

再々評価調書

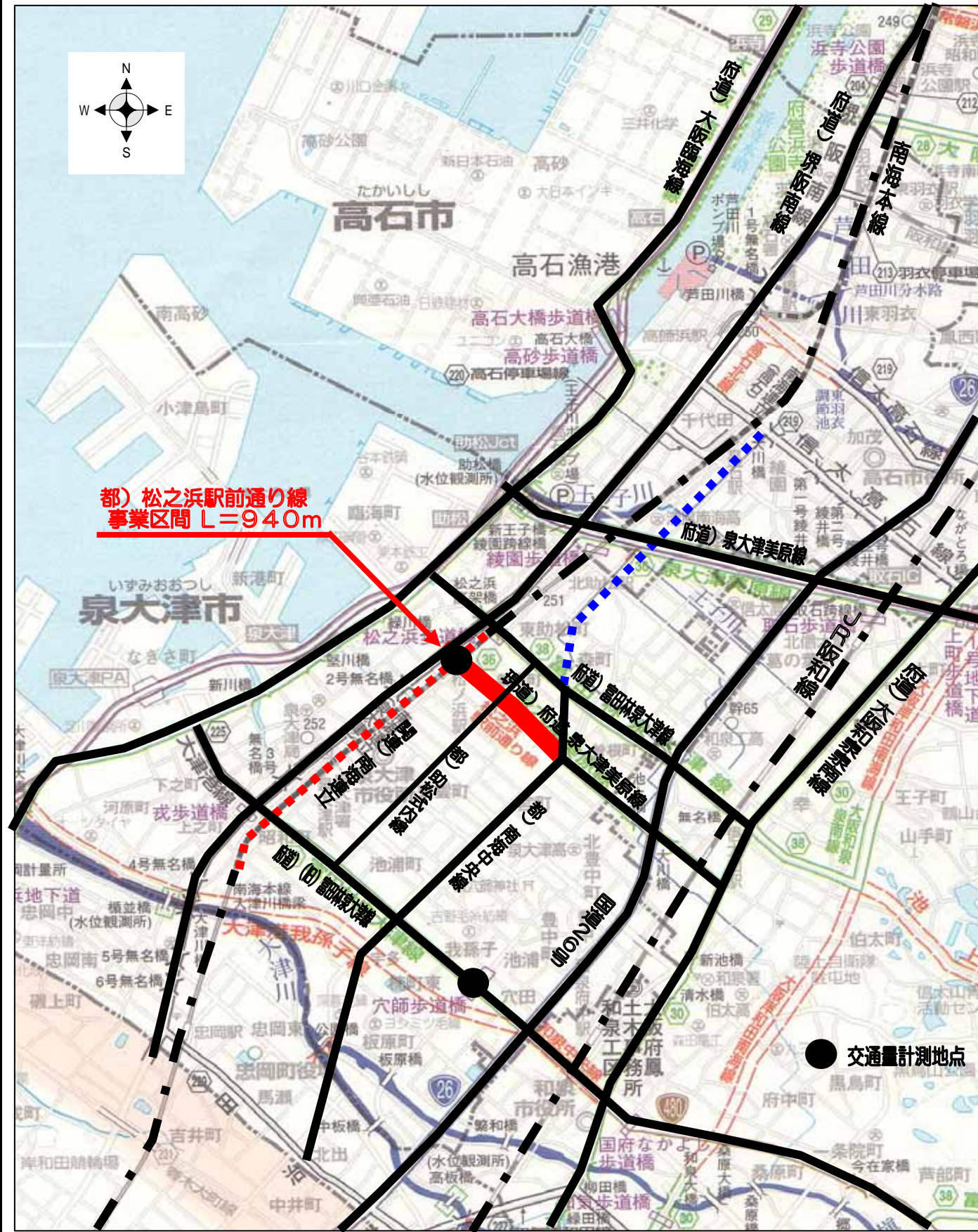
事業名	街路事業 都市計画道路 松之浜駅前通り線			
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 街路建設グループ(連絡先 06 - 6944 - 9280)			
事業箇所	泉大津市松之浜町1丁目～曽根町3丁目地内			
再々評価理由	再評価後5年を経過した時点で継続中			
事業概要	目的	本事業は、一般府道堺阪南線から都市計画道路南海中央線を結ぶ地域内幹線道路であり、泉大津市中心部における交通渋滞と交通安全対策を目的とし、現道拡幅整備を行うものである。また、本事業と一体的に南海本線連続立体交差事業を整備するため、本地域のまちづくり寄与するものである。		
	内容	計画延長 L = 940.0m 現道路 W=5.0m【歩道無 対面通行】 計画幅員 W=16.0m【歩車分離 2車線】 道路築造工 L = 940.0m		
	事業費 ()内の数値は前回評価時点のもの	全体事業費：約59億円(約63億円)うち投資済事業費：約39億円(約30億円) (内訳)用地費約51億円(約55億円) 用地費 約33億円(約28億円) 工事費 約8億円(約8億円) 工事費 約6億円(約2億円)		
	事業費の変動要因	【事業費の変更理由】 ・地価下落により用地費が減額した。	【工事費の内訳】 道路築造工 約8億円(約8億円)	
	維持管理費	5.0百万円/年(大阪府実績値)		
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画(案)改訂版[H17.3] 大阪府交通道路マスタープラン		
	関連事業	南海本線連続立体交差事業(泉大津)(平成27年度 完成予定)		
	経過	事前評価時点 (評価なし)	再評価時点 (H16)	再々評価時点 (H21)
事業採択年度	H7	H7	H7	完成予定年度については、期区間は平成23年度完成予定であるが、財政再建プログラム(案)の影響により期区間整備の予算化の目処が当面、立たなくなった。
事業着工年度	H7	H7	H7	
完成予定年度	H13	H18	未定	
進捗状況		用地：50% <0.45ha / 0.90ha> 工事：20%	【全体】 用地：74% <0.67ha/0.90ha> 工事：57% 【期区間】 用地：96% <0.52ha/0.54ha> 工事：91% 【期区間】 用地：41% <0.15ha/0.36ha> 工事：22%	期区間は未買収地を除き既に供用している。

