

事前評価調書（事業費 10 億円以上）

会議終了後の再報告資料

事業名	都市計画道路三国塚口線																								
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	豊中市庄内西町5丁目～庄内栄町5丁目（国道176号交差点～府道大阪池田線交差点）																								
目的	<p>【現況と課題】 都市計画道路三国塚口線は、豊中市の庄内地区を東西に貫き、国道176号から兵庫県境の旧猪名川までを結ぶ延長約1.5kmの幹線道路である。 兵庫県側の山手幹線は、平成22年10月に全線整備されており、三国塚口線と接続することにより国道2号、国道43号を補完する阪神間の交通ネットワークの強化につながるもので、事業全体としては、将来の府県間部を含めた計画としている。今回の建設事業事前評価は、府県間部の整備を前提に、兵庫県側からの流入交通に対応するために、まずは、国道176号から府道大阪池田線間を整備するものである。 当該区間(国道176号との阪急バス本社前交差点～府道大阪池田線との庄本交差点)は、現道の府道庄本牛立線が2車線で供用しており、この両端には、北大阪地域の南北方向の幹線道路である国道176号及び府道大阪池田線が接続しているため、南北幹線道路から相互に交通が流入し、連絡道路として交通需要が高まっている。</p> <p>【目的①：防災に資する道路整備】 庄内地区は、道路が狭隘なうえに、狭小宅地が多く、老朽化した木造住宅が高密度に建ち並んでおり、大規模地震時や大火時には、大きな被害が想定される密集市街地であるため、避難路や延焼遮断帯の機能を有する防災環境軸として、また、広域緊急交通路である国道176号・府道大阪池田線を整備する道路として、当該区間の整備を行い、防災機能の向上を図る。</p> <p>【目的②：交通の円滑化と交通安全対策】 現道の府道庄本牛立線の交差点には右折レーンが無いことや、沿道の大型店舗や工場、業務用施設の利用車両、バスの乗降者待ちなどにより渋滞が生じており将来の兵庫県側との接続や周辺地域の渋滞緩和のため、4車線で整備を行い、交差点部において右折レーンを設置し、バス停を整備することにより、交通の円滑化を図る。また、沿道施設を利用する歩行者や自転車も多く、一部で歩道が未整備や狭隘な箇所では、車道上を通行する歩行者や自転車が危険な状況であることから、自歩道を整備することにより、安全・快適な歩行空間を形成する。</p>																								
内容	道路拡幅工： 延長L=1.0km 幅員W=27.0m 4車線道路 道路区分： 第4種第1級																								
事業費	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>費用（億円）</th> <th>備</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>77.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">内訳</td> <td>調査費等</td> <td>1.0</td> <td>測量費及び設計委託費</td> </tr> <tr> <td>用地費</td> <td>26.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>補償費</td> <td>30.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>16.7</td> <td>道路築造工事及び電線共同溝築造</td> </tr> <tr> <td>事務費</td> <td>3.3</td> <td>旅費・庁費・人件費・雑費等</td> </tr> </tbody> </table>				費用（億円）	備	事業費	77.8		内訳	調査費等	1.0	測量費及び設計委託費	用地費	26.0		補償費	30.8		工事費	16.7	道路築造工事及び電線共同溝築造	事務費	3.3	旅費・庁費・人件費・雑費等
	費用（億円）	備																							
事業費	77.8																								
内訳	調査費等	1.0	測量費及び設計委託費																						
	用地費	26.0																							
	補償費	30.8																							
	工事費	16.7	道路築造工事及び電線共同溝築造																						
	事務費	3.3	旅費・庁費・人件費・雑費等																						

	<p>【事業費の積算根拠】 予備設計により、線形、断面等を設定し、数量を算出。事業費は積み上げにより算出。</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <table border="1"> <tr> <td>道路築造工事</td> <td>11.6億円</td> </tr> <tr> <td>電線共同溝築造工事</td> <td>5.1億円</td> </tr> </table>	道路築造工事	11.6億円	電線共同溝築造工事	5.1億円					
道路築造工事	11.6億円										
電線共同溝築造工事	5.1億円										
事業費の変動要因	<p>【他事業者との協議状況】 特になし</p> <p>【今後の事業費変動要因の予測】 沿道には、大型店舗や工場、業務用施設が立地している。地権者への補償費の算定については概算額で計上しており、具体的な補償費は今後、詳細な調査により確定することから変動する可能性がある。</p>										
維持管理費	550万円/年（大阪府内の道路維持管理実績：500万円/km・年）										
関連事業	豊中市施行 都市計画道路穂積菰江線 2車線 ・計画延長L=約2,300m、供用済延長L=約1,600m ・三国塚口線交差点は平成24年度末供用予定										
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）平成24年3月 街路整備事業として位置付け										
事業をめぐる社会経済情勢等	<p>○周辺道路の整備状況 三国塚口線は、平成7年の阪神・淡路大震災における教訓を踏まえ、災害に強いまちづくりを進めることや、渋滞緩和、交通安全等に配慮した地域における東西方向の幹線道路として、平成8年に国道176号から府道大阪池田線間を2車線から4車線、幅員を16mから27mに都市計画変更を行った。平成20年度には豊中市が施行する都市計画道路穂積菰江線との交差部分の約220mを事業化し、平成24年度末に暫定2車線にて供用開始予定である。 また、兵庫県域では、山手幹線が平成22年10月に全線供用しており、三国塚口線との早期接続が求められている。 さらに、大阪市域では都市計画道路庄内新庄線の整備が三国東地区土地区画整理事業において進められており、将来、大阪市境の神崎川から国道176号までの未都市計画区間と接続することにより、さらなる交通ネットワークの強化が見込める。</p> <p>○都市計画変更 ・変更内容… ○車線数：2車線⇒4車線に変更 ○幅員：W=16m⇒W=27mに変更 ・経緯… 平成8年2月 地元説明会（3回実施） 平成8年7月 都市計画変更告示</p> <p>○現道の状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>年度</th> <th>交 量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>府道 庄本牛立線</td> <td>平成22年</td> <td>12,498台/日（-10%）</td> </tr> <tr> <td>（豊中市大黒町1丁目）</td> <td>平成17年</td> <td>14,005台/日</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ピーク時には400m以上の渋滞が発生 ・交通事故発生件数 55件（平成21年から平成23年の3年間）</p>		路線名	年度	交 量	府道 庄本牛立線	平成22年	12,498台/日（-10%）	（豊中市大黒町1丁目）	平成17年	14,005台/日
路線名	年度	交 量									
府道 庄本牛立線	平成22年	12,498台/日（-10%）									
（豊中市大黒町1丁目）	平成17年	14,005台/日									

