

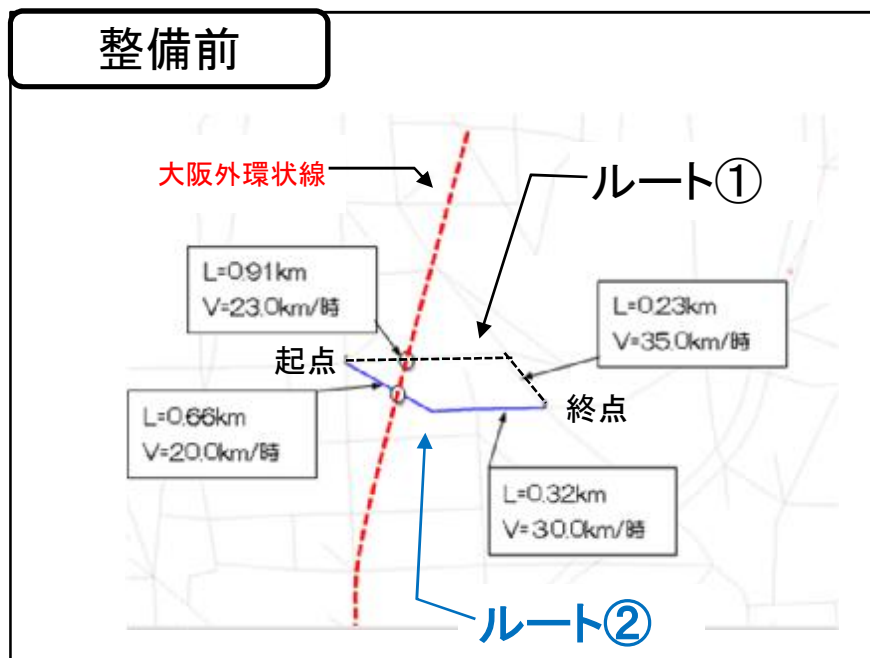
追加説明資料

①大阪外環状線連続立体交差事業	P 1
②岸和田港塔原線(道路事業の便益の内訳).....	P 3
③安満前島線	P 4
④大阪府都市整備中期計画(案)[道路事業].....	P 7
⑤道路事業の整備目的と事業効果	P 9
⑥土砂災害対策について(砂防・急傾斜)	P 19
⑦谷川	P 22
⑧川合裏川	P 24

■大阪外環状線連立事業 マイナス便益の要因について

前提条件: 最速ルートを選択する

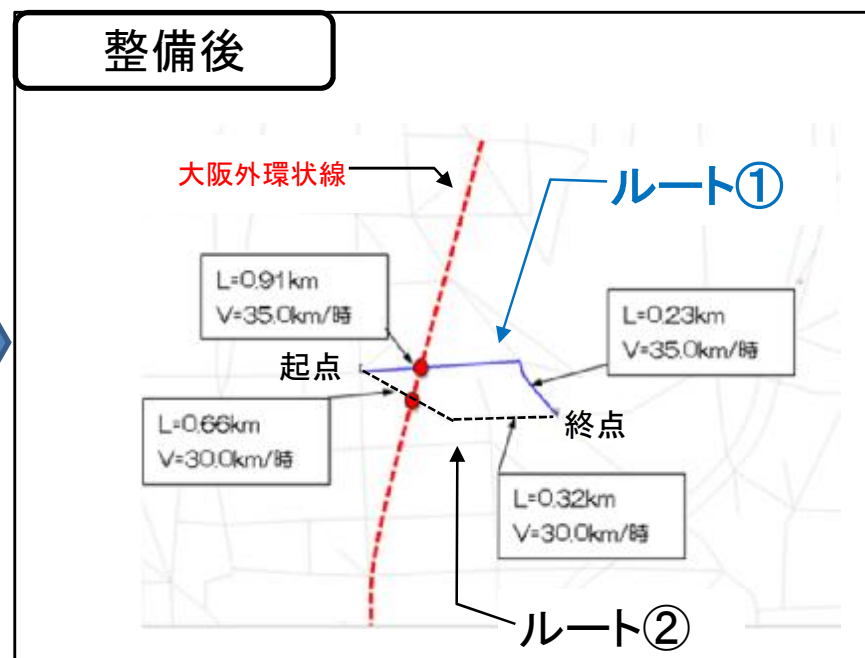
- ・2車線道路(片側1車線) 平均旅行速度は30~35km/hで設定
- ・整備前の踏切部の平均旅行速度は20~23km/h (踏切遮断や一旦停止により)
- ・整備後の踏切除去箇所の平均旅行速度は30~35km/h



整備前 ルート②を選択

ルート①: $(0.91 \div 23 + 0.23 \div 35) \times 60 = 2.76$ 分 1.14km

ルート②: $(0.66 \div 20 + 0.32 \div 30) \times 60 = 2.62$ 分 0.98km



整備後 ルート①を選択

ルート①: $(0.91 \div 35 + 0.23 \div 35) \times 60 = 1.95$ 分 1.14km

ルート②: $(0.66 \div 30 + 0.32 \div 30) \times 60 = 1.96$ 分 0.98km

整備後は走行距離は長いが最速ルートであるルート①を選択

■大阪外環状線連立事業 交通需要推計について

交通流推計

① 交通流の推計手法

- ・三段階推定法を採用
(平成17年道路交通センサスをベースとし平成42年予測のOD表を作成)

② 配分手法

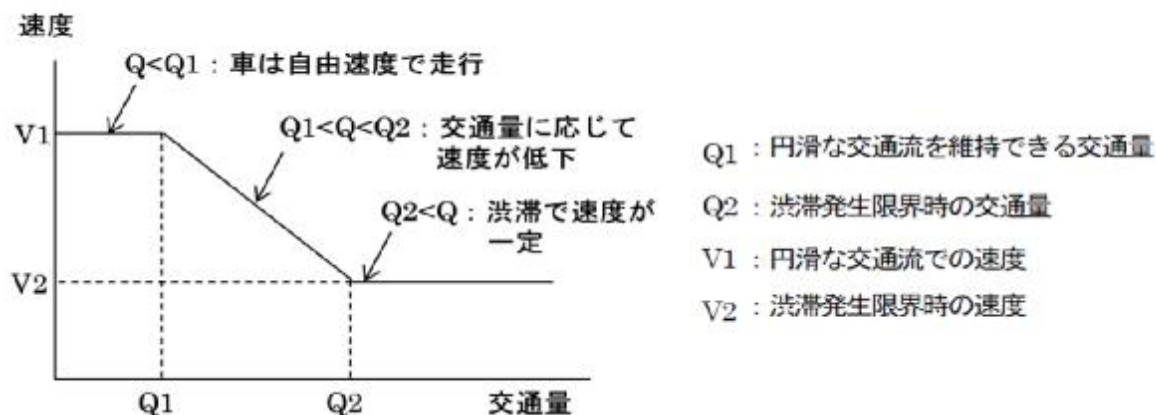
- ・Q-V式により配分

Q-V式は、図に示すように交通量を変数とした速度の関数で表したものである。交通量配分を実施するとき、分割配分毎(※注)に交通量による速度の低下を計算し、最短所要時間となるルートを探査する。

発生集中交通量の推計

分布交通量の推計

路線配分



(※注) 分割配分手法

「分割配分手法」は、OD交通量を分割して、そのステップ毎の最短所要時間経路を探査し、その経路に交通量を分配する手法である。なお、ステップ毎の所要時間は交通量と旅行速度の関係から成るQ-V式(Q:交通量、V:旅行速度)を用いて算出される。

道路事業の便益の内訳

番号	路線名	便益比 (B/C)	B (億円)	時間短縮	走行経費	事故減少	C (億円)	備考
6	春木岸和田線	2.7	124	95	26	3	46	
7	岸和田港塔原線	2.8	628	562	57	10	221	
8	本堂高井田線(青谷BP)	0.1	2	2	0	-0.32	14	
10	大阪和泉泉南線	2.2	65	43	16	6	29	
11	豊能池田線(伏尾BP)	1.3	80	72	7	1	63	
12	美原太子線(粟ヶ池BP)	1.1	50	65	-10	-5	48	
14	一般国道170号(西石切)	1.1	166	161	3	1	146	
15	豊能池田線(止々呂美吉川)	2.1	224	197	20	7	106	

