

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 諸福中垣内線 (大東市)</p> <p>【目的】 大東市を東西に貫く 幹線道路であり、大阪と 奈良とを結ぶ主要幹線 である主要地方道大阪 生駒線の慢性的な交通 混雑を緩和するものと して、道路新設するもの である。</p> <p>【内容】 延長 0.7km 幅員 16.0m 道路区分 第4種2級 2車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約48億円 (内訳) 用地費 約44億円 工事費 約4億円</p> <p>うち投資済事業費 約27億円 (内訳) 用地費 約25億円 工事費 約2億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H20</p> <p>分析 JR 学研都市線から 約300m区間につい て、重点的に事業進捗 を図っている。</p> <p>進捗状況 用地 70% 工事 50%</p> <p>・JR 学研都市線から約 300m区間を先行整備 し、整備効果を発現し ながら事業推進に努 める。</p>	<p>【諸状況】 1. 周辺道路の交通量等の 状況 大阪生駒線 交通量 24,251台/24h(H6) 22,647台/24h(H11)</p> <p>混雑度 1.86(H6) 1.72(H11)</p> <p>旅行速度 7.0km/h(H6) 14.7km/h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 交通量、混雑度ともに減少傾 向であるが、依然として、交通 混雑していることから、早期整 備が望まれている。</p>	<p>・B/C = 3.34</p> <p>総便益 B = 約158.7億円</p> <p>総費用 C = 約47.4億円</p> <p>算出根拠 国土交通省 「費用便益分 析マニュアル」</p> <p>【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</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 十分な幅員が確保された歩道 による快適性の向上 周辺狭小道路の迂回交通量減 少による快適性の向上</p>	<p>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。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大阪と奈良を東西に結ぶ幹線道路であり、本路線の整備により慢性的に混雑している府道大阪生駒線の交通渋滞の緩和に寄与するものであることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路事業の特性として、都市化の進展の著しい都市部において都市計画道路を整備することから、用地買収にあたっては権利者間の調整等に時間を要することが多いが、本事業については用地買収の進捗率が70%であり、また、JR学研都市線から東側約0.3kmについては平成17年6月から部分供用されるなど、事業が一定進捗していることを確認した。 ・今後の事業推進上も特段の支障がないことから、引続き事業進捗に努め、平成20年度の完成予定であることを確認した。 <p>(地元の協力体制について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元大東市が用地買収交渉委託を行っているなど、引続き、地元の協力を得て事業推進を図る。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の変化について(約12億円の減) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約60億円(内訳:用地費約56億円、工事費約4億円) 現時点での事業費 約48億円(内訳:用地費約44億円、工事費約4億円) <ul style="list-style-type: none"> ・用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 ・完成予定について(6年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成20年度 <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収の難航により、完成予定年度が6年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 大県本郷線 (柏原市)</p> <p>【目的】 (旧)国道 170 号と国道 170 号とを結ぶ幹線道路であり、JR 関西本線とアンダー交差し JR 柏原駅周辺の交通流を円滑に処理するとともに、JR 柏原駅前再開発事業区域への唯一のアクセス道路として、道路新設を行うものである。</p> <p>【内容】 延長 0.6km 幅員 20.0~22.0m 道路区分 第4種2級 2車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約 77 億円 (内訳) 用地費 約 40 億円 工事費 約 37 億円</p> <p>うち投資済事業費 約 27 億円 (内訳) 用地費 約 26 億円 工事費 約 1 億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H 8 再評価時 H 8</p> <p>事業着手年度 計画時 H 9 再評価時 H 9</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H22</p> <p>分析 国道 25 号から(都)上市今町線の区間について重点的に事業進捗を図っている。</p> <p>進捗状況 用地 57% 工事 3%</p> <p>・再開発事業へのアクセスとして、国道 25 号から(都)上市今町線までの区間(約 120m)について、再開発事業の完成と併せて供用することとしている。</p>	<p>【諸状況】 1. 周辺道路の交通量等の状況 柏原停車場大県線 交通量 1,274 台/24h(H 6) 1,750 台/24h(H11) 混雑度 0.70(H 6) 1.18(H11) 旅行速度 14.3km/h(H 6) 13.4km/h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 交通量、混雑度ともに増加しており、依然として交通混雑していることから、早期整備が望まれている。