

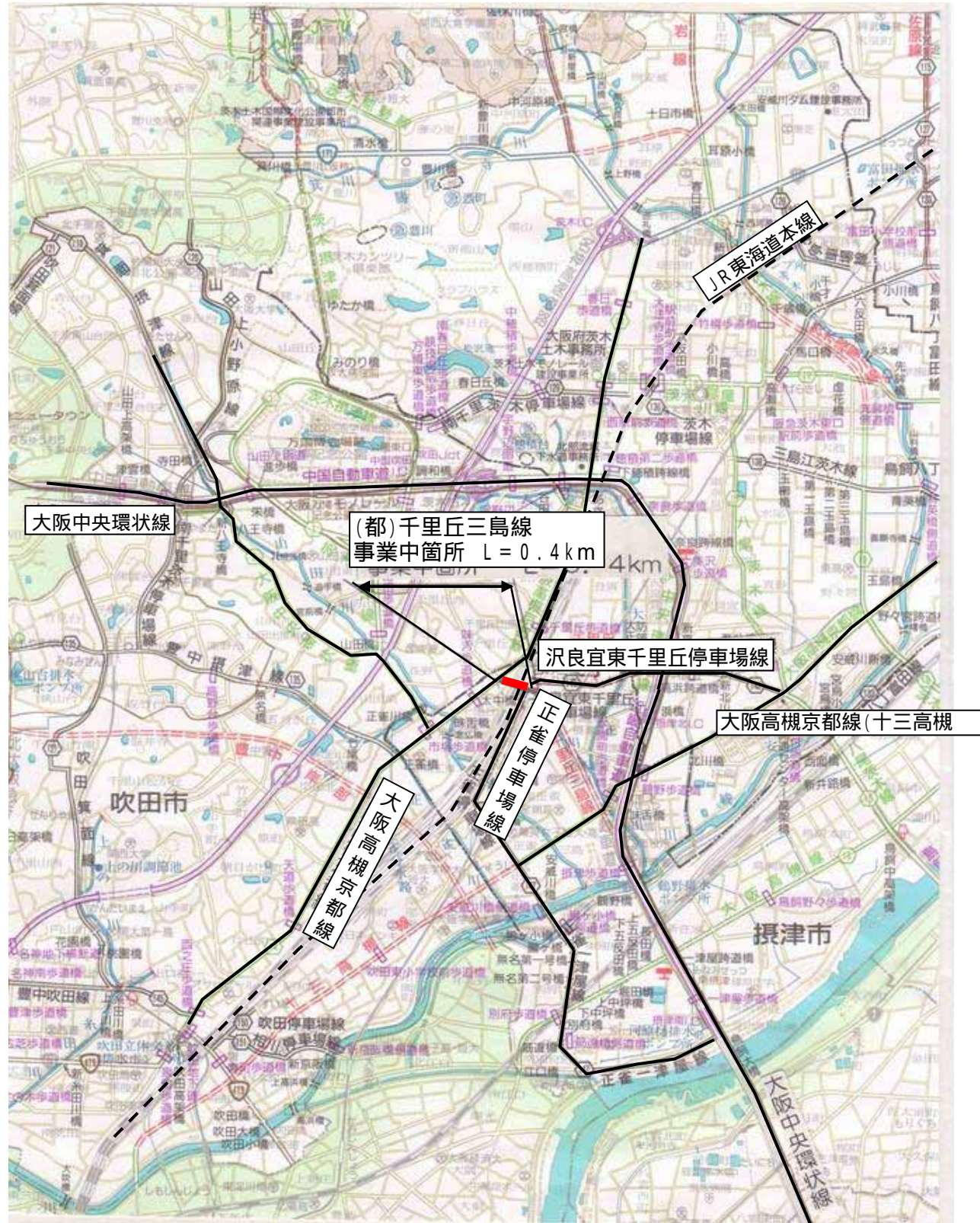
再々評価調書

事業名	都市計画道路 千里丘三島線整備事業				
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 街路建設グループ(連絡先 06 - 6944 - 9280)				
事業箇所	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	再々評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	目的	JR千里丘駅南側の東海道本線を横断する府道である地下道が、信号による1車線の交互通行であるため、交通のボトルネックとなり、慢性的な交通渋滞を引き起している。このため、地下道の交互通行を解消するため、2車線に拡幅し、駅周辺交通の円滑化を図るとともに、摂津市域の発展に寄与するもの。			
	内容	延長 = 0.4 km (府道大阪高槻京都線 ~ 市道千里丘東64号線) 幅員 = 18.5 ~ 31.0 m 道路区分: 第4種第1級 2車線道路			
	事業費	全体事業費: 約144億円 (約175億円) うち投資済事業費: 約143億円 (約76億円) (内訳) 用地費約66億円 (約70億円) 用地費 約65億円 (約64億円) 工事費約79億円 (約105億円) 工事費 約78億円 (約12億円)			
	()内の数値は前回評価時点のもの	【事業費の変更理由】 ・JRアンダーパス拡幅工事において、当初増設予定の貨物専用営業線路4線に仮設桁を設置し、軌道・電気工事を実施する予定であった。しかし、吹田操場跡地利用計画に伴う鉄道運輸機構が進めている基盤整備事業の着手が遅れ、本工事期間内での貨物線工事が実施されなかったため、工事費が大幅に減額した。さらに、増設線路4線の架設予定ヤードが作業スペースとして確保されたことにより、夜間作業における制約が緩和され作業効率が向上したことから、工事費が減額となった。 ・現地再精査に伴い、薬液注入工・地盤改良工の必要額が減額となったため	【工事費の内訳】 JR交差点部 約61億円 一般部 約18億円		
	事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】特になし 【再評価時に予測した事業費変動要因の状況】特になし 【計画変更の予定】特になし			
	維持管理費	約2.7百万円 / km・年 (大阪府実績値)			
	上位計画	「大阪府都市基盤整備中期計画(案)改定版(H17.3)」 大阪府交通道路マスタープラン			
関連事業	-				
事業の進捗状況	経過	事前評価時点 (評価なし)	再評価時点 (H16)	再々評価時点 (H21)	分析
	事業採択年度	H2	H2	H2	
	事業着工年度	H2	H2	H2	
	完成予定年度	H8	H21	H22	
進捗状況		用地: 91% 工事: 11%	用地: 99% 工事: 99%		平成21年9月末に車道部の供用を開始しており、交通の円滑化に寄与している。
今後の事業進捗の見通し	・歩道部及び交差点部の改良を行う。 【新たなコスト縮減や代替案等の可能性】・特になし				

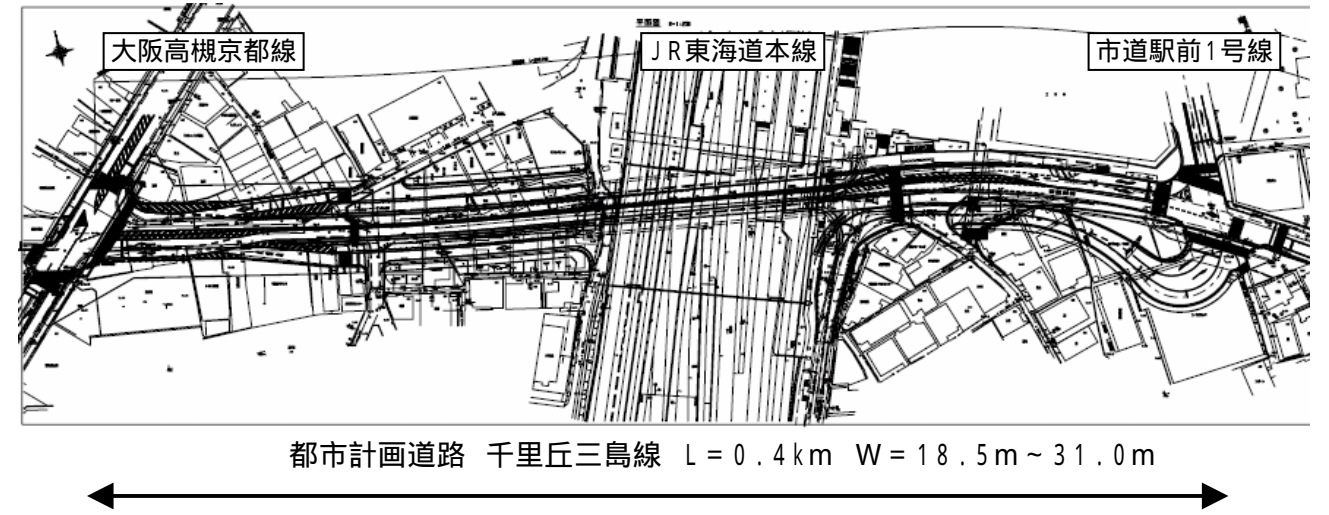
事業を巡る社会情勢の変化	事前評価時点	再評価時点	再々評価時点	分析
		(現道) 正雀停車場線 【混雑度】 (H6) 1.95 (H9) 1.39 (H11) 1.24 【24時間交通量】 (H11) 12,871台 (周辺道路の状況) 大阪高槻京都線 【混雑度】 (H6) 1.29 (H9) 1.51 (H11) 1.28 【24時間交通量】 (H11) 18,971台 沢良宜東千里丘停車場 【混雑度】 (H6) 0.96 (H9) 0.88 (H11) 0.80 【24時間交通量】 (H11) 10,114台	(現道) 正雀停車場線 【混雑度】 (H6) 1.95 (H9) 1.39 (H11) 1.24 (H17) 1.29 【24時間交通量】 (H17) 11,101台 (周辺道路の状況) 大阪高槻京都線 【混雑度】 (H6) 1.29 (H9) 1.51 (H11) 1.28 (H17) 1.53 【24時間交通量】 (H17) 19,451台 沢良宜東千里丘停車場 【混雑度】 (H6) 0.96 (H9) 0.88 (H11) 0.90 【24時間交通量】 (H17) 9,780台	交通量、混雑度は若干減少意向にあるが、依然として交通量は1万台上回り交通量は多い。 交通量は1万台上回り依然として交通量は多い。 混雑度は依然として高く、混雑している。
