

都市計画道路 大阪住道線

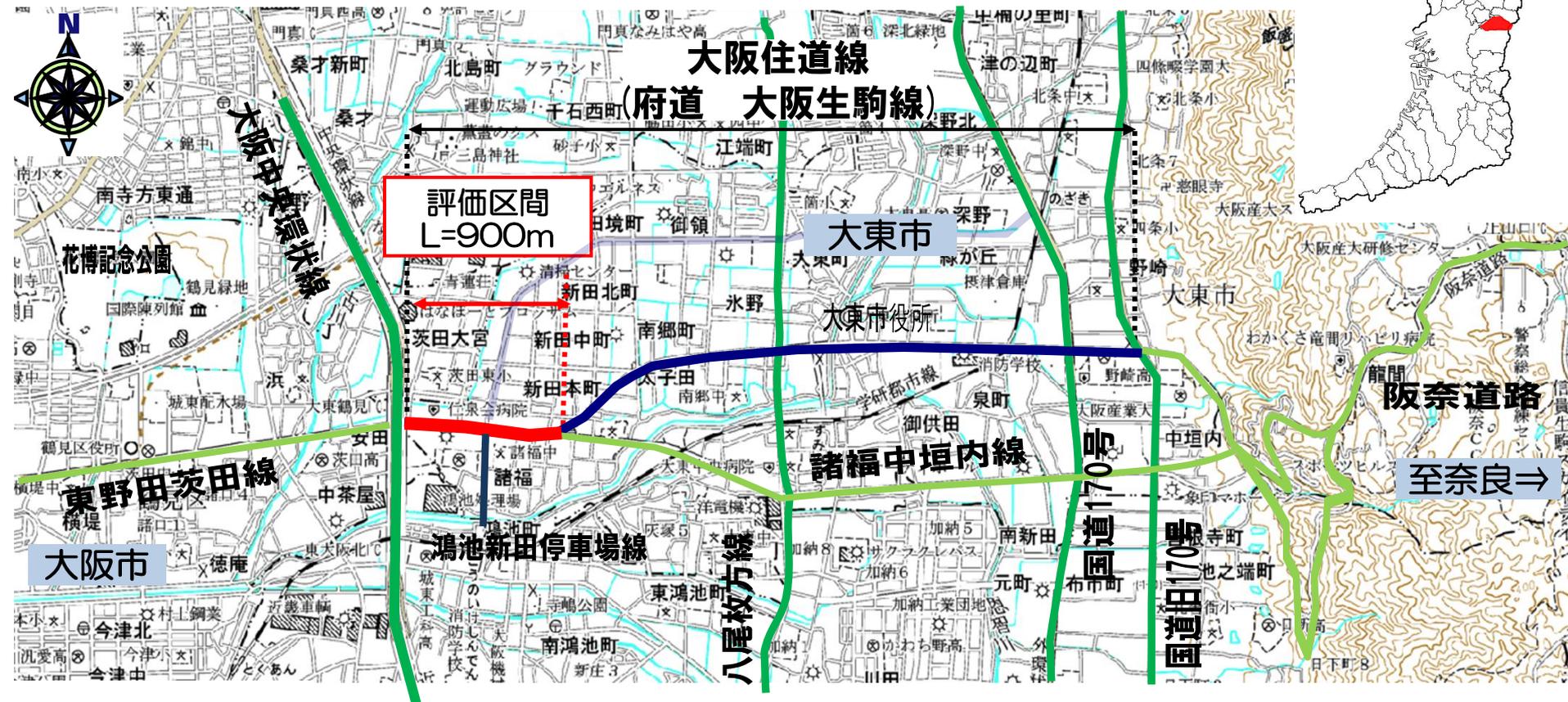
建設事業評価(事前評価)

平成23年10月

大阪府

都市整備部 交通道路室
枚方土木事務所

I 位置図



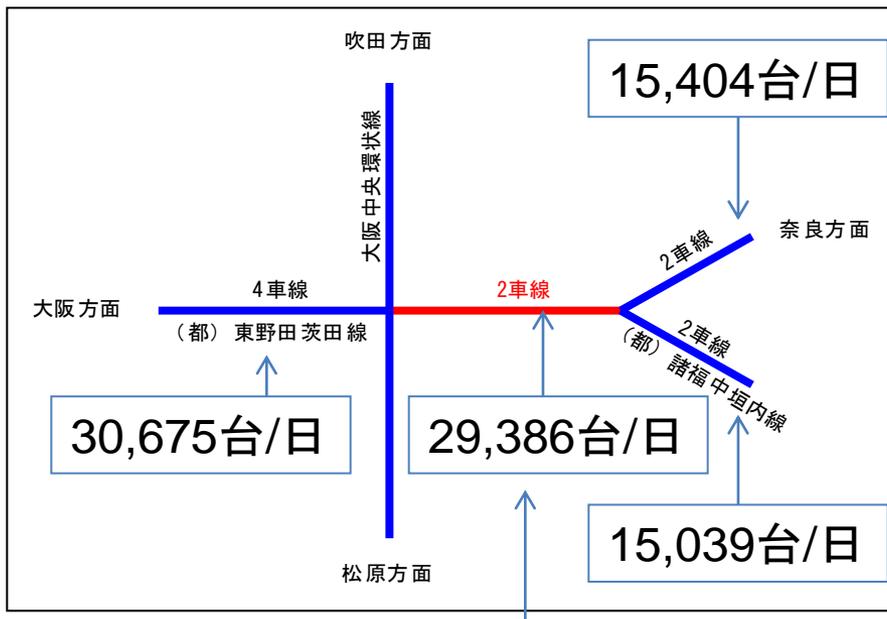
○路線の概要

- 都市計画道路大阪住道線は、府道大阪中央環状線から国道(旧)170号までの延長約4.5kmの幹線道路である。S62年策定のレインボー計画、H13年策定の大阪府都市基盤整備中期計画の中で「整備路線」として位置付けられている。現道である大阪生駒線は、大阪市中心部と奈良県生駒市を結ぶ主要幹線道路であるとともに、災害時の救助、救急、医療、消火並びに緊急物資の供給を確保する大阪府の広域緊急交通路に指定されている。

Ⅱ 課題① ～渋滞～

○慢性的な交通渋滞

- 当該区間の東側は本路線に加えて、2車線の(都)諸福中垣内線(H21.3供用)が合流
- 西側は大阪中央環状線を挟んで4車線の(都)東野田茨田線(H18.3供用)と接続
- 上記要因により、当該区間がボトルネック状態となっており、朝夕には慢性的な交通渋滞が発生

