

新規事業評価調査書

事業名	府道 枚方大和郡山線（都市計画道路 村野神宮寺線）	
所在地	交野市倉治2丁目～青山4丁目	
事業概要	目的	現在事業中の第二京阪道路供用後の周辺地域での交通の円滑な処理を図るため、アクセス道路となる本路線の整備を図るものである。
	内容	延長 約450m 幅員 14～22m（2車線） 道路規格 4種2級
	事業費	事業費 約18億円 （内訳） 用地・補償費：約10億円 工事：約8億円
	維持管理費	2（百万円/年）
	関連事業	第二京阪道路整備事業
上位計画等の位置づけ	レインボー計画21 広域基幹軸である七放射三環状軸の強化を図る第二京阪道路へアクセスし、緊密に連結する主要幹線道路 大阪府都市基盤整備中期計画（案） 前期（平成13～17年度）着手、工期（平成18～22年度）概成に位置付けている。	
優先度	限られた投資で最大限の効果をあげるため策定された「大阪府都市基盤整備中期計画（案）」において今後10年間に実施を予定している道路事業58箇所に位置付けられている。第二京阪道路の供用が中期計画の後期（H18～22）に予定されており、そのアクセス道路として第二京阪道路供用までに整備を行う必要がある。	
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果	H14 現地調査 H15 事業着手（詳細設計、用地買収） H19 完成目標
	完成予定年	H19年度

事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況	<p>周辺の道路網の状況</p> <p>(1)高速道路 第二京阪道路（本整備区間に接続）：事業中（国土交通省・JH） 京都府～一般国道307号：平成14年度供用予定 一般国道307号～門真市：事業中 北部に第二名神高速道路（平成10年12月25日施行命令）</p> <p>(2)主要な幹線道路 京都府と大阪市街地を結ぶ道路 一般国道1号を含め慢性的な渋滞が発生している状況 これを緩和するため、第二京阪道路の整備が進められている。 一般国道1号 府道 枚方交野寝屋川線、府道 京都守口線、府道 交野久御山線</p> <p>を結節する道路 幅員狭小で線形の悪い道路が多い。 第二京阪道路供用に伴い、現道と第二京阪道路を適切にアクセスする道路の整備が必要。 一般国道168号、一般国道307号 府道 枚方高槻線、府道 枚方大和郡山線</p> <p>第二京阪道路の主なアクセス道路 （都）枚方東部線（一般国道307号・府道 枚方高槻線） [整備中] （都）枚方津田線 （都）村野神宮寺線（府道 枚方大和郡山線） （都）枚方大和高田線・（都）天の川磐船線（一般国道168号） （都）国守黒原線（府道 枚方富田林泉佐野線） 府道 枚方交野寝屋川線 （都）寝屋川大東線 [整備中]</p>
	地元等の協力体制	第二京阪道路整備に伴い、交野市からは本区間の整備要望がなされている。

事業効果の定量的分析	費用便益分析	具体的な便益内容 ・ 走行時間短縮便益 ・ 走行費用減少便益 ・ 交通事故減少便益 ・ 環境改善便益	受益者 通行車両 歩行者 自転車等	費用便益比 $B / C = 3.76$ 便益総額 B = 58.54 億円 総費用 C = 15.58 億円 (H15 現在価値)	備考 道路投資の評価に関する指針(案)による
	その他の指標 (代替指標)				
事業効果の定性的分析	安全・安心	通行車両の安全性の向上 周辺の道路は狭隘であり、本路線の整備により第二京阪道路からの交通が円滑に処理されるため、通行車両の安全性が向上 歩行者等の安全性の向上 第二京阪道路から周辺の狭小道路へ流れ込む交通が抑制され、周辺道路における歩行者等の安全性が向上 緊急車両の通行 新しい道路の整備により、緊急車両の通行が容易になる。			
	活力	交通連携機能拡大・土地利用の促進 一般国道1号と第二京阪道路を連絡する交通ネットが形成されることから、地域の連携・発展に寄与する。			
	快適性	渋滞の緩和 第二京阪道路と一体的に機能し、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 田畑部を通過する道路(区間)であり、自然環境への影響は殆どない。 沿道環境 第二京阪道路供用による交通量の増加が見込まれるが、本路線の整備により第二京阪道路を利用する交通を円滑に処理できることから、沿道環境への影響は軽微なものとなる。 沿道は田畑であり、影響は軽微なものとなる。														
	代替案としては、現道の枚方大和郡山線の拡幅整備案がある。 代替案との比較一覧 <table border="1" data-bbox="1724 842 2751 1375"> <thead> <tr> <th>比較項目</th> <th>原案(バイパス整備)</th> <th>比較案(現道拡幅案)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>経済性</td> <td>約18億円</td> <td>約25億円 ・沿道に住居等が多く立地し、補償費が大きくなる。</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>約5年</td> <td>原案より長期 ・沿道に住居等が多く立地し、用地買収に時間を要する ・現道交通の切回しが必要</td> </tr> <tr> <td>施工性</td> <td>優位 ・全面施工が可能</td> <td>原案より劣る ・現道交通を通しながらの施工 ・JR横断部の処理が必要</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>・第二京阪道路関連と一般交通との機能分担が図られるため、円滑な交通処理が可能となる。</td> <td>・機能分担が図られないため、交通が輻輳する。</td> </tr> </tbody> </table>	比較項目	原案(バイパス整備)	比較案(現道拡幅案)	経済性	約18億円	約25億円 ・沿道に住居等が多く立地し、補償費が大きくなる。	工期	約5年	原案より長期 ・沿道に住居等が多く立地し、用地買収に時間を要する ・現道交通の切回しが必要	施工性	優位 ・全面施工が可能	原案より劣る ・現道交通を通しながらの施工 ・JR横断部の処理が必要	その他	・第二京阪道路関連と一般交通との機能分担が図られるため、円滑な交通処理が可能となる。
比較項目	原案(バイパス整備)	比較案(現道拡幅案)													
経済性	約18億円	約25億円 ・沿道に住居等が多く立地し、補償費が大きくなる。													
工期	約5年	原案より長期 ・沿道に住居等が多く立地し、用地買収に時間を要する ・現道交通の切回しが必要													
施工性	優位 ・全面施工が可能	原案より劣る ・現道交通を通しながらの施工 ・JR横断部の処理が必要													
その他	・第二京阪道路関連と一般交通との機能分担が図られるため、円滑な交通処理が可能となる。	・機能分担が図られないため、交通が輻輳する。													
その他特記すべき事項															