

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	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	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 富田目垣線、富田奈 佐原線</p> <p>(茨木市、高槻市)</p> <p>[目的] 本路線は、高槻市 南西部と茨木市東部 を通過し、府道大阪 高槻京都線及び国道 171号に結節する 幹線道路である。 現道の府道鳥飼八 丁富田線の幅員が狭 小で歩道も無いこと から、道路の拡幅整 備を行い、自動車交 通の円滑化及び歩行 者等の安全確保を図 る。</p> <p>[内容] 延長 0.8 km 幅員 22.0 m (2車線) 道路区分 第4種第1級</p> <p>[事業費] 全体事業費 約50億円 (内訳) 用地費約46億円 工事費約4億円</p>	<p>用地 80%</p> <p>工事 0%</p> <p>現道や周辺道路が 狭小であることか ら、暫定的な整備を 行うことにより、交 通流の円滑化と交 通安全性の向上が 図れる。</p>	<p>(現道)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府道鳥飼八丁富田線 幅員w = 5 ~ 8 m 混雑度 H6 : 0.51 H9 : 0.84 H11 : 1.07 <p>24時間交通量 H6 : 5,547台 H9 : 8,724台 H11 : 12,094台</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員が狭く、歩道も ないため、非常に危 険な状態である。 ・混雑度、交通量とも 増加傾向にあり、混 雑している。 <p>(周辺道路の状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府道茨木寝屋川線 混雑度 H6 : 1.56 H9 : 1.46 H11 : 1.43 <p>24時間交通量 H6 : 15,988台 H9 : 15,090台 H11 : 15,851台</p> <ul style="list-style-type: none"> ・混雑度、交通量とも 若干減少傾向にあ るものの、依然とし て混雑している。 <p>[地元等の協力体制]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元は事業に協力的 である。 ・交通量の増大に伴う 渋滞緩和並びに交通 の安全確保の観点か ら早期整備が望まれ ている。 	<p>B / C = 2 . 3 3</p> <p>便益総額 B = 約124億円</p> <p>総費用 C = 約53億円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅、歩車分離による 交通安全機能の向上 ・災害発生時の緊急輸送路、 避難路の確保 ・道路拡幅による延焼遮断機 能の向上 ・道路空間拡大によるライフ ライン導入空間の確保 ・周辺狭小道路への迂回交通 量減少による安心・安全性 の向上 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・十分な幅員が確保された歩 道による快適性の向上 ・周辺狭小道路の迂回交通量 減少による快適性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備によ り旅行速度が 向上し、CO² の排出量が削 減される。 ・植樹帯の設置に より、緑の回復 に努める。

(別表2)

(1/7)

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業路線整備に伴う府道茨木寝屋川線の渋滞緩和効果について)</p> <p>大阪高槻京都線や高槻茨木線等の東西道路と結節する南北道路が少ないことから、本事業路線整備により、府道茨木寝屋川線の渋滞緩和にも一定の効果があることを確認した。</p> <p>なお、現時点で定量的な効果を示すことは困難であるが、今後、事業完了後における交通状況を踏まえ、本事業の事後評価を行い、その効果を検証していくことについて確認した。</p> <p>(北摂地域における交通ネットワーク整備の考え方について)</p> <p>大阪府道路整備長期計画に基づき、広域交通ネットワークとしての基幹軸の整備並びに広域基幹軸と緊密に連結する地域内の幹線道路網の整備に努めており、北摂・三島地域においては、広域基幹軸として都市計画道路十三高槻線をはじめとする京阪軸の整備を進める一方、本事業路線整備のほか、都市計画道路茨木寝屋川線や主要地方道大阪高槻線など地域内における広域基幹軸との連結整備に取り組んでいることを確認した。</p> <p>(用地買収と工事着手との関係について)</p> <p>本事業は、平成6年度の事業採択後、地元協議を経て平成12年度より用地買収に着手したが、狭隘区間で一部残っていた物件移転補償が平成14年度に解決したことから、今年度、工事着手する予定であることを確認した。</p> <p>(用地取得後、工事着手までの間の遊休地について)</p> <p>公共事業用地として取得した土地について、工事着手までに相当の時間を要すると予想される場合には、取得用地の有効活用方策について検討していくべきであるとの意見があった。</p>	事業継続

