

| 事業名 (所在地) | 上位計画・ 優先度 | 事業を巡る 社会経済情勢 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等へ の影響と対策 | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-----------------------|------------------|------------|-------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|---|--|
| 事業概要 | 完成予定年 | | 事業効果の定性的分析 | | | | | | | | | | | |
| <p>(街路) 大阪河内長野線 (松原市)</p> <p>[目的] 大阪南部地域を南北に貫く骨格軸となる主要幹線道路であり、大阪府道路整備長期計画において位置付けている東阪和軸を形成する路線のひとつである。また、阪神高速道路大和川線、都市計画道路堺松原線へアクセスすることで、この地域の都市機能の向上を担うものである。</p> <p>[内容] 延長 約0.5km 幅員 35.0m(4車線) 道路区分 第4種第1級</p> <p>[事業費] 総事業費約37億円 (内訳) 用地費 約30億円 工事費 約7億円</p> | <p>[上位計画] ・大阪府道路整備長期計画 ・大阪府都市基盤整備中期計画(案)</p> <p>[優先度] 本路線は現在整備が進められている都市計画道路堺松原線及び、阪神高速道路大和川線へのアクセス道路であり、府道大堀堺線とネットワーク形成を図ることで、大阪南部地域の著しい東西方向の交通混雑緩和が図られ、また三宅西ランプ及び天美ランプへ接続することから、流通機能等が向上し、この地域の活性化に寄与することから、本事業予定区間の優先度は非常に高い。</p> <p>[完成予定年] 平成22年度</p> | <p>周辺道路の状況 混雑度</p> <table border="1" data-bbox="710 566 1007 1126"> <thead> <tr> <th>東西方向 幹線道路</th> <th>南北方向 幹線道路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>府道 大堀堺線</td> <td>府道 大阪狭山線</td> </tr> <tr> <td>H6 :1.26 H9 :1.27 H11:0.96</td> <td>H6 :0.99 H9 :0.92 H11:0.82</td> </tr> <tr> <td>府道 堺大和高田線</td> <td>国道 309号</td> </tr> <tr> <td>H6 :1.56 H9 :1.67 H11:1.54</td> <td>H6 :1.02 H9 :0.88 H11:0.84</td> </tr> </tbody> </table> <p>関連事業 ・阪神高速道路大和川線 事業主体：阪神高速道路公団 延長：10.8km、H22 供用予定 ・都市計画道路堺松原線 事業主体：大阪府 延長：2.2km、H22 供用予定 ・松原市北部地域開発計画 天美・三宅地区の市街化調整区域(60ha)を対象とし、組合施行による土地区画整理事業を検討 三宅地区については平成14年7月に「松原市三宅地区まちづくり協議会」を設立</p> <p>[地元等の協力体制] 地元市から毎年早期整備要望がなされている。</p> | 東西方向 幹線道路 | 南北方向 幹線道路 | 府道 大堀堺線 | 府道 大阪狭山線 | H6 :1.26 H9 :1.27 H11:0.96 | H6 :0.99 H9 :0.92 H11:0.82 | 府道 堺大和高田線 | 国道 309号 | H6 :1.56 H9 :1.67 H11:1.54 | H6 :1.02 H9 :0.88 H11:0.84 | <p>B / C = 1.57 便益総額 B = 49.7 億円 総費用 C = 31.7 億円</p> <p>歩行者等の安全性向上 (都)堺松原線から周辺の狭小道路へ流れ込む交通が抑制され、周辺道路における歩行者等の安全性が向上 通行車両の安全性向上 周辺の道路は狭小であり、本路線の整備により(都)堺松原線からの交通が円滑に処理されるため、通行車両の安全性が向上 緊急車両の通行 本路線の整備により、円滑な緊急車両の通行ができる。 