

追加説明資料③

道路・街路事業一覧	P 2
①主要地方道茨木摂津線(大岩工区) 道路改良事業	P 4
②一般国道170号・高槻東道路 道路改良事業	P 20
③一般国道371号(石仏バイパス) 道路改良事業	P 34
④都市計画道路寝屋川大東線 街路事業・延焼遮断帯整備促進事業	P 48

平成28年度建設事業評価（道路・街路事業一覧）

【再評価・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	主要地方道 茨木摂津線 (大岩工区) 道路改良事業	延長:1.9km 幅員:8.0m~25.8m (10.75m~24.0m) 2車線、自転車歩行者道(片側) 橋梁:2橋	約75.0	H30	3.45 (10.18)	用地 99% 工事 45%	事業継続
2	一般国道170号・ 高槻東道路 道路改良事業	【一般国道170号】 延長:2.8km 幅員:23.0m~26.0m 4車線、自転車歩行者道(両側) 【高槻東道路】 延長:3.3km(3.9km) 幅員:7.5m~32.5m 2車線 橋梁:6橋(7橋)	約375.0	H35 (H30)	5.75 (7.31)	用地 82% 工事 56%	事業継続

※()内は、前回審議時点

平成28年度建設事業評価（道路・街路事業一覧）

	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)
3	一般国道371号 (石仏バイパス) 道路改良事業	延長:6.1km 幅員:7.5m~9.0m 2車線 トンネル:10ヶ所 橋梁:18橋	約260.0	第2工区: H29年内 第3工区: H30年代半ば (第2工区: H20年代後半 第3工区: 第2工区完了後 着手)	1.25 (1.42)	用地 99% 工事 67%(57%)	事業継続
4	都市計画道路 寝屋川大東線 街路事業・延焼 遮断帯整備促 進事業	延長:1.0km 幅員:32.0m 4車線、歩道・ 自転車道(両側)	約73.7	H38 (未定)	3.22 (2.78)	用地 6.1% 工事 6.5%	事業継続

※()内は、前回審議時点

いばらきせつつ おおいわ
主要地方道茨木摂津線（大岩工区）
道路改良事業
〔茨木市〕

【再評価】

（事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中）

1. 事業概要

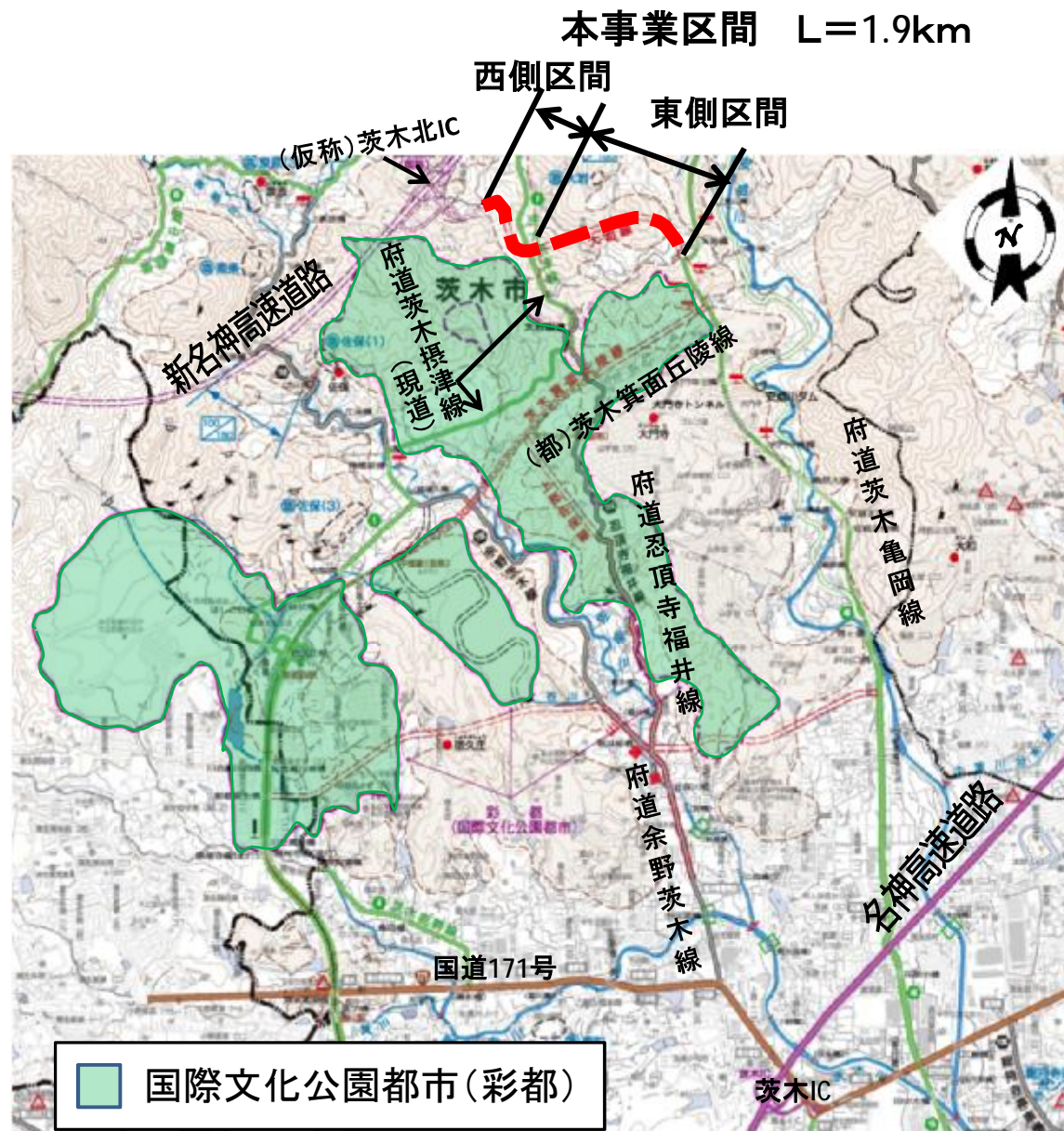
■事業目的

本事業は、新名神高速道路（仮称）茨木北ICと府道茨木亀岡線を結ぶことにより市街地へのアクセスを強化することを目的とする。

■位置図



■事業概要図



1. 事業概要

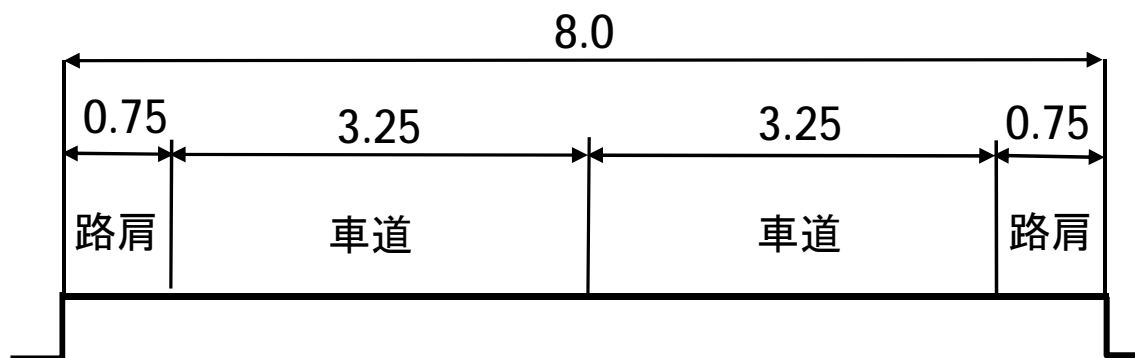
■事業概要図

標準断面図

[単位:m]

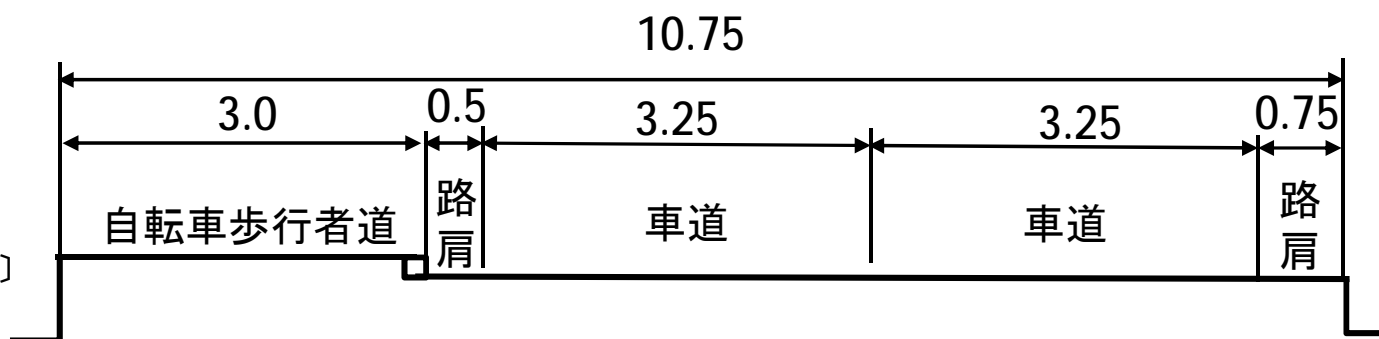
西側区間

[茨木北IC～府道茨木摂津線(現道)]



東側区間

[府道茨木摂津線(現道)
～府道茨木亀岡線]



1. 事業概要

■事業概要

- 事業区間 : 茨木市大岩～千提寺
- 延長 : 1.9km
- 幅員 : 8.0m～25.8m (10.75m～24.0m)
〔2車線、自転車歩行者道:片側〕
- 橋梁 : 2橋
- 全体事業費 : 約75.0億円〔国:41.3億円、府:33.7億円〕
- 用地進捗率 : 99%
- 工事進捗率 : 45%
- 費用便益比 : 3.45 (10.18) [6.73減少]

※()内は、平成18年度事前評価時点

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等①

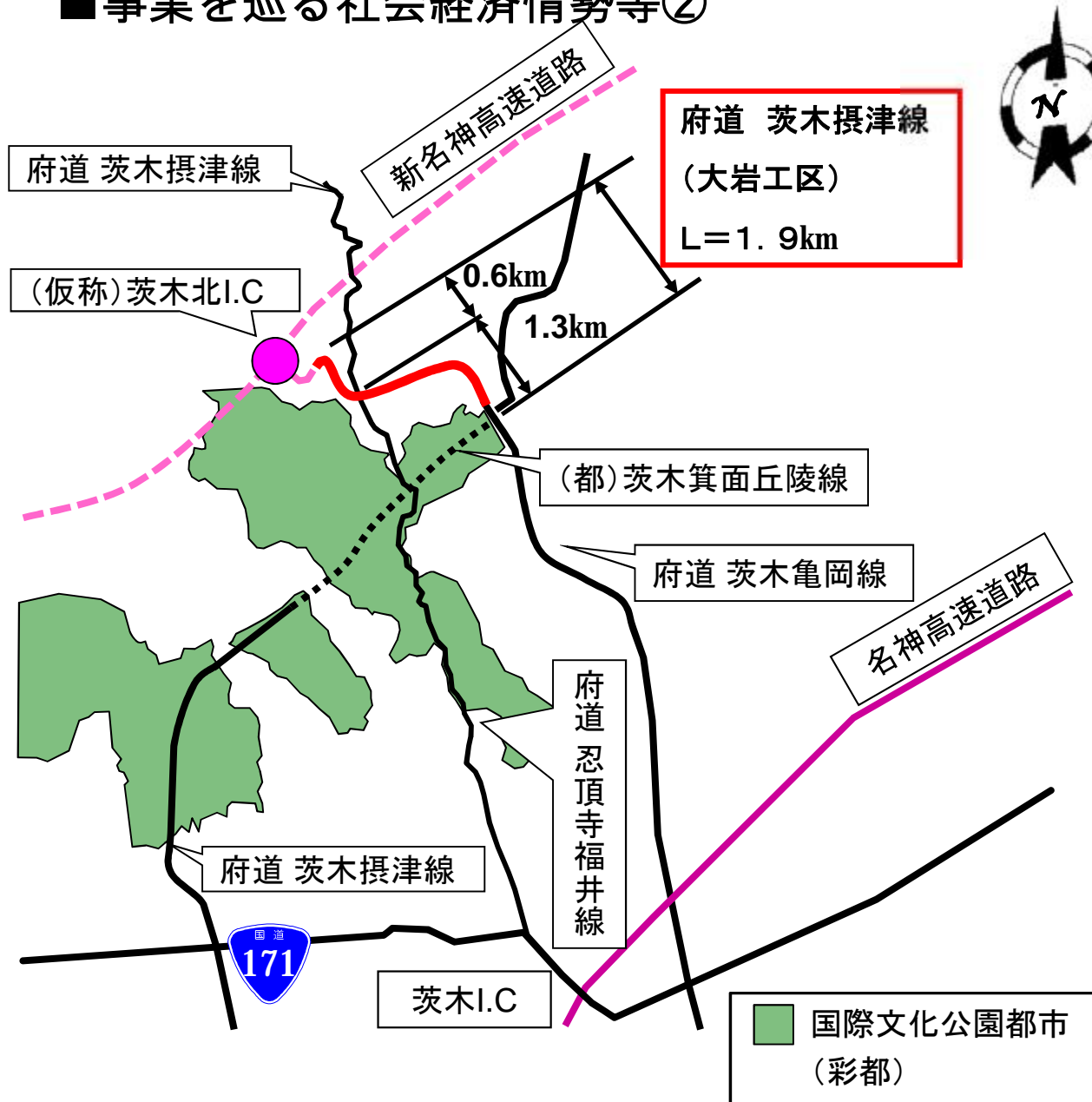
大都市間の連携強化 ～慢性化する渋滞～

- 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。



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等②



- ・全区間のうち、新名神高速道路（仮称）茨木北ICから現道の府道茨木摂津線までの延長0.6kmの区間については、平成28年度末の新名神高速道路の供用に合わせて整備する。
- ・残る府道茨木亀岡線までの延長1.3kmの区間については、平成30年度の完成に向け整備を進める。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)①

