

No. 4

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第4回)

一般国道1号

桜宮拡幅

平成20年2月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□ 事業の目的	1
□ 計画の概要	2
□ 事業の経緯及び進捗	3
1. 事業の経緯	3
2. 事業の進捗	3
3. 関係機関との調整等	3
4. 現在の状況	5
□ 事業を取り巻く社会状況および整備効果	6
1. 社会的背景	6
2. 交通混雑の緩和	9
3. 交通事故対策	11
4. 快適で安全な歩行空間の確保	12
5. 地域の活性化	13
6. 地域における計画	14
7. 大阪の新たなシンボル（新銀橋）が完成	15
8. 完成を祝う市民の声	16
□ 費用便益比の算定	17
□ コスト縮減や代替案立案等の可能性	19
□ 対応方針	20

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 快適で安全な歩行空間の確保
- 地域の活性化

一般国道1号は、東京都中央区から大阪府大阪市に至る主要幹線道路であり、大阪府下においては、大阪都心部と大阪北東部を結ぶ重要路線です。

桜宮拡幅区間は大阪都心部と大阪北東部を隔てる大川（旧淀川）を渡る数少ない路線であるため、慢性的な渋滞が発生しています。

本拡幅事業は、国道1号の東野田交差点から東天満交差点までの0.7kmについて、交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化を目的とした事業で、現道幅員22m（4車線）から40m（6車線）に拡幅し地域の方々がより一層親しみやすく、かつ使いやすい道路となるよう整備を進めています。

桜宮拡幅



計 画 の 概 要

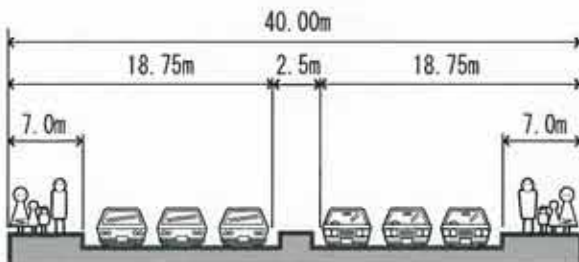
- ・ 起 終 点 自) おおさか ふ おおさか し みやこじま く あみじまちょう 大阪府大阪市都島区網島町
 至) おおさか ふ おおさか し きた く てんまいっちょうめ 大阪府大阪市北区天満1丁目
- ・ 計 画 延 長 $L=0.7\text{ km}$
- ・ 幅 員 $W=40\text{ m}$ (一般部)
- ・ 構 造 規 格 第4種第1級
- ・ 設 計 速 度 60 km/h
- ・ 車 線 数 6車線
- ・ 全 体 事 業 費 約280億円

計 画 図

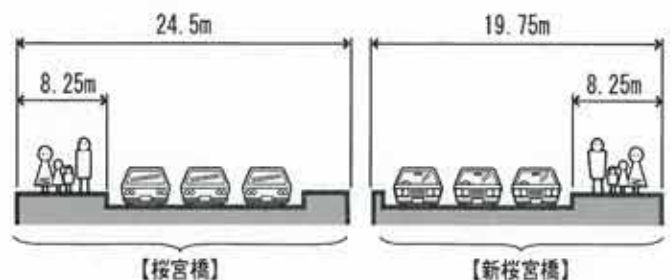


標 準 断 面 図

〔一般部〕



〔橋梁部〕



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

大阪のメインストリートとなる曾根崎通り(東野田～野田阪神間)は、大阪市街路事業、及び本事業で40mに拡幅整備しており、街路事業区間は平成13年春に完成しました。

現在は、ほぼ事業は完了しており、新桜宮橋に交通を切り替えた上で桜宮橋(通称：銀橋)を通行止めにし、補修及び耐震補強工事を行っています。

- ・都市計画決定：昭和25年3月
- ・事業化：昭和63年度
- ・用地着手：昭和63年度
- ・工事着手：平成11年度
- ・一部部分供用：平成13年3月 L=0.2km
- ・新桜宮橋暫定供用：平成18年12月

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率：97% (平成18年度末現在)
- ・用地取得率：100% (平成10年度完了)

