

再評価調査

事業名	街路事業（都市計画道路 八尾富田林線）			
所在地	羽曳野市桃山台二丁目、桃山台三丁目、桃山台四丁目、学園前五丁目、学園前六丁目、河原城、埴生野及び堺市（旧美原町）小平尾、さつき野東一丁目、さつき野西一丁目地内			
再評価理由	事業採択後 10 年を経過した時点で継続中			
事業概要	目的	南河内地域の南北方向の主要幹線道路であり、国道 170 号等の主要幹線の交通混雑の緩和を図るとともに、南阪奈道路へのアクセスとして道路新設するものである。		
	内容	延長 1.9 km（都市計画道路郡戸古市線～さつき野住宅） 幅員 25.0 m 道路区分 第 4 種第 1 級 4 車線道路		
	事業費	全体事業費：約 8.5 億円 うち投資済事業費：約 5.2 億円 （内訳）用地補償費約 5.2 億円 （内訳）用地補償費約 4.1 億円 （用地補償単価約 1.2 万円 / m ² ） 工事費等約 3.3 億円 工事費等約 1.1 億円 （工事費等単価約 1.7 万円 / m）		
	維持管理費	約 10.8 百万円 / 年（約 5.7 百万円 / km・年）		
	上位計画	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	南阪奈道路整備事業		
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析
		事業採択年度：H8 事業着手年度：H8 完成予定年度：H14	事業採択年度：H8 事業着手年度：H8 完成予定年度：H22	
	進捗状況		用地： 78 % 工事： 36 %	南阪奈道路供用に併せて、南阪奈道路～さつき野住宅までの約 0.4km について供用
	途中段階の整備効果発現状況	本路線の整備により、主要地方道美原太子線と南阪奈道路（美原東インター）が接続され、周辺地域の交通の利便性が向上した。		
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	現時点での状況	分析
		既に事業化されていた南阪奈道路へのアクセス道路として、また、周辺地域の利便性向上を図るとともに、国道 170 号等の交通混雑緩和を図るものとして整備に着手した。	（周辺道路） 国道 170 号 （交通容量：約 39,140 台） 交通量 47,818 台（平成 6 年） 48,745 台（平成 9 年） 49,224 台（平成 11 年） 国道 309 号 （交通容量：約 42,040 台） 交通量 52,461 台（平成 6 年） 41,418 台（平成 9 年） 41,809 台（平成 11 年） 交通センサスより	依然として交通量が交通容量を超えており、交通混雑していることから、この緩和を図る必要がある。
	地元等の協力体制	沿線地元市等で八尾富田林線整備促進協議会を設置し、南河内地域の発展のため早期整備が望まれている。	依然として交通量が交通容量を超えており、交通混雑していること、南河内地域の発展のため、早期整備が望まれている。	平成 22 年度の完成に向け、引続き地元の協力を得て、事業推進に努める。

		計画時の想定		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"> $B / C = 4.32$ 総便益 B = 385.3億円 総費用 C = 89.2億円 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） 	本事業整備による事業効果が期待できる。
	その他の指標（代替指標）				
事業効果の定性的分析	安全・安心	・歩車道分離による歩行者・自転車の安全性の確保	・受益者 地域住民、道路利用者	変更点特になし	
	活力	<ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化 	・受益者 地域住民	変更点特になし	
	快適性	・大阪市中心部方面等への利便性向上	・受益者 地域住民、道路利用者	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"> 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 		変更点特になし	
その他特記すべき事項					