

平成 26 年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	街路事業 都市計画道路 松之浜駅前通り線		
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	泉大津市松之浜町 1 丁目～曾根町 3 丁目地内		
再々評価理由	再々評価後 5 年を経過した時点で継続中		
目的	本事業は、一般府道堺阪南線から都市計画道路南海中央線を結ぶ地域内幹線道路であり、通学路にも指定されている。このため、泉大津市中心部における交通渋滞と交通安全対策を目的とし、現道拡幅整備を行うものである。また、本事業と一体的に整備する南海本線連続立体交差事業とあわせ、本地域のまちづくりに寄与するものである。		
内容	延長 L=940.0m I 期区間：府道堺阪南線～都 助松式内線 L=410m II 期区間：都 助松式内線～都 南海中央線 L=530m  (現況) ・幅員：W=5.0m ・歩道なし	(計画) ・幅員：W=16.0m ・両側歩道	
事業費 ( ) 内の数値は 前回評価時点のもの	全体事業費：約 59 億円 (約 59 億円) (内訳) 調査費等約 2 億円 (約 2 億円) 用地費 約 51 億円 (約 51 億円)  工事費 約 6 億円 (約 6 億円)	【工事費の内訳】 道路拡幅・歩道設置 約 6 億円 (約 6 億円)	
事業費の変更理由	【事業費変動要因の状況】 特になし 【他事業者との協議状況】 特になし		
維持管理費	5.0 百万円／年・km		

2 事業の必要性等に関する視点

	【事前評価時点 H7】	【再評価時点 H16】	【再々評価時点 H21】	【再々々評価時 点 H26】	【変動要因の分 析】
事業を巡る社会 経済情勢等の変 化	(現道) ●泉大津美原線 【24 時間交通量】 (H 6) 4,675 台	(現道) ●泉大津美原線 【24 時間交通量】 (H 6) 4,675 台 (H 9) 14,268 台 (H 1 1)14,580 台	(現道) ●泉大津美原線 【24 時間交通量】 (H 9)14,268 台 (H11)14,580 台 (H17) 11,690 台	(現道) ●泉大津美原線 【24 時間交通量】 (H 9)14,268 台 (H11)14,580 台 (H17) 11,690 台 (H22) 10,864 台	交通量は若干減少 意向にあるが、依然 として交通量は 1 万台上回り交通量 は多い。
	(周辺道路の状況) ●富田林泉大津線 【24 時間交通量】 (H 6) 12,389 台	(周辺道路の状況) ●富田林泉大津線 【24 時間交通量】 (H 6) 12,389 台 (H 9) 15,260 台 (H 1 1)15,124 台	(周辺道路の状況) ●富田林泉大津線 【24 時間交通量】 (H 9)15,260 台 (H11)15,124 台 (H17)15,044 台	(周辺道路の状況) ●富田林泉大津線 【24 時間交通量】 (H 9)15,260 台 (H11)15,124 台 (H17)15,044 台 (H22)13,838 台	交通量は若干減少 意向にあるが、依然 として交通量は 1 万台上回り交通量 は多い。
地元等の 協力体制等	地権者や地元市町村（泉大津市）から、早期整備の要望がある				

