

南港中出入路の事後評価

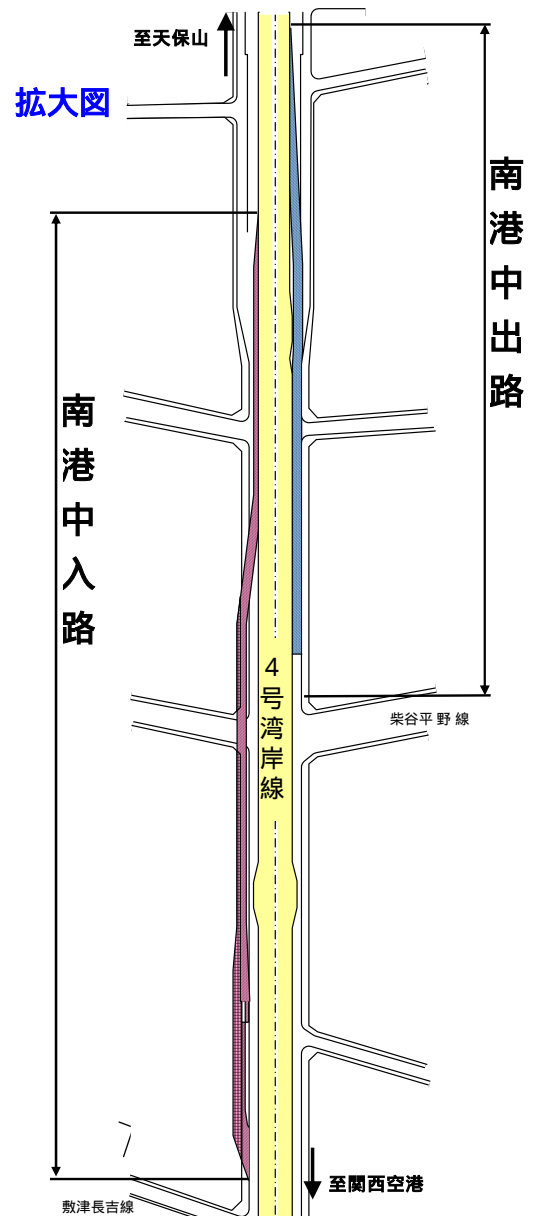
説明資料

高速道路改築事業（南港中出入路増設）

1. 事業概要

4号湾岸線南港中出入路は、南港南地区にある港湾施設等の利用利便性の向上、及び南港北出入口の交通渋滞の緩和を目的とし、出路は平成11年2月に、入路は平成11年3月にそれぞれ供用された。

- 《事業区間》 (南港中出路) 大阪市住之江区南港東4丁目
(南港中入路) 大阪市住之江区南港東2丁目
- 《事業延長》 (南港中出路) 約450m
(南港中入路) 約840m
- 《総事業費》 約63億円



2 . 事業経緯

平成 5年12月 都市計画決定

(都市計画決定時における交通量：16千台/日(出入口計))

平成 6年 7月 基本計画の指示

平成 6年11月 工事实施計画書の認可

当初計画書における完成年 平成9年

当初計画書における事業費 47億円

平成 6年12月 工事開始公告

平成11年 2月 工事完了公告(南港中出路)

平成11年 3月 工事完了公告(南港中入路)

平成11年 2月 供用開始(南港中出路)