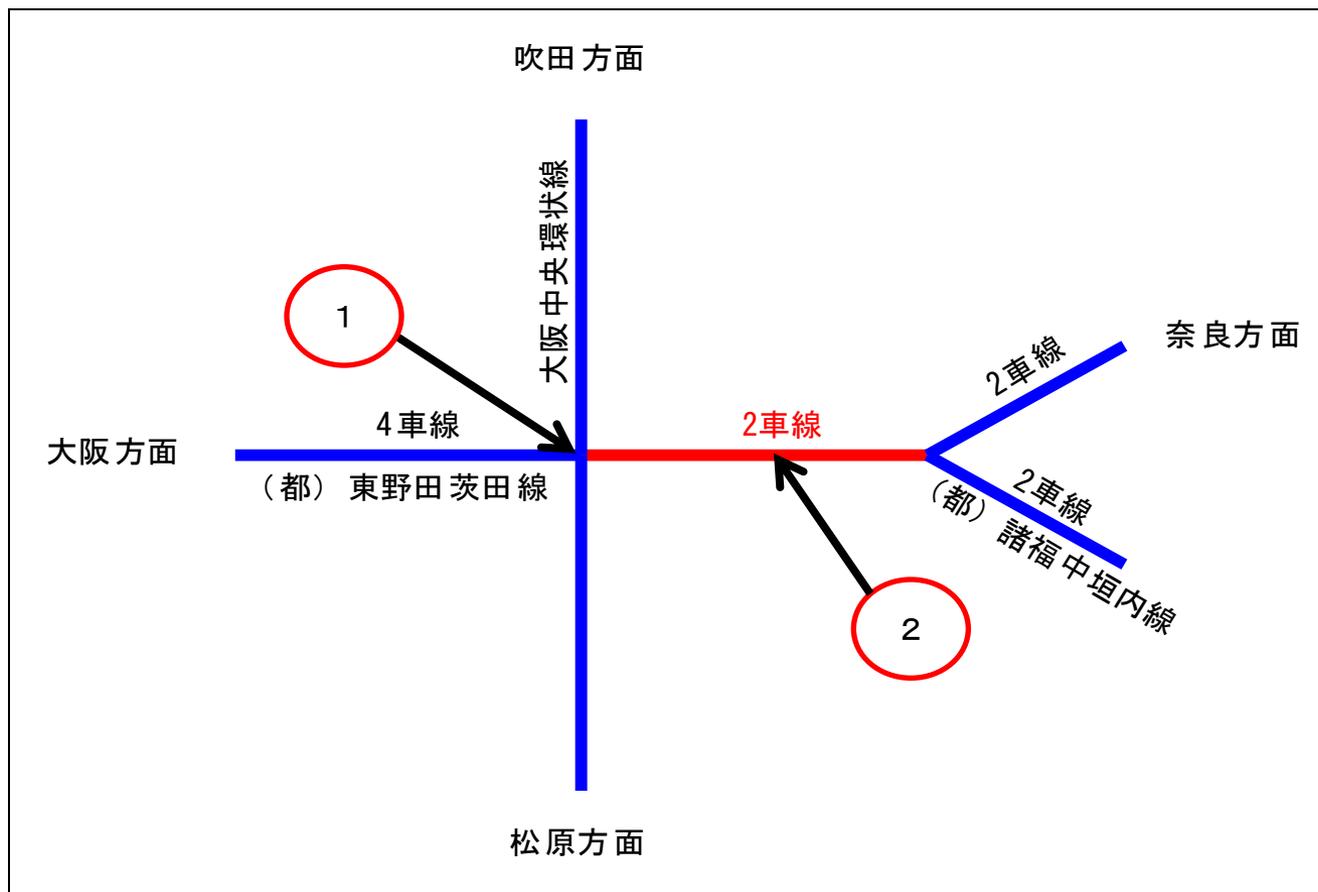


渋滞状況

	H17	H22	増減
混雑度	1.62	2.19	0.57

Ⅱ 課題① ～渋滞～

渋滞の発生状況



① 諸福西交差点付近

① ビデオ

② 諸福交差点付近

② ビデオ

Ⅱ 課題② ～歩道未整備～

○歩行空間

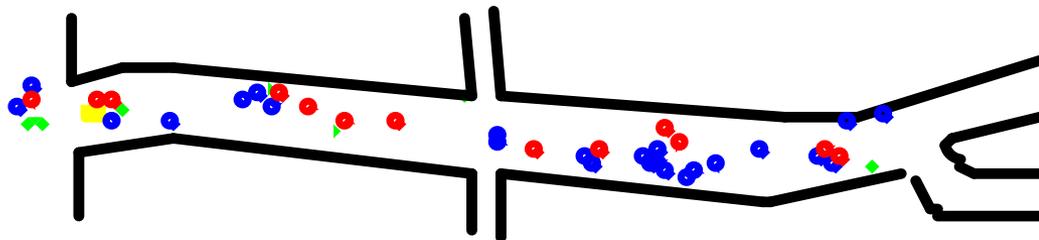
当該区間の一部には、歩道が整備されていない箇所があり、車道部にはみ出して通行するなど歩行者や自転車の交通に支障をきたしている。



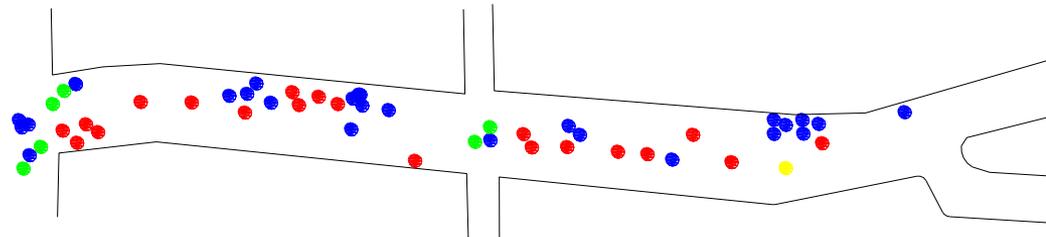
Ⅱ 課題③ ～交通事故発生状況～

○ 近年の事故件数

H20
(ボトルネック前)
事故全件数 46件



H22
(ボトルネック後)
事故全件数 53件



第1当事者の事故

- 【凡例】
- : 自動車
 - : バイク
 - : 自転車
 - : 歩行者

大阪府管理の主要地方道でH22年に発生した事故件数は8.8件/km
大阪住道線の延長(L=0.9km)に換算すると、府内平均事故件数は約8件となる
大阪住道線は53件なので大阪府の平均と比較しても、事故の多さがわかる

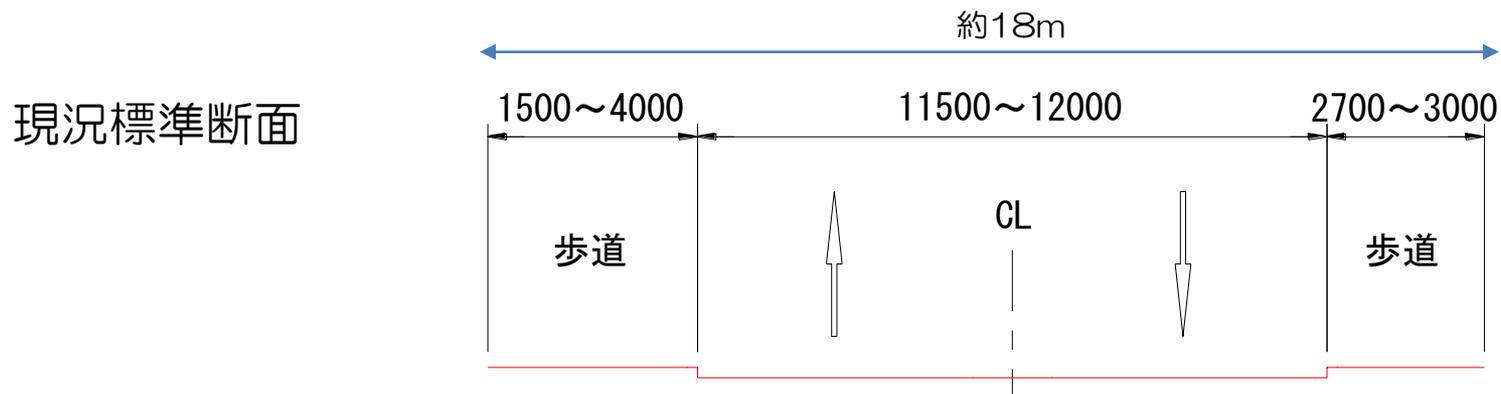
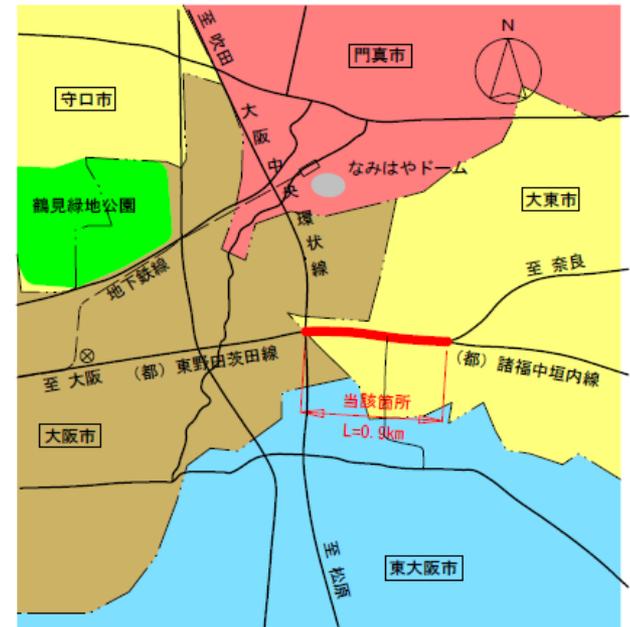
● 各種関連事故件数

