

追加説明資料③

| | |
|---|------|
| 道路街路事業一覧 | P 1 |
| 1 一般府道長尾八幡線 (都市計画道路内里高野道線)道路改良事業 | P 2 |
| 2 都市計画道路大阪瓢箪山線街路事業 | P 15 |

平成27年度建設事業評価（道路・街路事業一覧）

【事前評価】

| | 事業名 | 事業内容 | 事業費 (億円) | 完成予定年度 | B/C | 対応方針 原案 |
|---|--|---|-------------|--------|------|------------|
| 1 | 一般府道 長尾八幡線 (都市計画道路 内里高野道線) 道路改良事業 | 延長:1.0km 幅員:22m 4車線・自歩道 | 62 | H35 | 2.12 | 事業実施 |
| 2 | 都市計画道路 大阪瓢箪山線 街路事業 | 延長:0.8km 幅員:16m 2車線・自歩道 恩智川渡河橋 長門川渡河橋 | 22.6 | H34 | 1.12 | 事業実施 |

平成27年度建設事業評価（道路改良事業）

一般府道 長尾八幡線
（都市計画道路 内里高野道線）

[枚方市]

【事前評価】

1. 事業概要

■事業目的

- 本路線は、枚方市北東部の国道1号から京都府八幡市に建設中の新名神高速道路(仮称)八幡ICへのアクセス道路である。
- 新名神高速道路の平成35年度末全線開通に合わせて本路線を整備することで、自動車交通の円滑化により、周辺道路の交通混雑緩和や広域交通ネットワークの強化を図るものである。
- 併せて、自転車歩行者道の整備にすることによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

■事業概要図



1. 事業概要

■事業概要

○事業区間：枚方市長尾家具町2丁目～高野道1丁目

○事業延長：1.0km $\left[\begin{array}{l} \text{現道拡幅部} : 0.6\text{km} \\ \text{新設部} : 0.4\text{km} \end{array} \right]$

○道路幅員：22.0m〔4車線、両側自歩道〕

○全体事業費：約62億円〔国34.1億円、府27.9億円〕

○費用便益比(B/C)：2.12

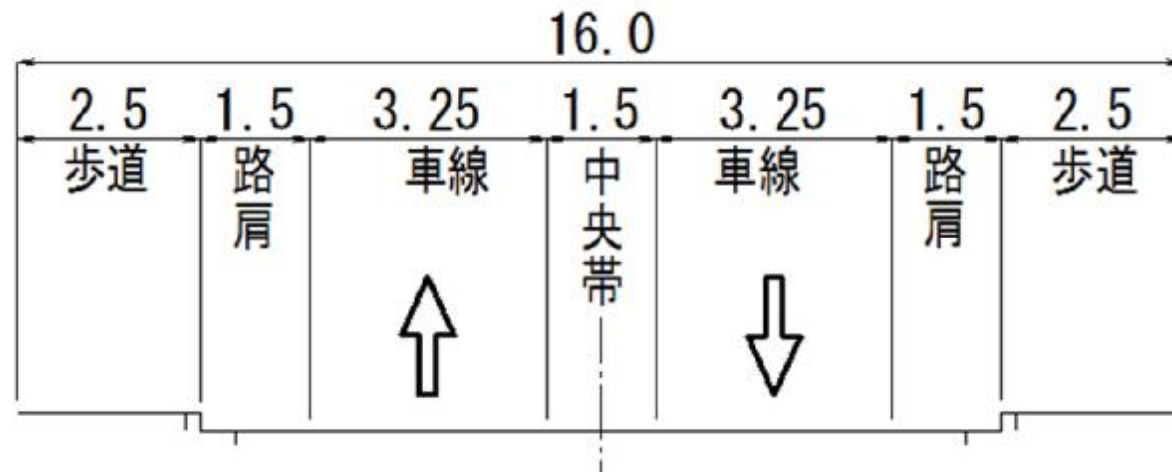
$\left(\begin{array}{l} \text{総便益(B)} : 108.7\text{億円} \\ \text{総費用(C)} : 51.4\text{億円} \end{array} \right)$