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	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	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(海岸(高潮)) 堺泉北港海岸堺地区 (堺市)</p> <p>[目的] 既往最大である伊勢湾台風級の台風が、大阪に甚大な被害をもたらした室戸台風コースで北上した時を想定した計画台風に対応できるよう、護岸の改良及び液状化の対策を施し、背後住民等の生命・財産の保全を図ることを目的とする。</p> <p>[内容] 事業延長 L = 3,165m 護岸改良 2,020m 胸壁改良 1,145m 水門改良 2基</p> <p>[事業費] 全体事業費 約 70.8 億円</p>	<p>用地 - % 工事 52%</p> <p>高潮からの防ぎよ効果は、事業完了することにより発現される。</p>	<p>事業採択の理由 護岸は昭和40年までに整備されたものであり、現状の天端高さ(0.P.+5.50)では計画台風に対応できる天端高さ(0.P.+6.00)に不足し、かつ老朽化も進んでいる。 また、水門は昭和28年に建造されたものであり、老朽化が著しく、機能低下を招いている。 なお、阪神・淡路大震災(平成6年度)を受け、全国的に液状化対策を踏まえた整備がより一層重要視されるようになった。</p> <p>海岸法による事業の位置付け 平成11年に海岸法が改正され、防護のみではなく環境及び利用面を配慮した整備を行う必要が示された。 また、大阪湾沿岸海岸保全基本計画においても当該地区へ防護機能の確保・環境回復創造・魅力ある景観の創出・海岸利用の促進といった海岸整備方針を定めた。</p> <p>[地元等の協力体制] 地元市から早期安全確保、早期完了の強い要望があるとともに、事業に対する協力体制を示している。</p>	<p>$B / C = 2.47$</p> <p>便益総額 $B = 181.3$ 億円</p> <p>総費用 $C = 73.5$ 億円</p> <p>海とふれ合えることのできるオープンスペースとして整備を行うことによって、景観や明るさが向上し、防犯上からも好ましい環境となり、また、人々の憩いの場となることで背後住民及び就業者等の居住や就業への活力を与え、快適性を向上させる。</p>	<p>・海とふれ合えることのできるオープンスペースとして整備を行う。</p> <p>・隣接する大浜公園や歴史的価値のある史跡堺旧燈台と調和のとれた海岸線の整備を行う。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の優先度について) 防護区域は交通機関や商業施設などの市街化が形成されており、大阪府都市基盤整備中期計画(案)では最優先として位置付けられ、本事業の優先度が高いことを確認した。</p> <p>(想定している災害規模の妥当性と施設水準について) 現在の高さ基準は過去の大型台風襲来を踏まえ昭和40年代に恒久対策として策定したものであるが、近年実施した高潮点検等でも必要性については変わりなく、社会経済情勢が変化しているとはいえ、現在も基準は妥当であることを確認した。</p> <p>(施設のアメニティ機能について) 海が見えるよう傾斜護岸としており、景観面にも配慮していることを確認した。 なお、開放空間として大浜公園等周辺施設と一体利用が図れるよう、地元市と協議を進めていくべきである。</p> <p>(史跡旧堺燈台について) 現在学識経験者等で構成される史跡旧堺燈台調査委員会で、その歴史的価値も考慮して、燈台及び基礎土台の石垣も含め保存方法等を検討中であることを確認した。</p> <p>(ハザードマップ作成など総合的な防災の取組みについて) 今後、津波シミュレーションに関するハザードマップ作成を検討していくことについて確認した。</p> <p>(事業の遅延理由について) 液状化対策の基準の変更に伴う費用増加などが事業遅延の主な原因であることを確認した。</p> <p>(海岸法改正に伴う影響について) 本事業は平成11年の海岸法改正前から環境面・快適性を取り入れた整備内容としていたため、法改正による影響はなかったことを確認した。</p> <p>(安全施策についての取組み姿勢について) 安全・安心施策は経済再生施策、環境施策ともども重要であり、今後ともバランスをとりながら順次進めていくという府の考え方について確認した。</p>	事業継続