3. 関係機関との調整等

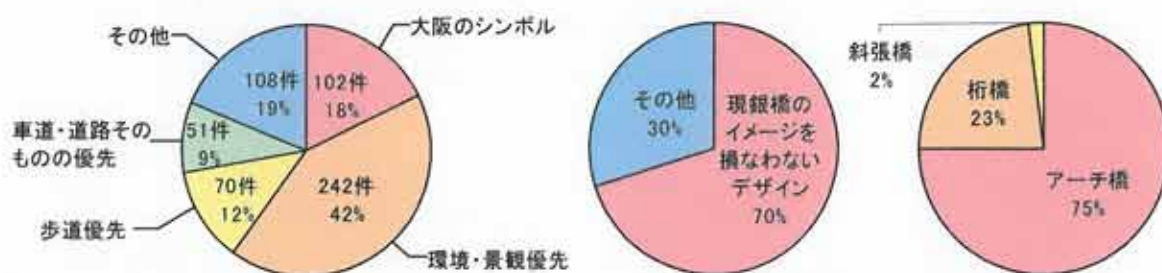
【新桜宮橋のデザイン】

新桜宮橋のデザインは市民の皆さんから頂いた意見を参考に、有識者からなる「新桜宮橋デザイン検討委員会」によって決定されました。

◆市民からのご意見

「アーチ橋」への支持が大多数を占めました。

- ①新桜宮橋に期待すること ②新桜宮橋のデザインについて



◆デザイン検討委員会（第1回H12.8.2、第2回H12.9.27、第3回H12.11.27）

委員会のメンバー（委員長：堀井 良殷）



- 安藤 忠雄（建築家、東京大学教授）
- 井上 龍介（大阪都市計画研究会会員）
- 佐伯 彰一（財団法人 土木研究センター 常務理事）
- 津田 和明（社団法人 関西経済連合会 文化委員会 委員長）
- 堀井 良殷（財団法人 大阪21世紀協会 理事長）
- 岩本 康男（大阪市都市計画調整局長）
- 佐野 正道（建設省近畿地方建設局 道路部長）

（敬称略、役職は委員会当時）

◆委員会での主な決定事項

○形式

市民の意見として「アーチ橋」への支持が全体の3/4を占めたことを踏まえ、新桜宮橋の形としては、現銀橋とおなじく「アーチ橋」となりました。

○アーチのデザイン

河川防災上、新桜宮橋の橋脚の間は、銀橋よりも広い間隔が必要になり、それに伴ってアーチ部の長さも長くなります。新橋のデザインは現在のイメージも活かしつつ、技術の進歩も実感できる新しい形状とし、スレンダーなアーチ橋となりました。



4. 現在の状況（平成19年11月現在）



①大川右岸より左岸を望む



②東野田交差点から大阪都心部を臨む



事業を取り巻く社会状況および整備効果

1. 社会的背景

【中心市街地との連携】

大阪市北区は、梅田などの中心市街地が存在するところです。北区の昼間人口は夜間人口の約4倍です。これは、北区内の事業所への通勤等により増加していると考えられます。

国道1号の桜宮拡幅区間は、市内の拠点である梅田とビジネスパークとして再開発された京橋（OBP）や大阪北東部を結ぶ重要な路線です。

また、桜宮拡幅区間は、18km程度の比較的短いトリップの交通を多く受け持ちます。



資料：平成17年国勢調査



資料：平成17年度道路交通センサス

【曾根崎通り整備計画】

桜宮拡幅事業区間は曾根崎通りの一部であり、「曾根崎通り整備計画」に基づき整備を行っています。

- ◆平成2年11月～平成3年5月
「大阪アクティブストリート委員会」(3回開催)
- ◆平成3年9月2日 「曾根崎通り整備」の記者発表
- ◆平成8年8月～平成9年3月
「曾根崎通り整備検討委員会」(2回開催)
「曾根崎通り整備計画」策定
 - ・樹種は「ケヤキ」、車道照明灯・交通標識・歩道舗装・歩道の空間構成など基本的な考え方を整理
 - ・桜宮拡幅区間は「安らぎ生活ゾーン」の一部

【計画策定後の取り組み】

- ◆平成9年8月～平成9年12月
「曾根崎通りサイン計画に関する懇談会」(3回開催)
 - ◆平成12年3月～平成13年
「曾根崎通りまちづくり懇談会」
 - ・駐輪場設置等の検討実施
- 〔曾根崎通りと御堂筋で形成される交通軸〕



【周辺の行事施設等】

桜宮橋周辺は、桜の通り抜けの造幣局や重要文化財の泉布観があります。また、日本三大祭である天神祭では、大川に多くの船が行き交う船渡御や大川に映る奉納花火など、火と水の祭典と呼ばれ、各地からの人々で桜宮橋は大いに賑わっています。