交通安全事業における『国交省費用便益マニュアル』の適用について

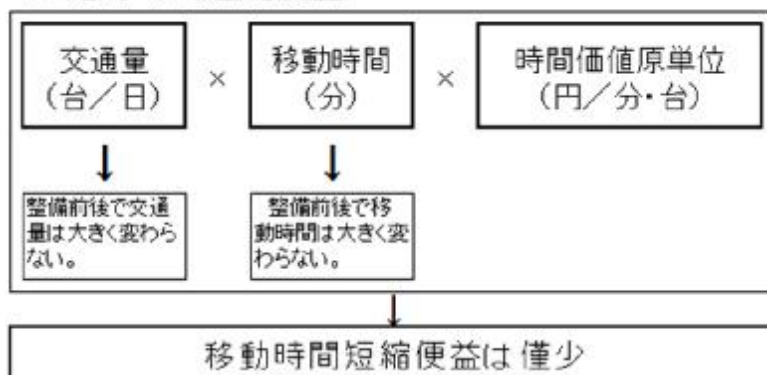
★自転車・歩行者の安全確保を目的に、現道に歩道を付加的に設置する場合の交通安全事業では、費用効果分析の手法が確立されていない。

※『国交省費用便益分析マニュアル』を適用した場合

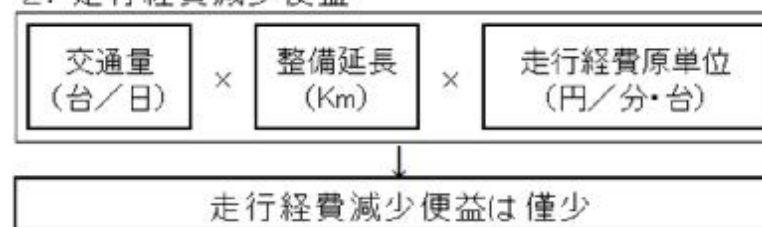
⇒現道の車両走行の状況に変化はない。

⇒整備前後で交通量、移動時間の変化は僅少

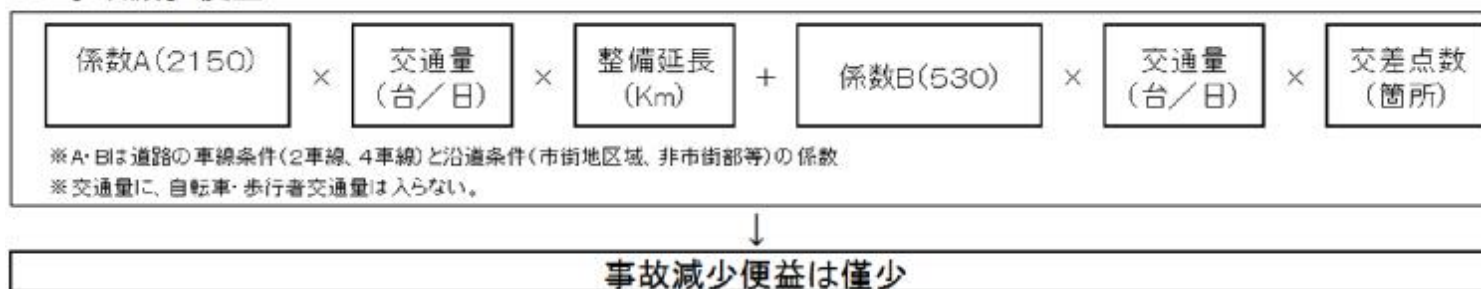
1. 走行時間短縮便益



2. 走行経費減少便益



3. 事故減少便益



★交通安全事業では整備前後の3便益が僅少であり事業の妥当性を評価することは難しい。

一般府道 安満前島線 (1)

■位置付け

- ・高槻市内を南北に走る幹線道路
- ・十三高槻線(H30供用予定)の交差道路、新名神高速道路関連事業

■整備内容

- ・現道拡幅整備
(L=260m、W=7m)



一般府道 安満前島線 (2)

評価調書の記載内容の修正

修正前

○事業を巡る社会経済情勢等の変化

幅員が狭隘で車両の対面通行が困難な状況にあるため、現道拡幅事業を行い歩行者の安全及び円滑な交通を確保する。また本府が整備する交差道路の都市計画道路十三高槻線の工所用車両等進入路としての機能確保が求められている。

○事業の必要性等に関する視点における判定(案)

本事業は、新名神高速道路供用後に予測される周辺の交通渋滞対策として進めている都市計画道路十三高槻線の、工所用車両等進入路として必要であり、現道を拡幅し歩道を設置することにより、歩行者等の安全が確保できる。

修正後

○事業を巡る社会経済情勢等の変化

本路線は、幅員が狭隘で車両の対面通行が困難な状況にあるため、現道拡幅事業を行い歩行者の安全及び円滑な交通を確保する。また、平成30年度の供用を目途に都市計画道路十三高槻線の整備を進めているが、一部用地取得の困難な個所があり、工所用車両の進入に支障を来している。このため、本路線を新たに工所用車両等の進入路として活用し、早期に整備を図る必要がある。

○事業の必要性等に関する視点における判定(案)

・平成30年度の供用を目途に都市計画道路十三高槻線の整備を進めているが、一部用地取得の困難な個所があり、工所用車両の進入に支障を来している。このため、本路線を新たに工所用車両等の進入路として活用し、早期に整備を図る必要がある。

・現道を拡幅し歩道を設置することにより、歩行者等の安全が確保できる。

大阪府都市整備中期計画(案)抜粋(策定H24. 3)

《当面10カ年における道路・街路事業の休止路線再開の考え方》

H24.6.21第2回
委員会資料抜粋

【対象路線】H20財政再建プログラム(案)の影響により一時休止した路線

①整備必要性の増大

- 例)・大規模関連事業の事業化
・周辺交通状況の変化による、流入交通量増加
・買取申出対応等による沿道状況の変化

②事業費の縮減

- 例)・区間や幅員の見直しによる全体事業費の減
・局所改良による代替

①②の条件ともに満たす

Yes

早期効果発現が可能な(コストが比較的少ない)
もので、地元合意が得られる

Yes

再 開

No

No

休止継続

対象路線の財プロ、中期計画の方針

H24.6.21第2回
委員会資料抜粋

番号	路線名	主な事業内容	財プロ(H20.6策定) の位置付け	中期計画(H24.3策定) の位置付け	再開・休止の理由	対応方針(原案)
6	春木岸和田線 〔岸和田市〕	バイパス	継続 (着実に実施)	継続	—	事業継続
7	岸和田港塔原線 〔岸和田市〕	立体交差 (JR高架)	継続 (ペースダウン)	継続	—	事業継続
8	本堂高井田線 (青谷バイパス) 〔柏原市〕	バイパス	休止	休止	・現時点未着手。 ・早期効果の目処が立っていない。	休止
9	安満前島線 〔高槻市〕	現道拡幅	休止	再開	①新名神アクセスとなる十三高槻線の工事用道路。 ②事業区間縮小によりコスト縮減。	事業継続
10	大阪和泉泉南線 (都市計画道路大阪岸和田南海線) 〔熊取町〕	バイパス	休止	再開	①バイパス区間が供用。 ②片側歩道整備によりコスト縮減。	事業継続
11	豊能池田線 (伏尾バイパス) 〔池田市〕	バイパス	休止	休止	・残事業費が大きいこと。 ・箕面森町、新名神高速道路の整備状況を踏まえ再度計画見直しの必要あり。	休止
12	美原太子線 (粟ヶ池工区) 〔富田林市〕	バイパス	平面道路 継続 鉄道高架 休止	平面道路 継続 鉄道高架 休止	—	事業継続 (一部休止)
13	余野茨木線(1工区) 〔茨木市〕	現道拡幅	休止	再開	①彩都中部地区開発の進展。 ②片側歩道整備によりコスト縮減。	事業継続
14	国道170号 (西石切立体交差事業) 〔東大阪市〕	立体交差 (アンダーパス)	休止	休止	・大阪瓢箪山線整備の状況を踏まえ再度計画見直しの必要あり。	休止
15	豊能池田線 (都市計画道路止々呂美吉川線) 〔箕面市〕	バイパス	箕面森町区間 休止 R423重複部 継続	箕面森町区間 休止 R423重複部 継続	—	事業継続 (一部休止)

一般府道 豊能池田線(伏尾バイパス) (1)

■位置付け

- ・大阪府北部の豊能地域と池田市中心部を結ぶ幹線道路
- ・道路線形が悪く、大型車交通も多いことや、土砂災害の影響を受けやすい区間
- ・箕面森町(H27)、新名神高速道路(H28目標)と接続する道路