1. 事業概要

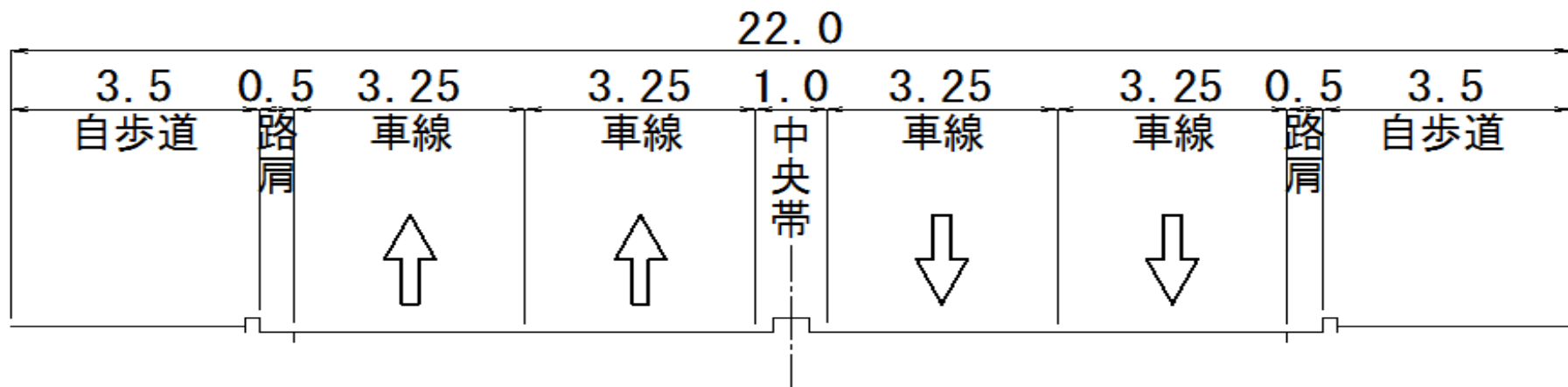
■標準断面図

整備前(現道拡幅部)

(単位:m)



整備後(現道拡幅部・新設部)



2. 上位計画等における位置付け（優先度含む）

H24.3 大阪府都市整備中期計画（案）

新規路線着手の考え方

道路整備の重点化方針

高速ICアクセス路線である

新規路線： $B/C \geq 1$ である(2.12)

- 緊急性による重点化
⇒平成35年度末に新名神高速道路が全線開通予定であり、(仮称)八幡ICへの流入交通の増大が見込まれる路線である。
- 早期の事業効果発現
⇒新名神高速道路の全線開通までの期間に集中投資することにより、早期に事業効果の発現が可能な路線である。

新規着手

3. 事業を巡る社会経済情勢等

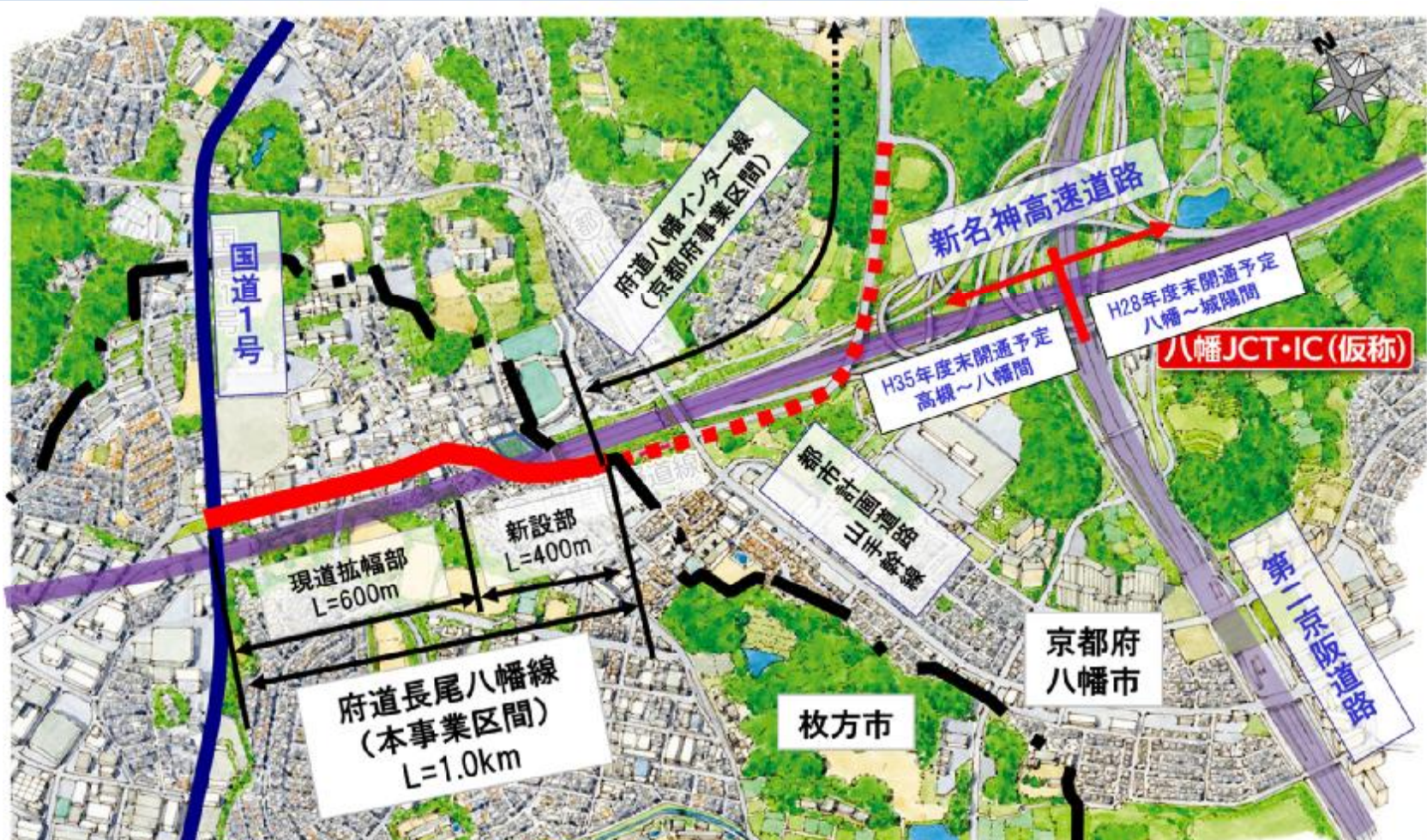
大都市間の連携強化 ～慢性化する渋滞～

- 現在、名神・中国道では慢性的な渋滞が発生しています。新名神高速道路が出来ることにより、交通が分散され、渋滞が緩和し、高いサービスレベルの確保が可能となります



新名神高速道路は、平成35年度末の全線開通を目指し、西日本高速道路(株)が事業中である。

3. 事業を巡る社会経済情勢等



京都府境から都市計画道路山手幹線までの区間は、京都府が同時期に道路整備する。また、都市計画道路山手幹線から新名神高速道路(仮称)八幡ICまでの区間は、平成28年度末の新名神高速道路(八幡～城陽間)の開通に合わせ、京都府が事業中である。