①重要文化財泉布観（せんぷかん）



②造幣局の桜の通り抜け



③天神祭



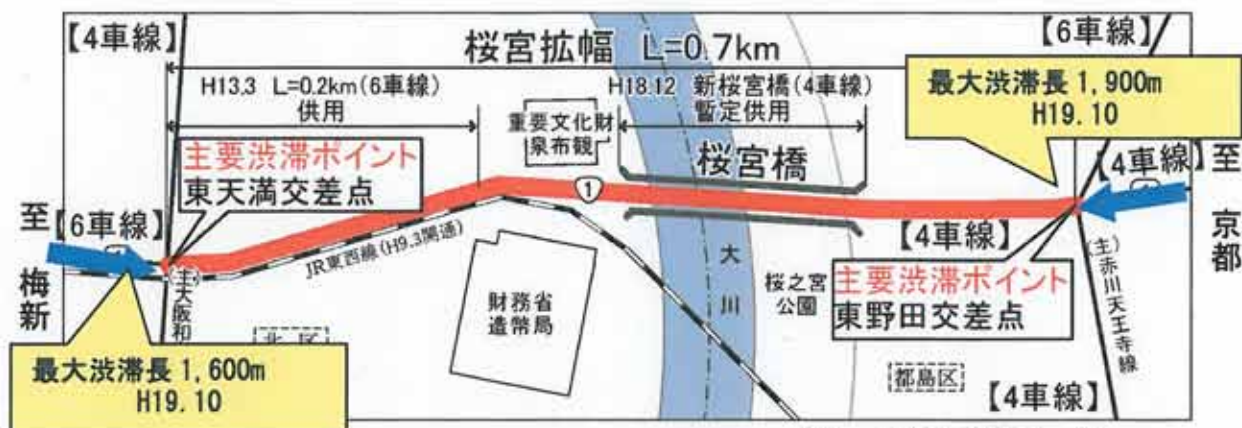
④桜宮公園



2. 交通混雑の緩和

【渋滞の状況】

桜宮拡幅区間に交通が流出入する東天満交差点と東野田交差点は、最大渋滞長 1,900m と慢性的に渋滞が発生しています。

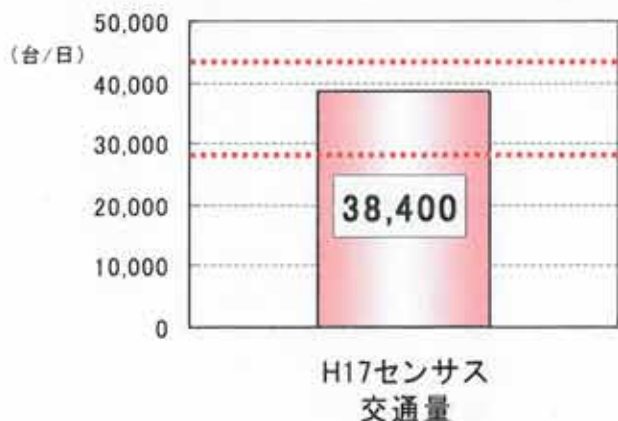


資料：JARTIC 渋滞データ

【交通混雑の緩和】

桜宮橋は日に 3.8 万台と容量を超える台数の車が利用しており、基準交通量を大きく超過しています。桜宮拡幅事業により、交通処理能力が向上し、交通混雑の緩和が図られます。

また、桜宮拡幅区間の旅行速度は 15.4km/h であり、近畿圏の一般国道の平均旅行速度 (39.9km/h) を大きく下回っています。



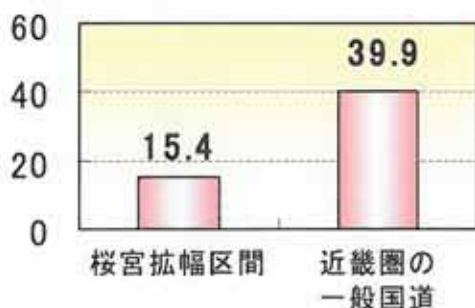
整備後の設計基準交通量
43,200 台/日

整備前の設計基準交通量
28,800 台/日

資料：
平成 17 年度道路交通センサ
道路構造令の解説と運用 平成 16 年 2 月
(ただし、国道 1 号は、交差点の多い第 4 種道路であるため、1 車線あたりの設計基準交通量に 0.6 を乗じています。)

〔桜宮拡幅区間と近畿圏の一般国道のピーク時旅行速度〕

旅行速度 (km/h)



※「近畿圏」とは、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県を指します。

資料：平成 17 年度道路交通センサ

【ボトルネックの解消】

桜宮拡幅事業により 4 車線（現行）から 6 車線に広がり、容量が 14,400 台/日^注 拡大する事により交通処理能力が大きく向上します。これにより、ボトルネックの改善が図られ、円滑な交通の確保ができるようになります。

〔ボトルネックとなる桜宮橋〕



資料：大阪国道資料

- : 主要渋滞ポイント
- : 一般国道
- : 主要地方道(府道)
- : " (市道)
- : 一般都道府県道
- : 指定市の一般市道

注) 都市高速道路は除く

注)
平成 17 年度道路交通センサス
道路構造令の解説と運用 平成 16 年 2 月
(ただし、国道 1 号は、交差点の多い第 4 種道路であるため、1 車線あたりの設計基準交通量に 0.6 を乗じています。)