■整備内容

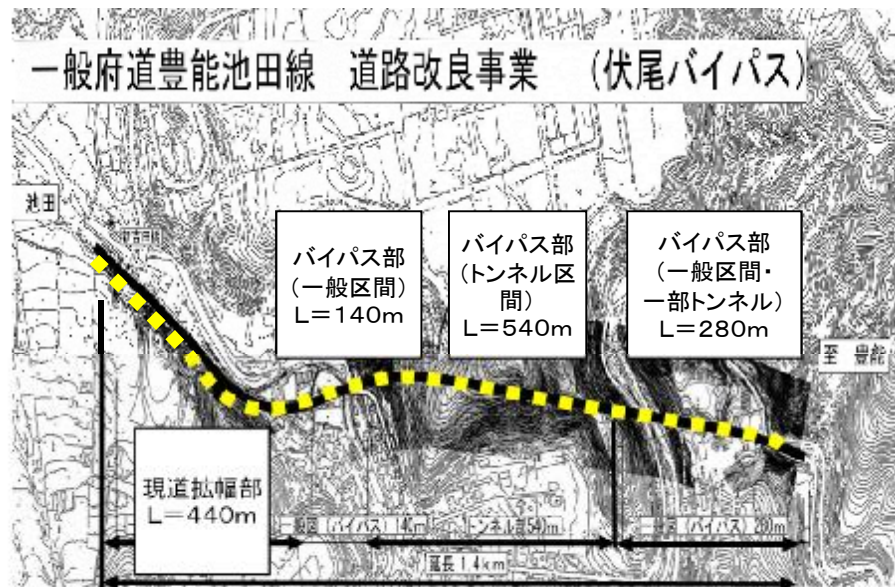
- ・バイパス整備(L=1.4km、W=13m)



一般府道 豊能池田線(伏尾バイパス) (2)

整備の目的(1) バイパス整備による交通の円滑化

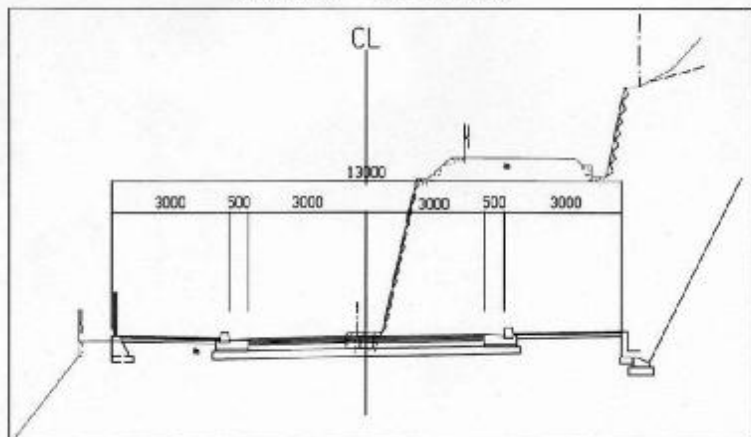
整備の目的(2) 歩道整備による歩行者等の安全確保(トンネル部除く)



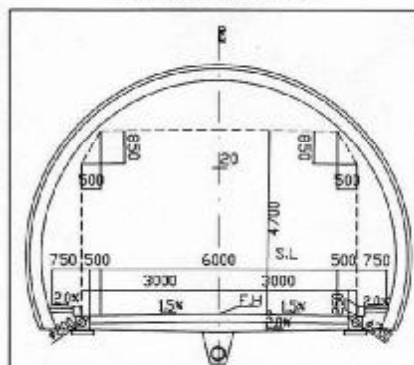
バイパス整備による事業効果！

- 土砂災害を受けやすく、線形も悪いため、バイパスを整備
- 現道部分の安全性確保のため、歩道を整備

標準断面図 一般区(現道拡幅)



標準断面図 トンネル部



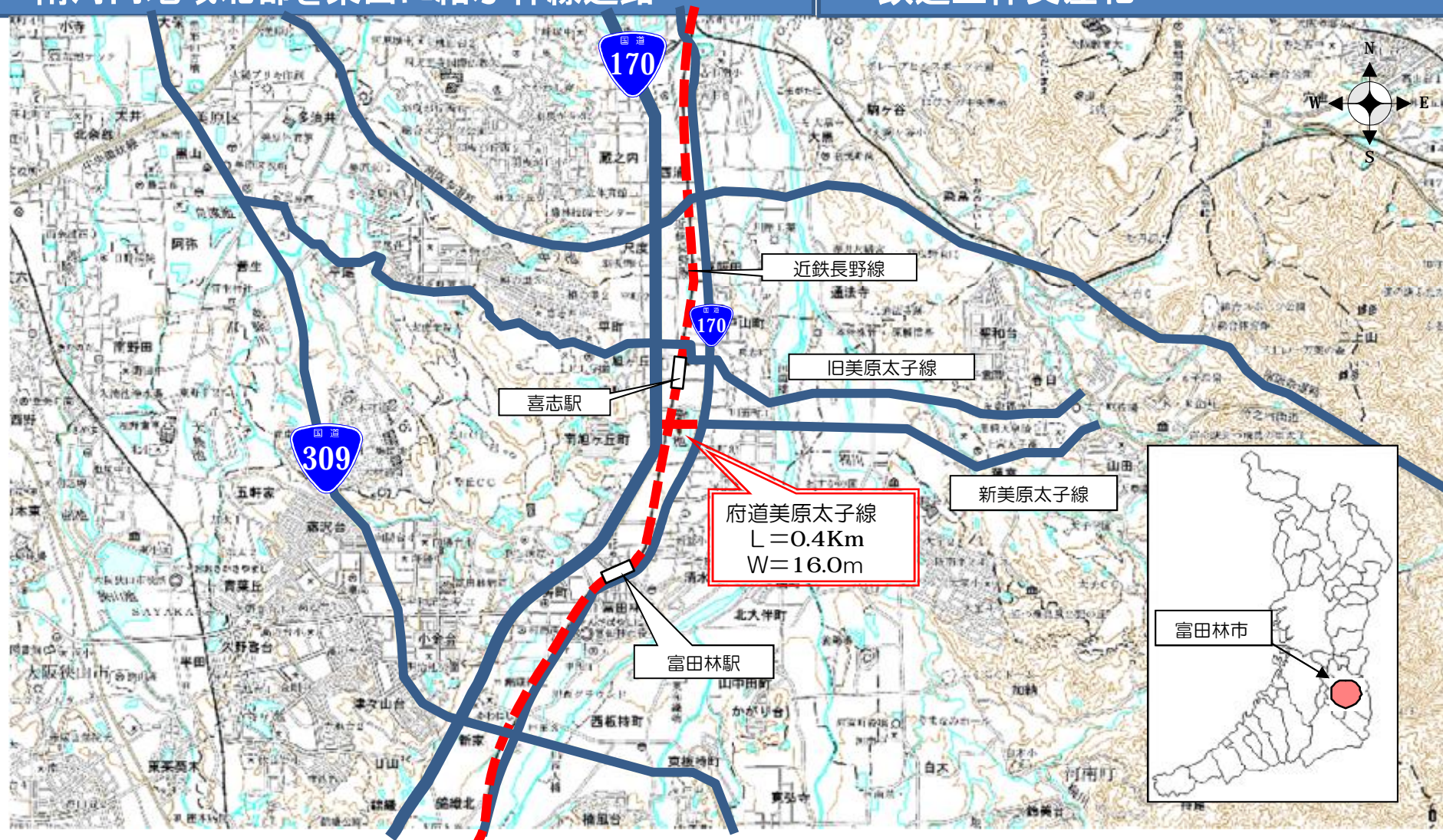
主要地方道 美原太子線〔栗ヶ池工区〕(1)

■位置付け

- ・旧美原町を起点とし、富田林市を經由して南河内地域北部を東西に結ぶ幹線道路

■整備内容

- ・バイパス整備(L=0.4km、W=16m)
- ・鉄道立体交差化



主要地方道 美原太子線〔栗ヶ池工区〕(2)

- ・美原太子線周辺踏切を、東西に約26,000台/日もの自動車が通過。
- ・新美原太子線と旧国道170号交差点の交通量は約12,000台/日

↓
慢性的な渋滞(朝の通勤・通学時間帯がピーク)

↓
本事業により周辺交通の分散化を図ることにより、慢性的な渋滞を解消し、円滑な交通、安全性の確保を図る。



市道桜井1号東行
(東西交通量7838台/日)



市道中野1号東行
(東西交通量8418台/日)



旧美原太子線
(東西交通量9198台/日)

：主な渋滞箇所



新美原太子線
(東西交通量約12000台/日)

一般府道 余野茨木線 (1工区)(1)

■位置付け

- ・彩都(国際文化公園都市)中部地区(H27まちびらき予定)へのアクセス道路

■整備内容

- ・現道拡幅整備(L=1.6km、W=16m)



