

追加説明資料①

道路事業一覧	P 1
①都市計画道路八尾富田林線街路事業	P 3
②都市計画道路堺港大堀線街路事業	P 5
③都市計画道路大泉本郷線街路事業	P 8
④主要地方道枚方富田林泉佐野線	P 15
(都市計画道路梅が丘高柳線)道路改良事業	
⑤一般府道大阪枚岡奈良線	P 17
交通安全施設整備事業	

平成27年度建設事業評価（街路・道路等事業一覧）

【再々評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定年度	B/C	進捗率	対応方針 原案
1	都市計画道路 八尾富田林線 街路事業	延長:1.9km 幅員:25m 4車線・自歩道	90	H29 (未定)	1.39 (1.66)	用地 88%(88%) 工事 56%(36%)	事業継続
2	都市計画道路 堺港大堀線 街路事業	延長:1.1km(1.0km) 幅員:16m 2車線・自歩道 西除川渡河橋 近鉄跨線橋	106 (102)	H29 (H28)	1.34 (1.41)	用地 99%(99%) 工事 55%(31%)	事業継続
3	都市計画道路 大県本郷線 街路事業	延長:0.6km 幅員:20m 2車線・自歩道 JRアンダーパス	72	H32 (H27)	1.05 (1.10)	用地 99%(91%) 工事 20%(14%)	事業継続

※()内は、前回審議時点

平成27年度建設事業評価（街路・道路等事業一覧）

【再々評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定年度	B/C	進捗率	対応方針 原案
4	主要地方道枚方 富田林泉佐野線 (都市計画道路 梅が丘高柳線) 道路改良事業	延長:1.6km 幅員:16m 2車線・自歩道 JR跨線橋	116	H32 (H28)	1.17 (1.28)	用地 96%(92%) 工事 52%(44%)	事業継続
5	一般府道 大阪枚岡奈良線 交通安全 施設整備事業	延長:0.9km 幅員:25m 右折レーン・ 自歩道	32	H31 (未定)	—	用地 88%(85%) 工事 68%(59%)	事業継続

※()内は、前回審議時点

■上位計画

大阪府都市整備中期計画(案)[H24.3]

平成27年度建設事業評価（街路事業）

と し けい か く ど う ろ や お と ん だ ば や し せん
都市計画道路 八尾富田林線

[羽曳野市・堺市]

【再々評価】

（再評価後 5 年間に経過したため）

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果(費用便益分析)

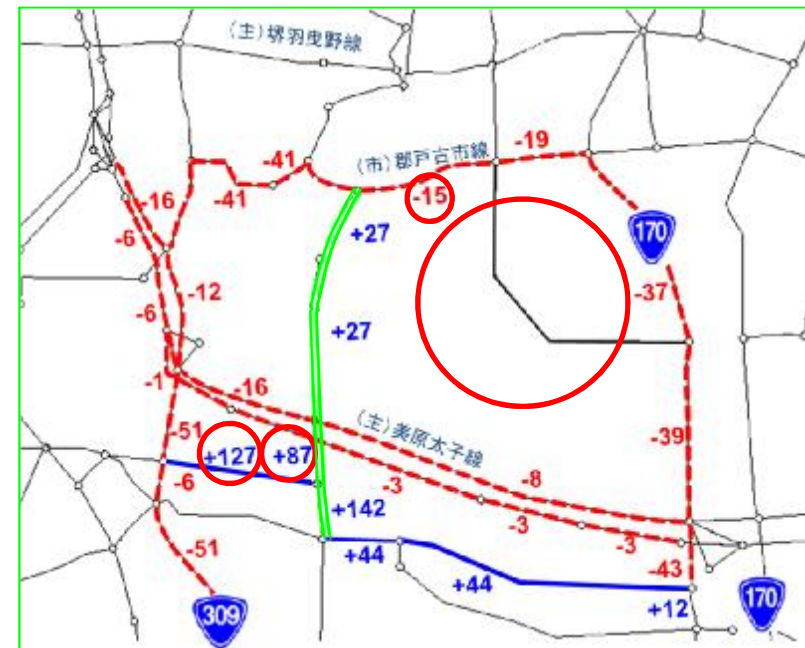
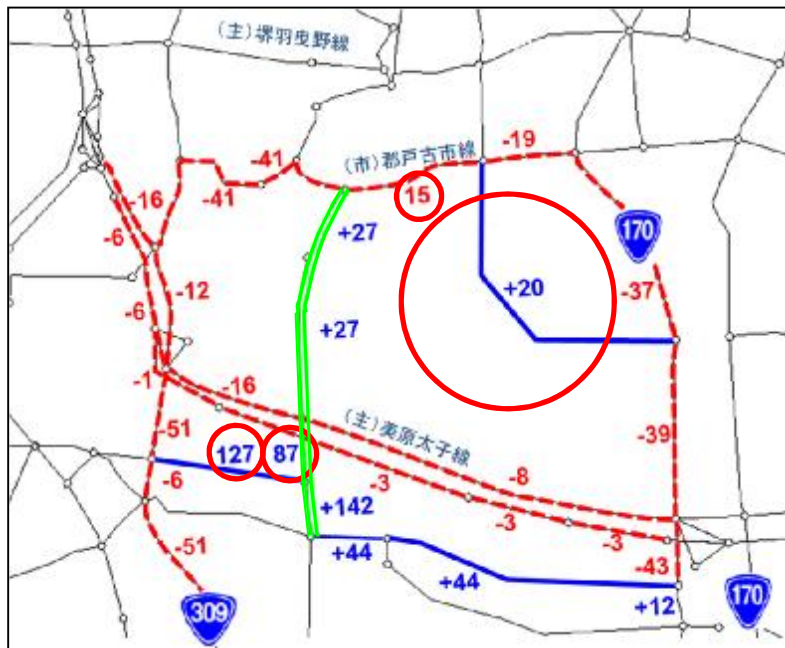
差分図

