**令和５年度　再評価調書（総事業費10億円以上）**

１ 事業概要

|  |  |
| --- | --- |
| 事業名 | 都市計画道路八尾富田林線（八尾藤井寺工区）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 | 八尾市老原九丁目～羽曳野市島泉九丁目 |
| 再評価理由 | 事業採択後５年間を経過した時点で継続中の事業 |
| 事業目的 | 本路線は、八尾市から富田林市までを南北に結ぶ主要幹線道路で、順次整備を進めているところであり、大和川以南から八尾空港に拠点を置く大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス機能を担う路線である。本事業は、中部広域防災拠点や広域医療搬送拠点への一次アクセス道路として都市計画決定に基づき整備を行うもので、災害時に迅速かつ的確な対応を可能とする道路へと整備を行い、整備後には広域緊急交通路として位置づけ、防災機能の強化を図るものである。 |
| 事業内容 | 道路築造　道路延長：約3.9km道路幅員：25.0m車道4車線〔3.25m×4〕 自転車道〔2.25m×2〕、歩道　両側〔2.75m×2〕・橋梁： 2橋 |
| 事業費（　）内の数値は前回評価時点のもの | 全体事業費：約258.1（209.4）億円〔国：141.9億円、府：116.2億円〕 |
| （内訳）調査費等　約　6.1（5.6）億円用地費　　約116.3（120.1）億円　　　　工事費　　約 135.7（83.7）億円 | 【工事費の内訳】・道路築造工　　約　17.3億円・舗装工　　　　約　8.4億円・橋梁工　　　　約 82.1億円・電線共同溝工　約27.9億円 |
| 事業費の変動要因 | ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しや、本事業計画時（平成28年）以降に「大阪府無電柱化推進計画」が策定されたことによる、電線共同溝工の設計費と工事　費の増額。　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　（+52.5億円）・物件調査に伴う補償費精査等による減額。　　　　　　　　　　　（-3.8億円） |
| 維持管理費 | 約5,250万円／年　道路部：33万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出）　　　　　　　　 橋梁部：2,595万円/年 （点検費・塗装費含む）  |
| 関連事業 | ― |

２ 事業の必要性等に関する視点

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 計画時点[H28] | 再評価時点[R5] | 変動要因の分析 |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | ・本事業区間に隣接して、平成15年に大阪府中部広域防災拠点、平成24年に大阪府広域医療搬送拠点が開設された。【周辺道路の交通量】H22交通センサス府道大阪中央環状線65,293台/24H（混雑度：1.71）府道(旧)大阪中央環状線10,747台/24H（混雑度：1.08）府道大阪羽曳野線19,599台/24H（混雑度：1.59）R170号46,432台/24H（混雑度：0.84） | 【周辺道路の交通量】R3全国道路・街路交通情勢調査府道大阪中央環状線60,653台/24H（混雑度：1.29）府道(旧)大阪中央環状線8,567台/24H（混雑度：0.76）府道大阪羽曳野線17,929台/24H（混雑度：1.24）R170号34,521台/24H（混雑度：0.61） | ・大きな変動なし |
| 地元の協力体制等 | 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　1310.7億円・走行経費減少　59.7億円・交通事故減少　8.1億円（基準年における現在価値）【分析結果】・B/C＝8.03B＝1378.5億円　C＝ 171.6億円【算出方法】国土交通省「費用便益分析マニュアル」（平成20年11月） | 【効果項目】・走行時間短縮　285.6億円・走行経費減少　22.3億円・交通事故減少　0.6億円（基準年における現在価値）【分析結果】・B/C＝1.36B＝308.4億円　C＝227.4億円【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） | ・交通量の減少による便益の減少・電線共同溝費用の追加によるコストの増加 |
| 事業効果の定性的分析（安全・安心、活力、快適性等の有効性） | 【活力】・八尾市道木ノ本田井中線から府道堺大和高田線までを結ぶことにより、広域的な幹線道路ネットワークが形成され、周辺地域における企業立地の促進や物流の効率化に寄与する。【安全・安心】・無電柱化することで、地震や台風等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。・大和川以南から大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への、１次アクセス道路として緊急車両等の通行が確保され、防災機能が強化される。【快適性】・周辺道路の渋滞緩和に寄与する。・十分な幅員が確保された歩道及び自転車道の整備により、快適性が向上する。・無電柱化により、良好な景観が形成される。【受益者】・道路利用者・地域住民 |
|  | 計画時点[H28] | 再評価時点[R5] | 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
 | 1. 平成28年度
2. 平成29年度
3. 令和8年度
 | 1. 平成28年度
2. 平成29年度
3. 令和8年度
 | － |
| ＜進捗状況＞ |  | ・全体3％（8.0億円/258.1億円）・用地2％（2.5億円/116.3億円）・工事0.3％（0.4億円/135.7億円）・調査費等84%（5.1億円/6.1億円） | － |
| 事業の必要性等に関する視点 | ・平成15年に大阪府中部広域防災拠点、平成24年に大阪府広域医療搬送拠点が開設された。・大阪の骨格を形成する路線であり、大阪南北方向の新たなネットワークの構築に繋がる。また、大阪府中部広域防災拠点から高速道路ICへのアクセスが向上し、災害時における防災機能の強化に繋がる。・旧中央環状線の橋梁（大正橋）は、昭和27年に設置された橋梁であり、今後架け替えや通行止めを伴う改修工事も想定され、リダンダンシーの確保が必要。・地元市より早期整備要望があること。以上より事業の必要性に変わりはない。 |