◆費用便益比とは

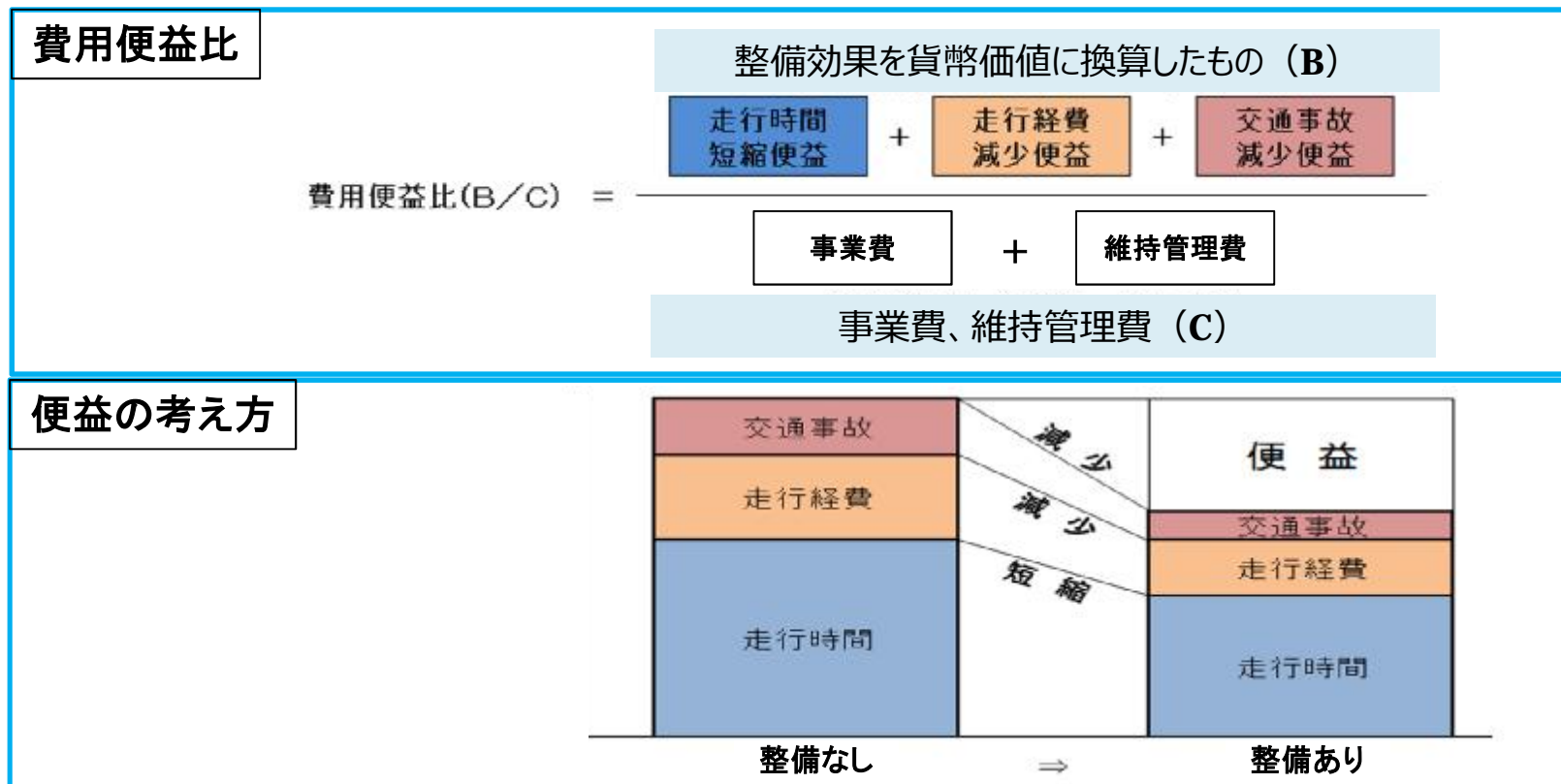
〈便益〉を〈費用〉で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用:事業費、維持管理費(C:コスト)

便益:整備効果を貨幣価値に換算したもの(B:ベネフィット)

※道路整備・改良に伴う便益は「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出

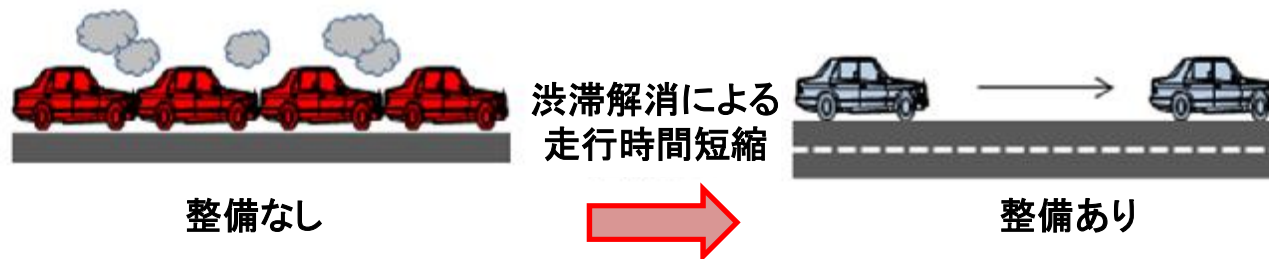
走行時間費用(円/年)

=交通量(台/日) × 走行時間(分) × 時間価値原単位(円/台・分) × 365(日/年)

例①



例②



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

※走行経費: 燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行費用の年間の総和の差により算出

走行費用(円/年)

= 交通量(台/日) × リンク延長(km) × 走行経費原単位(円/台・km) × 365(日/年)

◆交通事故減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したもの。

※社会的損失:

人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による損失の年間の総和の差により算出

損失(円/年) = リンク交通量(台・km/日) × 係数(円/台・km) × 365(日/年)

+ リンク交差点箇所数(台・箇所/日) × 係数(円/台・箇所) × 365(日/年)



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)②

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

◆費用便益比

$$B/C = 3.45$$

◆便益(B)

総便益	260.6億円
走行時間短縮便益	194.9億円
走行経費減少便益	52.7億円
交通事故減少便益	13.0億円

◆費用(C)

総費用	75.5億円
全体事業費 (現在価値)	72.8億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	2.7億円

○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28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年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約75億円(単純価値)

維持管理費 : 約1,300万円/年

2. 事業の必要性等に関する視点

(1) 便益(B)

○交通量の将来推計

H18時点：H11交通センサス使用、H28時点：H17交通センサス使用

⇒H42将来推計の値は、H11交通センサスでは増加する予測であったが、H17交通センサスでは減少する予測となっている。

○時間価値原単位の見直し

マニュアルの改正に伴い時間価値原単位が見直され、数値が小さくなっている。

	(円/分・台)	
	改正前 (H15)	改正後 (H20)
乗用車	62.86	40.10
バス	519.74	374.27
小型貨物車	56.81	47.91
普通貨物車	87.44	64.18

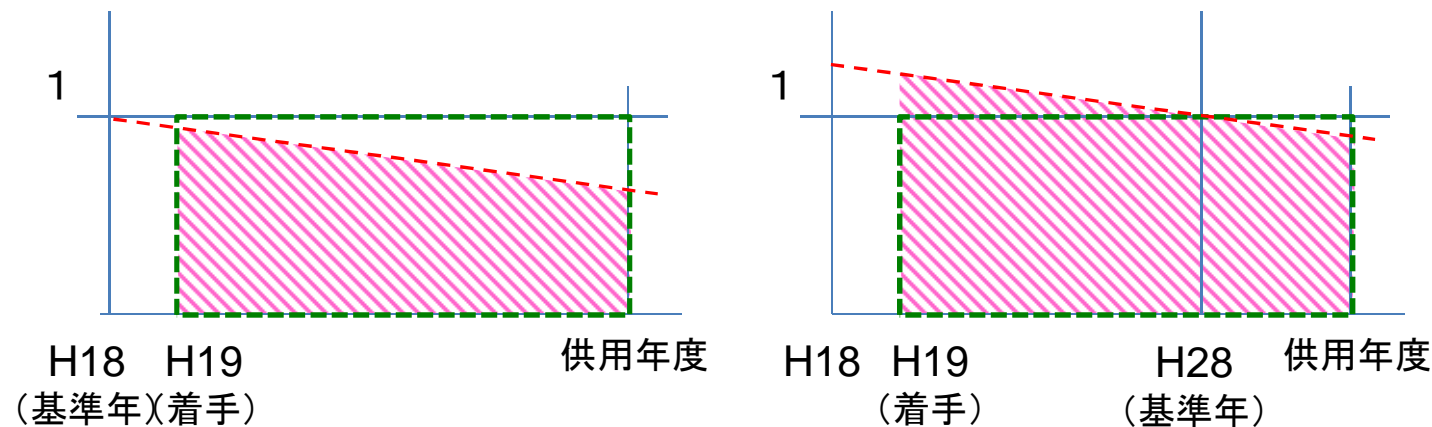


便益が小さくなる

2. 事業の必要性等に関する視点

(2) 費用(C)

- 費用は、単純価値(事業費)に社会的割引率を乗じて現在価値を算出する。
- 社会的割引率は、基準年(事業評価時点)を1とし、それ以前は大きく、それ以降は小さい値となる。
- H18年度時点では、事業費の発生が基準年以降であるため、
単純価値(事業費) > 基準年における現在価値(費用) となる。
- 一方でH28時点では、事業費の大半が過年度に発生しているため、
単純価値(事業費) < 基準年における現在価値(費用) となる。



■ 事業費(単純価値)
■ 社会的割引率を乗じた額(現在価値)

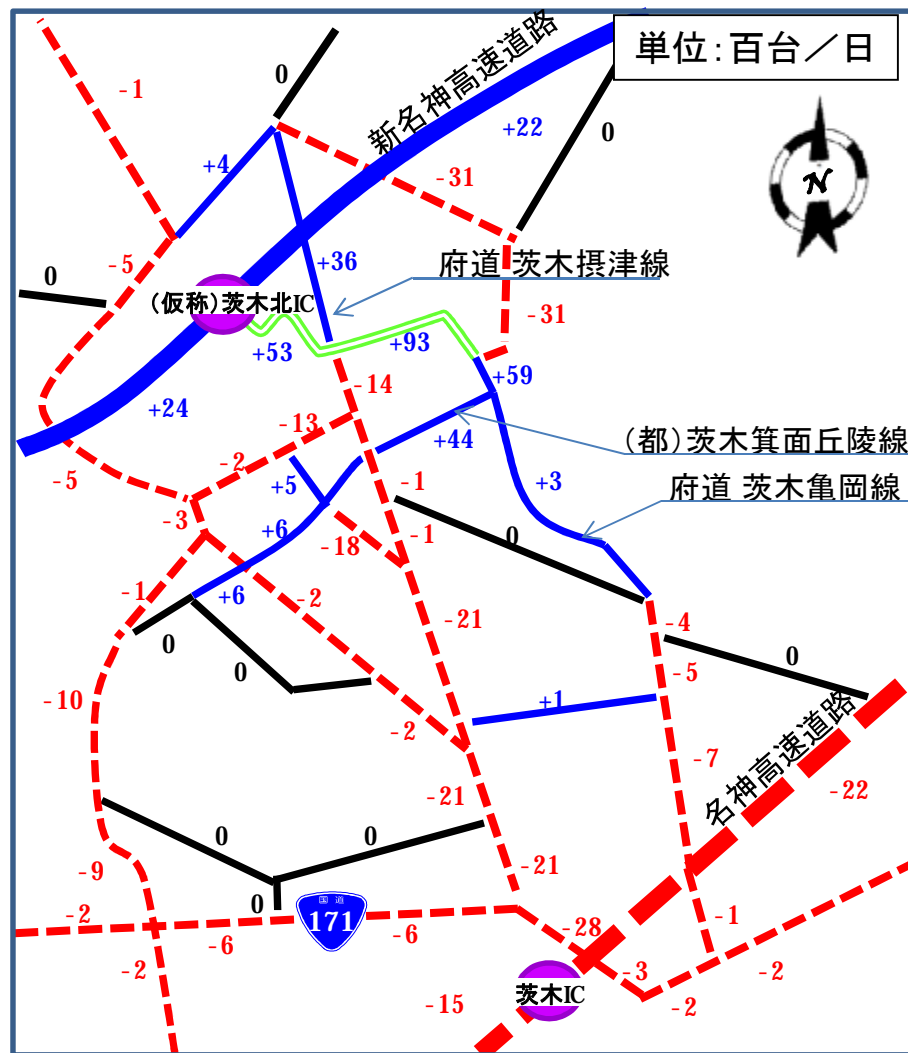
➡ 費用が大きくなる

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)④

◆差分図

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、**+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

