

## 資料2

平成23年度第6回  
大阪府建設事業再評価監視委員会  
H23.10.24

### 追加説明資料

⑰一般国道371号(石仏バイパス) .....	P 1
⑭豊中岸部線・千里中央線 .....	P 2
⑮十三高槻線(寿町工区) .....	P 4
⑯和泉中央線 .....	P 8
⑩宝持山地区 .....	P 10
⑨父鬼川側川 .....	P 14
②堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備 .....	P 18

# 一般国道371号(石仏バイパス)

## 事業費の経緯

単位:百万円

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23
当初	480	522	360	340	450	228

## 京奈和自動車道の交通量



# 豊中岸部線 整備効果

第4回委員会資料

- 常時の救命救急センターへのアクセス強化！
- 災害時の広域避難地へのアクセス強化！



- 新設道路の整備による沿道利用の活性化！



- 電線共同溝や下水道設置による新たなライフラインの確保！



P2



# 都市計画道路 豊中岸部線・千里中央線

広域避難地である千里南公園の避難圏域



# 都市計画道路 十三高槻線(寿町工区)

第4回委員会資料



完成イメージ



一般部標準断面



### 十三高槻線（寿町工区）整備効果



地域分断の解消！

○阪急千里線による地域分断の解消

防災性向上！

○緊急避難路や消防活動用道路として住宅密集地区の防災性向上

整備前



完成イメージ



車と人が安全・快適に鉄道の下を通れます！

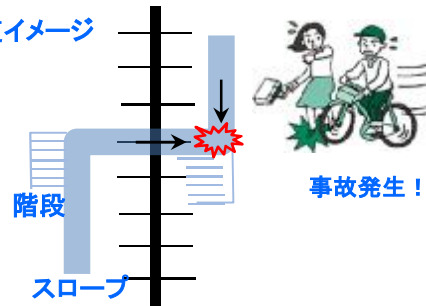
通学路の安全性向上！

