

事業名:

主要地方道 大阪狭山線(下高野橋)橋梁架替事業

所在地:

東住吉区矢田5丁目～矢田7丁目

目的:

主要地方道大阪狭山線は、大阪市東住吉区桑津の国道25号を起点に、東住吉区を南北に縦断し、松原市などを経て大阪狭山市に至る幹線道路である。

このうち本路線が大和川を渡る下高野橋は、昭和2年に架橋されてから既に約80年が経過し、老朽化が著しく、これまでに床板や橋脚の補強を施してきた。また、道路幅員についても歩道、車道ともに狭隘な幅員となっているほか、治水面において、径間長は短く、橋脚数が多いなど課題を抱えている。

一方、本路線は、地域に密着した主要な生活道路として、通勤や通学など、市民に広く利用されており、沿線地域からも本橋梁の架替や道路の拡幅整備に期待が寄せられている。

このようなことから、下高野橋の架替拡幅、ならびに取付道路の拡幅整備により、安全で快適な道路交通を提供し、併せて市民生活の安全性・快適性を確保するものである。

事業内容

・橋梁架替

延長 L=540m(うち、橋梁区間190m)

幅員(新橋) W= 13m (両側2車線、歩道有り)

(既設橋:幅員 W=7.8m (両側2車線、歩道有り))

主要地方道大阪狭山線 事業区間位置図



主要地方道大阪狭山線
事業区間

社会経済情勢等の変化

事業開始時(9年前)

現在

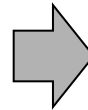
・下高野橋は、昭和2年に架橋されてから70年以上が経過している橋であり、

- 老朽化が著しい
- 交通安全上問題(狭幅員)
- 河川治水上の問題(橋脚数が多いなど)

などの問題を抱えている。

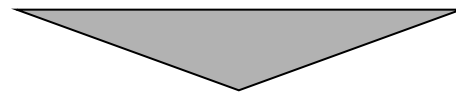
・大阪狭山線は、地域に密着した主要な生活道路として、通勤や通学など、市民に広く利用されており、沿線地域からも本橋梁の架替や道路の拡幅整備が期待されている。

※下高野橋交通量(H14):9,981台/日



・下高野橋は、昭和2年に架橋されてから80年以上が経過しており、老朽化問題がより深刻な状況となっている。

・下高野橋の新橋の架設がほぼ完了している状況。



年々本橋の老朽化は深刻さを増していることから、事業としての必要性は高い。引き続き整備を進め、早期に既設橋から新橋へ交通切替する必要がある。

事業費の見込み

建設局運営方針等における本事業の位置づけ

【H23年度 建設局運営方針】

<局の目標>

◎安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える都市空間の実現。

<局の使命>

◎道路・橋梁・河川・下水道に関する膨大な都市基盤施設のストックを適切に維持・管理し、効果的・効率的に活用しつつ、社会的ニーズの変化などに対応した機能拡充により都市基盤施設の機能を十分に発揮させる。

<局運営の基本方針>

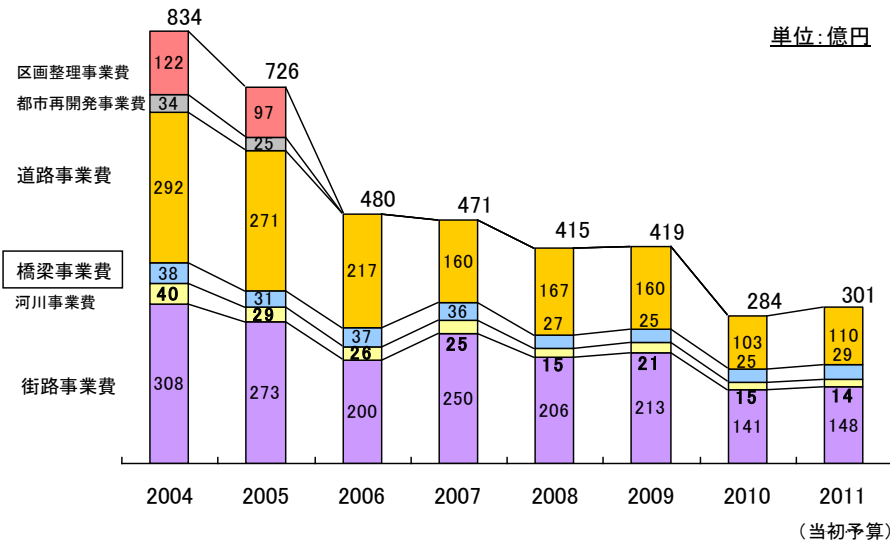
限られた予算の最大限の有効活用を図るため、必要性、緊急性、費用対効果の面からの選択と集中を行い、安全・安心な市民生活、都市活動を支えるための都市基盤施設の適切な維持と管理、未来の大阪の持続可能な発展につながる施策・事業を重点的に推進する。