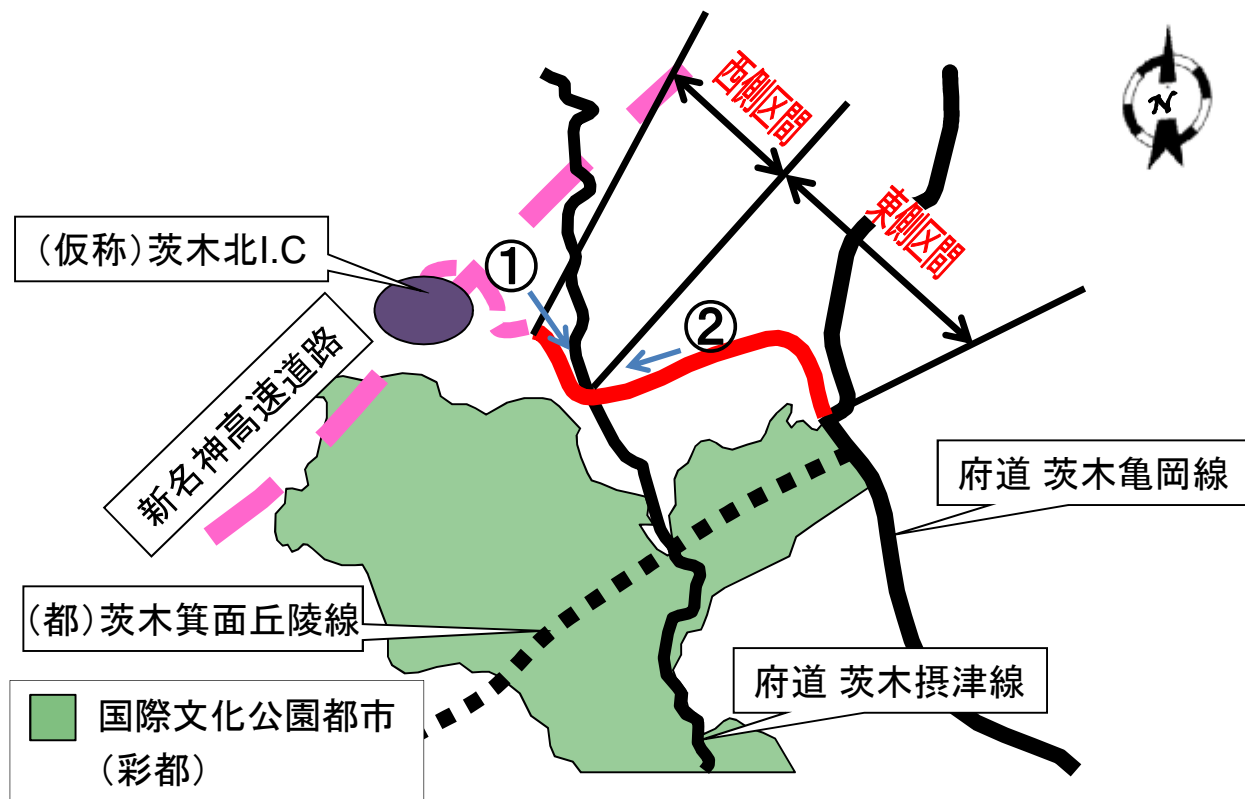
本事業区間の整備により、高速道路利用において、名神高速道路の茨木ICから新名神高速道路の茨木北ICに交通の流れが大きく転換している。

3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆全体 69% (51.8億円/75.0億円)

用地 99% (32.7億円/33.0億円) 工事 45% (19.1億円/42.0億円)



用地は約99%取得済みであり、工事は平成30年度に完了予定である。

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

用地については、99%取得済みであり、また工事についても、主要構造物である橋梁工事に着手しており、今後のコスト縮減や代替案立案の余地はない。



5. 対応方針（原案）

○事業継続

<判断の理由>

- ・ 本事業は、新名神高速道路（仮称）茨木北ICへのアクセス道路であり、全区間のうち、同ICから現道の府道茨木摂津線までの延長0.6kmは、平成28年度末の新名神高速道路の供用に合わせて整備する予定である。
- ・ 用地については約99% 取得済みで、工事については主な構造物である橋梁工事に着手しており、平成30年度の完成に向け、順調に進捗している。

以上の理由から、事業を継続する。

たかつきひがし
一般国道170号・高槻東道路
道路改良事業
〔高槻市〕

【再評価】

（事業採択後10年間を経過した時点で継続中）

1. 事業概要

■事業目的

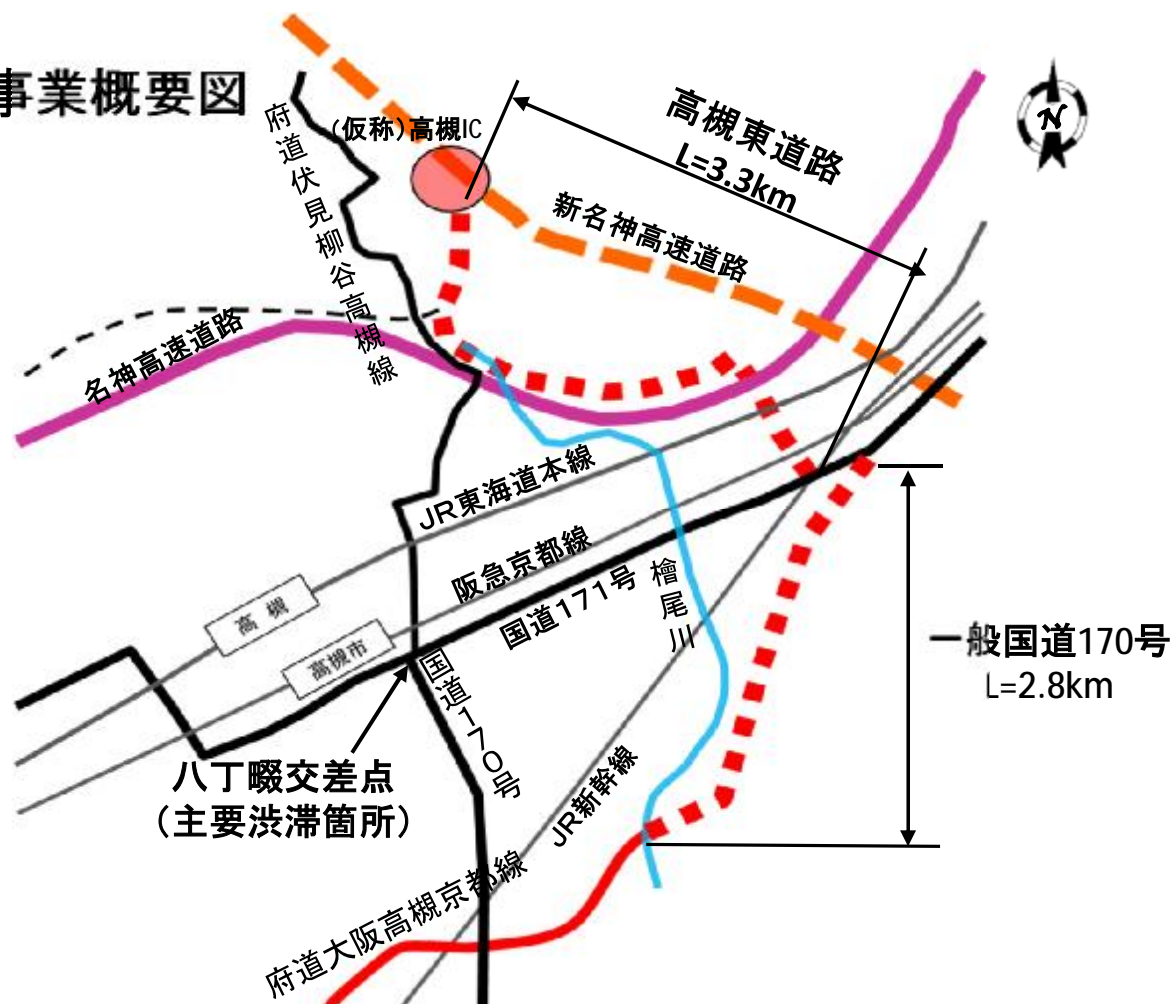
一般国道170号は、慢性的に渋滞が発生している国道171号のバイパス道路として整備することにより、新名神高速道路供用後の交通量増加に対し、交通量の分散化を図り、周辺の交通渋滞の緩和を目的とする。

高槻東道路は、新名神高速道路（仮称）高槻ICへのアクセス道路として整備することを目的とする。

■位置図



■事業概要図



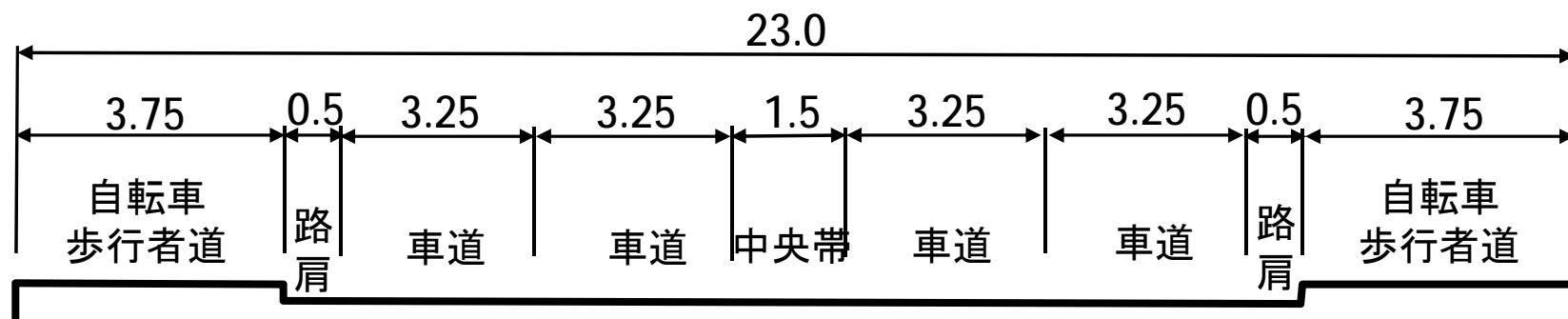
1. 事業概要

■事業概要図

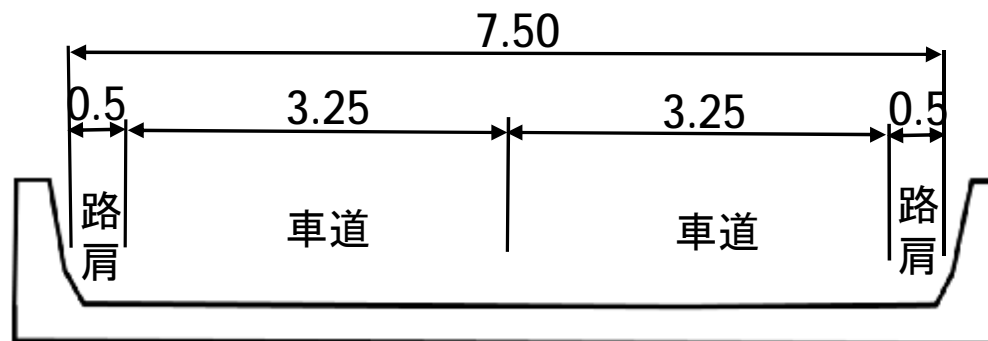
標準断面図

[単位:m]

一般国道170号



高槻東道路



1. 事業概要

■事業概要

- 事業区間 : 高槻市成合～前島
- 延長 : 一般国道170号 2.8km
高槻東道路 3.3km (3.9km)
- 幅員 : 一般国道170号 23.0m～26.0m [4車線、自転車歩行者道:両側]
高槻東道路 7.5m～32.5m [2車線]
- 橋梁 : 6橋 (7橋)
- 全体事業費 : 約375.0億円(約422.0億円)[国:206.3億円、府:168.7億円]
- 用地進捗率 : 82%
- 工事進捗率 : 56%
- 費用便益比 : 5.75 (7.31) [1.56減少]