- 見通しの改善による防犯性の向上
- 歩行者と自転車の曲がり角での接触事故の解消



スロープ入口

地下道イメージ

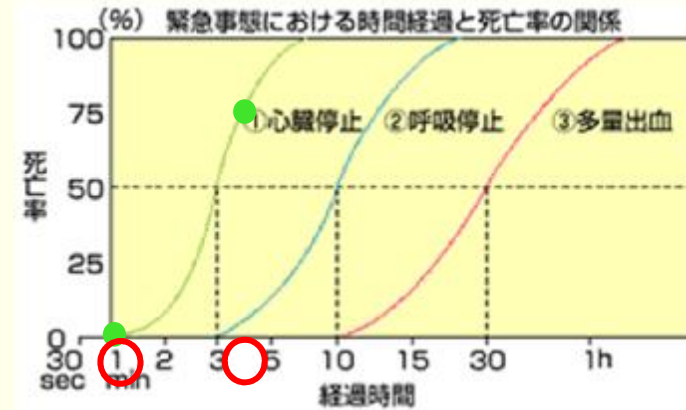


断面図



## 【参考】地域分断の解消による移動時間短縮の効果

○吹田南消防署から整備区間西側のA地点まで  
現状より移動距離が約500m短縮し、踏切  
横断が回避され、移動時間が4分から1分に  
短縮！



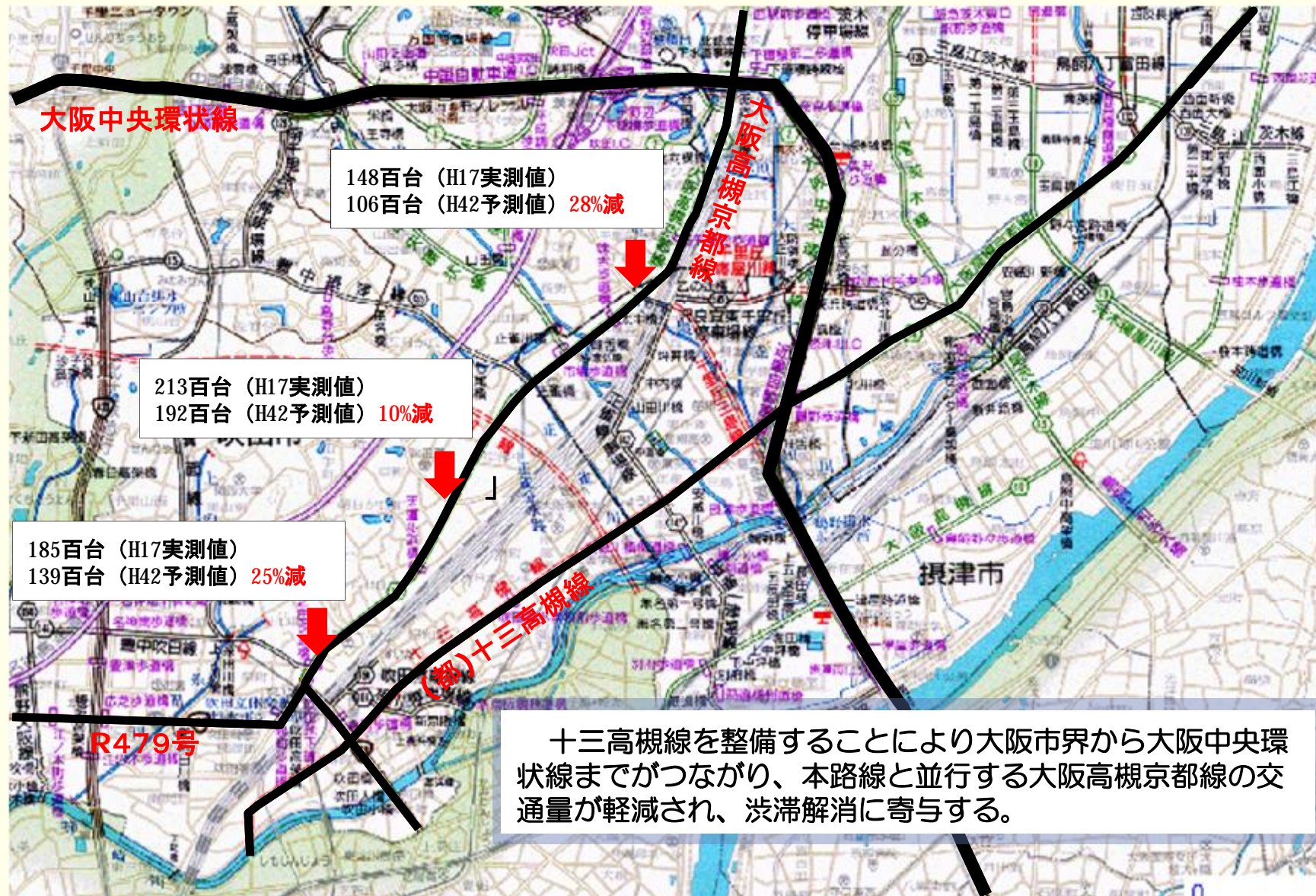
【カーラーの救命曲線】

心臓停止後4分後に応急手当をした場合の死亡率は約75%であるのに対し、1分後に応急手当が出来れば死亡率が約0%になります。

このことから、本事業における整備効果が救急医療の現場においても現れることがわかります。



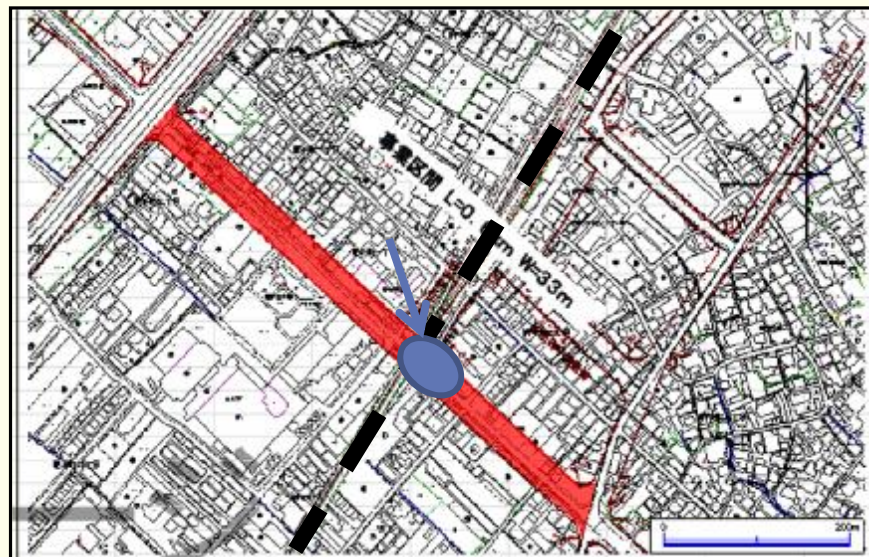
# 大阪高槻京都線 交通量比較





# 都市計画道路 和泉中央線

整備効果（渋滞解消）

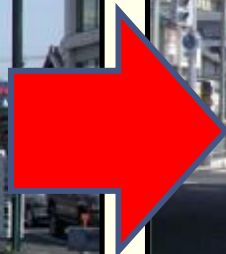
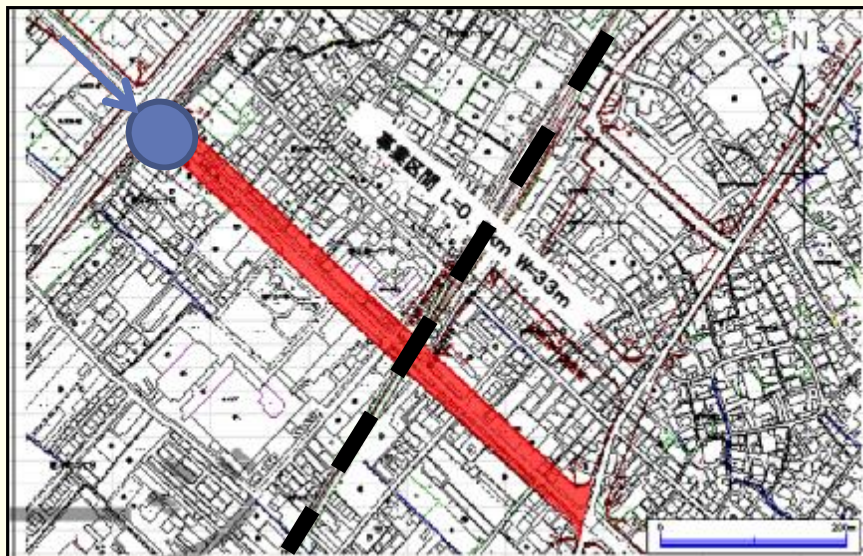




# 都市計画道路 和泉中央線

整備効果（渋滞解消）

穴田交差点（国道26号交  
差部） 整備前、整備後の  
状況





# 急傾斜地崩壊対策事業の進め方

施行：急傾斜地の所有者等

※急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（第12条）

都道府県は、当該急傾斜地の所有者、管理者若しくは占有者又は当該急傾斜地の崩壊により被害を受けるおそれのある者が施行することが困難又は不相当と認められるものを施行するものとする。

