

令和元年度 再評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道 大堀堺線（都市計画道路 堺港大堀線）（交通安全施設等整備事業）
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	松原市天美我堂7丁目～天美我堂6丁目
再評価理由	総事業費の大幅な変更（3億円以上の増額）
事業目的	<p>本路線は、堺市と松原市を東西に結ぶ幹線道路であり、本事業区間は、地下鉄北花田駅への通勤・通学の歩行者・自転車に多く利用されている。</p> <p>本事業区間（現道：大堀堺線）は歩道が無く、幅員約6m程度の狭隘な区間が連続しているが、自動車交通量が多く、歩行者等への安全確保が課題である。</p> <p>平成30年度、本事業区間の東側（近鉄南大阪線との立体交差区間）が整備されたが、東西方向の道路ネットワークとして並行する府道堺大和高田線の交通が転換し、本路線の交通量がさらに増加した。</p> <p>このため、当該区間を東側区間と同様の都市計画幅員（16m）に拡幅整備（車道拡幅および歩道設置）することにより、円滑な交通流の確保や歩行者等への安全の確保を行う。</p> <p>また、H30.3策定「大阪府無電柱化推進計画」に基づき、歩道整備に併せて電線共同溝を実施し、安全で快適な歩行空間の確保等を行う。</p>
事業内容	<p>【車道拡幅及び歩道設置】</p> <p>事業延長：350m（220m）</p> <p>（現況）車道幅員：5.5m</p> <p>歩道幅員：0m</p> <p>（計画）車道幅員：8.0m</p> <p>歩道幅員：4.0m×2</p> <p>電線共同溝工 350m（-）</p>
事業費 （ ）内の数値は 事前評価時点のもの	<p>全体事業費：約8.0億円（約4.8億円）〔国：4.4億円、府：3.6億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約0.2億円（約0.1億円）</p> <p>用地費 約3.8億円（約3.8億円）</p> <p>工事費 約4.0億円（約0.9億円）</p> <p>【工事費の内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設工 約0.5億円（約0.4億円） 舗装工 約0.7億円（約0.5億円） 電線共同溝工 約2.8億円（0億円）
事業費の変更理由	<p>【事業費変動要因の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 電線共同溝の整備計画（大阪府無電柱化推進計画）の策定により、本事業区間の東側（堺港大堀線）に引き続き、当該区間も電線共同溝工を整備することとしたため、それらに伴う工事費の増。 その他、事業内容の再精査に伴う変更増。
維持管理費	約60万円/年（57.8万円/年）

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H28	再評価時点 R1	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"> 平成30年春：都市計画道路堺港大堀線の新設区間が供用開始予定 本事業区間（市境界～大阪狭山線）の現況交通量（H22センサス） 8,337台/日 既整備区間（R309～三宅中）の現況交通量（H22センサス） 15,992台/日 	<p>平成30年11月4日：都市計画道路堺港大堀線近鉄高架部供用開始</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間（市境界～大阪狭山線）の現況交通量（H27センサス） 8,644台/日 既整備区間（R309～三宅中）の現況交通量（H27センサス） 13,872台/日 	H17からH22センサスでは、本事業区間では増加傾向にあるが、既整備区間は約2,000台の減少傾向がみられる。
地元の 協力体制等	地元連合町会及び地元市より交通安全対策要望がある。	地元連合町会及び地元市より交通安全対策要望がある。 （要望書あり：地元連合町会⇒松原市 令和元年10月18日）	周辺交差点での交通事故を受けて、早期実施の要望書の提出あり。
	事前評価時点 H28	再評価時点 R1	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>交通安全事業における費用便益の分析手法が確立されていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者交通量（H26.2.12） 315人/12時間 自転車交通量（H26.2.12） 950台/12時間 現況交通量（H22センサス） 8,337台/日〔大型混入率：13.8%〕 将来交通量 10,538台/日〔大型混入率：15.1%〕 	交通安全事業における費用便益の分析手法が確立されていない。	特に変動なし。

事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	【効果項目】 <安全・安心> 歩道設置による歩行者の安全が確保 <活力> 駅アクセス（地下鉄 北花田駅）の利便性向上 <快適性> 十分な幅員が確保された歩道等により快適性が向上 【受益者】 道路利用者、沿道住民	【効果項目】 <安全・安心> ・歩道設置による歩行者の安全が確保 ・電線共同溝により災害時も緊急車両が通行可能な道路を確保 <活力> ・駅アクセス（地下鉄 北花田駅）の利便性向上 <快適性> ・十分な幅員が確保された歩道等により快適性が向上 ・電線共同溝により良好な都市景観の確保 【受益者】 道路利用者、沿道住民	電線共同溝工の整備に伴い、安心・安全や快適性の効果も得られる。

	事前評価時点 H28	再評価時点 R1	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 — ② — ③ H33年度	① — ② — ③ R7年度	・電線共同溝工追加に伴う工期増（大阪府無電柱化推進計画に基づく整備計画見直しに要した期間を含む）
<進捗状況>	—	・全体 0% (0億円/約8.0億円) ・用地 0% (0億円/約3.8億円) ・工事等 0% (0億円/約4.2億円)	—
事業の必要性等に関する視点	・本事業区間東側の近鉄高架部のバイパスが開通し自動車等の交通が増えたが、本事業区間においては歩道無しもしくは片側歩道となっており、車道の線形改良や歩行者等の安全確保を目的としている本事業の必要性は増している。		

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	・電線共同溝関連事業者と電線共同溝の整備計画について、無電柱化推進計画に基づき検討を行っていたため着工が遅れているが、令和2年度の事業認可申請を目指して事業を推進する。
--------------	--

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	・電線共同溝工を歩道設置に併せて実施することでコスト縮減を図る予定である。
---------------------	---------------------------------------

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既に整備されているため、本事業において新たに自然環境に影響を与えることは無い。
事前評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	・特になし。
上位計画等	・大阪府都市整備中期計画（案）H28.3
その他特記事項	・特になし。

6 評価結果

評価結果	○事業継続 <判断の理由> 本事業区間は、堺市と松原市を結ぶ幹線道路のため自動車交通量が多く、地下鉄北花田駅への通勤・通学の歩行者・自転車にも多く利用されているが、現道の大堀堺線は歩道無しもしくは片側歩道となっている。 また、本事業区間東側において、近鉄南大阪線と立体交差する都市計画道路堺港大堀線の新設区間が堺大和高田線のバイパスとして、平成30年11月に開通し更に交通量が増加している。このため、車道拡幅及び歩道新設をすることにより、円滑な交通流の確保や歩行者等の安全確保が図られる。
------	---

令和元年度 再評価 一般府道 大堀堺線(都市計画道路 堺港大堀線)