差分図: 各リンクについて、整備有無による交通量の差を図化したもの

単位: (百台/日)

修正前

修正後



交通量が減少している箇所は、+便益が発生

※当該箇所の整備により周辺道路の交通量が減少

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- 事業箇所

将来交通量予測(H42)

平成27年度建設事業評価（街路事業）

と し けい か く ど う ろ さ かい こう お お ぼ り せん
都市計画道路 堺港大堀線

[松原市]

【再々評価】

（再評価後 5 年間が経過したため）

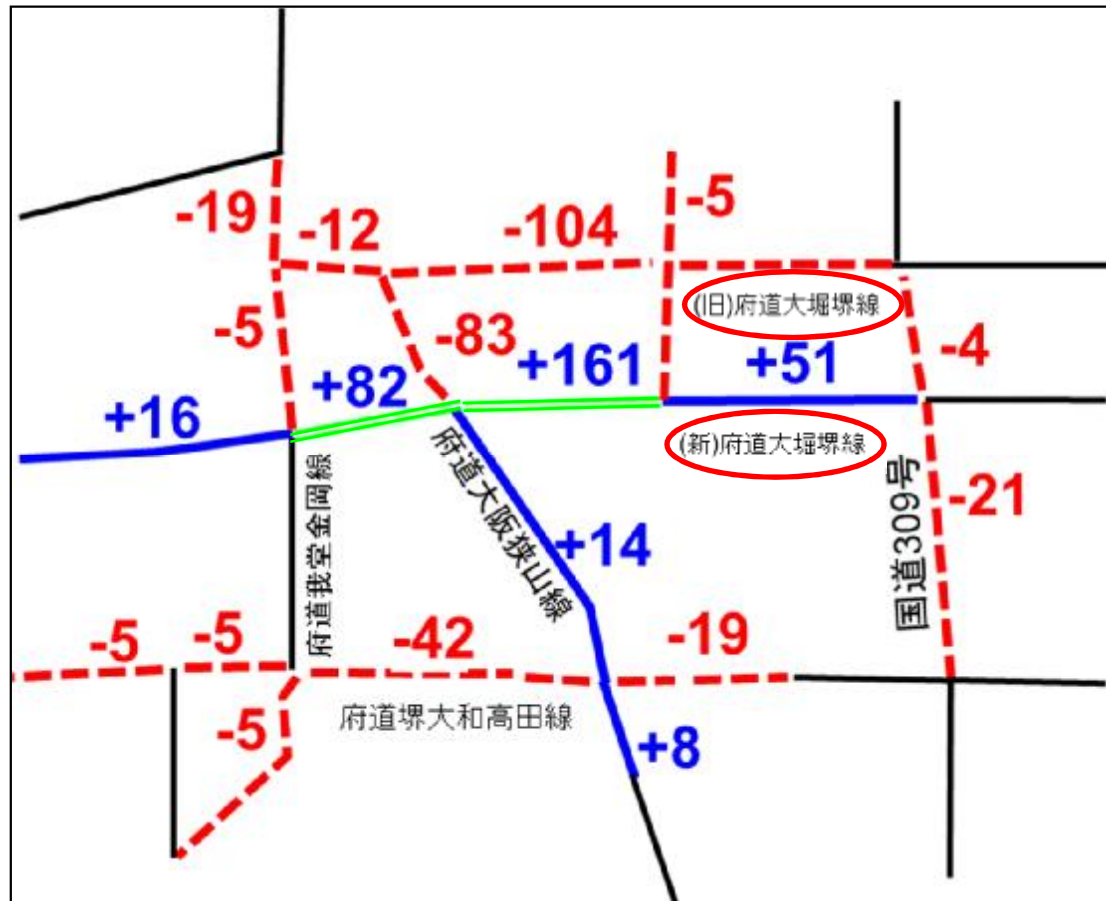
2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果(費用便益分析)

差分図

単位:(百台/日)