一般府道 余野茨木線 (1工区) (2)

整備の目的(1) 彩都アクセス道路(機能強化)



佐保ルート道路
茨木市施工

整備の目的(2) 歩行者等の安全性の確保



自歩道が一部未整備であるため、死亡事故も発生

自歩道の未整備

自歩道の未整備

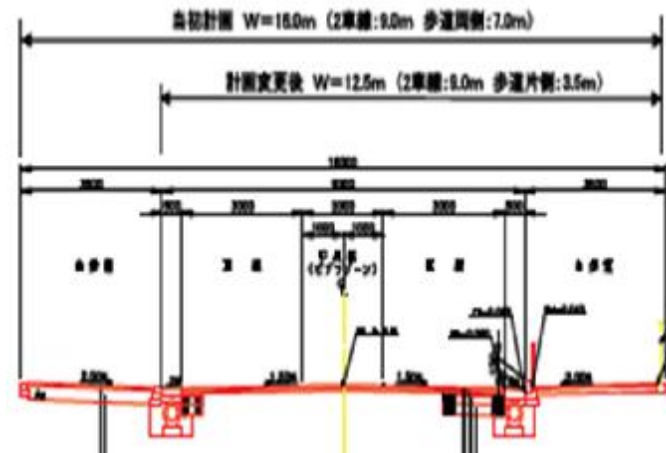
彩都のアクセス道路として早期整備

- ・右折レーン設置による交差点付近の渋滞の軽減
- ・円滑な交通流の確保

早急な安全・安心の確保!

- ・自歩道の整備や車道幅員の拡幅による安全性の確保

早期に事業効果を発現するため
両側歩道⇒片側歩道へ変更!



5.6億円のコスト縮減!!

休止⇒事業の再開

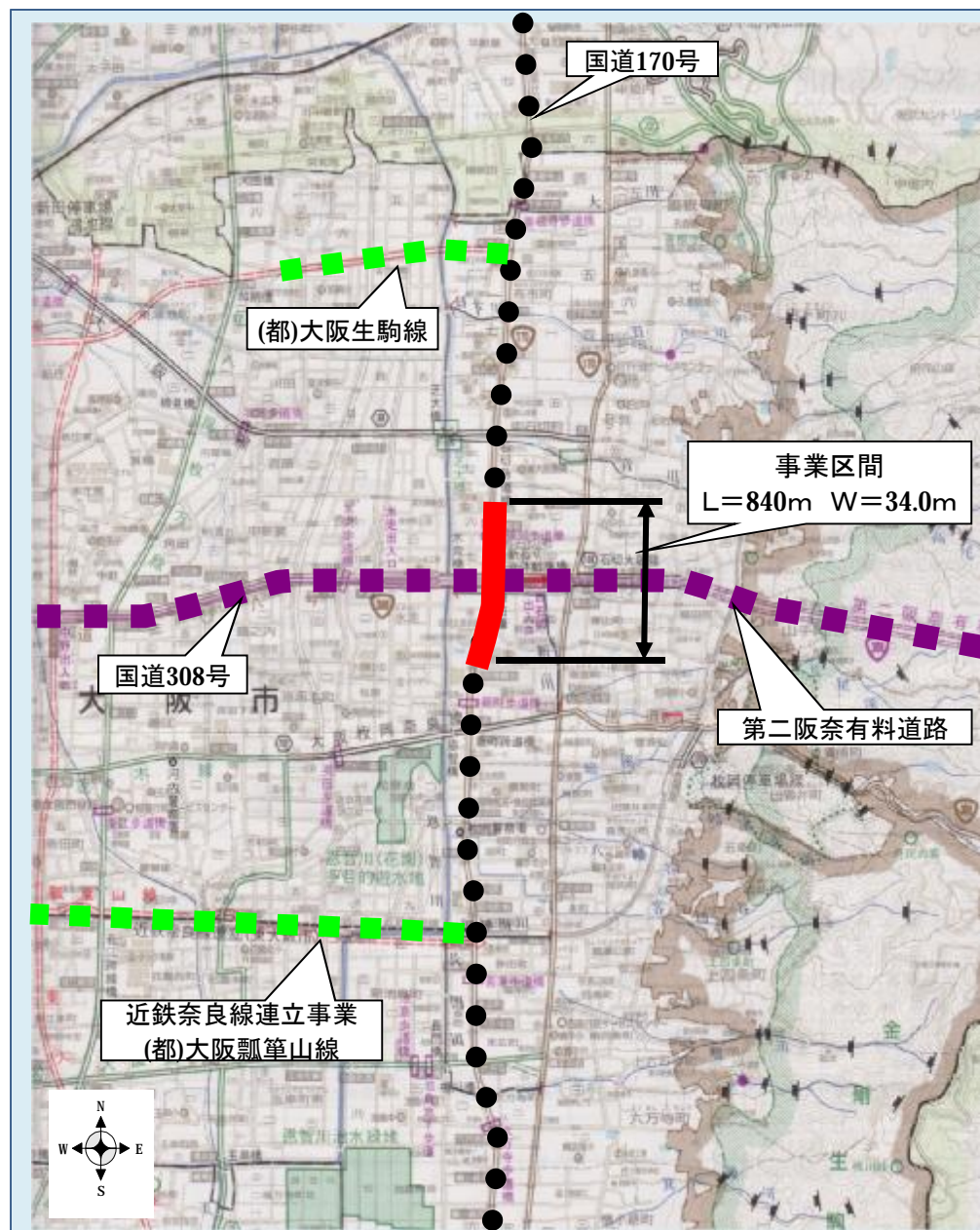
一般国道170号(西石切立体交差)整備事業 (1)

■位置付け

- ・国道170号の慢性的な交通渋滞の緩和を目的とした国道308号との交差点の立体交差化事業(アンダーパス形式)

■整備内容

- ・立体交差化(0.84km、W=34m)

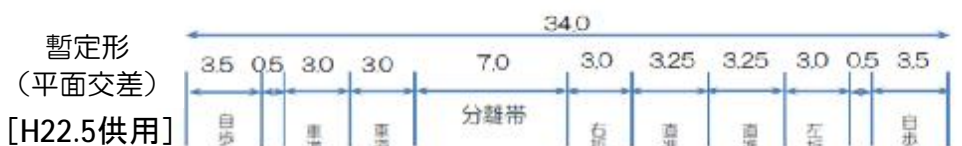
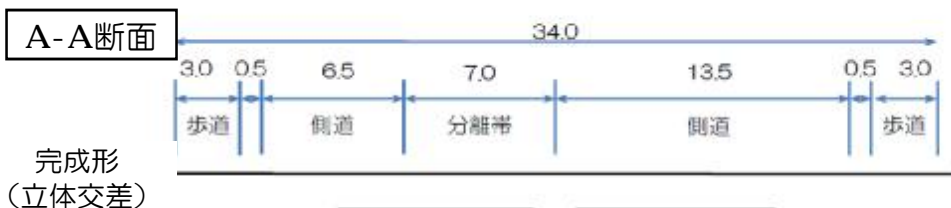


一般国道170号(西石切立体交差)整備事業 (2)