</p>	<p>・ B / C = 1 . 8 7</p> <p>総便益 B = 約 1 4 0 . 7 億円</p> <p>総費用 C = 約 7 5 . 3 億円</p> <p>算出根拠 国土交通省 「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【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</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援</p> <p>[快適性] 十分な歩道及び車道の確保による快適性の向上 JR 柏原駅へのアクセス性向上</p>	<p>・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。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、国道170号と(旧)国道170号を結ぶ都市計画道路のうち国道25号と(都)法善寺築留線の間を整備することにより、JR柏原駅周辺の交通流を円滑に処理するとともに、(都)上市今町線と接続することにより、JR柏原駅前再開発区域へのアクセスを確保するものであることを確認した。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道25号から柏原市が施行する駅前再開発区域へのアクセス道路として整備されている(都)上市今町線までの区間について再開発事業の完成(平成18年度)に併せて暫定供用を予定していることを確認した。 今後の事業進捗上も特段の支障がないことから、用地買収を平成18年度までに完了し、平成22年度完成予定であることを確認した。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の費用便益比(B/C)は、国土交通省の費用分析マニュアルに基づき算出した場合、1.87であり、総便益約140.7億円のうち、約135億円が走行時間短縮便益である。 JRを横断する東西方向の交通の円滑化が図られるとともに、鉄道とアンダー交差となることにより安全性が向上する。また、JR柏原駅へのアクセス性が向上するとともに、駅周辺の通過交通が転換されることにより、交通流の円滑化が図られる。 <p>(鉄道事業者との協議について)</p> <ul style="list-style-type: none"> JR関西線との交差については、鉄道事業者(JR)と交差方法(アンダーパス形式)等についての設計協議を終え、現在、平成18年度の鉄道事業者との協定締結に向け協議中である。 立体交差区間に係る事業費(約22億円)については、既に鉄道事業者との協議を終えていることから、今後、大きく変動する要因は少ないとのことである。 今後、鉄道事業者との協議の結果、計画内容に変更が生じ、事業費が大幅に変動する場合は、再々評価のサイクルに関わらず、本委員会に対して適宜報告することを確認した。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業費の変化について(約1億円の増) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約76億円(内訳:用地費約45億円、工事費約31億円) 現時点での事業費 約77億円(内訳:用地費約40億円、工事費約37億円) <ul style="list-style-type: none"> 用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 工事費については、主に鉄道事業者との協議の結果鉄道運行の安全の確保を図るための対策費が増額となったこと及び、無電柱化推進計画により電線共同溝工事を追加したため工事費が増額となった。 完成予定について(8年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成22年度 <ul style="list-style-type: none"> 用地買収の難航により、完成予定年度が8年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 堺港大堀線 (松原市)</p> <p>【目的】 松原市域を東西に貫く幹線道路であり、松原市域の主要東西幹線である主要地方道堺大和高田線や一般府道大堀堺線の慢性的な交通混雑を緩和するものとして、道路新設するものである。</p> <p>【内容】 延長 0.9km 幅員 16.0~27.0m 道路区分 第4種2級 2車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約102億円 (内訳) 用地費 約70億円 工事費 約32億円</p> <p>うち投資済事業費 約52億円 (内訳) 用地費 約52億円 工事費 約0億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H22</p> <p>分析 H17年度に用地取得を完了する予定である。</p> <p>進捗状況 用地 86% 工事 0%</p> <p>・一般府道我堂金岡線から主要地方道大阪狭山線までの区間を先行整備し、整備効果を発現しながら事業推進に努める。</p>	<p>【諸状況】 1.周辺道路の交通量等の状況</p> <p>大堀堺線 交通容量 約7,470台/24h 交通量 8,484台/24h(H6) 8,201台/24h(H9) 8,852台/24h(H11)</p> <p>堺大和高田線 交通容量 約11,290台/24h 交通量 17,591台/24h(H6) 17,171台/24h(H9) 18,943台/24h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 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、早期整備が望まれている。