

令和元年度 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、松之浜町2丁目、二田町1丁目、二田町2丁目、曾根町3丁目地内
再々評価理由	再々評価実施後5年を経過した時点で継続中
事業目的	<p>本路線は、府道堺阪南線と都市計画道路南海中央線を東西に結ぶ、泉大津市域内の幹線道路である。</p> <p>本事業区間である現道は、南海本線松ノ浜駅へのアクセス路であり、沿道には商店街が形成されているが、道路幅員が5m程度と狭隘で、歩車分離がなされていないため危険な状況となっている。</p> <p>本事業は、歩道の整備により歩行者の交通安全を図ると同時に、十分な幅員の2車線道路を整備することで、車両のすれ違いを容易にし、駅への円滑な通行を確保するものである。</p> <p>また、南海本線の連続立体交差事業による踏切除却とあわせて交通渋滞の緩和に寄与するとともに、駅東側における再開発事業と一体的に整備することで、本地域のまちづくりに寄与するものである。</p>
事業内容	<p>道路築造</p> <p>計画延長 L=938.0m</p> <p>計画幅員 W=16.0m</p> <p>車道：2車線 [3.0m×2]、自転車歩行者道：両側 [3.5m×2]</p>
事業費 ()内の数値は 前回評価時点のもの	<p>全体事業費：約59億円（約59億円）（国：32億円、府：27億円）</p> <p>（内訳）調査費等約2億円（約2億円） 【工事費の内訳】</p> <p>用地費 約51億円（約51億円） 道路築造工 約6億円（約6億円）</p> <p>工事費 約6億円（約6億円）</p>
事業費の変更理由	【事業費変動要因の状況】 —
維持管理費	約530万円/年（大阪府実績値）

2 事業の必要性等に関する視点

	【事前評価 H7・再評価 H16】	【再々評価時点 H21】	【再々評価時点 H26】	【再々評価時点 R元】	【変動要因の分析】
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>(現道)</p> <p>・泉大津美原線</p> <p>【24時間交通量】</p> <p>(H6) 4,675台</p> <p>(H9) 14,268台</p> <p>(H11) 14,580台</p>	<p>(現道)</p> <p>・泉大津美原線</p> <p>【24時間交通量】</p> <p>(H17 センサス)</p> <p>15,044台</p>	<p>(現道)</p> <p>・泉大津美原線</p> <p>【24時間交通量】</p> <p>(H22 センサス)</p> <p>13,272台</p>	<p>(現道)</p> <p>・泉大津美原線</p> <p>【24時間交通量】</p> <p>(H27 センサス)</p> <p>12,267台</p> <p>※H28年度 南海松ノ浜駅高架化</p>	<p>再開発事業完了(H12)後は、交通量が微減であるものの、10,000台/日を超えており、駅へのアクセス路として必要性は高い</p>
地元等の協力体制等			交通安全の観点から早期整備が求められている。		
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】(H7)</p> <p>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。</p> <p>【分析結果】(H16)</p> <p>・B/C=4.3 B=269億円 C=63億円</p> <p>【算出方法】(H16)</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>【効果項目】</p> <p>・走行短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少</p> <p>【分析結果】</p> <p>・B/C=1.3 B=87億円 C=67億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>費用便益分析マニュアル(国交通省平成20年11月)</p> <p>【受益者】 道路利用者 地域住民</p>	<p>【効果項目】</p> <p>・走行短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少</p> <p>【分析結果】</p> <p>・B/C=1.3 B=99億円 C=76億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>費用便益分析マニュアル(国交通省平成20年11月)</p> <p>【受益者】 道路利用者 地域住民</p>	<p>【効果項目】</p> <p>・走行短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少</p> <p>【分析結果】</p> <p>・B/C=1.6 B=134億円 C=83億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>費用便益分析マニュアル(国交通省平成30年2月)</p> <p>【受益者】 道路利用者 地域住民</p>	<p>供用年次の延伸に伴う事業費の増加による走行時間短縮便益の増加による</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)	<p>【効果項目】</p> <p>南海本線松ノ浜駅へのアクセス路として、歩行者の安全確保、円滑な車両通行の確保を図るとともに、本事業区間を整備することで、泉大津市域のまちづくりにも寄与する</p>				

