

平成 27 年度 再々評価調書

1 事業概要

| | | |
|-------------------------------|--|--|
| 事業名 | 主要地方道大阪中央環状線鳥飼大橋（北行）架替事業 | |
| 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 | 守口市大庭町～摂津市鳥飼和道 | |
| 再々評価理由 | 再評価後 5 年間に経過した時点で継続中 | |
| 事業目的 | 府道大阪中央環状線の淀川に架かる鳥飼大橋（北行）は、完成後ほぼ半世紀が過ぎ、近年の交通量増加や車両大型化等により老朽化が進行している。十分な耐震性を有しておらず、慢性的な交通渋滞が生じているなどの緊急課題も抱えている。 本事業では、抜本的対策として車線拡幅を含む旧橋の架替えを行い、耐震性の確保及び慢性的な交通渋滞の解消を図るものである。 | |
| 事業内容 | 事業延長: 950m 橋梁架替 延長: 554m 幅員: 16.25m ・車道: 3 車線 (3.25m×3) ・自転車歩行者道: 片側 (4.5m) | |
| 事業費 () 内の数値は 前回評価時点のもの | 全体事業費: 約 106 億円 (約 122 億円) [国: 58.3 億円、府: 47.7 億円] (内訳) 調査費等 約 4 億円 (約 4 億) 用地費 約 - 億円 (約 - 億) 工事費 約 102 億円 (約 118 億) | 【工事費の内訳】 ・橋梁設置工約 70 億円 (約 70 億円) ・旧橋撤去工約 14 億円 (約 30 億円) ・附帯工 約 18 億円 (約 18 億円) |
| 事業費の変更理由 | 【事業費変動要因の状況】 ・工事費 旧橋撤去について、河川管理者と詳細協議した結果、撤去工法がより安価な工法に変更となり減額となった。 | |
| 維持管理費 | 約 950 万円/年 (道路部: 33 万円/千m ² ・年 (過去 5 年実績より算出)) 橋梁部: 440 万円/年 (点検費、塗装費含む) | |

2 事業の必要性等に関する視点

| | 【計画時点 H13】 | 【再評価時点 H22】 | 【再々評価時点 H27】 | 【変動要因の分析】 |
|--------------------------------------|---|--|---|---|
| 事業を巡る社会 経済情勢等の変化 | 近年の交通量増大や車両大型化により耐荷力不足であり、土木構造物耐震検討 (H7) において「架け替えが必要」との結論を得ている。また、慢性的な交通渋滞を発生している。 【渋滞指標】 鳥飼大橋 ・自動車交通量: 63,006 台/12 時間 (H11 年センサス) | 平成 22 年 2 月 28 日に新橋 (車道 3 車線) の供用開始。撤去工事は、平成 23 年度より着手予定。 【渋滞指標】 鳥飼大橋 ・自動車交通量: 62,701 台/12 時間 (H22.6 実測) | 撤去工事は平成 24 年度より着手。 【渋滞指標】 鳥飼大橋 ・自動車交通量: 61,262 台/12 時間 (H22 年センサス) | 財政再建プログラム (案) による公共事業費削減の影響でペースダウンした。 概ね変化なし。 |
| 地元等の 協力体制等 | 地元市等から早期整備要望がなされている。 | | | |
| | 【計画時点 H13】 | 【再評価時点 H22】 | 【再々評価時点 H27】 | 【変動要因の分析】 |
| 事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標> | 【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=1.93 B=222 億円 C=115 億円 【算出方法】 「道路投資の評価に関する指針(案)」により算出。 【受益者】 ・道路利用者 | 【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=2.08 B=239 億円 C=115 億円 【算出方法】 国土交通省「費用便益分析マニュアル (平成 20 年 11 月)」 【受益者】 ・道路利用者 | 【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=1.87 B=229.0 億円 C=122.6 億円 【算出方法】 国土交通省「費用便益分析マニュアル (平成 20 年 11 月)」 【受益者】 ・道路利用者 ・沿道住民 | 完成予定年度 (H27 →H31)、事業費、評価基準年次 (H22 →H27) の変更により便益・費用に変動が生じている。 |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| 事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性) | 【安全・安心】 ・自歩道設置による歩行者、自転車の安全確保 【活力】 ・物流効率化の支援 【快適性】 ・渋滞緩和による、定時性の確保 ・十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 【受益者】 ・道路利用者 ・沿道住民 | | | — |
| 事業の進捗状況 <経過> ①事業採択年度 ② 業着工年度 ③ 完成予定年度 | ①平成 13 年度 ②平成 14 年度 ③平成 25 年度 | ①平成 13 年度 ②平成 14 年度 ③平成 27 年度 | ①平成 13 年度 ②平成 14 年度 ③平成 31 年度 | 財政再建プログラム(案)による公共事業費削減の影響でペースダウンして整備しているため延伸。 |
| <進捗状況> | — | ・全体 64% (78 億円/122 億円) ・用地 - % (- 億円/ - 億円) ・工事 63% (75 億円/118 億円) | ・全体 82% (87 億円/106 億円) ・用地 - % (- 億円/ - 億円) ・工事 81% (83 億円/102 億円) | — |
| 事業の必要性等に関する視点における判定(案) | ・必要性に変化はないため、事業を継続する。 | | | |

3 事業の進捗の見込みの視点

| | |
|-----------------------|--|
| 事業の進捗の見込みの視点における判定(案) | ・平成 21 年度に鳥飼大橋(北行)の車道は 3 車線供用済みである。 ・平成 28 年度に旧橋の橋脚(2 基)撤去が完了予定、また、自転車歩行者道部の施工を開始し平成 31 年度には完了予定であることから事業を継続する。 |
|-----------------------|--|

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

| | |
|------------------------------|--|
| コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点における判定(案) | ・平成 21 年度に車道は 3 車線供用済みであり、旧橋の橋脚撤去及び自転車歩行者道部の施工を残すのみであることから、代替案立案の余地はないため事業を継続する。 |
|------------------------------|--|

5 特記事項

| | |
|-----------------------|---|
| 自然環境等への影響とその対策 | ・既存市街地における架替工事であり、新たに自然環境に与える影響は無い。 ・渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。 |
| 前回評価時の意見具申(付帯意見)と府の対応 | — |
| その他 | 【上位計画】 ・大阪府都市整備中期計画(案) H24.3 |

6 対応方針(原案)

| | |
|----------|---|
| 対応方針(原案) | ○事業継続 <判断の理由> ・公共事業費削減の影響で、完成予定が 4 年遅れの平成 31 年度となる見込みであるが、必要性に変化はないことから事業を継続する。 |
|----------|---|

平成27年度 再々評価 (主要地方道大阪中央環状線鳥飼大橋(北行)架替事業)

