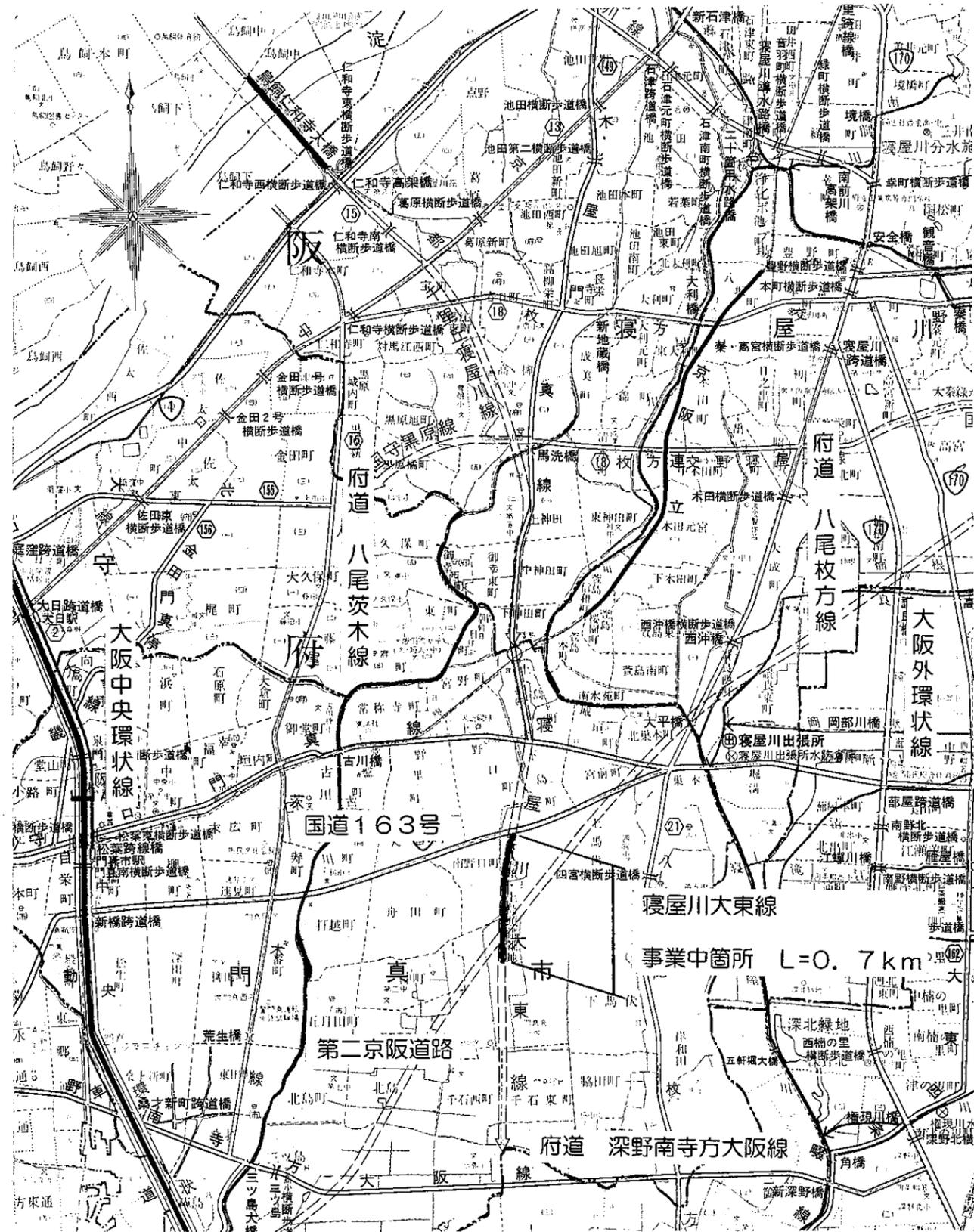


## 事後評価点検表

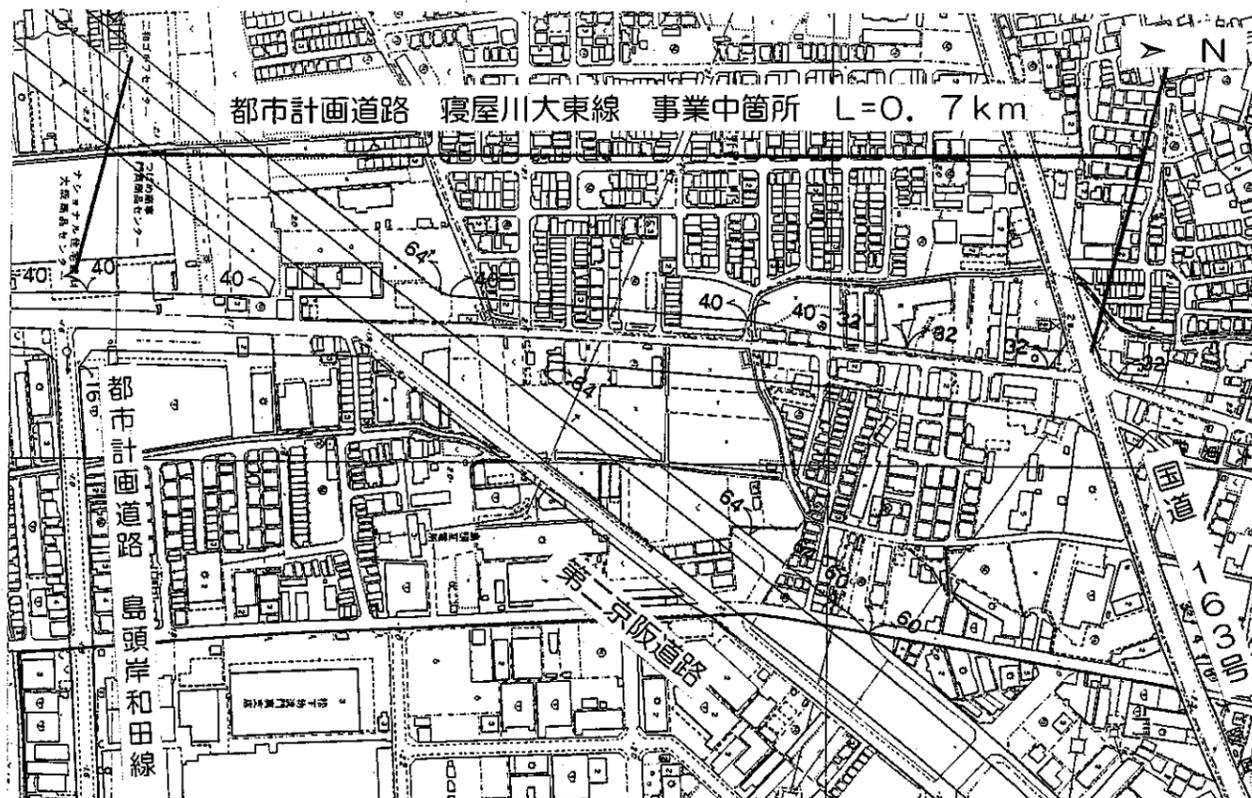
|                     |   |
|---------------------|---|
| 事業名                 | 都市計画道路 寝屋川大東線整備事業   |
| 担当部署                | 都市整備部交通道路室道路整備課街路建設グループ (連絡先 06-6994-9280)  |
| 事業箇所                | 門真市南野口町、大字下島頭及び大字上島頭地内  |
| 内容                  | 門真市域の南北の幹線道路であり、レインボー計画 21 において、渋滞が激しい大阪中央環状線と大阪外環状線を補完するための新環状ラインを形成する路線の一つと位置づけられている。また、第二京阪道路へのアクセス機能も担う。  |
| 関連事業とその現状           | 関連事業の第二京阪道路については平成 21 年度に全線開通している。  |
| 社会経済情勢の変化           | <p>【整備路線の交通量】<br/>府道八尾茨木線 交通量：9,199 台/日 混雑度：0.75(H22 センサス)</p> <p>【交通量の変化】 府道八尾枚方線<br/>最終評価時 19,401 台/日(H11 センサス)<br/>完成時 15,932 台/日(H22 センサス)</p> <p>【混雑度の変化】<br/>最終評価時 1.65(H11 センサス)<br/>完成時 1.27(H22 センサス)</p>  |