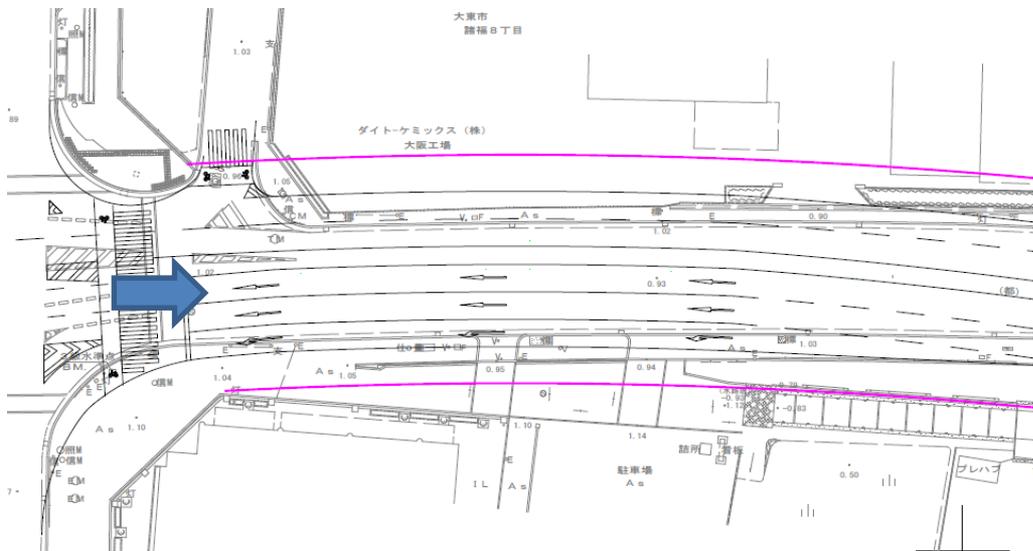
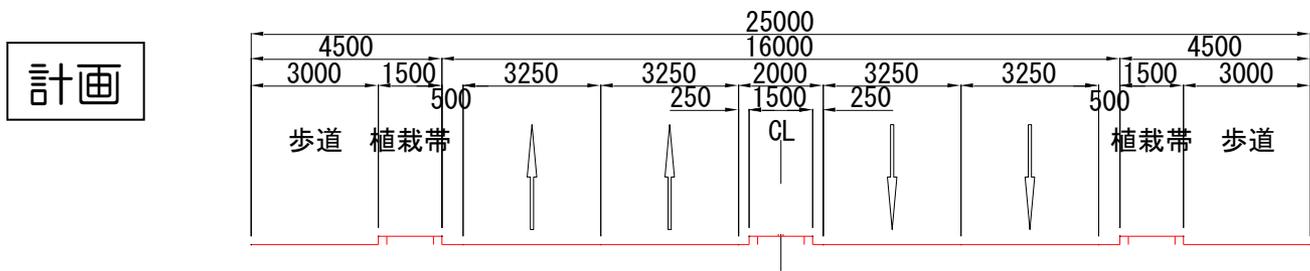
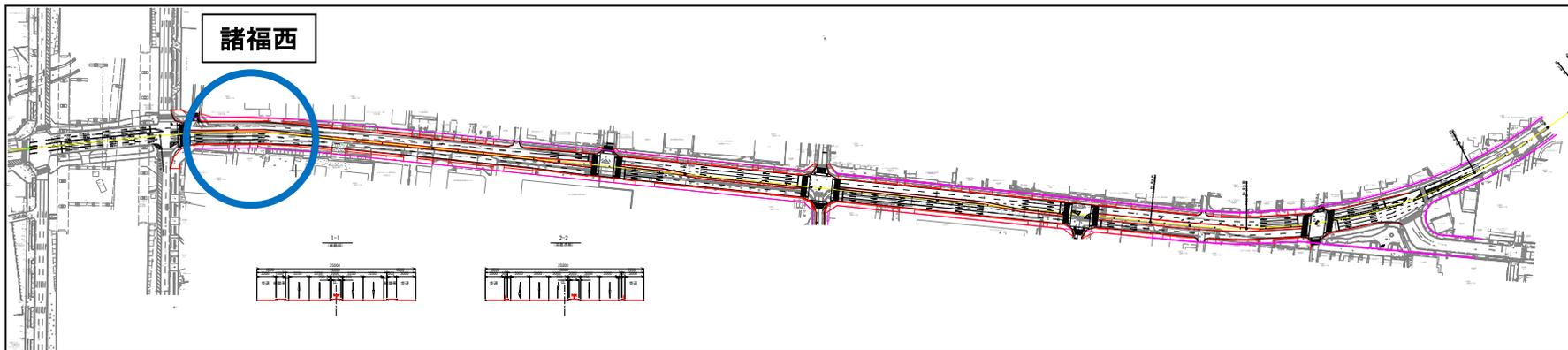
	H20	H22
貨物車	14件(30%)	13件(24%)
自動二輪車・原付	24件(52%)	28件(52%)
自転車	8件(17%)	6件(11%)
歩行者	1件(2%)	1件(1%)

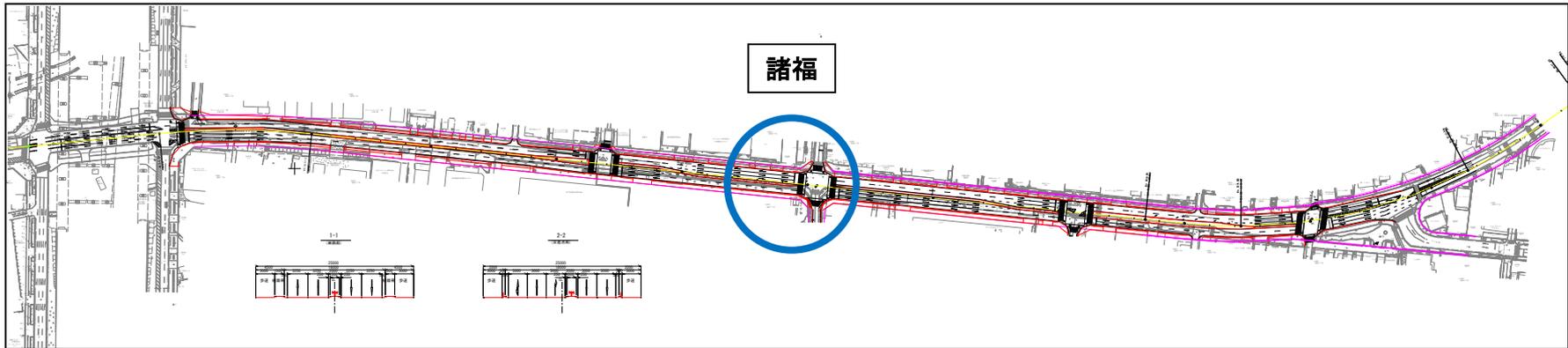
(注意:第1又は第2当事者が関連した件数のため、合計は100%になっておりません)