【橋梁事業として】

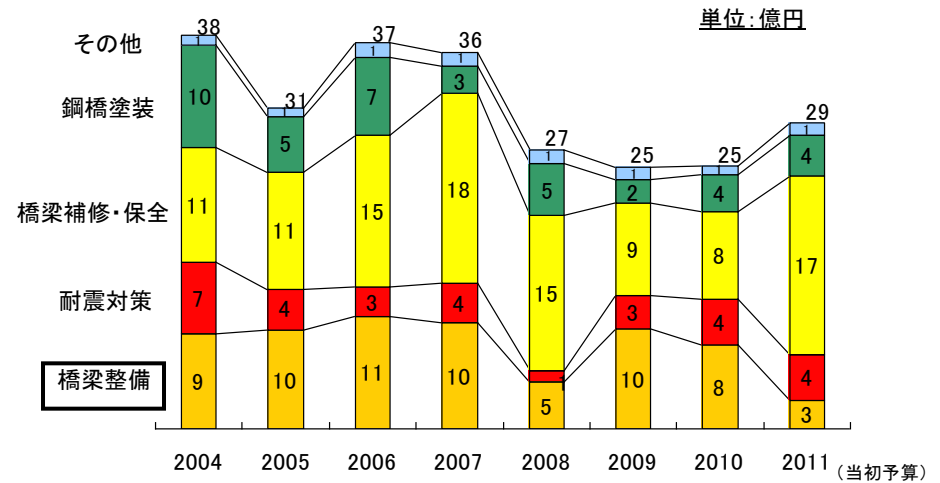
予防保全により橋の長寿命化を図ることで、ライフサイクルコストを縮減すること、および安全・安心にかかわる事業を着実に進めるという取り組みを基本方針としている。

具体的には、予防保全を実現するために定期点検を行い、アセットマネジメントを導入した維持管理を行うことと、老朽化した橋梁の改修や、耐震補強を着実に進めることで安全・安心の確保を図ることとしている。

建設局事業費の見込み(単位:億円)



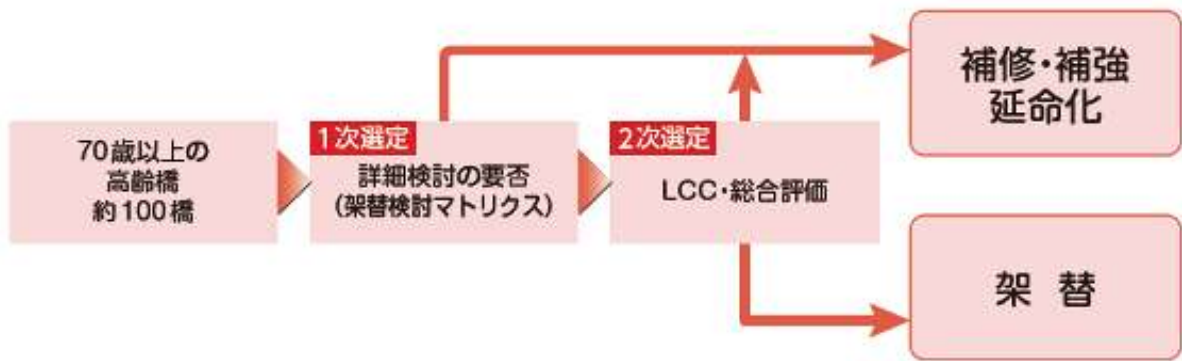
橋梁事業費の見込み(単位:億円)



老朽化橋梁の改築・更新の実施方針

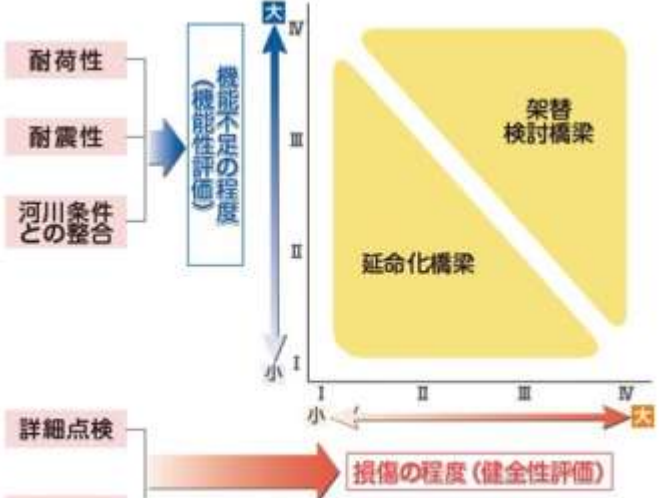
架替橋梁の選定

- ・大阪市建設局管理橋梁を対象に、機能性、健全性、経済性等を総合的に評価して、架替橋梁を選定。
- ・機能性、健全性不足が著しいものについては、架替を含めた抜本対策を検討・実施する。



