

追加説明資料①

事業名	追加説明事項	掲載頁	調書	図面
箕面森町 (水と緑の健康都市)	1. 里山の効果	p.1	再1	再1
	2. 評価調書の修正	p.5		
美原太子線(粟ヶ池工区)	3. 評価調書の修正	p.6	再5	再3
総持寺停車場線	4. 評価調書の修正	p.7	再9	再7
郡戸大堀線	5. 類似事業の比較	p.8	事前1	事前1
	6. 優先整備区間の設定の考え方	p.9		
	7. 歩道整備事業と道路改良事業の相違	p.10		
	8. 評価調書の修正	p.13		

1. 里山の効果(1)

■ 他事業の評価手法

(1) 大規模公園の評価手法

- 国土交通省「大規模公園費用対効果分析手法マニュアル(平成25年10月)」では、下表の価値を計測対象としており、「教育の場の提供」や「緑地の保存」や「森林の管理・保全、荒廃の防止」など、箕面森町の里山の効果と類似する項目が価値の計測対象となっていることから、里山には少なからず便益があると考えられる。

価値分類		意味	機能	価値の種類(例) □ 里山の効果と類似する項目
<u>利用価値</u>	<u>直接利用価値</u>	直接的に公園を利用することによって生じる価値	健康・レクリエーション空間の提供	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">健康促進</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">心理的な潤いの提供</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">レクリエーションの場の提供</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">文化的活動の基礎</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">教育の場の提供</div>
	<u>間接利用価値</u>	間接的に公園を利用することによって生じる価値	都市環境維持・改善	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">緑地の保存</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">動植物の生息・生育環境の保存</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">ヒートアイランド現象の緩和</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">気候緩和</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">二酸化炭素の吸収</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">騒音軽減</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">森林の管理・保全、荒廃の防止</div>
			都市景観	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">季節感を享受できる景観の提供</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">都市形態規制</div>

- 利用価値(直接利用価値・間接利用価値)の算出モデルのパラメータは、大規模公園利用実態アンケートから統計的に推定されたものであることや、直接利用価値の算定においては、大規模公園に設置される野球場や芝生広場などの施設別の原単位を用いて、それらの施設規模から算出した魅力値から便益を算定するなど、この手法を用いて里山の便益を定量的に評価するには課題が多い。

1. 里山の効果(2)

■ 他事業の評価手法

(2) 自然公園の評価手法

- 環境省「自然公園等事業に係る事業評価手法(平成25年8月)」では、下表を自然公園の価値としており、「自然保護等教育の場としての提供効果」など、箕面森町の里山の効果と類似する項目が価値の計測対象となっていることから、里山には少なからず便益があると考えられる。

価値		効果	
		(<input type="checkbox"/> 里山の効果と類似する項目)	
利用価値	利用価値	公園等利用効果	キャンプ、ハイキング、海水浴等野外レクリエーションの場としての供用効果
			自然観察、学術研究の場としての提供効果
			自然保護等教育の場としての提供効果
			保養、休養等精神的なリフレッシュの場としての提供効果
			森林浴等健康増進の場としての提供効果
	自然環境等の保全効果	景観の保全効果	
		多様な生態系の保全効果	
		水源かん養効果	
		二酸化炭素の吸収による地球温暖化防止効果	
		河川・湖沼・海域等における水質汚濁防止効果	
オプション価値		将来利用するための選択肢として残しておくことの価値	
非利用価値	存在価値	存在効果	自然環境の利用を前提としないで、自然環境が存在していること自体、失われないことに対して与えられる価値
	遺産価値	遺産的価値	将来の世代のために、現在の貴重な自然環境を残しておくことに現れる価値

- 利用価値の算出は、新たに道路等の施設を整備した場合の施設種別毎の便益原単位や、自然再生施設の便益原単位を用いることとされ、各便益原単位は自然公園のアンケート調査を用いて算出されたものである。
- また、利用価値に焦点をあて便益として評価することとされ、非利用価値の算定手法は定められていないことから、この手法を用いて里山の便益を定量的に評価するには課題が多い。

1. 里山の効果(3)