4. 費用便益分析

＜効果項目＞ 走行時間短縮・走行経費減少・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

B/C=2.12

■費用

| | |
|-------|--------|
| 総費用 | 51.4億円 |
| 全体事業費 | 50.7億円 |
| 維持管理費 | 0.6億円 |

■便益

| | |
|----------|---------|
| 総便益 | 108.7億円 |
| 走行時間短縮便益 | 110.1億円 |
| 走行経費減少便益 | 2.8億円 |
| 交通事故減少便益 | -4.2億円 |

○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 : 約62億円
維持管理費 : 約4百万円/年

4. 費用便益分析

■ 便益の内訳

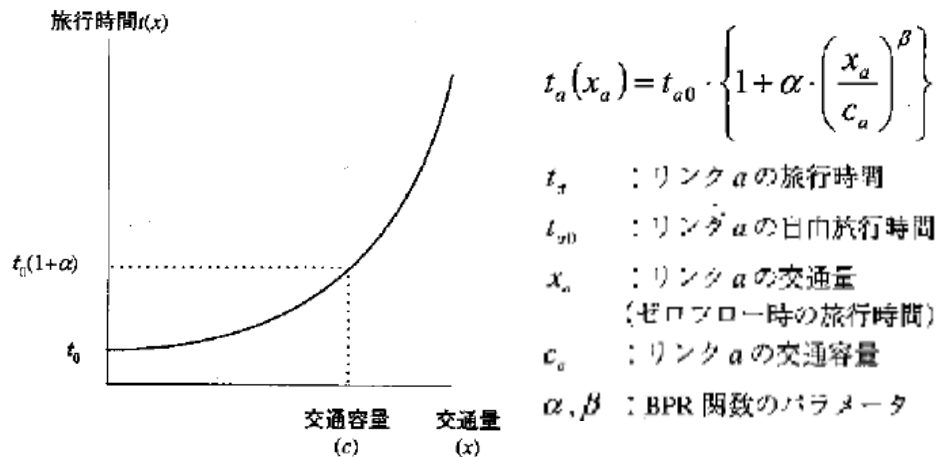
| 便益計測対象項目 | 内容 |
|----------|---|
| 走行時間短縮便益 | 走行時間短縮便益は、道路整備による走行時間費用の短縮効果を貨幣価値として計測する。 ※整備有無での Σ (交通量 \times 走行時間 \times 時間価値原単位) の差で算出 |
| 走行経費減少便益 | 走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている \Rightarrow 原単位は交通量が減少し、速度が上がれば小さくなる。 ※整備有無での Σ (交通量 \times 路線延長 \times 走行経費原単位) の差で算出 |
| 交通事故減少便益 | 周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。 運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損害を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。 ※整備有無での Σ (交通量 \times (係数 \times 路線延長 $+$ 係数 \times 路線内の交差点数)) の差で算出 |

4. 費用便益分析

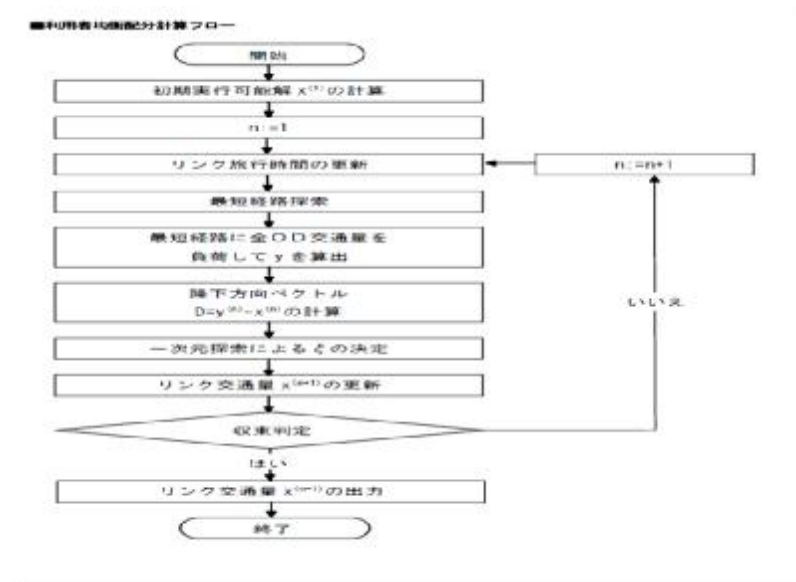
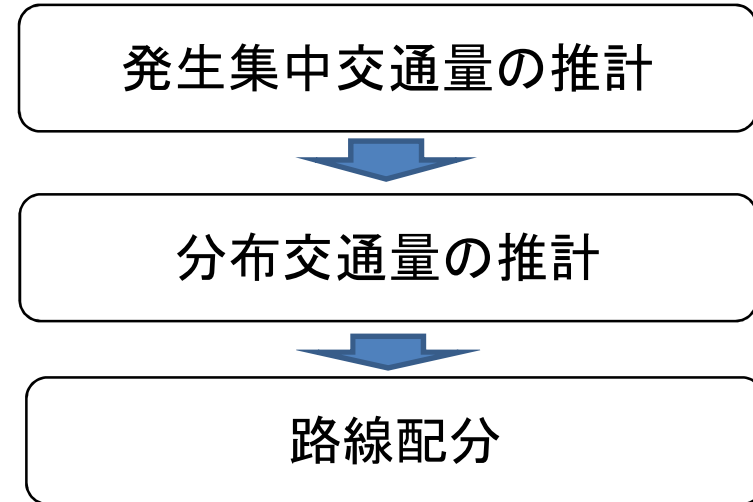
■ 交通流推計

