

平成23年度 審議案件の概要及び事務局確認内容

1. 再評価対象事業 10件

番号	類型	事業名〔所在地〕・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)	確認事項
1	府営住宅建替	トクバヤクス/キョウカ 富田林楠住宅 〔富田林市〕 昭和38・39年度の建設で老朽化が著しく、居住水準や耐震性の低い住宅851戸を建て替える。	敷地面積：9.8ha 〔住宅敷地：7.8ha、 活用用地(売却)：2.0ha〕 建替前戸数：851戸 計画戸数：851戸 事業手法：直接建設	事業採択後10年間継続中	H14	H26	111.5億円 国：50億円 府：61億円 〔153億円〕 国：69億円 府：84億円	1.49 (1.22)	工事63%	H13事前評価事業実施	【事業費の変動】 ・建設単価や落札率の低下による工事費の減少(約38.6億円減少)をはじめ、全体事業費が約41.5億円減少。 【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・本住宅の住戸は老朽化が著しく、住環境が悪化しており、居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など建替えの必要性に変化はない。 ・第1期(232戸)、第2期(180戸)は竣工し、現在、第3期(160戸)の工事中。 ・B/Cは、事業費が減少したことにより、事前評価時1.22から1.49へ増加。 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・今後の事業進捗の支障となる要因は見込まれていない。 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・5期計画のうち、第1期、第2期が竣工しており、第3期が工事中である。工事の進捗は63%であり、代替案立案の余地はない。 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続 ・事業の必要性に変わりなく、計画どおり事業が進捗していることから、継続とする。
2	港湾	カイトホ/クオオミサキ カキキョウ 堺泉北港汐見沖地区 多目的国際ターミナル整備 〔泉大津市〕 荷捌き地が狭く多様な貨物が輻輳し非効率な荷役形態を解消するため、岸壁を新設し、中古自動車輸出の拠点港としての機能強化並びに物流の効率化を図る。	多目的国際ターミナル整備 岸壁(水深11m、延長260m) 防波堤(延長80m) 泊地浚渫(水深11m、31,000㎡) 臨港道路(延長1.4km、4車線)	事業採択後5年間継続中 (国の事業評価実施要領が改定され、補助事業は事業採択後5年間継続時点で再評価実施)	H19	H24 (H23)	19.8億円 国：9.9億円 府：9.9億円 〔26.3億円〕 国：13.1億円 府：13.1億円	3.03 (3.14)	工事73%	H18事前評価事業実施	【事業費の変動】 ・既存防波堤の活用や落札率の低下により、全体事業費約6.5億円の減少 【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・中古自動車輸出の拠点港としての機能強化並びに物流の効率化を図る本事業の必要性に変化はない。 ・B/Cは、 中古自動車輸出量を見直したことにより、事前評価時点の3.14から3.03に減少 。 ・臨港道路施工にあたり、先行する下水道工事に遅れが生じたため、完成は1年遅れの平成24年度となる見込み。 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・平成23年度末に泊地浚渫が完了し、平成24年度に岸壁、臨港道路の整備が完了する予定。 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・現在、工事の進捗は73%であり、代替案立案の余地はない。 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続 ・当初計画より完成が1年遅れるものの、今後、事業進捗が遅れる要因もなく、事業の必要性に変化はない。
3		材カガツセン 大阪高槻線 歩道整備 〔摂津市～高槻市〕 歩行者等の安全確保を目的として歩道整備を行う。	歩道整備 事業延長：640m 道路幅員：20.0m 自転車歩行者道整備(幅員：4.0m)	事業採択後10年間継続中	H14	H25 (H16)	4.1億円 国：2.3億円 府：1.8億円	—	用地0% 工事85%	—	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・財政状況の悪化により、用地買収を伴う区間の整備に着手できなかったため、完成は9年遅れ平成25年度となる見込み。 ・自動車及び自転車・歩行者交通量が非常に多く、交通事故件数も依然多い状況(H8～12：22件、H16～20：20件)である。また、平成22年4月に開校した府立吹田支援学校鳥飼校への通学路であることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・今年度、用地買収を伴う区間の整備に着手し、平成25年度末完成を目指す。 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・工事の進捗は85%であり、一部区間は既に供用済みであることから、代替案立案の余地はない。 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続 ・財政状況の悪化により、現在までの事業進捗が大幅に遅れているが、当該箇所の自動車や歩行者等の交通量は非常に多く、交通事故件数も依然多い状況であることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。