差分図:
各リンクについて、整備
有無による交通量の差
を図化したもの



交通量が減少している
箇所は、+便益が発生

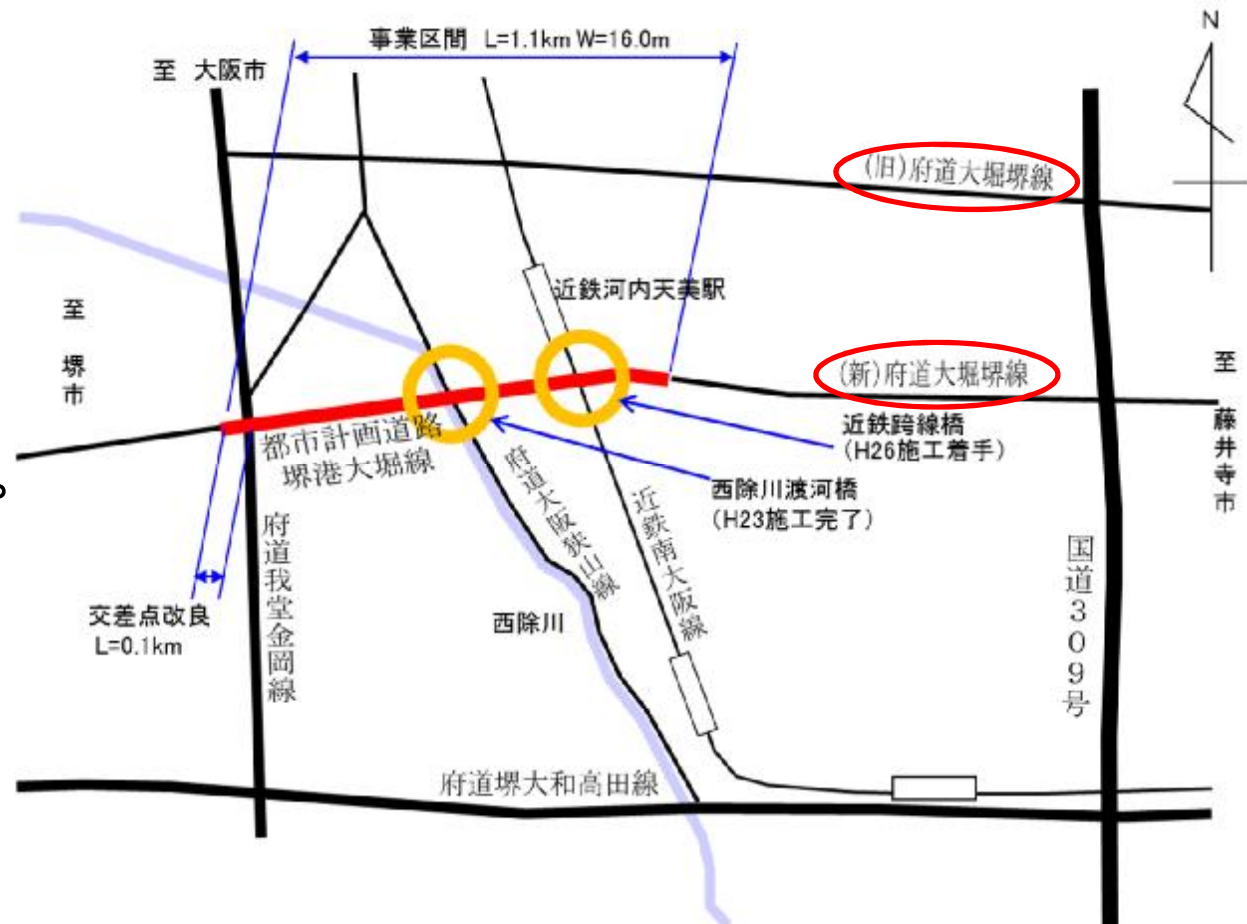
※当該箇所の整備により
周辺道路の交通量が減少

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- == 事業箇所

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業の整備効果

- ・本事業区間の整備により、周辺道路の交通分散化、自動車交通の円滑化による道路ネットワークの強化や歩行者等の安全を確保することができるため、事業を継続。



平成27年度建設事業評価（街路事業）

と し け い か く ど う ろ お お が た ほ ん ご う せ ん
都市計画道路大県本郷線

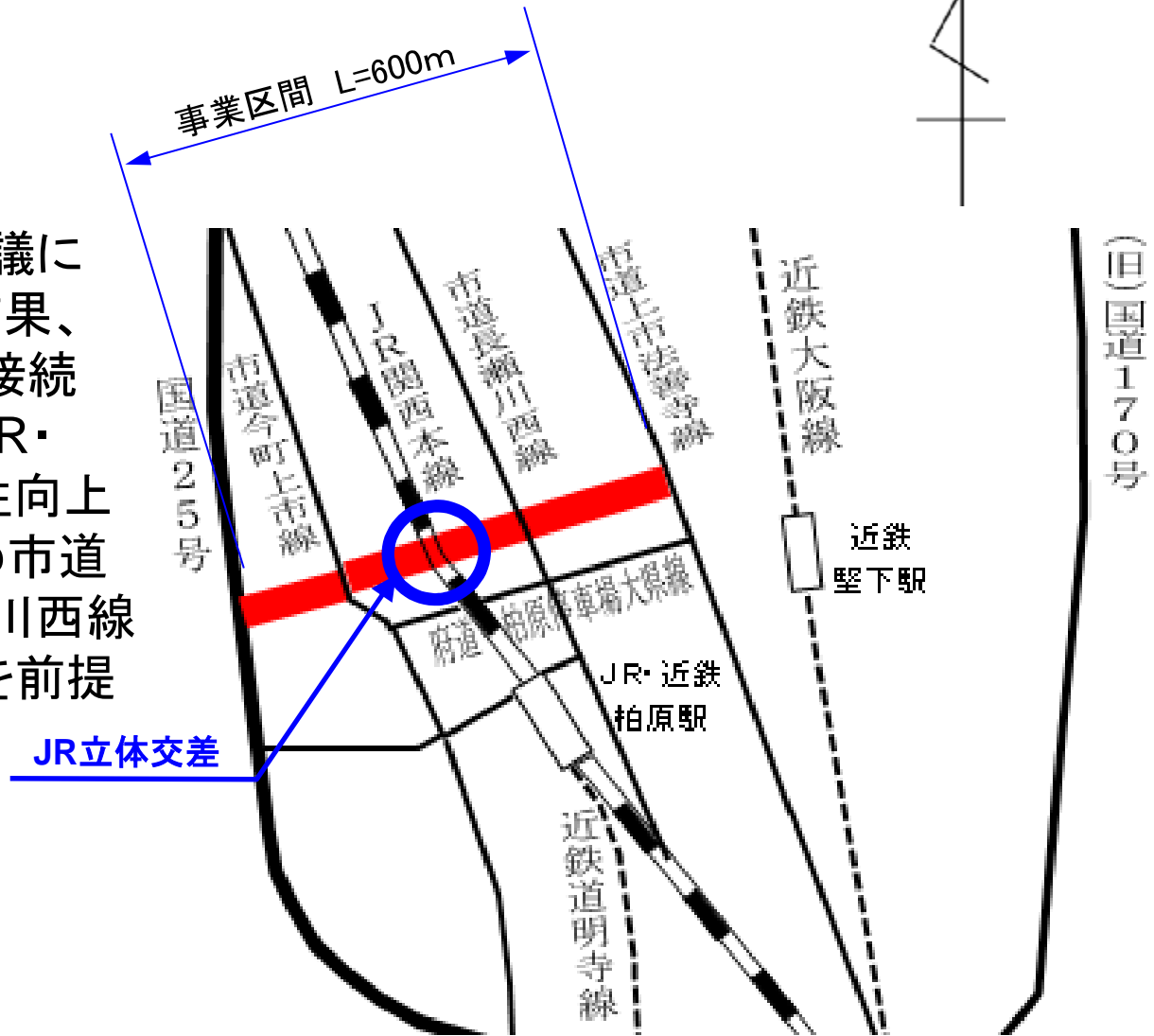
[柏原市]

