

再評価調書（再々評価）

事業名	都市計画道路 千里丘三島線				
所在地	摂津市千里丘1丁目、千里丘2丁目及び千里丘東3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	本路線は、摂津市域の中心部を通過する幹線道路である。 本路線の現道はJR東海道本線を地下道として横断しているが、1車線しかなく信号処理による交互通行となっていることから、交通のボトルネックとなっている。このため、現道を2車線へ広げることにより、JR千里丘駅周辺の交通の円滑化を図るものである。			
	内容	延長=0.4km（府道大阪高槻京都線～市道千里丘東64号線） 幅員=18.5～31.0m 道路区分：4種1級 2車線道路			
	事業費	全体事業費：約175億円〔約99億円〕 うち投資済事業費：約76億円〔約30.5億円〕 （内訳）用地補償費 約70億円〔約49億円〕（内訳）用地補償費 約64億円〔約30億円〕 （用地補償単価 約159万円/㎡） 工事費 約105億円〔約50億円〕 工事費 約12億円〔約0.5億円〕 （工事単価 約2,625万円/m） 〔 〕内の数値は再評価時点のもの			
	維持管理費	約2.4百万円/年（約6百万円/km・年）			
	上位計画等の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 大阪府交通道路マスタープラン 大阪府都市基盤整備中期計画(案) 			
	関連事業				
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	再評価時点	現時点	分析
		事業採択年度 H2	事業採択年度 H2	事業採択年度 H2	
		事業着手年度 H2	事業着手年度 H2	事業着手年度 H2	
		完成予定年度 H8	完成予定年度 H19	完成予定年度 H21	
	進捗状況		用地： 61% 工事： 1%	用地： 91% 工事： 11%	H13年度にJRとの協定を締結しており、協定期間内（～H21）での完了を図る。
途中段階の整備効果発現状況					
事業進捗に関する課題					

事業を巡る社会情勢の変化	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
		JR東海道本線交差点における交通のボトルネックを解消することを目的とし、現道拡幅整備事業に着手した。	(現道) 正雀停車場線 混雑度 1.95（平成6年） 1.39（平成9年） 交通量 12,827台（平成6年） 8,710台（平成9年）	(現道) 正雀停車場線 混雑度 1.95（平成6年） 1.39（平成9年） 1.24（平成11年） 交通量 12,827台（平成6年） 8,710台（平成9年） 8,524台（平成11年）	混雑度、交通量ともに減少傾向にあるものの、依然として混雑している。
地元等の協力体制	事業目的に関する諸状況	JR東海道本線交差点における交通のボトルネックを解消することを目的とし、現道拡幅整備事業に着手した。	(周辺道路の状況) 大阪高槻京都線 混雑度 1.29（平成6年） 1.51（平成9年） 交通量 12,169台（平成6年） 13,108台（平成9年）	(周辺道路の状況) 大阪高槻京都線 混雑度 1.29（平成6年） 1.51（平成9年） 1.28（平成11年） 交通量 12,169台（平成6年） 13,108台（平成9年） 12,732台（平成11年）	混雑度は減少傾向にあるものの、依然として混雑している。
		沢良宜東千里丘停車場線 混雑度 0.96（平成6年度） 0.88（平成9年度） 交通量 7,196台（平成6年） 7,237台（平成9年）	沢良宜東千里丘停車場線 混雑度 0.96（平成6年度） 0.88（平成9年度） 0.80（平成11年度） 交通量 7,196台（平成6年） 7,237台（平成9年） 6,698台（平成11年）		
		地元市である摂津市に用地買収を委託し、府市連携のもと事業推進を行う。	地元市である摂津市に用地買収を委託し、府市連携のもと事業推進を行う。交通のボトルネックの早期解消が望まれている。	地元市である摂津市に用地買収を委託し、府市連携のもと事業推進を行う。交通のボトルネックの早期解消が望まれている。	

		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、算出することができなかったものの、本事業整備による事業効果が期待される。		<ul style="list-style-type: none"> 具体的な便益内容 走行時間の効果 （走行時間の短縮） 走行経費の効果 （時間短縮による走行経費の節減） 受益者 道路利用者 	<ul style="list-style-type: none"> $B/C = 4.37$ 総便益 B = 約 363 億円 総費用 C = 約 83 億円 ※算出根拠 費用便益分析マニュアル （国土交通省平成 10 年 7 月） 	<ul style="list-style-type: none"> $B/C = 3.04$ 総便益 B = 約 450 億円 総費用 C = 約 148 億円 ※算出根拠 費用便益分析マニュアル （国土交通省平成 15 年 8 月） 	算出マニュアルの変更、期間延伸により、 B/C は減少したものの、本事業整備による事業効果は大きい。
	その他の指標（代替指標）						
事業効果の定性的分析	安全・安心	災害発生時の地域内緊急路、非難路の確保 道路空間確保によるライフライン導入の確保 現道拡幅による歩行者と自動車交通の安全性の確保		<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者 道路占有者、道路管理者 	変更点なし	変更点なし	
	活力	地域間交流連携の強化 物流の効率化の支援 鉄道により分断していた地域の活性化		<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者 就労者 	変更点なし	変更点なし	
	快適性	十分な幅員が確保された歩道空間による快適性の向上		<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者 	変更点なし	変更点なし	
	その他						
自然環境等への影響と対策		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。					
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	今回再評価時点 の反映状況			