

**再評価調書（再々評価）**

事業名	府道茨木亀岡線（2工区）				
所在地	茨木市南耳原二丁目～桑原地区				
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	<p>本路線は、大阪府茨木市と京都府亀岡市を結ぶ主要な府県間道路であるが、歩道のない2車線道路であり、朝夕、渋滞が慢性化し、歩行者や自転車の安全性も確保されていない状況。</p> <p>第二名神高速道路へのアクセス及び、国際文化公園都市へのアクセス機能をも補完する路線であり、交通混雑を緩和し、円滑な交通処理を図るべく現道拡幅整備を実施するもの。</p>			
	内容	<p>延長 L = 2.3 km（名神高速自動車道路南側～長ヶ橋北側 200m）</p> <p>幅員 W = 22.0～27.0m（道路規格 3種2級）</p> <p>車線数 4車線（3.25m×4）</p> <p>歩道 両側（3.0m×2）</p>			
	事業費	<p>全体事業費：約128億円（約128億円） うち投資済事業費：約124億円（約110億円）</p> <p>（内訳）用地費約96億円（約96億円） （内訳）用地費約94億円（約84億円）</p> <p>工事費約32億円（約32億円） 工事費約30億円（約26億円）</p> <p>（ ）内の数値は再評価時点のもの</p> <p>【再評価時点の事業費との変動理由】</p>			
	維持管理費	9.43百万円/年（4.1百万円/km・年）			
	上位計画	<p>1．大阪府都市基盤整備中期計画（改訂版）</p> <p>2．大阪府交通道路マスタープラン</p>			
	関連事業	<p>1．第二名神高速道路</p> <p>2．彩都（国際文化公園都市）</p>			
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 【完成予定の変更理由】
		事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H16	事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H16	事業採択年度 H4 事業着手年度 H4 完成予定年度 H20	投資計画の見直しによる順延。
	進捗状況	用地： - % 工事： - %	用地： 88% 工事： 81%	用地： 98% 工事： 94%	
	途中段階の整備効果発現状況	<p>名神高速道路～安威交差点までの約900mを段階的に部分供用しており、交通容量の拡大及びそれに伴う旅行速度の向上が見られた。</p> <p>供用区間では、渋滞緩和、ネットワーク強化が確認され、地域の安全性も確保されている。</p>			
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
		<p>1．彩都の状況</p> <p>特定土地区画整理事業の計画概要</p> <p>施行主体：都市基盤整備公団</p> <p>事業期間：H6～H24</p> <p>開発面積：742.6ha</p> <p>計画人口： 居住人口 50,000人 施設人口 24,000人</p>	<p>1．彩都の状況</p> <p>特定土地区画整理事業の計画概要</p> <p>施行主体：都市基盤整備公団</p> <p>事業期間：H6～H24 (H16西部地区一部街びらき予定)</p> <p>開発面積：742.6ha</p> <p>計画人口：居住人口 50,000人 施設人口 24,000人</p> <p>整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H16春の西部地区一部街びらきを目指し、共同溝や道路などの都市基盤施設の整備を推進。</li> <li>・厚生労働省の「医薬基盤技術研究施設」がH16年頃の完成を目指し、平成13年度に工事までの予算を計上。</li> </ul>	<p>1．彩都の状況</p> <p>特定土地区画整理事業の計画概要</p> <p>施行主体：都市再生機構</p> <p>事業期間：H6～H24 (H16西部地区一部街びらき実施)</p> <p>開発面積：742.6ha</p> <p>計画人口：居住人口 50,000人 施設人口 24,000人</p> <p>整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H16春に西部地区一部街びらきを実施。</li> <li>・H19春の「ランドオープン」を目指し区画整理事業地区内外で公共施設等の整備を推進中。</li> <li>・西部地区はH13.8に都市再生プロジェクトとして「大阪圏におけるライフラインの拠点形成」として位置づけられ、その中核施設である医薬基盤研究所がH13末より工事開始し、街びらきと同時に供用開始。</li> </ul>	
		<p>2．第二名神高速道路（高槻市～箕面市）の状況</p> <p>基本計画：平成元年1月</p> <p>《現道》</p> <p>24時間交通量：11,443台</p> <p>混雑度：1.65 (平成2年センサス)</p>	<p>2．第二名神高速道路（高槻市～箕面市）の状況</p> <p>施行主体：日本道路公団</p> <p>都計決定：平成7年7月</p> <p>施行命令：平成11年11月</p> <p>《現道》</p> <p>24時間交通量：15,439台</p> <p>混雑度：1.21 (平成11年センサス)</p>	<p>2．第二名神高速道路（高槻市～箕面市）の状況</p> <p>施行主体：西日本高速道路株</p> <p>都計決定：平成7年7月</p> <p>施行命令：平成11年11月</p> <p>路線指定：平成18年2月</p> <p>《現道》</p> <p>24時間交通量：15,439台</p> <p>混雑度：1.21 (平成11年センサス)</p>	
地元等の協力体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の生活利便性や安全性が高まるため、協力的であり、地元市町村も含めて、早期実現が要望されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の生活利便性や安全性が高まるため、協力的であり、地元市町村も含めて、早期実現が要望されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の生活利便性や安全性が高まるため、協力的であり、地元市町村も含めて、早期実現が要望されている。</li> </ul>		