■他事業の評価手法

(3)林野公共事業の評価手法

- 林野庁「林野公共事業における事前評価マニュアル(平成24年4月)」では、右表の便益を計測対象としており、「炭素固定便益」や「生物多様性の保全便益」、「保健休養便益」など、箕面森町の里山の効果と類似する項目が対象となっていることから、里山には少なからず便益があると考えられる。

里山の効果と類似する項目

区分	定量化	定性化
効果	○	△

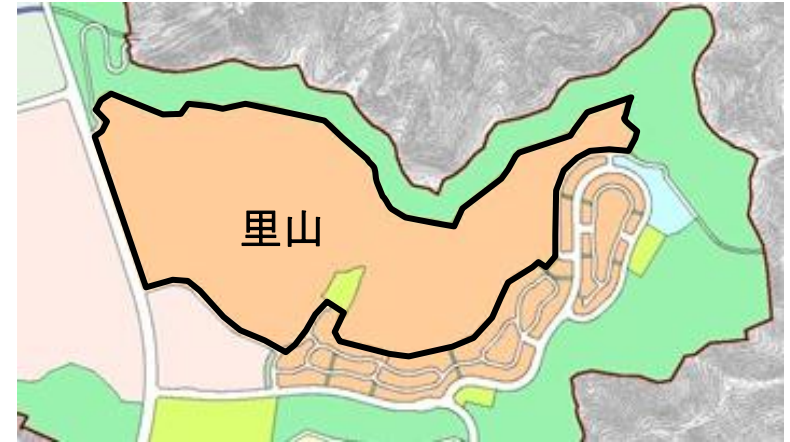
事業実施による便益項目		治山事業	森林整備事業
水源涵養便益	洪水防止便益	○	○
	流域貯水便益	○	○
	水質浄化便益	○	○
山地保全便益	土砂流出防止便益	○	○
	土砂崩壊防止便益	○	○
環境保全便益	炭素固定便益	○	○
	気候緩和便益	○	○
	騒音軽減便益	○	○
	飛砂軽減便益	○	○
	風害軽減便益	○	○
	大気浄化便益	△	△
	霧害軽減便益	○	○
	火災防備便益	○	○
	漁場保全便益	△	△
	生物多様性の保全便益	△	△
保健休養便益	○	○	
災害防止便益	山地災害防止便益	○	
	なだれ防止便益	○	
	潮害軽減便益	○	
	海岸浸食防止便益	○	
自然環境、風致保全形成		△	△

- 林野公共事業の便益は、事業区分別に対象となる便益が定められ、対象便益項目を個別に算定し合算する。
- 便益のうち、「炭素固定便益」は事業の有無による炭素固定量を、樹木固定分や土砂流出防止効果から算定され、「気象緩和便益」は事業の有無による森林による気温低下便益を夏場の冷房に要する経費の節減額として算定、里山散策などの効果に類似する「保健休養便益」については、CVM(仮想的市場評価法)により、仮に入場料を設定した場合の支払意思額について調査を行い評価することとなっている。
- さらに、「大気浄化便益」や「生物多様性の保全便益」、「自然環境、風致保全形成」など便益については、定量的に把握することが困難であることから、定性的な評価を行うこととされ、この手法を用いて里山の便益を定量的に評価するには課題が多い。

1. 里山の効果(4)

■ 里山の位置づけ

- 箕面森町は「多世代」「環境」「地域」の3共生をまちづくりのコンセプトとしており、住宅地に隣接する里山を残すことで、住民等が身近に自然を体験できる。
- 平成19年より、NPO法人とどろみの森クラブにより、里山の森林整備や環境保全・環境啓発、地域コミュニティ活動など、3共生の理念を実現するための取り組みが行われている。



■ 里山の活動について

教育の場の提供

平成22年度より、とどろみの森学園の8年生(約20名)が、里山の整備、散策道の補修作業などを体験することで、環境共生についての理解を深め、地域社会の一員としての自覚を高める取り組みで、学校のカリキュラムにも組み込まれています