- 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
 - ・リンクパフォーマンス関数を用いた利用者均衡配分



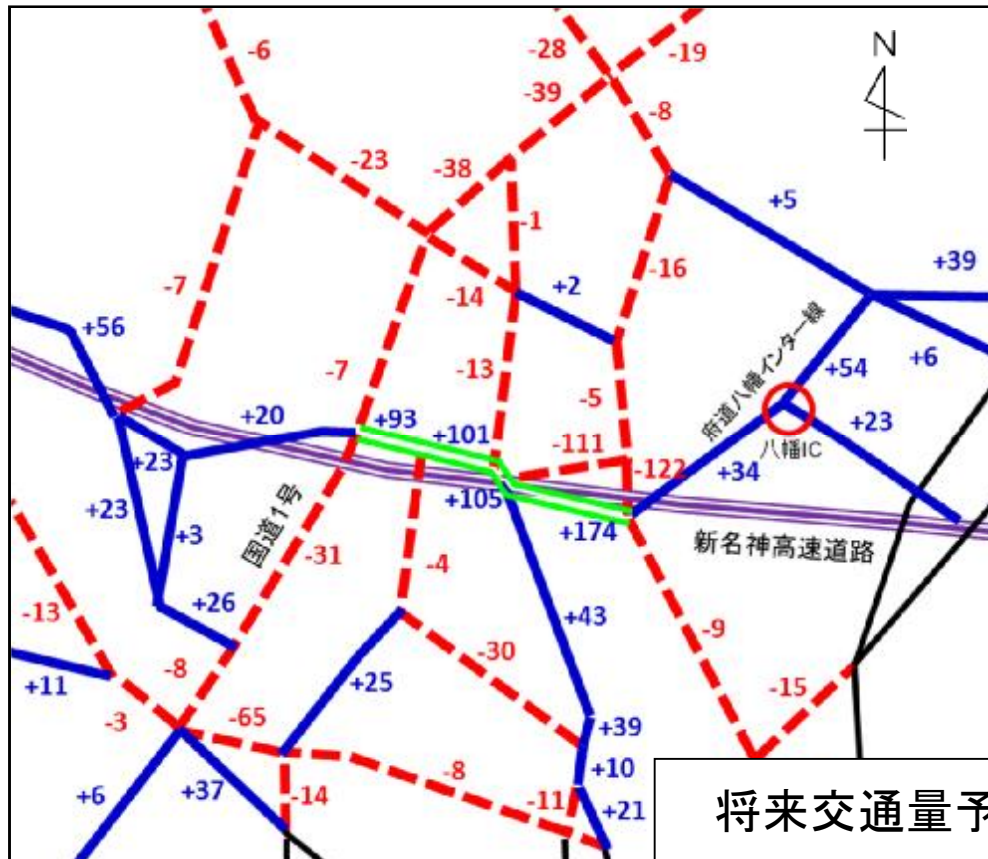
リンクパフォーマンス関数: ネットワーク(道路網)を構成する個々のリンク(区間)のサービス水準(旅行速度や旅行時間)をリンク交通量とリンク属性(リンク交通容量や自由旅行速度)の関数として表したものの。



4. 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、**プラス便益**が発生

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- 事業箇所
- = 新名神高速道路

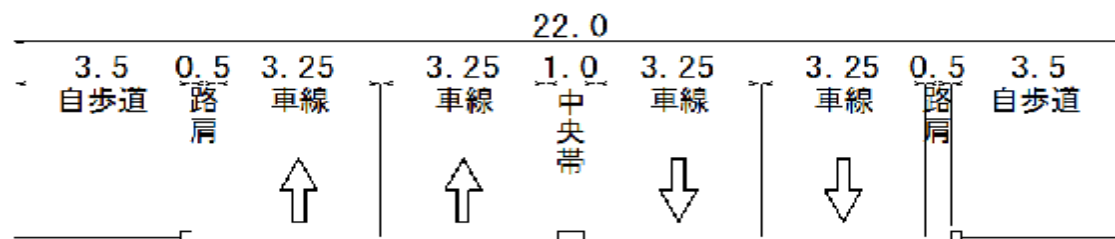
本路線の整備により、周辺道路の交通量が減少し、八幡ICへのアクセスとなる本路線から八幡インター線への交通量が増加している。