【再々評価】

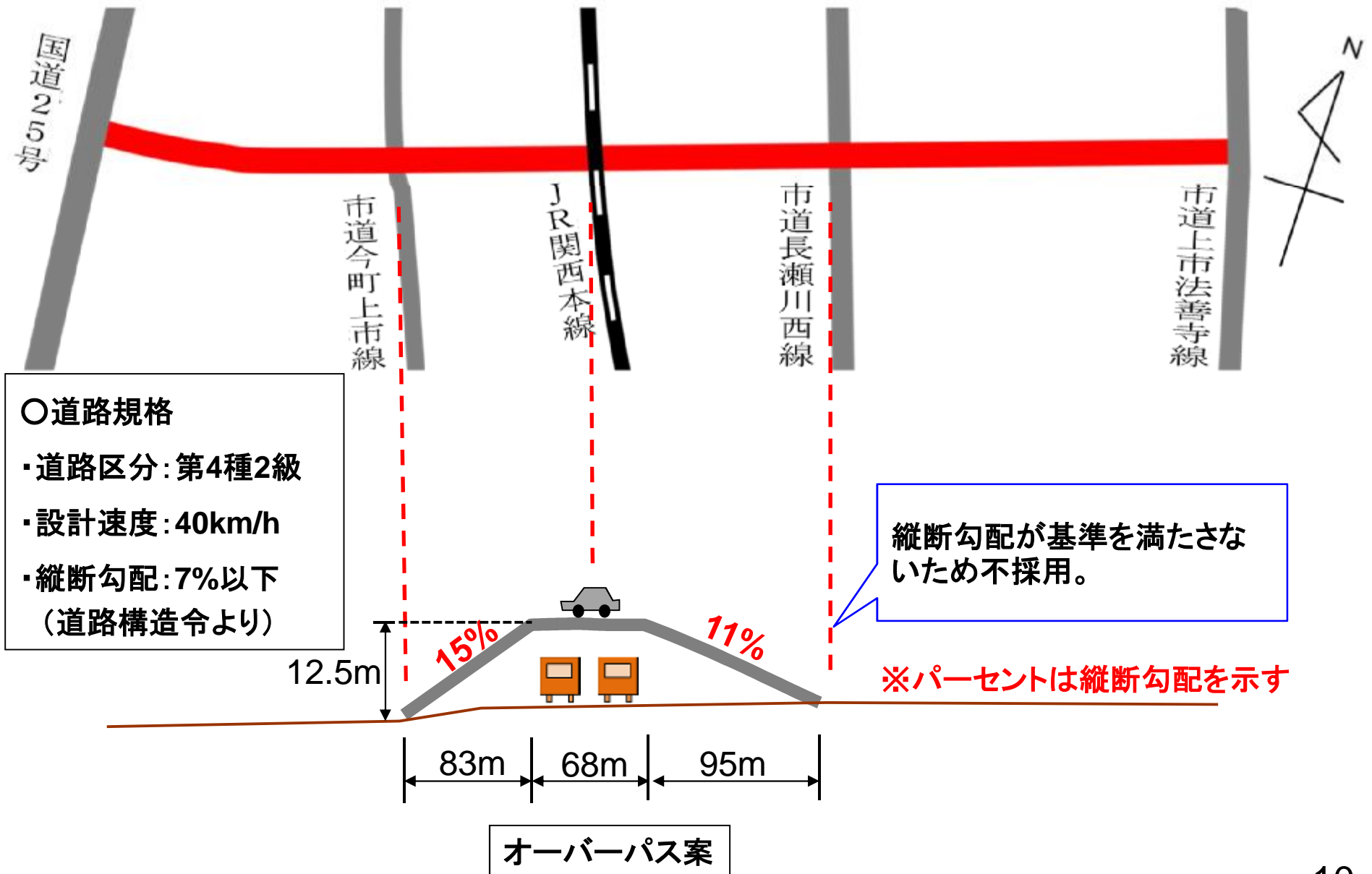
（再評価後 5 年間が経過したため）

JR立体交差の検討経緯①

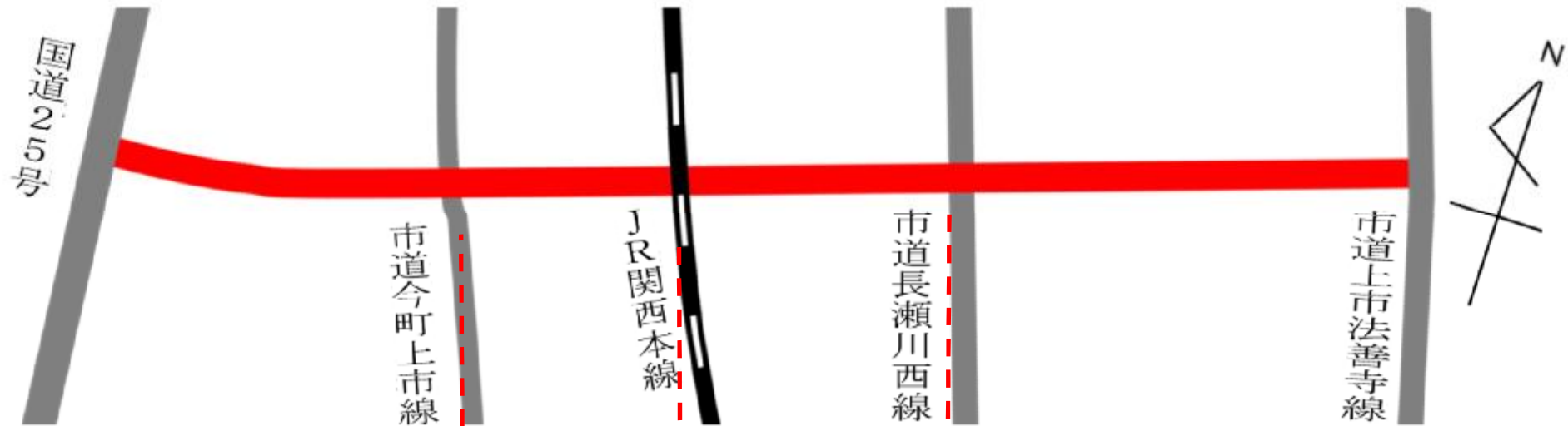
- ・JR西日本との立体交差協議に先立ち柏原市と協議した結果、近隣地域から本路線への接続による利便性の向上及びJR・近鉄柏原駅へのアクセス性向上など地域活性化を図るため市道今町上市線及び市道長瀬川西線から接続可能な交差形態を前提条件に検討を行った。



JR立体交差の検討経緯②



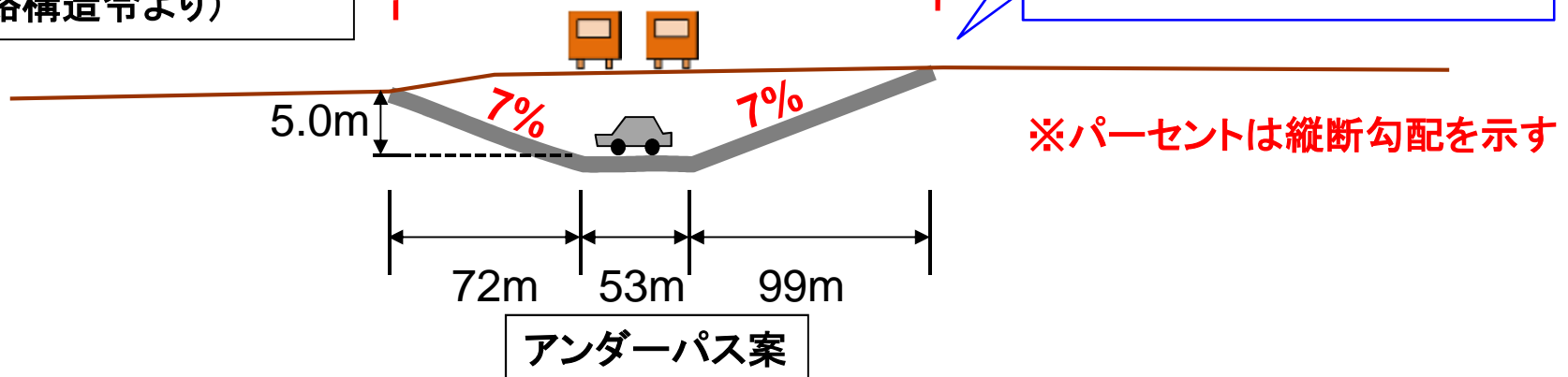
JR立体交差の検討経緯③



○道路規格

- ・道路区分: 第4種2級
- ・設計速度: 40km/h
- ・縦断勾配: 7%以下
(道路構造令より)

縦断勾配が基準を満たすため採用。



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果(費用便益分析)