| 事業実施による自然環境の変化      | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の整備により旅行速度が向上し、CO2の排出量が削減される。</li> <li>連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</li> </ul>  |
| 最終評価時の意見<br>具申と府の対応 | <p>【最終評価時の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>再評価対象事業として審議した街路事業の寝屋川大東線については、審議の結果、事業の必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、「事業継続は妥当」と判断する。</li> <li>本委員会において重点的に審議を行った「寝屋川大東線」については、用地買収が予定よりも遅れているものの、今後地元の協力を得られる見通しであることを確認した。</li> <li>審議に際しては、今回、説明のあった大阪府都市基盤整備中期計画（案）における位置付けなど、事業の優先性について明確な説明に努めること。</li> <li>道路整備に際しては、ライフサイクルコスト低減をめざした効率的な維持管理、景観形成地区における景観形成方針なども踏まえた環境・景観との調和、歩道の段差解消などによるバリアフリー化などに配慮していくこと。</li> </ul> <p>【府の対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>街路事業の寝屋川大東線については、『事業継続』とする。</li> <li>大阪府都市基盤整備中期計画（案）における位置付けを踏まえつつ、事業の優先性を明らかにするよう努める。</li> <li>効率的な維持管理、環境・景観との調和、バリアフリー化などに配慮していく。</li> </ul> |

