

再評価調査

事業名		都市計画道路 寝屋川大東線整備事業		
所在地		門真市南野口町、大字下島頭及び大字上島頭地内		
再評価理由		事業採択後10年を経過した時点で継続中		
事業概要	目的	門真市域の南北の幹線道路であり、大阪府道路整備長期計画において、渋滞が激しい大阪中央環状線と大阪外環状線を補完するための新環状ラインを形成する路線のひとつと位置づけられている。 また、国土交通省及び日本道路公団において事業が進められている第二京阪道路へのアクセス機能も担う。		
	内容	延長 0.7 km (国道163号～都市計画道路島頭岸和田線) 幅員 32.0 m～40.0 m 道路区分 第4種1級 4車線道路		
	事業費	全体事業費：約75億円 (内訳) 用地費 約70億円 工事費 約5億円		
	維持管理費	約14,000 [千円/年]		
	上位計画	大阪府道路整備長期計画		
	関連事業	第二京阪道路		
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析
		事業採択年度 H5年度 事業着手年度 H5年度 完成予定年度 H16年度	- - 完成予定年度 H19年度	・用地取得の難航 ・第二京阪道路の供用にあわせた整備。
	進捗状況	用地 60%	用地 54%	・用地取得の難航
	途中段階の整備効果発現状況	現道や周辺道路が狭小であることから、暫定的な整備を行うことにより、交通流の円滑化と交通安全性の向上が図れる。		
事業進捗に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収の推進</li> <li>・第二京阪道路の供用にあわせた整備</li> </ul>			

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	現時点での状況	分析
			(現道) 市道島頭太子田線 幅員 w = 8 ~ 12 m	(現道) 幅員が狭く、歩道も無いなど、危険な状態である。
地元等の協力体制			(周辺道路の状況) 府道八尾茨木線 混雑度 0.49 (平成6年) 1.19 (平成9年) 1.04 (平成11年) 府道八尾枚方線 混雑度 1.85 (平成6年) 1.71 (平成9年) 1.65 (平成11年)	(周辺道路の状況) 各道路とも混雑度は若干減少傾向にあるものの、依然として混雑している。
		(関連事業) 第二京阪 事業主体 国土交通省 日本道路公団 供用予定 21世紀初頭 延長 26.4 km (大阪府域 17.6 km)	(関連事業) 第二京阪 事業主体 変更なし 供用予定 京都側～枚方北 IC まで H14年度末 全線供用 H19年度末予定 用地買収状況 大阪府域 77%	(関連事業) 第二京阪 都市計画変更時点では、21世紀初頭の供用をめざしていたが、現時点では部分供用と全線供用の2段階の供用となった。
		地元市である門真市が、先行的に用地買収を行っており、一定の協力があつた。	沿道の店舗より、早期に工事実施の要望が多い。	平成19年度の完成に向け、引き続き地元の協力を得て、事業の進捗に努める。

		計画時の想定		現時点での状況（変更点）	分析
			備考		
事業効果の定量的分析	費用便益分析		<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な便益内容 走行時間の効果 （走行時間の短縮）</li> <li>走行経費の効果 （時間短縮による走行経費の節減）</li> <li>受益者 道路利用者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>B / C = 9 . 5</li> <li>便益総額 B = 752 . 4 億円</li> <li>総費用 C = 79 . 4 億円</li> </ul>	計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。
	その他の指標（代替指標）				
事業効果の定性的分析	安全・安心	現道拡幅による歩行者車分離による安全性の確保 災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 道路空間確保によるライフライン導入 周辺狭小道路への迂回交通量減少による安心・安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者、道路占有者、道路管理者</li> </ul>	変更点特になし	電線類の地中化については、今後関係者と調整予定。
	活力	地域間交流連携の強化 物流の効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者、就労者</li> </ul>	変更点特になし	
	快適性	十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者</li> </ul>	変更点特になし	
	その他				
自然環境等への影響と対策		道路の整備により旅行速度が向上し、CO2の排出量が削減される。 連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める。 第二京阪道路の都市計画決定時（平成2年度）に環境アセスメントを第二京阪道路において実施（寝屋川大東線も含む）している。自然環境に関する影響は適切な対策（防音壁等）を実施することにより大きな影響はないと考えられる。		変更点特になし	
その他特記すべき事項					