## 通常の事業の流れ

地元住民

↓  
・要望（市町村長あて）

市町村長

↓  
・要望（知事あて）  
・同意書※1

大阪府

↓  
・概略調査  
・事業化の判断

事業説明会  
（地元役員、住民、地権者等）

- ・急傾斜地事業説明
- ・区域指定の説明

↓  
・調査設計

## 宝持山地区

地元住民

↓  
・要望（市長あて）

箕面市長

↓  
・要望（知事あて）

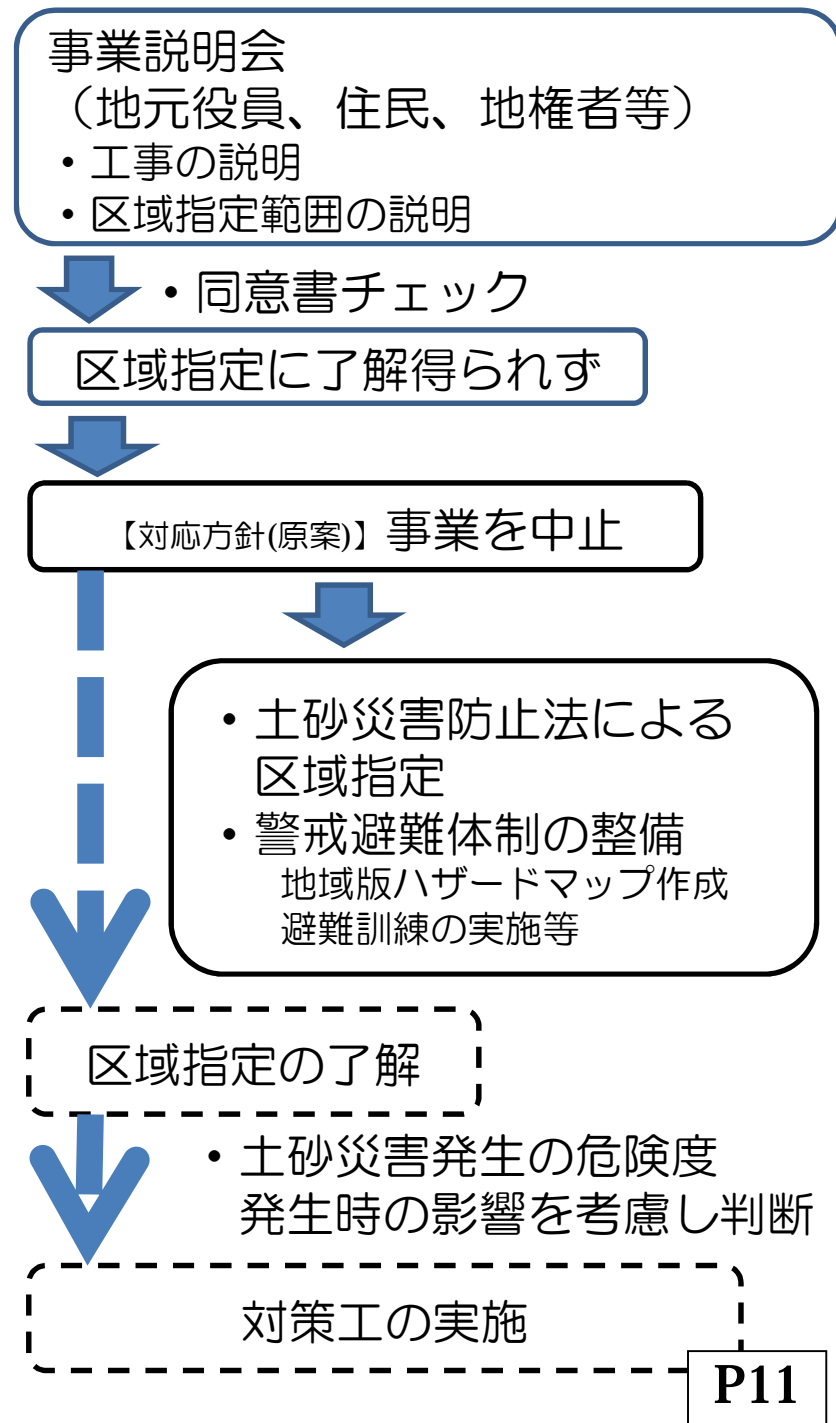
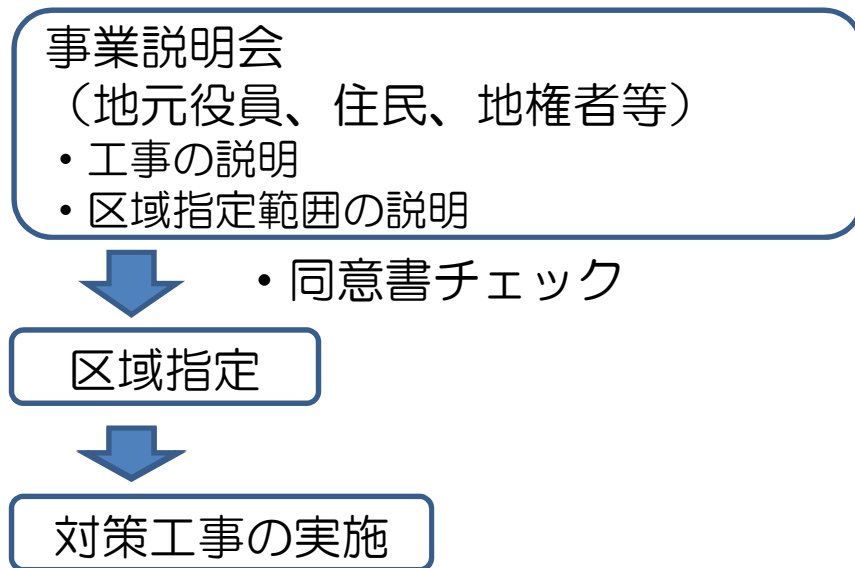
大阪府

↓  
・概略調査  
・事業化の判断

事業説明会  
（地元役員）

- ・急傾斜地事業説明
- ・区域指定の説明

↓  
・調査設計



※1：同意書の必要性についての大阪府の考え  
 区域の指定にあたっては、法律上は関係市  
 町村長の意見聴取及び現地調査のみを手続的  
 要件としている。しかし、後の工事の円滑な  
 施工のため、同意書を徴するもの。