<効果項目> 走行時間短縮・走行費用短縮・交通事故減少
<費用> 道路整備に係る建設費・維持管理費

■費用便益分析

全事業 B/C=1.05

■費用

総費用	80.8億円
全体事業費	80.5億円
維持管理費	0.3億円

■便益

総便益	84.8億円
走行時間短縮便益	76.5億円
走行経費減少便益	7.4億円
交通事故減少便益	0.9億円

○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル
(国土交通省平成20年11月)
基準年 : 平成27年度
検討期間 : 50年間
社会的割引率 : 4%
交通量推計時点 : 平成42年度
推計に用いた資料 : 平成17年度道路交通センサス
交通流の推計手法 : 三段階推定法
事業費 : 72億円
維持管理費 : 約2百万円/年

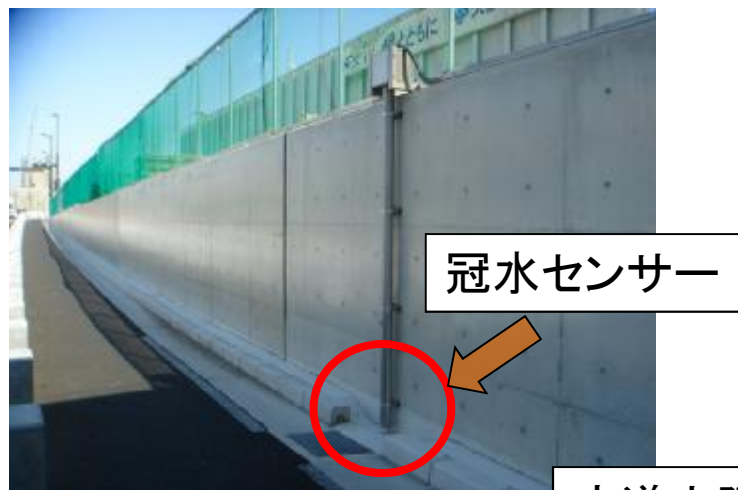
(通常維持管理費 : 約162万円/年
ポンプ運転費 : 約 20万円/年
設備更新費 : 約 5万円/年
【ポンプ2台×50万円/耐用年数20年】)

