

令和元年度 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 十三高槻線（寿町工区）																							
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	吹田市南清和園町、川岸町、寿町一丁目、寿町二丁目地内																							
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】</p> <p>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。</p> <p>道路構造</p> <p>延長：0.7km</p> <p>幅員：22.0m</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道：2車線（3.25m×2） ・自転車歩行者道：両側（5.5m×2） 																							
関連事業とその現状	—																							
社会経済情勢の変化	<p>【本路線・周辺道路の状況】</p> <p>本事業としては、平成26年4月に供用した。また、別工区の正雀工区の一部区間が同じく平成26年4月に供用した。</p> <p>[供用後交通量]</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>平成26年度</td> </tr> <tr> <td>12時間交通量</td> <td>5,282台</td> </tr> </table> <p>[周辺道路交通量]</p> <p>大阪高槻京都線</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>平成22年度</td> <td>平成27年度</td> </tr> <tr> <td>12時間交通量</td> <td>13,940台</td> <td>13,369台</td> </tr> <tr> <td>24時間交通量</td> <td>19,516台</td> <td>17,914台</td> </tr> </table> <p>一般国道479号</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>平成22年度</td> <td>平成27年度</td> </tr> <tr> <td>12時間交通量</td> <td>19,526台</td> <td>19,468台</td> </tr> <tr> <td>24時間交通量</td> <td>27,336台</td> <td>26,671台</td> </tr> </table>			平成26年度	12時間交通量	5,282台		平成22年度	平成27年度	12時間交通量	13,940台	13,369台	24時間交通量	19,516台	17,914台		平成22年度	平成27年度	12時間交通量	19,526台	19,468台	24時間交通量	27,336台	26,671台
	平成26年度																							
12時間交通量	5,282台																							
	平成22年度	平成27年度																						
12時間交通量	13,940台	13,369台																						
24時間交通量	19,516台	17,914台																						
	平成22年度	平成27年度																						
12時間交通量	19,526台	19,468台																						
24時間交通量	27,336台	26,671台																						
事業実施による自然環境の変化	周辺は市街地が形成されており、本事業による自然環境への影響は無い。																							
最終評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—																							

2 事業効果の分析等

	【最終評価時点 H23】	【事業評価時点 R1】	【変動要因の分析】
事業費	86.0億円 (国47.3億円、府38.7億円)	98.0億円 (国53.9億円、府44.1億円)	現地精査により、軟弱地盤への地盤改良追加、地下埋設物移設が生じたことによる増額。
経過 ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	①16年 ②平成9年度 ③平成9年度 ④平成25年度	①18年 ②平成9年度 ③平成9年度 ④平成27年度	施工中の一般通行確保に係る現地精査の結果、街路築造工事後に電線共同溝を施工する手順に変更となったことによる延伸。
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 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.51 ・B=144.3億円 ・C=95.5億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・H17交通センサスペースのH42将来交通推計値により算出（要確認） 	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.37 ・B=196.6億円 ・C=143.2億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・H17交通センサスペースのH42将来交通推計値により算出（要確認） 	
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩車道分離による歩行者、自転車の安全確保 ・本路線整備による事業地周辺の道路渋滞緩和 ・鉄道に分断されていた地域の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩車道分離による歩行者、自転車の安全確保 ・本路線整備による事業地周辺の道路渋滞緩和 ・鉄道に分断されていた地域の活性化 	変更なし
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)	本区間の整備により、鉄道による交通の分断が解消された。本都市計画道路が全線開通された際に、3大環状線である一般国道479号や主要地方道大阪中央環状線と放射状に接続し、北大阪地域の交通利便性が向上するほか、広域緊急交通路として機能を発揮することが見込まれる。
今後の同種事業に対する改善措置等	—

事業箇所図



平面図



現況写真

写真①(阪急千里線西側・遠景)



写真②(歩道アンダーボックス部)



写真③(車道アンダーボックス部)



写真④(阪急千里線東側・事業区間終点)



断面図