交通連携機能拡大・土地利用の促進 阪神高速道路大和川線(三宅西ランプ・天美ランプ)へのアクセスが可能になることから、流通機能の向上が図られ、地域の連携・発展に寄与する。 渋滞の緩和 府道大堀堺線とネットワーク形成されることから、大阪南部地域(特に河内天美駅周辺)の交通渋滞の緩和に寄与する。 松原市新都市拠点整備構想への関与 新都市拠点の骨格軸を形成すること等により、沿道の価値の増進効果が期待できる。</p> | <p>自然環境 田畑部(供用後：市街地)を通過する道路(区間)であり、歩道部に植樹帯を設け、緑を還元する。</p> <p>沿道環境 歩道を設置することから、住居と車両通行部の離隔ができ、植樹帯等を歩道に設置することにより沿道環境への影響を緩和する。</p> |
| 東西方向 幹線道路 | 南北方向 幹線道路 | | | | | | | | | | | | | |
| 府道 大堀堺線 | 府道 大阪狭山線 | | | | | | | | | | | | | |
| H6 :1.26 H9 :1.27 H11:0.96 | H6 :0.99 H9 :0.92 H11:0.82 | | | | | | | | | | | | | |
| 府道 堺大和高田線 | 国道 309号 | | | | | | | | | | | | | |
| H6 :1.56 H9 :1.67 H11:1.54 | H6 :1.02 H9 :0.88 H11:0.84 | | | | | | | | | | | | | |

| 代替案との比較検討 | 委員会における主な審議内容 | 評価 |
|--|---|-------------|
| <p>松原市域で阪神高速道路の天美ランプ、三宅西ランプへ直結する道路は本路線のみである。</p> | <p>(必要性とスケジュールについて) 本路線は大阪南部地域を南北に貫く骨格軸となる主要幹線道路と位置付けられている。 周辺道路における渋滞状況については緩和傾向にあるが、阪神高速道路大和川線及びその関連側道である府道堺松原線へアクセスすることで、将来大和川線等の完成に伴い想定される交通渋滞の緩和に寄与するものであることを確認した。 また、本路線は用地買収、工事等について7年程度を要する事業であることから、平成22年開通予定の阪神高速道路大和川線及び府道堺松原線と供用時期をあわせるためには、平成16年度の事業着手が必要であることを確認した。</p> <p>(まちづくりの考え方と寄与について) 地元市では「経済活性化」「地域交流」「安全」など総合的なまちづくりを目指しており、本路線の整備によって地域の活性化など様々な効果が期待できることを確認した。</p> <p>(面整備・規制誘導の見直しについて) ・本事業施行箇所を含む周辺区域は、地元市都市計画マスタープランで、新都市拠点整備地区と位置付けられている。 ・本路線の沿道地域における面整備については、道路供用後の周辺状況を見極めたいとの地元の意向が強く、早期具体化は困難な状況であり、本路線の供用を先行することとなる。 ・本事業施行箇所を含む周辺区域は、本路線供用を契機に市街化区域への編入が予定されているが、今後の開発規制誘導策が明確ではないなかでは、沿道を中心に無秩序な開発が生じる可能性がある。このため供用開始時点までに地元市と協力して地区計画等の沿道における具体的な規制誘導方策の導入が図られるよう強く要望する。</p> <p>(用地費の算出根拠について) 公共事業による用地取得額の算定は、公示地・取引事例・路線価等から試算し、不動産鑑定士の意見を聴いた上で、府財産評価審査会の答申を受けて設定している。 市街化調整区域内農地も、民間取引事例を基に、現況や今後の土地利用見込みなどを総合的に勘案し土地価格を算定しており、本路線についても、周辺の市街化の程度や開発の見込み等から宅地見込み地を前提とした価格に基づき、事業費を算定していることを確認した。</p> <p>(将来土地区画整理がある場合の便益算定について) 国土交通省の要領では、道路整備が沿道や周辺に与える効果(土地の価値増進など)については定量化されていないため、交通機能のみ便益算定している。 なお、本路線の定性的な効果として、新都市拠点の骨格軸を形成すること等により、沿道の価値の増進効果が期待できることを確認した。</p> <p>(阪神高速道路大和川線開通後の通過交通減少の見直し・対応について) 阪神高速道路大和川線開通後におけるこの地域の交通状況を踏まえた本路線の事後評価を行い、その効果を検証するとともに、本事業区間に引き続き南伸区間の整備の必要性についても検証していくことを確認した。</p> <p>(事業予定地の状況と地権者数について) 本事業区間の土地利用状況は、市街化区域に近接していることから、田畑と住宅・店舗等が共に40%程度、池が20%程度となっている(地権者数:22名、27筆)ことを確認した。</p> | <p>事業実施</p> |