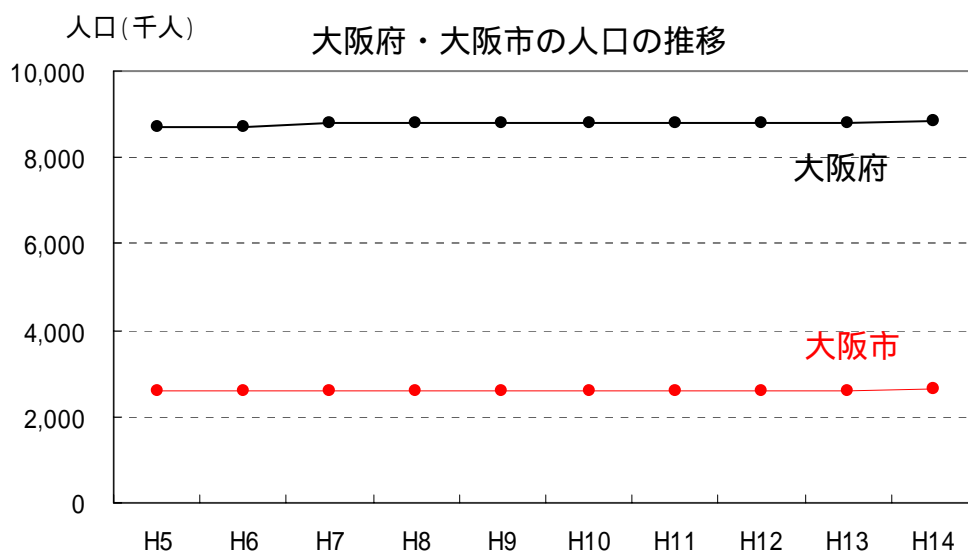
平成11年 3月 供用開始(南港中入路)

3. 社会経済情勢の変化

(1) 人口・産業等の社会経済状況の変化

1) 人口の推移

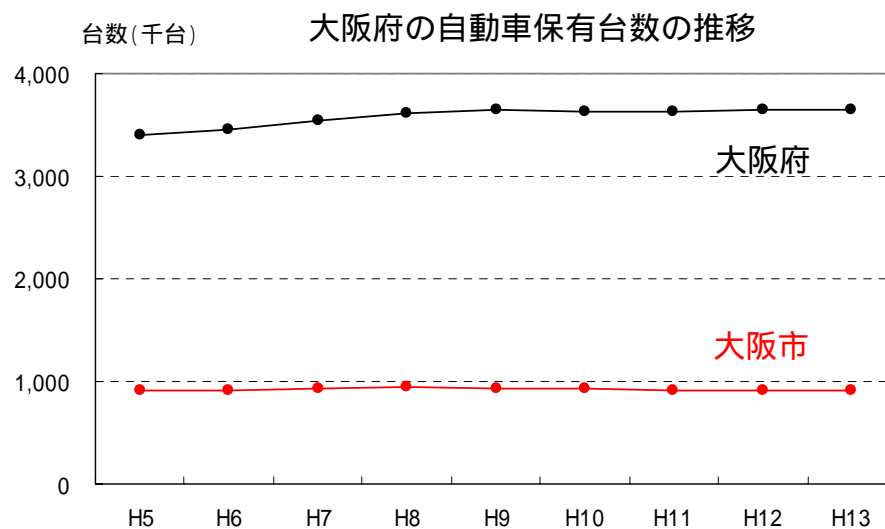
南港中出入口の沿線である大阪市の人口は平成5年以降大きな変化はなく、ほぼ一定の水準を維持している。



(出典：大阪府統計年鑑 (H5 ~ H14 年度))