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	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	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析		
<p>(街路) 道祖本摂津北線 (茨木市)</p> <p>[目的] 都市基盤整備公団が基盤整備を進めている彩都(国際文化公園都市)と大阪市内とを大阪中央環状線を介して結節し、彩都の交通動脈としての機能を担うとともに、併せて整備を進めているモノレールの導入空間としての機能を発揮する。</p> <p>[内容] 延長: 0.4 km 幅員: 22~48 m (4車線) 道路区分: 第4種第1級</p> <p>[事業費] 全体事業費 約2.8億円 (内訳) 用地費約1.7億円 工事費約1.1億円</p>	<p>用地 95% 工事 15%</p> <p>彩都の一部まちびらき(H16春)にあわせて暫定2車線の整備を行うことから、アクセス機能は確保できる。</p>	<p>(現道の状況) ・府道茨木摂津線 混雑度 H6 :1.20 H9 :1.45 H11:0.97</p> <p>24時間交通量 H6 :4,345台 H9 :5,216台 H11:2,935台</p> <p>[地元等の協力体制] ・本事業とあわせて地元市が駅前広場の整備を計画しており、市は協力的である。 ・彩都へのメインのアクセス道路であることからまちびらきにあわせた整備が望まれている。</p>	<p>B / C = 2 . 6 0</p> <p>便益総額 B = 78億円 総費用 C = 30億円</p> <p>・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路空間確保によるライフライン導入空間の確保 ・彩都の支援 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・良好な都市景観の形成</p>	<p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO²の排出量が削減される。</p> <p>・植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p>	<p>事業継続</p>

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	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	評価																												
事業概要	途中段階 の効果		事業効果の定性的分析																														
<p>(連続立体交差) 南海本線 (泉大津市)</p> <p>[目的] 本路線は、大阪市と和歌山市・関西国際空港を結ぶ幹線鉄道であり、とりわけ、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しい。そこで、踏切を除去し、沿道の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。</p> <p>[内容] 延長：2.4 km 高架化される駅：松ノ浜駅、泉大津駅 踏切除去数：8ヶ所</p> <p>[事業費] 全体事業費 約480億円 (内訳) 用地費 約186億円 工事費 約294億円 (国 29.5%・府 35.5%・市 17.7%・鉄道 17.3%)</p>	<p>用地 96% 工事 25%</p>	<p>(電鉄の運行状況) 列車本数(日) 遮断時間(日) (上:計画時点、下:再評価時点)</p> <table border="1"> <tr><td>:370</td></tr> <tr><td>:6.62</td></tr> <tr><td>:445</td></tr> <tr><td>:8.46</td></tr> </table> <p>(踏切交通量(日)) (上:計画時点、下:再評価時点)</p> <table border="1"> <tr><td>北助松6号</td><td>3,340台</td></tr> <tr><td>松ノ浜2号</td><td>11,617台</td></tr> <tr><td>松ノ浜3号</td><td>2,843台</td></tr> <tr><td>泉大津1号</td><td>2,153台</td></tr> <tr><td>泉大津2号</td><td>9,344台</td></tr> <tr><td>泉大津4号</td><td>3,079台</td></tr> <tr><td>北助松6号</td><td>3,242台</td></tr> <tr><td>松ノ浜2号</td><td>17,694台</td></tr> <tr><td>松ノ浜3号</td><td>4,175台</td></tr> <tr><td>泉大津1号</td><td>3,074台</td></tr> <tr><td>泉大津2号</td><td>11,995台</td></tr> <tr><td>泉大津4号</td><td>3,400台</td></tr> </table>	:370	:6.62	:445	:8.46	北助松6号	3,340台	松ノ浜2号	11,617台	松ノ浜3号	2,843台	泉大津1号	2,153台	泉大津2号	9,344台	泉大津4号	3,079台	北助松6号	3,242台	松ノ浜2号	17,694台	松ノ浜3号	4,175台	泉大津1号	3,074台	泉大津2号	11,995台	泉大津4号	3,400台	<p>B / C = 2.42</p> <p>便益総額 B = 948.6億円 総費用 C = 391.4億円</p>	<p>・既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。</p> <p>・渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与</p>	<p>事業継続</p>
:370																																	
:6.62																																	
:445																																	
:8.46																																	
北助松6号	3,340台																																
松ノ浜2号	11,617台																																
松ノ浜3号	2,843台																																
泉大津1号	2,153台																																
泉大津2号	9,344台																																
泉大津4号	3,079台																																
北助松6号	3,242台																																
松ノ浜2号	17,694台																																
松ノ浜3号	4,175台																																
泉大津1号	3,074台																																
泉大津2号	11,995台																																
泉大津4号	3,400台																																
	なし	<p>[地元等の協力体制] 地域住民の事業早期完成に対する要望が強い。</p>	<p>・踏切事故が解消される。</p> <p>・渋滞緩和により緊急車両の通行が容易となる。</p> <p>・駅及びその周辺の整備にあわせ、バリアフリー化が促進</p> <p>・鉄道で分断されていた地域が一体化することで、発展・活性化が図られる。</p> <p>・渋滞緩和によりバス等の定時性が確保される。</p> <p>・高架化に伴い鉄道の騒音の改善が図られる。</p> <p>・渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音、地球温暖化等の改善に寄与する。</p>																														

