

再評価調書（再々評価）

事業名		都市計画道路 茨木寝屋川線整備事業			
所在地		茨木市三咲町及び田中町地内			
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、茨木市の市街地中央を縦貫して寝屋川市へと至る幹線道路である。本事業は、府道八尾茨木線の道路幅員が狭小で、歩道もないことから、自動車交通の円滑化と歩行者等の安全確保を図るため、道路の拡幅整備を行なうものである。			
	内容	延長 0.7 km (国道171号～JR東海道線) 幅員 20.0 m～44.5 m 道路区分 第4種1級 4車線道路			
	事業費	全体事業費 約9.6億円      投資事業費 約9.4億円 内用地費 約5.9億円      内用地費 約58.9億円 内工事費 約3.7億円      内工事費 約3.5億円 再評価時点における事業費 約8.2億円			
	維持管理費	約4.2百万円/年（約6百万円/Km・年）			
	上位計画	大阪府道路整備長期計画 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 用地買収の遅れのため 1年延長
		事業採択年度 H元年度 事業着手年度 H元年度 完成予定年度 H7年度	H元年度 H元年度 H14年度	H元年度 H元年度 H15年度	
	進捗状況	用地 - %  工事 - %	83 % [面積割合 85 %]	99 % [面積割合 98 %]	
	途中段階の整備効果発現状況	現道や周辺道路が狭小であることから、暫定的な整備を行なうことにより、交通流の円滑化と交通安全性の向上が図れる。			
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
			(現道) 府道八尾茨木線 幅員 w = 8 m 混雑度 1.54 (平成6年) 0.95 (平成9年)  24時間交通量 15,150台 (平成6年) 12,335台 (平成9年)	(現道) 府道八尾茨木線 幅員 w = 8 m 混雑度 1.54 (平成6年) 0.95 (平成9年) 1.18 (平成11年)  24時間交通量 15,150台 (平成6年) 12,335台 (平成9年) 14,374台 (平成11年)	混雑度、交通量とも、若干の変動は見られるが、依然として混雑している。
	(関連事業) 彩都 ・施行主体 都市基盤整備公団 ・事業期間 平成6年度 ～平成24年度 ・開発面積 742.6ha ・計画人口 居住人口 50,000人 施設人口 24,000人	(関連事業) 彩都 ・施行主体 都市基盤整備公団 ・事業期間 平成6年度 ～平成24年度 ・開発面積 742.6ha ・計画人口 居住人口 50,000人 施設人口 24,000人	(関連事業) 彩都 ・施行主体 都市基盤整備公団 ・事業期間 平成6年度 ～平成24年度 ・開発面積 742.6ha ・計画人口 居住人口 50,000人 施設人口 24,000人	変化なし	
	地元等の協力体制	地元市である茨木市に用地買収を委託しており、府市連携のもと事業推進を行う。	・地元市である茨木市に用地買収を委託しており、府市連携のもと事業推進を行う。 ・交通量の増大に伴う渋滞緩和並びに交通安全の確保の観点から早期整備が望まれている。	・地元市である茨木市に用地買収を委託しており、府市連携のもと事業推進を行う。 ・交通量の増大に伴う渋滞緩和並びに交通安全の確保の観点から早期整備が望まれている。	

		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、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な便益内容</li> <li>走行時間の効果(走行時間の短縮)</li> <li>走行経費の効果(時間短縮による走行経費の節減)</li> <li>受益者 道路利用者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>B / C = 4 . 7 0</li> <li>便益総額 B = 約 3 7 7 億円</li> <li>総費用 C = 約 8 0 億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>B / C = 5 . 1 9</li> <li>便益総額 B = 約 6 6 4 億円</li> <li>総費用 C = 約 1 2 8 億円</li> </ul>	交通量の増加
	その他の指標(代替指標)	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑度</li> <li>交通量</li> </ul>				
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩車分離による交通安全機能の向上</li> <li>災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保</li> <li>道路拡幅による延焼遮断機能の向上</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 地域住民、道路利用者、道路占有者、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>地域間交流連携の強化</li> <li>物流の効率化の支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 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>十分な幅員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 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、CO2の排出量が削減される。</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 [対応方針]事業継続	今回再評価時点の反映状況			