今後の事業進捗の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 期区間については、残る未買収地については、継続して事業の協力を求め、平成23年度末の供用開始を目指す。(残事業費は0.5億円) ・ 期区間は用地境界の確定ができない箇所が点在しているため、事業完成まで長期間を要しており、財政の見通しが明らかになった段階で、事業スケジュールを見極める。(残事業費は19.5億円)
-------------	--

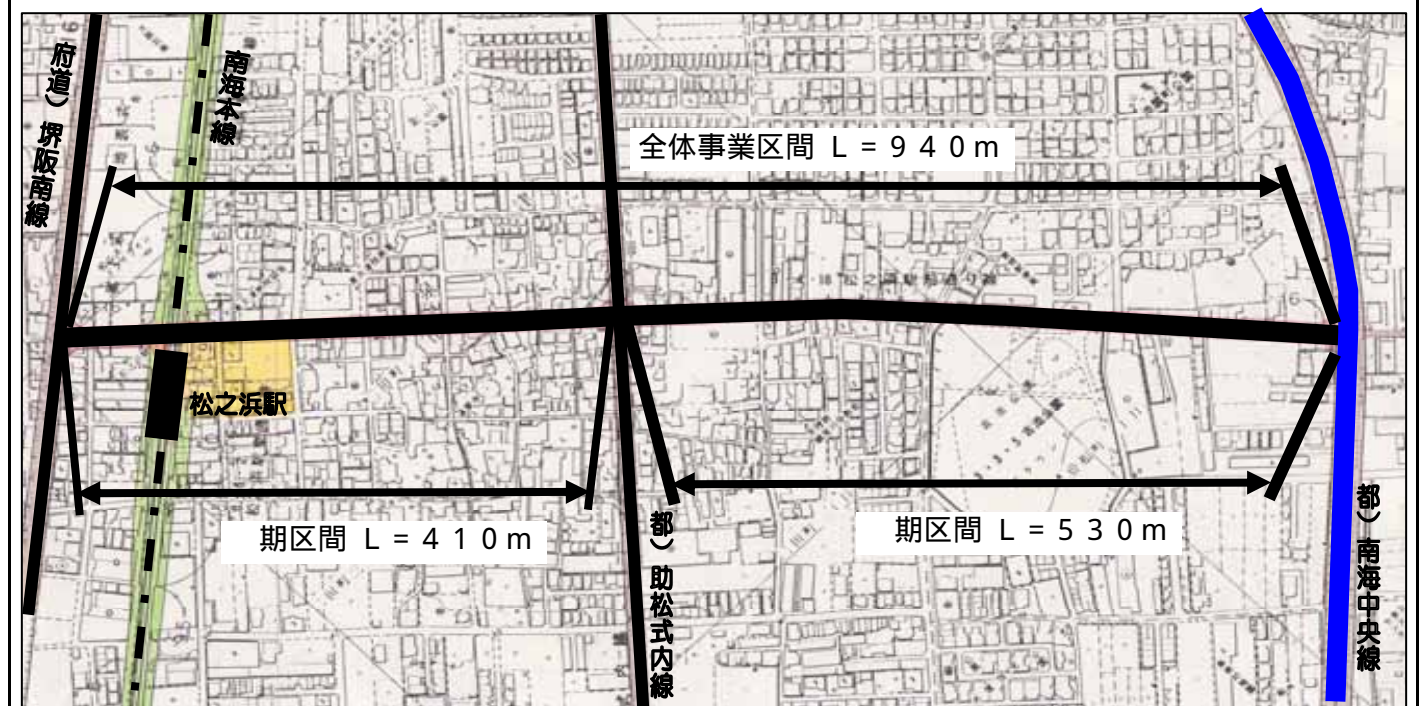
事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	事前評価時点	再評価時点	再々評価時点	分析
		(現道) 泉大津美原線 【自動車交通量(日)】 (H2) 3,440台	(現道) 泉大津美原線 【自動車交通量(日)】 (H2) 3,440台	(現道) 泉大津美原線 【自動車交通量(日)】 (H16) 3,242台 (H20) 4,225台 【歩行者交通量(日)】 (H16) 1,086人 (H20) 2,225人 【自転車交通量(日)】 (H16) 1,652台 (H20) 2,280台	交通量は増加傾向にある。 H24年度に連立事業により、当該路線の踏切が除去される予定。今後、さらに、周辺道路からの交通転換が見込まれる。 周辺道路の交通量は減少傾向にあるが、混雑度は依然として高い状況である。
地元等の協力体制		(周辺道路の状況) (旧)富田林泉大津線 【混雑度】 (H6) 1.37	(周辺道路の状況) (旧)富田林泉大津線 【混雑度】 (H6) 1.37 (H11) 1.52	(周辺道路の状況) (旧)富田林泉大津線 【混雑度】 (H11) 1.52 (H17) 1.41	
		【24時間交通量】 (H6) 12,389台	【24時間交通量】 (H6) 12,389台 (H11) 15,124台	【24時間交通量】 (H11) 15,124台 (H17) 15,044台	沿道利用者より交通安全の向上が期待できることから、期区間の未整備箇所について早期整備を要望されている。

