

平成 29 年度 事後評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	都市計画道路 富田目垣線、富田奈佐原線整備事業																										
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9280）																										
事業箇所	高槻市柳川町 2 丁目及び西町並びに茨木市鮎川 1 丁目、2 丁目、3 丁目及び 4 丁目地内																										
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 本路線は、高槻市南西部と茨木市東部を通過し、府道大阪高槻京都線と国道 171 号へ結節する幹線道路である。本事業は府道鳥飼八丁富田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うものである。</p> <p>【事業内容】 道路築造 事業延長：690m（府道枚方茨木線～都市計画道路富田唐崎線） 道路幅員：22.0m 車道：2 車線 [5.0m×2] 自転車歩行者道：両側 [4.5m×2] 電線共同溝整備 事業延長：1,380m [690m×2]</p>																										
関連事業とその現状	—																										
社会経済情勢の変化	<p>【周辺道路の状況】 府道枚方茨木線</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>再々評価時点（整備前）</th> <th>事後評価（整備後）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24 時間交通量</td> <td>15,090 台（平成 9 年） 15,851 台（平成 11 年） 14,503 台（平成 17 年）</td> <td>14,503 台（平成 17 年） 13,502 台（平成 22 年） 11,654 台（平成 27 年）</td> </tr> <tr> <td>混雑度</td> <td>1.46（平成 9 年） 1.43（平成 11 年） 1.41（平成 17 年）</td> <td>1.41（平成 17 年） 1.34（平成 22 年） 1.08（平成 27 年）</td> </tr> </tbody> </table> <p>【交通事故発生状況】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前[平成 19 年]</th> <th>整備後[平成 28 年]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事故件数</td> <td>8 件</td> <td>6 件</td> </tr> <tr> <td>うち死亡事故件数</td> <td>1 件</td> <td>0 件</td> </tr> </tbody> </table> <p>【平均旅行速度】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前[平成 11 年]</th> <th>整備後[平成 27 年]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>旅行速度</td> <td>15.5 km/h</td> <td>19.8 km/h</td> </tr> </tbody> </table>				再々評価時点（整備前）	事後評価（整備後）	24 時間交通量	15,090 台（平成 9 年） 15,851 台（平成 11 年） 14,503 台（平成 17 年）	14,503 台（平成 17 年） 13,502 台（平成 22 年） 11,654 台（平成 27 年）	混雑度	1.46（平成 9 年） 1.43（平成 11 年） 1.41（平成 17 年）	1.41（平成 17 年） 1.34（平成 22 年） 1.08（平成 27 年）		整備前[平成 19 年]	整備後[平成 28 年]	事故件数	8 件	6 件	うち死亡事故件数	1 件	0 件		整備前[平成 11 年]	整備後[平成 27 年]	旅行速度	15.5 km/h	19.8 km/h
	再々評価時点（整備前）	事後評価（整備後）																									
24 時間交通量	15,090 台（平成 9 年） 15,851 台（平成 11 年） 14,503 台（平成 17 年）	14,503 台（平成 17 年） 13,502 台（平成 22 年） 11,654 台（平成 27 年）																									
混雑度	1.46（平成 9 年） 1.43（平成 11 年） 1.41（平成 17 年）	1.41（平成 17 年） 1.34（平成 22 年） 1.08（平成 27 年）																									
	整備前[平成 19 年]	整備後[平成 28 年]																									
事故件数	8 件	6 件																									
うち死亡事故件数	1 件	0 件																									
	整備前[平成 11 年]	整備後[平成 27 年]																									
旅行速度	15.5 km/h	19.8 km/h																									
事業実施による自然環境の変化	<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>																										
最終評価時の意見 具申（付帯意見） と府の対応	<p>【最終評価時の意見】 本事業については、事業をめぐる社会経済情勢に大きな変化はなく、前回評価時以降、事業が計画的に進捗していることを確認したため、「事業継続は妥当」と判断する。</p> <p>【府の対応】 本事業については「事業継続」とする。</p>																										