4	道路交通安全	キョウカカツセン (旧)大阪中央環状線交差点改良 〔豊中市〕 豊中市の桜塚交差点において、交通事故防止を図るため、右折レーン及び歩道を拡幅整備する。	交差点改良 事業延長：100m 道路幅員：18.0m 右折レーン設置1箇所(西行き) 自転車歩行者道拡幅両側(幅員：2m⇒4m)	事業採択後5年間未着工	H18	H25 (H20)	1.2億円 国：0.7億円 府：0.5億円	—	用地0% 工事0%	—	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・地元住民の理解が得られるまで交渉を継続してきたことにより事業着手が遅れ、完成が5年遅れて平成25年度となる見込み。 ・安全安心の確保や渋滞解消に資する事業であり、死亡事故が発生していることから、交差点改良及び歩行空間整備の必要性には変化はない。 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・事業に対する地元住民の理解が得られず交渉が難航していたが、平成22年度までに理解が得られたことから平成23年度から事業着手する。 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・交差点改良及び歩行空間の確保を目的とした事業であり、代替案立案の余地はない。 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続 ・事業実施について、地元住民の理解が得られるまで交渉を継続してきたことにより事業着手が遅れたものの、地元住民の理解が得られ、また死亡事故が発生するなど事業の必要性に変化はない。
5		ヒョウカイバラセン 枚方茨木線 歩道整備 〔茨木市〕 歩行者等の安全確保を目的として歩道整備を行う。	歩道整備 事業延長：90m 道路幅員：12.0m 歩行者道整備(幅員：2.5m)	事業採択後10年間継続中	H14	H25 (H15)	1.15億円 国：0.6億円 府：0.5億円	—	用地22% 工事15%	—	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・財政状況の悪化により、交差する(都)富田目垣線(府道鳥飼八丁富田線)の事業完了後(22年度)の着手としたため、完成が10年遅れて平成25年度となる見込み。 ・当該箇所の交通量は依然多く、事故件数も大幅に増加(H8～12：5件、H16～20：22件)していることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・交差する(都)富田目垣線(府道鳥飼八丁富田線)の事業が平成22年度完了したため、引き続き当該路線の事業に平成23年度着手し、平成25年度末の完了を目指す。 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 ・歩道設置以外に代替案立案の余地は無い。 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続 ・財政状況の悪化により、交差する(都)富田目垣線(府道鳥飼八丁富田線)の事業完了後の着手としたため、現在までの事業進捗が大幅に遅れているが、当該箇所の自動車や歩行者等の交通量は依然多く、事故件数も大幅に増加していることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

番号	類型	事業名〔所在地〕・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)	確認事項	
6	道路交通安全	シマイン 三島江茨木線 歩道整備 〔茨木市〕 歩行者等の安全確保を目的として歩道整備を行う。	歩道整備 事業延長：400m 道路幅員：11.0m 歩行者道整備（幅員：2m）	事業採択後10年間継続中	H14	中止(H18)	4.2億円 国：2.3億円 府：1.9億円	—	用地3% 工事12%	—	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：中止 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：中止 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：— 【対応方針(原案)】 ⇒ 中止	・歩行空間整備の必要性に変化はないものの、一定の歩行空間が確保されているなど他事業と比べて当該箇所の事業化の優先順位は高くなく、また財政状況が悪化するなか事業着手できない状態が継続しているため中止する。 ・財政状況が悪化するなか、本路線については事業着手の目途が立たないことから中止する。