2) 自動車保有台数の推移

大阪市の自動車保有台数は平成5年以降大きな変化はなく、ほぼ一定の水準を維持している。

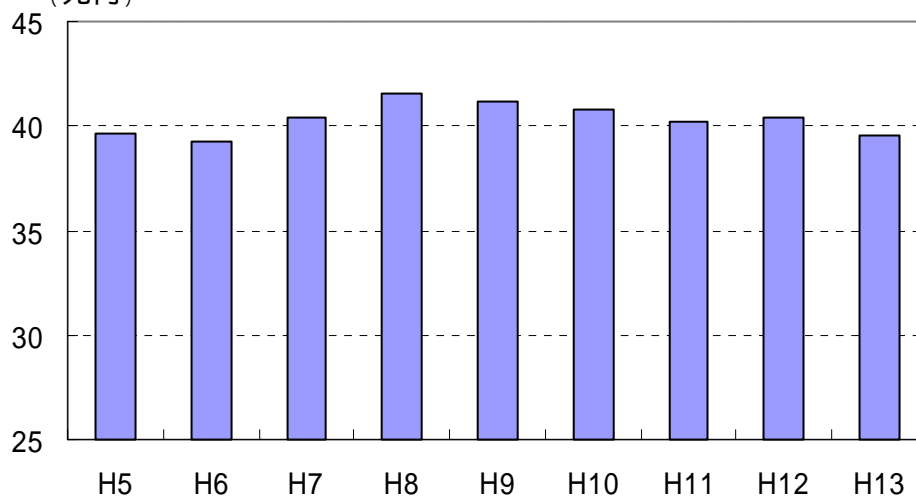


(出典：大阪府統計年鑑 (H5 ~ H14 年度))

3) 経済情勢の変化

景気動向は、日本経済がバブル崩壊後、平成7年から8年にかけて各種景気刺激策が実施され回復の兆しもあったが、平成9年以降、金融不安等による景気の後退がみられた。
大阪府では、バブル崩壊前までは域内総生産が順調に伸びていたが、それ以降は伸びが鈍化し、平成9年には減少に転じている。

域内総生産
(兆円)



(出典：大阪府統計年鑑 (H5～H14年度))