## ■施設整備状況（H22年度末）

	要対策候補箇所	整備済数	整備率	残箇所数
急傾斜地	683	167	24.5%	516

※急傾斜地崩壊危険箇所（平成14年度公表）

- ・傾斜度30度以上、高さ5m以上の急傾斜地で崖崩れの発生する可能性があり、人家や公共施設に被害を及ぼすおそれのある箇所のこと

○要対策候補箇所

- ・人家が5戸以上ある箇所  
（5戸未満であっても官公署、学校、病院、社会福祉施設等の災害時要援護者施設、避難所等のある場合を含む）

## ■今後の土砂災害対策

未整備の要対策候補箇所が多数存在

ハード対策

【前提条件】

地元からの要望、区域指定の同意及び地元等による日常の維持管理協力

○対策箇所の重点化

- ・災害発生の危険度（地形、地盤の状況等）
- ・災害発生時の影響（保全対象に災害時要援護者施設や避難施設等が存在）

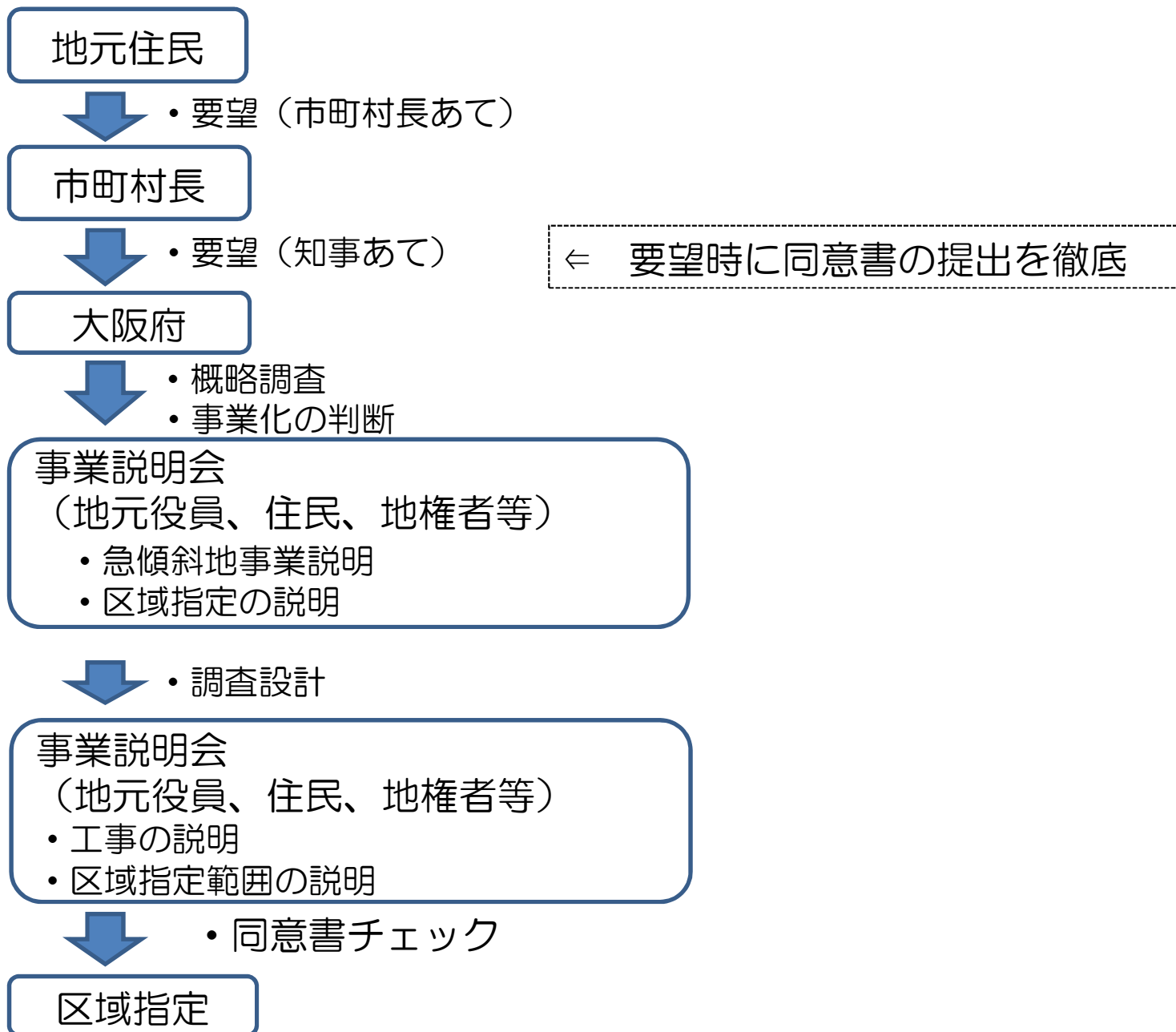
ソフト対策

○土砂災害防止法による区域指定

- ・危険箇所の周知等
- ・市町村による警戒避難体制の整備