※()内は、平成18年度事前評価時点

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等①

大都市間の連携強化 ～慢性化する渋滞～

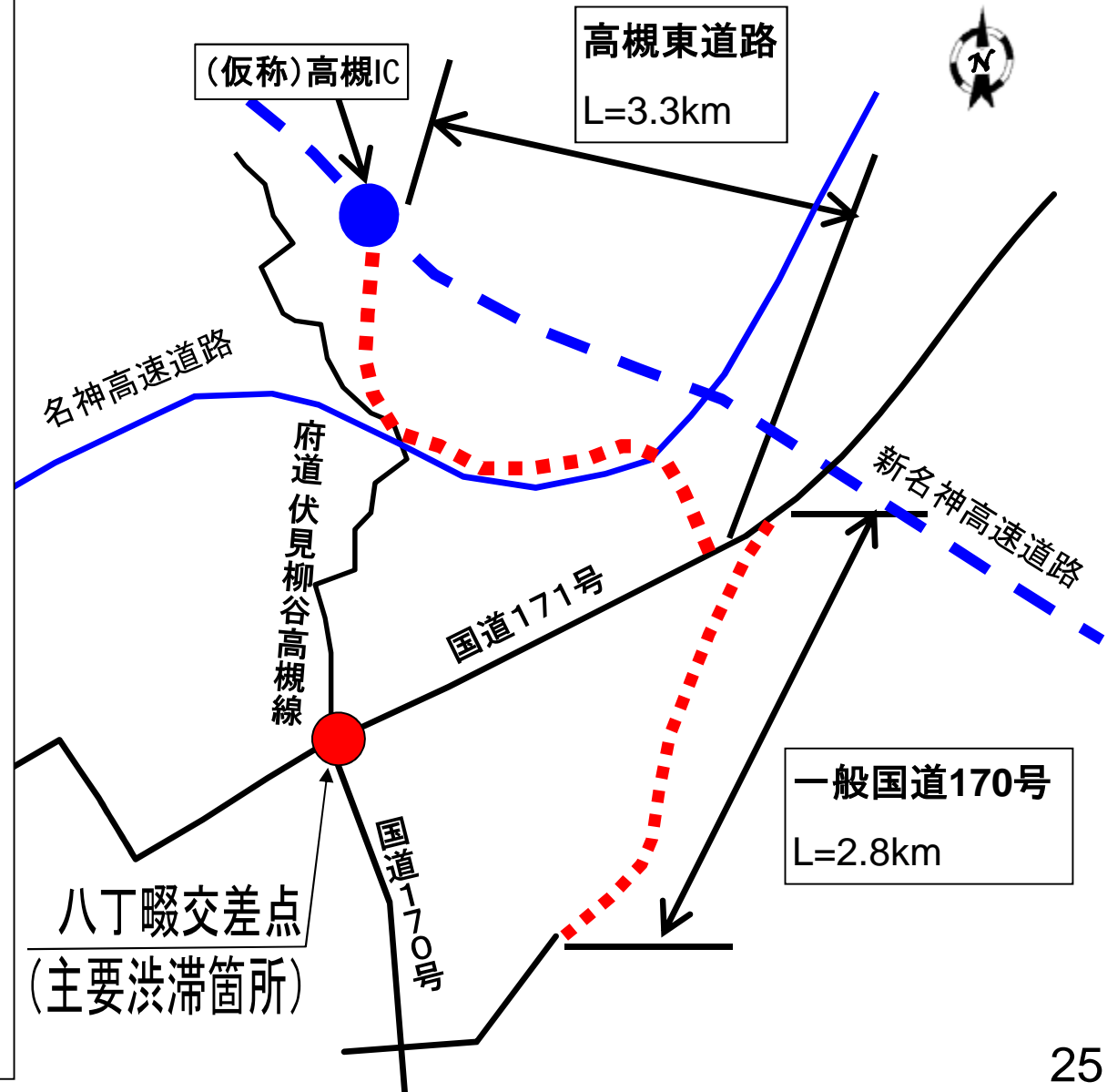
- 現在、名神・中国道では慢性的な渋滞が発生しています。新名神高速道路が出来ることにより、交通が分散され、渋滞が緩和し、高いサービスレベルの確保が可能となります。



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等②

- ・新名神高速道路平成28年度末供用予定。
- ・全区間のうち、新名神高速道路（仮称）高槻ICから国道171号までの延長3.3kmは、新名神高速道路の供用に合わせて整備する。
- ・主要幹線道路である国道171号と国道170号、府道伏見柳谷高槻線が交差する八丁畷交差点を中心に慢性的に交通渋滞が発生している。



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)①

◆費用便益比とは

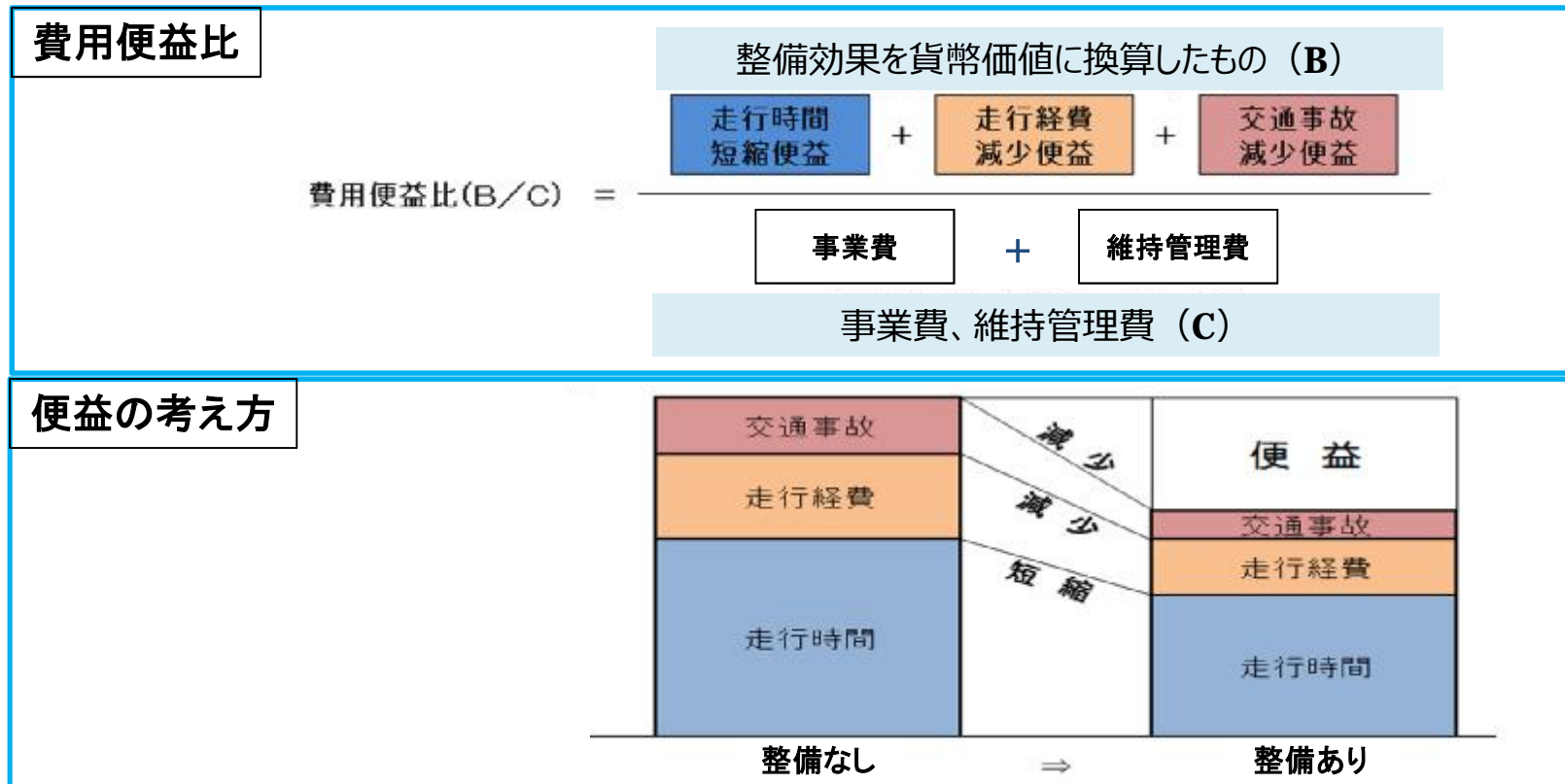
〈便益〉を〈費用〉で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用:事業費、維持管理費(C:コスト)

便益:整備効果を貨幣価値に換算したもの(B:ベネフィット)

※道路整備・改良に伴う便益は「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出

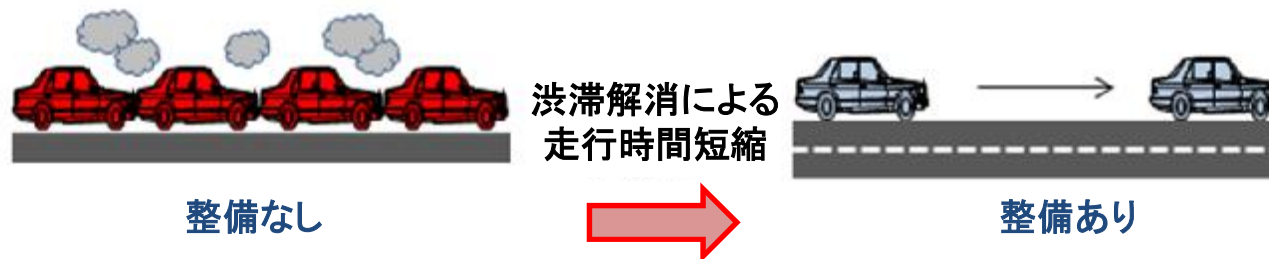
走行時間費用(円/年)

=交通量(台/日) × 走行時間(分) × 時間価値原単位(円/台・分) × 365(日/年)

例①



例②



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

※走行経費: 燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行費用の年間の総和の差により算出

走行費用(円/年)

= 交通量(台/日) × リンク延長(km) × 走行経費原単位(円/台・km) × 365(日/年)

◆交通事故減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したもの。

※社会的損失:

人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による損失の年間の総和の差により算出

損失(円/年) = リンク交通量(台・km/日) × 係数(円/台・km) × 365(日/年)

+ リンク交差点箇所数(台・箇所/日) × 係数(円/台・箇所) × 365(日/年)



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)②

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少
<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

◆費用便益比

$$B/C = 5.75$$

◆便益(B)

総便益	2071.6億円
走行時間短縮便益	1989.3億円
走行経費減少便益	55.6億円
交通事故減少便益	26.7億円

◆費用(C)

総費用	360.5億円
全体事業費 (現在価値)	353.2億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	7.3億円

○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28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年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約375億円(単純価値)

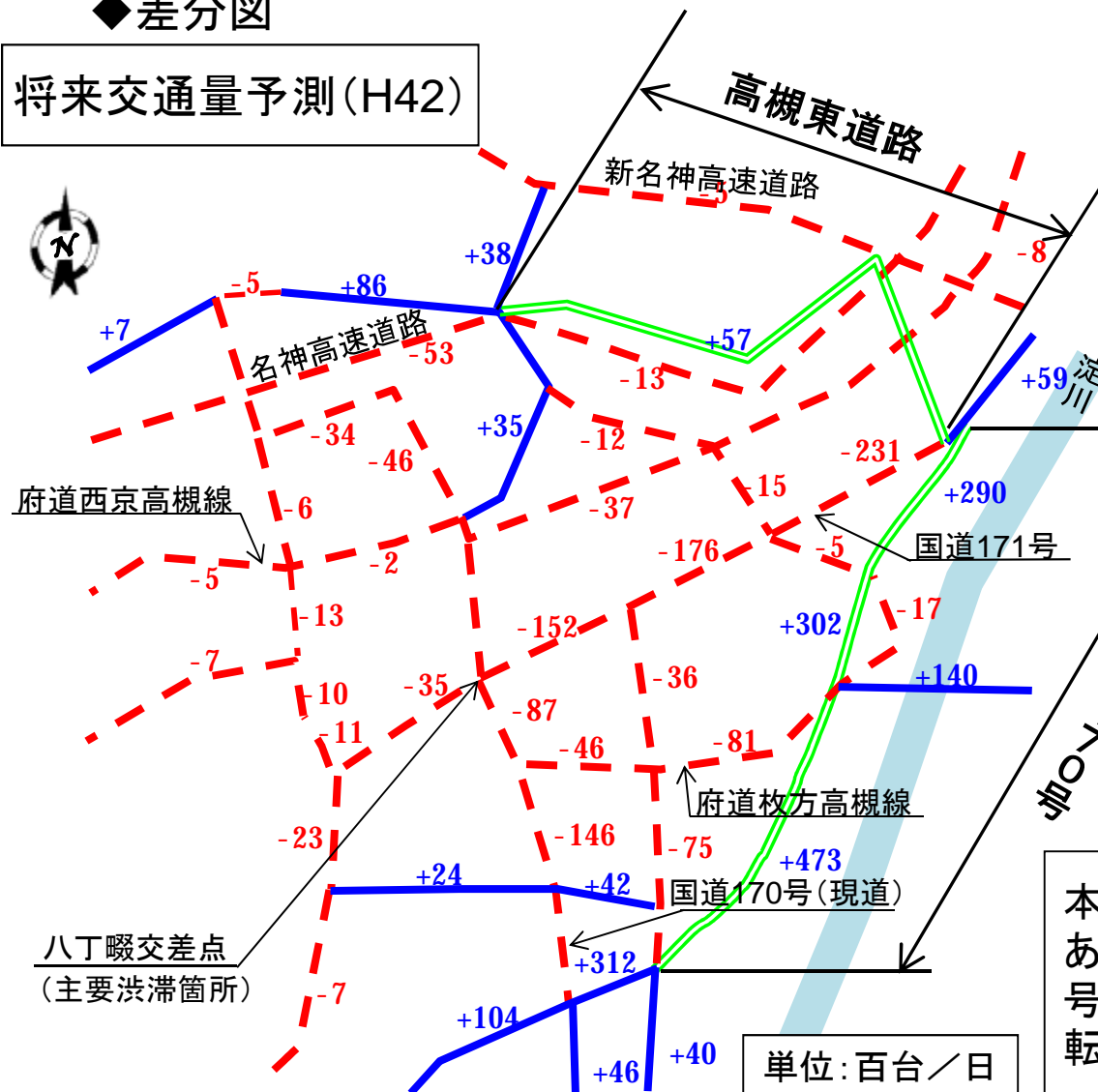
維持管理費 : 約4,300万円/年

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)③

◆差分図

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、**+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