アンダーパスの冠水対策

本事業箇所のアンダーパスには、排水ポンプ設備を備えるが、降雨が排水能力を上回った場合等にドライバーに危険を知らせるため下記の情報設備を合わせて設置する。

- ①冠水センサー…地下道に設置し、水を検知した場合、表示板に信号を伝える設備。
- ②冠水表示板 …冠水センサーが雨水を検知した場合、回転灯が点灯し、水深5cmで『通行注意』、水深20cmで『通行止』と表示する道路情報設備。

①冠水センサー設置例



②冠水表示板設置例



府道大阪狭山線 近鉄南大阪線アンダーパス

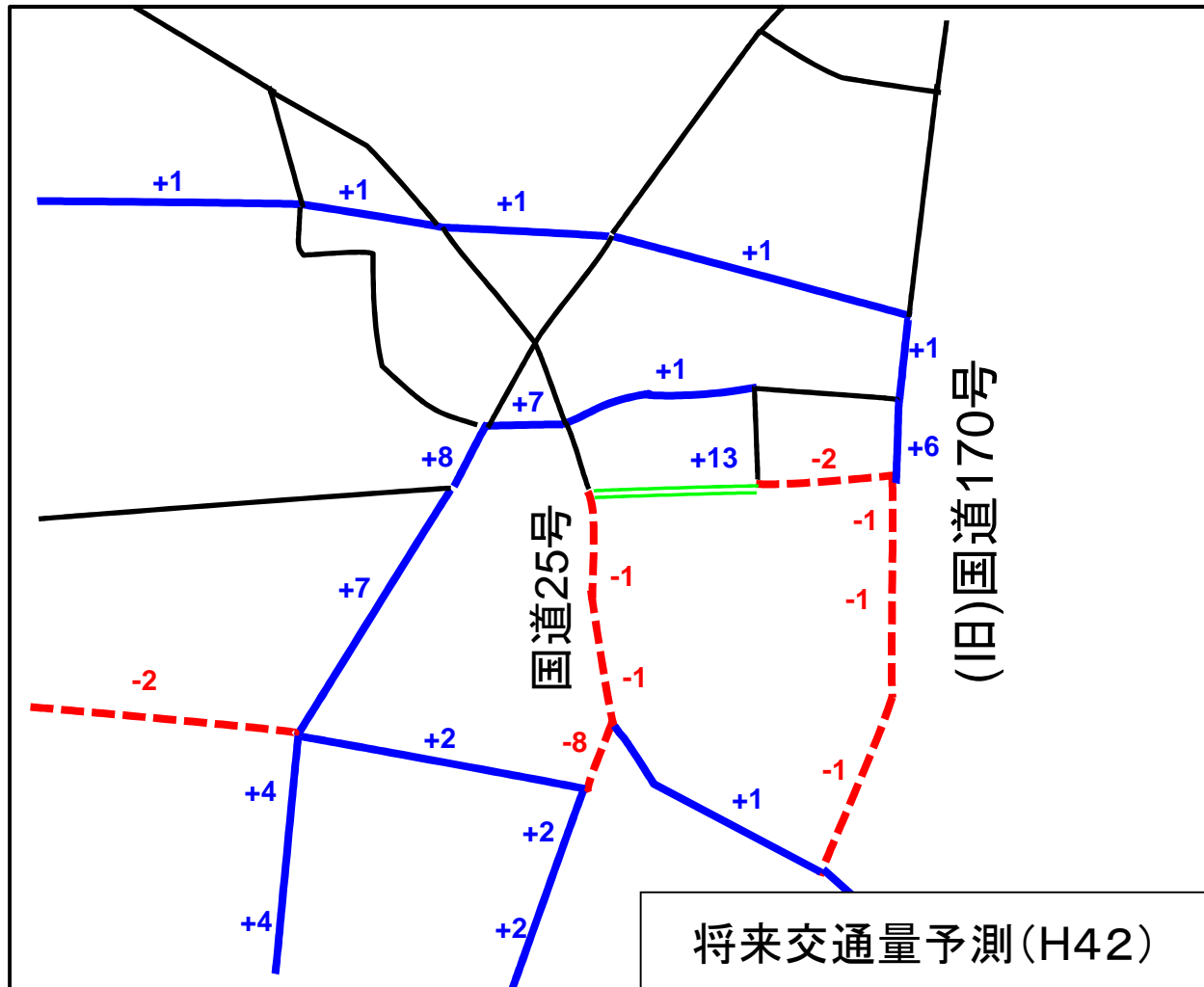
- ・八尾土木事務所管内(東大阪市・八尾市・柏原市)のアンダーパス(5箇所)の冠水実績【H23冠水表示板設置以降】
- ・通行止 : なし
- ・通行注意 : 1回(H26 府道堺大和高田線 国分地下道)

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果(費用便益分析)

差分図

単位:(百台/日)