|                                  | 【最終評価時点 H14】  | 【完了時点 H19】   | 【分析】                |
|----------------------------------|---|--|---------------------|
| 事業費                              | 75 億円   | 72 億円  | 事業費に特に大きな変化なし       |
| ①事業期間<br>②採択年度<br>③着工年度<br>④完成年度 | ② 14 年<br>③ 平成 5 年度<br>④ 平成 5 年度<br>⑤ 平成 19 年度  | ① 14 年<br>②平成 5 年度<br>③平成 5 年度<br>④平成 19 年度  | 予定通り完成              |
| 定量的効果<br>(費用便益分析等)               | <p>【評価項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行費用減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=9.5</li> <li>B=約 752.4 億円</li> <li>C=約 79.4 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <p>街路事業における費用便益分析マニュアル（案）（建設省都市局街路課作成）により算出</p> <p>【受益者】<br/>道路利用者、府民など</p> | <p>【評価項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行費用減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=10.7</li> <li>B=約 752.4 億円</li> <li>C=約 70.0 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <p>街路事業における費用便益分析マニュアル（案）（建設省都市局街路課作成）により算出</p> <p>【受益者】<br/>道路利用者、府民など</p> | 工事費の減により B/C があがった。 |
| 定性的効果                            | <p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間確保によるライフライン導入区間の確保</li> <li>歩車分離による交通安全機能の向上</li> </ul> <p>【受益者】<br/>地域住民、道路利用者、就労者</p>  | <p>【効果項目】<br/>同左</p> <p>【受益者】<br/>同左</p>   | ・所期の目的を達している。       |
| その他特記事項                          | 第二京阪道路との交差については、平成 21 年度末に供用。   |  |                     |
| 評価結果                             | 平成 19 年度に供用しており、供用後の交通量は H22 年センサスで 9,199 台/日で、平行する八尾枚方線の交通量は、19,401 台/日 (H11 センサス) から 15,932 台/日 (H22 センサス) に減少しており、周辺地域の交通円滑化に寄与している。また、自然環境への配慮については、街路樹の配置により、緑の回復に努めた。   |  |                     |
| 今後の同種事業に対する改善措置等                 | なし  |  |                     |

# 事業箇所図



# 平面図



# 断面図

