

再評価調査

事業名	街路事業（都市計画道路 十三高槻線（寿町地区））			
所在地	吹田市南清和園町、川岸町、寿町一丁目、寿町二丁目地内			
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	吹田市域を北東方向に貫く幹線道路であり、大阪と京都を結ぶ主要道路である主要地方道大阪高槻京都線や国道 479 号の慢性的な交通渋滞の緩和を図るものとしてバイパスの新設及び鉄道交差部はアンダーパスによる立体交差事業を整備するものである。		
	内容	延長 0.7 km（国道 479 号～市道南清和園町 8 号線） 幅員 22.0 m 道路区分 第 4 種 1 級 2 車線道路		
	事業費	全体事業費：約 81 億円（約 88 億円）      うち投資済事業費：約 24 億円 （内訳）用地費約 22 億円（約 29 億円）      （内訳）用地費約 20 億円 工事費約 59 億円（約 59 億円）      工事費約 4 億円 （      ）内の数値は計画時点のもの 【計画時点の事業費との変動理由】 ・土地価格の下落による用地費減		
	維持管理費			
	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			
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析 【完成予定の変更理由】
		事業採択年度：H9 年度 事業着手年度：H9 年度 完成予定年度：H16 年度	事業採択年度：H9 年度 事業着手年度：H9 年度 完成予定年度：H22 年度	用地買収難航により期間を延伸
	進捗状況		用地： 91% 工事： 7%	阪急千里線との立体交差工事を平成 16 年度より着手（計画・設計協議済み）
	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	現時点での状況	分析
		<p>本路線は、大阪都心部と京都を結ぶ主要な幹線道路であり、主要地方道大阪高槻京都線、国道 479 号の慢性的な交通渋滞を呈している。その渋滞緩和を図るため、バイパスの新設及び阪急千里線との交差部はアンダーパスによる立体交差事業を整備するものである。</p> <p>（周辺道路） 国道 479 号 交通量 37,695 台 混雑度 1.07 大阪高槻京都線 交通量 12,169 台 混雑度 1.29 平成 6 年 センサス</p>	<p>計画時と同様に、主要地方道大阪高槻京都線、国道 479 号の慢性的な交通渋滞は発生しているため、渋滞緩和を図るため整備を行う必要がある。</p> <p>（周辺道路） 国道 479 号 交通量 33,574 台 混雑度 1.41 大阪高槻京都線 交通量 12,732 台 混雑度 1.21 平成 11 年 センサス</p>	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。
	地元等の協力体制	吹田市域における京阪間の交通混雑緩和のため、早期整備が望まれている。	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。	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	備考	現時点での状況（変更点）	分析
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"> <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><math>B / C = 2.90</math></li> <li>総便益 B = 246.0 億円</li> <li>総費用 C = 84.7 億円</li> <li>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）</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩車道分離による歩行者、自転車の安全確保</li> <li>鉄道とアンダー交差となることにより安全性が向上</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	
	活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流の効率化の支援</li> <li>鉄道に分断されていた地域の活性化</li> <li>地域間交流連携の効果</li> <li>本路線整備による事業地周辺の道路渋滞緩和</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	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>十分な歩道及び車道の確保により快適性向上</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	
	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>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	
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道事業者との協議状況：既に交差方法等の計画協議及び施工方法や安全対策等の設計協議を終え、平成16年度に協定を締結し現在、工事に着手している。今後、大幅な事業費変動の見込みはないと考えている。</li> </ul>			