5. 事業効果の定性的分析



標準断面図

(単位:m)



【安全・安心】

- 歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。

【活力】

- 国道1号と新名神高速道路のアクセス道路であり、物流効率化に繋がる。
- 大阪府と京都府を繋ぐ府県間道路であり、地域間交流連携の強化に繋がる。

【快適性】

- 平成35年度末の新名神高速道路の全線開通に合わせて、国道1号から八幡ICへのアクセス性が向上する。
- 十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

6. 対応方針（原案）

○事業実施

<判断の理由>

- 本路線は、新名神高速道路(仮称)八幡ICへのアクセス道路として、必要不可欠な道路であり、平成35年度末全線開通に合わせて整備することで、自動車交通の円滑化により、周辺道路の交通混雑緩和や広域交通ネットワークの強化が図られる。
- 十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。

以上の理由により、事業を実施する。

平成27年度建設事業評価（街路事業）

都市計画道路 大阪瓢箪山線

[東大阪市]

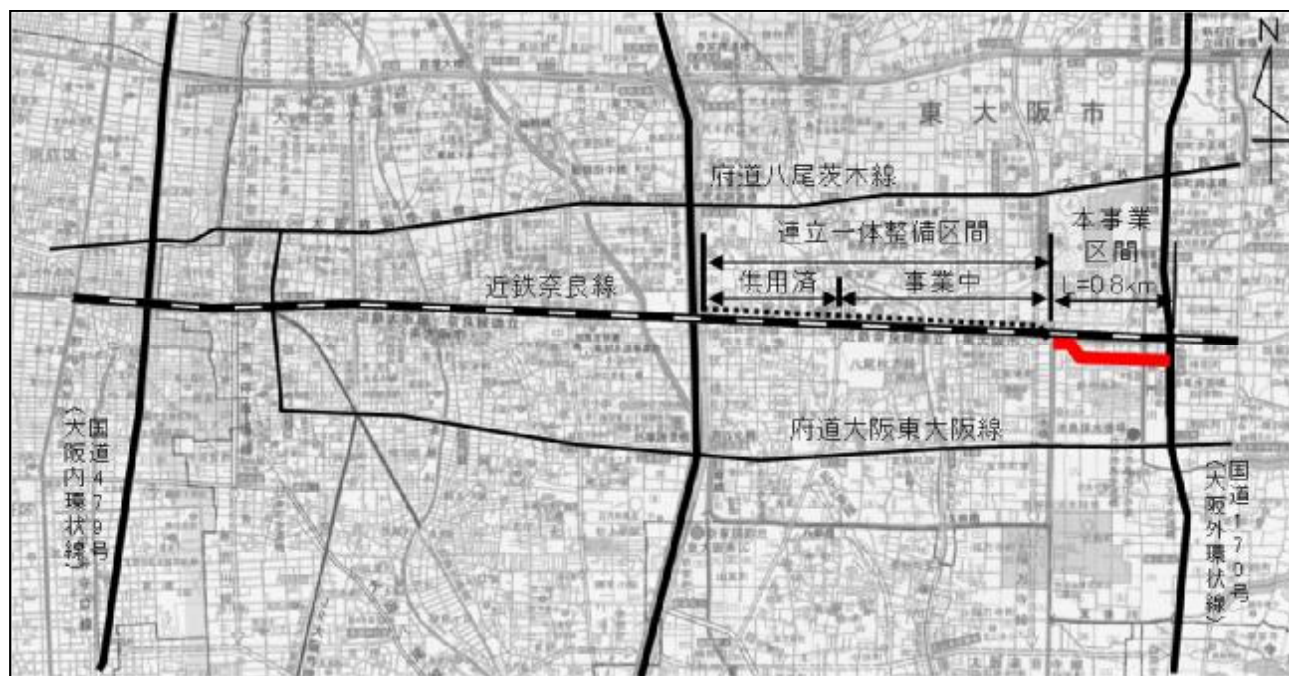
【事前評価】

1. 事業概要

■事業目的

- 本路線は、大阪市と隣接する東部大阪地域の中核都市である東大阪市を東西に横断し、大阪市境付近の国道479号(大阪内環状線)から府道大阪中央環状線を経て、国道170号(大阪外環状線)とを結ぶ幹線道路である。
- 本事業区間は、近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間に引き続き整備を行うことにより、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和することを目的とする。
- 併せて、自転車歩行者道を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