散策道の補修



森林の管理・保全、荒廃の防止

NPO法人は、毎週、火・水・土曜日に活動され、毎回約20名、年間のべ約3,000人が、里山の保全活動を実施中



里山の現状、伐採作業の講義



伐採・枝打ちなどの保全活動



「薪人」「森人」を養成



里山体験(春、夏、秋、クリスマス、新年)

NPO法人が森町住民等の地域の方々へ里山の魅力を季節ごとに紹介
(H25年度のイベント参加: 約1,300名)



さつまいも掘り



クリスマスリース作り



里山散策



松飾り作り

⇒ 環境保全活動や地域住民の参加など、里山には“定性的な効果”は生じている

2. 評価調書の修正

[修正前]

2 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果(再々々評価時点H26)

・ $B/C=1.14$ $B=885.2$ 億円、 $C=777.6$ 億円

[修正後]

2 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果(再々々評価時点H26)

【事業全体の費用便益分析】

○里山・オオタカ保全地について、事業の実施により地価の増進があるものとして、近隣の住宅地の公示地価を参考に算定

・ $B/C=1.14$ $B=885.2$ 億円、 $C=777.6$ 億円

○仮に里山・オオタカ保全地の事業実施による地価の増進がないものとして算定した場合

・ $B/C=0.94$ (※) $B=733.6$ 億円、 $C=777.6$ 億円

(※)里山・オオタカ保全地の効果の定量化は困難であるが、里山については平成19年度より、NPO法人が森林の管理・保全、荒廃の防止などの活動を行っており、年間のべ約3000人が活動されている。また、里山の体験イベントも実施されており、平成25年度は約1,300名の地域住民が参加しているなど、定性的な効果は生じているものと考えられる

【第3区域の残事業の費用便益分析】

○整備する平場25ha以外の山林について、事業の実施により地価の増進があるものとして、近隣の商業地の公示地価を参考に算定

・ $B/C=2.65$ $B=214.0$ 億円、 $C=80.8$ 億円

○仮に整備する平場25ha以外の山林の事業実施による地価の増進がないものとして算定した場合

・ $B/C=1.26$ $B=101.8$ 億円、 $C=80.8$ 億円

3. 評価調書の修正

[修正前]

2 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果(変動要因の分析)

- ・周辺ネットワークの見直しによる変動が生じている

[修正後]

2 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果(変動要因の分析)

- ・H25.4の市道甲田桜井線の開通に伴い周辺ネットワークを見直した結果、路線が増加した。
- ・その結果、交通が分散され、速度低下が軽減されたことにより走行経費減少便益は増加した。
- ・整備前後の移動時間の差が前回評価時よりも短くなるため走行時間短縮便益が減少した。
- ・交通事故減少便益は、踏切事故の時点修正が減少要因となったものの、2車線路線の交通量の減少による増加要因もあったため、全体としては増加した。
- ・上記三つの便益を合わせた結果、総便益は増加した。

4. 評価調書の修正

[修正前]

6 対応方針(原案)

○中止

〈判断の理由〉

- ・平成30年度に開業を予定しているJR京都線の新駅の設置や、それに伴う茨木市のバリアフリー基本構想の策定など、本事業地を取り巻く環境は大きく変化しており、本事業の必要性はますます高まってきている。
- ・平成27年度から茨木市がバリアフリー化事業と合わせて府道総持寺停車場線の歩道整備及び右折レーンの設置を行うこととしたため。

[修正後]

6 対応方針(原案)

○中止(茨木市へ事業を継承)