6 車線の容量：43,200 台/日

4 車線の容量：28,800 台/日

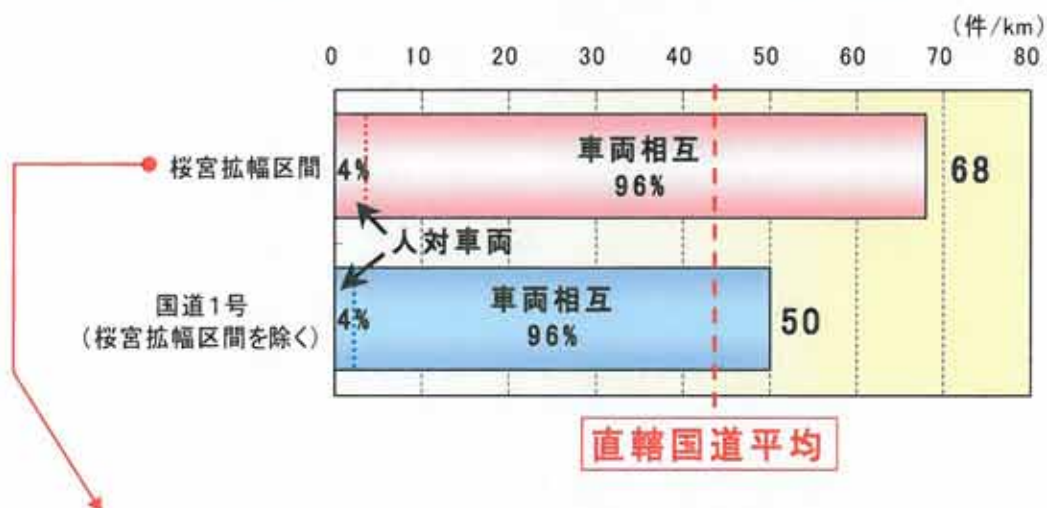
=14,400 台/日

3. 交通事故対策

【交通事故発生状況】

桜宮拡幅区間の事故件数は、大阪市域の直轄国道と比較して大きな値となっています。事故内容としては、車両同士の接触事故が多く、特に交差点付近の事故が多く見られます。

〔直轄国道 1km あたりの事故件数（大阪市域のみ）〕



〔桜宮拡幅区間の事故件数割合〕



資料：平成17年度道路交通センサス
 (桜宮拡幅区間：交通事故総合分析センター)

【事故の低減】

現在の4車線から6車線へ拡幅することにより、走行動線が安定し事故の低減が期待されます。

4. 快適で安全な歩行空間の確保

【たまり空間の創出】

桜宮拡幅区間の周辺には、学校、病院、駅などの施設が多くあり、多くの歩行者や自転車が桜宮橋を通行しています。

また、桜宮橋周辺は、「桜の通り抜け」や「天神祭」の際、多くの人が訪れます。

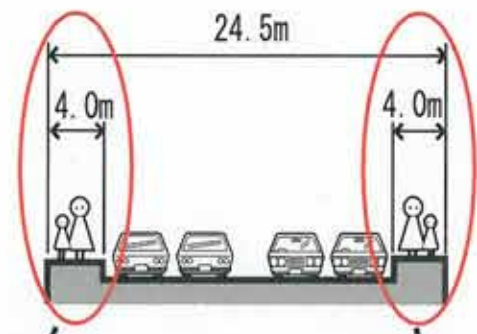
本事業は歩道幅員約8mの中にたまり空間を設け、快適で安全な歩行空間の確保と都会の憩い空間の創造を目指します。

〔整備前〕

①天神祭での桜宮橋の混雑状況

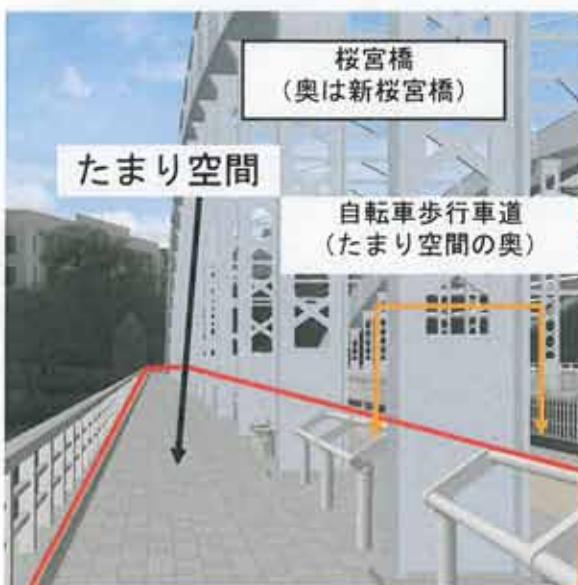


②幅員構成

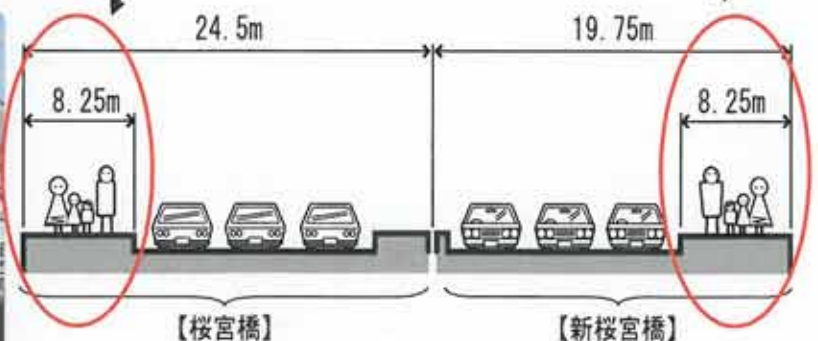


〔整備後〕

③たまり空間の創出（イメージ図）



④幅員構成



5. 地域の活性化

【魅力的な都市景観の創出】

曾根崎通りは大阪の東西軸のメインストリートとして多くの市民から親しまれています。新桜宮橋は、桜宮橋とともに曾根崎通りの一部として新しい都市景観を創出し、一層の地域の活性化につながります。