7		ヒガシノシイ 東谷支浜 〔茨木市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。	砂防えん堤工 堤高：7.0m 堤幅：37.0m	事業採択後5年間未着工	H19	H28(H23)	2億円 国：1億円 府：1億円	2.60(2.64)	用地0% 工事0%	—	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続	・B/Cは、事業期間延伸により事前評価時2.64から2.60へ減少。 ・用地交渉が難航し、完成が5年遅れの平成28年度となる見込み。 ・平成20年度に境界確定は完了し、地権者5名のうち1名が事業実施に反対しているものの、地元住民からも説得にあたっていただき、用地買収の協力が得られるよう交渉中である。 ・土石流の危険を回避するためには砂防えん堤の設置が必要不可欠であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 ・用地交渉の難航により、当初の計画より進捗は遅れているもの、事業の必要性に変化はない。
8	砂防	ニョウニシイ 如意谷支浜 〔箕面市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。	砂防えん堤工 堤高：9.0m 堤幅：40.0m	事業採択後5年間未着工	H19	H30(H25)	2.5億円 国：1.2億円 府：1.2億円	11.15(11.61)	用地0% 工事0%	—	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続	・B/Cは、事業期間延伸により事前評価時11.61から11.15へ減少。 ・財政再建プログラム(案)による建設事業費削減の影響でペースダウンし、事業着手が遅れ、完成が5年遅れの平成30年度となる見込み。 ・用地取得できるよう地元住民・地権者と調整を図り、早期に本体工事に着手する。 ・土石流の危険を回避するためには砂防えん堤の設置が必要不可欠であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 ・財政再建プログラム(案)による建設事業費削減の影響で、当初の計画より進捗は遅れているが、事業の必要性に変化はない。
9		フナガワカ 父鬼川側川 〔和泉市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。	砂防えん堤工 堤高：5.0m 堤幅：44.2m	中止	H10	中止(H23)	2.5億円 国：1.2億円 府：1.2億円	—(2.64)	用地0% 工事0%	H19再評価 事業継続	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：中止 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：中止 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：— 【対応方針(原案)】 ⇒ 中止	・事業の必要性に変化はないが、えん堤構造の見直し提示等用地交渉を重ねてきたものの、協力が得られず、今後においても着工の目途が立たないため中止する。 ・用地交渉を重ねてきたものの協力が得られず、今後においても着工の目途が立たないため中止する。 既に、砂防えん堤が、本事業の設置箇所より上流側に1基整備されている。 ・土砂災害に対する啓発活動として、平成22年度に府市及び地元住民とのワークショップを開催し、地域版ハザードマップを作成。 ・用地交渉を重ねてきたものの協力が得られず、事業進捗の見込みがないため、中止する。
10	急傾斜	ナシヤマキ 宝持山地区 〔箕面市〕 がけ崩れによる災害から府民の生命・財産を守るため、傾斜30度以上、高さ5m以上のがけ崩れの恐れのある急傾斜地において、急傾斜地崩壊対策施設の整備を推進する。	擁壁工 延長：240m	中止	H20	中止(H24)	2億円 国：0.9億円 府：1.1億円	—(4.93)	工事0%	—	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：中止 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：中止 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：— 【対応方針(原案)】 ⇒ 中止	・急傾斜地崩壊対策事業については、本来は斜面所有者が対策を行うべきものであるが、所有者の施工が困難とみられる場合は、市町村・地元住民・地権者から要望により府が施工している。用地取得は行わない。 ・本事業については、地元からの要望書が提出されたことから事業に着手したが、工事を行うにあたり必要となる「急傾斜地崩壊危険区域」の指定について、地権者全員の同意が得られないことから中止する。 ・区域指定の対象となる土地の地権者の同意が得られず着工の目途が立たないため中止。 ・土砂災害防止法による区域指定や市の警戒避難体制の確立、危険箇所のパトロールの実施、ハザードマップ・土砂災害警戒情報により地元住民への指導周知を徹底する。 ・急傾斜地崩壊対策事業は、市町村・地元住民・地権者から要望を受けての事業であるものの、事業を行うための「急傾斜地崩壊危険区域」の指定について地権者全員の同意が得られていない状況では対策工事を行うことができないため中止。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