</p>	<p>・B/C=4.19</p> <p>総便益 B=約471.5億円</p> <p>総費用 C=約112.6億円</p> <p>算出根拠 国土交通省「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【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</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 近鉄河内天美駅へのアクセス性向上</p>	<p>・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。</p> <p>・植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線は、松原市域を東西に貫く路線であり、松原市域の主要幹線路線である主要地方道堺大和高田線や一般府道大堀堺線の慢性的な交通混雑を緩和するものであることを確認した。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地買収の進捗率が約86%となっており、17年度中に用地買収を完了する予定であり、現在、用地買収が完了した箇所から埋蔵文化財調査を行っていることを確認した。 今後の事業進捗上も特段の支障がないことから、鉄道との立体交差部分については平成18年度から、街路築造については平成19年度から工事に着手し、平成22年度完成予定であることを確認した。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の費用便益比(B/C)は、国土交通省の費用分析マニュアルに基づき算出した場合、4.19であり、総便益約471.5億円のうち、約458億円が走行時間短縮便益である。 本事業区間が整備されることにより、主要地方道大和高田線、一般府道大堀堺線の交通量の約4割程度が移行すると見込まれ、慢性的な交通混雑の緩和が図られる。 歩道整備がされることに伴い、歩行者、自転車の河内天美駅へのアクセス性の向上が図られる。 <p>(鉄道事業者との協議について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 近鉄南大阪線との交差については、鉄道事業者(近鉄)と交差方法(オーバーパス形式)等についての計画協議を終え、今年度、施工方法・安全対策方法や本施工に伴い移設等が発生する鉄道施設の設計等について協議(設計協議)を行う予定である。 立体交差区間に係る事業費(約18億円)については、今後、鉄道事業者との設計協議、施工協議により、列車運行の安全確保を図るために必要な対策が具体的にになった際に、工事費の変動を生ずる可能性があるが、これまでも同種の工事の実績が多くあり、それを基本に現在の事業費を算出していることから、大きく変動する要因は少ないとのことである。 今後、鉄道事業者との協議の結果、計画内容に変更が生じ、事業費が大幅に増加する場合は、再々評価のサイクルに関わらず、本委員会に対して適宜報告することを確認した。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業費の変化について(約5億円の減) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約107億円(内訳:用地費約75億円、工事費約32億円) 現時点での事業費 約102億円(内訳:用地費約70億円、工事費約32億円) <ul style="list-style-type: none"> 用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 完成予定について(8年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成22年度 <ul style="list-style-type: none"> 用地買収の難航により、完成予定年度が8年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 八尾富田林線 (羽曳野市、堺市)</p> <p>【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。</p> <p>【内容】 延長 1.9km 幅員 25.0m 道路区分 第4種1級 4車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約85億円 (内訳) 用地費 約52億円 工事費 約33億円</p> <p>うち投資済事業費 約52億円 (内訳) 用地費 約41億円 工事費 約11億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H22</p> <p>分析 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</p> <p>進捗状況 用地 78% 工事 36%</p> <p>・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。</p>	<p>【諸状況】 1. 周辺道路の交通量等の状況 国道170号 交通容量 約39,140台/24h 交通量 47,818台/24h(H6) 48,745台/24h(H9) 49,224台/24h(H11)</p> <p>国道309号 交通容量 42,040台/24h 交通量 52,461台/24h(H6) 41,418台/24h(H9) 41,809台/24h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 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。</p>	<p>・ B / C = 4 . 3 2</p> <p>総便益 B = 約 3 8 5 . 3 億円</p> <p>総費用 C = 約 8 9 . 2 億円</p> <p>算出根拠 国土交通省 「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【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</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 大阪市中心部方面等への利便性向上</p>	<p>・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。</p> <p>・植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p>

(別表2)

(4/6)