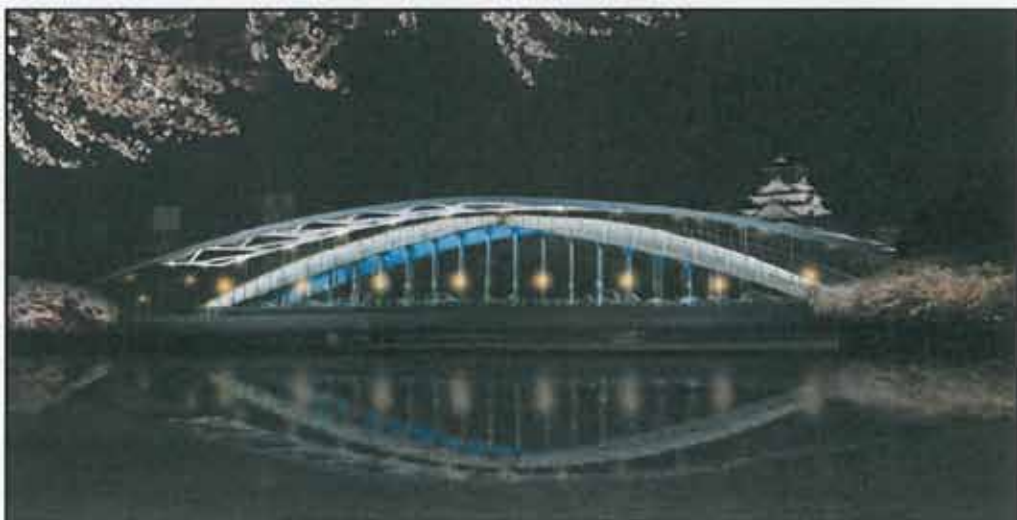
①大川のシンボルのひとつとなる新桜宮橋・桜宮橋



②曾根崎通り



③ライトアップされる新桜宮橋・桜宮橋（イメージ図）



6. 地域における計画

【景観形成、名所づくり】

曾根崎通りは「曾根崎通り計画」に基づき、整備が進められています。また、以下の計画等によって景観形成が進められています。

◆「大阪市景観形成基本計画」（平成 11 年 12 月）

本計画で桜宮橋（通称：銀橋）は平成 15 年 4 月に都市景観資源の指定を受けています。

◆「都市景観の形成に関する指針

（大阪市都市景観条例第 6 条第 2 項、第 3 項）」

（大川エリアの告示：平成 13 年 6 月）

この告示で桜宮橋を含む大川エリアが「大川景観形成地域」として、景観整備ゾーンの指定を受けています。

◆「桜の会・平成の通り抜け」

毛馬桜之宮公園全域と中之島公園を結ぶルートを「平成の通り抜け」箇所と位置づけ、市民等から寄せられた募金で、「造幣局の通り抜け」と並ぶ新しい大阪の桜の名所をつくろうとする事業です。

〔事業実施主体〕

桜の会・平成の通り抜け実行委員会

○委員会のメンバー

実行委員長：建築家・東京大学名誉教授 安藤 忠雄

実行委員：

国土交通省近畿地方整備局企画部長

国土交通省近畿地方整備局建政部公園調整官

大阪府生活文化部文化・スポーツ振興室長

大阪府都市整備部技監

社団法人関西経済連合会専務理事

大阪商工会議所専務理事

社団法人関西経済同友会常任幹事

財団法人大阪 21 世紀協会理事長

財団法人大阪観光コンベンション協会理事長

大阪市ゆとりとみどり振興局緑化総括技監

大阪市ゆとりとみどり振興局理事

7. 大阪の新たなシンボル（新銀橋）が完成

桜宮橋北に「新銀橋」完成

大阪に新たな命 双子橋

大阪市北区と都島区を結び、「銀橋」の橋脚で親しまれている「桜宮橋」のすぐ北側に「新銀橋」が完成し10日、完成式が行われる。個性的な拱橋を擁するため、国土交通省が昭和63年から事業を進めてきたもので、建築家の安藤忠雄さん(65)がデザインを監督。旧橋も改修のうえ活用される予定で、「双子橋」として生まれ変わる。