| 事業名 (所在地) | 事業手法・上位計画・ 優先度 | 事業を巡る 社会経済情勢 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 |
|--|---|---|---|---|
| 事業概要 | 完成予定年 | | 事業効果の定性的分析 | |
| <p>(待機宿舎) 大阪府警察 寝屋川待機宿舎建替 整備等事業 (寝屋川市)</p> <p>[目的] 待機宿舎は、悪質・巧妙化、広域化、スピード化する犯罪事象の発生時における初期段階での迅速な対応及び大規模災害、騒じょう事案等の発生時における対応のために必要な集団警察力の確保と動員を図るため、警察官の常時待機体制の確保を目的として設置されている。</p> <p>この中で、大阪府東部地域の中核である寝屋川待機宿舎は、昭和34年から47年にかけて建設された待機宿舎であるが、狭隘であることに加え老朽化が著しいため、早急に建替事業を実施する必要がある。</p> <p>[内容] 戸数：世帯用615戸・ 単身寮130室 構造： 鉄筋コンクリート 5階～14階建(想定) 住居面積： 世帯用3DK64㎡/戸 単身寮24㎡/室 敷地面積： 約31,100㎡ (都市計画公園、 住区内市道を除く。)</p> <p>[事業費] 総事業費 約120億円 うち維持管理費 約9.5億円(30年間)</p> | <p>(事業手法) 民間の資金及び技術的能力を活用したPFI手法を導入。</p> <p>[メリット] ・効率的・効果的な宿舎の整備・維持管理 ・適切な役割分担・リスク分担 ・財政負担の平準化</p> <p>(上位計画) 大阪府行財政計画(案)</p> <p>(優先度) 寝屋川宿舎は東部地域における中核的施設であるが、老朽化により1棟から7棟を閉鎖しており、また、老朽・狭隘であることから入居者が減少しており、早急な整備を図る必要がある。</p> <p>(完成予定年) 平成21年度</p> | <p>(地元等の協力体制) 入居者の同意を得ている。</p> <p>地元住民への説明は、今後、実施方針の公表や特定事業選定手続に合わせて行う。</p> | <p>B / C 待機宿舎の整備による費用便益の測定方法が確立されていないため算出不能。</p> <p>土地の高度利用により待機宿舎内道路やオープンスペースを拡充し、緊急車両の通行の円滑化や歩行者の通行の安全及び地域全体の防災性が向上する。 集会所やプレイロットを整備し、児童や保護者の交流の場として開放し、周辺地域を含めたコミュニティの活性化につながる。 老朽化し、狭隘な施設を魅力ある施設に整備することにより、警察職員の士気を高揚させるとともに、優秀な人材の確保につながる。 プレイロットの整備や団地内緑化により良好で快適な住環境の形成をはかるとともに、地域の街づくりや景観に考慮した宿舎を整備する。 土地の高度利用によって発生する余剰地は売却する。</p> | <p>動植物の生態系への影響 既成団地内での建替事業であり、新たに土地の利用転換を伴わないことから動植物の生態系に影響はない。</p> <p>緑化の推進 建築基準法に基づく寝屋川市の認定基準や、大阪府環境保全条例に定める緑被率30%以上を確保するよう植栽を行う。</p> <p>文化財調査 敷地の北半分は埋蔵文化財包蔵地(茨田郡条里遺跡)であるため、事前に十分な調査を実施し、文化財の保護を図る。</p> <p>産業廃棄物のリサイクル 既設宿舎の撤去工事に伴う廃棄物については、「建設リサイクル法」に基づき、建設資材としてのリサイクルが可能なものについて再資源化に努める。また、新築工事については、再生材の利用に努めていくものとする。</p> |

| 代替案との比較検討 | 委員会における主な審議内容 | 評価 |
|---|--|----------------------|