	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していない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C = 5 . 5 9</li> <li>便益総額 B = 7 4 1 . 6 0 億円</li> <li>総費用 C = 1 3 2 . 7 2 億円</li> <li>道路投資の評価に関する指針(案)(道路投資の評価に関する指針検討委員会)により算出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C = 6 . 3 1</li> <li>便益総額 B = 1 1 6 0 . 5 3 億円</li> <li>総費用 C = 1 8 3 . 5 3 億円</li> <li>費用便益分析マニュアル(平成15年8月:国土交通省道路局、都市・地域整備局)により算出</li> </ul>	時点修正の結果、費用対効果変動。	
	その他の指標(代替指標)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑度 1.65</li> <li>・24時間交通量 11,443台(平成2年センサス)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑度 1.21</li> <li>・24時間交通量 15,439台(平成11年センサス)</li> </ul>	同左	
事業効果の定性的分析	安全・安心	・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保	・受益者 地域住民 開発区域住民 道路利用者	同左	同左	変更なし
	活力	・開発区域の支援 ・地域間交流連携の強化、物流の効率化の支援	・受益者 地域住民 開発区域住民 道路利用者	同左	同左	
	快適性	・沿道地域への移動円滑化	・受益者 地域住民 開発区域住民 道路利用者	同左	同左	
	その他					
自然環境等への影響と対策	本路線の整備により大気質、騒音、振動等の影響は微小。また、現況に比べ交通容量が拡大することから旅行速度の向上が図れ、大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与するものとする。		同左	同左	変更なし	
その他特記すべき事項	<p>前回再評価時の意見具申・府の対応方針の概要</p> <p>(意見具申) 事業継続 今後、コスト縮減に最大限努力するとともに、段階的な供用など事業効果の早期発現に向けた対応を行うこと。 事業の継続にあたっては、例えば府県間道路であるというだけでなく、当該路線の整備によるネットワークの形成や地域の安全性の向上など具体的な効果の面からも検証しながら事業を進めること。 (府の対応方針) 事業継続</p>	<p>今回評価時点の反映状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土については、大阪府他部局、市町村による事業も含めて、工事間流用による有効利用に努める等、工事コストの低減化に努めている。</li> <li>・平成15年8月に、名神自動車道高架下～西国街道までの約300m、平成16年12月に西国街道から安威交差点までの約600mを順次供用を開始し、事業効果の早期発現を図った。</li> <li>・本事業は、歩車未分離の現道2車線道路であり、両側歩道の4車線整備で供用開始を段階的に実施したことで、渋滞緩和のみならず、ネットワーク強化及び地域の安全性の向上が図られ、地域住民や地元市町村からも残区間の早期完成を要望される等、高い事業効果が確認できた。</li> </ul>				