2. 再々評価対象事業 7件

番号	類型	事業名〔所在地〕・概要	事業内容	再々評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)	確認事項	
11	砂防	かたがわ 甘南備川 〔富田林市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。	砂防えん堤工 堤高：9.5m 堤幅：36.0m	再評価後 5年経過	H8	H26 (H22)	3億円 国：1.5億円 府：1.5億円	1.53 (1.84)	用地99% 工事36%	H18再評価 事業継続	【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続	・B/Cは、事業期間延伸により前回評価時1.84から1.53へ減少。 ・用地交渉が難航し、本体工事の着工が遅れ、完成が4年遅れの平成26年度となる見込み。 ・地権者7名のうち1名が事業実施に反対しているものの、用地買収の協力が得られるよう交渉中である。 ・土石流の危険を回避するためには砂防えん堤の設置が必要不可欠であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 ・用地交渉の難航により、当初の計画より進捗は遅れているもの、事業の必要性に変化はない。
12	施設整備	岬町多奈川地区 多目的公園整備 〔岬町〕 関西国際空港二期事業の土砂採取跡地に、協働・環境・健康をテーマとした「公共と民間が協働で創造する新しい多目的公園」を整備する。	施設整備 事業面積：約128ha 道路整備、緑地整備、水路整備	再評価後 5年経過	H9	H24	67億円 府：67億円 (69億円) 府：69億円	—	用地90% (0%) 工事78% (17%)	H18再評価 事業継続	【事業費の変動】 【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続	・落札率の低下により、全体事業費約2億円の減少 ・関西国際空港二期事業の土砂採取跡地である当事業箇所において、植物の生息環境の復元や地区内再生森林の再生及び周辺自然林の保全を目指して、府民の癒し・憩いの場を提供できるよう事業を進めている。 ・パートナー事業者について、平成22年9月に進出候補事業者を3社選定し、進出実現に向けて、交渉しているところであり、経済活性化効果が期待できる。 ・パートナー事業者の進出状況により、道路整備が遅延する可能性があるが、道路以外の緑地等の整備については、計画どおりであり平成24年度末完成予定。 ・用地は90%取得済み、工事78%進捗しており、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 ・当該事業は事業の必要性が高く、またパートナー事業者の進捗状況により道路整備が遅延する可能性はあるが、道路以外の緑地等の整備については計画どおり平成24年度に完成する見込みであるため、継続。
13	連続立体交差	近鉄奈良線 〔東大阪市〕 交通渋滞と市街地分断の解消を図るため、東大阪市の近鉄奈良線3.3km区間において、鉄道を高架化し踏切9箇所を除却する。	事業区間：3.3km 高架化駅：若江岩田駅、 河内花園駅、東花園駅 除却踏切数：9箇所	再々評価後 5年経過	H4	H28 (H23)	633億円 国：282億円 府：187億円 市：94億円 近鉄：70億円 (613億円) 国：273億円 府：181億円 市：91億円 近鉄：68億円	1.31 (2.21)	用地92% (95%) 工事65% (25%)	H18再々評価 事業継続	【事業費の変動】 【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続	・下記の理由により全体事業費で約20億円増額 *若江岩田駅南側駅前空間の整備内容の確定による、自転車歩行者専用道路整備の追加(5億円) *工事用進入路の位置変更等による増額(5億円) *仮線切替に伴う工事期間中の踏切安全対策の強化による増額(10億円) ・本事業区間におけるラッシュ時の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ことから、渋滞緩和等を図るため鉄道を高架化し踏切9箇所を除却する事業であり、本事業区間の踏切における遮断時間(約9.2時間/日)は依然として長く、事業の必要性に変化はない。 ・B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂(平成20年度)に伴い、前回評価時2.21から1.31へ減少。 ・工事用進入路の位置変更に伴う工事工程の見直し、および文化財調査範囲の拡大等により工事期間を延伸したため、完成は5年遅れの平成28年度となる見込み。 ・平成25年度に高架化が完了し、平成28年度末に事業完了の予定。 ・未買収地は将来側道となる箇所であり、鉄道高架化工事の支障とはならない。平成28年度の事業完了に向け、引続き交渉を行う。 ・用地は92%取得済み、工事は65%進捗しており、平成22年5月に奈良行きの高架切り替えを行っていることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 ・工事用進入路の変更に伴う工事工程の見直し等により遅延しているが、平成25年度の高架化完了、平成28年度の事業完了が見込まれている。事業の必要性にも変化はない。