Ⅲ 事業概要

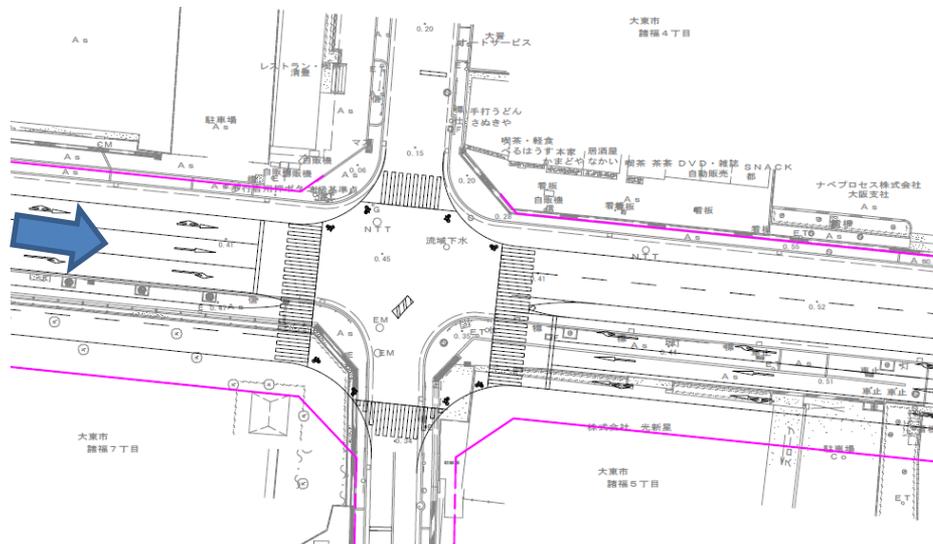
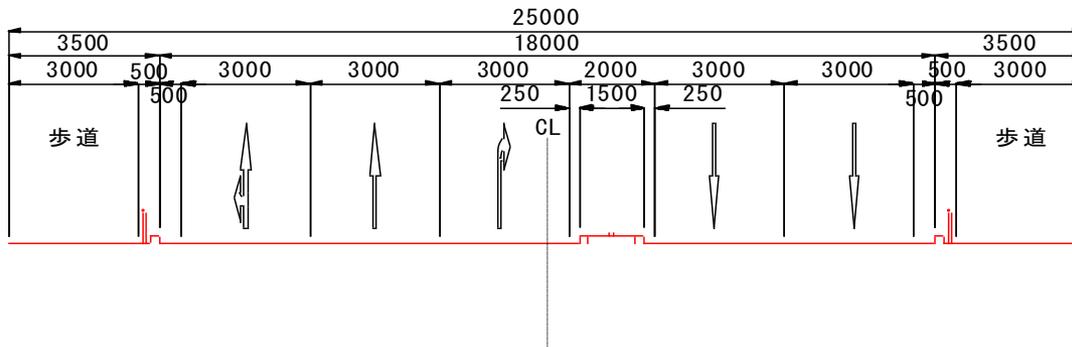
- 起 終 点：大東市諸福8丁目～諸福1丁目
（諸福西交差点～諸福郵便局前西交差点）
- 延 長 等：900m(W=25m、4車線)
- 道路規格：第4種第1級
設計速度V=60km/h
- 全体事業費：約46億円
- 計画交通量：28,800台/日
- 総 費 用：約35億円
- 総 便 益：約85億円
- B / C：2.41

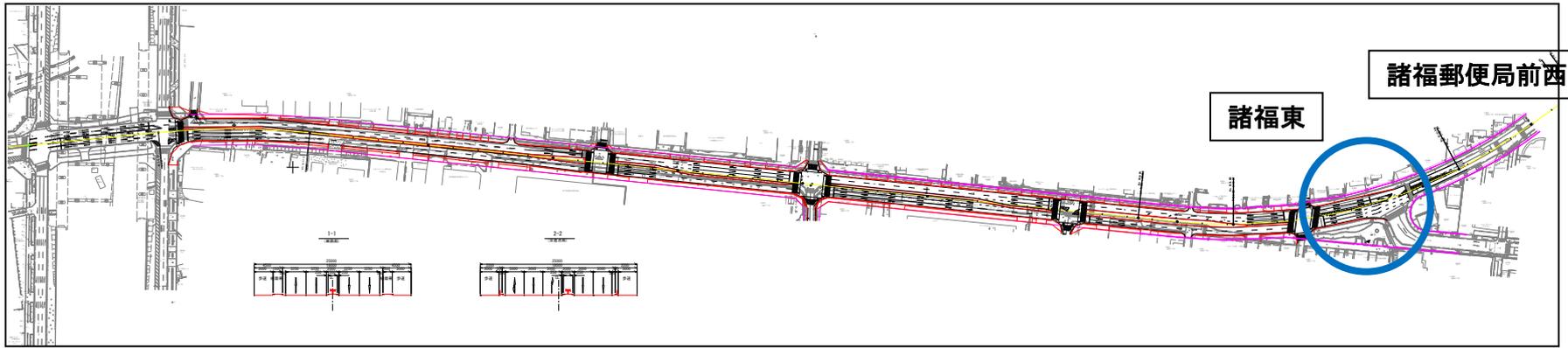




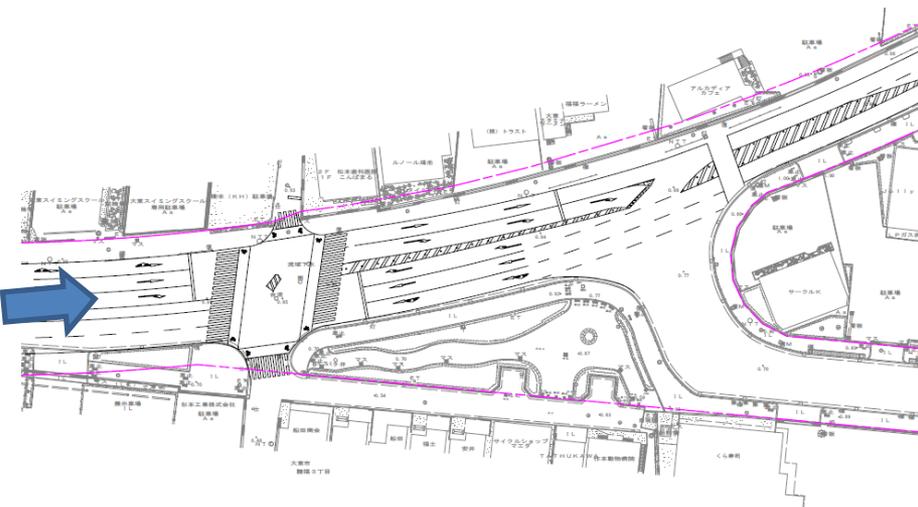
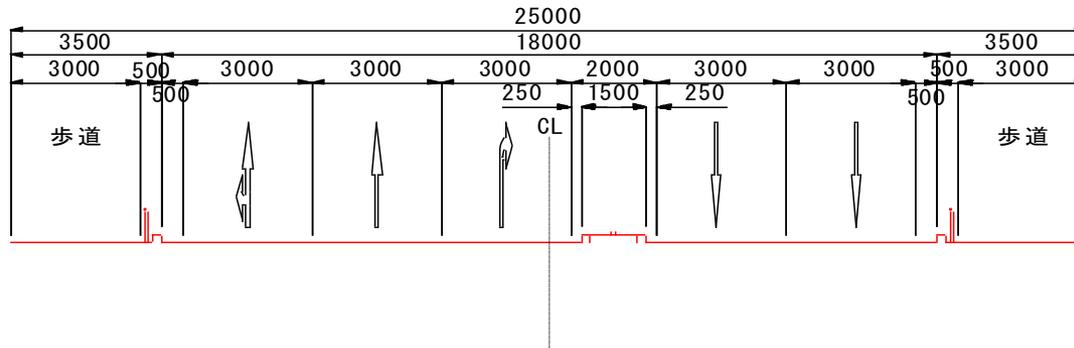


計画





計画



Ⅳ 事前評価の視点

(評価の視点)

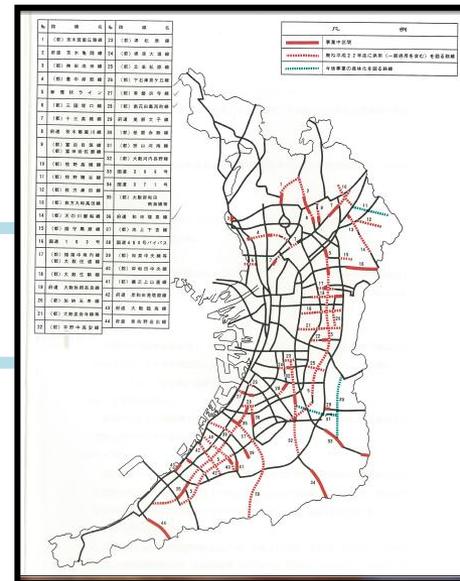
第5条 建設事業評価の視点は、次の各号に掲げる種類の区分に応じ当該各号に定める視点とする。

○事前評価

- ①上位計画等における位置づけ（優先度含む）
- ②事業を巡る社会経済情勢
- ③費用便益分析等の効率性
- ④安全・安心、活力、快適性等の有効性
- ⑤自然環境等への影響と対策
- ⑥代替手法との比較検討

