

平成 28 年度 事前評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道大堀堺線（都市計画道路 堺港大堀線）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 06-6944-9276）	
事業箇所	松原市天美我堂7丁目～天美我堂6丁目	
事業目的	<p>本事業区間は、堺市と松原市を結ぶ幹線道路のため自動車交通量が多く、かつ、地下鉄北花田駅への通勤・通学の歩行者・自転車に多く利用されているが、現道の大堀堺線は歩道も無く、幅員も6m程度と狭隘である。</p> <p>また、本事業区間西側では、近鉄南大阪線と立体交差する都市計画道路堺港大堀線の新設区間が整備中であり、この区間が整備されれば、堺大和高田線のバイパス、東西アクセス道路となり、更なる交通量の増加が想定される。このため、当該区間を都市計画道路の幅員に拡張し、歩道新設及び車道拡張をすることにより、歩行者・自転車の安全確保を目的とする。</p>	
事業内容	<p>【歩道新設及び車道拡張】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延長：220m ・自転車歩行者道新設（幅員：4.0m） ・車道拡張（幅員：5.5m ⇒ 8.0m） 	
事業費	<p>全体事業費：約 4.8 億円〔国：2.7 億円、府：2.1 億円〕</p> <p>（内訳） 調査費等 約 0.1 億円 用地費 約 3.8 億円 工事費 約 0.9 億円</p>	
	<p>【事業費の積算根拠】</p> <p>事業費は積み上げにより算出</p>	<p>【事業費の積算根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設工 約 0.4 億円 ・舗装工 約 0.5 億円
事業費の変動要因	地権者への用地費、補償費の算定については、概算額で計上しており、今後の調査により変動する可能性がある。	
維持管理費	57.8 万円／年（1,700 千円/km・年 過去5年府内実績より算出）	
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	大阪府都市整備中期計画（案）（H28.3改訂）
優先度	<p>・本事業区間西側において、現在事業中で平成30年春に開通予定である都市計画道路堺港大堀線の新設区間と連続的な歩道整備を進めることにより、歩行者の安全確保及び円滑な交通流への効果が高い。</p> <p>以上のことから、早急な歩道新設及び車道拡張が必要なため優先度は高い。</p>
事業を巡る社会経済情勢等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年春：都市計画道路堺港大堀線の新設区間が供用開始予定 ・本事業区間（市境界～大阪狭山線）の現況交通量（H22 センサス） 8,337 台／日 ・既整備区間（R309～三宅中）の現況交通量（H22 センサス） 15,992 台／日

地元の協力体制等	地元連合町会及び地元市より交通安全対策要望がある。
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> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者交通量（H26.2.12） 315 人／12 時間 ・自転車交通量（H26.2.12） 950 台／12 時間 ・現況交通量（H22 センサス） 8,337 台／日〔大型混入率：13.8%〕 ・将来交通量 10,538 台／日〔大型混入率：15.1%〕
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><安全・安心> 歩車分離により歩行者の安全が確保される。</p> <p><活力> 駅アクセス（地下鉄 北花田駅）の利便性が向上する。</p> <p><快適性> 十分な幅員が確保された歩道等により快適性が向上する。</p> <p>【受益者】 道路利用者、沿道住民</p>

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	<p>平成 29～30 年度：設計、用地測量</p> <p>平成 30～32 年度：用地買収</p> <p>平成 32～33 年度：工事</p>
完成予定年度	平成 33 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	本箇所における歩行者、自転車の安全確保のためには、歩道の設置及び車道拡張が最善策であり代替案は無い。
------------	--

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無い。
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> <p>本事業区間は、堺市と松原市を結ぶ幹線道路のため自動車交通量が多く、かつ、地下鉄北花田駅への通勤・通学の歩行者・自転車に多く利用されているが、現道の大堀堺線は歩道も無く幅員も狭隘である。</p> <p>また、本事業区間西側において、現在事業中の近鉄南大阪線と立体交差する都市計画道路堺港大堀線の新設区間が、平成30年春には堺大和高田線のバイパスとして東西アクセス道路として開通予定であり、更なる交通量の増加が想定される。このため、歩道新設及び車道拡幅をすることにより、歩行者の安全確保及び円滑な交通流への効果が高い。</p>
------	--

平成28年度 事前評価 一般府道大堀堺線(都市計画道路 堺港大堀線)交通安全施設等整備事業

