**令和５年度　事前評価調書**

１ 事業概要

|  |  |
| --- | --- |
| 事業名 | 都市計画道路　対馬江大利線　街路事業 |
| 担当部署 | 都市整備部　道路室　道路整備課　建設グループ（連絡先　06-6944-9276） |
| 事業箇所 | 寝屋川市宝町（対馬江東町東交差点）～高柳栄町（高柳交差点） |
| 事業目的 | 本路線は、京阪寝屋川市駅と主要地方道八尾茨木線を結ぶ約1.6kmの路線である。本路線のうち未整備区間の約1.4kmの区間は、バス路線でありながら交通量も多く、狭隘で危険な状態であることから、寝屋川市と連携し、交通の利便性・安全性の向上と延焼遮断帯としての効果を図り、かつ良好な都市環境を形成するため道路改良を進められている。本事業区間は、寝屋川市施工区間の完了の目途が立ったことから、引き続いて着手することにより、住宅が密集するなど狭隘で危険な状態を解消し、都市計画道路千里丘寝屋川線などの幹線道路と併せて、北河内地域の道路ネットワーク強化を図ることを目的とする。 |
| 事業内容 | 道路築造　事業延長：約0.6 km　道路幅員：20.0 m車道：2車線〔車線3.0m×2〕、自転車専用通行帯：両側〔1.5m×2〕歩道：両側〔4.0m×2〕 |
| 事業費 | 全体事業費：約46.9億円〔国：25.8億円、府：21.1億円〕（内訳）調査費等　約 2.1 億円用地費　　約31.3億円（うち補償費　約22.9億円）工事費　　約13.5億円 |
| 【事業費の積算根拠】・都市計画道路 対馬江大利線（寝屋川市施行区間）の事業費を基に本府施行区間の延長比で按分し算出 | 【工事費の内訳】・道路築造工 約 9.8億円・電線共同溝工 約 3.7億円 |
| 事業費の変動要因 | ・用地取得に係る物件補償の算定については概算額で計上しており、今後、物件調査の結果次第で事業費が増減する可能性がある。・工事費については概算額で計上しており、今後、詳細設計による変動する可能性がある。 |
| 維持管理費 | 約390万円／年　　道路部：33万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出） |
| 関連事業 | ・都市計画道路　対馬江大利線事業（寝屋川市施行区間）：延焼遮断帯整備促進事業・都市計画道路　千里丘寝屋川線　街路事業・都市計画道路　寝屋川大東線　延焼遮断帯整備促進事業、街路事業 |

２ 事業の必要性等に関する視点

|  |  |
| --- | --- |
| 上位計画等における位置付け | ・大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）：着手(条件付き)として位置づけ・寝屋川市都市計画マスタープラン（R4.3改訂）：道路ネットワーク機能強化のため整備を促進する、として位置づけ |
| 優先度 | * 本事業区間に隣接する区間は、密集住宅地に位置付けられたエリアに含まれており、か