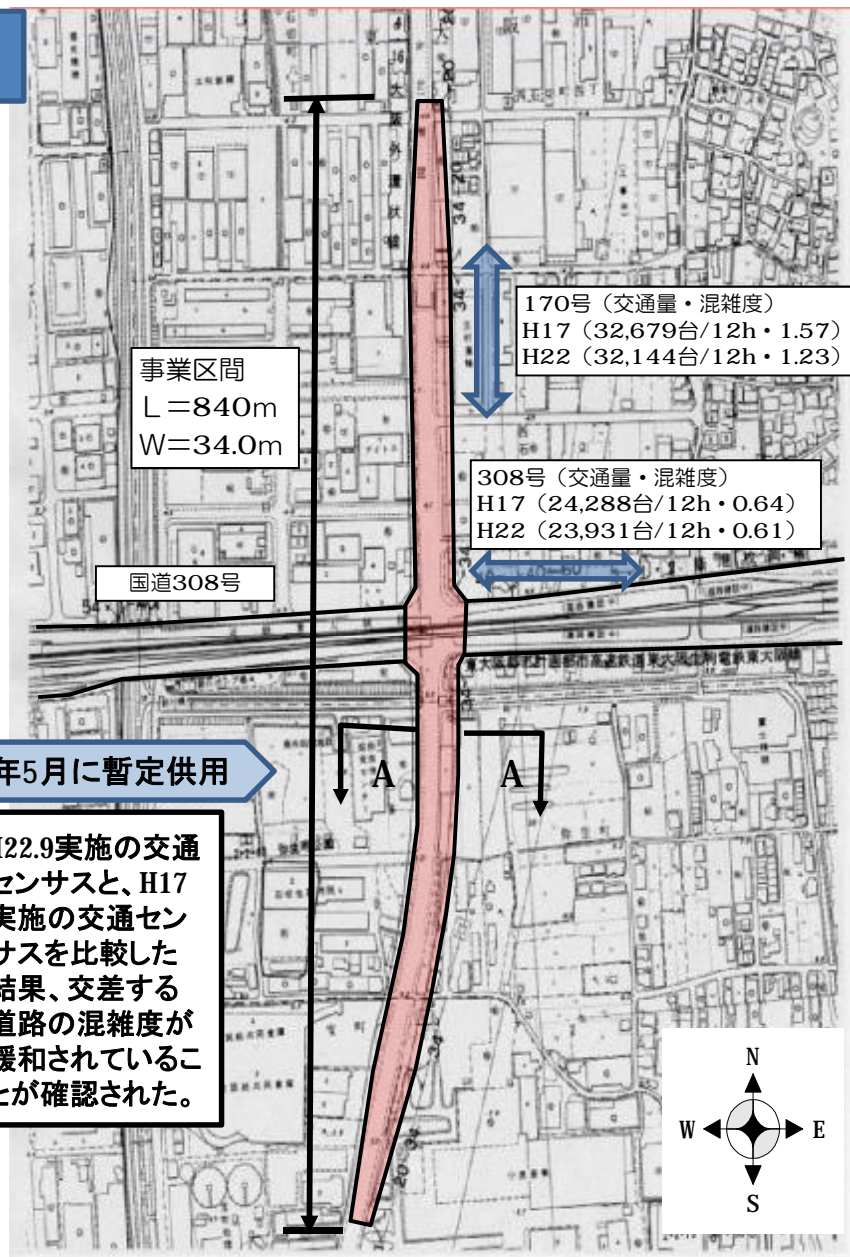
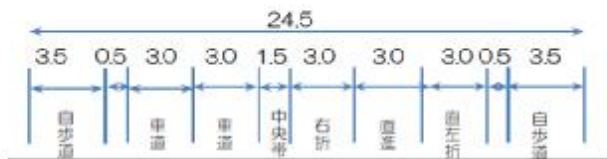
整備の目的 立体交差による渋滞緩和



暫定平面
(平面交差)



整備前



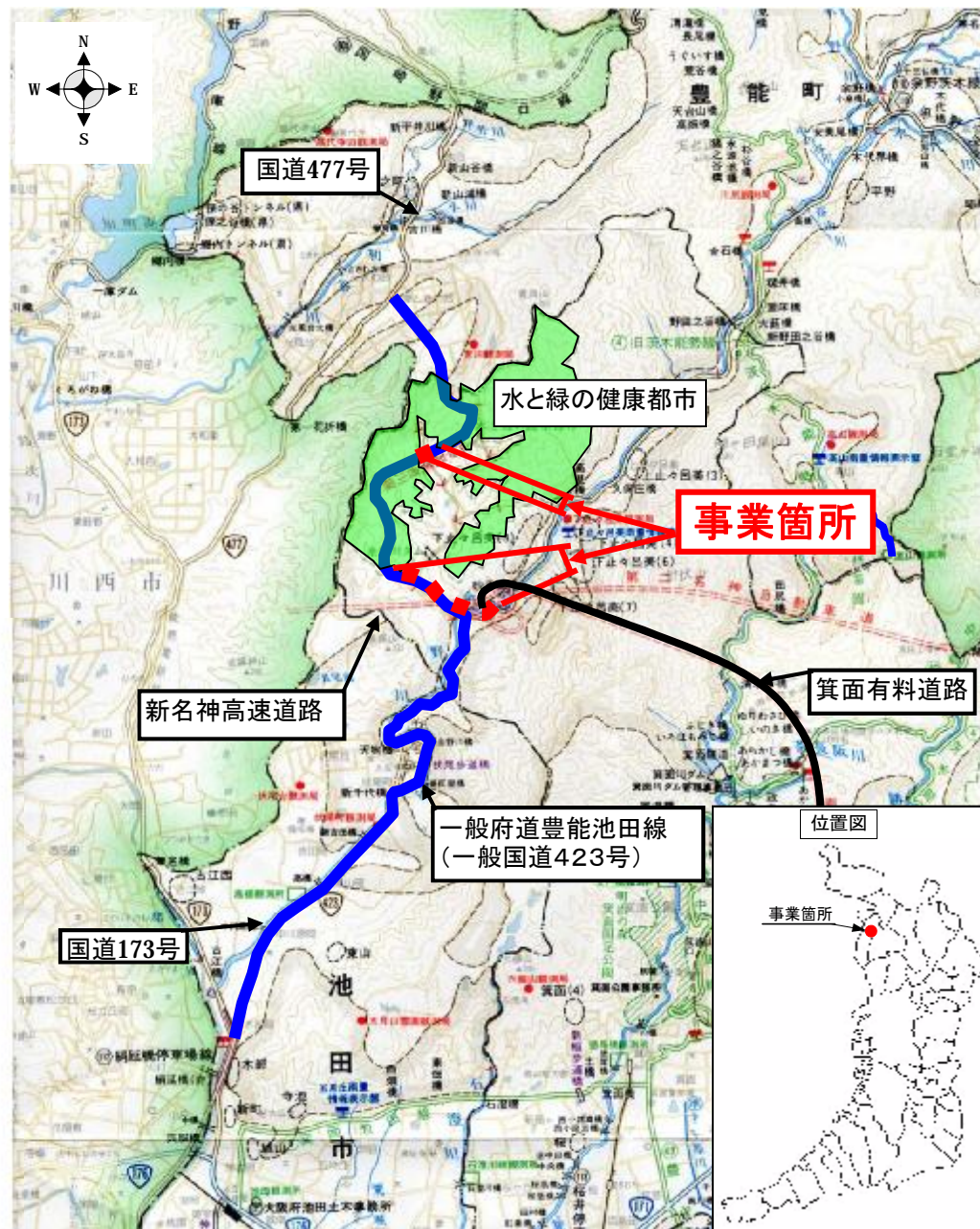
一般府道 豊能池田線(都市計画道路 止々呂美吉川線) (1)

■位置付け

- ・新名神高速道路箕面IC(仮称)や平成19年5月開通の箕面グリーンロードへのアクセス道路(国道423号重複区間)
- ・「水と緑の健康都市(箕面森町)」へのアクセス道路(箕面森町区間)

■整備内容

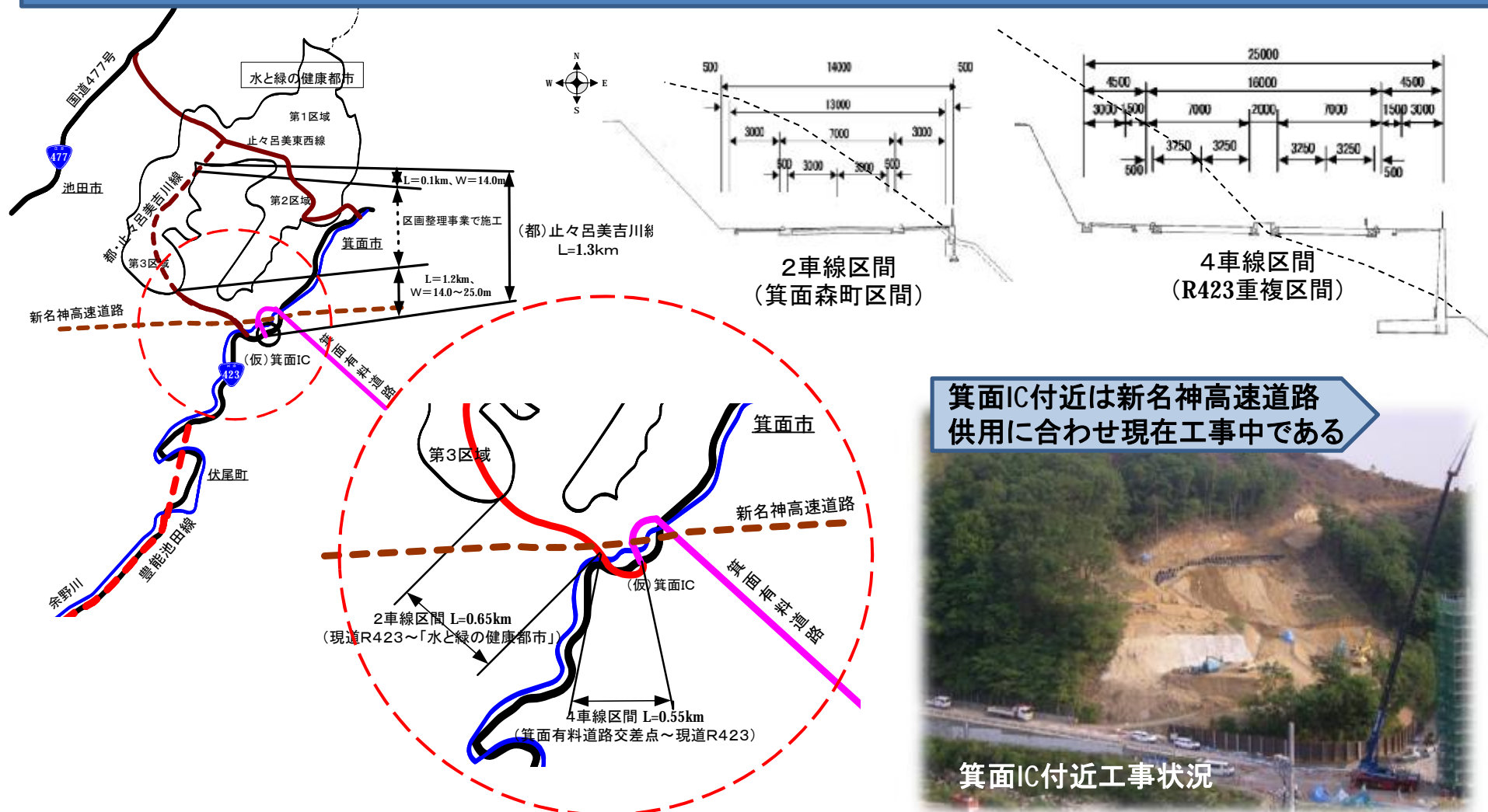
- ・バイパス整備・現道拡幅整備(L=1.3km、W=14~25m)