地元等の協力的体制	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。	市町村要望等において事業の推進を求められており、地元は事業に対して協力的であり早期整備が望まれている。	

	事前評価時点での状況	再評価時点での状況	再々評価時点での状況(変更点)	分析																																																																																																	
事業効果の分析	費用便益分析	<p>・ B / C = 3 . 0</p> <p>便益総額 B = 約 4 5 0 億円</p> <p>走行時間短縮便益 約 438 億円</p> <p>走行経費減少便益 約 7 億円</p> <p>交通事故減少便益 約 5 億円</p> <p>総費用 C = 約 1 4 8 億円</p> <p>費用便益分析マニュアル (国土交通省平成 15 年 8 月)</p>	<p>・ B / C = 1 . 6</p> <p>便益総額 B = 約 3 0 7 億円</p> <p>走行時間短縮便益 約 251 億円</p> <p>走行経費減少便益 約 51 億円</p> <p>交通事故減少便益 約 6 億円</p> <p>総費用 C = 約 1 8 7 億円</p> <p>建設費 約 187 億円</p> <p>維持管理費 約 0.2 億円</p> <p>費用便益分析マニュアル (国土交通省平成 20 年 11 月)</p>	<p>費用便益分析の結果</p> <p>設定条件</p> <table border="1"> <tr> <th>路線名</th> <th>事業種別</th> <th>整備形態</th> </tr> <tr> <td>千里丘三島線</td> <td>一般府道</td> <td>現拡</td> </tr> <tr> <th>計画交通量</th> <th>延長</th> <th>車線数</th> <th>事業主体</th> </tr> <tr> <td>22,400(台/日)</td> <td>L=0.4km</td> <td>2</td> <td>大阪府</td> </tr> </table> <p>費用</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>事業費</th> <th>維持管理費</th> <th>合計</th> </tr> <tr> <td>基準年</td> <td colspan="3">平成 21 年度</td> </tr> <tr> <td>単純合計</td> <td>144 億円</td> <td>1 億円</td> <td>144 億円</td> </tr> <tr> <td>うち残事業分</td> <td>2 億円</td> <td>1 億円</td> <td>3 億円</td> </tr> <tr> <td>現在価値 (C)</td> <td>187 億円</td> <td>0 億円</td> <td>187 億円</td> </tr> <tr> <td>うち残事業分</td> <td>2 億円</td> <td>0 億円</td> <td>2 億円</td> </tr> </table> <p>便益</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>走行時間短縮便益</th> <th>走行経費減少便益</th> <th>交通事故減少便益</th> <th>合計</th> </tr> <tr> <td>基準年</td> <td colspan="4">平成 21 年度</td> </tr> <tr> <td>供用年</td> <td colspan="4">平成 21 年度</td> </tr> <tr> <td>単年便益(初年)</td> <td>12 億円</td> <td>2 億円</td> <td>0 億円</td> <td>14 億円</td> </tr> <tr> <td>現在価値 (B)</td> <td>251 億円</td> <td>51 億円</td> <td>6 億円</td> <td>307 億円</td> </tr> <tr> <td>うち残事業分</td> <td>251 億円</td> <td>51 億円</td> <td>6 億円</td> <td>307 億円</td> </tr> </table> <p>結果</p> <table border="1"> <tr> <td>費用便益比(事業全体)</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>経済的純現在価値(事業全体)</td> <td>120 億円</td> </tr> <tr> <td>経済的内部収益率(事業全体)</td> <td>6.2</td> </tr> <tr> <td>費用便益比(残事業)</td> <td>143.5</td> </tr> <tr> <td>経済的純現在価値(残事業)</td> <td>305 億円</td> </tr> <tr> <td>経済的内部収益率(残事業)</td> <td>供用済であるため算出不可</td> </tr> </table> <p>注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。