■事業概要図



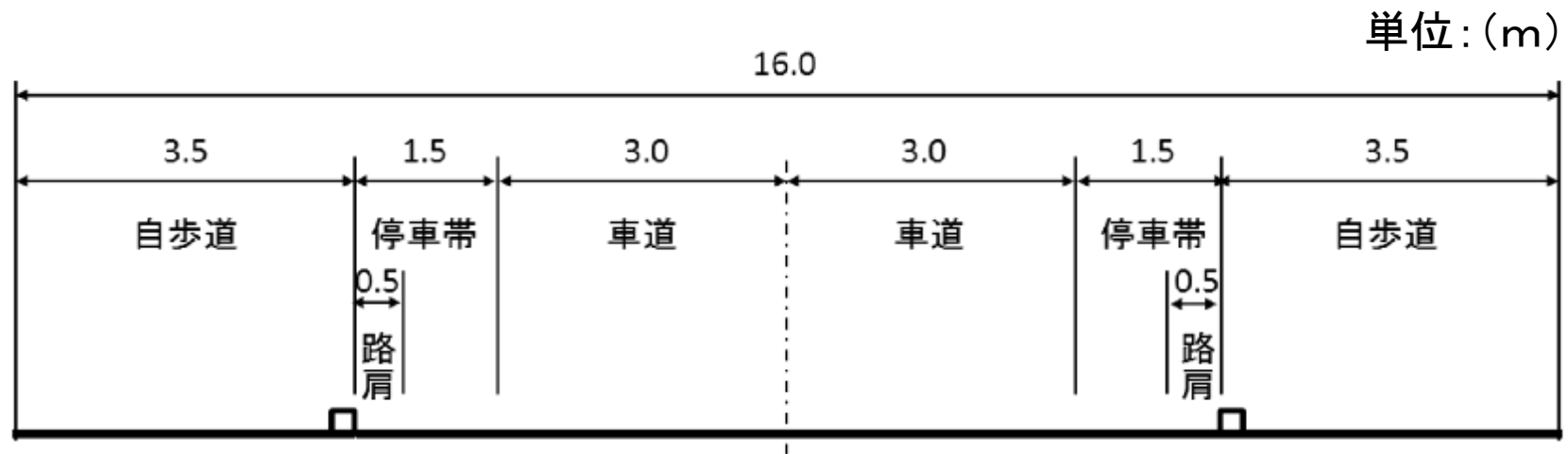
1. 事業概要

■事業概要

- 事業区間：東大阪市吉田6丁目～若草町1丁目
- 事業延長：0.8km
- 道路幅員：16.0m〔2車線・両側自歩道〕
- 主要構造物：恩智川渡河橋 1橋
長門川渡河橋 1橋
- 全体事業費：約22.6億円〔国12.4億円、府10.2億円〕
- 費用便益比(B/C)：1.12
〔
総便益(B)：18.4億円
総費用(C)：16.5億円
〕

1. 事業概要

■標準断面図



2. 上位計画等における位置付け（優先度含む）

道路整備の重点化方針

渋滞ポイントの解消に寄与

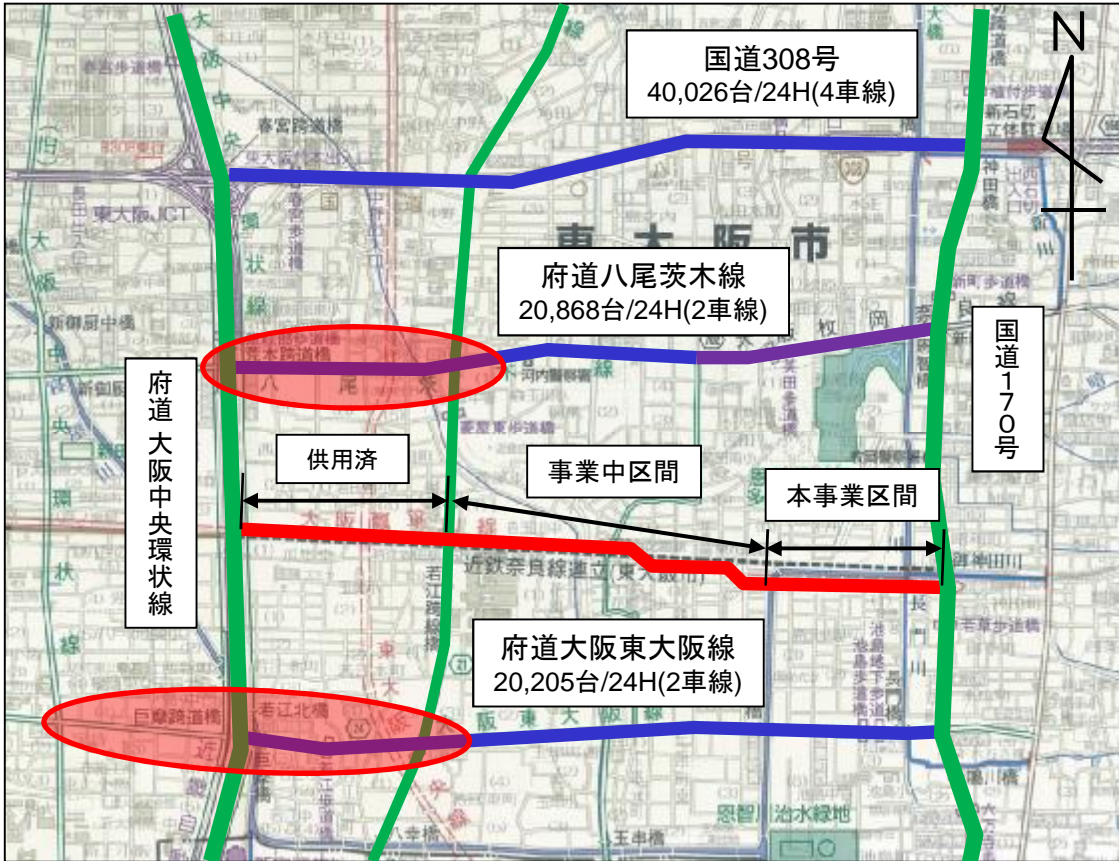
新規路線： $B/C \geq 1$ である(1.12)