| <p>増築・改築 昭和34年から47年度にかけて建設されたものであり、住戸の狭隘とともに、建物の構造躯体や外壁、給排水設備、電気設備等、老朽化によるトラブルが頻繁に発生している。</p> <p>このため、1棟から7棟までを閉鎖しており、残りの住宅も住居としての機能性が失われつつあり、今後長期間の使用を考慮すると、増築・改築策はなじまない。</p> <p>なお、増築・改築では土地の高度利用が図れないため、余剰地が発生しない。</p> <p>他の地域への移転 東部地域において必要な待機宿舍の確保を図る事業であり、他の地域への移転はできない。</p> <p>また、東部地域において745戸(室)もの待機宿舍を建設できる府有地はなく、現地建替えしか方法はない。</p> <p>なお、寝屋川待機宿舍の整備完了後は、守口、香里及び長尾の各世帯用宿舍と枚方単身寮を廃止し、寝屋川待機宿舍に整理・統合する予定である。</p> | <p>(設置の目的及び必要性) ・警察職員の集団居住による常時待機体制は、大規模災害等における被害を最小限に食い止めるため、所要の初動体制が確保されるのであれば、その趣旨は理解される。</p> <p>(整備戸数の考え方) ・待機宿舍の整備戸数(府内4地域で計約4,000戸)は、災害発生の初期的段階に従事する部隊編成要員を基に、地理的状況や交通事情等を踏まえて設定されていること、また、現在の54箇所を今後25箇所に集約する再編整備の考え方を確認した。</p> <p>(建替えの優先順位) ・昭和30年代以降に建築された現在の寝屋川待機宿舍は、老朽・狭隘化が著しく、待機宿舍の中での整備(建替)の優先順位が高いことは認められる。 ・大阪府警察においては、これまで大規模災害・非常事態に備え、待機宿舍を整備してきているが、整備率は平均18.7%であり、全国29.0%、類似都県20.6%と比べ、低い水準であることは認められる。 ・東部地域の入居率が他地域に比べて低いのは、現在の寝屋川待機宿舍が昭和30年代以降に建築され老朽化・狭隘化が著しいからであり、建て替えによって入居率を一定程度高めることは期待できる。</p> <p>(事業手法) ・本事業の整備では、民間活力を活用するPFI手法の導入を検討しており、PFIのなかでも、BTO方式(Build Transfer Operate)を採用することにより財政負担の軽減効果が見込まれ、従来方式よりも効率的な整備が進むことが期待される。 ・また、ライフサイクルコストを低減するため、PFI手続において、保守点検等に加えて大規模修繕も含めた事業者からのPFI事業提案について今後検討していくことを確認した。 ・本事業は府内東部地域に分散している待機宿舍を集約し、建て替えるものであり、土地の高度利用を図ることによって生じる余剰地を売却するなど財政負担を抑制する手法が検討されていることを確認した。</p> <p>(施策面の取組み) ・待機宿舍は、その設置目的からも、常に高い入居率を維持する必要がある、それを促進するための具体的な仕組みを検討すべきである。 ・大規模災害等の非常事態において待機宿舍として本来の機能を十分に発揮できるよう、通信連絡体制の確保をはじめ、初動体制に不可欠な資機材等の配備、緊急時における入居者の対応マニュアルの整備が必要である。 ・なお、これらの取組みの結果について、事業完了までに本委員会に報告されたい。</p> <p>(代替手法の検討) ・府営住宅は所得制限の要件があり、国庫補助制度上の制約がある。また、民間住宅(特定優良賃貸住宅など)はこうした制限はないが、当該地域において想定人数を集団で居住させることができる規模の住宅がないことを確認した。</p> <p>(住居面積及び戸当たり建築単価) ・世帯用宿舍64㎡は、4人家族を想定した面積で、国庫補助の対象となる面積でもあり、待機宿舍としては妥当な広さであることを確認した。また、戸当たり単価は約1,400万円であり、建築単価も妥当なものであることを確認した。</p> <p>(集団居住・ストック活用についての意見) ・待機宿舍そのものが被災する可能性や通信技術等の技術革新が進歩を考えると、必ずしも集団居住を伴わなくとも緊急的な初動体制を確保できるより効率的な代替手法についても今後検討していくべきではないか。 ・集団居住を行なう場合でも、指令体制のあり方について時代に即した通信技術を有効活用すべきではないか。 ・PFI手法の効果的な活用及びストックの有効活用という観点から警察職員だけでなく、一部を府民向けの賃貸住宅としても提供するという視点も必要ではないか。 ・既存ストックの有効活用を図る上で、大阪府住宅供給公社賃貸住宅等の空き家活用を検討することも重要ではないか。</p> | <p>条件付き 事業実施</p> |