IV ①上位計画等における位置付け

S62 大阪府道路整備長期計画 ～レインボー計画21～
⇒大阪住道線：概ね平成22年までに供用を図る路線



H13.9 大阪府都市基盤整備中期計画（案）
⇒大阪住道線（大阪中央環状線～諸福中垣内線）：H18～H22着手

H23 大阪府都市整備中期計画（案）
⇒ 策定作業中

Ⅳ ①上位計画等における位置付け

大阪府都市整備中期計画(案)【H23~H33】

今後の道路整備の重点化方針（素案）

【道路整備の2本柱】

- ①『活力・成長』を支える道路整備の推進
- ②『安全・安心』を支える道路整備の推進

本路線整備の考え方【中期計画（案）との整合】

『活力・成長』 ⇒ 大阪府と奈良県をつなぐ府県間道路であり、整備により府県間の連携強化につながる。

『安全・安心』 ⇒ 広域緊急交通路に指定されている路線であり、整備により道路防災の向上につながる。
一部の歩道は未整備で、歩行者などは危険な状況であり、整備により、連続した歩行者・自転車空間が確保され、交通安全性の向上につながる。

IV ①上位計画等における位置付け

交差点改良工事(H21.3完了)

昭和33年6月

- 都市計画決定(当初)

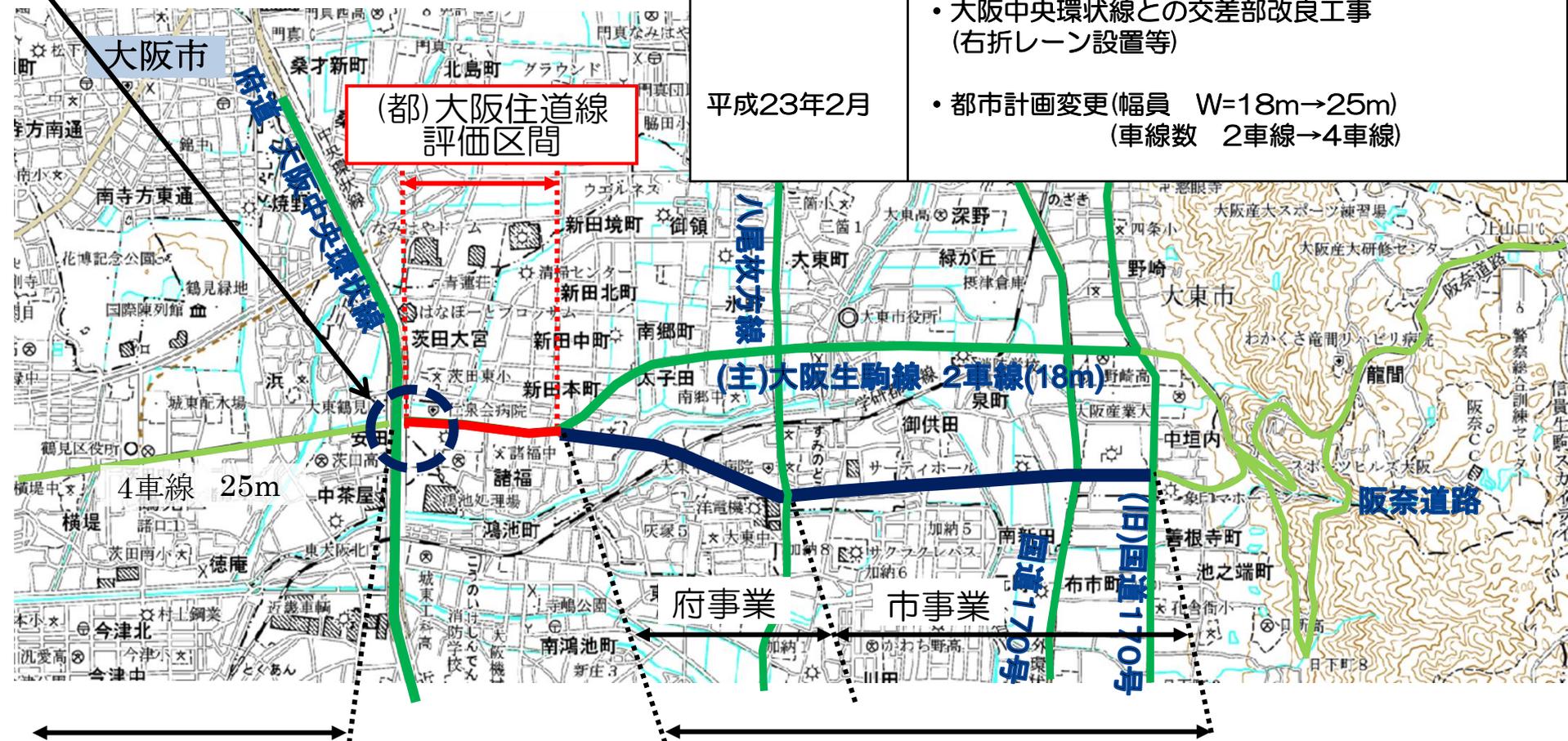
平成21年3月

- 諸福中垣線(大阪生駒線~旧国道170号)全線供用
- 大阪中央環状線との交差点改良工事(右折レーン設置等)

平成23年2月

- 都市計画変更(幅員 W=18m→25m)
(車線数 2車線→4車線)