1次選定

橋梁点検による健全性評価、及び機能性評価(耐荷性・耐震性・河川条件が現在の基準と整合するか否の評価)を実施

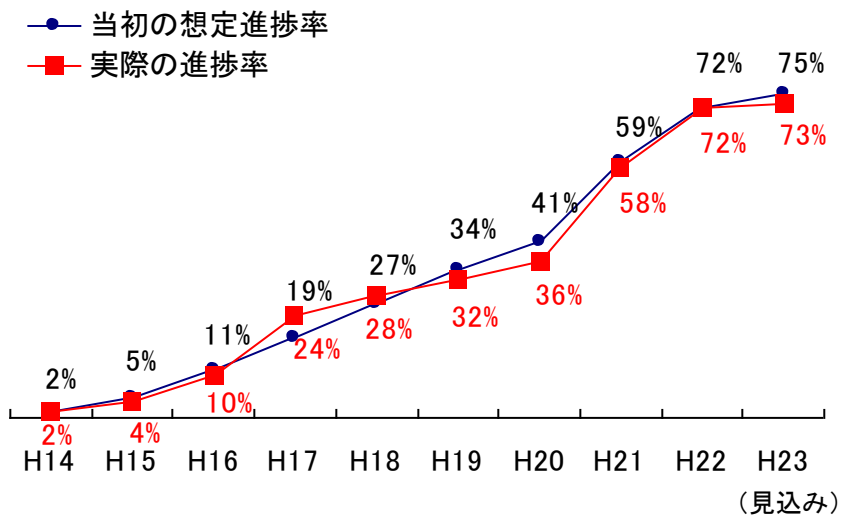


2次選定

対象となる橋ごとに構造計算や施工計画に基づき具体的な架替、延命化方法を検討し、今後50年間のライフサイクルコスト(LCC)を架替費や維持管理費だけでなく、多様な項目による経済性の評価を実施

事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

進捗率の推移(単位:%)



残事業の内容

- ・取付道路工事
- ・既設橋撤去工事
- ・用地取得1件

⇒残事業費約9億円

今後のスケジュール(見込み)

- ・2011(H23)年度 架替工事完了
- ・2012(H24)年度 取付道路工事・既設橋撤去工事着手
～2015(H27)年度 (新橋へ順次交通切替)

事業が遅延した原因とその状況

- ・下高野橋南詰の不法占拠物件の対応に時間を要した



対応と解消の目処及びその根拠

- ・不法占拠物件の問題が解決したことから、引き続き取付道路工事および既設橋撤去工事を実施し、平成27年度の事業完了を目指す

事業が遅れることによる影響

事業が遅延する理由(財政面以外)

- ・関連工事が遅れた場合や、関係機関との協議が難航した場合、取付道路工事や既設橋撤去工事が遅延する。

事業が遅延することで発生が想定される課題

(事業者の視点)

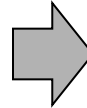
- ・新橋への交通切替が遅れ、自動車や歩行者の安全で円滑な通行空間の確保が遅れる。

(利用者の視点)

- ・歩行空間の確保による歩行者の安全安心の享受、自動車利用者における通行円滑化の享受が遅れる。

(権利者等事業関係者の視点)

