

平成29年度新規事業候補箇所説明資料（計画段階評価）

- 一般国道1号 淀川^{さがんせん えんしんぶ}左岸線延伸部 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おける計画段階評価

1. 大阪都市圏の課題

①都心部の渋滞により経済活動が停滞

○大阪都市圏では、都心部の環状線やそこに向かう放射軸路線において慢性的な渋滞が発生（図1、写真1）

○特に阪神高速東大阪線は、渋滞損失時間は全国の都市高速道路の中でもワースト5位となり大きな社会的損失（表1）



※1: 阪神高速道路株式会社資料
※2: 都市再生環状道路に囲まれた地域

図1 大阪都市圏における阪神高速道路の渋滞状況

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	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 ※3	366
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 第二神明接続部～西宮JCT ※3	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 全国ワースト5位	158

※3: 平成28年度に大阪湾岸道路西伸部を事業化
出典: 国土交通省道路局PressRelease(H28.4.28)



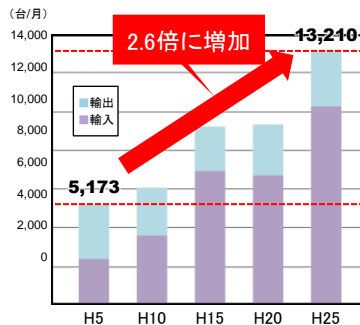
写真1 阪神高速東大阪線の渋滞 (森之宮付近、平成26年11月)

②高まる臨海部と内陸部間の企業活動への対応

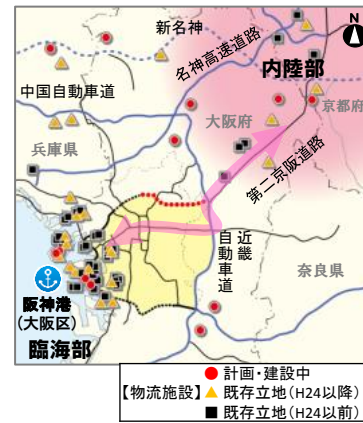
○阪神港は国際コンテナ戦略港湾に指定 (H22)され、大阪区～内陸部へのコンテナ貨物の取扱量が増加(図2)

○臨海部のみならず内陸部にも大型物流施設等の立地が増加(図3)

○これら臨海部と内陸部とのコンテナ貨物等の物流増加に対応した機能の強化が求められている



出典: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査
図2 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



出典: 臨海部・内陸部の物流施設: 国土交通省調べ
図3 臨海部・内陸部に進む物流施設立地

③事故・災害等の緊急時に低い信頼性

○阪神高速大阪港線では、平成27年度に追突等による交通事故が441件発生し、これらによる交通規制時間は271時間、うち通行止めは2日のべ8時間に及ぶ(図6、写真2)

○大阪港線が通行止めの場合、高速道路の代替路がなく、災害発生時には避難・救助活動に支障をきたす恐れがある(図6)



写真2 阪神高速の事故の状況

2. 原因分析

①都心部を回避するネットワークが無く通過交通が集中

○大阪都市圏の外周をつなぐ高速道路が繋がっておらず、用事のない交通が都心部の環状線に集中(図4)

○放射軸路線の約3～5割が大阪都市圏に用事のない交通(図5)

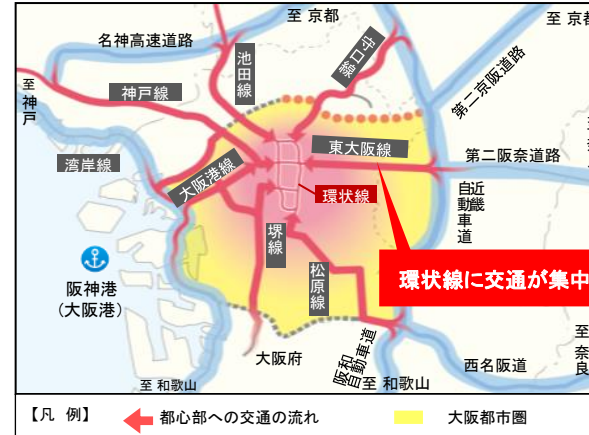
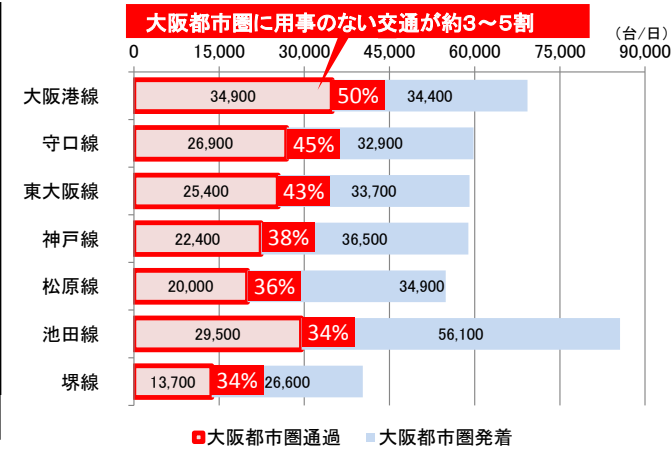