14	街路	豊中岸部線、 千里中央線 〔吹田市〕 吹田市に位置する千里ニュータウンから発生する自動車交通の円滑化を図るため、府道豊中摂津線のバイパスとして整備する。	道路築造 事業延長：0.9km 道路幅員：22.0m (4車線、自転車歩行者道両側)	再々評価後 8年経過	H1	H24 (H18)	54億円 国：29.7億円 府：24.3億円 (56億円) 国：30.8億円 府：25.2億円	4.26 (6.44)	用地100% (82%) 工事91% (49%)	H15再々評価 事業継続	【事業費の変動】 【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続 【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続	・地価の下落により用地費が減少したため、約2億円減少。 ・本事業は、平成22年3月に一部区間が供用し、豊中摂津線の渋滞解消のためにも残る区間の早期完成が必要である。 ・B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂(平成20年度)に伴い、前回評価時6.44から4.26へ減少。 ・用地交渉が難航し、残り1件の用地取得については、平成22年度に収用裁決により取得したため、完成が6年遅れ平成24年度となる見込み。 ・平成22年度に用地取得が完了したため、順次工事着手を進めていく。 ・用地は100%取得、工事は91%の進捗であり、平成22年3月に一部区間(0.6km)が供用しており、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 ・現在までの進捗は大幅に遅れているが、残り1件について平成22年度の収用裁決により用地取得が完了したため、遅延要因が解消され、現時点において計画通り平成24年度の完成が見込まれる。周辺道路は依然として混雑しており、災害発生時の緊急輸送路の確保する必要性に変化はない。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

番号	類型	事業名〔所在地〕・概要	事業内容	再々評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)	確認事項	
15	街路	ジュウカクカキセン(コトノキチヨウカク) 十三高槻線(寿町工区) 〔吹田市〕 吹田市南部における国道479号や大阪高槻京都線の慢性的な交通渋滞を解消するため、大阪市へアクセスし阪急千里線を地下で立体交差するバイパス道路を新設する。	道路築造 事業延長：0.7km 道路幅員：22.0m (2車線、自転車歩行者道両側)	再評価後5年経過	H9	H25(H22)	86億円 国：47.3億円 府：38.7億円 (81億円 国：44.6億円 府：36.4億円)	1.5(2.9)	用地100%(91%) 工事63%(7%)	H18再評価事業継続	<p>【事業費の変動】</p> <ul style="list-style-type: none"> 下記の理由により全体事業費が5億円増額 <ul style="list-style-type: none"> *地元住民との協議により、構造物撤去工について騒音振動を低減する工法に変更したことによる増額(2.5億円) *地下埋設物設置工事について、騒音振動を低減するため開削工法から推進工法へ変更したことによる増額(0.5億円) *地下埋設事業者との協議により、地下埋設物保護のため地盤改良を追加したことによる増額(1.5億円) *地元住民及び警察との協議により、新たに車両及び歩行者の通行スペースを確保することによる増額(0.5億円) <p>【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本事業箇所の周辺道路は依然として交通量が多く渋滞が発生しており、早期完成が必要である。 地元住民との協議による施工方法の見直し、及び地下埋設物事業者との工程調整に時間を要したため、完成が3年遅れ平成25年度の見込み B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂(平成20年度)に伴い、前回評価時2.9から1.5へ減少。 <ul style="list-style-type: none"> 用地取得済みであり、地元住民との協議による施工方法の見直し及び地下埋設物事業者との工程調整も終了したため、今後、事業進捗が遅れる要因がなく、既に阪急千里線との交差点の工事に着手していることから、整備を進めていく。 <ul style="list-style-type: none"> 用地は100%取得、工事は63%の進捗であり、阪急千里線との交差点の工事に着手していることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 <ul style="list-style-type: none"> 地元住民との協議による施工方法の見直し及び地下埋設物事業者との工程調整に時間を要したため、完成が遅れるものの、遅延要因は解消され、現時点において計画どおり平成25年度の完成が見込まれる。周辺道路における渋滞の解消と歩行者等の安全を確保する必要性に変化はない。