〈判断の理由〉

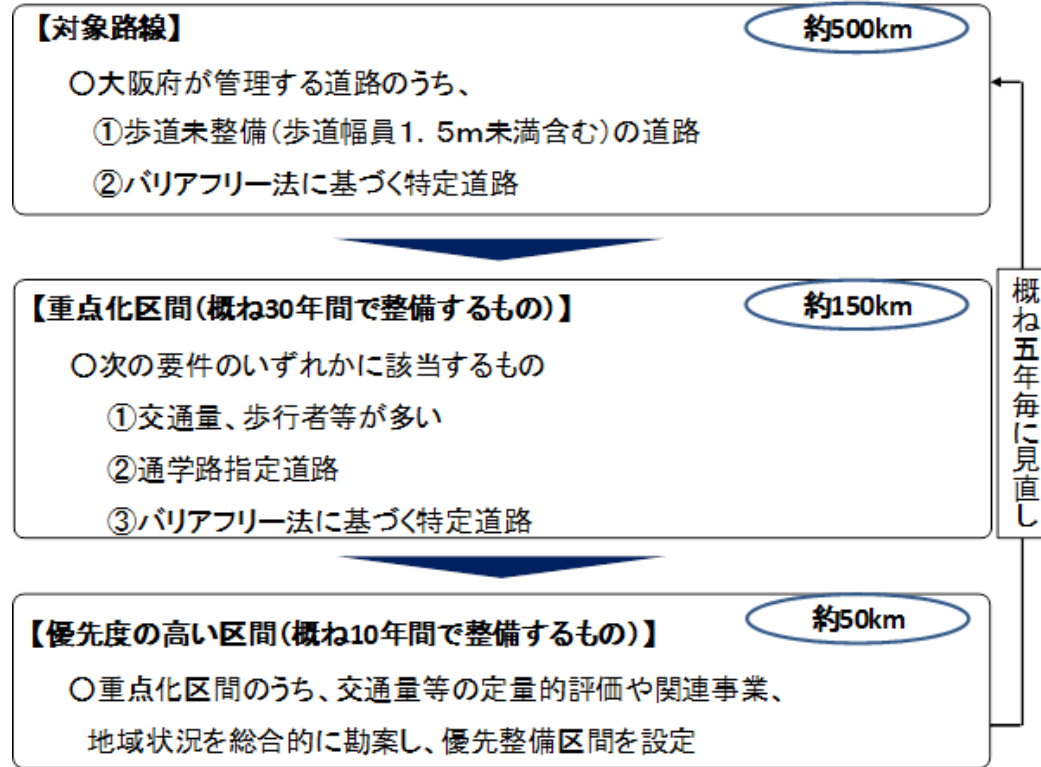
- ・平成30年度に開業を予定しているJR京都線の新駅の設置や、それに伴う茨木市のバリアフリー基本構想の策定など、本事業地を取り巻く環境は大きく変化している。
- ・平成27年度より、茨木市がバリアフリー化事業の一環として、本事業区間を含む府道総持寺停車場線全線について歩道整備(交差点改良を含む)を行うこととしたため、府が実施する交差点改良事業は中止し、同市に事業を継承する。

5. 類似事業の比較

路線名	郡戸大堀線	枚方茨木線(完了済) (H17~H23)	深野南寺方大阪線(事業中) (H20~)
事業箇所	羽曳野市南恵我ノ荘	枚方市宮之阪	門真市三ツ島
路線の位置付け	駅へのアクセス道路	駅へのアクセス道路	通学路の安全対策
上位計画	・大阪府都市整備中期計画 ・羽曳野市バリアフリー基本構想	・大阪府都市整備中期計画 ・大阪府歩道整備計画	・大阪府都市整備中期計画 ・大阪府歩道整備計画
整備前の構造	歩道なし	歩道なし	歩道なし
交通量	自動車:4,053台/12h 歩行者:873人/日 自転車:1,642台/日	自動車:11,596台/12h 歩行者:816人/日 自転車:533台/日	自動車:10,307台/12h 歩行者:152人/日 自転車:532台/日
事業費	約15.1億円 (用地補償 14億円 工事 1.1億円)	約9.8億円 (用地補償 8.6億円 工事 1.2億円)	約9.5億円 (用地補償 8億円、 工事 1.5億円)
事業延長	500m	310m	450m
計画幅員	W=16m(うち、歩道3.5m) 現況幅員W=5.4m	W=14m(うち、歩道3.5m) 現況幅員W=9m	W=14m(うち、歩道3.5m) 現況幅員W=6m
事故数	H22~H25 (4カ年) 7件	H10~H14(5カ年) 35件 整備後効果 H23~H25(3カ年) 6件	H13~H17(5カ年)43件