図4 都心部に交通が集中する大阪都市圏の高速道路のネットワーク構造



出典: 阪神高速ETCデータより(平成27年4月～平成28年3月平日データ)
図5 大阪都市圏内の阪神高速各線の交通量の内訳

②臨海部と内陸部とを繋ぐネットワークが不足

○阪神港(大阪区)と内陸部との東西を繋ぐ高速道路は、都心部を通過する経路しかなく、阪神高速環状線などで交通容量の不足により渋滞が発生し、定時性・速達性が確保できていない(図6)

○阪神高速大阪港線の事故発生時には迂回路となる東西方向の高速道路が無いため並行する一般道を利用せざるをえず、一般道に交通が集中

○一般道利用時には所要時間が大幅に増加(図7)

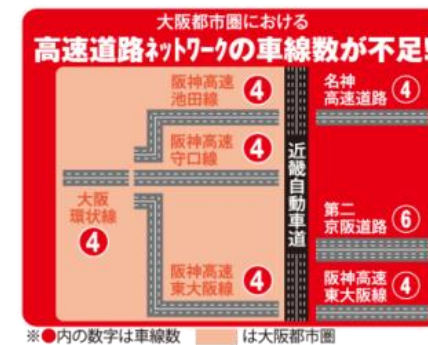
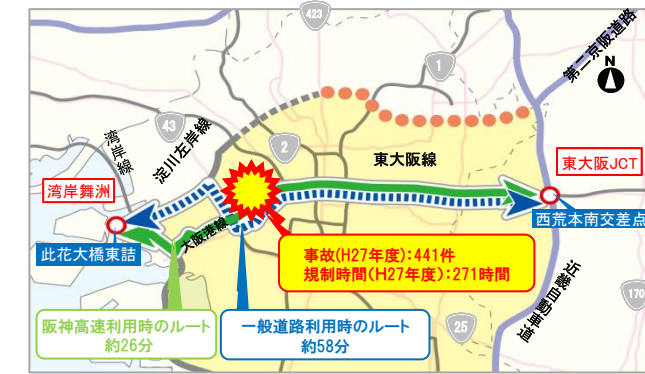


図6 臨海部⇄内陸部の交通容量不足イメージ



出典: 事故件数、規制時間... 阪神高速 大阪港線上下(H27.4～H28.3)の集計
所要時間... 民間プロブデータ(H27.4～H28.3(7～19時平日平均))
図7 大阪港線の事故件数及び規制時間 東大阪JCT付近～湾岸舞洲付近の所要時間