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none">・本路線は、南河内地域における南北方向の主要幹線道路であり、渋滞の著しい国道170号等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性の向上や周辺地域の利便性の向上に寄与するものであることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none">・街路事業の特性として、都市化の進展の著しい都市部において都市計画道路を整備することから、用地買収にあたっては権利者間の調整等に時間を要することが多いが、本事業については用地買収の進捗率が78%であり、また、平成16年3月には南阪奈道路の供用に併せ本路線の一部(約400m)が供用されるなど、事業が一定進捗していることを確認した。・今後の事業推進上も特段の支障がないことから、引続き事業進捗に努め、平成22年度完成予定であることを確認した。 <p>(地元の協力体制について)</p> <ul style="list-style-type: none">・沿線地元市で八尾富田林線整備促進協議会が設置され、南河内地域の発展のため早期整備が望まれている。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none">・事業費の変化について(約7億円の減)<ul style="list-style-type: none">計画時における事業費 約9.2億円(内訳:用地費約5.4億円、工事費約3.8億円)現時点での事業費 約8.5億円(内訳:用地費約5.2億円、工事費約3.3億円)<ul style="list-style-type: none">・用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。・工事費については、工事内容の精査によるコスト縮減により減額となった。・完成予定について(8年の延長)<ul style="list-style-type: none">計画時における完成予定年度 平成14年度現時点での完成予定年度 平成22年度・用地買収の難航により、完成予定年度が8年延長となった。	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 大阪岸和田南海線 (和泉市)</p> <p>【目的】 和泉市域を南北に貫く幹線道路であり、大阪と和歌山を結ぶ主要幹線である主要地方道大阪和泉泉南線等の慢性的な交通混雑を緩和するものとして、道路新設するものである。</p> <p>【内容】 延長 0.6km 幅員 22.0～27.5m 道路区分 第4種1級 4車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約57億円 (内訳) 用地費 約42億円 工事費 約15億円</p> <p>うち投資済事業費 約38億円 (内訳) 用地費 約31億円 工事費 約7億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H20</p> <p>分析 (都)北信太駅前線から地区内3号計画道路までの区間について重点的に事業進捗を図っている。</p> <p>進捗状況 用地 83% 工事 52%</p> <p>・(都)北信太駅前線から地区内3号計画道路までの区間を先行整備し、整備効果を発現しながら事業推進に努める。</p>	<p>【諸状況】 1.周辺道路の交通量等の状況 大阪和泉泉南線 交通容量 約11,020台/24h 交通量 15,166台/24h(H6) 13,625台/24h(H9) 13,188台/24h(H11)</p> <p>国道26号 交通容量 55,340台/24h 交通量 71,653台/24h(H6) 67,824台/24h(H9) 75,109台/24h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 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、早期整備が望まれている。</p>	<p>・B/C=2.83</p> <p>総便益 B=約173.7億円</p> <p>総費用 C=約61.4億円</p> <p>算出根拠 国土交通省「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【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</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上</p>	<p>・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。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大阪と和歌山を南北に結ぶ幹線道路であり、本路線の整備により慢性的に混雑している府道大阪和泉泉南線や国道26号の交通混雑緩和に寄与するものであることを確認した。 ・なお、本事業区間を整備することにより、当面、事業地周辺の地域の交通ネットワークの向上にも寄与し、周辺道路の渋滞緩和が図られることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路事業の特性として、都市化の進展が著しい都市部において都市計画道路を整備することから、用地買収にあたっては権利者間の調整等に時間を要することが多いが、本事業については用地買収の進捗率が83%であり、事業が一定進捗していることを確認した。 ・今後の事業推進上も特段の支障がないことから、引続き事業進捗に努め、平成20年度に完成予定であることを確認した。 <p>(地元の協力体制について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として周辺道路の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早期整備が望まれている。