差分図:
各リンクについて、整備有無による交通量の差を図化したもの

交通量が減少している箇所は、+便益が発生

※当該箇所の整備により周辺道路の交通量が減少

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- 事業箇所

平成27年度建設事業評価（道路事業）

しゅようちほうどう ひらかたとんだばやしいずみさのせん
主要地方道 枚方富田林泉佐野線

としけいかくどうろうめがおかたかやなぎせん
（都市計画道路梅が丘高柳線）

〔寝屋川市〕

【再々評価】

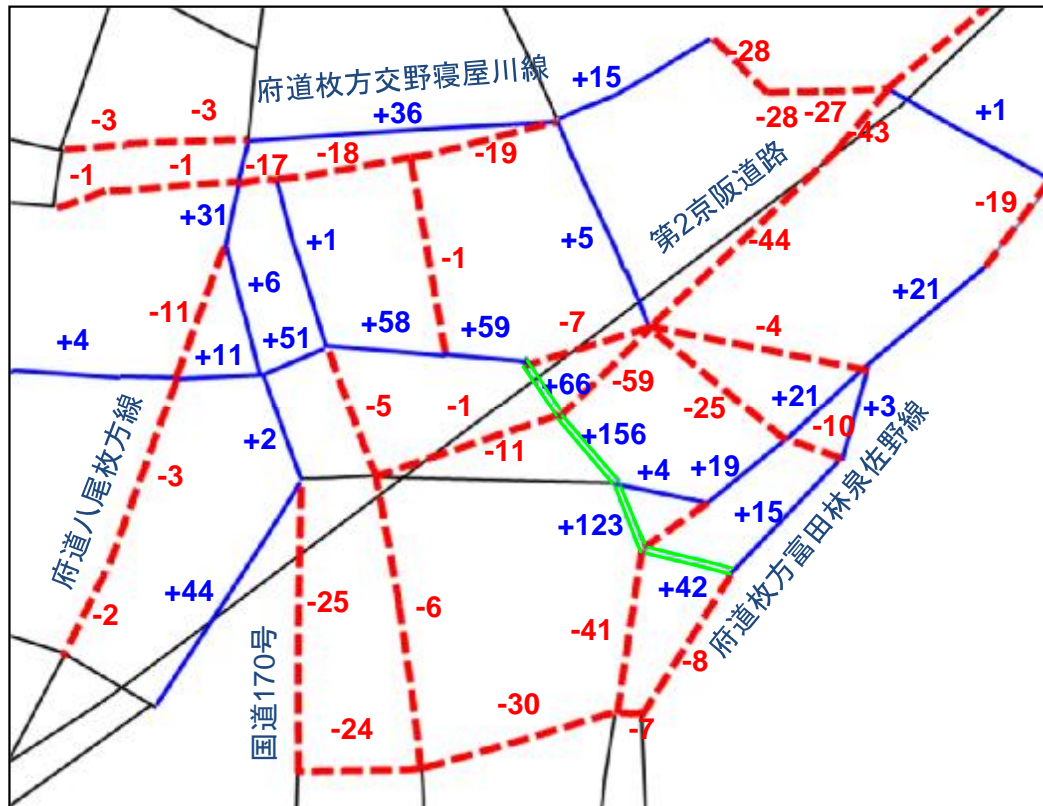
（再評価後 5 年間が経過したため）

2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果(費用便益分析)

差分図

単位:(百台/日)



差分図:
各リンクについて、整備有無による交通量の差を図化したもの

交通量が減少している箇所は、+便益が発生

※当該箇所の整備により周辺道路の交通量が減少

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- = = = 事業箇所

将来交通量予測(H42)

平成27年度建設事業評価（交通安全事業）

いっばん ふ どう おおさかひらおか な ら せん
一般府道 大阪枚岡奈良線

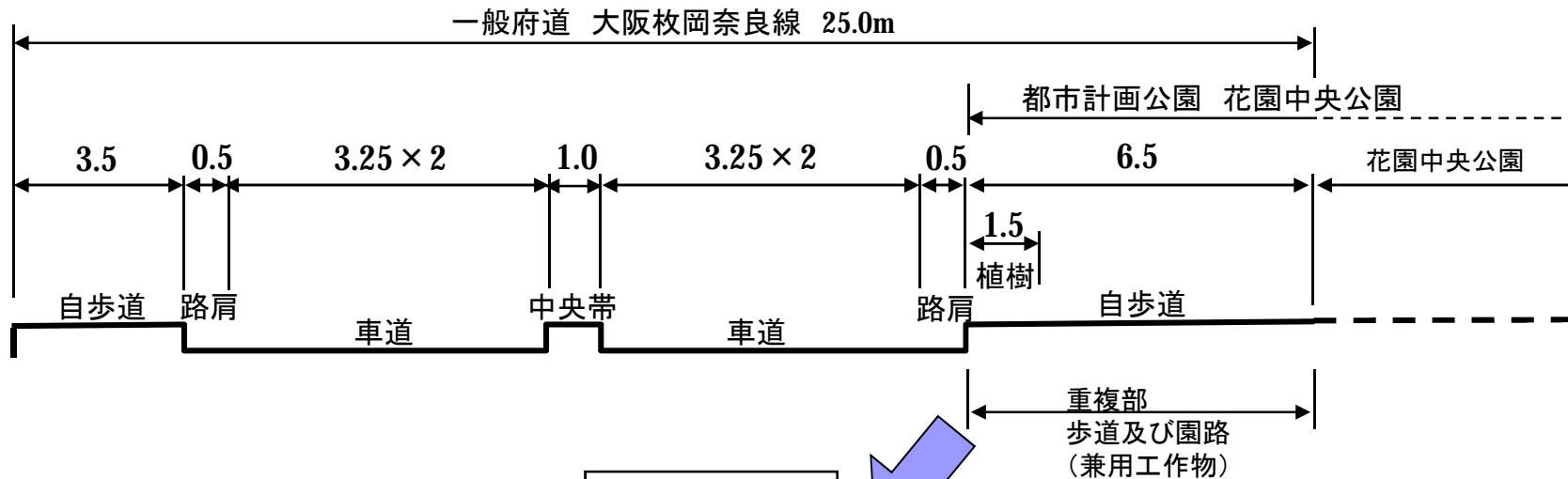
[東大阪市]