H24.3 大阪府都市整備中期計画(案)


大阪瓢箪山線(恩智川～国道170号)H22～H32 着手

3. 事業を巡る社会経済情勢等



近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業において、平成26年9月に全線高架化が完了し、隣接する一体整備区間の都市計画道路大阪瓢箪山線約1.2km区間については平成31年度供用開始に向け事業中である。

また、本事業区間の北側及び南側を東西方向に通る、府道八尾茨木線と府道大阪東大阪線は、大阪地区渋滞対策協議会においても、主要渋滞区間として、位置付けられており、交通渋滞が地域の課題となっている。

 : 主要渋滞区間

4. 費用便益分析

＜効果項目＞ 走行時間短縮・走行経費減少・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

B/C=1.12

■ 費用

| | |
|-------|--------|
| 総費用 | 16.5億円 |
| 全体事業費 | 16.5億円 |
| 維持管理費 | 0.0億円 |

■ 便益

| | |
|----------|--------|
| 総便益 | 18.4億円 |
| 走行時間短縮便益 | 11.9億円 |
| 走行経費減少便益 | 4.9億円 |
| 交通事故減少便益 | 1.6億円 |

○ 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 : 22.6億円
維持管理費 : - (完成後、東大阪市が管理)

4. 費用便益分析

■ 便益の内訳

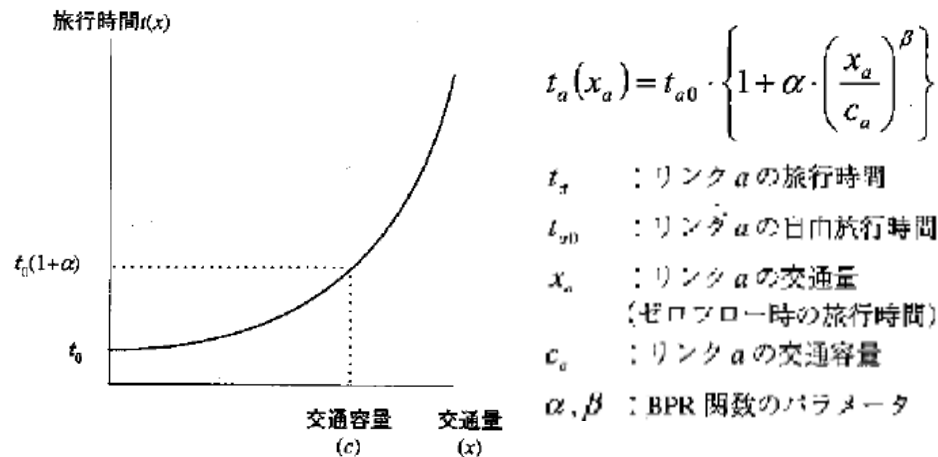
| 便益計測対象項目 | 内容 |
|----------|---|
| 走行時間短縮便益 | <p>走行時間短縮便益は、道路整備による走行時間費用の短縮効果を貨幣価値として計測する。</p> <p>※整備有無での Σ (交通量 \times 走行時間 \times 時間価値原単位) の差で算出</p> |
| 走行経費減少便益 | <p>走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている \Rightarrow 原単位は交通量が減少し、速度が上がれば小さくなる。</p> <p>※整備有無での Σ (交通量 \times 路線延長 \times 走行経費原単位) の差で算出</p> |
| 交通事故減少便益 | <p>周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。</p> <p>運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損害を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。</p> <p>※整備有無での Σ (交通量 \times (係数 \times 路線延長 $+$ 係数 \times 路線内の交差点数)) の差で算出</p> |

4. 費用便益分析

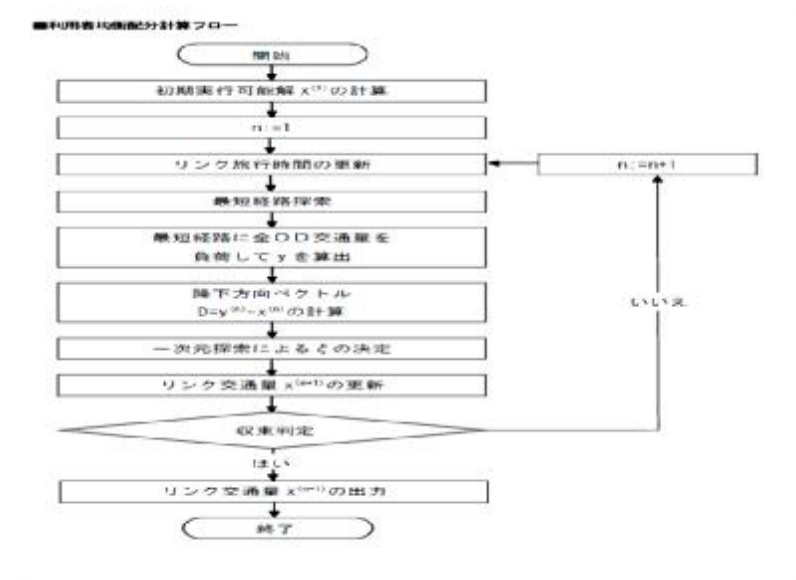
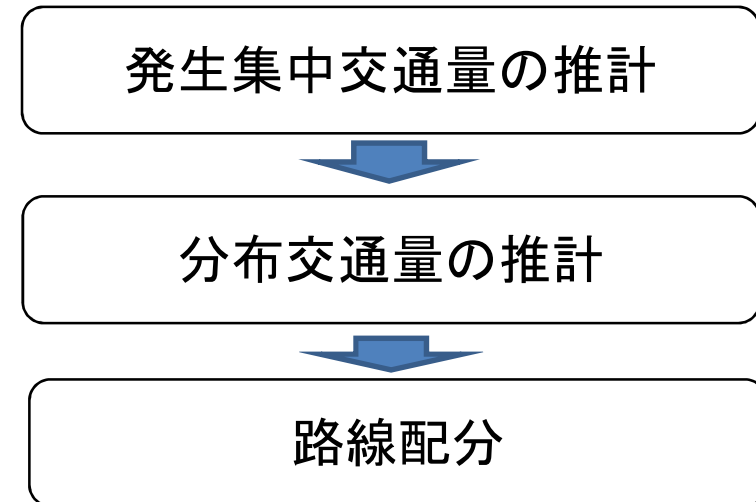
■ 交通流推計