16	街路	イミチウカクセン 和泉中央線 〔和泉市〕 JR和泉府中駅周辺の交通混雑緩和を図るため、JR和泉線を地下で立体交差する道路を新設する。	道路改良 事業延長：0.6km 道路幅員：33.0m (4車線、自転車歩行者道両側)	再評価後5年経過	H9	H24(H22)	124億円 国：68.2億円 府：55.8億円 (104億円 国：57.2億円 府：46.8億円)	1.48(3.5)	用地98%(97%) 工事90%(22%)	H18再評価事業継続	<p>【事業費の変動】</p> <ul style="list-style-type: none"> 下記の理由により全体事業費が20億円増額。 <ul style="list-style-type: none"> *当初想定していた土質状況と異なるため、仮設材を残し地盤改良範囲を追加したことによる増額(3.5億円) *地下埋設事業者との協議により、地下埋設物保護のため地盤改良を追加したことによる増額(3億円) *文化財調査範囲拡大による増額。(1億円) *工事期間の延伸による安全費の増額(0.5億円) *物件調査を行った結果、補償費が増額。(12億円) <p>【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本事業は、平成23年3月に本線部分が供用し、現在側道部の整備を行っており、沿道の利便性を確保するため早期完成が必要である。 文化財調査の調査範囲拡大、仮設工法変更に伴う工期延期により、完成が2年遅れ平成24年度となる見込み。 B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂(平成20年度)に伴い、前回評価時3.5から1.48へ減少。 <ul style="list-style-type: none"> 前回評価時から、文化財調査の調査範囲拡大、仮設工法変更に伴う工期延期により完成が2年遅れるが、平成23年3月末に本線部分が供用し、24年度末の完成に向け、現在側道部の整備を行っている。 <ul style="list-style-type: none"> 用地は98%取得済み、工事は90%の進捗であり、本線部分はH23年3月に供用済みであることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 <ul style="list-style-type: none"> 現在までの進捗は、文化財調査の調査範囲拡大、仮設工法変更に伴う工期延期により遅れているが、遅延要因が解消され、現時点において計画通り平成24年度の完成が見込まれる。周辺道路における渋滞の解消と歩行者等の安全を確保する必要性に変化はない。
17	道路	コトノキチヨウカク(イボトカババス) 国道371号(石仏バイパス) 〔河内長野市〕 府と和歌山県を結ぶ広域幹線道路であるが、交通渋滞解消と交通事故減少を図るため、両府県でバイパス整備を行う。	道路築造 事業延長：6.1km 道路幅員：7.5～9.0m (2車線、歩道なし)	再々評価後5年経過	H4	第2工区：H20年代後半 第3工区：第2工区完了後着手(H26)	260億円 国：143億円 府：117億円	1.4(2.8)	用地99%(99%) 工事57%(50%)	H18再々評価事業継続	<p>【視点1：事業の必要性】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【視点2：今後の進捗見通し】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【視点3：コスト縮減・代替案】 ⇒ 判定(案)：事業継続</p> <p>【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現道はカーブが多く、一部大型車両同士の擦れ違いが困難な箇所もあり、事故も発生している。事故件数(H8:23件、H12:19件、H16:16件、H20:20件) バイパス整備により、大阪府と和歌山県の連携の強化、物流の効率化、安全安心の確保、沿線住民の利便性の向上が図られる。 本路線は広域緊急交通路に位置づけられているが、22年に土砂災害が発生(1か月通行規制実施)しており、安全・安心対策の必要性が増している。 同路線の和歌山県域の道路整備も進捗している。(5.5kmのうち2.3km供用済み) B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂(平成20年度)に伴い、前回評価時2.8から1.4へ減少。 <ul style="list-style-type: none"> 事業用地は99%取得。 財政再建プログラム(案)による建設事業費削減の影響で事業進捗がペースダウンしているものの、第2工区については、残る1件の事業用地取得を進め、残工事を引き続き推進し、20年代後半の完成を目指す。 <ul style="list-style-type: none"> 用地は99%取得済み、工事も57%の進捗であり、一部区間は既に供用済み(1.8km)であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。 <ul style="list-style-type: none"> 建設事業費削減の影響で事業進捗がペースダウンしているが、事業必要性の変化はないため、事業継続する。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。