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の変化について <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約5.7億円(内訳:用地費約4.4億円、工事費約1.3億円) 現時点での事業費 約5.7億円(内訳:用地費約4.2億円、工事費約1.5億円) <ul style="list-style-type: none"> ・用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 ・工事費については、工法の見直しにより増額となった。 ・完成予定について(6年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成20年度 <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収の難航により、完成予定年度が6年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 国際文化公園都市 モノレール (阪大病院前～ 西センター) (茨木市、箕面市)</p> <p>【目的】 国際文化公園都市モノレールは北摂丘陵に事業展開する国際文化公園都市(彩都)への主要な交通アクセスとして、重要な都市基盤として整備されるものであり、沿線市街地への公共交通サービスにも寄与する。</p> <p>【内容】 事業区間 阪大病院前～西センター 事業延長 4.3km インフラ整備 支柱建設 203基 軌道桁架設 393橋</p> <p>【事業費】 全体事業費約 185 億円 (内訳) 用地費 約 - 億円 工事費 約 185 億円</p> <p>うち投資済事業費 約 142 億円 (内訳) 用地費 約 - 億円 工事費 約 142 億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H 8 再評価時 H 8</p> <p>事業着手年度 計画時 H 8 再評価時 H 8</p> <p>完成予定年度 計画時 H15 再評価時 H18</p> <p>分析 平成 19 年春の開業に向けて整備を進めている。</p> <p>進捗状況 用地 - % 工事 77%</p>	<p>【諸状況】 1. 彩都の状況 事業主体 都市基盤整備公団 (現: 独立行政法人 都市再生機構)</p> <p>事業期間 平成 6 年～24 年度 (H16 年度 一部まちびらき)</p> <p>開発面積 742.6ha 計画人口 居住人口 50,000 人 施設人口 24,000 人</p> <p>【地元等の協力体制】 本事業と併せて地元市が駅前広場の整備を計画しており、市は協力的である。 彩都へのメインアクセスであることから、早期に整備されることが望まれている。</p>	<p>・ B / C = 2 . 0 6</p> <p>総便益 B = 約 1 , 2 1 8 億円</p> <p>総費用 C = 約 5 9 1 億円</p> <p>B / C 算定区間 国文モノレール 期事業 (阪大病院前～東セター) 算出根拠 「都市モノレール及び新交通システムの費用便益分析マニュアル(素案)」(11 年 3 月)</p> <p>【安全・安心】 自動車交通量の削減による、交通事故の抑制</p> <p>【活力】 鉄道不便地の解消 鉄道ネットワークの構築に寄与 国際文化公園都市の成熟に寄与する 沿線市街地の活性化に寄与する</p> <p>【快適性】 交通渋滞の緩和 環境負荷の小さい鉄道に転換することによる環境改善 定時制の確保</p>	<p>計画路線は重要な動植物が生息している地域若しくは生息している可能性がある地域を一部通過することになるが、既存道路等の区域内に計画しており、生息環境の改変は少ないものと考えられ、影響は極めて少ないと予測するため、環境保全目標を満足する。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は国際文化公園都市(彩都)への主要な交通アクセスとして、重要な都市基盤として整備するものであることから、国際文化公園都市事業においては必要不可欠なものであり、沿線市街地への公共交通サービスの向上にも寄与するものであること確認した。 <p>(大阪府の施工範囲について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノレール事業全体のうち、モノレールの支柱、桁、及び駅等の基本構造物(インフラ部分)については、府が施工し、車両や電車線等の整備については運行会社が担当することとなっていることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の現時点における事業進捗は77%であり、モノレールの平成19年春の開業に向けて、平成18年度末事業完了に向け整備を進められており、今後の事業進捗上も特段の支障がないことを確認した。 <p>(本事業の便益について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の費用対効果(B/C)については、国土交通省のマニュアルに基づき、運行に係る部分について除外し算出している。主な便益は、モノレールが整備されることによる時間短縮効果などの利用者便益であることを確認した。 ・なお、供給者便益については、財務分析により運行会社が採算性を取れるよう料金設定が行われるため、純便益は発生しないことを確認した。 <p>(彩都への公共アクセス手段について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在運行されている千里中央駅からのバス路線については、モノレールが開業するまでの暫定的な交通手段であり、モノレールが開業した際には、バス路線は廃止される予定であるが、バスに比べモノレールの方が定時性や運行本数において優れていることからモノレールに移行しても利用者の利便性が落ちることはないことを確認した。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の変化について(約24億円の減) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約209億円(工事費のみ) 現時点での事業費 約185億円 駅舎等の建設において使用する材料の単価精査を行った結果、事業費の削減が図れた。 ・完成予定年度について(3年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成15年度 現時点での完成予定年度 平成18年度 本事業は彩都のまちびらきから3年後に開業することを目標に事業をすすめているが、彩都のまちびらきが当初計画時点より3年遅れたため、本事業についても完成予定年度が3年遅れた。 	事業継続