

再評価調書（再々評価）

事業名	街路事業（都市計画道路 高石北線）				
所在地	高石市高師浜1丁目～加茂1丁目				
再々評価理由	再評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	目的	高石市内を東西に結ぶ唯一の幹線道路である一般府道信太高石線は、幅員が約6mと狭小であり、交通渋滞が著しい状態となっている。 本事業は、一般府道信太高石線のバイパス道路として計画され、府道堺阪南線～市道加茂103号線南海本線までの延長0.6kmについて整備するものであり、関連する南海本線・高師浜線連続立体交差事業と合わせて、高石市域の東西交通の円滑化を図り、地域の交流発展を促すことを目的とする。			
	内容	延長 0.6km（一般府道堺阪南線～市道加茂103号線） 幅員 16.0m 道路区分 第4種第2級			
	事業費	全体事業費：約31.6億円（約31.6億円）うち投資済事業費：約29.0億円（約25.2億円） （内訳）用地費約27.6億円（約27.6億円）（内訳）用地費約26.1億円（約24.0億円） 工事費約4億円（約4億円） 工事費約2.9億円（約1.2億円） （ ）内の数値は再評価時点のもの 【再評価時点の事業費との変動理由】			
	維持管理費	2,700千円/km・年			
	上位計画	大阪府交通道路マスタープラン（平成16年3月策定） 大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版（平成17年3月策定）			
	関連事業	南海本線・高師浜線連続立体交差事業（高石市）			
	事業の進捗状況	経過	計画時の想定	再評価時点	現時点
		事業採択年度 H5 事業着手年度 H6 完成予定年度 H14	事業採択年度 H5 事業着手年度 H6 完成予定年度 H18	事業採択年度 H5 事業着手年度 H6 完成予定年度 H25	用地取得の難航
進捗状況		用地：- % 工事：- %	(H13年度末) 用地：87% 工事：30%	(H18年度末) 用地：95% 工事：73%	
途中段階の整備効果発現状況		・府道堺阪南線から南海本線までの区間が平成17年4月に供用開始されたことにより、事業地周辺道路の交通流の円滑化と交通安全性の向上が図られている。			
事業進捗に関する課題					

事業目的に関する諸状況	計画時の想定	再評価時点での状況	現時点での状況	分析
	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海本線・高師浜線連続立体交差事業</li> <li>[区間] 高石市東羽衣1丁目～綾園1丁目</li> <li>[延長] L=4.1Km</li> <li>[踏切除却数] 13箇所</li> <li>[経緯]</li> <li>平成8年度事業採択</li> <li>平成9年7月</li> <li>事業認可取得</li> <li>[事業認可期間]</li> <li>平成9年7月～平成22年3月</li> <li>[進捗状況]</li> <li>用地54% 工事7%</li> <li>信太高石線</li> <li>混雑度 1.16</li> <li>交通量 5,456台</li> <li>平成11年センサス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海本線・高師浜線連続立体交差事業</li> <li>[区間] 高石市東羽衣1丁目～綾園1丁目</li> <li>[延長] L=4.1Km</li> <li>[踏切除却数] 13箇所</li> <li>[経緯]</li> <li>平成8年度事業採択</li> <li>平成9年7月</li> <li>事業認可取得</li> <li>[事業認可期間]</li> <li>平成9年7月～平成22年3月</li> <li>[進捗状況]</li> <li>用地89% 工事19%</li> <li>信太高石線</li> <li>混雑度 1.24</li> <li>交通量 5,411台</li> <li>平成17年センサス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仮線工事実施中</li> </ul>
事業を巡る社会情勢の変化		<ul style="list-style-type: none"> <li>高石市に用地買収交渉を委託。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高石市に用地買収交渉を委託。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>残用地買収に引き続き努める。</li> </ul>
地元等の協力体制				

	計画時の想定		再評価時点での状況	現時点での状況（変更点）	分析	
		備考				
事業効果の定量的分析	費用便益分析	計画時点では、費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C = 3.6</li> <li>便益総額</li> <li>B = 140.2 億円</li> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行費用減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> <li>総費用</li> <li>C = 38.9 億円</li> <li>算出根拠</li> <li>費用便益分析マニュアル（国土交通省 12 年 6 月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C = 1.8</li> <li>便益総額</li> <li>B = 78.2 億円</li> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行費用減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> <li>総費用</li> <li>C = 42.5 億円</li> <li>算出根拠</li> <li>費用便益分析マニュアル（国土交通省 15 年 8 月）</li> </ul>	将来の予測交通量の減少により走行時間短縮便益が減額	
	その他の指標（代替指標）					
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保</li> <li>・ 道路空間確保によるライフラインの導入</li> <li>・ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 受益者</li> <li>地域住民、道路利用者、道路占用者、道路管理者</li> </ul>	変更点特になし	変更点特になし	
	活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間交通連携の強化</li> <li>・ 物流の効率化の支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 受益者</li> <li>地域住民、道路利用者、就労者</li> </ul>	変更点特になし	変更点特になし	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 十分な歩道が確保された歩道による快適性の向上</li> <li>・ 周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 受益者</li> <li>地域住民、道路利用者</li> </ul>	変更点特になし	変更点特になし	
	その他					
自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の整備により旅行速度が向上し、CO<sub>2</sub>の排出量が軽減される。</li> <li>・ 連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</li> </ul>		変更点特になし	変更点特になし		
その他特記すべき事項	前回再評価時の意見具申・府の対応方針の概要	（意見具申） 事業継続 （府の対応方針） 事業継続	今回評価時点の反映状況			