

平成 28 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 千里丘三島線街路事業																							
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 (06-6944-9276)																							
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																							
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 JR 千里丘駅南側の東海道本線を横断する府道正雀停車場線地下道が、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。</p> <p>【事業内容】 延長： L=0.4 km 幅員： W=18.5~31.0m 車道： 2 車線 (3.25m×2) 自転車歩行者道： 両側 (3.25m×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】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前 (H17 センサス)</th> <th>完成後 (H22 センサス)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><正雀停車場線></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>11,101 台/24h</td> <td>9,995 台/24h</td> </tr> <tr> <td><沢良宜東千里丘停車場線></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>9,780 台/24h</td> <td>8,886 台/24h</td> </tr> <tr> <td><大阪高槻京都線></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>19,451 台/24h</td> <td>19,516 台/24h</td> </tr> </tbody> </table>				整備前 (H17 センサス)	完成後 (H22 センサス)	<正雀停車場線>			交通量	11,101 台/24h	9,995 台/24h	<沢良宜東千里丘停車場線>			交通量	9,780 台/24h	8,886 台/24h	<大阪高槻京都線>			交通量	19,451 台/24h	19,516 台/24h
	整備前 (H17 センサス)	完成後 (H22 センサス)																						
<正雀停車場線>																								
交通量	11,101 台/24h	9,995 台/24h																						
<沢良宜東千里丘停車場線>																								
交通量	9,780 台/24h	8,886 台/24h																						
<大阪高槻京都線>																								
交通量	19,451 台/24h	19,516 台/24h																						
事業実施による自然環境の変化	道路の整備により旅行速度が向上しCO ₂ 、NO _x の排出量が削減される。																							
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】 本事業は、府道大阪高槻京都線と府道大阪中央環状線を結ぶ幹線道路で、JR 東海道本線千里丘駅との交差点を地下道路として横断し、信号で交互通行としている 1 車線道路を 2 車線に拡幅するものである。前回再評価時(H16)に、JR との協議により総事業費を 99 億円から 175 億円に大幅に増額していたが、本事業の工事期間に予定されていた JR 貨物線工事が実施されなくなったことなどから、144 億円に減額されている。但し、全体事業費の大幅減額の中で、鉄道交差点の地下道路において、豪雨対策の冠水情報装置を設置するため、約 4,000 万円必要になったなど、増加要因があったことも確認した。 本事業は、平成 21 年 9 月には車道部分が既に供用され、平成 22 年度には全事業が完了する予定であり、事業を継続することは妥当である。</p> <p>【府の対応】 事業継続</p>																							

