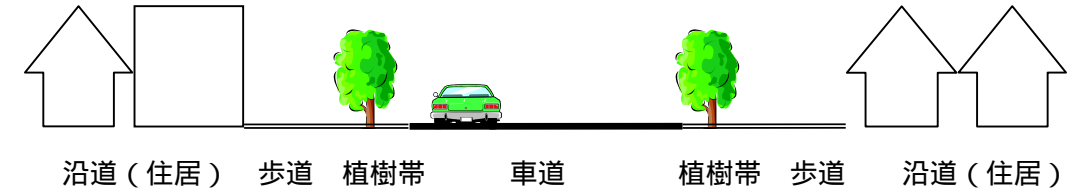



新規事業評価調書

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 上島町、下島町、上野口町
事業概要	目的	大阪中央環状線及び大阪外環状線の交通機能を補完する新環状ラインの形成を図るとともに、密集市街地における防災環境軸としての機能を確保する。
	内容	延長 約1.0km 幅員 32m(4車線) ただし、沿道の面整備と併せて事業化する予定であることから、沿道権利者の合意形成が図られ、事業化熟度の高い地区から順次事業化予定
	事業費	約 114.2億円 (内訳)用地費 約95.3億円 工事費 約18.9億円
	維持管理費	6(百万円/年)
	関連事業	都市再生土地区画整理事業(予定)等
上位計画等の位置づけ		・大阪府道路整備長期計画 ・大阪府都市基盤整備中期計画(案) ・都市再生プロジェクト(第3次決定)「密集市街地の緊急整備」
優先度		密集市街地は、地震時に大きな被害が想定されることから、特に大火の危険度の高い市街地を今後10年間で最低限の安全性を確保するため、「密集市街地の緊急整備」が都市再生プロジェクトに位置付けられた。 また、新環状ラインを形成する主要幹線道路でもあることから、本事業予定区間の優先度は非常に高い。
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果	権利者の合意形成が図られた小区間ごとに街路事業と密集住宅市街地整備促進事業、都市再生土地区画整理事業をはじめ多様な事業を組み合わせ効果的な沿道との一体整備を進める予定であり、街路整備と平行して沿道街区の形成、良好な住宅環境の確保、防災性の向上が図られることとなる。 また、これに伴い、良好な住宅の建設等による民間投資が早期に誘発されることとなる。
	完成予定年	沿道まちづくりと整合した完成を目指す。(まちづくりに併せて段階的供用を図る。)

事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況	平成13年12月 首相を本部長とする都市再生本部が都市再生プロジェクト(第3次)を決定 この中で、「密集市街地の緊急整備(大阪府域の重点区域 約2,000ha)」が盛り込まれた。また、密集市街地を貫く防災環境軸の整備も盛り込まれた。 先導的取り組みを展開する地区として大阪では、「寝屋川大東線沿道地区」が例示されている。
		平成14年8月 寝屋川大東線の沿道地区の権利者において、まちづくりを推進するため、事業方策について研究することを目的として「発起人会」を立ち上げ
地元等の協力体制	事業を巡る社会経済情勢	周辺道路網の状況 府道木屋門真線(現道) 混雑度 1.13(H9) 1.36(H11) 府道八尾枚方線 混雑度 1.71(H9) 1.65(H11) 各道路ともピーク時から、日中へ連続的に混雑している状態。
		まちづくりに関わる公民の主体が参画し、寝屋川大東線とその沿道市街地を一体的に整備することについての検討を行う、寝屋川大東線沿道市街地整備事業推進協議会を設置(平成13年6月) 構成：大阪府土地区画整理組合連合会 守口門真商工会議所 京阪電気鉄道株式会社 都市基盤整備公団関西支社 大阪府住宅供給公社 門真市 寝屋川市 大阪府

事業効果の定量的分析	費用便益分析	具体的な便益内容	受益者	費用便益比	備考
		走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益	通行車両 歩行者 自転車等	$B/C = 2.78$ 便益総額 $B = 267.1$ 億円 総費用 $C = 96.1$ 億円	通常の街路事業で実施した場合を想定 事業全体延長 1 km にて算出
その他の指標 (代替指標)	事業実施区間毎での事業効果の指標を、道路投資の評価に関する指針(案)住宅市街地整備総合支援事業費用対効果分析マニュアルに基づき、検討中				
事業効果の定性的分析	安全・安心	歩行者等の安全性の向上 現道は幅員 7 m 程度で歩道も無く、歩行者・自転車・自動車が混合し、危険な状態である。本路線の整備により、歩行者等と自動車の通行が分離できる。 通行車両の安全性の向上 本路線の整備により、沿道から現道への進入の際の視距の確保ができる。 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ができる。 災害時の安全性の向上 火災時の延焼遮断となる。 広域避難地への早期避難ができる。			
	活力	公共交通の利便性向上・土地利用の促進 走行性が向上することから、路線バスの定時性が向上し、京阪本線への利便性が向上し、現在事業中区間を含めた地域の連携・発展に寄与する。			
	快適性	渋滞の緩和 国道 163 号と接続する(現在事業中区間と併せると、第二京阪道路と接続する)幹線道路を設置することにより、この地域周辺道路の渋滞の緩和に寄与する。			
	その他				

自然環境等への影響と対策	自然環境 既成市街地の中を通過する道路(区間)であり、自然環境への影響は少ない。  沿道環境 歩道を設置することから、住居と車両通行部の離隔ができ、植樹帯等を歩道に設置することにより沿道環境への影響を緩和する。
	道路の断面構成(植樹帯、停車帯)については沿道まちづくりと整合を図るべく、今後、検討。  イメージ図 沿道環境重視型  <p>沿道(住居) 歩道 植樹帯 車道 植樹帯 歩道 沿道(住居)</p> 沿道利用重視型  <p>沿道(店舗+住居) 歩道 停車帯 車道 停車帯 歩道 沿道(店舗+住居)</p>
代替案との比較検討	
その他特記すべき事項	