2 事業効果の分析等

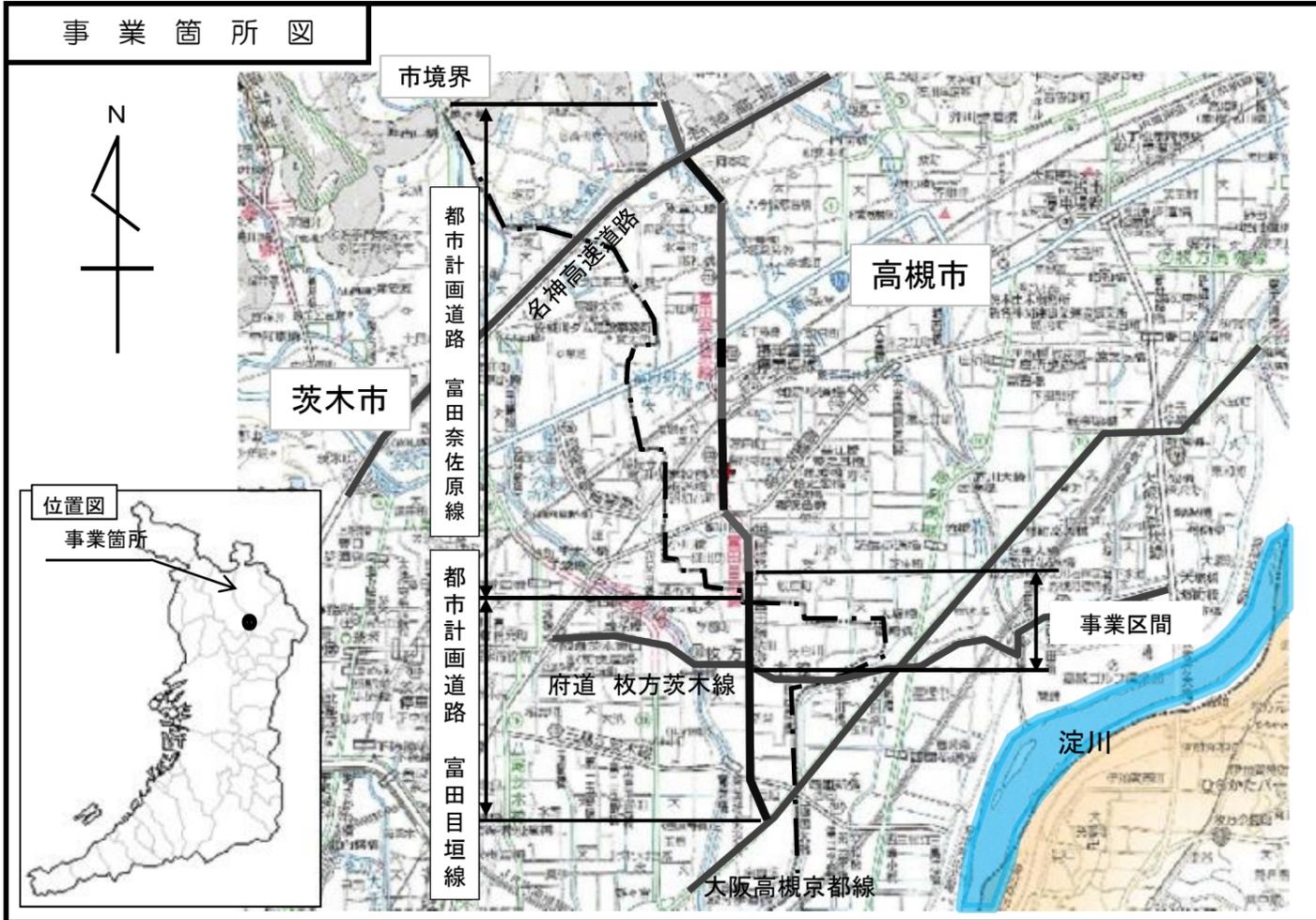
	【最終評価時点 H20】	【事後評価時点 H29】	【変動要因の分析】
事業費	52 億円 (国 28.6 億円、府 23.4 億円)	52 億円 (国 28.6 億円、府 23.4 億円)	
経過 ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	①17 年 ②平成 6 年度 ③平成 6 年度 ④平成 22 年度	①19 年 ②平成 6 年度 ③平成 6 年度 ④平成 24 年度	用地取得の難航により最終評価時より 2 年遅れで完成
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=2.03</li> <li>B=135.1 億円</li> <li>C=66.4 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省「費用便益分析マニュアル（平成 15 年 8 月）」により算出</li> <li>H11 交通センサスペースの H32 将来交通推計値により算出</li> </ul> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者</li> <li>地域住民</li> </ul>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行経費減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=1.8</li> <li>B=148 億円</li> <li>C=80 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省「費用便益分析マニュアル（平成 20 年 11 月）」により算出</li> <li>H17 交通センサスペースの H42 将来交通推計値により算出</li> </ul> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者</li> <li>地域住民</li> </ul>	以下により数値が変動 ・費用便益マニュアルの改正 (交通量推計方法の変更、検討期間の見直し(40 年⇒50 年)など) ・交通状況の変化(交通センサスペースの時点修正(H11⇒H17))