2 事業効果の分析等

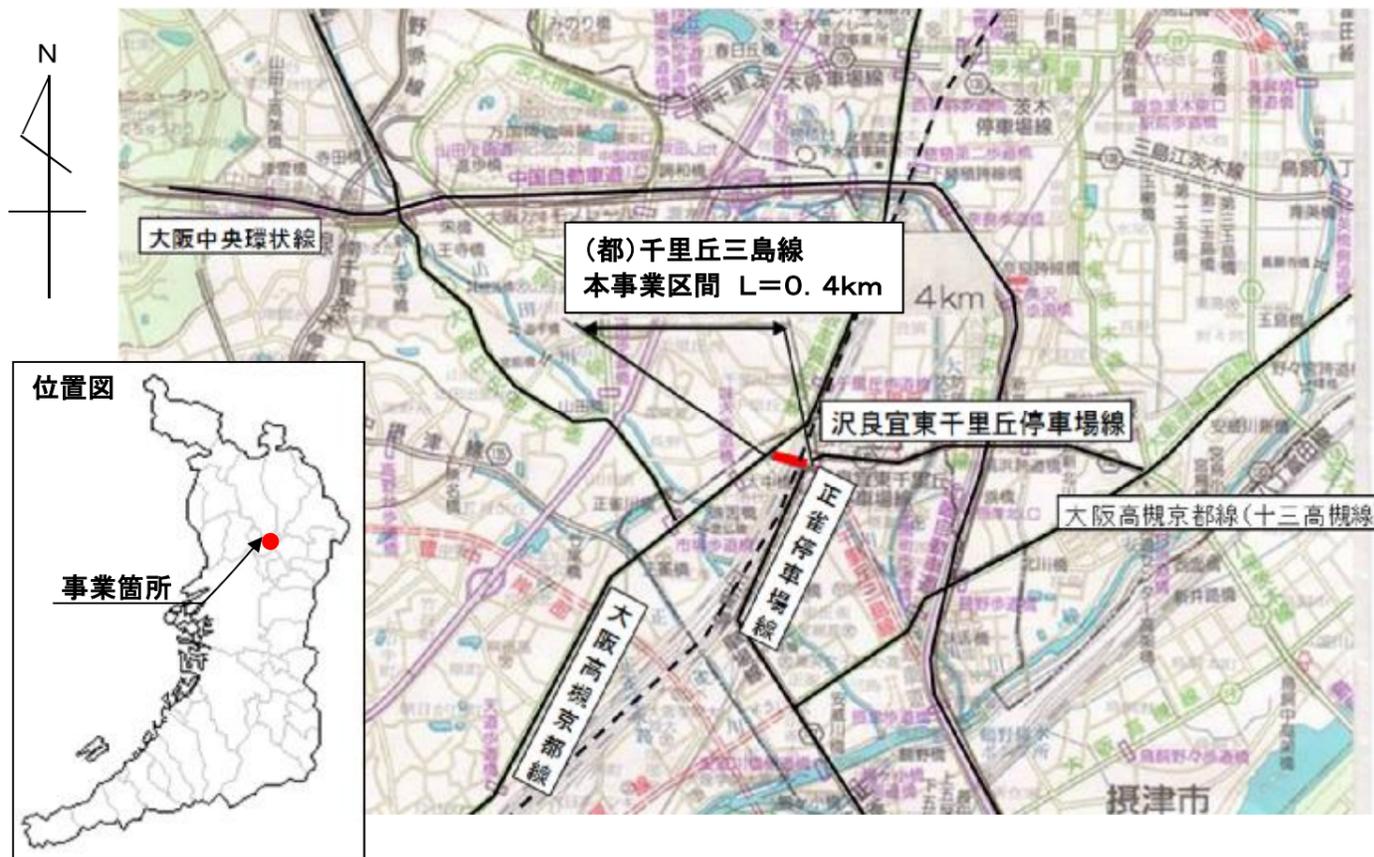
	【最終評価時点 H21】	【事業評価時点 H28】	【変動要因の分析】
事業費	144 億円 (国：79 億円、府：65 億円)	144 億円 (国：79 億円、府：65 億円)	事業費に変化なし。
経過 ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	①21 年 ②事業採択年度 H2 ③事業着手年度 H2 ④完成予定年度 H22	①23 年 ②事業採択年度 H2 ③事業着手年度 H2 ④完成年度 H23	冠水対策の追加により最終評価時より 1 年遅れで完成。
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.6 ・B=約 307 億円 ・C=約 187 億円 <p>【算出方法】 費用便益分析マニュアル (国土交通省平成 20 年 1 1 月)</p> <p>【受益者】 地域住民、道路利用者</p>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.6 ・B=約 307 億円 ・C=約 187 億円 <p>【算出方法】 費用便益分析マニュアル(国 土交通省平成 20 年 1 1 月)</p> <p>【受益者】 地域住民、道路利用者</p>	前回評価時に車道部分が供用されているため、変更なし。
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<p>【効果項目】</p> <p>[安全・安心]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の地域内緊急路、非難路の確保 ・道路空間確保によるライフライン導入の確保 ・現道拡幅による歩行者と自動車交通の安全性の確保 <p>[活力]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・鉄道により分断していた地域の活性化 <p>[快適性]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>【受益者】 地域住民、道路利用者</p>	<p>【効果項目】</p> <p>[安全・安心]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の地域内緊急路、非難路の確保 ・道路空間確保によるライフライン導入の確保 ・現道拡幅による歩行者と自動車交通の安全性の確保 <p>[活力]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・鉄道により分断していた地域の活性化 <p>[快適性]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>【受益者】 地域住民、道路利用者</p>	所期の目的を達している。
その他特記事項	なし		

3 評価結果と今後の同種事業に対する改善措置等

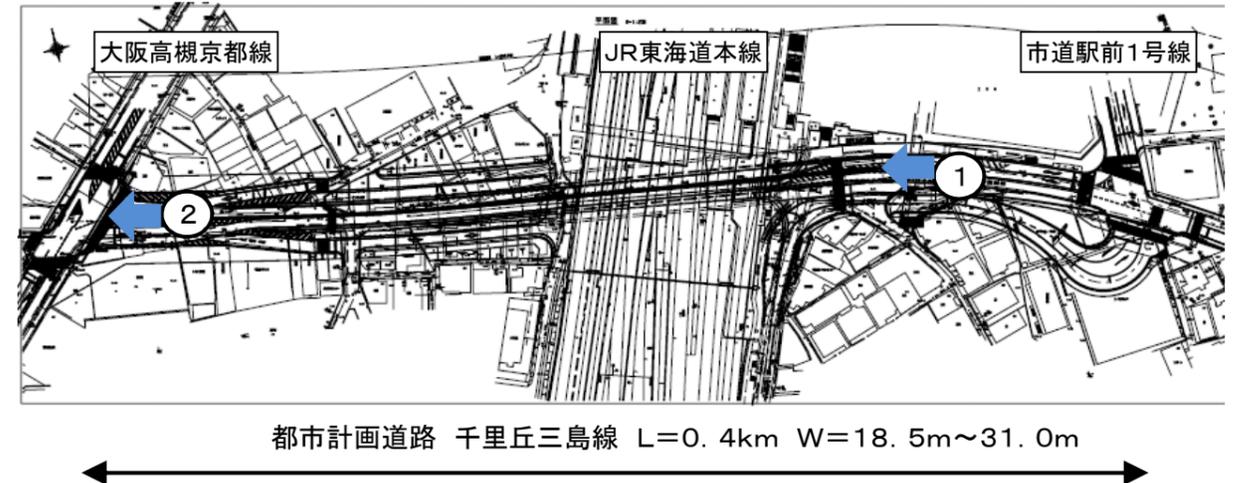
評価結果 (事業効果の発現 状況等)	本区間が平成21年9月に車道供用することにより、片側交互通行から対面通行が可能となり、慢性的な混雑が緩和され、交通の円滑化が図れた。
今後の同種事業に 対する改善措置等	なし

平成28年度 事後評価 (都市計画道路 千里丘三島線街路事業)

事業箇所図



平面図



現況写真



写真①



写真②

標準断面図

