

平成 28 年度 事前評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道大阪羽曳野線道路休憩施設整備事業（交通安全施設等整備事業）	
担当部署	都市整備部交通道路室道路整備課建設グループ（連絡先 06-6944-9280）	
事業箇所	松原市大堀 4 丁目地内	
事業目的	<p>一般府道大阪羽曳野線は、大阪中央環状線と大阪外環状線を連絡する路線で、近傍に高速道路のランプ（松原 J C T）もあることから、広域移動を目的とした交通が多く、特に大型車が多い路線となっているが、現在、付近には道の駅や道路休憩所等の施設がなく、長距離移動のドライバーにとって休憩施設の必要性が高い。</p> <p>本事業は、道路交通の安全確保のため、休憩施設を整備するものである。</p> <p>また、地域振興施設と一体となって地域の活性化等を図る「道の駅」の整備を図る。</p>	
事業内容	<p>道路休憩施設整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 面積：約 8,000 m² 駐車場、トイレ、情報提供施設 <p><参考></p> <ul style="list-style-type: none"> 道の駅としては、地域振興施設 4,500 m²含む 12,500 m² 	
事業費	<p>全体事業費：約 2.2 億円</p> <p>（内訳）設計費：約 0.2 億円</p> <p>用地費：—</p> <p>工事費：約 2.0 億円※地域振興施設の費用は含まず。</p>	
	【事業費の積算根拠】	【工事費の内訳】
	事業費は積み上げにより算出	<ul style="list-style-type: none"> 基盤整備約 1.0 億円 建築工事約 1.0 億円
事業費の変動要因	【今後の事業費変動要因の予測】	
	現地調査したところ、事業費の変動要因は特にみられない。	
維持管理費	約 700 万円／年（本事業を管轄する土木事務所の「道の駅」の維持管理費を元に算出。）	
関連事業	—	

2 事業の必要性等に関する視点

上位計画等における位置付け	大阪府「道の駅」ガイドライン（改訂版）
優先度	<ul style="list-style-type: none"> 本路線の沿道で大型物流施設の建設が進んでおり、交通量の増加、特に大型車の交通増加が予想される。 H31 年度には阪神高速大和川線の開通が予定されており、更なる交通量の増加が予想される。 また、地域の高齢化が進む中、道の駅での農産物の供給が地元高齢者の生き甲斐にもなり、コミュニティ形成の場となることから、地域の活性化のためにもその必要性は高くなっている。 <p>以上のことから、早急な整備が必要なため、優先度が高い。</p>

事業を巡る社会経済情勢等	<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、大阪中央環状線と大阪外環状線を連絡する路線で、近くに高速道路のランプもあることから、広域移動を目的とした交通が多く、特に大型車が多い路線となっているが、現在、付近には道の駅や道路休憩所等の施設がない。 交通量（H22 センサス） 小型車 16,284 台／日、大型車 3,315 台／日 将来予測（H42） 20,300 台／日
地元の協力体制等	地元より道の駅整備の要望がある。
事業の投資効果<費用便益分析>または<代替指標>	<p>交通安全事業における費用便益の分析手法が確立されていない。</p> <p>（参考）休憩施設の利用台数</p> <ul style="list-style-type: none"> 小型車：2,850 台／日 大型車：663 台／日
事業効果の定性的分析（安心・安全、活力、快適性等の有効性）	<p>【効果項目】</p> <p><安心・安全></p> <ul style="list-style-type: none"> 駐車場、トイレ等の休憩施設を整備することにより、道路交通の安全が確保される。 <p><活力></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域振興施設と一体となって「道の駅」の整備を行い、地域の活性化を図る。 <p><快適性></p> <ul style="list-style-type: none"> 整備する情報提供施設にて道路交通情報や観光情報の提供を行うことにより、快適な道路交通の実現を図る。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路利用者など

3 事業の進捗の見込みの視点

事業段階ごとの進捗予定と効果	平成 29 年度：設計
	平成 29～30 年度：工事
完成予定年度	度平成 30 年度

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

代替手法との比較検討	本事業目的を達成するためには、道路休憩施設整備が最善策であり代替案はない。
------------	---------------------------------------

5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	周辺は市街地が形成されており、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。
その他特記事項	—

6 評価結果

評価結果	<p>○事業実施</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none">・本路線は、近傍に高速道路のランプもあることから、広域移動を目的とした交通が多く、特に大型車が多い路線となっているが、現在、付近には道の駅や道路休憩所等の施設がなく、長距離移動のドライバーにとって休憩施設の必要性が高い。また、地域の高齢化が進む中、道の駅での農産物の供給が地元高齢者の生き甲斐にもなりコミュニティ形成の場となることから、地域の活性化のためにもその必要性は高くなっている。・本路線の沿道で大型物流施設の建設が進んでおり、H31 年度末には阪神高速大和川線の開通が予定されていることから、更なる交通量の増加が予想されるため、道路交通の安全性の向上を図る必要性があることから『事業実施』とする。
------	--

平成28年度 事前評価 一般府道大阪羽曳野線 道路休憩施設整備事業