	【事前評価時点 H7 評価なし】	【再評価時点 H16】	【再々評価時点 H21】	【再々々評価時点 H26】	【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＞	事前評価時点では費用便益の分析手法が確立しておらず、算出できず。	【分析結果】 ・ B/C=4.3 B=269 億円 C=63 億円  【算出方法】 費用便益分析マニュアル（国土交通省平成 15 年 8 月）  【受益者】 道路利用者	【分析結果】 ・ B/C=1.3 B=87 億円 C=67 億円 ※費用及び便益は、供用開始を H26 年度として算出  【算出方法】 費用便益分析マニュアル（国土交通省平成 20 年 11 月）  【受益者】 道路利用者	【分析結果】 ・ B/C=1.3 B=99 億円 C=76 億円 ※費用及び便益は、供用開始を H27 年度として算出  【算出方法】 費用便益分析マニュアル（国土交通省平成 20 年 11 月）  【受益者】 道路利用者	—
事業効果の定性的分析 （安心・安全、活力、快適性等の有効性）	<b>【効果項目】</b> ＜活力＞ ・ 渋滞緩和による走行性の向上、定時性の確保 ＜快適性＞ ・ 通行性の向上 ＜安全・安心＞ ・ 歩車分離を図ることにより、歩行者・自転車等の安全を確保 <b>【受益者】</b> 沿道住民、道路利用者				
事業の進捗状況 ＜経過＞ ①事業採択年度 ②事業着工年度 ③完成予定年度	① 平成 7 年度 ② 平成 7 年度 ③ 平成 13 年度	①平成 7 年度 ②平成 7 年度 ③平成 18 年度	①平成 7 年度 ②平成 7 年度 ③ 未定	①平成 7 年度 ②平成 7 年度 ③平成 27 年度	—
＜進捗状況＞		・ 用地 51% ・ 工事 25%	・ 全体 73% (43 億円/59 億円) ・ 用地 74% (38 億円/51 億円) ・ 工事等 57% (5 億円/8 億円)	・ 全体 85% (50 億円/59 億円) ・ 用地 84% (43 億円/51 億円) ・ 工事等 88% (7 億円/8 億円)	—
事業の必要性等に関する視点における判定（案）	・ 本事業は、南海本線の連続立体交差事業と一体となって、道路の拡幅、歩道整備を行うものであり、交通渋滞緩和と交通安全確保という必要性に変化はない。				

### 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）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ I 期期間については、未買収地 1 筆を除いて H24 年 12 月に供用。</li> <li>・ II 期期間については、多くの買取申出があり用地取得が進捗。現在全体進捗率が 85% である。</li> <li>・ なお、南海本線連続立体交差事業（泉大津市）は H24 年に高架化切替済。</li> </ul>
-----------------------	---

### 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）	・ I 期期間は既に供用を開始しており、また。事業進捗率が 85% であることから、代替案立案は非効率である。
------------------------------	---

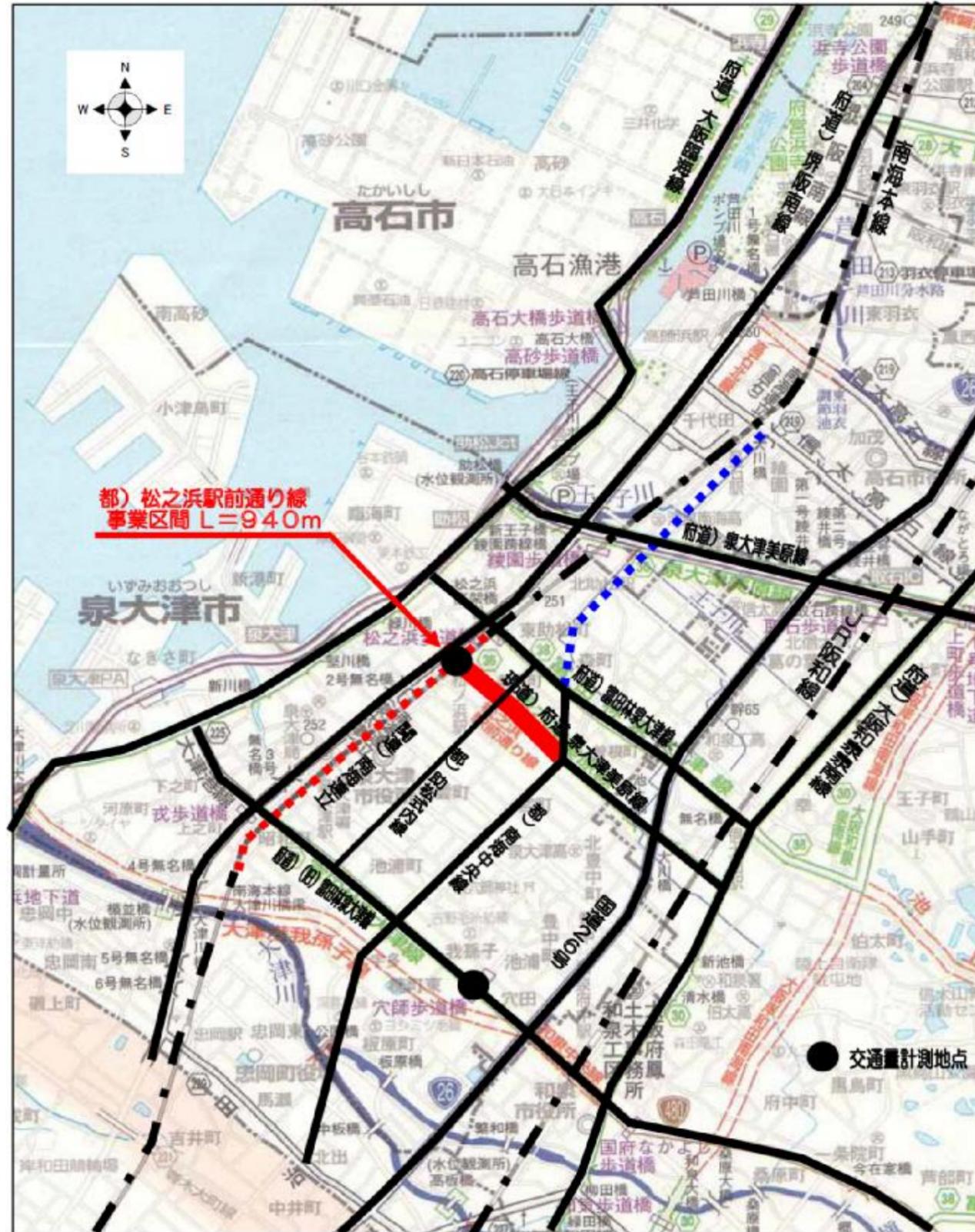
### 5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の整備により、旅行速度が向上し、二酸化炭素排出量が削減。</li> <li>・ 植樹帯の設置により緑の確保に努める。</li> </ul>
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
その他	<b>【上位計画】</b> 大阪府都市整備中期計画（案）H24. 3 <b>【関連事業】</b> 南海本線連続立体交差事業（泉大津）