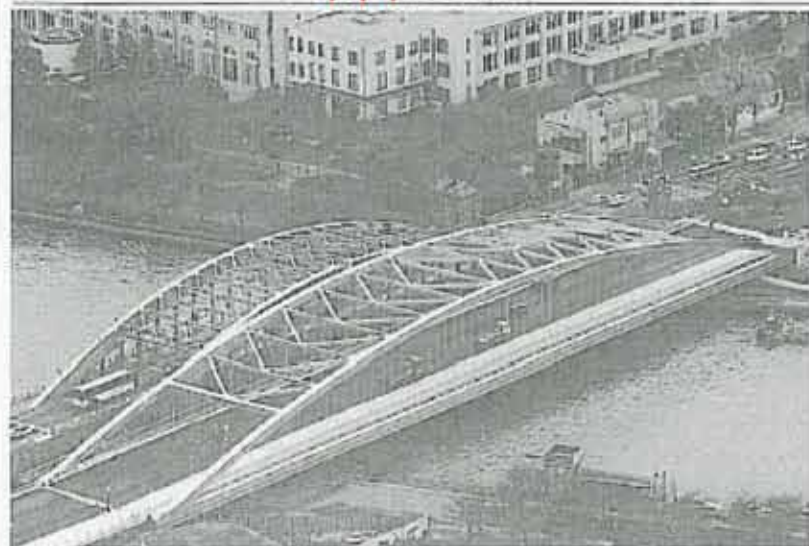


安藤忠雄さん

鉄橋は大阪市内を流れる大川に架かり、昭和5年、法隆寺の宇治の平等院の造りに倣った武田五一氏の設計で完成した。戦前まで日本最大のアーチ橋(188m、幅23m)だった。付近では、夏には天神祭の追廻橋、春には造幣局の「桜の通り抜け」が行われ、その美しいアーチは、市民に昔ながら親



しまれてきた。新橋のデザイン概念にあたった大阪市出身の安藤さん自身も「小学校時代に唯一残っている五反が、祖父と橋の下で撮ったもの。大阪人の風情景としての橋は心に染み込んでいる」と愛をこめて語った。



「新しい種の登場で今の鉄橋の魅力を損ねず、より引き立て、互いに刺激しあふよさとする」。新銀橋の建設にあたったのが平成12年8月。安藤さんにはそんな基盤を考えた。国土交通省近畿地方整備局大阪府建設部の依頼で、デザインに着手し、委員会が組織され、約4カ月間議論を重ねた。

安藤忠雄さん監修、17日供用開始

寄り添うように並ぶ2つの銀橋。手前が新しく完成した橋(奥は造幣局)＝大阪市内(本社へりから撮影)＝大阪市内(本社へりから)

完成式は10日、関係者約1500人が出席して新銀橋のふでが行われる。17日の供用開始と同時に、旧銀橋を通行止めにし改修作業に着手、全面閉通は来年中になる見込み。2本の橋の供用で、道路は現在の4車線から6車線になり、個性豊かな拱橋の解消が期待される。安藤さんは「旧銀橋は

市民からも意見を募った。新銀橋(左)も、次の1000年を生か抜いていく。時間を越えた。対が建設を告め、新旧の橋は「相形にする」ことが決まった。しかし最新の技術、素材、工法を採用すると旧銀橋と同じ形を取るとは難しいことが判明、新しい橋は従来の雰囲気を引き継ぎながらややストレングスなものがなった。できあがった新銀橋は、旧銀橋より30分余り長い(約200m)。

「新銀橋(左)も、次の1000年を生か抜いていく。時間を越えた。対が建設を告め、新旧の橋は「相形にする」ことが決まった。しかし最新の技術、素材、工法を採用すると旧銀橋と同じ形を取るとは難しいことが判明、新しい橋は従来の雰囲気を引き継ぎながらややストレングスなものがなった。できあがった新銀橋は、旧銀橋より30分余り長い(約200m)。」

8. 完成を祝う市民の声

新「銀橋」あす完成式

「銀橋」の意味で知られる大坂市の桜宮橋(旧)消滅のために新設した「新銀橋」が完成、十日に完成式が行われる。建築家の安藤忠雄さんがデザインを担当、銀のアーチに愛称を持つ市民の強い要望を受け同様の橋が二つ並びことになった。今後は新旧二つの橋が並ぶ。市道は一新たなシボルになって、一と四運を派手にしている。

奇麗なアーチ 次代に渡して

新「銀橋」の開通を前に「銀橋」の思い出を語る竹下麻子さんと和孝さん夫妻(大阪市都島区)

橋の裏側、都島区で七十年近く暮らしてきた竹下麻子さん(70)は四歳、府内で二万人以上の死者を出した一九四五年の大空襲で一面焼け野原になった。焼けた母屋に向かう途程中、懐かしい銀色の橋がヘッドライトで浮かび上がった。「空襲でも焼けず、奇麗なまま残ってくれたんや、とほっとした」と不安だった。

▼銀橋 大阪市を流れ、親しまれてきた。大川を挟み、北区と都島区を結ぶ桜宮橋の愛称。一九三〇年に全長一八八メートルの戦前日本最大のアーチ橋として完成、香は後の通り抜け、夏は天神祭など、付近は大阪の風物詩の舞台。銀色に輝く橋は川を彩り、人々に愛された。一九四五年の大空襲で一面焼け野原になった。焼けた母屋に向かう途程中、懐かしい銀色の橋がヘッドライトで浮かび上がった。「空襲でも焼けず、奇麗なまま残ってくれたんや、とほっとした」と不安だった。

▼銀橋 大阪市を流れ、親しまれてきた。大川を挟み、北区と都島区を結ぶ桜宮橋の愛称。一九三〇年に全長一八八メートルの戦前日本最大のアーチ橋として完成、香は後の通り抜け、夏は天神祭など、付近は大阪の風物詩の舞台。銀色に輝く橋は川を彩り、人々に愛された。一九四五年の大空襲で一面焼け野原になった。焼けた母屋に向かう途程中、懐かしい銀色の橋がヘッドライトで浮かび上がった。「空襲でも焼けず、奇麗なまま残ってくれたんや、とほっとした」と不安だった。