つ狭隘な道路であることから、本路線全線の整備を行うことにより、防災機能の強化に寄与すること。・市施行区間の進捗が図られており、引き続いて着手することで、市域の道路ネットワーク強化などの効果発現が見込まれること。・駅前道路の拡幅により、良好な都市環境が形成され、地域の活性化に寄与すること。 ・地元市より、早期整備要望があること。以上より本事業の優先度は高い。 |
| 事業を巡る社会経済情勢等 | ・本事業区間に隣接する南側区間で都市計画道路千里丘寝屋川線及び都市計画道路寝屋川大東線が事業化されている。・本路線の整備を契機として、寝屋川市駅西地区においてまちづくり協議会が設立された。【周辺道路の交通量と混雑度/R3全国道路・街路交通情勢調査】一般国道１号：58,013台/24H（混雑度：1.41）主要地方道京都守口線：48,903台/24H（混雑度：1.13）主要地方道八尾茨木線： 9,934台/24H（混雑度：1.11） 注）鳥飼仁和寺大橋に接続しない八尾茨木線主要地方道枚方交野寝屋川線：19,230台/24H（混雑度：0.70） |
| 地元の協力体制等 | ・寝屋川市により本事業区間の地積調査業務実施済み。・地元市より早期整備の要望がある。 |
| 事業の投資効果＜費用便益分析＞または＜代替指標＞ | 【効果項目】・走行時間短縮便益　42.6億円（基準年における現在価値）・走行経費減少便益　 5.3億円（基準年における現在価値）・交通事故減少便益　 0.1億円（基準年における現在価値）【分析結果】B/C＝1.28　B=48.1億円　C=37.5億円【算出方法】・国土交通省「費用便益分析マニュアル」（令和４年2月）により算出・H27全国道路・街路交通情報調査に基づくR22年(2040年)将来交通推計値により算出【受益者】　・道路利用者・地元住民 |
| 事業効果の定性的分析（安心・安全、活力、快適性等の有効性） | 【安全・安心】・車両、歩行者及び自転車の通行を分離することで、交通の安全性が確保される。・沿道の小学校へ通う児童の安全が確保される。・災害時における延焼拡大の抑止や、避難路、緊急車両等の通行が確保され、防災機能が強化される。・無電柱化することで、地震や台風時の自然災害時における電柱倒壊による、道路の寸断を回避できる。【活力】　・駅前に広幅員な街路を整備することで、良好な都市空間が形成され、沿道利用が促進されるなどまちの活性化に寄与する。【快適性】・車両の走行性の向上により、快適性が向上する。・十分な幅員が確保された歩道及び自転車通行帯の整備により、利用者の快適性が向上する。・周辺道路の渋滞緩和に寄与する。・バス待合空間の確保により、バス利用者の快適性が向上する。【受益者】・道路利用者・地域住民・バス利用者 |

３ 事業の進捗の見込みの視点

|  |  |
| --- | --- |
| 事業段階ごとの進捗予定と効果 | 令和 ６年（2024年）度 ～ 令和 ８年（2026年）度：測量・設計令和 ８年（2026年）度 ～ 令和14年（2030年）度：物件調査、用地買収令和12年（2028年）度～ 令和15年（2033年）度：工事 |
| 完成予定年度 | 令和15年（2033年）度 |

４ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

|  |  |
| --- | --- |
| コスト縮減や代替手法との比較検討 | 【コスト縮減】・電線共同溝の整備にあたり、①浅層埋設方式を活用することによる掘削土量の削減、支障物移設の減少によるコスト縮減方式や、②管路部へＦＥＰ管を採用することによる材料費の削減、施工の省力化によるコスト縮減方法の導入を検討していく。【代替案立案等の可能性】・本事業は都市計画決定に基づき実施する事業である。・本事業の隣接区間が整備中であるため、本事業区間を整備することにより道路ネットワークの強化や道路の連続性を図ることができる。以上のことから、原案が適切である。 |

５ 特記事項

|  |  |
| --- | --- |
| 自然環境等への影響とその対策 | ・周辺道路の住宅が緩和され、大気質への負荷物質排出量に抑制に寄与する。・周辺は、市街地が形成されているため、生活環境への影響については、施工時には低騒音型の建設機械を用いるなど、近隣住民への影響を少なくするように配慮する。 |
| その他特記事項 | ― |

６ 対応方針（原案）

|  |  |
| --- | --- |
| 対応方針（原案） | ○事業実施＜判断の理由＞・災害時における延焼拡大の抑止や、避難路、緊急車両等の通行が確保され、防災機能が強化されること。・寝屋川市が施行する区間の整備に引き続いて本事業区間を整備することにより、道路ネットワークの連続性が図られること。・車道、自転車通行帯、歩道を分離した構造を整備することにより利用者の安全が確保され、併せて走行性も向上すること。・地元市より早期整備の要望があること。以上の理由により、本事業を実施する。 |