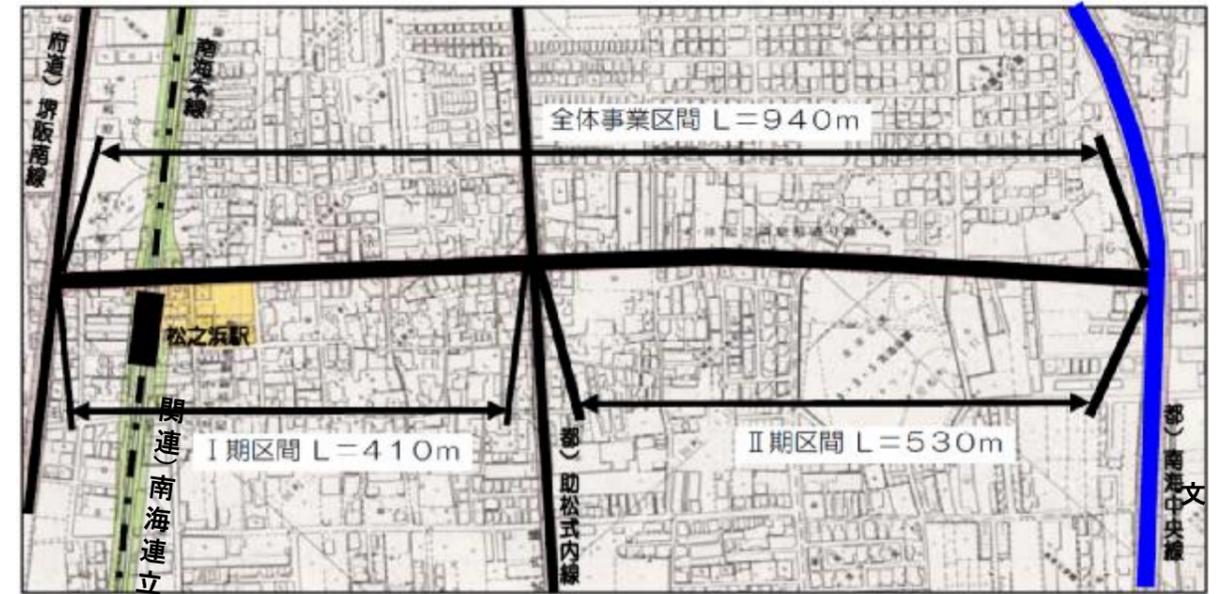
### 6 評価結果

評価結果	○継続 ＜判断の理由＞ ・ 事業進捗率が 85% であり、事業の必要性に変化はないため、継続する。
------	---

事業箇所図



平面図



断面図