- ・新たな開発の抑制

○避難訓練の実施や啓発活動

## ■今後の急傾斜地崩壊対策事業の進め方





# 砂防事業

施行：都道府県又は国、原因行為者（砂防法第8条）

※砂防法（第5条）

都道府県知事は、其の管内に於て第二条に依り国土交通大臣の指定したる土地を監視し及其の管内に於ける砂防設備を管理し其の工事を施行し其の維持をなすの義務あるものとす

## 通常の事業の流れ

大阪府

↓ ・事業化の判断（優先順位）

事業説明会（地元役員、地権者等）

・事業説明（必要性について）

↓ ・調査設計

事業説明会（地元役員、地権者等）

・施設計画  
・用地境界立会の依頼

用地境界立会

↓ ・地権者別買収面積の確定  
・買収単価の確定

## 父鬼川側川

大阪府

↓ ・事業化の判断

事業説明

↓ ・調査設計

事業説明会（地元役員、地権者等）

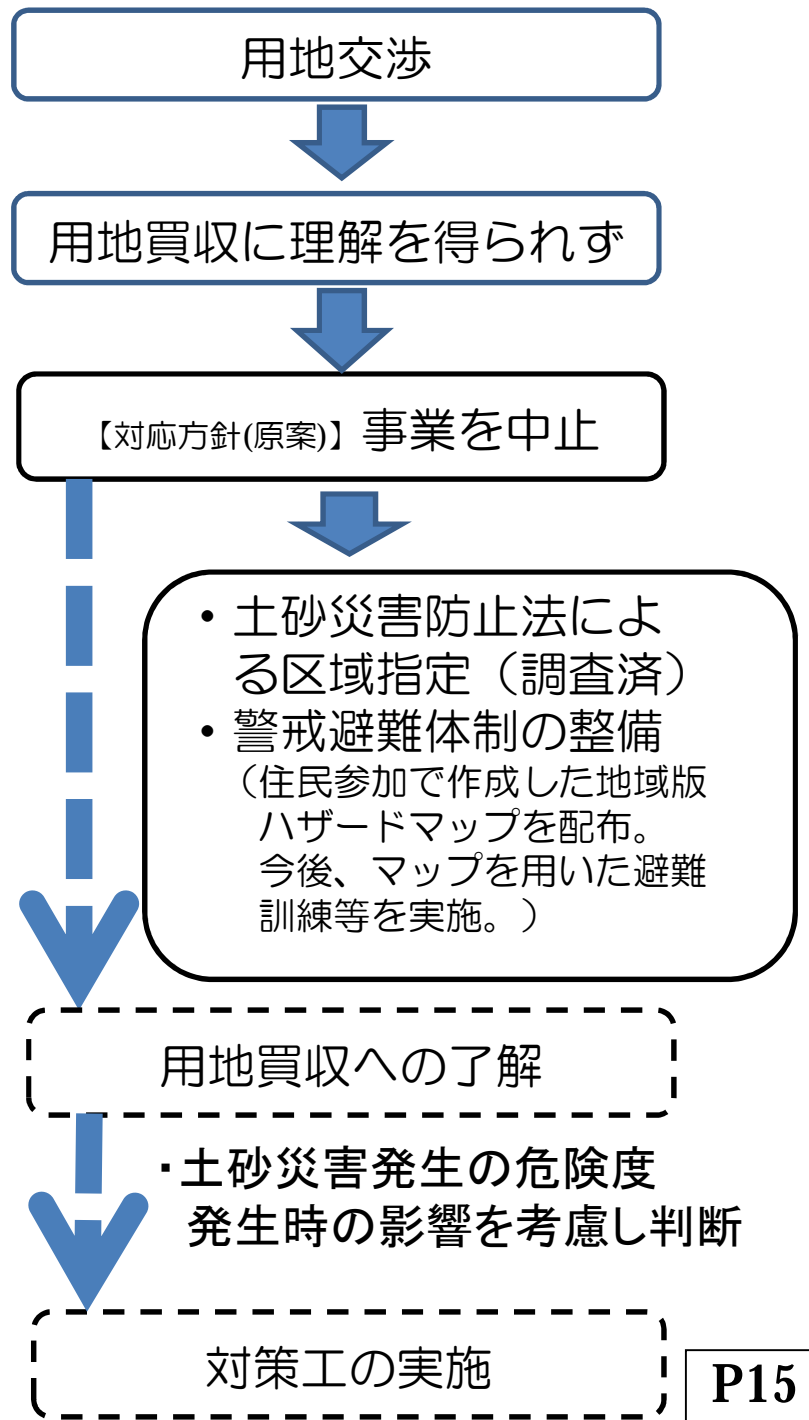
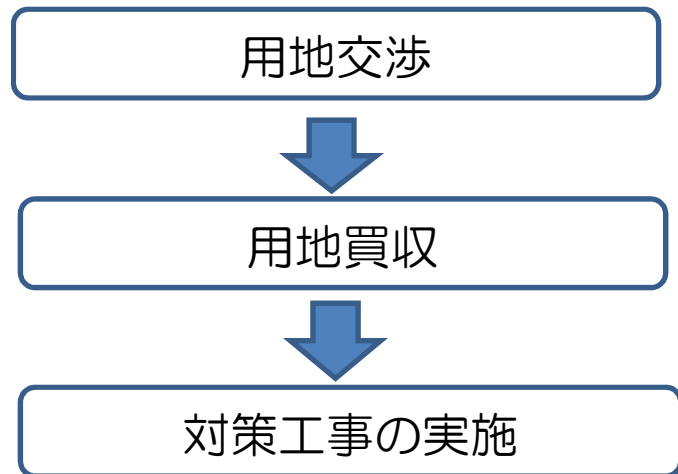
・施設計画  
・用地境界立会の依頼