4 . 事業評価の結果

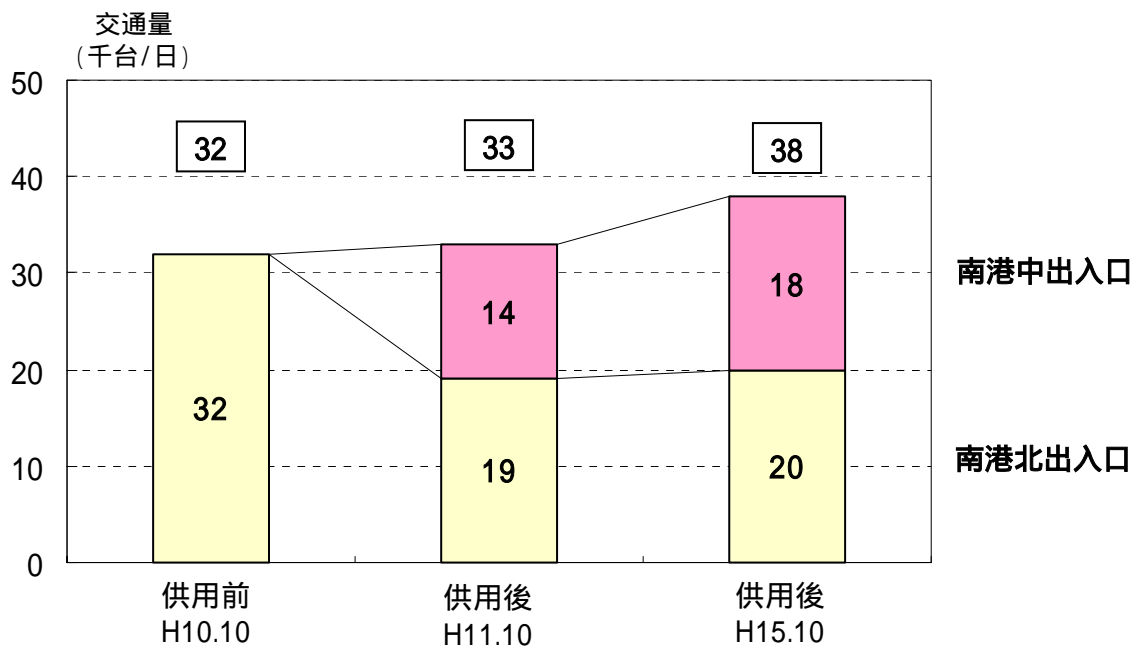
4 - 1 事業の効果

(1) 整備効果

交通量の状況

南港中出入口では、供用直後が約 14 千台/日、平成 15 年が約 18 千台/日と増加している。

南港中出入口が増設されたことにより、南港北出入口の交通量は約 12 千台～13 千台/日減少した。



実績値：阪神高速道路公団トラフィックカウンターデータ（平日平均）

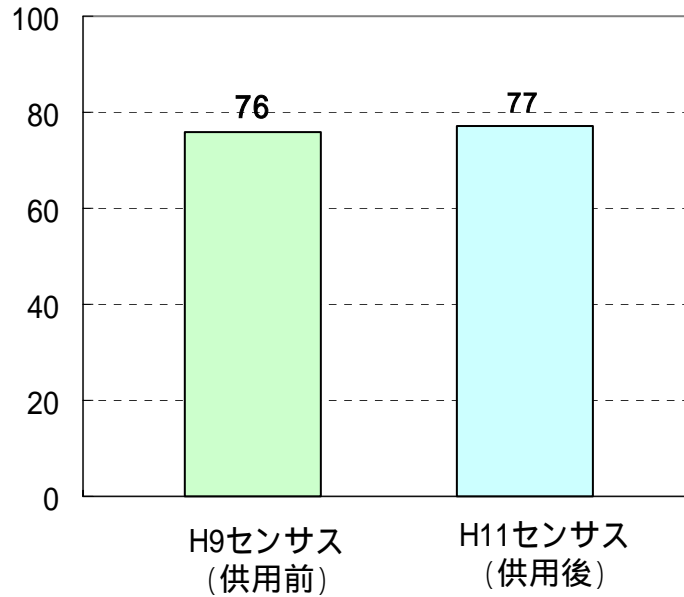


旅行速度の状況

南港中出入口の供用前後で、4号湾岸線における道路交通センサス平日ピーク時走行速度はいずれも75km/h程度であり、円滑な走行が確保されていると考えられる。

速度

観測：大阪市住之江区南港東4丁目



実績値：道路交通センサスデータ

交通事故の状況

南港北入口では、南港中出入口の供用後の事故件数が減少している。

単位：件

区 間		供用前	供用後	
		H10 年度	H11 年度	H14 年度
4号湾岸線 (北行)	南港北入口	11	4 (7)	5 (6)
	南港中入口	-	3	4
	入口計(参考)	11	7 (4)	9 (2)

単位：件

区 間		供用前	供用後	
		H10 年度	H11 年度	H14 年度
4号湾岸線 (南行)	南港北出口	2	2 (0)	2 (0)
	南港中出口	-	0	1
	出口計	2	2 (0)	3 (1)

単位：件

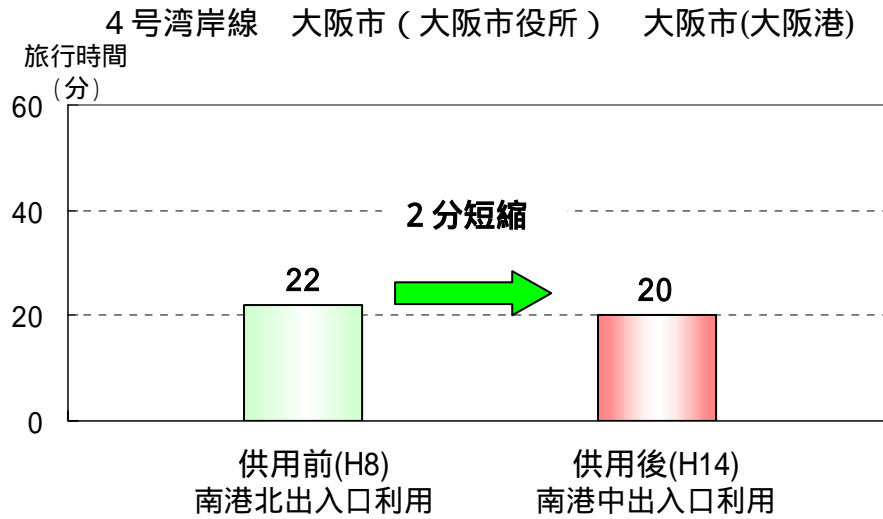
区 間		供用前	供用後	
		H10 年度	H11 年度	H14 年度
4号湾岸線 (合計)	南港北出入口	13	6 (7)	7 (6)
	南港中出入口	-	3	5
	出入口計	13	9 (4)	12 (1)