一般府道 豊能池田線(都市計画道路 止々呂美吉川線) (2)

整備の目的(1) 新名神高速道路箕面IC、箕面有料道路へのアクセス機能の確保

整備の目的(2) 箕面森町へのアクセス機能の確保



土砂災害対策について（砂防・急傾斜）

《大阪府都市整備中期計画の位置付け》

前回中期計画（H13策定）

土石流対策

- 事業箇所数 45 渓流
- 新規事業着手数 50 渓流

急傾斜地崩壊対策

- 事業箇所数 23 地区
- 新規事業着手数 28 地区

「逃げる」
「凌ぐ」
施策を
優先実施

新中期計画（H23策定）

①「逃げる」「凌ぐ」の重点実施

- ・土砂法の区域指定推進
- ・警戒避難体制の整備推進

②「防ぐ」施設の絞り込み

- 【重点化方針の評価項目】
- ・災害発生時の危険度
 - ・災害発生時の影響

「選択と
集中」

土石流対策

- 事業箇所数 **42 渓流**

急傾斜地崩壊対策

- 事業箇所数 **23 地区**

防災事業として事業採択を受けている
継続箇所については原則整備を進める

○土砂災害防止法に基づく基礎調査

（ソフト対策）

○土砂災害リスクの開示

- ・土砂災害防止法に基づく区域指定

○住民の防災意識の醸成

- ・地区版HM作成支援
- ・住民主体の避難体制の確立

（ハード対策）

○施設整備箇所の重点化

- 【災害発生時の危険度】と
【災害発生時の影響】による評価

○10年間の行動計画の策定・実施

情報伝達・避難

砂防施設の保全整備

開発行為の許可、建築物の構造規制など

新規着手箇所

（土石流・急傾斜）

重点化方針に基づき絞り込み

「今後の土砂災害対策の進め方」
により決定

土砂災害対策について（砂防・急傾斜）

《土砂災害に関する法律の種類と目的》

	ハード対策		ソフト対策
	砂防法	急傾斜地法*1	土砂災害防止法*2
制定年度	明治30年	昭和44年	平成12年
目的概要	<p>治水上砂防のため砂防設備を整備し、また一定の行為を禁止・制限する。 土砂生産の抑制を図り、流れてくる土砂を適切に溜めることなどにより土砂災害を防止し、もって国土の保全と民生の安定に資すること</p>	<p>急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護するため、急傾斜地の崩壊を防止するために必要な措置を講じ、もって民生の安定と国土の保全とに資すること（法第1条）</p>	<p>土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備を図るとともに、著しい土砂災害が発生するおそれがある土地の区域において一定の開発行為を制限し、建築物の構造の規制に関する所要の措置を定めるほか、重大な土砂災害の急迫した危険がある場合において避難に資する情報を提供すること等により、土砂災害の防止のための対策の推進を図り、もって公共の福祉の確保に資すること（法第1条）</p>

※1 正式名称：「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」

※2 正式名称：「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」

●土砂災害防止法*2

- 土砂災害の恐れのある区域の周知
- 警戒避難体制の整備
- 一定の開発行為の規制
- 建築物の構造規制

被害を受ける土地



土砂法は被害を受ける土地対策

災害発生源

●砂防法

●急傾斜地法*1

砂防法・急傾斜地法は発生源の規制と対策工事

「今後の土砂災害対策の進め方」中間報告概要（案）

【基本理念】「府内での土砂災害による犠牲者ゼロの継続」
（人命を守ることを最優先）

★第一に「逃げる」施策の優先実施（自助、共助を支える公助）

「逃げる」施策の3本柱をつなぐ「地区単位ハザードマップ」

- 1. 危険箇所の明確化と住民周知（土砂災害警戒区域、特別警戒区域の指定推進）
- 2. 警戒避難体制の整備（地区単位のHM作成促進、適時適切な情報提供、明確な避難判断基準）
- 3. 住民の防災意識の向上（住民参加型避難訓練の実施、自主防災組織・防災リーダーの育成）

★第二に「凌ぐ」施策の展開

■ 土砂災害防止法に基づく「特別警戒区域指定」による効力

新たな開発の抑制

- 1. 開発制限
- 2. 建築物の構造規制



既存家屋等の対策

- 1. 移転等の勧告
- 2. 増改築時の家屋補強



★第三に「防ぐ」施策の重点化（選択と集中）とコスト縮減

○土石流対策

■施設の整備方針

「災害発生の危険度」と「災害発生時の影響」を、土砂災害防止法の基礎調査結果より評価し**重点化**
⇒土砂災害防止法の区域指定が必須

◆地元の「逃げる」施策の取組を評価

- 重点箇所の施設整備の優先実施

影響範囲
広域

○急傾斜地崩壊対策

・施設整備による効果が極めて限定的
・土地所有者等に保全義務
・民有地に設置する公有施設

- 施設整備のあり方検討（府、市町村、住民の役割、費用負担等）
- 施設整備の考え方検討（何をどう守るのか、維持管理等）

特定の地域

○地すべり対策*

- 地すべりの対策工の実施

※危険箇所は、今後、地すべりの挙動が確認された場合に、事業実施

警戒避難体制整備のあり方

- 地区単位ハザードマップ作成促進（モデル地区設定での市町村支援）（地域安全センターの活用など）（一時避難場所の設定）
- ハザードマップを活用した避難訓練（住民参加型による避難訓練の実施）
- 避難行動を促す情報の発信及び発信基準の設定（市町村における避難勧告等の判断・伝達マニュアルの作成、見直し及びこれに基づく情報発信の実践）（土砂災害警戒情報の充実）

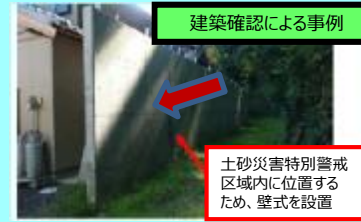
地域住民自ら「逃げる」社会構築を目指して
■住民、市町村、府をつなぐ施策の検討

急傾斜地崩壊対策のあり方

- 費用対効果と公益性の視点
- 広域行政と基礎自治体、住民の役割の視点
- 民有地に新たに設置する公有施設
⇒ 恒久的な維持管理が必要になる



■「凌ぐ」制度の構築検討（「建築補強助成制度」創設の検討）



■「防ぐ」施設のあり方検討（発生源での対策or保全家屋での対策）

土砂災害防止法に基づく
区域指定のあり方

- 土砂法を基軸とした施策の展開
- ・「逃げる」社会システムの構築
- ・「凌ぐ」まちづくりの推進

	区域指定済箇所		Yの指定率 (%)
	Y	R	
土石流	314	174	16.9
地すべり	0	0	0
急傾斜地崩壊	2,171	1,091	92.1
計	2,485	1,265	57.0