(都)大阪住道線
評価区間



(都)東野田茨田線(大阪生駒線)
4車線 H18年3月供用

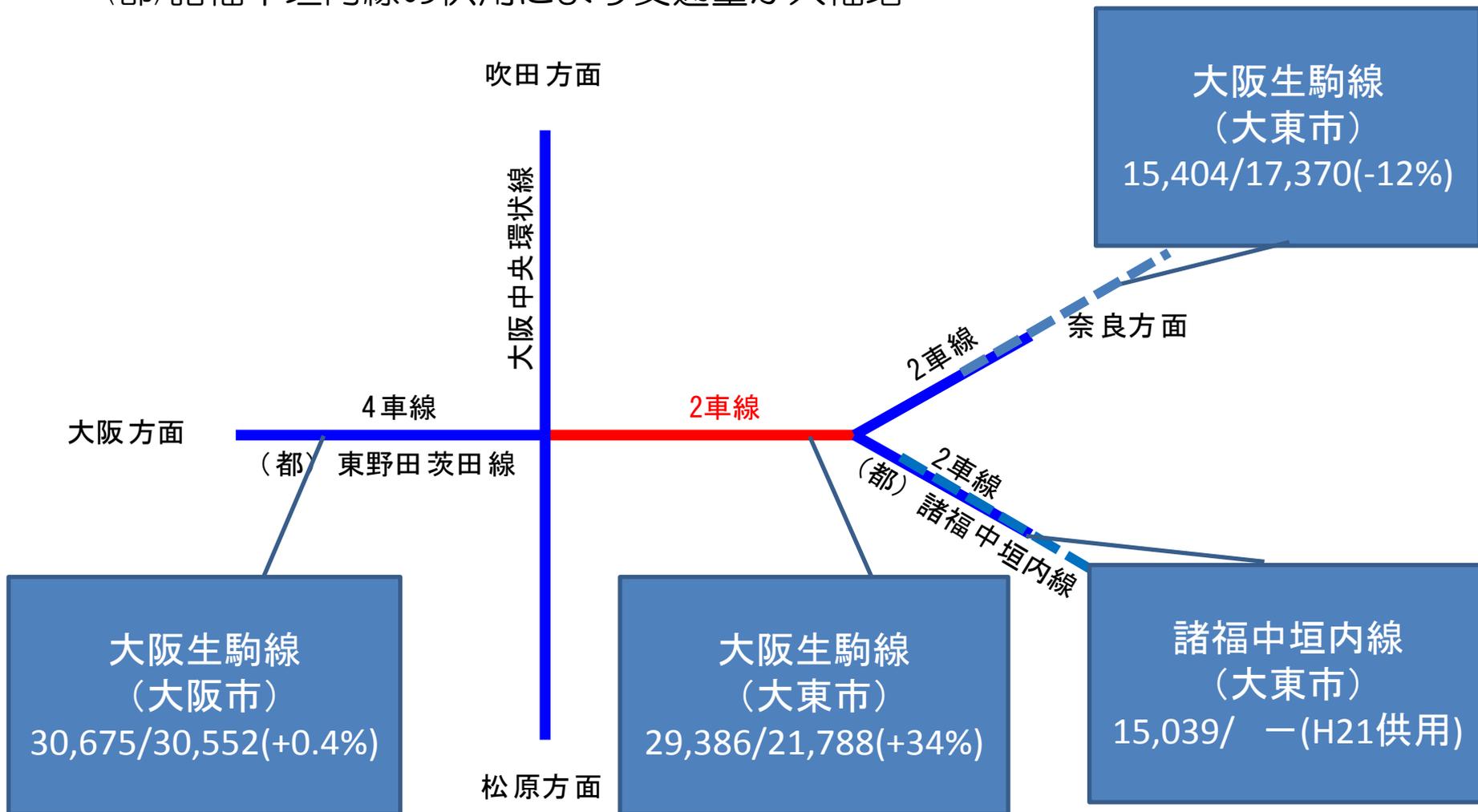
(都)諸福中垣内線 L=3.9km
2車線(16m) H21年3月全線供用

IV ②事業を巡る社会経済情勢

交通量(24h)
H22/H17

○ 現道の交通量の変化

(都) 諸福中垣内線の供用により交通量が大幅増

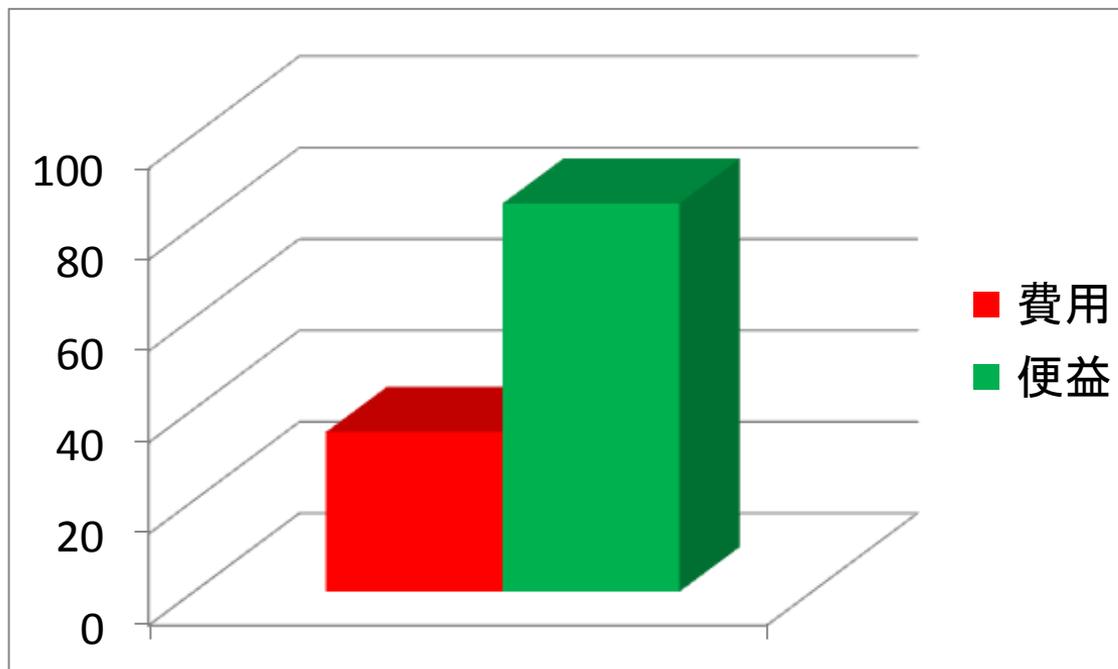


IV ③費用便益分析等の効率性

<具体的な便益内容> 走行時間短縮・走行費用短縮・交通事故減少

<受益者> 地域住民・道路利用者

費用便益分析 B/C=2.41



総費用C=35億円 総便益B=85億円

IV ③費用便益分析等の効率性

○ 費用 (C)

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年		
単純合計	46億円	3億円	49億円
基準年における 現在価値 (C)	34億円	1億円	35億円

○ 便益 (B)

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成23年			
供用年	平成37年			
基準年における 現在価値 (B)	75億円	9億円	1億円	85億円

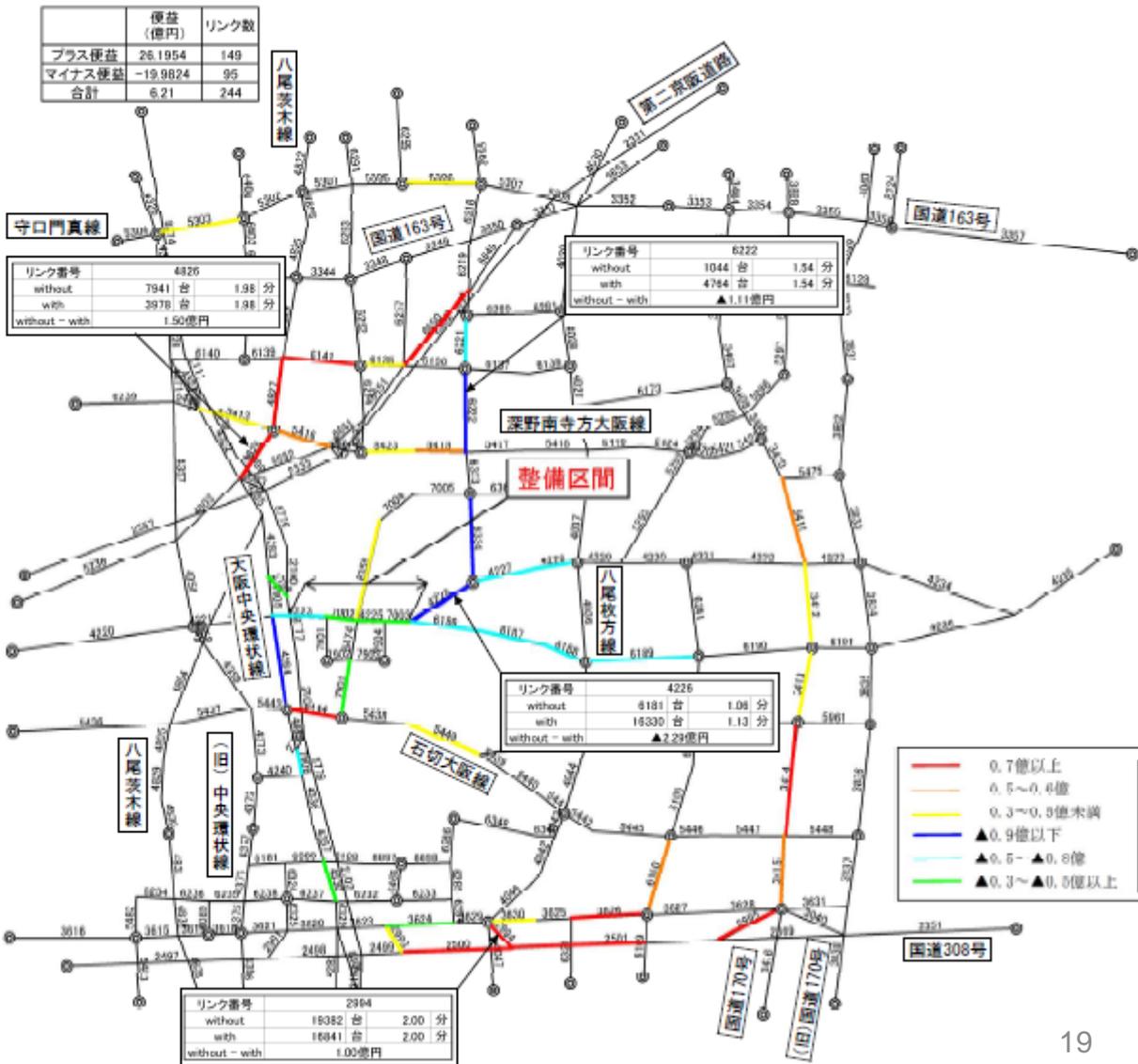
IV ③費用便益分析等の効率性～費用の積み上げ～

	費用	備考
委託費	1.9 億円	測量費及び設計委託費
工事費	12.8 億円	道路築造費 3.8億円 電線共同溝築造費 9.0億円
用地費	9.2 億円	面積5593.6m ²
補償費	20.2 億円	地上物件補償など
事務費	2.0 億円	旅費・庁費・人件費・雑費等
維持管理費	3.2 億円	供用から50年間の維持管理費を計上
合計	49.3 億円	

