

平成 25 年度 再評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	都市計画道路 大和川線 街路事業 及び 関連街路事業（都市計画道路 堺松原線）	
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 06-6944-9280)	
事業箇所	大阪府松原天美西 8 丁目～三宅西 7 丁目	
再評価理由	事業採択後 10 年を経過した時点で継続中	
目的	<p>本路線は、松原市北部に位置し、大阪府道高速湾岸線と大阪府道高速松原線を結ぶ自動車専用道路で、都市構造の再編を促す大阪都市再生環状道路の一部を構成するものである。</p> <p>本路線の整備により阪神高速の環状線等都心部に集中する交通を分散させ、多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に改善し、また、大阪府南部地域において東西方向の道路機能向上を図り、地域の活性化社会経済活動の発展に寄与するものである。</p> <p>関連道路として、大和川線へのアクセス道路である堺松原線を一体的に整備する。</p>	
内容	<p>【大和川線】</p> <p>街路築造工</p> <p>延長: L=2.7km</p> <p>幅員: W=17.5m~72.5m(車線数: 4、歩道なし)</p>	<p>【堺松原線】</p> <p>街路築造工</p> <p>延長: L=2.1km</p> <p>幅員: W=38.0m~99.0m(車線数: 4、両側自歩道)</p>
事業費 () 内の数値は 計画時点(又は前回 評価時点)のもの	<p>【大和川線】</p> <p>全体事業費: 約 825 億円 (約 1,350 億円)</p> <p>(内訳) 調査費等約 30.0 億円 (約 70 億円)</p> <p>用地費 約 165.4 億円 (約 340 億円)</p> <p>工事費 約 629.6 億円 (約 940 億円)</p> <p>【工事費の内訳】 街路築造工事 413.9 億円</p>	<p>【堺松原線】</p> <p>全体事業費: 約 111 億円</p> <p>(内訳) 調査費等 約 4.1 億円</p> <p>用地費 約 5.4 億円</p> <p>工事費 約 101.5 億円</p> <p>【工事費の内訳】 街路築造工事 101.5 億円</p> <p>事前評価 (H16) は阪神高速道路公団民営化に伴う合併施事業費区分の見直し当時の想定事業。また、政令市移行前の堺市負担額も含まれる。</p>
事業費の変更理由	<p>【大和川線】</p> <p>【事業費変動要因の状況】</p> <p>堺市の政令市移行</p> <p>【他事業者との協議状況】</p> <p>堺市、阪神高速道路(株)</p>	<p>【堺松原線】</p> <p>【事業費変動要因の状況】</p> <p>—</p> <p>【他事業者との協議状況】</p> <p>—</p>
維持管理費	<p>【大和川線】</p> <p>1,163 億円</p> <p>阪神高速道路(株)算出</p> <p>9.7 km、50 年間の単純合計額</p>	<p>【堺松原線】</p> <p>5.0 百万円/年・km</p>

2 事業の必要性等に関する視点

	【事前評価時点 H16】	【再評価時点 H25】	【変動要因の分析】
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 大阪府道高速湾岸線と大阪府道高速松原線を結ぶ自動車専用道路である。 大阪南部地域では東西方向の幹線道路が少なく、慢性的な交通渋滞が発生している。本路線の整備により、新たなネットワークを形成し、都心部への交通流入の減少や、地域の交通渋滞の緩和解消を図る。 関連道路として、大和川線へのアクセス道路である堺松原線を一体的に整備する。 	<ul style="list-style-type: none"> 事前評価時と同様。 平成 25 年 3 月に、大阪府道高速松原線から三宅西ランプまでの 0.6km を供用。 関連道路である堺松原線については、事業区間 L=2.1km のうち、大和川線の一部供用に併せ、平成 25 年 3 月、L=0.8km を暫定供用。 さらに、平成 25 年 11 月には、残区間 L=2.1km を暫定供用。 	<p>〔大阪府道高速池田線（環状線）〕</p> <p>交通量</p> <p>(平日 24 時間)</p> <p>H17 112,182 台</p> <p>H22 101,315 台</p>
地元等の 協力体制等	大阪都市再生環状道路の一部を構成し、地域社会・経済活動の発展に寄与する重要な路線として、早期整備が望まれている。		
	【事前評価時点 H16】	【再評価時点 H25】	【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>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <p>(大和川線)</p> <ul style="list-style-type: none"> B/C=2.62 B=12,618 億円 C=4,825 億円 <p>【算出方法】</p> <p>費用便益分析マニュアル(国土交通省平成 15 年 8 月)</p> <p>※大和川線全線について算定</p> <p>【受益者】</p> <p>道路利用者</p>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <p>(大和川線) B/C=2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> B=10,923 億円 C=4,883 億円 <p>※平成 24 年に阪神高速(株)により大和川線全線を実施</p> <p>(堺松原線) B/C=1.3</p> <ul style="list-style-type: none"> B=133.1 億円 C=102.9 億円 <p>【算出方法】</p> <p>費用便益分析マニュアル</p> <p>(国土交通省平成 20 年 11 月)</p> <p>※(堺松原線) 総便益及び総費用は、基準年(平成 21 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%、供用開始は平成 26 年、費用便益の算定期間は供用開始から 50 年としている。</p> <p>※総費用=事業費+維持管理費</p> <p>【受益者】</p> <p>道路利用者</p>	<ul style="list-style-type: none"> 国の算出マニュアルの変更(時間価値原単位の減少) 供用年の延期