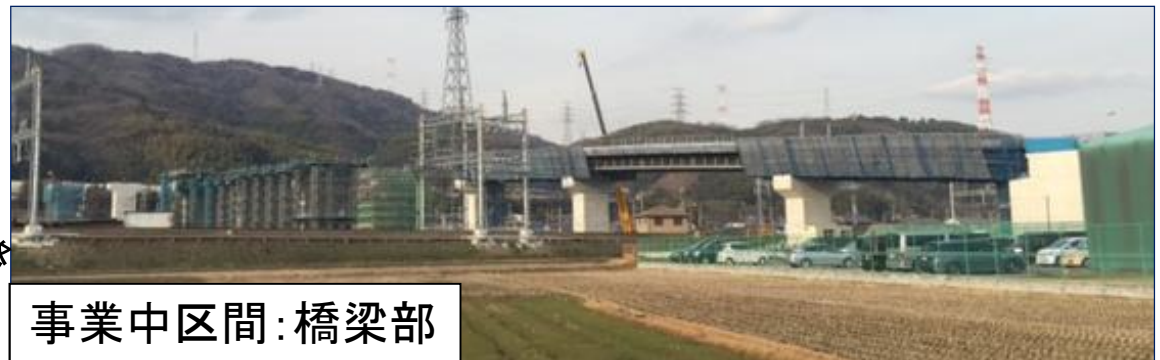
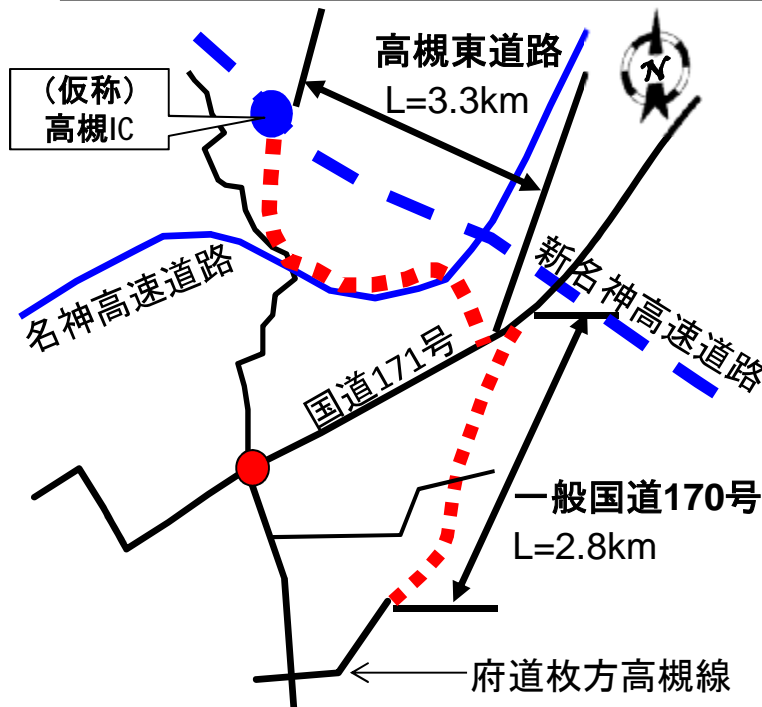
本事業区間の整備により、主要渋滞箇所である八丁畷交差点付近を經由する国道170号(現道)、国道171号の交通が本路線へと転換している。

3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆全体 61% (230.5億円/375.0億円)

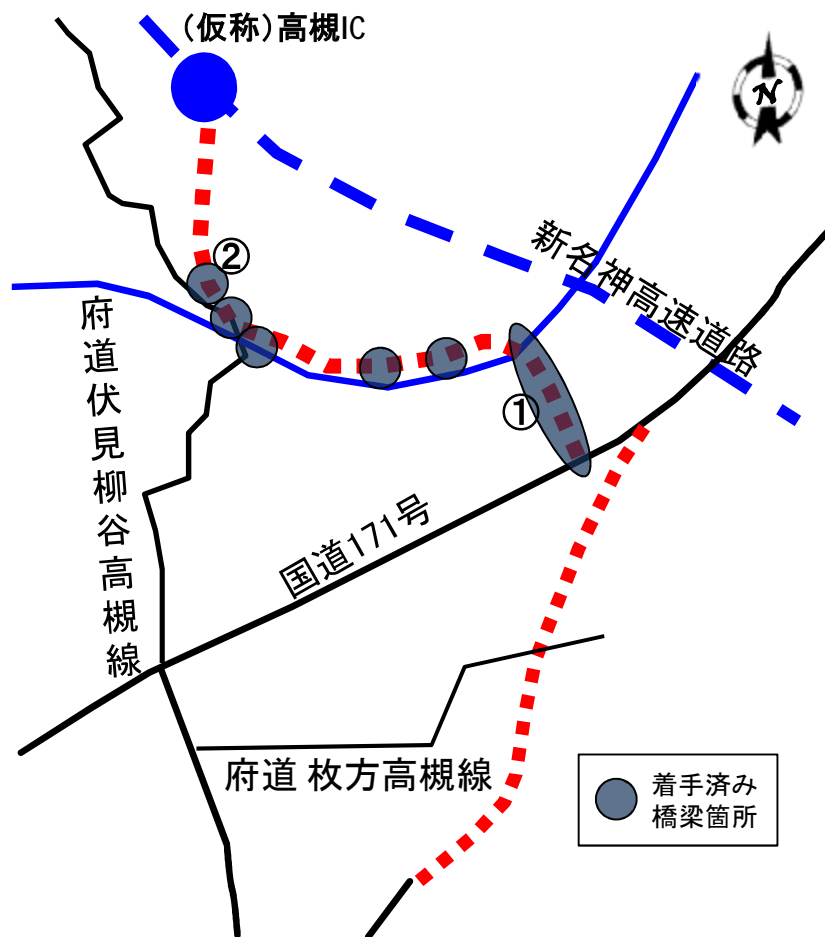
用地 82% (68.4億円/83.0億円) 工事 56% (162.1億円/292.0億円)



- ・ 国道170号は、国道171号から府道枚方高槻線までの区間を平成28年度末に供用予定である。残る事業区間は、大阪府財政再建プログラム（案）（平成20年6月）により、ペースダウンしたものの平成35年度末供用に向けて事業中である。
- ・ 高槻東道路は、新名神高速道路（仮称）高槻ICから国道171号までの全区間を平成28年度末に供用予定である。

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

用地については、82%取得済みであり、工事については、主要構造物である全ての橋梁工事に着手済みであることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。



5. 対応方針（原案）

○事業継続

<判断の理由>

- ・一般国道170号は、慢性的に渋滞が発生している国道171号のバイパス道路として整備することにより、新名神高速道路供用後の交通量増加に対し、交通量の分散化を図り、周辺交通渋滞の緩和に寄与する本事業の必要性に変化はない。
- ・高槻東道路は、新名神高速道路（仮称）高槻ICへのアクセス道路であり、平成28年度の完成に向け、事業の進捗は順調である。

以上の理由から、事業を継続する。

一般国道371号（^{いしほとけ}石仏バイパス）
道路改良事業
〔河内長野市〕

【再々評価】

（再々評価実施後5年間を経過した時点で継続中）

1. 事業概要

■事業目的

国道371号は、河内長野市を起点とし、和歌山県串本町に至る府県間道路である。本計画区間の現道は、交通量が多いにもかかわらず狭隘部や急カーブが連続していることから、新たにバイパスを整備することにより、交通渋滞解消と交通事故減少を図るものである。

これにより、大阪府と和歌山県の地域間連携の強化、物流の効率化及び地域の活性化に資することを目的とする。

■位置図



■事業概要図

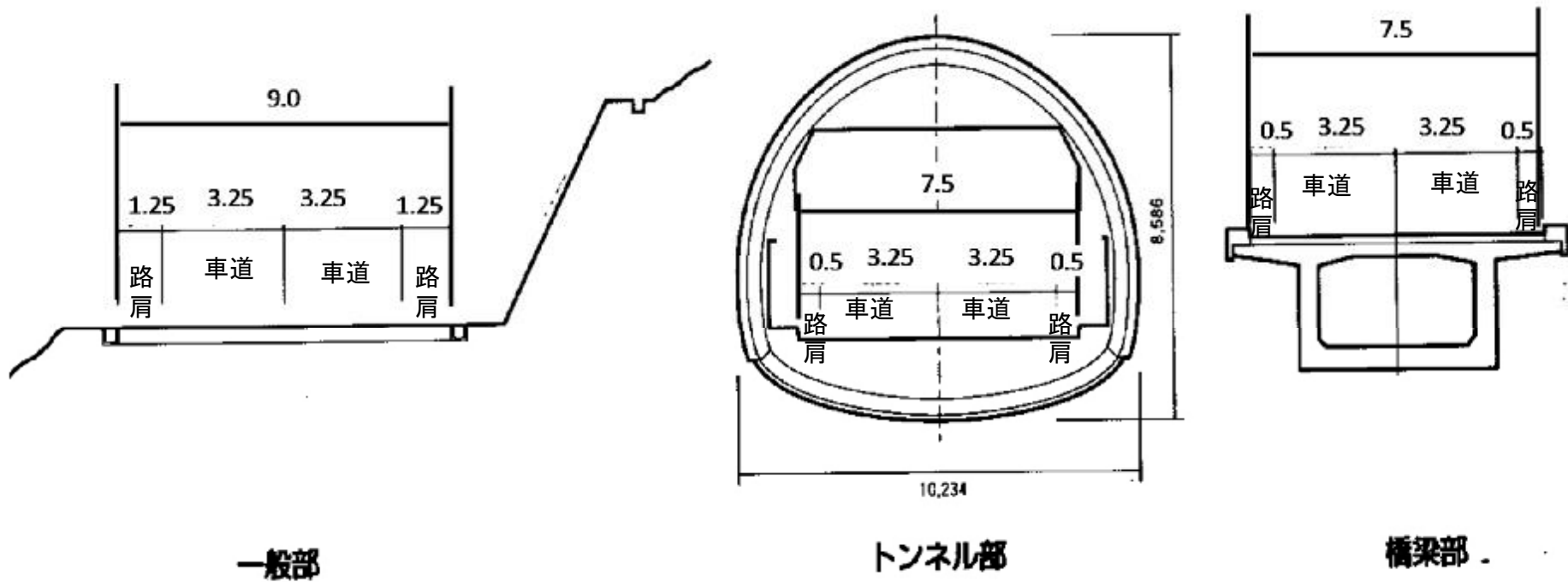


1. 事業概要

■事業概要図

標準横断図

[単位:m]



1. 事業概要

■事業概要

- 事業区間 :河内長野市石仏～天見(和歌山県界)
- 延長 :6.1km
- 幅員 :7.5m～9.0m〔車道2車線〕
- トンネル :10ヶ所
- 橋梁 :18橋
- 全体事業費 :約260.0億円〔国:143.0億円、府:117.0億円〕
- 用地進捗率 : 99%
- 工事進捗率 : 67% (57%)
- 費用便益比 : 1.25 (1.42) [0.17減少]

※()内は、平成23年度再々評価時点

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等①



○：道路に接している急傾斜地崩壊危険箇所（12箇所）

国道371号（現道）は、和歌山県橋本市における住宅開発の進展に伴い、交通量の増加が著しく、朝夕を中心に交通停滞をきたしている。また河川に沿って蛇行しているため、道路の線形が悪く、交通事故の危険性を有している。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等②

土砂崩れ発生箇所



発生日:

平成22年7月14日

- ・発生日から
5日間通行止め
- ・3週間片側交互通行

トンネル内側壁崩落



発生日:

平成25年1月3日

- ・発生日から
9日間片側交互通行

- H22 現道の国道371号で集中豪雨による土砂災害が発生し、1ヶ月通行規制を実施。
- H25 現道の紀見トンネルにおいて、側壁が崩落し、通行規制を実施。
- H27 本路線と接続する和歌山県が実施の国道371号(橋本バイパス)は、三石台から御幸辻まで4車線で供用済み。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)①