	【事前評価 H7・再評価 H16】	【再々評価時点 H21】	【再々評価時点 H26】	【再々評価時点 R 元】	【変動要因の分析】
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	(H7) ①平成7年度 ②平成7年度 ③平成13年度 (H16) 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 財政再建プログラム(案)の影響によりⅡ期区間が休止だった	①平成7年度 ②平成7年度 ③平成27年度	①平成7年度 ②平成7年度 ③令和5年度	用地交渉が難航しているため完成予定年度を延伸
<進捗状況>	・全体 % (億円/ 億円) ・用地 50% (億円/ 億円) ・工事 20% (億円/ 億円)	・全体 73% (43億円/59億円) ・用地 74% (38億円/51億円) ・工事 57% (5億円/8億円)	・全体 85% (50億円/59億円) ・用地 85% (43億円/51億円) ・工事 85% (7億円/8億円)	・全体 97% (56億円/59億円) ・用地 97% (49億円/51億円) ・工事 93% (7億円/8億円)	
事業の必要性等に関する視点	駅へのアクセス路として歩行者の安全確保、円滑な通行空間の確保等を目的とする本事業の必要性に変化はない。 全体の 97%が完了していることから引続き事業を進め、残る区間の現道拡幅及び歩道の連続性を確保する。				

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	<ul style="list-style-type: none"> ・Ⅰ期区間については、未買収地1筆を除いてH24年12月に完成。 ・Ⅱ期区間については、未買収地6筆を除いてR元年8月に完成。 ・Ⅰ期、Ⅱ期区間の残りの未買収地について用地交渉を進めており、全線開通を目指し引き続き早期の事業推進を図る。
--------------	--

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	・事業進捗が 97%と高く、未買収地以外の事業区間については概ね整備が完了していることから、代替案立案の余地はない。
---------------------	--

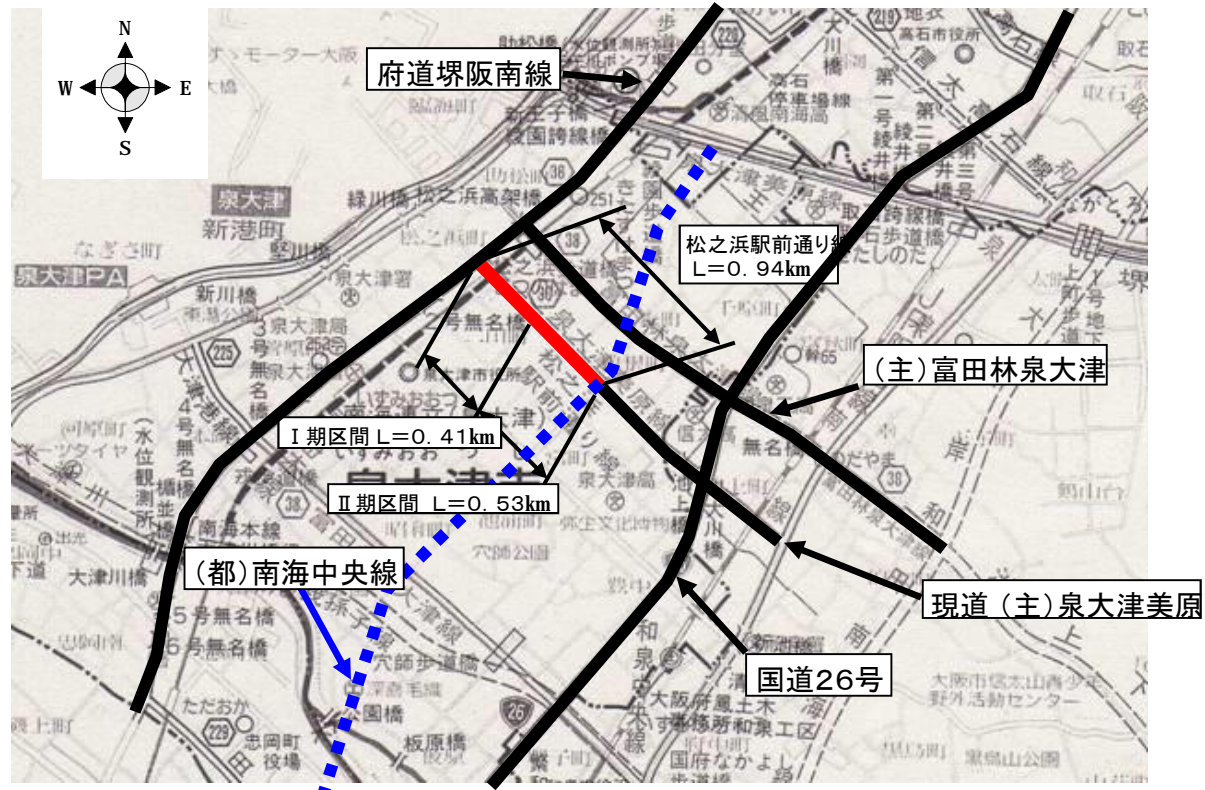
5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	・周辺は市街地が形成されており、車道は概ね整備されているため、新たに自然環境に影響を与えることは無い。
前回評価時の意見具申(付帯意見)と府の対応	—
上位計画等	大阪府都市基盤整備中期計画(案)改訂版[H28.3]
その他特記事項	