	【事前評価時点 H16】	【再評価時点 H25】	【変動要因の分析】
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	【効果項目】 [安心・安全] ・阪神高速道路は広域緊急交通路に指定されており、堺泉北港堺 2 区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートの形成など、広域的な防災力の強化 [活力] ・物流ネットワークの強化 ・都心部を迂回するルートの形成 ・周辺道路の混雑緩和 【受益者】 ・道路利用者、地域住民		—
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 16 年度 ②平成 16 年度 ③平成 26 年度	①平成 16 年度 ②平成 16 年度 ③平成 28 年度 (堺松原線は平成 26 年度)	・共同事業者(堺市、阪神高速(株))との工程調整に伴う延期
<進捗状況>	—	【大和川線】 ・全体 82.8% (682.8 億円／825.0 億円) ・用地 100% (165.4 億円／165.4 億円) ・工事 78.5% *調査費等含む (517.8 億円／659.6 億円) 【堺松原線】 ・全体 90.5% (100.4 億円／111.0 億円) ・用地 100% (5.4 億円／ 5.4 億円) ・工事 90% *調査費等含む (95.0 億円／105.6 億円)	
事業の必要性等に関する視点における判定(案)	・大阪都市再生環状道路の一部を形成する路線であり、阪神高速の環状線等都心部に集中する交通を分散させ、多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に改善することが可能。 ・既存の高速道路の利便性の向上を図ることにより地域社会・経済活動の発展に寄与。 以上により、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)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間のうち、平成 25 年 3 月に、三宅中から三宅西ランプまでの 0.6km 区間は供用済みである。堺松原線についても、事業区間 L=2.1km のうち大和川線の供用に併せて、平成 25 年 3 月に一部区間 L=0.8km を暫定供用。さらに、平成 25 年 11 月には、全区間 L=2.1km を暫定供用済みである。 ・用地買収は完了済みであり、平成 28 年度に供用開始する予定。 ・堺松原線については、平成 26 年度に全線供用開始する予定。 以上により、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)	<ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速湾岸線と松原線を結ぶことが目的であることから、代替案立案の余地は無い。 以上により事業を継続する。
------------------------------	--