	【最終評価時点 H20】	【事後評価時点 H29】	【変動要因の分析】
事業効果の 定性的分析 (安心・安全、活力、 快適性等の有効性)	<b>【効果項目】</b> [安全・安心] ・歩車道分離による交通安全機能の向上 ・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路拡幅による延焼遮断機能の向上 ・道路空間拡大によるライフライン導入空間の確保 ・周辺狭小道路への迂回交通の減少  [活力] ・地域間交流連携の強化及び物流の効率化  [快適性] ・十分な歩道幅員を確保することによる快適性の向上  <b>【受益者】</b> ・道路利用者 ・地域住民	<b>【効果項目】</b> [安全・安心] ・歩車道分離による交通安全機能の向上 ・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路拡幅による延焼遮断機能の向上 ・道路空間拡大によるライフライン導入空間の確保 ・周辺狭小道路への迂回交通の減少  [活力] ・地域間交流連携の強化及び物流の効率化  [快適性] ・十分な歩道幅員を確保することによる快適性の向上  <b>【受益者】</b> ・道路利用者 ・地域住民	初期の目的を達成している。
その他特記事項	—		

### 3 評価結果と今後の同種事業に対する改善措置等

評価結果 (事業効果の発現 状況等)	道路拡幅及び歩道設置により、整備前後で旅行速度が向上したことや、交通事故件数が減少したことから、自動車交通の円滑化と歩行者等の安全確保が図れた。
今後の同種事業に対する改善措置等	—