◆費用便益比とは

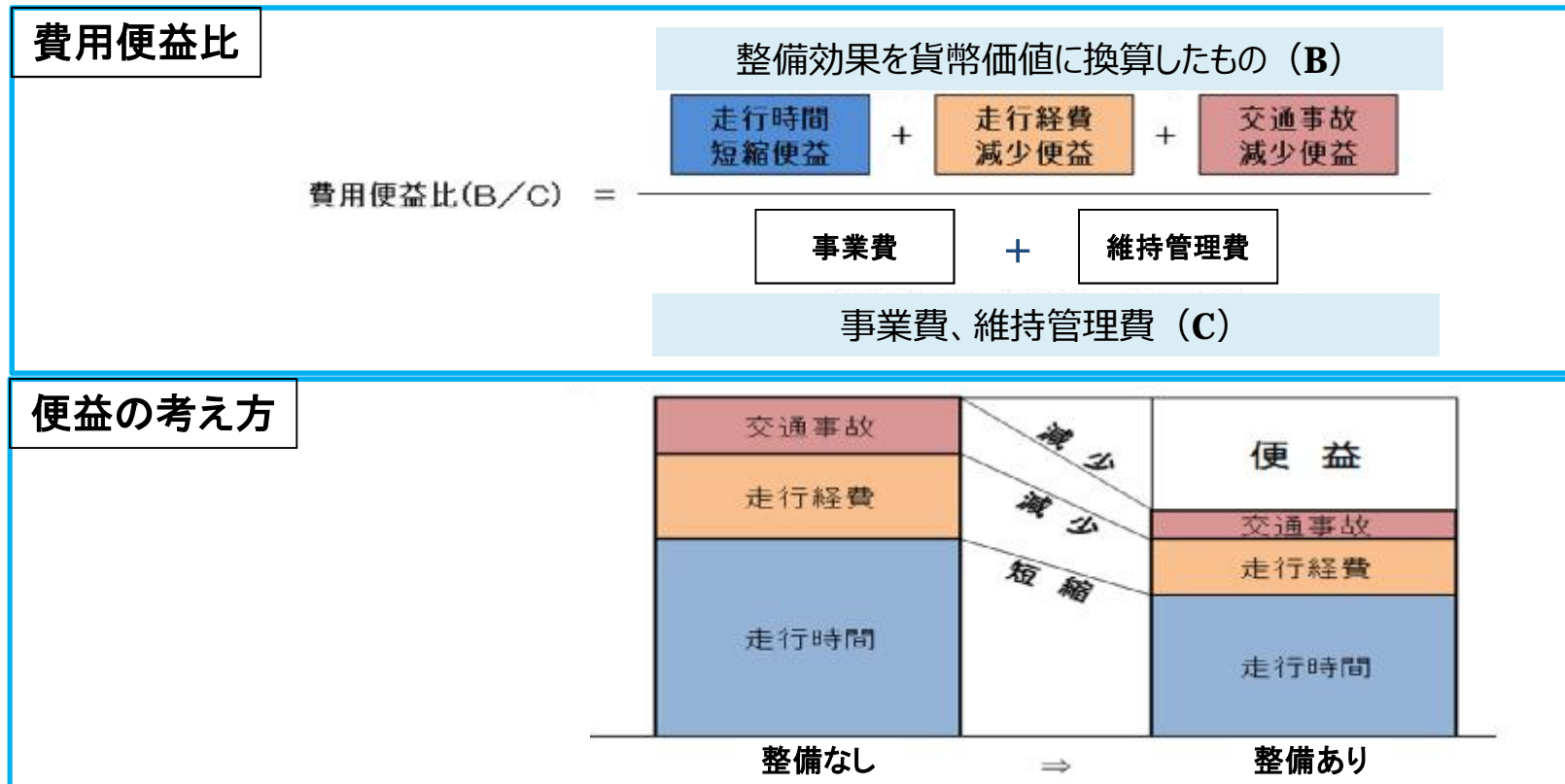
〈便益〉を〈費用〉で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用:事業費、維持管理費(C:コスト)

便益:整備効果を貨幣価値に換算したもの(B:ベネフィット)

※道路整備・改良に伴う便益は「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

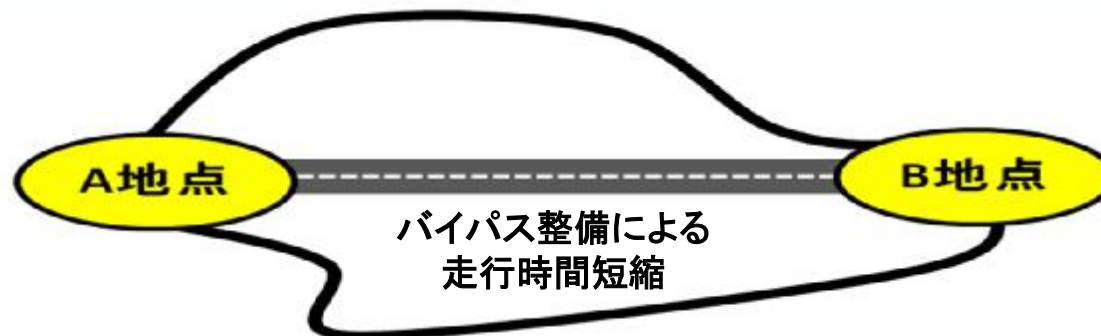
道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出

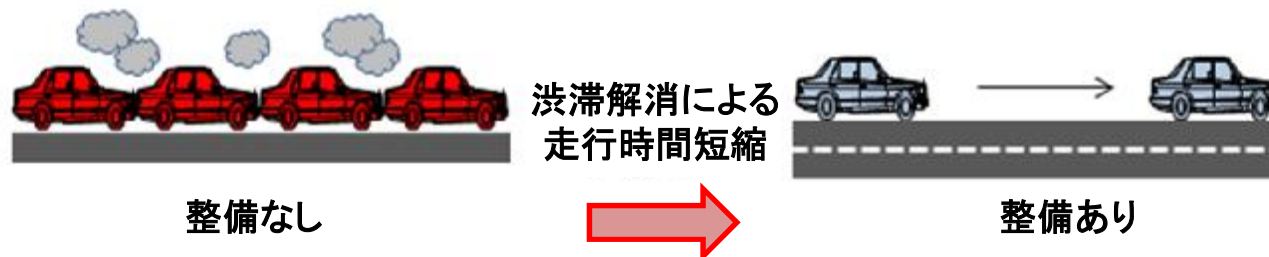
走行時間費用(円/年)

=交通量(台/日) × 走行時間(分) × 時間価値原単位(円/台・分) × 365(日/年)

例①



例②



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したものの。

※走行経費: 燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行費用の年間の総和の差により算出

走行費用(円/年)

= 交通量(台/日) × リンク延長(km) × 走行経費原単位(円/台・km) × 365(日/年)

◆交通事故減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したものの。

※社会的損失:

人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による損失の年間の総和の差により算出

損失(円/年) = リンク交通量(台・km/日) × 係数(円/台・km) × 365(日/年)

+ リンク交差点箇所数(台・箇所/日) × 係数(円/台・箇所) × 365(日/年)



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)②

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

◆費用便益比

$$B/C = 1.25$$

◆便益(B)

総便益	449.9億円
走行時間短縮便益	425.0億円
走行経費減少便益	24.3億円
交通事故減少便益	0.6億円

◆費用(C)

総費用	360.7億円
全体事業費 (現在価値)	339.6億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	21.1億円

○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28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年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約260億円(単純価値)

維持管理費 : 約12,400万円/年

2. 事業の必要性等に関する視点

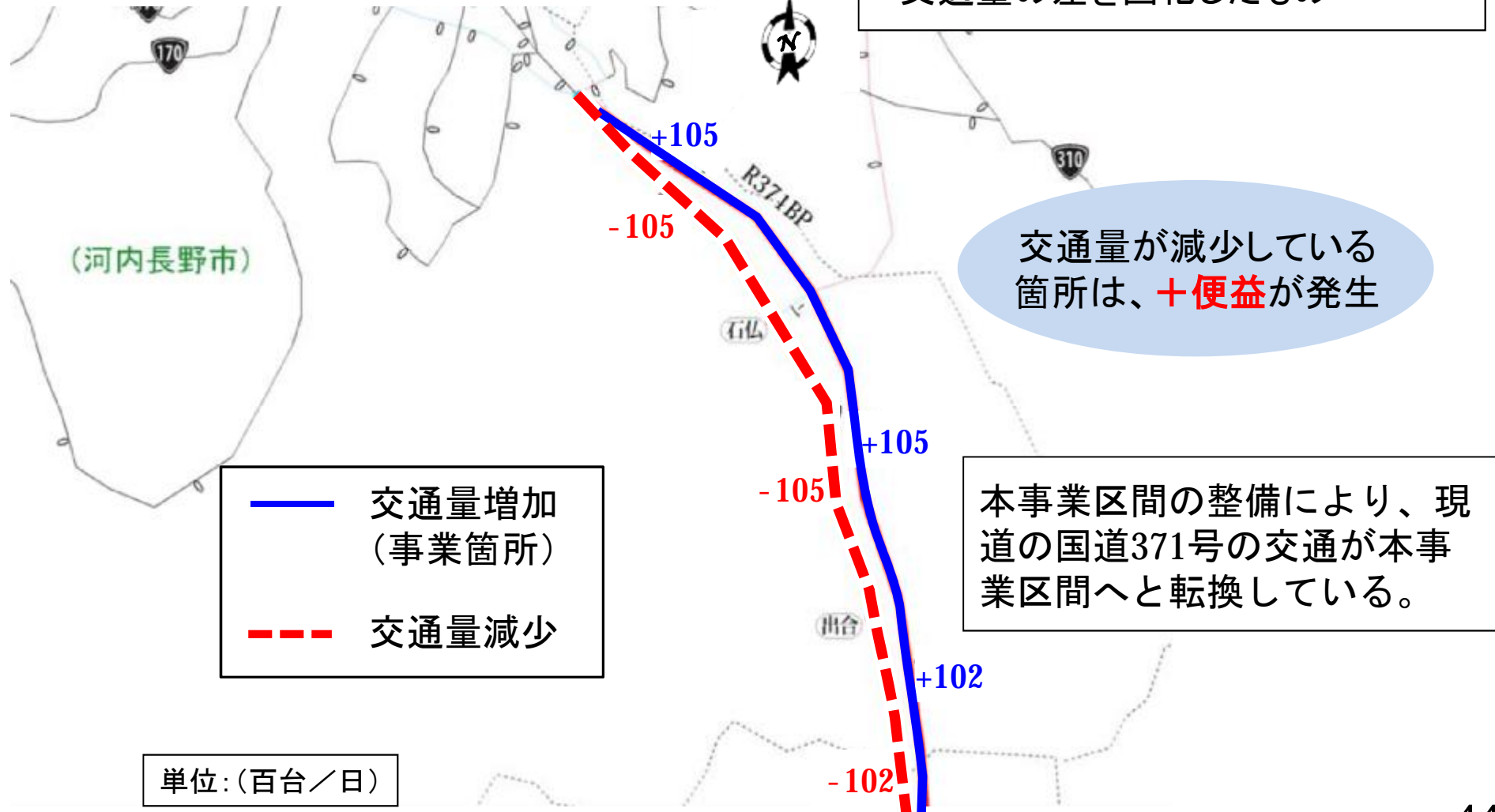
■事業の投資効果(費用便益分析)③

◆差分図

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

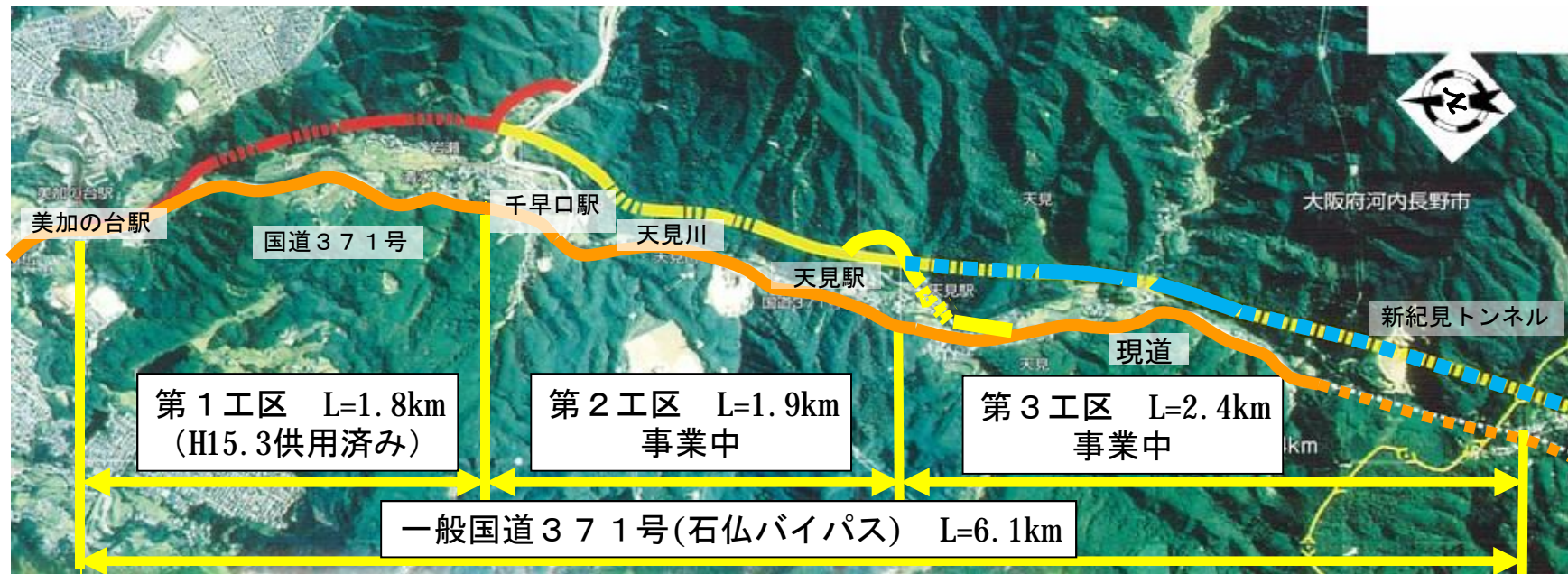


3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆全体 69% (179.6億円/260.0億円)