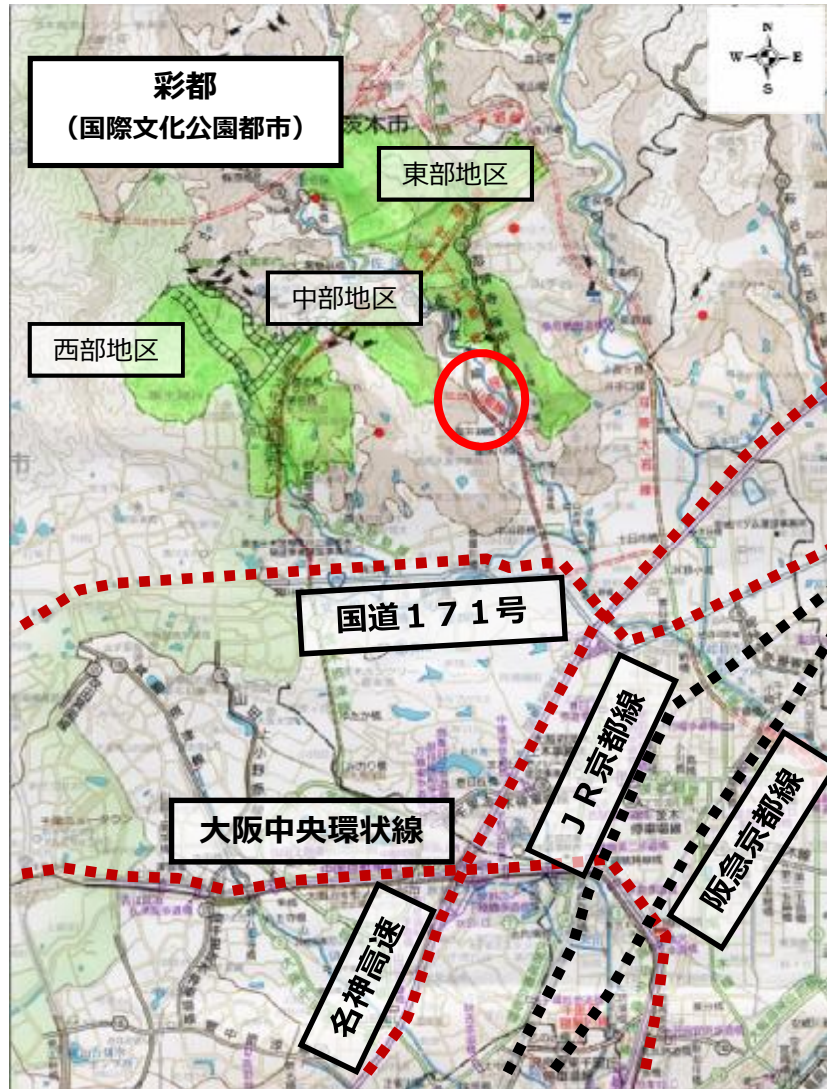
※平成24年3月30日時点
指定率は、危険箇所数が母数（土石流1,859箇所、地すべり145箇所、急傾斜地崩壊2,357箇所、合計4,361箇所）

- 効率的、効果的な指定の進め方
- ・指定を優先する考え方（災害時要援護者施設、避難地、避難路など）
- ・地区単位の指定（土石流、地すべり、急傾斜地崩壊の指定方針の整理）
- ・指定手続きの進め方（指定保留箇所の早期指定など）

⇒区域指定アクションプランの立案

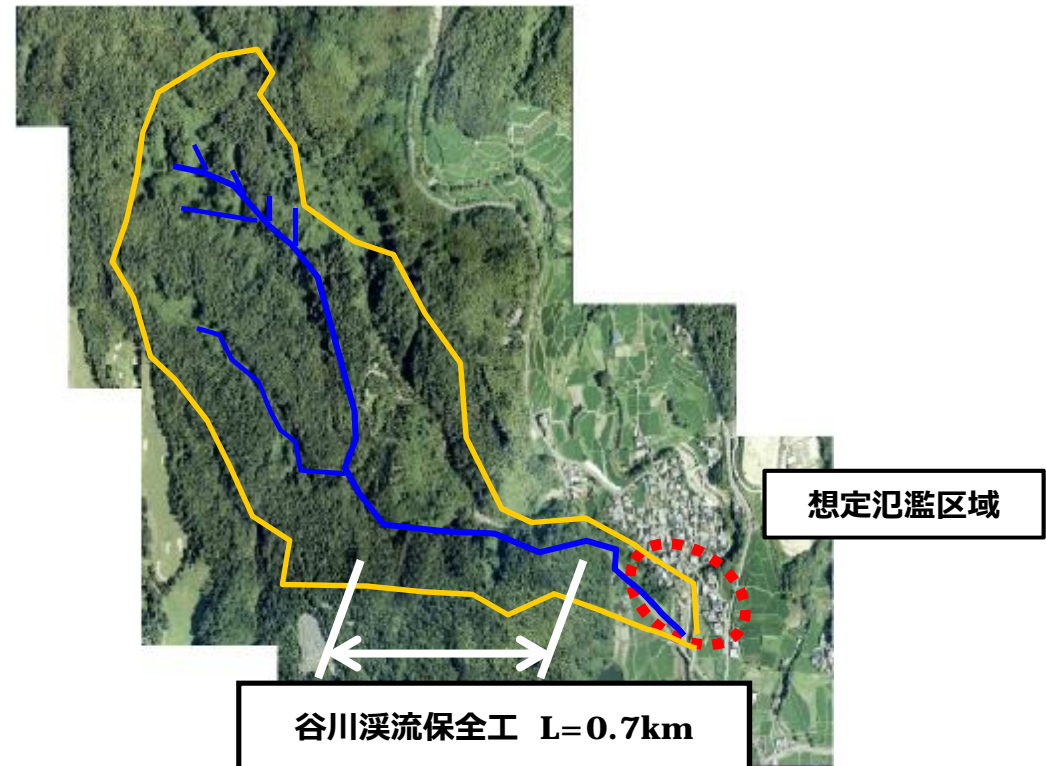
すべての施策は、土砂法にはじまる
■区域指定の推進策の検討

谷川砂防事業

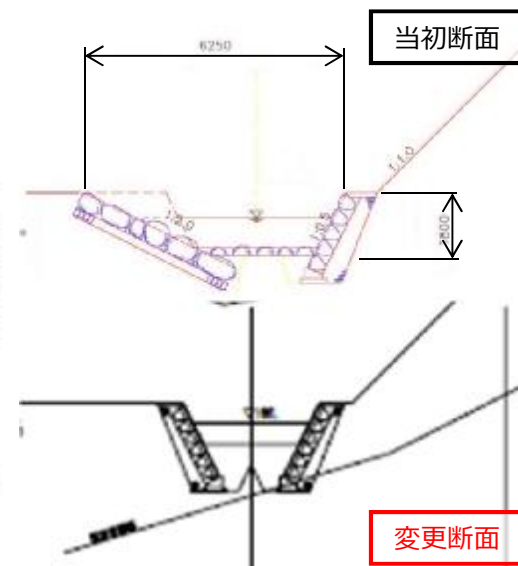
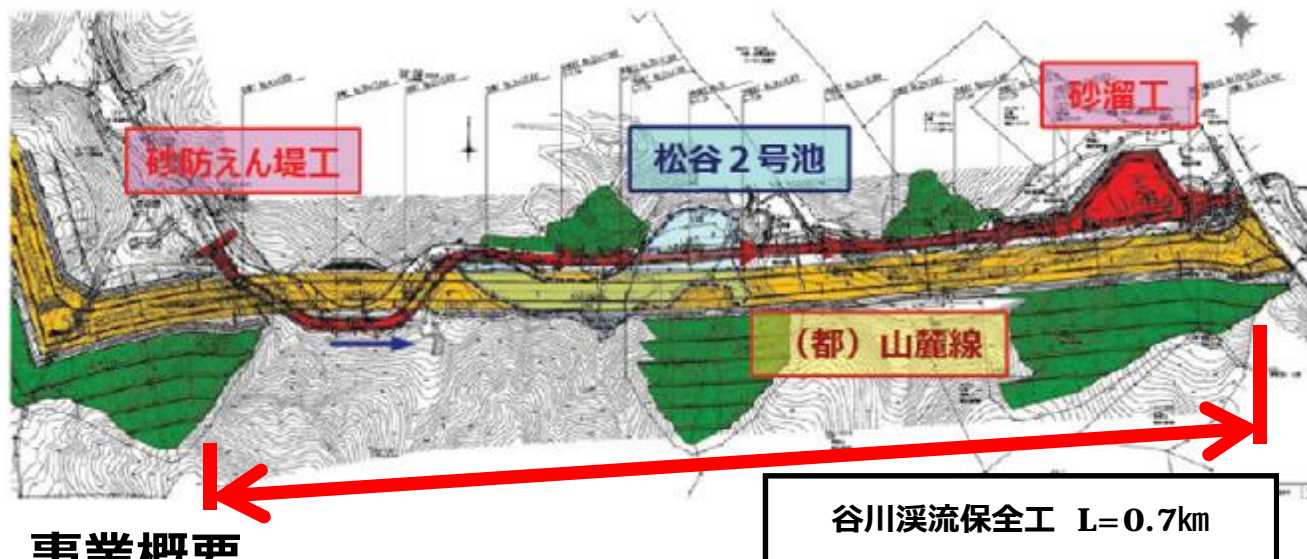