6. 優先整備区間の設定の考え方

■ 当面10ヶ年における歩道整備の考え方



■ 優先整備区間の設定理由

- ・交通量の定量的評価 ⇒ 歩道がないにも関わらず、歩行者、自転車が多い
 - ※歩行者(873人/日、うちピーク時(7時台)交通量153人/時)
 - 自転車(1,642台/日、うちピーク時(7時台)交通量220台/時)
- ・関連事業 ⇒ 市による駅前広場整備
- ・地域状況を総合的に勘案 ⇒
 - ・事業完了後は羽曳野市へ道路の管理を移管
 - ・市による用地買収時の協力

7. 交通安全事業と道路改良事業の相違

■交通安全事業 ⇒歩行者、自転車利用者など、道路の安全な通行を確保するために行う事業

【参考】

「国土交通省 補助事務提要(H22)」(一部抜粋)

○交通安全事業

交通事故が多発している道路、その他緊急に交通安全を確保する必要がある道路について「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律※」(昭和41年法律第45号)に基づき実施する事業。

※法律の目的

交通事故が多発している道路その他特に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図り、あわせて交通の円滑化に資することを目的とする。

■道路改良事業 ⇒バイパス整備や道路の拡幅などにより自動車交通の円滑化を確保し、幹線道路ネットワークの機能強化を図る事業

【参考】

「国土交通省 補助事務提要(H22)」(一部抜粋)

○道路整備事業

環状道路・バイパスの整備、現道の拡幅及び交差点の改良等道路交通の円滑化を図ることを目的とする事業。
高規格幹線道路※1や地域高規格道路※2及び空港・港湾へのアクセス道路など地域の交流・連携を促進することを目的とする事業。

※1高規格幹線道路:「高速自動車国道」および「一般国道の自動車専用道路」

※2地域高規格道路:自動車専用道路またはこれと同程度の機能を有し、高速サービスを提供できる道路

★本事業区間は、駅や沿道施設等を利用する歩行者、自転車利用者等が多く、道路の安全な通行を確保する必要があるため道路交通安全事業として実施することが適切である

7. 交通安全事業と道路改良事業の相違

■交通安全事業例(一般府道 郡戸大堀線 歩道整備事業)



恵我之荘駅へのアクセス道路に歩道を整備することにより、歩行者、自転車利用者の安全な通行を確保

■道路改良事業例(都市計画道路 三国塚口線 ※H24年事前評価)



車線を2車線から4車線に道路拡幅することにより自動車交通の円滑化を確保し、幹線道路ネットワークの機能を強化

7. 交通安全事業と道路改良事業の相違

交通安全事業
 駅や沿道施設等
 を利用する歩行
 者、自転車利用
 者等などが道路
 の安全な通行を
 確保するため行
 う事業。

交通安全事業
 沿道付近に学校施
 設等があるなど、通
 学路等を利用する
 歩行者、自転車利用
 者など、道路の安全
 な通行を確保するた
 めに行う事業。

駅

学校

バイパス整備や道路の拡幅などにより自動車の交通の円滑化を確保し、幹線道路ネットワークの機能強化を図る事業。 **道路改良事業**

8. 評価調書の修正

[修正前]

6 対応方針(原案)

○事業実施

〈判断の理由〉

- ・ 本箇所は、近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であり、特に朝夕は駅を利用する通勤・通学等の歩行者や自転車利用者が多いにもかかわらず、道路の現況は歩道が無く、危険な状況となっている。また、沿道には商店や銀行が隣接していることから、駅の利用者をはじめ沿道の商業施設利用者の歩行者導線を勘案し、道路両側の自歩道整備を行うことにより、誰もが安全・安心・快適に通行できる歩行空間が確保できることから「事業実施」とする。

[修正後]

6 対応方針(原案)

○事業実施

〈判断の理由〉

- ・ 本箇所は、近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であり、特に朝夕は駅を利用する通勤・通学等の歩行者や自転車利用者が多いにもかかわらず、道路の現況は歩道が無く、危険な状況となっている。そのため、歩行者、自転車利用者が安全に通行するには、車道と物理的に分離した歩道整備が必要であり、羽曳野市の事業に対する協力など、円滑な事業進捗が見込まれる環境が整ったことから、「事業実施」とする。