建設に先立ち国土交通省がインターネットなどを通じて行ったアンケートでは、回答した約千四百人のうち、約七五%が旧橋と同じ「アーチ型」を希望。安藤さんを中心とした「新桜宮橋デザイン検討委員会」がその結果を受け、デザインをアーチ型に決めた。

完成式には橋のたもとに十家族六十人が招かれ、渡り初めを待つ。竹下さんも夫や娘夫婦、孫の三代で出席する。竹下さんは「二つのアーチは星雲に渡り感なくとけ込んで、世代が替わっても、この風景が残ってくれば」と話している。

たもとの家族、渡り初めへ

▼銀橋 大阪市を流れ、親しまれてきた。大川を挟み、北区と都島区を結ぶ桜宮橋の愛称。一九三〇年に全長一八八メートルの戦前日本最大のアーチ橋として完成、香は後の通り抜け、夏は天神祭など、付近は大阪の風物詩の舞台。銀色に輝く橋は川を彩り、人々に愛された。一九四五年の大空襲で一面焼け野原になった。焼けた母屋に向かう途程中、懐かしい銀色の橋がヘッドライトで浮かび上がった。「空襲でも焼けず、奇麗なまま残ってくれたんや、とほっとした」と不安だった。

建設に先立ち国土交通省がインターネットなどを通じて行ったアンケートでは、回答した約千四百人のうち、約七五%が旧橋と同じ「アーチ型」を希望。安藤さんを中心とした「新桜宮橋デザイン検討委員会」がその結果を受け、デザインをアーチ型に決めた。

完成式には橋のたもとに十家族六十人が招かれ、渡り初めを待つ。竹下さんも夫や娘夫婦、孫の三代で出席する。竹下さんは「二つのアーチは星雲に渡り感なくとけ込んで、世代が替わっても、この風景が残ってくれば」と話している。

資料：平成 18 年 12 月 4 日 日経新聞（夕刊 11 面）

費用便益分析の結果（事業全体）

□費用便益比算定

路 線 名	国道 1 号
事 業 名	桜宮拡幅
延 長	L = 0.7km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成19年度			
基準年における 現 在 価 格	564億円	12億円	6億円	583億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成19年度		
単 純 合 計	264億円	7億円	271億円
基準年における 現 在 価 格	384億円	3億円	388億円

□算定結果

費用便益（B/C）
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{583\text{億円}}{388\text{億円}}$ $= 1.5$

費用便益分析の結果（残事業のみ）

□費用便益比算定

路 線 名	国道 1 号
事 業 名	桜宮拡幅
延 長	L = 0.5km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成19年度			
基準年における 現在価格	470億円	12億円	6億円	488億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成19年度		
単 純 合 計	4億円	5億円	9億円
基準年における 現在価格	4億円	2億円	6億円

□算定結果

費用便益（B/C）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{488\text{億円}}{6\text{億円}}$	
$= 76.4$	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況、関係自治体の計画等を勘案し橋種選定したものであること、及び事業の完成も近いことから、平成21年春の供用に向け事業を進めます。

本拡幅事業における橋梁の設計にあたっては、船舶の往来や桜宮橋の路面高に合わせる等の条件を踏まえつつ、現桜宮橋を活かす景観形成にも寄与するようデザイン検討委員会に意見をいただき、結果、桁橋や吊り橋と比較して最も経済的なアーチ橋を採用し、コスト縮減を図りました。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 桜宮拡幅区間は、大阪都心部と大阪北東部を隔てる大川に架かる数少ない路線であり、かつ、前後の区間に比べて車線数が少なく、起終点は主要地方道と交差しているためボトルネックとなり、交通混雑を引き起こす原因となっています。
- ・ 平成21年春の供用に向け事業を進めています。
- ・ 桜宮拡幅区間の費用便益比は1.5であり、費用対効果は十分にありと考えられます。

(2) 事業進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は100%完了、事業についても97%とほぼ完了しており、旧橋の補強と舗装工事等を残すのみとなっています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

本拡幅事業における橋梁の設計にあたっては、船舶の往来や桜宮橋の路面高に合わせる等の条件を踏まえつつ、現桜宮橋を活かす景観形成にも寄与するようデザイン検討委員会に意見をいただき、結果、桁橋や吊り橋と比較して最も経済的なアーチ橋を採用し、コスト縮減を図りました。

◇対応方針

【事業継続】(原案)



本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況、関係自治体の計画等を勘案し橋種選定したものであること、及び事業の完成も近いことから、引き続き平成21年春の供用に向け事業を推進します。