実績値：阪神高速道路公団交通管理統計

注) 表中下段()内の値は、供用前との差を示している。

旅行時間の状況

南港中出入口の供用により、大阪市役所から大阪港南港間の旅行時間は、供用前後において2分短縮している。

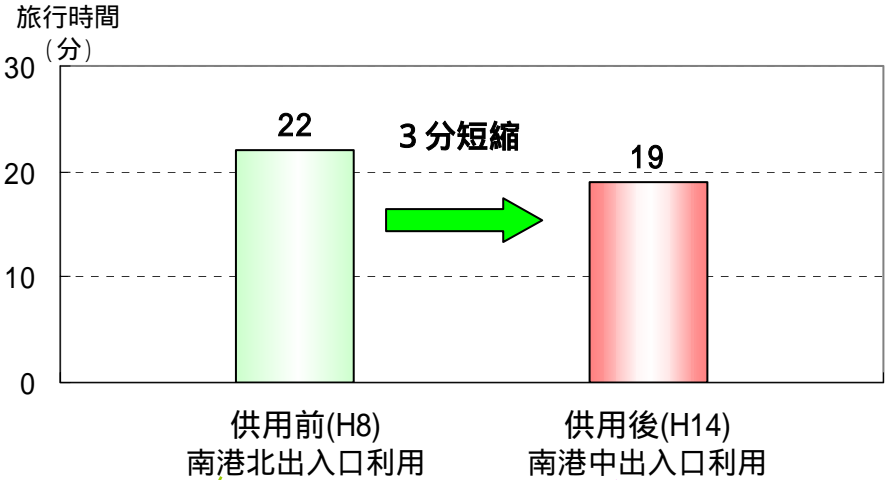


算定値：阪神高速道路公団走行速度調査データをもとに算定

注) 往復平均値による比較

南港中出入口の供用により、大阪市役所から南港フェリーターミナル間の旅行時間は、供用前後において3分短縮している。

4号湾岸線 大阪市（大阪市役所） 大阪市（南港フェリーターミナル）



算定値: 阪神高速道路公団走行速度調査データをもとに算定

注) 往復平均値による比較

4 - 2 環境の状況

(参考)

並行区間から4号湾岸線に転換したと推定される交通の走行速度向上による周辺大気への影響の変化は以下のとおりであり、一定の効果が発現しているものと推測される。

項目	供用前 (南港大橋利用)	供用後 (4号湾岸線利用)	削減量	削減率
走行速度(km/h)	40 ²	77 ³	-	-
CO ₂ (t/年)	3,465.7	3,016.9	448.8	12.9%
NO ₂ (t/年)	13.7	13.0	0.7	5.1%
SPM(t/年)	1.3	1.0	0.3	23.1%

(南港中出入口～南港北出入口)間において南港大橋利用から4号湾岸線利用への転換交通(13千台/日:推計値)を対象とした排出量の変化。

- 2 南港大橋の旅行速度を40 km/hと仮定。
- 3 道路交通センサス調査データ(平成11年)

5 . 費用便益分析結果

費用便益比 $B / C = 1.48$

(国土交通省「費用便益分析マニュアル(平成15年8月)」による)

路線供用開始後40年間に渡って発生が予想される便益、費用の総額を比較
(平成15年時点で現在価値化)

便 益

単位：億円

	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
基準年	平成15年			
基準年における 現在価値	1,402	102	77	1,582

費 用

単位：億円

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成15年		
基準年における 現在価値	79	28	107

B / C 算出

$$\begin{aligned}
 B / C &= \text{便益の現在価値の合計} / \text{費用の現在価値の合計} \\
 &= 1,582 \text{ 億円} / 107 \text{ 億円} \\
 &= 1.48
 \end{aligned}$$

