

事前評価調書

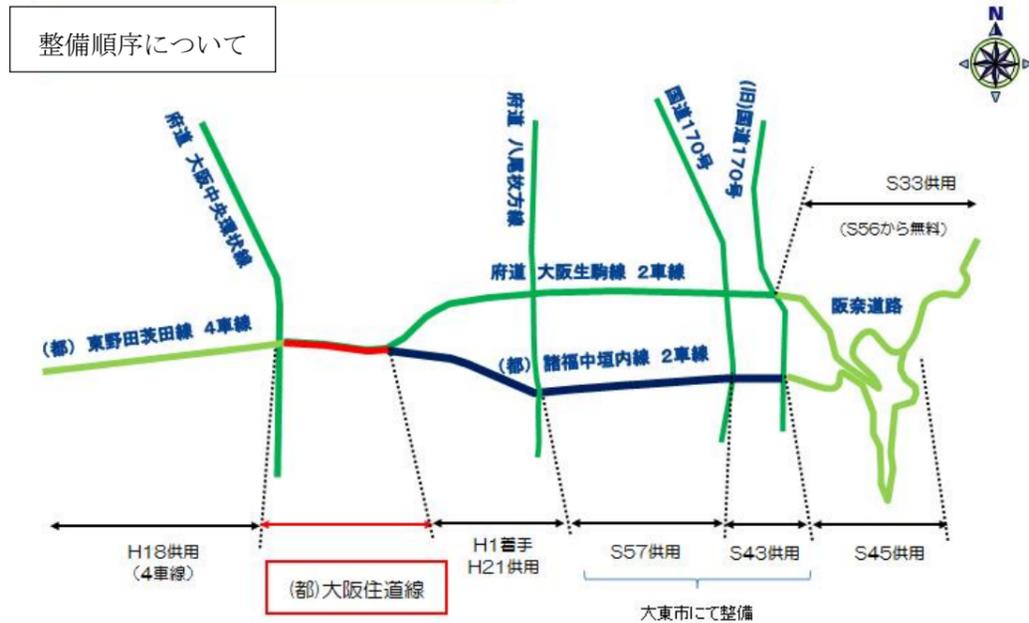
事業名	都市計画道路大阪住道線																								
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 街路建設グループ（連絡先 06-6944-9280）																								
事業箇所	大東市諸福8丁目～大東市諸福1丁目（諸福西交差点～諸福郵便局前西交差点）																								
目的	<p>【現況と課題】 都市計画道路大阪住道線の当該区間（主要地方道大阪中央環状線との諸福西交差点～都市計画道路諸福中垣内線との諸福郵便局前西交差点）は現在2車線で供用中であるが、当該区間の東側は本路線に加えて2車線の都市計画道路諸福中垣内線が合流し、大阪中央環状線を挟んで西側は4車線の都市計画道路東野田茨田線と接続していることから、当該区間がボトルネックとなっており、慢性的な交通渋滞が発生している。</p> <p>【目的①：交通渋滞の緩和】 上り下り両方向とも日中は恒常的に渋滞が発生しており、特に下り(奈良方面行き)では、大阪中央環状線の交差点部で大阪市内側だけでなく、大阪中央環状線の南北方向にも長い渋滞がのびており、ピーク時には一回の信号で、交差点を通過しきれない状況となっている。本事業により必要な車線数を確保することにより、渋滞を緩和し、交差道路を含めた周辺道路交通の円滑化を図る。</p> <p>【目的②：緊急交通路としての機能強化】 大阪住道線の現道である大阪生駒線は広域緊急交通路に指定されている。広域緊急交通路は、災害発生時に救助・救急、医療、消火並びに緊急物資の供給を迅速かつ的確に実施するため、大阪府地域防災計画で位置づけており、災害時には一般車両を規制し、緊急車両等の専用道路とするもの。大阪生駒線(諸福中垣内線を含む)で4車線となっていない区間は当該区間のみであり、車線数を増加するとともに電線類を地中化することにより災害時の迅速な緊急交通路の機能向上を図ることができる。</p> <p>【目的③：良好な歩行空間の形成】 大阪住道線の一部には、歩道が整備されていない箇所があり、車道部にはみ出して通行するなど歩行者や自転車の安全な通行に支障をきたしている。バリアフリー基準に沿った広幅員の歩道整備及び電線類の地中化により、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=0.9km 幅員W=25.0m 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</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>46.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">内訳</td> <td>調査費等(億円)</td> <td>1.9</td> <td>測量費及び設計委託費</td> </tr> <tr> <td>用地費(億円)</td> <td>9.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>補償費(億円)</td> <td>20.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事費(億円)</td> <td>12.8</td> <td>道路築造工事及び電線共同溝築造</td> </tr> <tr> <td>事務費(億円)</td> <td>2.0</td> <td>旅費・庁費・人件費・雑費等</td> </tr> </tbody> </table>				費用	備考	事業費(億円)	46.1		内訳	調査費等(億円)	1.9	測量費及び設計委託費	用地費(億円)	9.2		補償費(億円)	20.2		工事費(億円)	12.8	道路築造工事及び電線共同溝築造	事務費(億円)	2.0	旅費・庁費・人件費・雑費等
	費用	備考																							
事業費(億円)	46.1																								
内訳	調査費等(億円)	1.9	測量費及び設計委託費																						
	用地費(億円)	9.2																							
	補償費(億円)	20.2																							
	工事費(億円)	12.8	道路築造工事及び電線共同溝築造																						
	事務費(億円)	2.0	旅費・庁費・人件費・雑費等																						