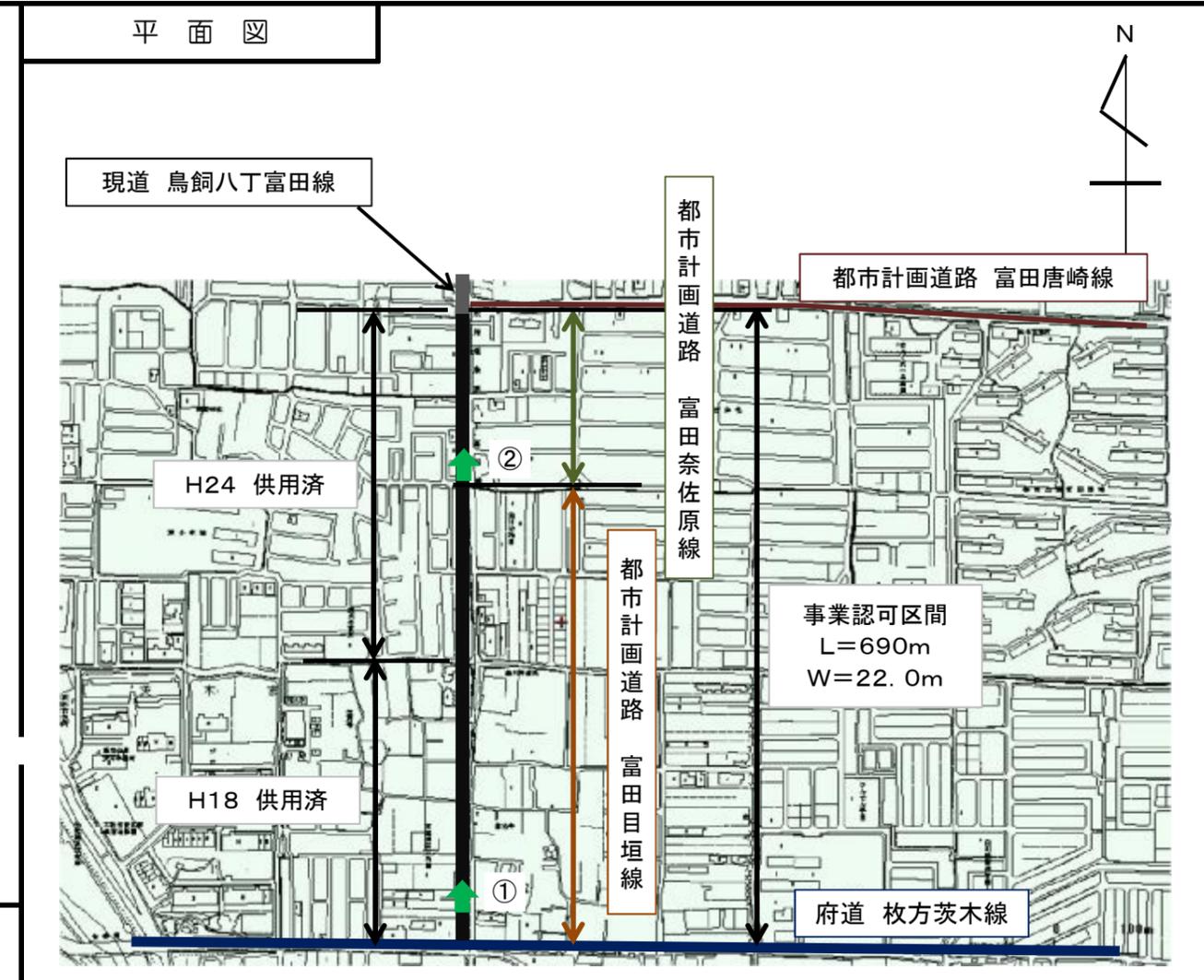
平成29年度 事後評価 (都市計画道路 富田目垣線、富田奈佐原線整備事業)



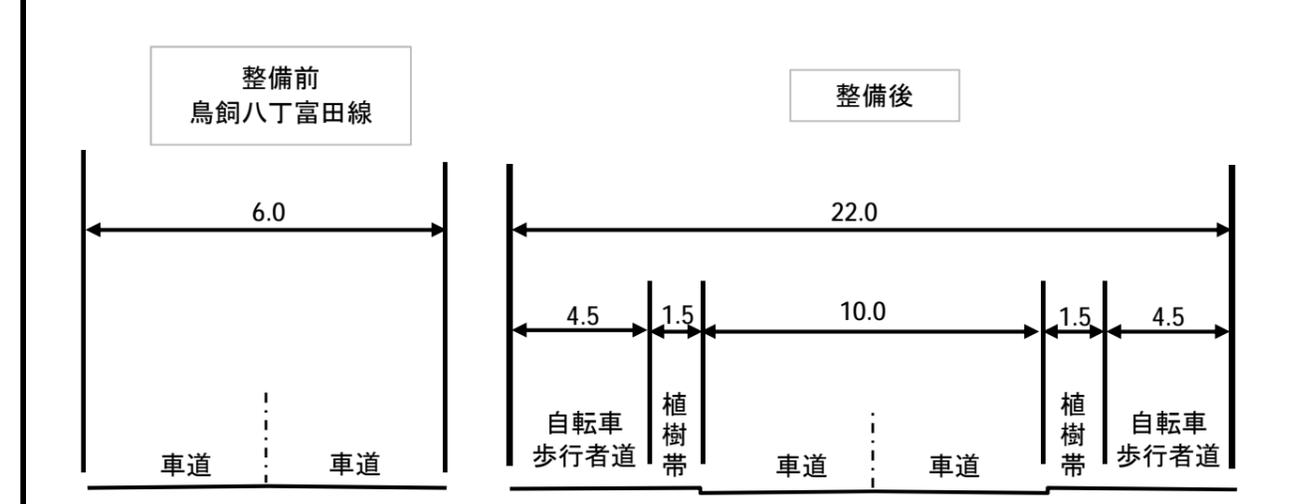
現況写真



写真①  
写真②



標準断面図 [単位：m]



標準断面図 [単位：m]