	事前評価時点での状況	再評価時点での状況	再々評価時点での状況(変更点)	分析																																																																																																	
事業効果の分析	費用便益分析	<p>事前評価時点では費用便益の分析手法が確立しておらず、算出できず。</p> <p>・ B / C = 4 . 3 便益総額 B = 約 2 6 9 億円 走行時間短縮便益 約 2 7 4 億円 走行経費減少便益 約 7 億円 交通事故減少便益 約 1 2 億円</p> <p>総費用 C = 約 6 3 億円</p> <p>費用便益分析マニュアル (国土交通省平成 15 年 8 月)</p>	<p>・ B / C = 1 . 3 便益総額 B = 約 8 7 億円 走行時間短縮便益 約 9 6 億円 走行経費減少便益 約 4 億円 交通事故減少便益 約 6 億円</p> <p>総費用 C = 約 6 7 億円 建設費 約 6 6 億円 維持管理費 約 1 億円</p> <p>費用便益分析マニュアル (国土交通省平成 20 年 11 月) 本事業は 期区間が休止であるが、費用便益の算出は完成予定を H2 6 年度としている。</p>	<p>費用便益分析の結果</p> <p>設定条件</p> <table border="1"> <tr> <th>路線名</th> <th>事業種別</th> <th>整備形態</th> </tr> <tr> <td>松之浜駅前通り線</td> <td>一般府道</td> <td>現拡</td> </tr> <tr> <th>計画交通量</th> <th>延長</th> <th>車線数</th> <th>事業主体</th> </tr> <tr> <td>22,400(台/日)</td> <td>L=0.9km</td> <td>2</td> <td>大阪府</td> </tr> </table> <p>費用</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>事業費</th> <th>維持管理費</th> <th>合計</th> </tr> <tr> <th>基準年</th> <td colspan="3">平成 21 年度</td> </tr> <tr> <td>単純合計</td> <td>59.0 億円</td> <td>2.3 億円</td> <td>61.3 億円</td> </tr> <tr> <td>うち残事業分</td> <td>20.3 億円</td> <td>1.2 億円</td> <td>21.5 億円</td> </tr> <tr> <th>現在価値 (C)</th> <td>66.0 億円</td> <td>0.9 億円</td> <td>66.9 億円</td> </tr> <tr> <td>うち残事業分</td> <td>17.4 億円</td> <td>0.5 億円</td> <td>17.9 億円</td> </tr> </table> <p>便益</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>走行時間 短縮便益</th> <th>走行経費 減少便益</th> <th>交通事故 減少便益</th> <th>合計</th> </tr> <tr> <th>基準年</th> <td colspan="4">平成 21 年度</td> </tr> <tr> <th>供用年</th> <td colspan="4">平成 26 年度</td> </tr> <tr> <td>単年便益(初年)</td> <td>5.6 億円</td> <td>-0.2 億円</td> <td>-0.3 億円</td> <td>5.0 億円</td> </tr> <tr> <th>現在価値 (B)</th> <td>96.3 億円</td> <td>-3.6 億円</td> <td>-5.8 億円</td> <td>86.9 億円</td> </tr> <tr> <td>うち残事業分</td> <td>49.2 億円</td> <td>3.4 億円</td> <td>-0.9 億円</td> <td>51.7 億円</td> </tr> </table> <p>結果</p> <table border="1"> <tr> <td>費用便益比(事業全体)</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>経済的純現在価値(事業全体)</td> <td>20.1 億円</td> </tr> <tr> <td>経済的内部収益率(事業全体)</td> <td>4.8%</td> </tr> <tr> <td>費用便益比(残事業)</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td>経済的純現在価値(残事業)</td> <td>33.9 億円</td> </tr> <tr> <td>経済的内部収益率(残事業)</td> <td>12.2%</td> </tr> </table> <p>注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。</p> <p>感度分析(残事業を対象)</p> <table border="1"> <tr> <th>変動要因</th> <th>基準値</th> <th>変動ケース</th> <th>費用便益比(B/C)</th> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td></td> <td>±10%</td> <td>2.6~3.2</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>18 億円</td> <td>±10%</td> <td>2.6~3.2</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>5 年</td> <td>±1 年</td> <td>2.8~3.0</td> </tr> </table>	路線名	事業種別	整備形態	松之浜駅前通り線	一般府道	現拡	計画交通量	延長	車線数	事業主体	22,400(台/日)	L=0.9km	2	大阪府		事業費	維持管理費	合計	基準年	平成 21 年度			単純合計	59.0 億円	2.3 億円	61.3 億円	うち残事業分	20.3 億円	1.2 億円	21.5 億円	現在価値 (C)	66.0 億円	0.9 億円	66.9 億円	うち残事業分	17.4 億円	0.5 億円	17.9 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 21 年度				供用年	平成 26 年度				単年便益(初年)	5.6 億円	-0.2 億円	-0.3 億円	5.0 億円	現在価値 (B)	96.3 億円	-3.6 億円	-5.8 億円	86.9 億円	うち残事業分	49.2 億円	3.4 億円	-0.9 億円	51.7 億円	費用便益比(事業全体)	1.3	経済的純現在価値(事業全体)	20.1 億円	経済的内部収益率(事業全体)	4.8%	費用便益比(残事業)	2.9	経済的純現在価値(残事業)	33.9 億円	経済的内部収益率(残事業)	12.2%	変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)	交通量		±10%	2.6~3.2	事業費	18 億円	±10%	2.6~3.2	事業期間	5 年	±1 年	2.8~3.0	<p>・国土交通省マニュアルの改訂に伴い、B/Cは4.3から1.3へ減少した。主な要因は、便益の算出において元になる時間価値の原単位が前回のマニュアルと比較して0.6倍に減少したことである。</p> <p>【参考】 時間価値原単位(乗用車) 72.45円/分・台 45.78円/分・台</p>
	路線名	事業種別	整備形態																																																																																																		
	松之浜駅前通り線	一般府道	現拡																																																																																																		
計画交通量	延長	車線数	事業主体																																																																																																		
22,400(台/日)	L=0.9km	2	大阪府																																																																																																		
	事業費	維持管理費	合計																																																																																																		