6 . 事業遅延によるコスト増及びその理由

事業遅延によるコスト増

- ・費用増加額 : 12 億円
- ・便益減少額 : 158 億円

当初計画に基づいた場合と実績に基づいた場合とでの、事業費及び維持管理費の総額
(評価時点に現在価値化)の差額

遅延した期間に発生が期待された便益の総額(評価時点に現在価値化)

事業遅延の理由

当初予測より多くの支障物件の判明、関係機関との調整の難航、代替歩道の整備(大阪市事業)に要する用地買収の難航等による。

7 . 対応方針（案）

7 - 1 今後の事後評価の必要性

南港中出入口の供用により、以下のような事業効果が発揮された。

南港南地区にある港湾施設等への交通利便性の向上が図られたこと。具体的には以下のとおり。

- ・ 南港北出入口の交通が分散されたこと。
南港北出入口から南港中出入口に交通が転換したことにより、南港南地区の大気状況の改善に寄与したこと。

以上より、事業効果が発揮されていると考えられるため、今後の事後評価の必要性は、特に認められない。

7 - 2 改善措置の必要性

南港中出入口は、事業効果が発揮されており、「改善措置」を講じる必要性は特に認められない。

7 - 3 同種事業の計画・調査のあり方や評価手法見直しの必要性

南港中出入口の事業評価は、新規採択時評価、再評価が行われていないが、事後評価としては適切な評価を行ったと考えているため、「同種事業の事業評価手法」を見直す必要性は特に認められない。

客観的評価指標（事後評価）根拠

参考資料

事業名	高速道路改築事業（南港中出入路増設）
事業主体	阪神高速道路公社

事業採択の前提条件を確認するための指標		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	費用便益比 = 14.8
事業の効果や必要性を評価するための指標			
政策目標		指 標	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率	
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善状況	
		当該路線の整備によるバス路線の利便性の向上の状況	
		新幹線駅へのアクセス向上の状況	
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況	大阪市 大阪南港トロッカー-ミナ間：供用前（南港北出入口）22分 供用後（南港中出入路）20分（ 2分）
		農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	阪神都市圏における農水産品流通量の5割以上の物流を担う阪神高速道路ネットワークに接続
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		三大都市圏の環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	国土・地域ネットワークの構築	地域高規格道路の位置づけあり	当該路線は地域高規格道路の位置づけ
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
	個性ある地域の形成	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
		鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		大阪湾ベイエリア開発整備	
主要な観光地へのアクセス向上による効果		大阪市 南港海水浴場間：供用前（南港北出入口）36分 供用後（南港中出入路）30分（ 6分）	
2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況	南港フェリーターミナル 国立病院大阪医療センター間：供用前（南港北出入口）23分 供用後（南港中出入路）19分（ 4分）
	安全な生活環境の確保	並行区間等における交通量の減少による安全性の向上の状況	南港北出入口の交通量減少
3. 安全	災害への備え	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線としての機能の状況	路線ではないが、阪神高速 4号湾岸線南港北出入口、三宝出入口等の代替出入口となり得る
4. 環境	地球環境の保全	並行する高速ネットワークの代替路線としての機能の状況	路線ではないが、阪神高速 1 5号堺線住之江出入口等の代替出入口となり得る
		対象道路の整備により、削減される自動車からのCO ₂ 排出量	阪神高速4号湾岸線沿道(大阪市住之江区):(448.8/年)
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO ₂ 排出削減率	阪神高速4号湾岸線沿道(大阪市住之江区):(0.7/年)
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	阪神高速4号湾岸線沿道(大阪市住之江区):(0.3/年)
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
その他、環境や景観上の効果			
5. その他	他のプロジェクトとの関係	他機関との連携プログラムに関する効果	
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

記入要領
 ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
 ・道路種別により評価項目は適宜変更
 ・効果が認められる評価項目は を に変更
 ・印の評価項目については定量的評価の結果を記載