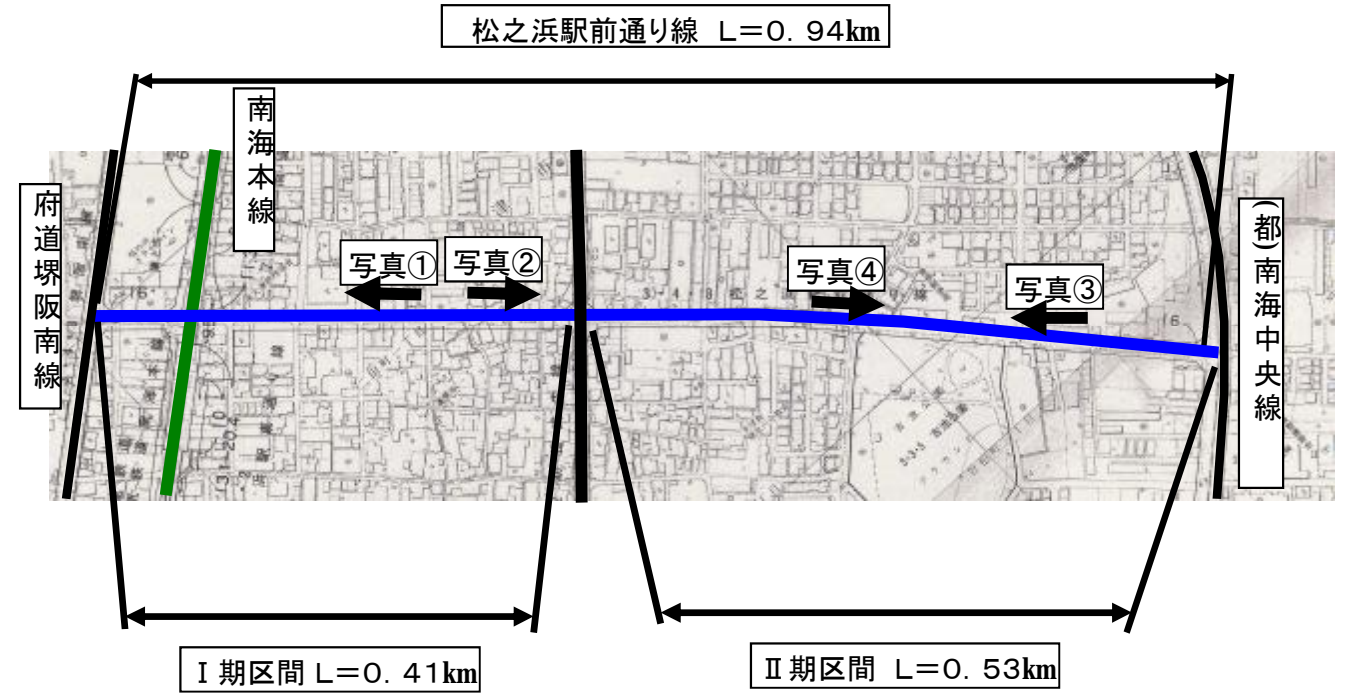
6 評価結果

評価結果	<p>○事業継続</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率が 97%となっており、残区間を整備し、現道拡幅及び歩道の連続性を確保することにより整備効果を高めるため事業を継続する。
------	--

事業箇所図



平面図



写真



断面図