	【事業費の積算根拠】 予備設計により、線形・断面等を設定。これに基づき数量を計上し積み上げにより事業費を算出。	【工事費の内訳】 道路築造工事 3.8億円 電線共同溝築造工事 9.0億円
事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】 特になし 【今後の事業費変動要因の予測】 沿道には、大型工場や業務用ビル、大型店舗が立地している。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、具体の補償費は今後、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。	
維持管理費	450万円/年（過去5年間の実績：500万円/km・年）	
関連事業	H21.3 諸福中垣内線 全線供用 H21.3 大阪中央環状線交差点の右折レーン設置による改良工事	
上位計画等における位置付け	「大阪府都市基盤整備中期計画(案)H13.9(H17.3改定)」では、「H18～H22に着手する路線」として位置付け。	

事業をめぐる社会
経済情勢等

○周辺道路の整備状況

昭和 33 年に阪奈道路が供用し、昭和 45 年には阪奈道路の上り(大阪方向行き)が供用した。阪奈道路の整備にともない増加した交通量をさばくため、周辺の渋滞状況等も勘案し、東側から順次整備を進めた。平成 18 年には東野田茨田線が 4 車線化され、平成 21 年には諸福中垣内線が供用した。大阪府施工区間(大阪中央環状線～八尾枚方線)については、諸福中垣内線の整備着手後引き続き大阪住道線に着手する予定だったが、財政難のため着手が遅れ、ボトルネックを生み出す結果となった。



○現道の状況

路線名		年度	交 量
大阪生駒線 (大東市新田東本町)	24 時間 交通量	平成 22 年	29,386 台/24h(+34%)
		平成 17 年	21,788 台/24h
	12 時間 交通量	平成 22 年	20,990 台/12h(+44%)
		平成 17 年	14,525 台/12h

- ・ 諸福中垣内線の新設(H21.3 供用)後、交通量が大幅増加
- ・ H22 年の日中の時間当たり交通量は概ね 7 百台から千台で推移しており、上り下りでの大きなピーク差はなく、恒常的な渋滞が発生している。

○都市計画変更

- ・ 変更内容…渋滞を緩和し、利便性・安全性の向上を図るため、車線数及び幅員を 2 車線、W=18mから 4 車線、W=25mに変更
- ・ 経緯… 平成 22 年 7 月 地元説明会
平成 22 年 9 月 公聴会
平成 23 年 2 月 都市計画変更告示