地元の協力体制等	国、兵庫県、地元市で構成する連絡調整会議を平成16年度より継続して開催し、協議調整をすすめており、府・市が連携・協力し事業を推進していく。
事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○走行時間短縮 ○走行経費減少 ○交通事故減少 <p>当該区間（1.0km）の費用便益分析</p> <p>[分析結果]</p> <p>$B/C = 5.67$ $B = 350.4$億円 $C = 61.8$億円</p> <p>[算出方法]</p> <p>国道交通省「費用便益マニュアル（平成20年11月）」により算出 ※総便益及び総費用は基準年（平成24年）における現在価値で算出している。 社会的割引率は年4%、全線供用開始は平成35年、費用便益の算定期間は供用開始から50年としている。 ※総費用＝事業費＋維持管理費</p> <p>[受益者]</p> <p>地域住民・道路利用者</p> <p>【参考】府県間部を含めた全区間（1.5km）の費用便益分析</p> <p>[分析結果]</p> <p>$B/C = 2.09$ $B = 202.7$億円 $C = 96.9$億円</p>
定性的分析	<p>[効果項目]</p> <p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大火発生時の延焼遮断機能の向上、避難路の確保 ・災害発生時の広域緊急交通路の補完機能 ・バリアフリー基準に沿った歩道整備 ・電線類の地中化による安全・快適な歩行空間の創出 ・交通事故減少
事業段階ごとの進捗予定と効果	<p>○当該区間整備（1.0km）を一度に着手すると、一定区間の用地買収が完了するまで長期間を要し、工事着手ができない。このため、早期の事業効果が発揮できるよう、区間を4分割して集中的に整備を進める。</p> <p>整備順序（案）</p> <p>[事業中]（都）穂積菰江線交差部（現在事業中区間）</p> <p>[1]（都）阪急西側線～府道大阪池田線</p> <p>[2] 国道176号～（都）穂積菰江線交差部</p> <p>[3]（都）穂積菰江線交差部～（都）阪急西側線</p>
完成予定年度	平成35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。また、密集市街地対策も兼ねていることから、当該区域での施行が必要。</p> <p>② 歩道拡幅…将来の山手幹線との接続には都市計画幅員での4車線整備が必要であり、歩道拡幅だけでは流入交通に対応できない。</p> <p>以上により、現計画が望ましい</p>
自然環境等への影響とその対策	<p>○自然環境…本事業は、既存市街地を通過する道路であり、植樹帯の整備により緑を創出します。</p> <p>○騒音…広幅員の歩道や植樹帯の整備により、発生源からの減衰が大きくなる。さらに、低騒音の舗装の採用により低減効果が期待できる。</p> <p>○振動…広幅員の歩道を整備することにより、発生源からの減衰が大きくなる。また、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を軽減。</p> <p>○大気汚染…渋滞緩和による排気ガス等の低減効果も期待されることから、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	<p>事業評価の内容について、各専門家から次のような意見等があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間だけでなく、府県間部を整備してこそ事業効果が発揮されると考えられるため、全区間（1.5km）での費用便益分析も確認すべき。 ・密集市街地対策を課題とされているが、現地は都市計画制限により一定の空間は確保されているように見えるので、事業の効果とするのか確認すべき。 ・代替手法との比較検討で、交通安全対策として、歩道整備のみで十分と誤解されないようにすべき。 ・費用便益分析の感度分析で「交通量の変動」としているが、便益を単純に増減しているだけなので、表現を改めるべき。
意見等への対応	<p>専門家の意見を尊重し、道路整備を進めていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価調書に追記、修正を行うとともに参考資料を添付した。 ・府県間部を含めた全区間（1.5km）で費用便益分析を行った。 <p>（【参考】$B/C = 2.09$）</p>

対応方針	<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、地域の防災機能の向上や交通の円滑化、交通安全性の向上が図れることから、事業を実施する。</p>
------	--