**令和4年度　事前評価調書**

１ 事業概要

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 事業名 | 都市計画道路　千里丘寝屋川線　街路事業 | |
| 担当部署 | 都市整備部　道路室　道路整備課　建設グループ（連絡先　06-6944-9276） | |
| 事業箇所 | 寝屋川市高柳2丁目～寝屋川市下神田町 | |
| 事業目的 | 本路線は、大阪中央環状線及び大阪外環状線（国道170号）と共に大阪の骨格を形成する主要幹線道路であり、寝屋川市の南北を結ぶ主要幹線道路であるとともに第二京阪道路へのアクセス機能を担う路線である。  　本事業は、現在事業中の都市計画道路寝屋川大東線と併せて整備することにより、慢性化している北河内地域の交通渋滞の解消、交通安全の確保を目的とする。  　また、併せて、広域緊急交通路である国道１号と第二京阪道路を接続することにより、広域的な幹線道路ネットワークの形成及び防災機能の強化を図るものである。 | |
| 事業内容 | 道路築造  　延長：約1.3 km  　幅員：32.0 m  車道：4車線〔3.25m×4〕、  歩道：両側〔3.5m×2〕、自転車道：両側〔2.5m×2〕  植樹帯：両側〔2.0m×2］ | |
| 事業費 | 全体事業費：約97.6億円〔国：約52.3億円、府：約42.8億円〕  （内訳）調査費　　約4.3億円  用地費　　約65.8億円（内　補償費　約27.3億円）  　　　　　工事費　　約27.5億円 | |
| 【事業費の積算根拠】  ・予備設計成果を基に概算事業費を算出 | 【工事費の内訳】  ・道路築造工　　約17.1億円  ・電線共同溝工　約10.4億円 |
| 事業費の変動要因 | ・用地取得に係る物件補償の算定については、概算額で計上していること、また支障物件数が多いことから、物件調査の結果次第で事業費が増減する可能性がある。  ・工事費については概算額で計上しており、今後、詳細設計により変動する可能性がある。 | |
| 維持管理費 | 約1,330万円／年  道路部：32万円/千㎡・年 （過去5年府内実績より算出） | |
| 関連事業 | 都市計画道路寝屋川大東線街路事業・延焼遮断帯整備促進事業  鳥飼仁和寺大橋の無料化（R9.2） | |

２ 事業の必要性等に関する視点

|  |  |
| --- | --- |
| 上位計画等に  おける位置付け | 大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）：着手として位置づけ  寝屋川市都市計画マスタープラン（R4.3改訂）：道路ネットワーク機能強化のため、整備を促進する、として位置づけ |
| 優先度 | ・大阪の骨格を形成する路線であり、現在事業中区間の都市計画道路寝屋川大東線と併せて整備することで、ネットワーク、防災機能の強化に寄与すること。  ・鳥飼仁和寺大橋無料開放（R9.2）後の交通負荷を軽減すること。  ・地元市より早期整備要望があること。  以上より本事業の優先度が高い。 |
| 事業を巡る  社会経済情勢等 | ・本事業区間と連続する南側区間で、都市計画道路寝屋川大東線が整備中である。  ・鳥飼仁和寺大橋のR9.2無料化に伴い交通量の増加が予想される。  【周辺道路の交通量と混雑度/H27全国道路・街路交通情勢調査】  府道八尾枚方線：12,865 台/24H（混雑度：1.17）  府道八尾茨木線： 9,934台/24H（混雑度：1.11）  府道大阪中央環状線：83,247台/24H（混雑度：1.54）  国道170号：33,693台/24H（混雑度：1.4） |
| 地元の協力体制等 | ・地元市より早期整備の要望がある。 |
| 事業の投資効果  ＜費用便益分析＞  または  ＜代替指標＞ | 【効果項目】  ・走行時間短縮便益　130.3億円（基準年における現在価値）  ・走行経費減少便益　19.0億円（基準年における現在価値）  ・交通事故減少便益　2.5億円（基準年における現在価値）  【分析結果】  　B/C＝1.92　B=151.8億円　C=79.0億円  【算出方法】  ・国土交通省「費用便益分析マニュアル」（令和４年2月）により算出  ・H22交通センサスベースのR12（2030年）将来交通推計値により算出  【受益者】  ・道路利用者  ・地元住民 |
| 事業効果の  定性的分析  （安心・安全、活力、  快適性等の有効性） | 【安全・安心】  ・車道、歩道が分離構造となり、歩行者、自転車等の安全が確保される。  ・無電柱化することで、地震や台風等の自然災害時における電柱倒壊による、道路の寸断を回避できる。  ・沿道に住宅が数多く建設されており、地震時に火災や倒壊による甚大な被害が想定されるため、拡幅整備することで、延焼遮断帯としての効果、災害時における避難路、緊急車両等の通行が確保され、防災機能が強化される。  【活力】  ・国道１号と第二京阪道路を接続することにより、広域的な幹線道路ネットワークが形成され、周辺地域における企業立地の促進や物流の効率化に寄与する。  【快適性】  ・周辺道路の渋滞緩和に寄与する。  ・十分な幅員が確保された歩道及び自転車の整備により、快適性が向上する。  ・無電柱化により、良好な景観が形成される。  【受益者】  ・道路利用者  ・地元住民 |

３ 事業の進捗の見込みの視点

|  |  |
| --- | --- |
| 事業段階ごとの  進捗予定と効果 | 令和５年（2023年）度～令和６年（2024年）度：測量・設計  令和７年（2025年）度～令和12年（2030年）度：用地取得  令和８年（2026年）度～令和14年（2032年）度：工事 |
| 完成予定年度 | 令和14年（2032年）度 |

４ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

|  |  |
| --- | --- |
| コスト縮減や  代替手法との  比較検討 | 【コスト縮減】  ・電線共同溝の整備にあたり、従来よりも浅い位置に敷設する、浅層埋設手法による掘削土  量の削減等の低コスト手法の導入により、更なるコスト縮減に努める。  【代替案立案等の可能性】  ・本事業区間は大阪の骨格を形成する道路で、都市計画決定に基づき実施するものである。  ・本事業の前後区間が既に整備済み若しくは整備中であるため、本事業によりネットワークの強化を図ることができる。  ・将来の交通需要を見込む上で、国道１号と第二京阪道路を結ぶ道路ネットワーク形成が不可欠である。  以上のことから、原案が適切である。 |

５ 特記事項

|  |  |
| --- | --- |
| 自然環境等への  影響とその対策 | ・周辺は、市街地が形成されており、工事施工による新たな自然環境への影響が少ない。  ・周辺道路の渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与。  ・周辺は、市街地が形成されているため、生活環境への影響については、施工時には低騒音型の建設機械を用いるなど、近隣住民への影響を少なくするように配慮する。 |
| その他特記事項 | ― |

６ 対応方針（原案）

|  |  |
| --- | --- |
| 対応方針  （原案） | ○事業実施  ＜判断の理由＞  ・本事業は、慢性化している北河内地域の交通渋滞を解消するため、現在事業中の都市計画道路寝屋川大東線と併せて整備する必要がある。  ・また、広域緊急交通路である国道１号と第二京阪道路を接続することにより、広域的な幹線道路ネットワークの形成及び防災機能の強化を図る。  ・鳥飼仁和寺大橋無料開放（R9.2）後の交通負荷を軽減させるとともに、並行する大阪中央環状線や、外環状線の渋滞緩和に寄与する。  ・歩道を整備することで、歩行者の安全を確保する。  以上の理由から、本事業を実施する。 |