一般国道1号

桜宮拡幅

チェックリスト

事業再評価に係わる資料

事業名	一般国道1号 桜宮拡幅		事業種別	現道拡幅	
事業の概要	起 終 点	<small>おおさかふ おおさかしみやこしまく あみじまちょう</small> 自:大阪府大阪市都島区網島町 <small>おおさかふ おおさかしきたくてんまいちょうめ</small> 至:大阪府大阪市北区天満1丁目		延長	L=0.7km
	事業化	昭和63年度	都市計画決定	昭和24年度	
	用地着手	昭和63年度	工事着手	平成11年度	
	部分供用	H13.3 L=0.2km(6/6)供用 H18.12 新桜宮橋(4/6)供用			
	全体事業費	約280億円			
事業の目的	<p>一般国道1号は、東京都中央区から大阪府大阪市に至る主要幹線道路であり、大阪府下においては、大阪都心部と大阪北東部を結ぶ重要路線です。</p> <p>桜宮拡幅区間は大阪都心部と大阪北東部を隔てる大川(旧淀川)に架かる数少ない路線であるため、慢性的な渋滞が発生しています。</p> <p>同拡幅は、国道1号の東野田交差点から東天満交差点までの0.7kmについて、交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保、市民がより一層親しみやすかつ使いやすい道路、地域の活性化を目的とし、現道幅員22m(4車線)から幅員40m(6車線)に拡幅する事業です。</p>				
位置	 				
図					

事業名	一般国道1号 桜宮拡幅	事業種別	現道拡幅
執行済み額 事業費：約280億円（進捗率97%）			
事業の進捗状況			
事業の進捗状況	 <p>The map illustrates the project route along National Route 1. It starts at Higashi-Tenma Jct. (東天満交差点) and ends at Higashi-Nohta Jct. (東野田交差点). The route includes a section of 6 lanes (L=0.2km) from H13.3 and a section of 4 lanes (L=0.7km) from H18.12. Key locations shown include the Ministry of Finance (財務省造幣局), Sakuragi Park (桜之宮公園), and the Yodo River (大川). Rail lines for JR West (H9.3 opening) and Keihan are also indicated.</p>		
	<p>○用地買収 ・用地取得率 100%（平成10年度完了）</p> <p>○調査・設計・施工 ・平成13年度に東天満交差点から造幣局前までの200m区間の暫定供用を行いました。 ・平成18年度に新桜宮橋の暫定供用を行いました。 ・現在は、ほぼ事業は完了しており、新桜宮橋に交通を切り替えた上で桜宮橋（通称：銀橋）を通行止めにし、補修及び耐震補強工事を行っています。</p>		
供用目標等今後の事業の見通し			
・今後とも引き続き事業を継続し平成21年春の供用を目指します。			

事業名	一般国道1号 桜宮拡幅		事業種別	現道拡幅
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道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が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上、踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する <input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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が見込まれる	
		物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である <input checked="" type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	

事業名	一般国道1号 桜宮拡幅		事業種別	現道拡幅
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
		個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input checked="" type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
		災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 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付けがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置付けのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input type="checkbox"/> 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を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置付けがある場合）	

事業名	一般国道1号 桜宮拡幅		事業種別	現道拡幅
事業を巡る社会情勢の変化	客観的評価指標			
			<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
	4. 環境	地域環境の保全	●対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	
		生活環境の改善・保全	●現道等における自動車からのNO2排出削減率	
			●現道等における自動車からのSPM排出削減率	
			<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
			<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
			<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
			<input type="checkbox"/> 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が見込まれる	
再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）				
<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道1号現道区間の渋滞損失時間は12,248人・時間/年である。 ・ 当該事業により、渋滞損失時間は3,312人・時間/年となり、約73.0%が削減される。 <p>4. 環境～地球環境の改善・保全～</p> <p>○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2の排出削減量：約-221.1t/年、排出削減率約-9.6% <p>4. 環境～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NO2の排出削減量：約-0.8t/年、排出削減率約-11.0% <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ SPMの排出削減量：約-0.1t/年、排出削減率約-14.3% 				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化				
<p>大阪市全体の常住人口は、平成2年以降横這いであるのに対し、桜宮橋に隣接する北区の常住人口は平成7年以降大きく伸びています。また、隣接する都島区でも平成2年以降着実に伸びています。</p>				

<p>効事業 果業 分採 析択 の時の 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p>【事業全体】 ○ 現在の費用便益比： $B/C = 1.5$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出) 【残事業】 ○ 現在の費用便益比： $B/C = 76.4$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 減可 能や 性代 替 案</p>	<p>本拡幅事業における橋梁の設計にあたっては、船舶の往来や桜宮橋の路面高に合わせる等の条件を踏まえつつ、現桜宮橋を活かす景観形成にも寄与するようデザイン検討委員会に意見をいただき、結果、桁橋や吊り橋と比較して最も経済的なアーチ橋を採用し、コスト縮減を図りました。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>大阪市</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「大阪市景観形成基本計画」で桜宮橋が都市景観資源の指定を受けています。 ・ 「都市景観の形成に関する指針（大阪市都市景観条例第6条第2項、第3項）」で大川エリアが景観整備ゾーンの指定を受けています。
<p>対 応 方 針</p>	<p>事務局案（事業継続） (理由) 本道路の計画にあたっては、周辺の土地利用状況、関係自治体の計画等を勘案し橋種選定したものであること、及び事業の完成も近いことから、引き続き平成21年春の供用に向け事業を推進します。</p>