- 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
 - ・リンクパフォーマンス関数を用いた利用者均衡配分



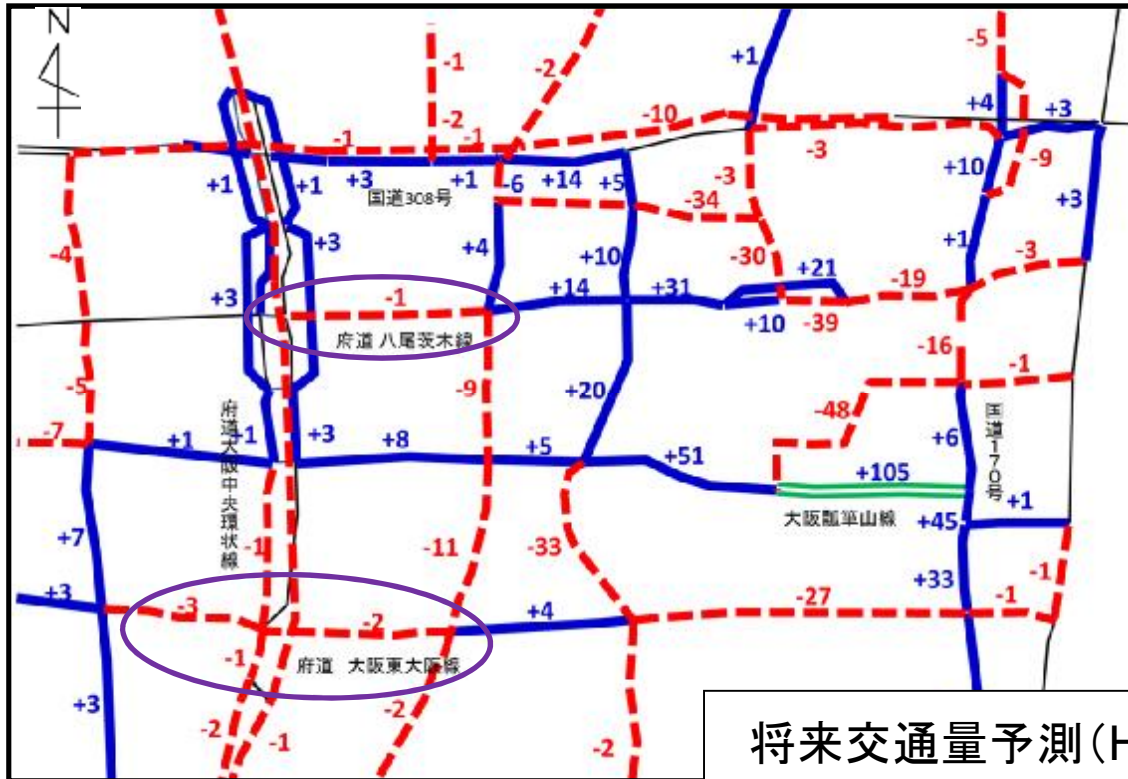
リンクパフォーマンス関数: ネットワーク(道路網)を構成する個々のリンク(区間)のサービス水準(旅行速度や旅行時間)をリンク交通量とリンク属性(リンク交通容量や自由旅行速度)の関数として表したものの。



4. 費用便益分析

差分図

単位：(百台／日)



将来交通量予測(H42)

・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、**プラス便益**が発生

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- = 事業箇所
- 主要渋滞区間

本事業区間の整備により、本路線への交通転換が図られ、主要渋滞区間である府道八尾茨木線、府道大阪東大阪線の交通量が減少している。

5. 事業効果の定性的分析



現況写真



【安全・安心】

- 歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。

【活力】

- 府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和することにより、物流効率化に繋がる。

【快適性】

- 国道170号から駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセス性が向上する。
- 十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

6. 対応方針(原案)

○事業実施

<判断の理由>

- 本事業区間の整備により、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化するための一連の事業が完成し、並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和できる。
- 本路線は近鉄奈良線と並行して整備を行うため、駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセス性が向上する。
- 十分な幅員が確保された自転車歩行者道の設置により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。

以上の理由により、事業を実施する。