

追加説明資料①

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
②一般府道大阪枚岡奈良線 交通安全施設整備事業	P 6

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）

5. 対応方針(原案)

事業継続

<判断の理由>

- ・本事業区間1.9kmのうち、0.9kmが完成し、残事業区間1.0kmについても、事業用地の80%を取得済みである。今後、集中的に用地買収を進め、平成29年度の完成を予定しており、事業の進捗は順調である。
 - ・広域的な幹線道路ネットワークの強化、周辺道路の交通分散化、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はない。
- 以上の理由により、事業を継続する。

※平成16年3月に本事業区間1.9kmのうち南側0.4km区間を供用開始したが、平成20年6月の大阪府財政再建プログラム(案)により、財政難に伴う公共事業費削減のため事業進捗を「ペースダウン」した上、残事業区間1.5kmを2区間(0.5km+1.0km)に分割し、北側0.5km区間を先行整備することとしたため、前回評価時(平成22年度)は、完成予定時期を「未定」としていた。

その後、平成24年3月の大阪府都市整備中期計画(案)では「事業継続」と位置付け、平成25年7月に北側0.5km区間を供用開始しており、残事業区間1.0kmについて事業推進中である。

【参考(前回)】対応方針(原案)

事業継続

<判断の理由>

- ・本事業区間1.9kmのうち、0.9kmが完成している。
残事業区間1.0kmについても、事業用地の80%を取得済みであり、今後、集中的に用地買収を進め、平成29年度の完成を予定している。
- ・広域的な幹線道路ネットワークの強化、周辺道路の交通分散化、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はないため、事業継続する。

※平成16年3月に本事業区間1.9kmのうち南側0.4km区間を供用開始したが、平成20年6月の大阪府財政再建プログラム(案)により、財政難に伴う公共事業費削減のため事業進捗を「ペースダウン」した上、残事業区間1.5kmを2区間(0.5km+1.0km)に分割し、北側0.5km区間を先行整備することとしたため、前回評価時(平成22年度)は、完成予定時期を「未定」としていた。その後、平成24年3月の大阪府都市整備中期計画(案)では「事業継続」と位置付け、平成25年7月に北側0.5km区間を供用開始しており、残事業区間1.0kmについて事業推進中である。

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 年間が経過したため）

5. 対応方針(原案)

事業継続

<判断の理由>

- ・本事業は、平成20年6月の大阪府財政再建プログラム(案)により、財政難に伴う公共事業費削減のため平成20年度以降「一時休止」していたが、前回評価時(平成22年度)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24年3月の大阪府都市整備中期計画(案)で、北側歩道のみ整備することとして「事業再開」した経緯がある。
- ・平成27年4月1日現在、事業全体で82%進捗しており、用地については88%取得済みである。工事についても68%進捗しており、北側歩道及び車道整備は今年度完成する予定で、事業の進捗は順調である。
- ・本事業区間においては、依然として事故件数が多いことから、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はない。
- ・花園ラグビー場での平成31年ラグビーワールドカップ開催決定を契機に、東大阪市が公園利用者増加に向けた取組みを推進しており、今後、特にイベント開催時において、歩行者等の集中が見込まれる。また、その際には、最寄駅である近鉄奈良線 東花園駅だけでなく、近鉄けいはんな線 吉田駅からのアクセス等による歩道利用者が増加するものと想定している。
このため、南側歩道についても、隣接する公園と一体的整備が図れるよう市と協議を進め、拡幅整備を実施することが必要である。
以上の理由により、事業を継続する。

【参考(前回)】対応方針(原案)

事業継続

＜判断の理由＞

- ・平成20年6月の大阪府財政再建プログラム(案)により、財政難に伴う公共事業費削減のため平成20年度以降「一時休止」していたが、前回評価時(平成22年度)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24年3月の大阪府都市整備中期計画(案)では、北側歩道のみ整備することとして「事業再開」した。
- ・事業全体では82%進捗しており、用地についても88%取得済みである。
- ・花園ラグビー場での平成31年ラグビーワールドカップ開催決定を契機に、東大阪市が公園利用者増加に向けた取組みを推進しており、今後、特にイベント開催時において、歩行者等の集中が見込まれる。また、その際には、最寄駅である近鉄奈良線 東花園駅だけでなく、近鉄けいはんな線 吉田駅からのアクセス等による歩道利用者が増加するものと想定している。
- ・また、本事業区間においては、依然として事故件数が多いことから、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はないため、今年度完成する北側歩道及び車道整備に続き、南側歩道の整備を行うこととし、隣接する公園と一体的整備が図れるよう市と協議を進め、平成31年度の完成に向け、事業を継続する。