</p> <p>感度分析(残事業を対象)</p> <table border="1"> <tr> <th>変動要因</th> <th>基準値</th> <th>変動ケース</th> <th>費用便益比(B/C)</th> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>22,400</td> <td>±10%</td> <td>11.9~20.4</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>187 億円</td> <td>±10%</td> <td>17.7~21.6</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>-</td> <td>±20%</td> <td>供用済であるため算出不可</td> </tr> </table>	路線名	事業種別	整備形態	千里丘三島線	一般府道	現拡	計画交通量	延長	車線数	事業主体	22,400(台/日)	L=0.4km	2	大阪府		事業費	維持管理費	合計	基準年	平成 21 年度			単純合計	144 億円	1 億円	144 億円	うち残事業分	2 億円	1 億円	3 億円	現在価値 (C)	187 億円	0 億円	187 億円	うち残事業分	2 億円	0 億円	2 億円		走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計	基準年	平成 21 年度				供用年	平成 21 年度				単年便益(初年)	12 億円	2 億円	0 億円	14 億円	現在価値 (B)	251 億円	51 億円	6 億円	307 億円	うち残事業分	251 億円	51 億円	6 億円	307 億円	費用便益比(事業全体)	1.6	経済的純現在価値(事業全体)	120 億円	経済的内部収益率(事業全体)	6.2	費用便益比(残事業)	143.5	経済的純現在価値(残事業)	305 億円	経済的内部収益率(残事業)	供用済であるため算出不可	変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)	交通量	22,400	±10%	11.9~20.4	事業費	187 億円	±10%	17.7~21.6	事業期間	-	±20%	供用済であるため算出不可	<p>・国土交通省マニュアルの改訂に伴い、B/Cは3.0から1.6へ減少した。主な要因は、便益の算出において元になる時間価値の原単位が前回のマニュアルと比較して0.6倍に減少したことである。</p> <p>【参考】</p> <p>時間価値原単位(乗用車)</p> <p>72.45円/分・台</p> <p>45.78円/分・台</p>
	路線名	事業種別	整備形態																																																																																																		
	千里丘三島線	一般府道	現拡																																																																																																		
計画交通量	延長	車線数	事業主体																																																																																																		
22,400(台/日)	L=0.4km	2	大阪府																																																																																																		
	事業費	維持管理費	合計																																																																																																		