※地権者への補償費については概算額のため調査により変動する

③費用便益分析等の効率性～走行時間短縮便益について～

	リンク番号	距離 (km)	交通量 (台/日)	走行時間 (分)	交通量 (台/日)	走行時間 (分)	時間短縮便益 (億円/年)
プラスの便益	4826	0.66	7,941	1.98	3,978	1.98	1.90
	2994	1.00	19,382	2.00	16,841	2.00	1.00
	3414	1.05	44,281	1.66	41,296	1.66	0.95
	2501	2.00	57,740	1.76	55,171	1.76	0.89
	5444	0.46	16,474	1.10	14,368	0.95	0.85
	8650	1.05	35,155	1.70	32,532	1.70	0.83
	2500	0.70	77,122	0.66	72,012	0.65	0.80
	4827	0.89	5,790	1.38	2,848	1.38	0.76
	6141	0.63	8,459	1.26	5,375	1.26	0.73
	2995	0.70	32,460	1.40	29,884	1.40	0.71
	3626	0.80	33,061	1.30	31,020	1.26	0.70
	3415	0.83	50,751	1.35	48,193	1.35	0.67
	6241	0.88	3,153	1.76	1,209	1.76	0.62
	5416	0.59	6,073	1.18	3,455	1.18	0.60
	5415	0.45	8,154	0.90	4,908	0.90	0.59
	6110	0.87	18,597	1.49	16,737	1.49	0.53
	3411	0.82	42,371	1.29	40,207	1.29	0.53
	5449	0.90	9,821	1.64	8,444	1.59	0.48
	2993	0.70	8,121	1.40	6,341	1.40	0.47
	3412	0.78	43,502	1.23	41,507	1.23	0.46
	2731	0.90	4,023	1.54	2,427	1.54	0.45
	3413	0.71	36,003	1.09	33,951	1.09	0.43
	6135	0.35	11,601	0.70	8,565	0.70	0.40
	5423	0.30	8,154	0.60	4,908	0.60	0.39
	6358	1.00	1,031	2.00	0	0.00	0.39
	5413	0.65	3,793	1.30	2,242	1.30	0.38
	3630	0.41	35,209	0.88	33,252	0.88	0.37
	5306	0.64	17,009	1.32	15,754	1.32	0.34
5303	0.64	20,560	1.37	19,466	1.37	0.31	
マイナスの便益	3624	0.50	25,720	0.77	27,262	0.79	-0.33
	4330	0.38	87,320	0.49	89,347	0.50	-0.35
	2798	1.00	15,792	2.00	16,693	2.00	-0.36
	7003	0.25	12,715	0.68	26,934	0.39	-0.39
	6220	0.23	16,958	0.45	20,460	0.48	-0.42
	4225	0.20	11,973	0.52	26,571	0.32	-0.42
	7002	0.23	13,247	0.63	28,893	0.36	-0.42
	7001	0.73	1,935	2.19	3,128	2.19	-0.48
	7906	0.62	88,570	0.81	91,721	0.81	-0.50
	6188	0.38	6,534	0.67	10,604	0.67	-0.53
	4223	0.34	13,485	0.93	28,842	0.54	-0.58
	6221	0.49	7,989	1.01	11,453	0.98	-0.61
	4228	0.39	9,811	0.69	14,328	0.71	-0.66
	6189	0.93	8,333	1.64	10,474	1.64	-0.67
	6186	0.55	6,534	0.97	10,604	0.97	-0.77
	6187	0.56	6,534	0.99	10,604	0.99	-0.78
	4227	0.49	9,811	0.86	14,328	0.89	-0.83
	6334	0.83	2,875	1.42	6,153	1.42	-0.90
	4284	0.89	71,776	1.11	76,405	1.11	-0.98
	6222	0.77	1,044	1.54	4,764	1.54	-1.11
4226	0.62	6,181	1.06	16,330	1.13	-2.29	



IV ③費用便益分析等の効率性 ～感度分析～

○ 事業費

変動量	変動後の総費用 (現在価値)	総便益 (現在価値)	B/C
-10%	31.5億円	85.0億円	2.70
0%	35.0億		2.41
+10%	38.5億円		2.21
+20%	42.0億円		2.02
+50%	52.5億円		1.62

○ 便益（交通量の±10%の代替）

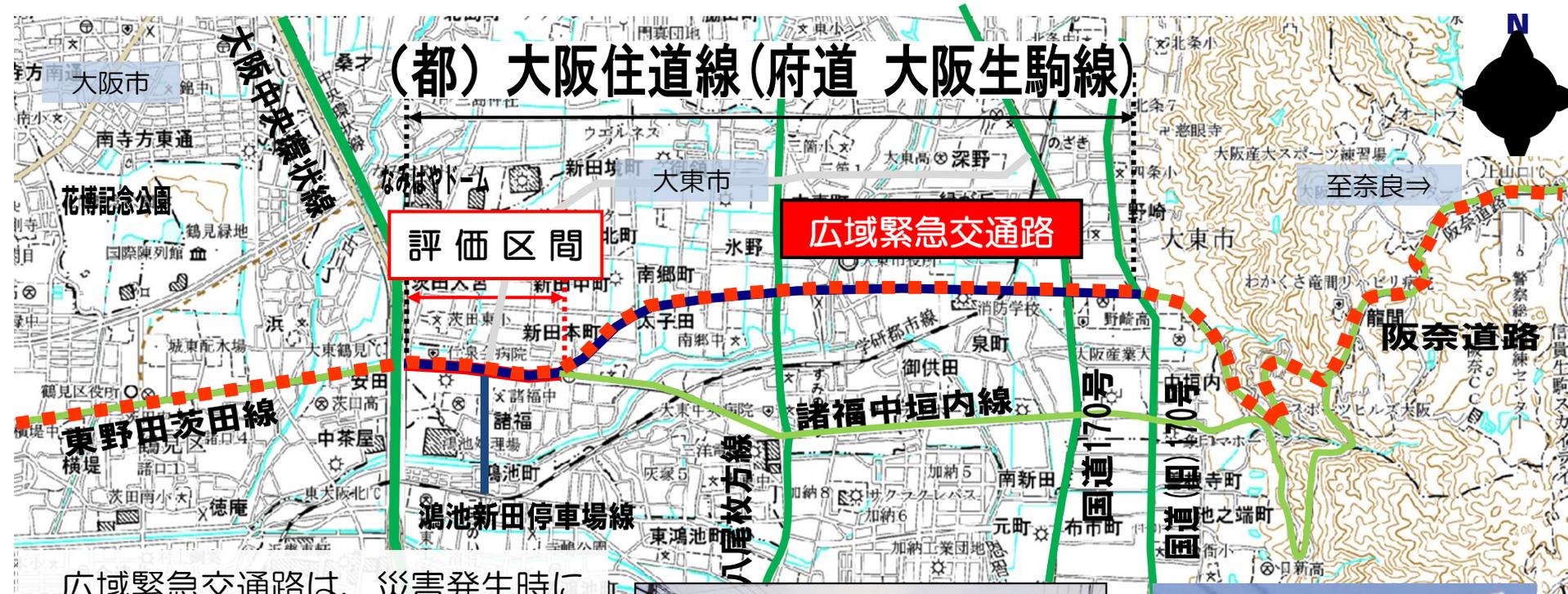
変動量	変動後の総便益 (現在価値)	総費用 (現在価値)	B/C
-20%	68.0億円	35.0億円	1.94
-10%	76.5億円		2.19
0%	85.0億円		2.41
+10%	93.5億円		2.67

○ 事業期間（事業期間の変動による便益の増減で計算）

事業期間 変動量	変動後の総便益 (現在価値)	総費用 (現在価値)	B/C
-20%(-3年)	98.0億円	35.0億円	2.80
0%	85.0億円		2.41
+20%(+3年)	74.0億円		2.08

