

## 事前評価調書

事業名	都市計画道路大阪住道線																														
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 街路建設グループ（連絡先 06-6944-9280）																														
事業箇所	大東市諸福8丁目～大東市諸福1丁目（諸福西交差点～諸福郵便局前西）																														
目的	<p>【現況と課題】</p> <p>都市計画道路大阪住道線の当該区間（主要地方道大阪中央環状線との諸福西交差点～都市計画道路諸福中垣内線との諸福郵便局前西交差点）は現在2車線で供用中であるが、当該区間の東側は本路線に加えて2車線の都市計画道路諸福中垣内線が合流し、大阪中央環状線を挟んで西側は4車線の都市計画道路東野田茨田線と接続していることから、当該区間がボトルネックとなっており、朝夕の慢性的な交通渋滞を引き起こしている。</p> <p>【目的①：交通渋滞の緩和】</p> <p>適正な交差点処理及び必要な車線数を確保することにより、渋滞を緩和し、交通の円滑化を図ります。</p> <p>【目的②：緊急交通路としての機能強化】</p> <p>車線数の増加により災害時の迅速な緊急交通路の機能確保を図ります。</p> <p>【目的③：良好な歩行空間の形成】</p> <p>バリアフリー基準に沿った歩道整備により、安全・快適な歩行空間を形成します。</p>																														
内容	<p>道路改良工： 延長L=0.9km 幅員W=25.0m</p> <p>道路区分： 第4種第1級 4車線道路</p>																														
事業費	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>費用</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>46.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">内訳</td> <td>調査費等(億円)</td> <td>1.9</td> <td>測量費及び設計委託費</td> </tr> <tr> <td>用地費(億円)</td> <td>9.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>補償費(億円)</td> <td>20.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事費(億円)</td> <td>12.8</td> <td>道路築造工事及び電線共同溝築造</td> </tr> <tr> <td>事務費(億円)</td> <td>2.0</td> <td>旅費・庁費・人件費・雑費等</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>【事業費の積算根拠】</th> <th>【工事費の内訳】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予備設計により、路線、断面を設定。これに基づく数量計上の上、積み上げにより事業費を算出。</td> <td>道路築造工事 3.8億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>電線共同溝築造工事 9.0億円</td> </tr> </tbody> </table>				費用	備考	事業費(億円)	46.1		内訳	調査費等(億円)	1.9	測量費及び設計委託費	用地費(億円)	9.2		補償費(億円)	20.2		工事費(億円)	12.8	道路築造工事及び電線共同溝築造	事務費(億円)	2.0	旅費・庁費・人件費・雑費等	【事業費の積算根拠】	【工事費の内訳】	予備設計により、路線、断面を設定。これに基づく数量計上の上、積み上げにより事業費を算出。	道路築造工事 3.8億円		電線共同溝築造工事 9.0億円
	費用	備考																													
事業費(億円)	46.1																														
内訳	調査費等(億円)	1.9	測量費及び設計委託費																												
	用地費(億円)	9.2																													
	補償費(億円)	20.2																													
	工事費(億円)	12.8	道路築造工事及び電線共同溝築造																												
	事務費(億円)	2.0	旅費・庁費・人件費・雑費等																												
【事業費の積算根拠】	【工事費の内訳】																														
予備設計により、路線、断面を設定。これに基づく数量計上の上、積み上げにより事業費を算出。	道路築造工事 3.8億円																														
	電線共同溝築造工事 9.0億円																														

事業費の変動要因	<p>【他事業者との協議状況】</p> <p>特になし</p> <p>【今後の事業費変動要因の予測】</p> <p>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。</p>																	
維持管理費	450万円/年（過去5年間の実績：500万円/km・年）																	
関連事業	<p>H21.3 諸福中垣内線 全線供用</p> <p>H21.3 大阪中央環状線交差点の改良工事</p>																	
上位計画等における位置付け	・大阪府都市基盤整備中期計画（案）H13.9(H17.3改定)																	
事業をめぐる社会経済情勢等	<p>○都市計画道路 大阪住道線の都市計画変更</p> <p>平成23年2月 都市計画変更（W=18m→25m）</p> <p>○周辺道路の整備状況</p> <p>昭和33年供用 阪奈道路（下り）（S56年から無料）</p> <p>昭和45年供用 阪奈道路（上り）</p> <p>平成18年供用 東野田茨田線</p> <p>平成21年供用 諸福中垣内線 全線供用</p> <p>○現道の状況</p> <p>諸福中垣内線の新設等により交通量が大幅増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th></th> <th>年度</th> <th>交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">大阪生駒線 (大東市新田東本町)</td> <td rowspan="2">24時間 交通量</td> <td>平成22年</td> <td>29,386台/24h(+34%)</td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>21,788台/24h</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">12時間 交通量</td> <td>平成22年</td> <td>20,990台/12h(+44%)</td> </tr> <tr> <td>平成17年</td> <td>14,525台/12h</td> </tr> </tbody> </table>			路線名		年度	交通量	大阪生駒線 (大東市新田東本町)	24時間 交通量	平成22年	29,386台/24h(+34%)	平成17年	21,788台/24h	12時間 交通量	平成22年	20,990台/12h(+44%)	平成17年	14,525台/12h
路線名		年度	交通量															
大阪生駒線 (大東市新田東本町)	24時間 交通量	平成22年	29,386台/24h(+34%)															
		平成17年	21,788台/24h															
	12時間 交通量	平成22年	20,990台/12h(+44%)															
		平成17年	14,525台/12h															
地元の協力体制等	地元市等から、渋滞緩和のため、早期拡幅の強い要望がある。																	

事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	<p>＜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</p> <p>＜受益者＞ 地域住民・道路利用者</p> <p>＜費用便益比＞ B/C=2.41 総便益 B=85億円 総費用 C=35億円</p> <p>※費用便益マニュアル（平成20年11月：国土交通省道路局、都市・地域整備局）により算出</p> <p>※総便益及び総費用は基準年（平成23年）における現在価値で算出している。</p> <p>社会的割引率は年4%、全線供用開始は平成37年、費用便益の算定期間は供用開始から50年としている。</p> <p>※総費用＝事業費＋維持管理費</p>
事業効果の 定性的分析 （安心・安全、活力、 快適性等の有効性）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線整備による事業地周辺道路の渋滞緩和</li> <li>・災害発生時の緊急輸送路、避難路の迅速な確保</li> <li>・バリアフリー基準に沿った歩道整備や電線類の地中化、十分な歩行空間の確保により、安全・快適な歩行空間の創出</li> </ul>
事業段階ごとの進 捗予定と効果	全区間 L=900mを段階的に整備し、区間ごとに早期の渋滞緩和を図る。
完成予定年度	平成37年度
代替手法との比較 検討	<p>① バイパス整備…周辺は市街化しており、バイパス整備は困難。</p> <p>② 交差点改良…大阪中央環状線との交差点で、平成20年度に交差点改良工事を実施。一定の効果はあったが、引き続き、慢性的な渋滞が発生。</p> <p>③ リバーシブルレーン…上り下りの交通量は各時間帯での差が少なくリバーシブルレーンの設置に適さない。</p> <p>以上より、現道拡幅以外の代替手法はない。</p>
自然環境等への影 響とその対策	<p>○自然環境等への影響</p> <p>本事業は、既存市街地を通過する道路であり、自然環境等への影響は少ない。</p>
その他特記事項	

外部の専門家による意見等	
意見等への対応	

対応方針（原案）	<p>事業実施は妥当</p> <p>＜判断の理由＞</p> <p>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。</p>
----------	---