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	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	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析		
(砂防) 山辺川 (能勢町)	用地 100% 工事 50%	なし	$B/C = 2.24$ 便益総額 $B = 51.5$ 億円 総費用 $C = 23.0$ 億円	砂防ダムにより、溪床、溪岸の侵食が防止されるため、堆砂敷より上流の樹木を保全できる。	事業継続
[目的] 都市に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流において砂防施設の整備を促進し、土石流等の土砂災害に備える。		[地元等の協力体制] 町から強い要望があり、全面的な協力体制を得ている。			
[内容] 砂防えん堤 1基 堤高：18.0m 堤長：75.0m					
[事業費] 全体事業費 約20.0億円					
(内訳) 用地費約7.6億円 工事費約12.4億円	・えん堤高7mまで施工済。 ・えん堤高7mまでの土砂整備効果が見込まれる。		・土砂災害による被害の軽減が図れる。 ・砂防ダムについて化粧をし、周辺に調和するよう配慮する。		

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢 の変化	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	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析		
(砂防) 寺川 (大東市)	用地 100% 工事 75%	なし [地元等の協力体制] 地元の全面的な 協力あり。	B / C = 3 . 9 2 便益総額 B = 75 . 9 億円 総費用 C = 19 . 4 億円	特になし	事業 継続
[目的] 都市に直接的に土砂災 害を及ぼす恐れのある 溪流において砂防施設 の整備を促進し、土石 流等の土砂災害に備え る。 [内容] 溪流保全工 護岸工：354.0m [事業費] 全体事業費 約10.2億円 (内訳) 用地費約4.2億円 工事費約6.0億円	・護岸工233 m施工済。 ・護岸工233 m完成分の土 砂整備効果が 見込まれる。		土砂災害による被害の軽減 が図れる。		

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	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	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析		
(砂防) 千塚川 (能勢町)	用地 100% 工事 0%	なし [地元等の協力体制] ・市の全面的な協力あり。 ・工事中進入路にあたる土地所有者の理解が得られない。	B / C = 9 . 6 5 便益総額 B = 45 . 5 億円 総費用 C = 4 . 7 億円	砂防ダムにより、渓床、渓岸の侵食が防止されるため、堆砂敷より上流の樹木を保全できる。	事業継続
[目的] 都市に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流において砂防施設の整備を促進し、土石流等の土砂災害に備える。 [内容] 砂防えん堤1基 堤高：14.5m 堤長：78.0m [事業費] 全体事業費 約4.5億円 (内訳) 用地費約1.8億円 工事費約2.7億円	なし		土砂災害による被害の軽減が図れる。		