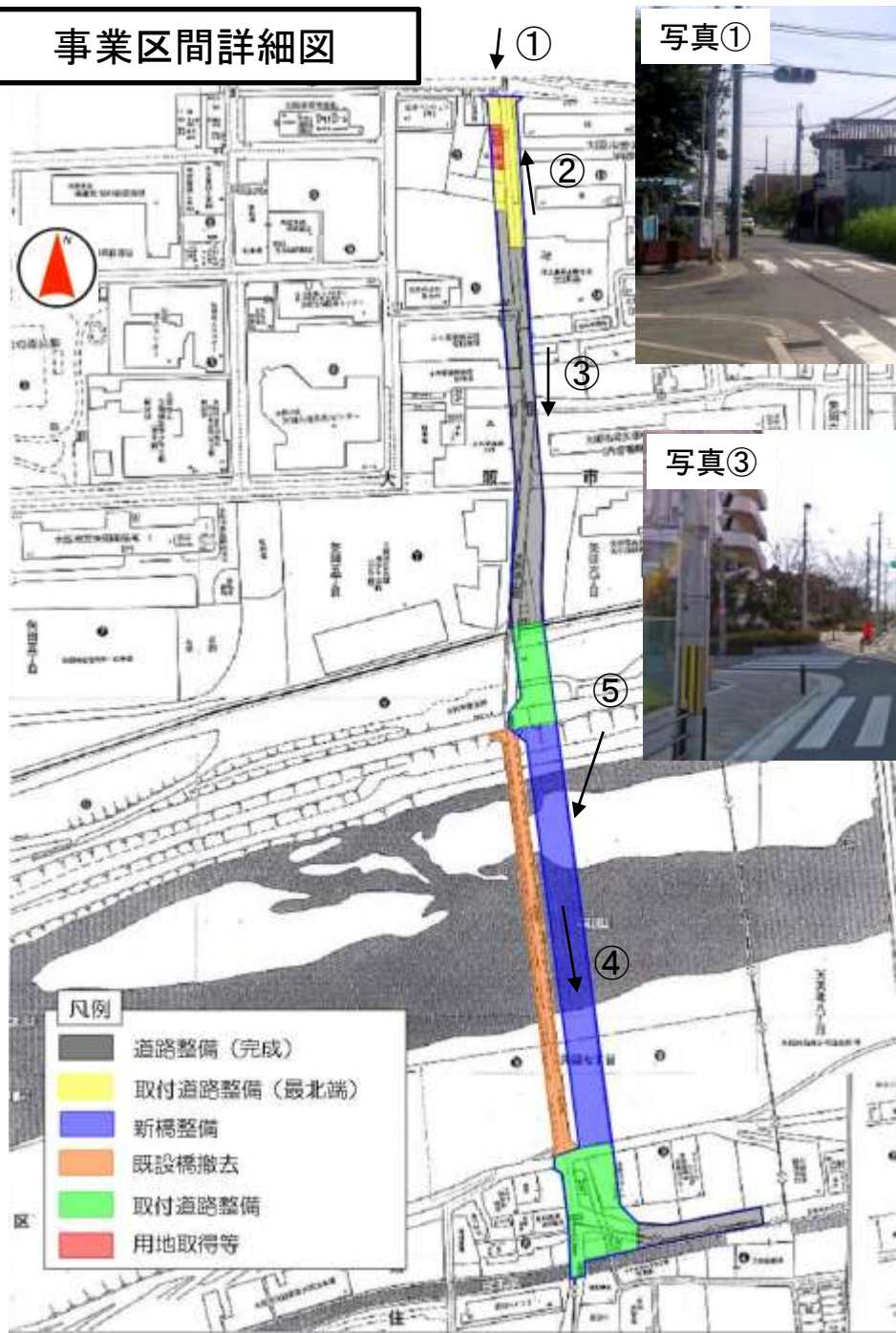
- ・土地利用制限等の課題は特になし



課題への対応

- ・関連工事の事業者や協議先と鋭意調整を図り、事業が遅延することがないように努める。

事業区間詳細図



写真①



写真②



写真③



写真④



写真⑤



費用便益の算定

路線名	主要地方道大阪狭山線 (L=540m)
-----	---------------------

1. 各種の時点及び期間

供用年	平成 24 年度 (想定)
交通量観測年	平成 14 年度 (平成 14 年度現況交通量調査) 平成 17 年度 道路交通センサス
交通量推計年	平成 42 年度
価格基準年	平成 23 年度
検討期間	供用年から 5 0 年間

2. 計画道路と競合道路の概要

・本路線では、競合道路を設定せず、対象路線のみの便益を算出する。



3. 費用便益分析の結果

・前記の設定に基づいて算出した費用便益分析結果を以下に示す。

① 旅行速度の算定

◆計画道路整備なしの場合 [供用年] 平成24年度

	計画道路 (新規計画) 主要地方道大阪狭山線	競合道路	競合道路	競合道路
交通量 (台/日)	8,926			
交通容量 (台/日)	5,900			
混雑度	1.51			
走行速度 (km/h)	5.87			

◆計画道路整備ありの場合 [供用年] 平成24年度

	計画道路 (新規計画) 主要地方道大阪狭山線	競合道路	競合道路	競合道路
交通量 (台/日)	8,926			
交通容量 (台/日)	8,000			
混雑度	1.12			
走行速度 (km/h)	27.79			

② 路線別の初年便益

[供用年] 平成 24 年度

	計画道路 (新規計画) 主要地方道大阪狭山線	競合道路	競合道路	競合道路	合計
走行時間費用 (億円)	3.2				3.2
走行経費 (億円)	0.1				0.1
交通事故損失額 (億円)	0.00				0.00

③ 便益 (B) の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 23 年度			
供用年	平成 24 年度			
初年便益 (億円)	3.2	0.1	0.00	3.3
便益総額の現在価値 (億円)	62.4	2.9	0.0	65.3 (B)

④ 費用 (C) の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 23 年度		
投資総額の単純合計 (億円)	32.0	0.4	32.4
投資総額の現在価値 (億円)	31.0	0.2	31.2 (C)

⑤ 評価指標の算定結果

社会費用便益比 CBR	B / C = 2.10
-------------	--------------