【再々評価】

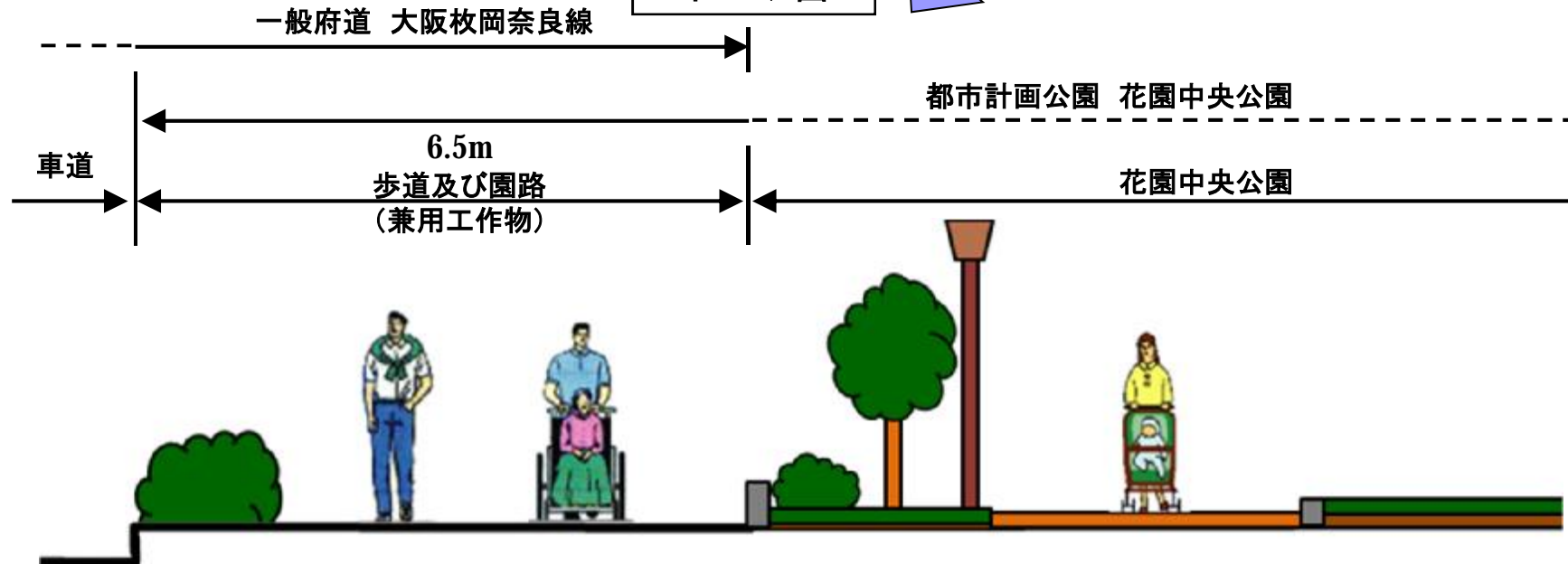
（再評価後 5 年間に経過したため）

大阪枚岡奈良線 (横断図・イメージ図)

横断図



イメージ図



事業再開の経緯

【平成20年度 報告(第3回再評価監視委員会)】

- 平成20年6月に策定した大阪府財政再建プログラム(案)による公共事業費削減のため、平成20年度以降休止中。

【平成22年度 再評価】

- 事業継続について検討中のため、対応方針「休止」のまま。
- 意見具申により、『歩行者の安全確保という事業目的や執行済み額を考慮し、可能な限り早期に事業再開すべき。』
- 【事故件数】・平成18年度:16件 ・平成19年度:15件 ・平成20年度:20件

【平成24年度 報告(第5回再評価監視委員会)】

- 平成24年3月に策定した大阪府都市整備中期計画(案)に基づき、これまでの整備方針であった両側歩道整備から北側のみの歩道整備に整備計画を変更し再開。



【平成27年 再々評価】

- 本事業箇所隣接する花園中央公園内の花園ラグビー場で、平成31年のラグビーワールドカップが開催されることが決定し、東大阪市では、ラグビー場の改修や本事業区間に接する花園中央公園北面の拡張整備を計画している。また、花園ラグビー場は、これまでラグビー以外で殆ど使用されていなかったが、今年4月1日に近畿日本鉄道から東大阪市に所有権移転したことから、ラグビーワールドカップ開催後も、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のキャンプ地やその他の大規模スポーツ大会をはじめ、コンサート等の各種集客イベントの誘致にも努めていくこととしている。
- 平成27年度に北側歩道・車道整備は完了するが、上記、東大阪市の取組み等を踏まえ、今後沿道利用者の増加が見込まれることから、歩行者の安全確保のため、南側歩道についても整備を行うこととする。
- 【事故件数】・平成24年度:21件 ・平成25年度:16件 ・平成26年度:18件

5. 対応方針(原案)(大阪枚岡奈良線)

事業継続

<判断の理由>

- ・事業全体では82%進捗しており、用地についても88%取得済みで、今年度には車道及び北側歩道の整備が完了予定である。
- ・大阪府財政再建プログラム(案)の方針に基づき、財政難に伴う公共事業費削減のため平成20年度以降事業休止していたが、前回(H22)の再評価監視委員会での「可能な限り早期に事業を再開すべき」との意見具申を踏まえ、平成23年度の大阪府都市整備中期計画(案)において、北側歩道のみ整備するコスト縮減策を前提に事業を再開した。
- ・依然として事故発生件数が多く、また、市の花園中央公園及びラグビー場への集客の取組み等を踏まえ、今後も沿道利用者の増加が見込まれることから、歩行者の安全確保のため、今年度完成する北側歩道・車道整備に続き、南側歩道の整備を行うこととし、平成31年度の完成に向け、事業を継続する。

交通安全事業の効果検証について

- ・交通安全事業のうち、本事業のように交通事故が多いことから『事故件数』を指標の一つとしている事業については、事後評価時に『整備前と整備後の事故の件数等』を比較・分析し整備効果の検証を行う。