用地境界立会

※地権者全員の協力を得ていた

↓ ・地権者別買収面積の確定  
・買収単価の確定

P14





## ■施設整備状況（H22年度末）

	要対策箇所	整備済数	整備率	残箇所数
砂防（土石流危険渓流）	1,009	340	33.7%	669

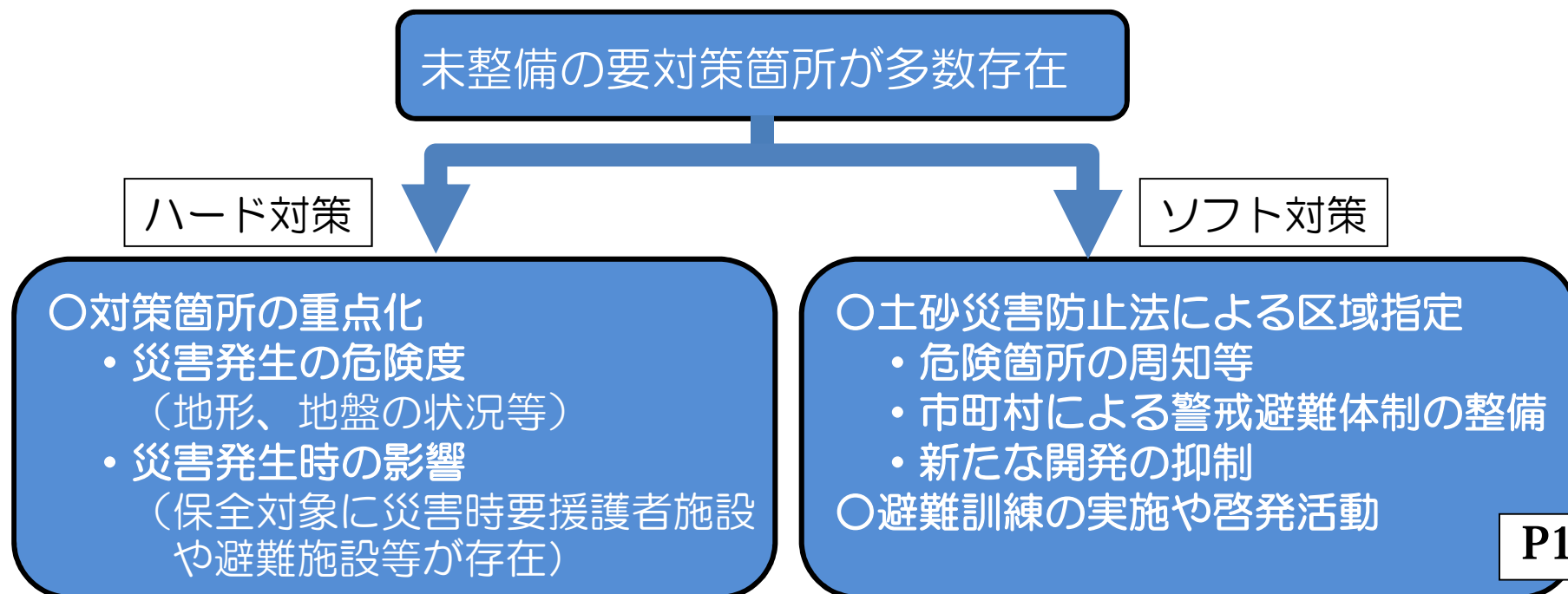
※砂防（土石流危険渓流（平成14年度公表））

- ・土石流の発生の危険性があり、人家や公共施設に被害の恐れのある渓流

### ○要対策箇所

- ・人家が5戸以上ある場所に流入する渓流。  
（5戸未満であっても官公署、学校、病院、社会福祉施設等の災害時要援護者施設、避難所等のある場合を含む）

## ■今後の土砂災害対策



## ■今後の砂防事業の進め方

大阪府

↓  
• 事業化の判断（優先順位）

事業説明会（地元役員、地権者等）  
• 事業説明（必要性について）

← 事業協力の確認の徹底

↓  
• 調査設計

事業説明会（地元役員、地権者等）  
• 施設計画  
• 用地境界立会の依頼

↓

用地境界立会

↓  
• 地権者別買収面積の確定  
• 買収単価の確定

用地交渉

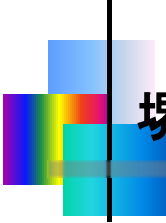
↓

用地買収

↓

対策工事の実施





# 堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備事業の費用対効果について

## 効果の把握方法

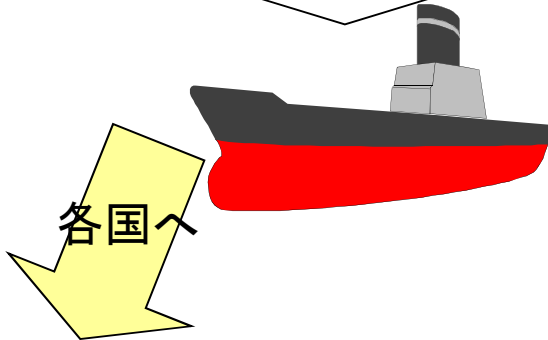
### <ターミナルを新設する場合>

ターミナルの新設により、より近い港湾を利用できるようになり、陸上輸送コストが削減される。

汐見沖岸壁がある場合

汐見沖岸壁

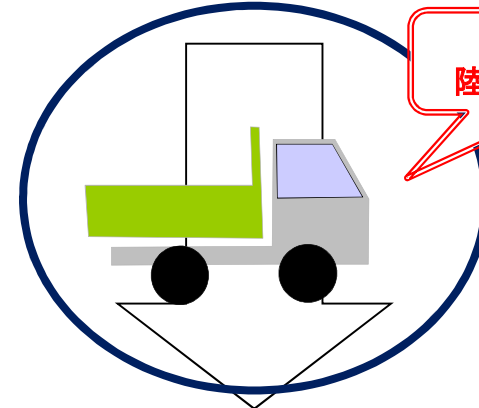
船積み



汐見沖岸壁がない場合

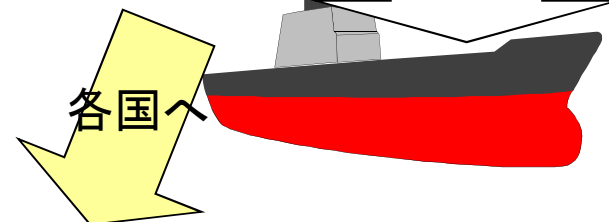
カーキャリアによる輸送

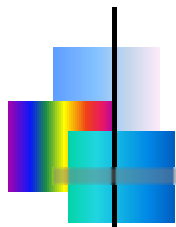
便益  
陸上輸送コスト削減



他の岸壁(神戸港・大阪港)

船積み



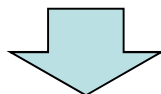


## 港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルの改訂〔H23.6〕について

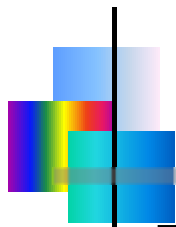
### 主な変更内容

#### ○時間費用原単位および輸送費用の変更

- ・海上輸送にかかる時間費用原単位 ⇒ **変更**
- ・海上輸送費用 ⇒ **変更**
- ・陸上輸送費用 ⇒ **変更なし**



今回の便益は、海上輸送時間の短縮ではなく、  
陸上輸送費用の削減が便益であるため、  
便益の算定に係る変更なし。



## 便益の見直しについて

### 見直した内容

#### ○供用開始年における当該岸壁からの中古自動車輸出量推計

H21年はリーマンショックの影響により特異な減少 ⇒ (通常、特異値は排除)



H24年(翌年)供用開始のため、より実態に即した推計



(見直し)