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 | ・用地は約73,000㎡のうち約4,000㎡の契約が完了したところ。先行買収地（約17,100㎡）を含めると、用地買収率は約20％。・道路用地として買収予定の八尾空港敷地（約24,000㎡）は大阪航空局との協議を進めており、用地買収に先立つ滑走路の改修工事に今年度から着手予定であり、用地取得に向け着実に進めているところ。・八尾空港西側跡地においては、八尾市がまちづくりの検討を行い、Ｒ５年度末の地区計画指定を目指しているところ。・藤井寺市域においては暫定供用を目指した工事が進捗中で、藤井寺市の土地区画整理事業によるまちづくりの検討が進められており、Ｒ５年度に土地区画整理準備組合が設立したところ。・大和川渡河部を含む橋梁区間について、Ｒ4末に府市合同景観アドバイザー会議に諮ったところ。 |

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 | ［コスト縮減］・電線共同溝の整備にあたり、①浅層埋設方式の活用することで、掘削土量の削減、支障物移設の減少によるコスト縮減方法や、②管路部へＦＥＰ管を採用することで材料費の削減、施工の省力化によるコスト縮減方法の導入を検討をしていく。・都市計画変更により、車線数の見直し（6車線から4車線）、道路構造の変更（立体交差から平面交差）、八尾空港敷地内への線形の見直しにより、コスト縮減を図っている。［代替案立案等の可能性］・本事業区間は、都市計画決定に基づき実施するものである。・本事業を行うことで、防災拠点への通行が確保され、防災機能が強化されるものである。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 | ・周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。・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。 |
| 前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応 | － |
| 上位計画等 | ・大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）:概成として位置づけ・八尾市都市計画マスタープラン（R3.3）：都市の成長とにぎわいのある都市づくりの整備方針において、「整備促進に努めていく」と位置づけ |
| その他特記事項 | － |

６ 対応方針（原案）

|  |  |
| --- | --- |
| 対応方針（原案） | ○事業継続＜判断の理由＞・大和川以南から大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路となるため、広域緊急交通路として位置付けることで、防災機能の強化に寄与すること。また、中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点へのアクセス道路となる都市計画道路は、本路線のみであること。・本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが強化され、並走する府道大阪中央環状線や国道170号などの周辺道路の交通負荷の軽減、渋滞の緩和に寄与すること。・十分な幅員が確保された歩道及び自転車道を整備することにより、歩行者、自転車の安全が確保され、快適性が向上すること。・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、事業を継続する。 |