5 特記事項

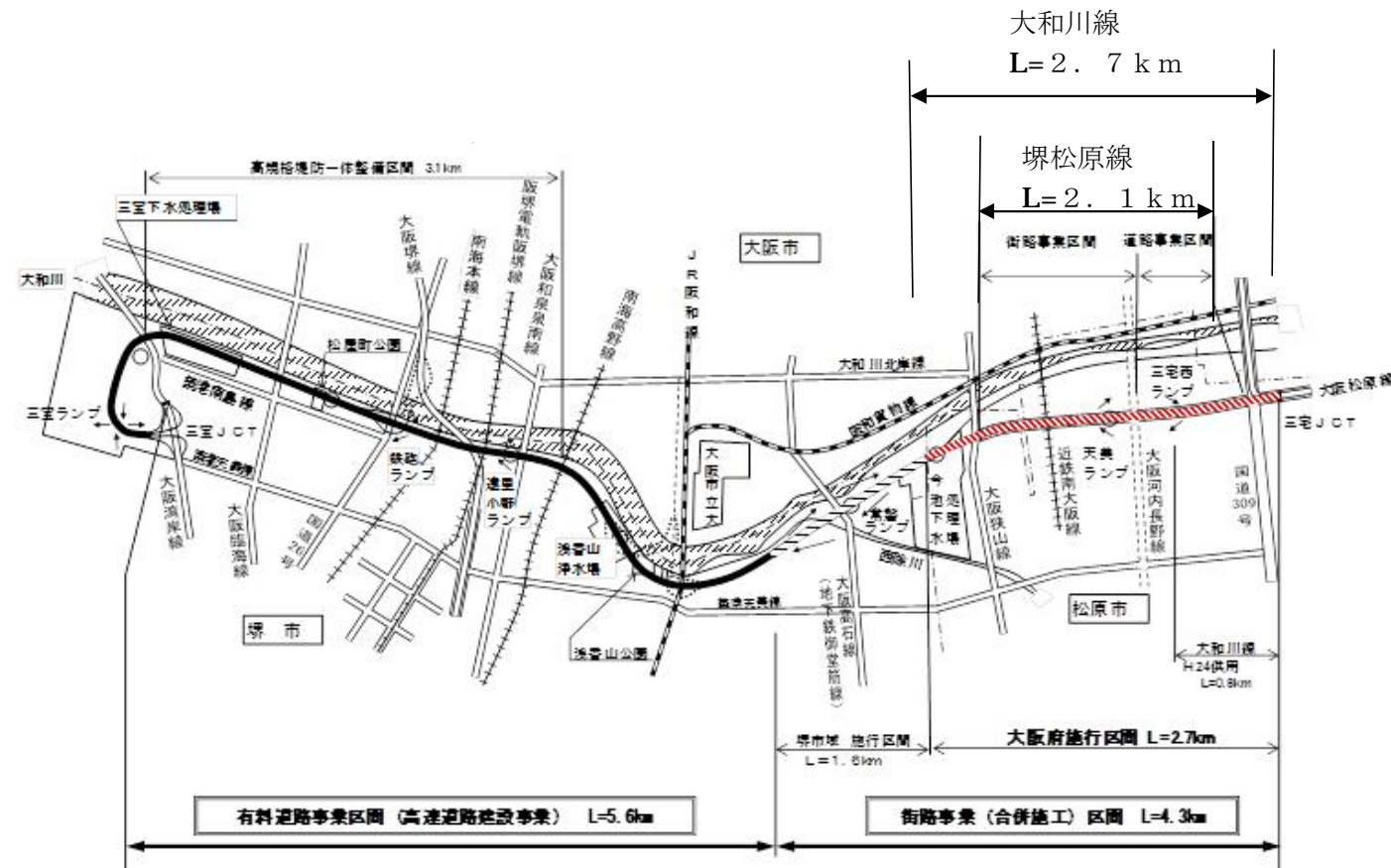
自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備し、周辺道路の交通分散、渋滞緩和などを図ることにより、その周辺地域の騒音・振動等の低減効果が期待できる。
前回評価時の意見具申と府の対応	(事前評価時の意見具申) 「事業実施」は妥当と判断する。 ただし、平成 15 年に阪神高速道路公団が公表したコスト削減計画に基づいて算定された事業費について、阪神高速道路公団と調整を行いつつ、道路の安全性や機能を確保した上で効率的な工法への変更など、大阪府としてさらなるコスト削減に努められたい。 なお、阪神高速道路公団の民営化スキームの確定に伴い現在の事業計画に変更が生じる場合には本委員会に報告されたい。本委員会としては報告内容を踏まえて再度の審議の必要性も含めて検討することとする。 (府の対応) 本事業については、「事業実施」とする。 なお、平成 15 年に阪神高速道路公団が公表した削減計画に基づいて算定された事業費について、本府として阪神高速道路公団と鋭意調整を行い、道路の安全性や機能を確保した上でさらなる効率的な工法への変更など、一層のコスト削減を図るよう努める。 また、阪神高速道路公団の民営化スキームの確定に伴い現在の事業計画に変更が生じる場合には、建設事業評価委員会に改めて報告する。
その他	【上位計画】 ・大阪府都市整備中期計画(案)(H24.3.30)