基準年	平成 21 年度																																																																																																				
単純合計	144 億円	1 億円	144 億円																																																																																																		
うち残事業分	2 億円	1 億円	3 億円																																																																																																		
現在価値 (C)	187 億円	0 億円	187 億円																																																																																																		
うち残事業分	2 億円	0 億円	2 億円																																																																																																		
	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計																																																																																																	
基準年	平成 21 年度																																																																																																				
供用年	平成 21 年度																																																																																																				
単年便益(初年)	12 億円	2 億円	0 億円	14 億円																																																																																																	
現在価値 (B)	251 億円	51 億円	6 億円	307 億円																																																																																																	
うち残事業分	251 億円	51 億円	6 億円	307 億円																																																																																																	
費用便益比(事業全体)	1.6																																																																																																				
経済的純現在価値(事業全体)	120 億円																																																																																																				
経済的内部収益率(事業全体)	6.2																																																																																																				
費用便益比(残事業)	143.5																																																																																																				
経済的純現在価値(残事業)	305 億円																																																																																																				
経済的内部収益率(残事業)	供用済であるため算出不可																																																																																																				
変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)																																																																																																		
交通量	22,400	±10%	11.9~20.4																																																																																																		
事業費	187 億円	±10%	17.7~21.6																																																																																																		
事業期間	-	±20%	供用済であるため算出不可																																																																																																		
その他の指標(代替指標)			<p>・方向別 24 時間自動車交通量</p> <p>千里丘三島線 西行方面 6,337 台</p> <p>東行方面 6,308 台</p>																																																																																																		
定性的分析	<p>【再評価時点、再々評価時点での状況に変更点はとくになし。】</p> <p><安全・安心></p> <p>災害発生時の地域内緊急路、非難路の確保</p> <p>道路空間確保によるライフライン導入の確保</p> <p>現道拡幅による歩行者と自動車交通の安全性の確保</p> <p><活力></p> <p>地域間交流連携の強化</p> <p>物流の効率化の支援</p> <p>鉄道により分断していた地域の活性化</p> <p><快適性></p> <p>十分な幅員が確保された歩道空間による快適性の向上</p>																																																																																																				
自然環境等への影響と対策	<p>【再評価時点、再々評価時点での状況に変更点はとくになし。】</p> <p>・道路の整備により旅行速度が向上しCO₂、NO_xの排出量が削減される。</p>																																																																																																				
その他特記すべき事項																																																																																																					
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	<p>【意見具申】本事業については、「事業実施は妥当」とであると判断する。</p> <p>なお、なお本事業は、事業費が再評価実施時(平成 11 年度)99 億円であったが、現時点で 175 億円と約 1.8 倍に大幅に増大している。そのため、その要因について検証を行ったところ、主に鉄道事業者との施工協議の結果、現在の列車旅行速度を維持しながら地下のボックス工事を行うこととしたため、安全運行のための仮設や軌道への影響を極力低減する施工方法へ変更を余儀なくされたことなどによるものであることを確認した。また、この鉄道事業者との協議が再評価実施(平成 11 年度)直後に整ったために、再々評価時(平成 16 年度)に事業費の大幅な増加がはじめて報告されることとなったものである。このことから、今後の再々評価時においては、当該時点の最新の情報にもとづき、可能な限り精査した事業費により審議できるよう求める。</p>			(前回評価に対する具体的な取組み)																																																																																																	

事業箇所図



平面図



断面図