用地 99% (13.0億円/13.1億円) 工事 67% (166.6億円/246.9億円)



- ・用地については、99%取得済みである。
- ・第2工区については、平成29年内に供用を予定しており、また第3工区については、府県間トンネルを和歌山県との一体施工で和歌山県側からの掘削が可能となったことから、平成27年度から着手しており、工期短縮が見込まれる。

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

用地については、99%取得済みであり、本事業区間の一部区間（延長1.8km）については既に完成し供用済みであることから、代替案立案の余地はない。



← 第1工区（供用済区間）

第2工区（トンネル部分）
施工状況→



5. 対応方針（原案）

○事業継続

<判断の理由>

- ・新たにバイパスを整備することにより、交通渋滞解消と交通事故減少を図り、大阪府と和歌山県の地域間連携の強化、物流の効率化及び地域の活性化を目的とする事業の必要性に変化はない。
- ・本事業区間6.1kmのうち1.8kmが平成15年3月に供用を開始している。また、残事業区間4.3kmのうち第2工区1.9kmは平成29年内の完成を予定しており、第3工区2.4kmは用地の99%を取得済みである。

以上の理由から、事業を継続する。

ね や が わ だ い と う
都市計画道路寝屋川大東線
街路事業・延焼遮断帯整備促進事業
[門真市]

【再評価】

（事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中）

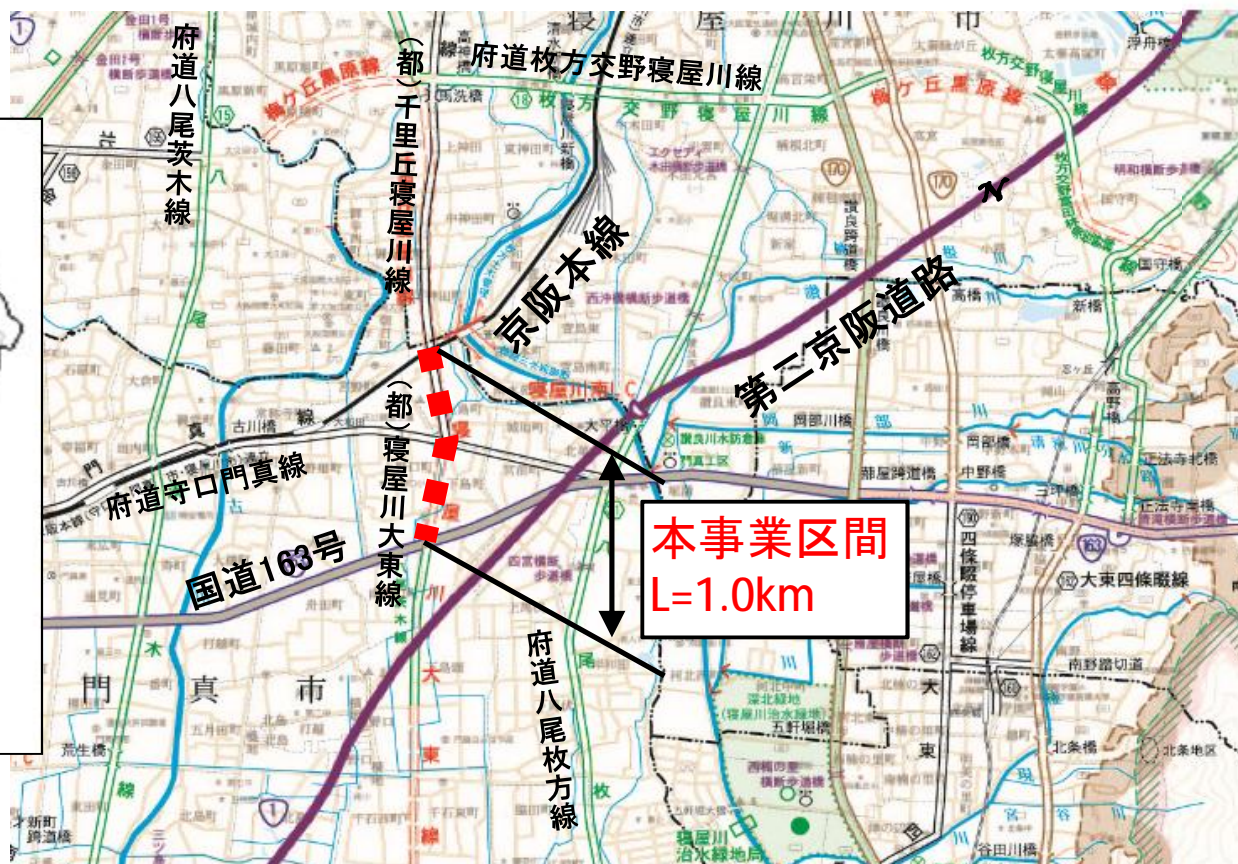
1.事業概要

■事業目的

本路線は、寝屋川市から門真市を南北に縦断する主要幹線道路である。

本事業は、第二京阪道路や国道163号等と接続することにより広域的な幹線道路ネットワークの強化を図ることを目的とする。また、府道守口門真線以北の地域は、道路が狭隘な上に築年数の古い木造住宅が密集しており、地震時等の火災により大きな被害が想定されることから、本路線の整備により、延焼拡大が抑止されるとともに、避難路、緊急車両の通行が確保され、防災機能が強化される。

■位置図

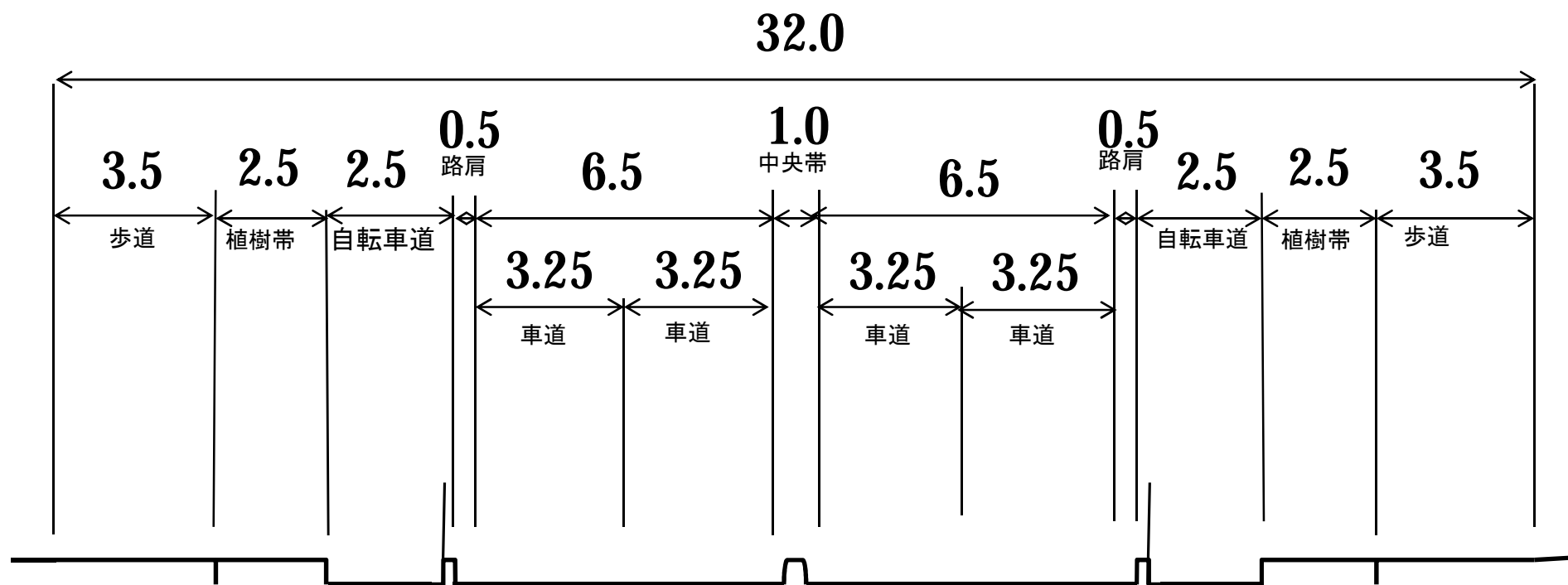


1.事業概要

■事業概要図

標準横断図

[単位:m]



1.事業概要

■事業概要

- 事業区間 : 門真市 上島町、下島町、上野口町
- 延長 : 1.0km
- 幅員 : 32.0m [4車線、歩道・自転車道 : 両側]
- 全体事業費 : 約73.7億円 (約114.2億円) [国:40.5億円、府:33.2億円]
- 用地進捗率 : 6.1%
- 工事進捗率 : 6.5%
- 費用便益比 : 3.39 (2.78) [0.61増加]

※ () 内は、平成14年度事前評価時点

2. 事業の必要性等に関する視点

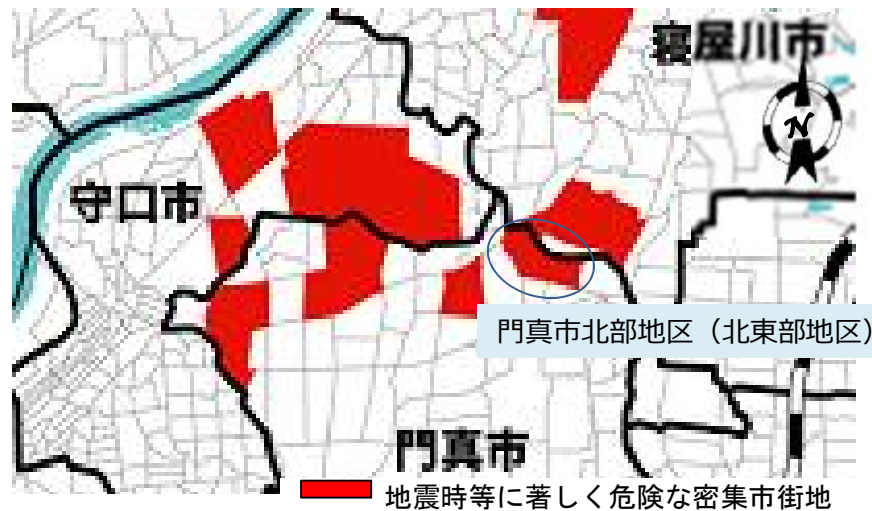
■事業を巡る社会経済情勢等①



- ・ 本事業区間 (1.0km) のうち、65mの区間について、門真市上島土地区画整理事業 (0.34ha) の整備に合わせて平成19年3月に供用開始。
- ・ 平成23年3月に、国土交通省は「住生活基本計画 (平成18年策定)」を見直し、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を平成32年度までに概ね解消する目標を定めた。

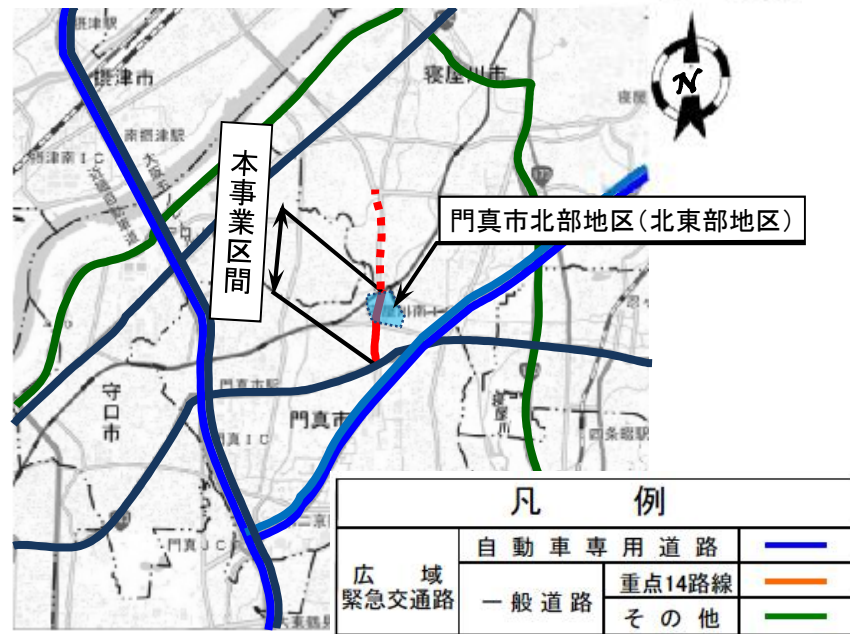
2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等②



【出典】国土交通省報道発表資料(H24.10)

〔一部抜粋〕



【出典】『整備アクションプログラム
門真市北部地区(北東部地区)』

平成26年3月に、府は「密集市街地整備方針」を策定。同年6月に門真市は「整備アクションプログラム」を策定。平成32年度までの「地震時等に著しく危険な密集市街地」の概ね解消に向け、府は門真市が実施する道路・公園の整備や老朽住宅の除却などの対策を支援することとした。また、平成26年度に延焼遮断帯整備促進事業を創設し、都市計画道路の整備に取り組む。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)①