3. 政策目標

①環状道路の整備による都心部への通過交通排除

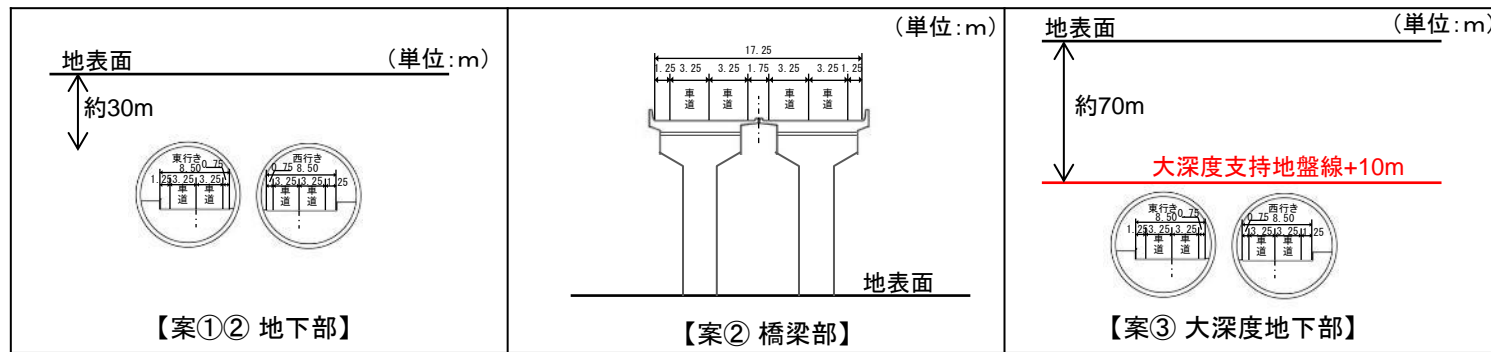
②臨海部と内陸部の物流・開発拠点の連携強化

③代替路確保による信頼性の高い道路網

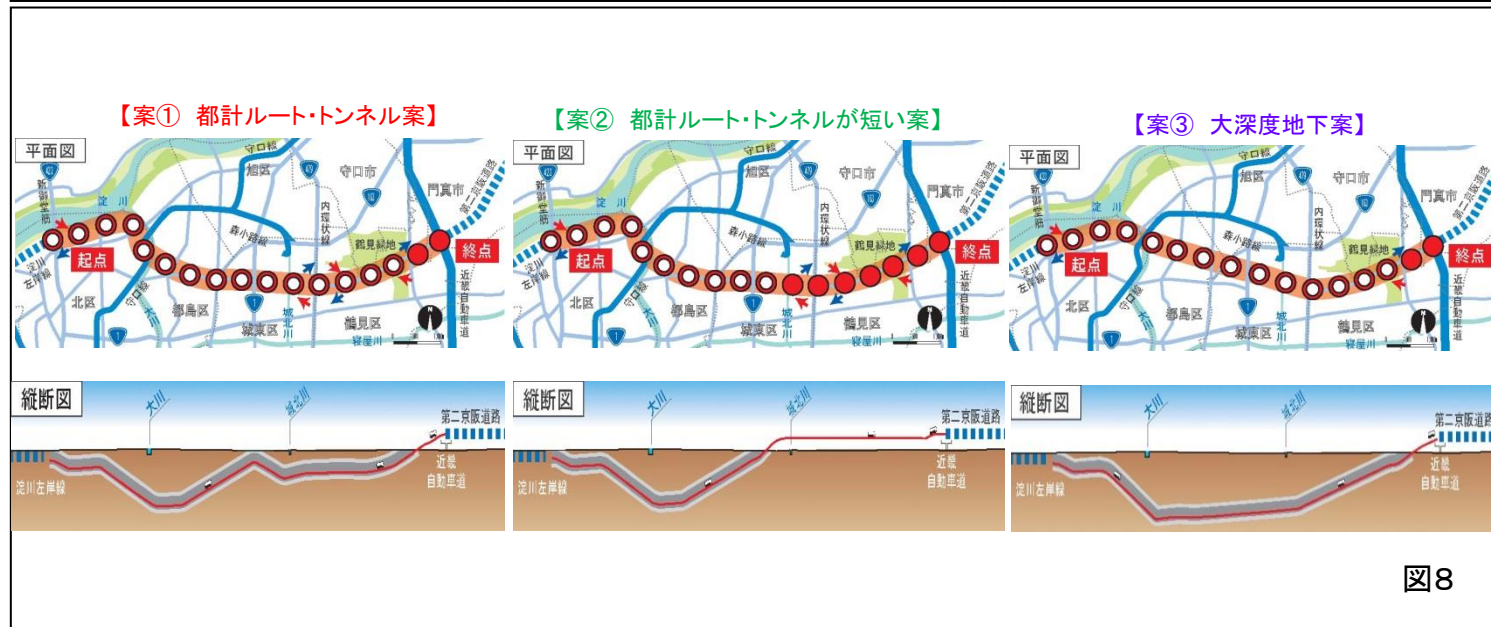
一般国道1号 淀川左岸線延伸部における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸		【案①】都計ルート・トンネル案	【案②】都計ルート・トンネルが短い案	【案③】大深度地下案	
政策目標	環状道路の整備による都心部への通過交通排除	大阪都市圏の外周をネットワーク化することで都心部に用事のない交通が外周に分散			
	臨海部と内陸部の物流・開発拠点の連携強化	臨海部～内陸部間の物流ネットワークが強化され、交通容量が拡大し、定時性・速達性が向上			
	代替路確保による信頼性の高い道路網	高速道路ネットワークの一部として、事故発生時の迂回路機能の確保及び災害時の避難・救援活動を支える輸送ルート機能の確保			
都市再生観点	△	○ △	○ △	○ ○	
沿道配慮の観点	△	× ○ ○	× × ○	○ ○ △	
事業費	×	3案のうち一番高い		○	
総合評価		×		○	



- 対策方針: 案③による対策が妥当**
- ・路線名 : 一般国道1号 淀川左岸線延伸部
 - ・区間 : 大阪府大阪市北区豊崎～大阪府門真市菟島
 - ・概略延長 : 8.7km
 - ・道路規格 : 2種2級
 - ・標準車線数 : 4車線
 - ・設計速度 : 60km/h
 - ・ルート(案) : 図8 案③のとおり



- (参考)当該事業の経緯等
 地元調整等の状況
- H16.3 : PIプロセス着手「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設置
 - H18.12 : 淀川左岸線延伸部有識者委員会が「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を提言
 - H25.1 : 環境影響評価方法書縦覧、地元説明会実施
 - H27.2 : 都市計画(素案)地元説明会実施
 - H27.3 : 都市計画(素案)意見聴取会の開催(大阪市)
 - H27.10 : 都市計画(案)、環境影響評価準備書縦覧、地元説明会実施
 - H28.11 : 都市計画決定、環境影響評価書縦覧
- 地域の要望等
- H27.6 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」設立、国土交通大臣へ速やかな事業着手を要望
 - H28.1 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」から国土交通副大臣へ速やかな事業着手を要望
 - H28.5 : 国土幹線道路部会の意見交換会で大阪府知事と大阪市長が早期整備を要望
 - H28.8 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」から政府及び与党関係者に平成29年度の新規事業着手を要望
 - H28.10 : 関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会、大阪府、大阪市から国土交通省と財務省に平成29年度の新規事業着手を要望
 - H28.11 : 「関西高速道路ネットワーク推進協議会」から政府及び与党関係者に平成29年度の新規事業着手を要望

図8