基準年	平成 21 年度																																																																																																				
単純合計	59.0 億円	2.3 億円	61.3 億円																																																																																																		
うち残事業分	20.3 億円	1.2 億円	21.5 億円																																																																																																		
現在価値 (C)	66.0 億円	0.9 億円	66.9 億円																																																																																																		
うち残事業分	17.4 億円	0.5 億円	17.9 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 21 年度																																																																																																				
供用年	平成 26 年度																																																																																																				
単年便益(初年)	5.6 億円	-0.2 億円	-0.3 億円	5.0 億円																																																																																																	
現在価値 (B)	96.3 億円	-3.6 億円	-5.8 億円	86.9 億円																																																																																																	
うち残事業分	49.2 億円	3.4 億円	-0.9 億円	51.7 億円																																																																																																	
費用便益比(事業全体)	1.3																																																																																																				
経済的純現在価値(事業全体)	20.1 億円																																																																																																				
経済的内部収益率(事業全体)	4.8%																																																																																																				
費用便益比(残事業)	2.9																																																																																																				
経済的純現在価値(残事業)	33.9 億円																																																																																																				
経済的内部収益率(残事業)	12.2%																																																																																																				
変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)																																																																																																		
交通量		±10%	2.6~3.2																																																																																																		
事業費	18 億円	±10%	2.6~3.2																																																																																																		
事業期間	5 年	±1 年	2.8~3.0																																																																																																		
その他の指標(代替指標)			<p>一定の効果が発現できる区間においては、両側に3.5mの歩道を整備したことにより、交通安全機能の向上が図れ利用者が増加している。</p> <p>・自転車交通量 H16 1,652 人 H20 2,280 人 ・歩行者交通量 H16 1,086 人 H20 2,252 人</p>																																																																																																		
定性的分析	<p>【再評価時点、再々評価時点での状況に変更点はとくになし。】</p> <p><安全・安心></p> <ul style="list-style-type: none"> 歩車道分離による歩行者、自転車の安全確保 災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 <p><活力></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域間交流連携強化及び物流の効率化 <p><快適性></p> <ul style="list-style-type: none"> 十分な歩道幅員を確保することによる快適性の向上 																																																																																																				
自然環境等への影響と対策	<p>【再評価時点、再々評価時点での状況に変更点はとくになし。】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 植樹帯の設置により緑の回復に努める。 																																																																																																				
その他特記すべき事項																																																																																																					
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	<p>【意見具申】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業については、「事業実施は妥当」とであると判断する。なお、良好な道路景観の確保という面から、例えば花壇整備など地元と連携した維持管理の取り組みを積極的に進めることを要望する。 <p>【府の対応方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 『事業実施』とする。 			<p>(前回評価に対する具体的な取組み)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成12年から歩道の清掃・植栽の維持管理などを地元住民や企業等にお願いする「アドプトロード・プログラム」を実施し、現在、約360団体が活動している。 本事業においても、今後、地元住民などに積極的に働きかけていきたい。 																																																																																																	

事業箇所図

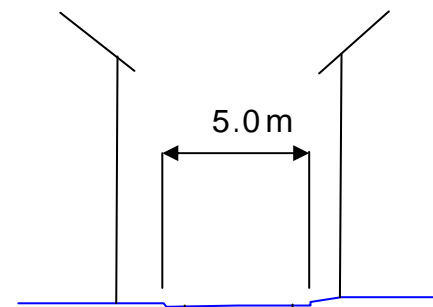


平面図



断面図

整備前



整備後