◆費用便益比とは

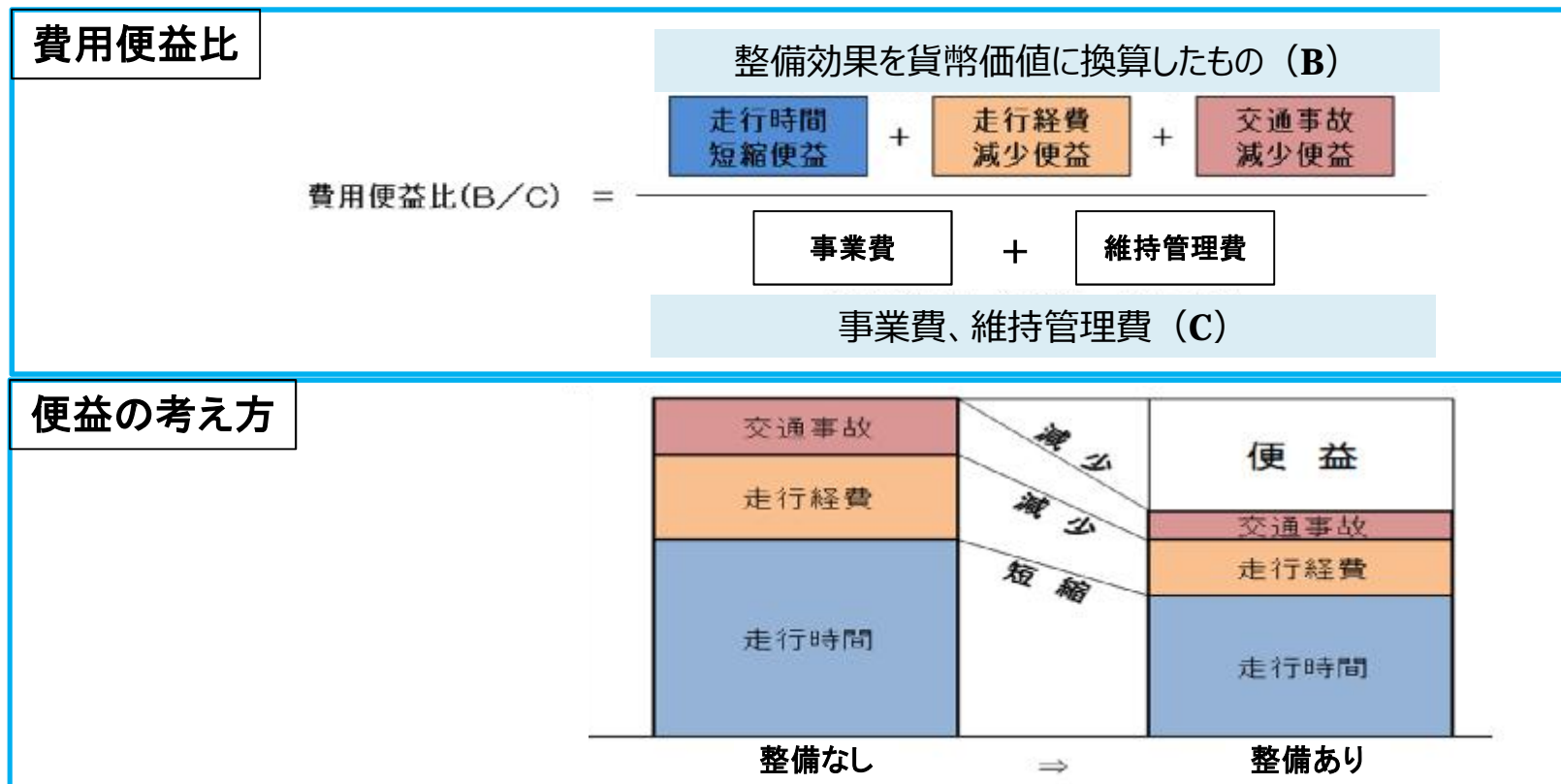
<便益>を<費用>で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用:事業費、維持管理費(C:コスト)

便益:整備効果を貨幣価値に換算したもの(B:ベネフィット)

※道路整備・改良に伴う便益は「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出

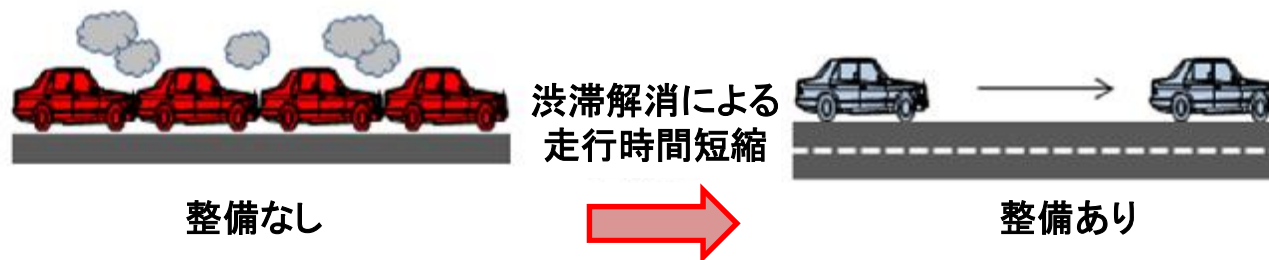
走行時間費用(円/年)

=交通量(台/日) × 走行時間(分) × 時間価値原単位(円/台・分) × 365(日/年)

例①



例②



2. 事業を巡る社会経済情勢等

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

※走行経費:燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行費用の年間の総和の差により算出

走行費用(円/年)

= 交通量(台/日)×リンク延長(km)×走行経費原単位(円/台・km)×365(日/年)

◆交通事故減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したもの。

※社会的損失:

人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による便益の年間の総和の差により算出

損失(円/年) = リンク交通量(台・km/日)×係数(円/台・km)×365(日/年)

+ リンク交差点箇所数(台・箇所/日)×係数(円/台・箇所)×365(日/年)



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)②

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少
<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

◆費用便益比

$$B/C = 3.22$$

◆便益(B)

総便益	199.6億円
走行時間短縮便益	224.8億円
走行経費減少便益	-14.6億円
交通事故減少便益	-10.6億円

◆費用(C)

総費用	61.9億円
全体事業費 (現在価値)	60.4億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	1.5億円

○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28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年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約73.7億円(単純価値)

維持管理費 : 約1,060万円/年

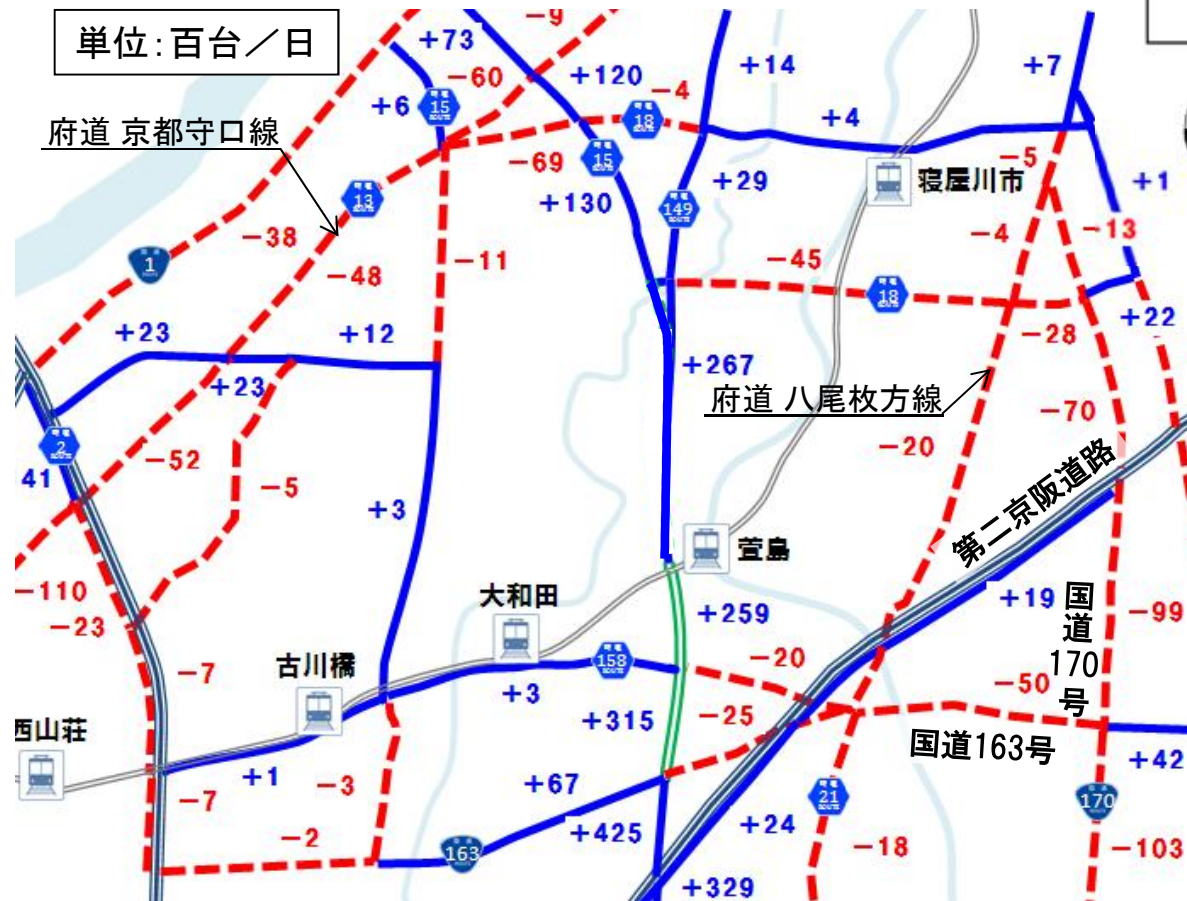
2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)④

◆差分図

将来交通量予測(H42)

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

本事業区間の整備により、国道1号、府道京都守口線、府道八尾枚方線、国道170号から本路線に大きく転換している。

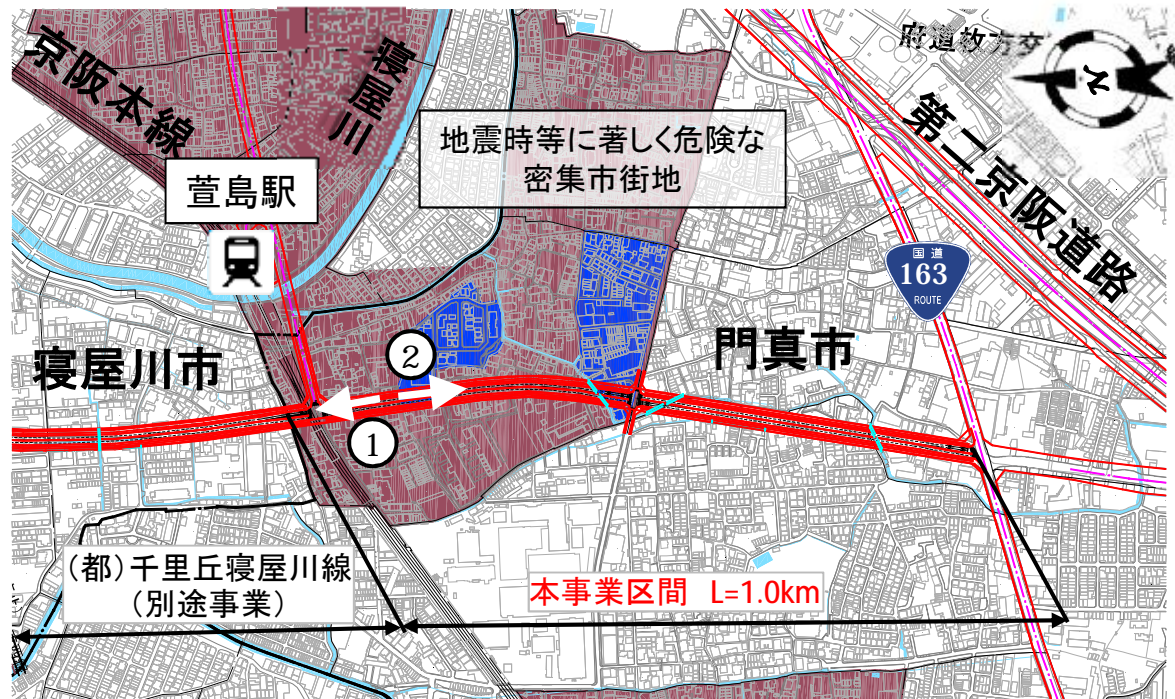
3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆全体 6.2% (4.6億円/73.7億円)

用地 6.1% (4.1億円/66.0億円)

工事 6.5% (0.5億円/7.7億円)



- ・本事業区間(1.0km)のうち、医療施設前の65mの区間について、門真市上島土地区画整理事業(0.34ha)の整備に合わせ平成19年3月に供用済み。
- ・府道守口門真線以北については、平成32年度までの密集市街地の解消に向け、用地取得を完了予定。
- ・府道守口門真線以南を含め、平成38年度の全線供用を目指す。

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点



本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが形成されることや、密集市街地対策として当該区間での施工が必要であるため、代替案立案の余地はない。

5. 対応方針（原案）

○事業継続

<判断の理由>

- ・ 本事業区間の整備により、寝屋川市域から第二京阪道路へのアクセス機能の向上が図られ、広域的な幹線道路ネットワーク機能が強化される。
- ・ 密集市街地における広幅員の道路の整備により、地震時等の大火による延焼拡大の抑止や、避難路、緊急交通路が確保され、周辺地域の防災機能が強化される。

以上の理由から、事業を継続する。