較については、単に費用面だけではなく、騒音、景観、大気等の環境や地域社会に与える影響などを踏まえて都市計画決定がなされており、慎重に判断し選択されたものであることを確認した。
- 阪神高速道路本線との高架接続部分（縦断勾配）における排ガス等による環境への影響については、環境影響評価の保全目標を満足するものであることを確認した。
- スーパー堤防事業との一体的整備区間における地下構造部分について阪神大震災クラスの地震に耐え得る設計がなされているとともに、大和川からの津波の影響についても、計画堤防高は想定される最大津波水位を上回り浸水の影響を受けないものであることを確認した。

事前評価審議対象事業

事業名 (所在地)	上位計画・ 優先度	事業を巡る社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)
事業概要	完成予定年		事業効果の定性的分析
<p>(街路) 大阪府道高速大和川線 (堺市・松原市)</p> <p>[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。</p> <p>以下の()内は全体事業区間</p> <p>[街路事業区間の内容] ・延長 3.4km(10.8km) ・事業区間 府道大阪高石線～阪神高速松原線(阪神高速湾岸線～阪神高速松原線) ・幅員 25.8m(標準幅員) ・道路区分 第2種第1級 4車線道路</p> <p>[街路事業区間の事業費] ・事業費 約1,350億円(5,040億円) (内訳) 用地補償費 約340億円(1,785億円) 工事費 約940億円(3,045億円) その他費 約70億円(210億円)</p> <p>うち投資済事業費 約222億円(618億円) (阪神高速道路公団による執行)</p> <p>・維持管理費 約2,327百万円/年</p> <p>[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)</p>	<p>[上位計画] ・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)</p> <p>[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。</p> <p>[完成予定年] 平成22年春供用予定</p>	<p>[諸状況] 阪神高速道路の状況 ・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 大和川線周辺の幹線道路の状況 混雑度(H11年度) 府道大塚堺線 :1.59 府道堺大和高田線 :1.54 府道大阪中央環状線:1.54 関連事業 ・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</p> <p>[地元等の協力体制] ・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>	<p>B/C=2.62 総便益 B=12,618億円 走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益 総費用 C=4,825億円</p> <p>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</p> <p>[安全・安心] 通行車両の安全性の向上 周辺的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。</p> <p>[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。</p> <p>[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。</p> <p>[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、その覆蓋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。</p>

自然環境等への影響と対策	代替案との比較検討	委員会における主な審議内容	評価
<p>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のないものとされた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>（本事業の目的、経緯について）</p> <p>本事業は、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通じて、地域社会・経済活動の発展に寄与することを目的としている。</p> <p>これまで阪神高速道路公団を事業主体として行ってきたものであるが、このたび政府における道路関係4公団の民営化という基本的な方針のもとで、その一部区間について、大阪府が事業主体となり街路事業として施行することとなった。</p> <p>今回のスキームの変更で府の負担は約300億円増となる。</p> <p>（事業効果について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、沿線地域における渋滞緩和はもとより、広域高速道路ネットワークを形成することによる阪神高速道路環状線を中心とする都心部の渋滞緩和、大阪府南部地域から神戸など各方面への所要時間の短縮など利便性の向上、環境面での改善等の効果が期待されることを確認した。 ・交通需要予測については、平成14年度の将来交通量推計に基づき適正に算定されていることを確認した。 <p>（代替案との比較検討について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は地下構造が基本となっているが、地下構造、掘割構造、高架構造それぞれの事業手法の比較については、単に費用面だけではなく、騒音、景観、大気等の環境や地域社会に与える影響などを踏まえて都市計画決定がなされており、慎重に判断し選択されたものであることを確認した。 <p>（環境への配慮について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速道路本線との高架接続部分（縦断勾配）における排ガス等による環境への影響については、環境影響評価の保全目標を満足するものであることを確認した。 <p>（スーパー堤防事業について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スーパー堤防事業との一体的整備区間における地下構造部分について阪神大震災クラスの地震に耐え得る設計がなされているとともに、大和川からの津波の影響についても、計画堤防高は想定される最大津波水位を上回り浸水の影響を受けないものであることを確認した。 ・スーパー堤防事業の同時施行によるトンネル構造の負担増加部分については河川管理者である国の負担となり街路事業として負担とはならないことを確認した。 <p>（事業費について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路大阪泉北線の都市計画廃止に伴い、大和川第2ジャンクションの廃止を検討しており、大和川線の総事業費は今後再精査されることを確認した。 ・大阪府施行部分である街路区間の上部は府道堺松原線、今池下水処理場であり、地下構造部分に係る上部の有効利用が可能な部分がほとんどないことを確認した。 ・平成15年に阪神高速道路公団が公表したコスト削減計画に基づいて算定された事業費について、阪神高速道路公団と調整を行いつつ、道路の安全性や機能を確保したうえで効率的な工法への変更など、大阪府としてさらなるコスト削減に努められたい。 <p>（事業計画の変更時の対応について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速道路公団の民営化スキームの確定に伴い現在の事業計画に変更が生じる場合には本委員会に報告されたい。本委員会としては、報告内容を踏まえて再度の審議の必要性も含めて検討することとする。 	事業実施