6 評価結果

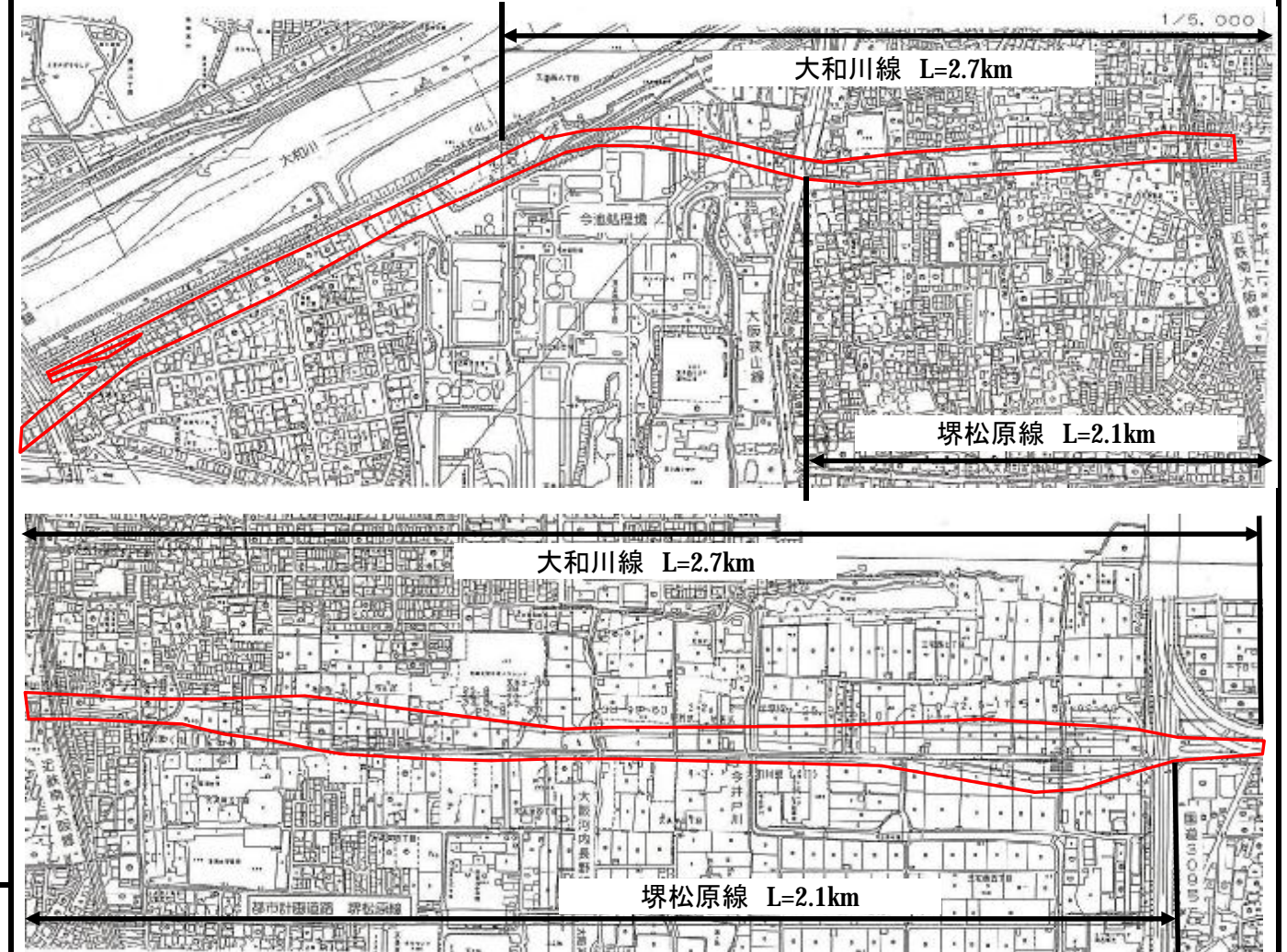
評価結果	○継続 <判断の理由> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪都市再生環状道路の一部を構成することにより、都心部に集中する交通を分散させ、既存の高速道路の利便性向上、大阪南部地域の東西方向の交通混雑の緩和を図り、地域社会・経済活動の発展に寄与することなどの必要性については変化がない。 ・阪神高速湾岸線と松原線を結ぶことが目的であることから、代替案立案の余地は無い。 以上により、事業を継続する。
------	---

平成25年度 再評価 (都市計画道路 大和川線 街路事業 及び 関連街路事業(都市計画道路 堺松原線))

事業箇所図



平面図



現況写真



標準断面図