Ⅳ ④安全・安心、活力、快適性等の有効性

○災害発生時の緊急輸送路、避難路の迅速な確保



広域緊急交通路は、災害発生時に救助・救急、医療、消火並びに緊急物資の供給を迅速かつ的確に実施するため、大阪府地域防災計画で位置づけており、一般車両を規制し、緊急車両等の専用道路とするもの。加えて電線共同溝を整備することにより災害時の被害を最小限にとどめることができる。



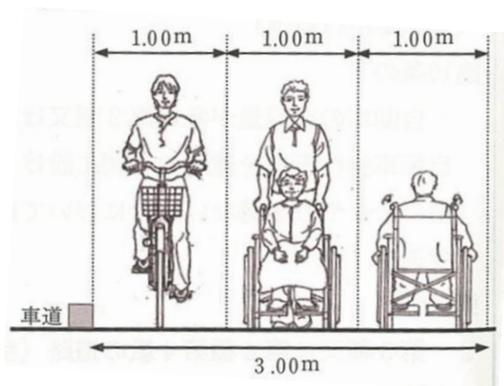
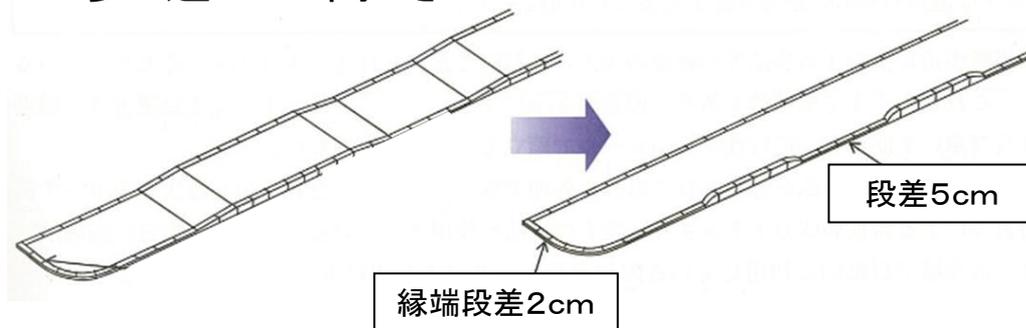
Ⅳ ④安全・安心、活力、快適性等の有効性

「高齢者・障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）と道路移動等の円滑化基準が平成18年に施行され、これに基づき、すべての人に使いやすい歩道空間の整備を進めます。

道路勾配

道路勾配は高齢者や車いす利用者に配慮し、縦断勾配は5%以下（やむを得ない場合8%）横断勾配は1%以下（やむを得ない場合2%）としています。

歩道の高さ



歩道幅員の考え方



点字ブロックの設置

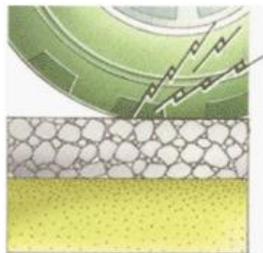
Ⅳ ⑤自然環境等への影響と対策

○自然環境：既存市街地を通過する道路であり、動植物など自然環境への影響は少ないと考えています。

○騒音：渋滞が緩和されることによる騒音低減効果も期待でき、また、低騒音の舗装の整備等を実施する予定。

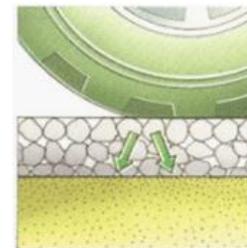
[通常舗装]

タイヤ溝と舗装面の間に空気の逃げ道がなく、空気圧縮騒音、膨張音が発生



[低騒音舗装]

空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。



○振動：道路を適切に維持管理し、舗装等の状態を良好に保つことにより、振動の影響は少ないと考えています。

○大気汚染：渋滞の緩和による排気ガス等の低減効果も期待されることなどから、影響は少ないと考えています。

IV ⑥代替手法との比較検討

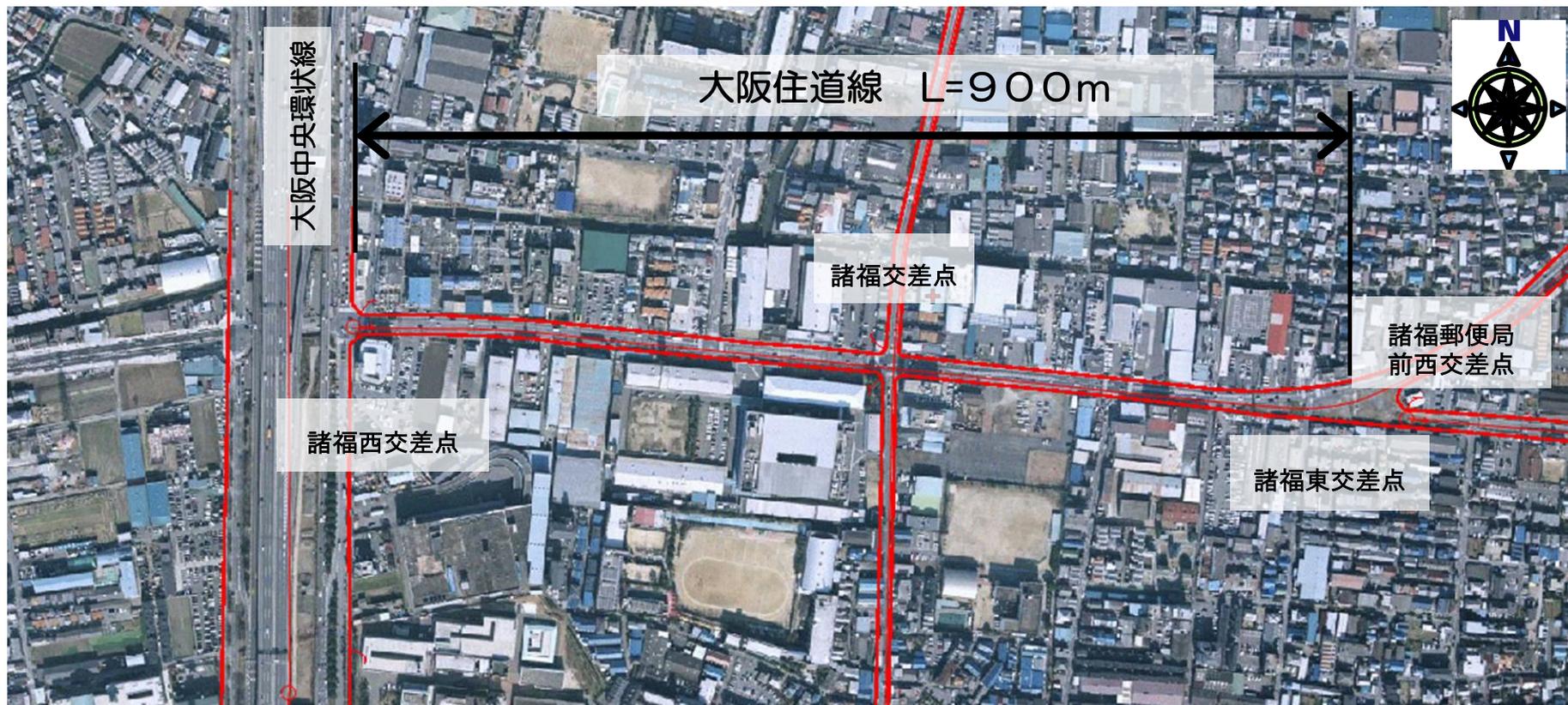
本工事の代替手法

- ①バイパス整備…周辺は市街化しており、本路線以外のバイパス整備は困難
- ②交差点改良工事…諸福中垣内線の全線供用に合わせ大阪中央環状線への右折レーンを増やすなど交差点改良工事を実施（H21, 3）したが、引き続き、慢性的な渋滞が発生している



現道拡幅以外の代替手法はない

V 事業段階ごとの進捗予定と効果



全区間900mの整備を一度に着手すると、完成までに長い期間を要することから、範囲を区切って集中的に整備することで、早期の事業効果が発揮できるよう、分割して整備を進めることとしています。

実施

〈判断の理由〉

本路線の整備により、ボトルネック状態を解消し、交通の円滑化や防災機能、交通安全性の向上が図れることから、事業を実施する。