

新規事業評価調書

事業名		主要地方道大阪中央環状線 桑才新町跨道橋（北行）整備事業
所在地		門真市桑才新町
事業概要	目的	大阪府道路網の骨格を成す府道大阪中央環状線は、交通量も多く慢性的な渋滞が随所で発生しており、その対策は重要な課題となっている。 そこで、主要な渋滞地点である桑才新町交差点の抜本的な対策として、本線北行きの実立交差化を行う。
	内容	立交差事業（交差道路：府道深野南寺方大阪線） 延長 約 500m（うち橋梁部 約300m） 幅員 10.8 m（3車線）
	事業費	総事業費 1,980 百万円
	維持管理費	塗装塗替費、橋面舗装補修費 等 2百万円/年（年換算）
	関連事業	特になし
上位計画等の位置づけ		第3次渋滞対策プログラム 平成22年頃を目標に渋滞の緩和や解消を目指す主要な渋滞ポイントとして位置付けされている「桑才新町交差点」の渋滞要因であり、渋滞解消のため抜本的な対策が必要。 大阪府都市基盤整備中期計画（案） 前期（平成13～17年度）着手、後期（平成18～22年度）概成に位置付けている。
優先度		既に南行の実立交差化が完了しており、交差道路を含めた渋滞緩和効果を発揮するためには、北行の実立交差化の早期完成が必要。 また、既存道路用地内での立交差化であり用地買収を伴わないため、確実な事業進捗が図れるとともに事業効果も大きい。
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果	H13 現地調査、予備設計、関係機関協議 H14 詳細設計、関係機関協議 H15 工事着手 H18 完成目標
	完成予定年	H18完成目標

事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況	門真市周辺の道路網の状況 (1) 高速道路 ・第二京阪道路が大阪中央環状線に接続（H19年度完成予定） ・大阪中央環状線に並行して近畿自動車道（整備済） (2) 主要な幹線道路 ・国道163号、大阪中央環状線、八尾枚方線、八尾茨木線 等 (3) 大阪中央環状線の交通状況（H11センサス） 交通量 83,671 台/日 混雑度 2.01 ピーク時旅行速度 10.4 km/h (4) 周辺の大阪中央環状線交差点の状況 ・H元 稗島（北行）立交差化完了（花博関連） ・H9 桑才新町（南行）立交差化完了
	地元等の協力体制	

事業効果の定量的分析	費用便益分析	<p>具体的な便益内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 ・ 走行経費減少便益 ・ 交通事故減少便益 	<p>受益者</p> <p>通行車両 歩行者 自転車等</p>	<p>費用便益比</p> <p>B / C = 8.2</p> <p>便益総額 B = 150.6 億円</p> <p>総費用 C = 18.3 億円</p>	<p>備考</p> <p>「費用便益分析マニュアル」(案)により算出(国土交通省)</p>
	その他の指標(代替指標)				
事業効果の定性的分析	安全・安心	<p>緊急車両の通行</p> <p>立体交差化により、渋滞緩和及び交差点減少により緊急車両の通行が容易になる。</p>			
	活力	<p>物流の効率化</p> <p>府道大阪中央環状線は車両大型化(25t化)対応路線であり、当該区間の渋滞緩和により物流の効率化に寄与する。</p>			
	快適性	<p>渋滞の緩和及び交通事故減少</p> <p>立体交差化により渋滞が緩和され、定時性が確保される。</p> <p>また、交差車両も激減することから、事故の減少についても期待される。</p> <p>環境改善</p> <p>渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図られる。</p>			
	その他	<p>経済性</p> <p>既存道路用地を利用して立体交差化を実施(既存ストックの活用)することからコスト縮減が図られる。</p>			

(事業名：大阪中央環状線 桑才新町跨道橋(北行)整備事業)

自然環境等への影響と対策	<p>既存市街地における既存道路の立体交差化であり、新たに自然環境に与える影響はほとんど無い。</p> <p>沿道環境に対しては、防音壁等による騒音の低減。</p> <p>渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。</p>																
	<p>代替案として、道路を地下化する案がある。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>本線高架案(原案)</th> <th>本線地下案(BOX案)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>経済性</td> <td>約20億円</td> <td>約57億円 (交差点南側の大阪市営水道の横断管(地下埋設管)により、工事延長が原案より長くなる)</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>約4ヵ年 (下部工の現地施工と上部工の工場製作との同時施工が可能)</td> <td>原案より長期間 (施工延長も長く、全て現地での施工となる)</td> </tr> <tr> <td>施工性</td> <td> <p>施工時に土留工による占用幅が代替案より狭いため、十分な迂回路幅員が確保できる</p> <p>また、近畿自動車道の橋脚への近接施工となるが、施工上の問題はない(杭基礎形式、掘削深：小)</p> </td> <td> <p>施工時に土留工による占用幅が広く、迂回路幅員が狭くなる</p> <p>また、近畿自動車道の橋脚基礎への近接施工となり、計測管理等が必要なため施工性は劣る(開削工法、掘削深：大)</p> </td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>定期的に塗装の塗り替えが必要</td> <td>道路(トンネル)照明、排水設備の維持管理及び定期的な更新が必要となり、原案に比べ維持管理費が高くなる</td> </tr> </tbody> </table>				本線高架案(原案)	本線地下案(BOX案)	経済性	約20億円	約57億円 (交差点南側の大阪市営水道の横断管(地下埋設管)により、工事延長が原案より長くなる)	工期	約4ヵ年 (下部工の現地施工と上部工の工場製作との同時施工が可能)	原案より長期間 (施工延長も長く、全て現地での施工となる)	施工性	<p>施工時に土留工による占用幅が代替案より狭いため、十分な迂回路幅員が確保できる</p> <p>また、近畿自動車道の橋脚への近接施工となるが、施工上の問題はない(杭基礎形式、掘削深：小)</p>	<p>施工時に土留工による占用幅が広く、迂回路幅員が狭くなる</p> <p>また、近畿自動車道の橋脚基礎への近接施工となり、計測管理等が必要なため施工性は劣る(開削工法、掘削深：大)</p>	その他	定期的に塗装の塗り替えが必要
	本線高架案(原案)	本線地下案(BOX案)															
経済性	約20億円	約57億円 (交差点南側の大阪市営水道の横断管(地下埋設管)により、工事延長が原案より長くなる)															
工期	約4ヵ年 (下部工の現地施工と上部工の工場製作との同時施工が可能)	原案より長期間 (施工延長も長く、全て現地での施工となる)															
施工性	<p>施工時に土留工による占用幅が代替案より狭いため、十分な迂回路幅員が確保できる</p> <p>また、近畿自動車道の橋脚への近接施工となるが、施工上の問題はない(杭基礎形式、掘削深：小)</p>	<p>施工時に土留工による占用幅が広く、迂回路幅員が狭くなる</p> <p>また、近畿自動車道の橋脚基礎への近接施工となり、計測管理等が必要なため施工性は劣る(開削工法、掘削深：大)</p>															
その他	定期的に塗装の塗り替えが必要	道路(トンネル)照明、排水設備の維持管理及び定期的な更新が必要となり、原案に比べ維持管理費が高くなる															
代替案との比較検討																	
その他特記すべき事項																	