	<p><まとめ></p> <p>大阪住道線の当該区間前後の東野田茨田線や諸福中垣内線が整備され、それらに伴い、現道の交通量も大幅に増加した。また、地元市等からも強い要望があり、昨年度、都市計画変更手続きが完了したことなど、事業環境も整っており事業を実施する段階に至っている。</p>
地元の協力体制等	<p>地元市も早期整備を要望しており、府・市が連携・協力し事業を推進。</p>
事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標>	<p><具体的な便益内容> 走行時間短縮・走行費用短縮・交通事故減少</p> <p><受益者> 地域住民・道路利用者</p> <p><費用便益比> B/C=2.41 総便益 B=85 億円 総費用 C=35 億円</p> <p><感度分析> 事業費が 50%増加した場合 B/C=1.62 交通量が 20%減少した場合 B/C=1.94 事業期間が 3 年伸びた場合 B/C=2.08</p> <p>※費用便益マニュアル(平成 20 年 11 月:国土交通省道路局、都市・地域整備局)により算出 ※総便益及び総費用は基準年(平成 23 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 37 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>
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本路線整備による事業地周辺道路の渋滞緩和 ・ 災害発生時の緊急輸送路、避難路の迅速な確保、機能向上 ・ バリアフリー基準に沿った歩道整備や電線類の地中化、十分な歩行空間の確保により、安全・快適な歩行空間の創出 ・ 渋滞を緩和することによる事故減少(H22 年度に発生した交通事故は約 36%が追突事故、約 21%が右折直進事故、そのうち 91%が原付、自動二輪関連で渋滞が原因の一つ)
事業段階ごとの進捗予定と効果	<p>全区間 900mの整備を一度に着手すると、完成までに長い期間を要する。早期の事業効果が発揮できるよう、分割して集中的に整備を進める。</p>
完成予定年度	平成 37 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。</p> <p>② 交差点改良…大阪中央環状線との交差点部で、平成 20 年度に交差点改良工事を実施。一定の効果はあったが、引き続き、慢性的な渋滞が発生。本区間には信号交差点が連続しており、それぞれの交差点について改良工事を実施した場合、右折レーンを設置し、必要な滞留長を確保すると、ほとんどの区間で拡幅が必要となり、整備効果は限定的。</p> <p>③ リバーシブルレーン…上り下りの交通量は各時間帯での差が少なくリバーシブルレーンの設置に適さない。</p> <p>以上より、現道拡幅以外の代替手法はない。</p>
自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境…本事業は、既存市街地を通過する道路であり、自然環境等への影響は少ない。 ・騒音…渋滞が緩和されることによる騒音低減効果が期待でき、また、低騒音の舗装の整備等を実施する予定。 ・振動…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。 ・大気汚染…渋滞の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。
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"> ・提出された資料と説明の範囲において、事業の必要性は理解できた。 ・評価調書がまとまりすぎているので、もう少し詳しく記載し、事業の必要性を論理的に明らかにして欲しい。 ・数ある課題箇所の中で、なぜこの区間を事業化するのか、しっかりと整理しておく必要がある。 ・交通事故の観点での評価をもう少し評価調書に取り上げてほしい。 ・早期事業効果発現の観点から、区間を分けて整備を進めていくと説明を受けたが、完成時期が遅ければ、それだけ得られる便益も減り、事業評価で想定している効果が得られないことになる。投資効果が発揮できるよう、しっかりとした取り組みを望む。 ・今回示されている個別事業の整備効果に加え、国道・府道・市道・高速道を問わず、計画されている道路ネットワーク全体の整備効果も示すべきではないか。具体的には、現在の道路ネットワークと将来道路ネットワークを対象に、現在のODと将来のODを用いてクロスオーバー比較してみてもどうか。
意見等への対応	<p>専門家の意見を尊重し、道路整備事業を進めていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価調書にデータなど追記するとともに参考資料を添付した。 ・区間毎に集中整備し事業効果を発現させながらも、全区間が早期に事業完了できるように努める。 ・将来の幹線道路ネットワーク全体の整備効果については、個別事業評価とは別に中長期計画にかかる検討の中で整理していく。

対応方針	<p>事業実施</p> <p><判断の理由></p> <p>本路線の整備により、ボトルネック状態を解消し、交通の円滑化や防災機能、交通安全性の向上が図れることから、事業を実施する。</p>
------	--