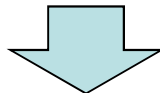
**リーマンショックの影響を含む直近5ヶ年の傾向から推計(H18-H22)**

#### 事前評価時(H18年度)

堺泉北港港湾計画より

堺泉北港における、平成20年代後半の中古自動車輸出量19.7万台から当該施設の供用開始年の中古自動車輸出量を推計。

**供用開始年(平成23年) : 4.5万台**

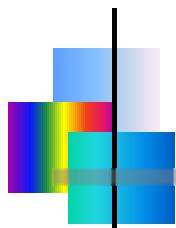


#### 再評価時(H23年度)

堺泉北港における直近5ヶ年中古自動車輸出実績より、仕向け先別の傾向を分析し、当該施設の供用開始年の中古自動車輸出量を推計。

**供用開始年(平成24年) : 2.8万台**





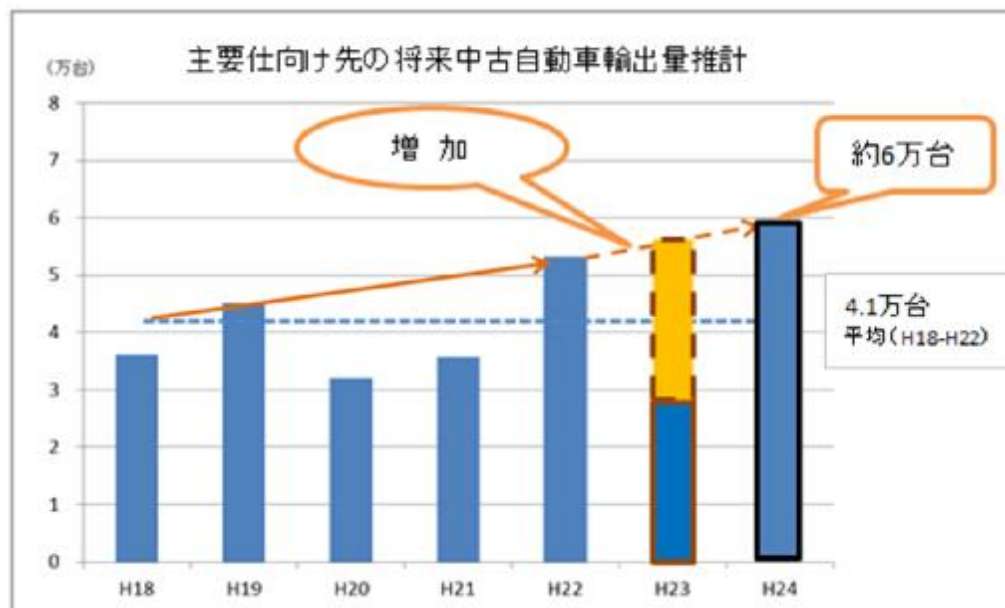
# 供用開始時の中古自動車輸出量推計

堺泉北港の仕向け先の傾向を分析

- ① 主要仕向け先[5千台以上](5か国) : 堺泉北港全体の約50% ⇒ **増加**
- ② それ以外(約90か国) : 堺泉北港全体の約50% ⇒ **一定(回復)**

※ 主要仕向け先:ニュージーランド、チリ、マレーシア、スリランカ、ケニア

## ① 主要仕向け先[5千台以上](5か国)

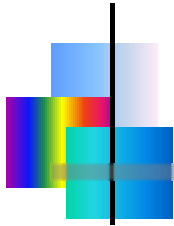


主要仕向け先の需要は高く、5ヶ年(H18年-H22年)の増加率が継続するものと推計



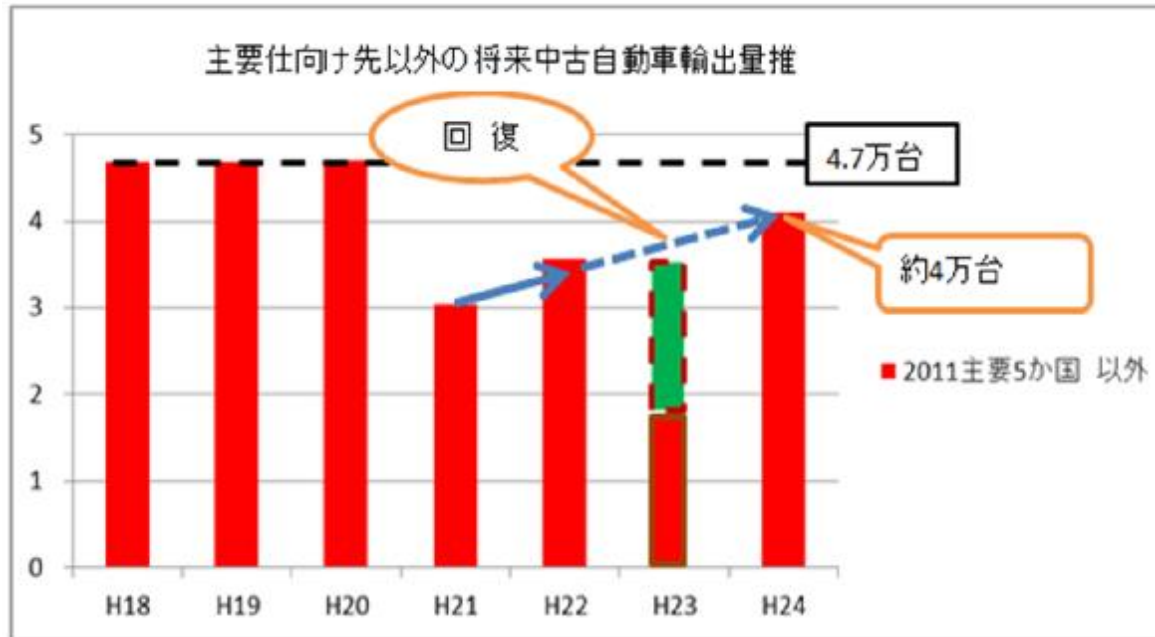
供用開始時(H24年)  
**約6万台**

※ H23年は上半期(1月~6月)の実績量。(約2.9万台)  
下半期は上半期と同量として推計(約2.9万台)