事業の目的

本事業は、国際文化公園都市関連事業として人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流に砂防施設の整備を促進し、土石流等の土砂災害に備えることを目的とする。



谷川砂防事業



事業概要

溪流保全工 L=0.7km 砂防えん堤 1基 砂溜め 1箇所

工期 H10 ~ H27 (H23) 4年延期
〈変更理由〉：用地境界の確定に日数を費やしたため

全体事業費

5.4億円 (6.0億円) 0.6億円減額

〈変更理由〉：事業計画範囲の縮減に伴う用地費及び工事費の縮減

進捗状況

○全体 35%

3.5/5.4 (億円)

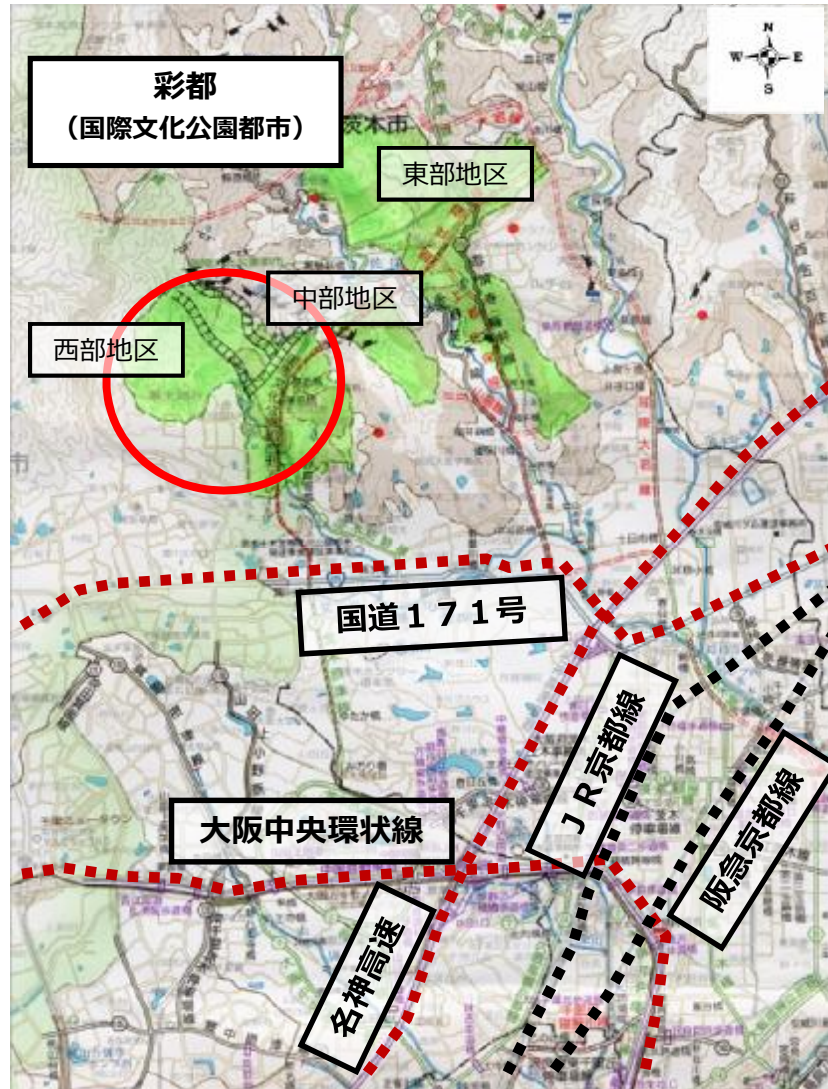
用地 80%

2.0/2.5 (億円)

工事 26%

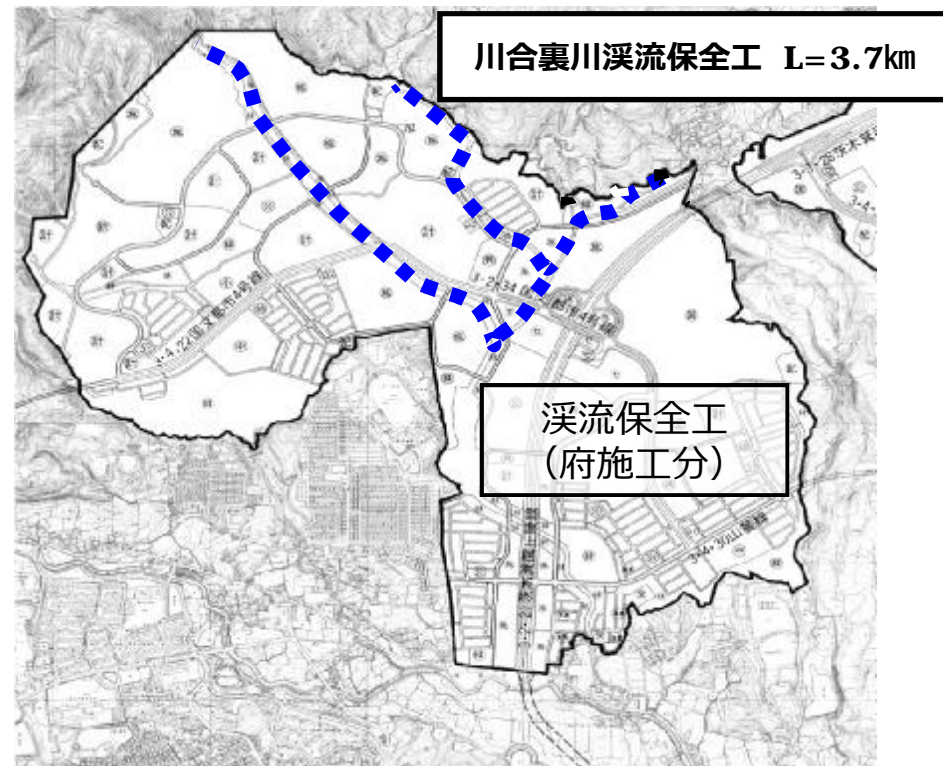
0.5/1.9 (億円)

川合裏川砂防事業



事業の目的

本事業は、国際文化公園都市関連事業として人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流に砂防施設の整備を促進し、土石流等の土砂災害に備えることを目的とする。



川合裏川砂防事業

事業概要

溪流保全工 L=3.7km

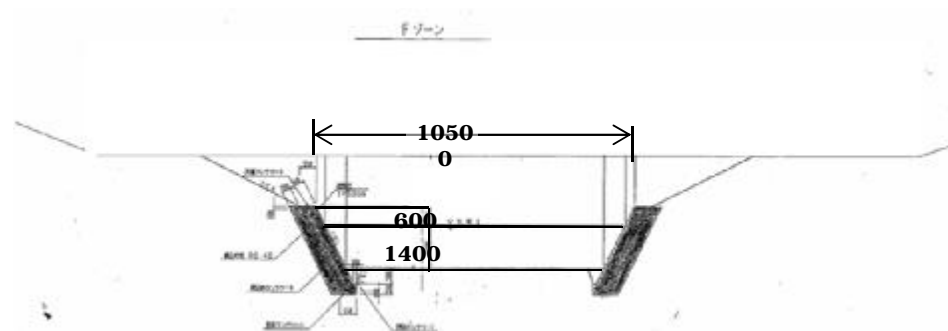
工期 H10 ~ H25 (H22) 3年延期

〈変更理由〉：都市再生機構の造成計画変更に伴い工程調整に日数を費やしたため

全体事業費

27.2億円 (24.6億円) 2.6億円増額

〈変更理由〉：想定土質と現地との差異による掘削費用の増



進捗状況

○全体 99%

26.9/27.2 (億円)

用地 100%

1.0/1.0 (億円)

工事 99%

24.9/25.2 (億円)