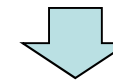


## 供用開始時の中古自動車輸出量推計

### ② それ以外の仕向け先(約90か国)

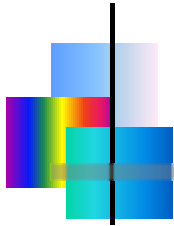


約47,000台で推移してきたが、H21年にリーマンショックの影響を受け、大幅に減少したものの、47,000台に向けて回復するものと推計。



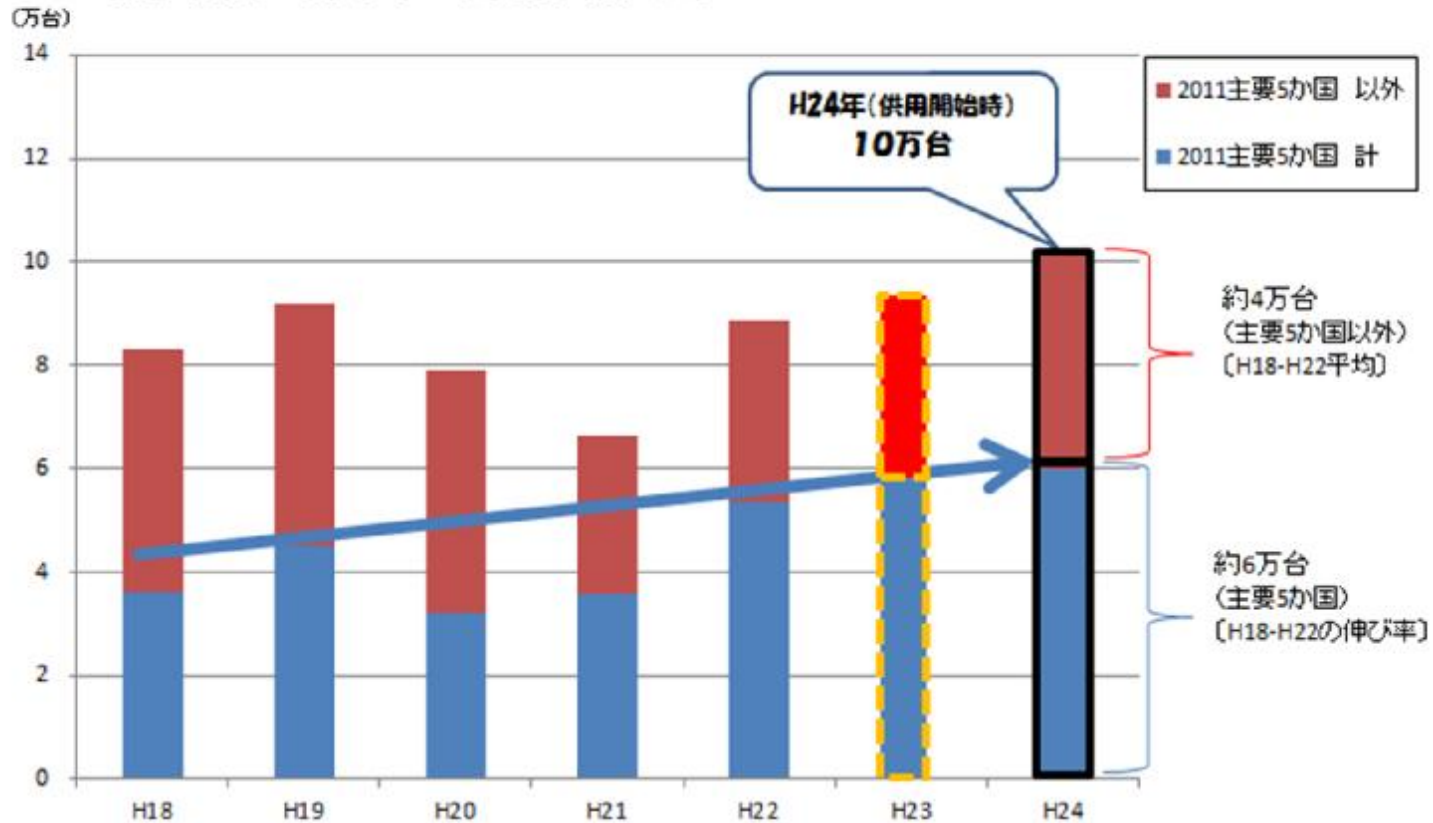
供用開始時(H24年)  
**約4万台**

※ H23年は上半期(1月~6月)の実績量。(約1.8万台)  
下半期は上半期と同量として推計(約1.8万台)



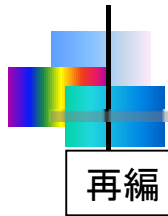
# 供用開始時の中古自動車輸出量推計

堺泉北港の将来中古自動車輸出量



供用開始時(H24年)における中古自動車輸出量  
**10万台**





# 供用開始時の中古自動車輸出量推計

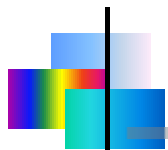
取扱貨物別に埠頭を再編し、物流の効率化・港の機能強化を目指す。

中古自動車取扱いは、助松埠頭、汐見5号岸壁、汐見沖岸壁に限定

中古自動車輸出量推計

堺泉北港	⇒ 10.0万台	(平成24年の推計)
助松埠頭	⇒ 4.3万台	(直近5ヶ年実績の平均)
汐見5号岸壁	⇒ 2.9万台	(直近5ヶ年実績の平均)
☆汐見沖岸壁	⇒ 2.8万台	





# 多目的国際ターミナル整備事業の費用対効果の算出について

## 陸上輸送費用削減便益

### 代替港の選定条件

- ・近隣の港
- ・中古自動車輸出実績を有する港
- ・同等以上の水深の岸壁を有する港



神戸港
大阪港

### 代替港の配分

平成22年実績により配分  
(堺泉北港の仕向け先別輸出货量  
を代替港の実績シェアにより配分)

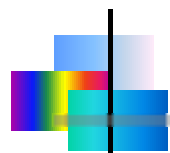


汐見沖 : 2.8万台
神戸港 : 2.48万台
大阪港 : 0.32万台

### 陸上輸送費削減便益の算定

神戸港	輸送費(円/台)
24,800台 ÷ 4※ × 50,320円	= 3.12億円
大阪港	輸送費(円/台)
3,200台 ÷ 4※ × 33,230円	= 0.27億円
<b>陸上輸送費削減便益</b>	<b>: 3.39億円/年</b>

※カーキャリア1台あたりの積載台数



## 事業効果の定量的分析(費用便益分析)

汐見沖岸壁 中古自動車輸出量 28,000台

Without時の代替港 神戸港 約 24,800台  
大阪港 約 3,200台

### (便益の内容)

・陸上輸送費用削減便益 B= 65.86 億円

### (費用の内容)

・事業費、維持管理費 C=21.72 億円

**費用便益比  $B/C=3.03$**

※第1回委員会で示したB/C=4.08