

平成26年度 事後評価点検表（内部評価）

事業名	都市計画道路 千里丘寝屋川線 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G (06-6944-9276)																																															
事業箇所	寝屋川市宝町、対馬江東町、高柳四丁目、春日町、高柳五丁目及び、高柳二丁目地内																																															
内容	一級河川淀川を渡河し大阪北部と東部を結ぶ主要幹線道路であり、渋滞が激しい大阪中央環状線と大阪外環状線を補完する路線のひとつと位置づけ、本路線を整備するものである。 延長 L=1,387m 幅員 W=32.0~46.5m（4車線） 道路区分 第4種第1級																																															
関連事業とその現状	なし																																															
社会経済情勢の変化	<p><b>【整備路線の交通量】</b> 府道八尾茨木線 交通量：21,179台/日（H22 センサス）</p> <p><b>【周辺道路の状況】</b></p> <table border="1"> <tr> <td>＜京都守口線＞</td> <td>整備前</td> <td>完成後</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(H11 センサス)</td> <td>(H22 センサス)</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>48,203台/日</td> <td>33,250台/日</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率</td> <td>15.3%</td> <td>14.1%</td> </tr> <tr> <td>混雑時旅行速度</td> <td>13.9km/h</td> <td>32.3km/h</td> </tr> <tr> <td>＜木屋門真線＞</td> <td>整備前</td> <td>完成後</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(H11 センサス)</td> <td>(H22 センサス)</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>16,689台/日</td> <td>10,999台/日</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率</td> <td>10.0%</td> <td>6.3%</td> </tr> <tr> <td>混雑時旅行速度</td> <td>7.6km/h</td> <td>19.4km/h</td> </tr> <tr> <td>＜枚方交野寝屋川線＞</td> <td>整備前</td> <td>完成後</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(H11 センサス)</td> <td>(H22 センサス)</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>9,810台/日</td> <td>7,472台/日</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率</td> <td>11.8%</td> <td>12.0%</td> </tr> <tr> <td>混雑時旅行速度</td> <td>9.3km/h</td> <td>19.2km/h</td> </tr> </table>			＜京都守口線＞	整備前	完成後		(H11 センサス)	(H22 センサス)	交通量	48,203台/日	33,250台/日	大型車混入率	15.3%	14.1%	混雑時旅行速度	13.9km/h	32.3km/h	＜木屋門真線＞	整備前	完成後		(H11 センサス)	(H22 センサス)	交通量	16,689台/日	10,999台/日	大型車混入率	10.0%	6.3%	混雑時旅行速度	7.6km/h	19.4km/h	＜枚方交野寝屋川線＞	整備前	完成後		(H11 センサス)	(H22 センサス)	交通量	9,810台/日	7,472台/日	大型車混入率	11.8%	12.0%	混雑時旅行速度	9.3km/h	19.2km/h
＜京都守口線＞	整備前	完成後																																														
	(H11 センサス)	(H22 センサス)																																														
交通量	48,203台/日	33,250台/日																																														
大型車混入率	15.3%	14.1%																																														
混雑時旅行速度	13.9km/h	32.3km/h																																														
＜木屋門真線＞	整備前	完成後																																														
	(H11 センサス)	(H22 センサス)																																														
交通量	16,689台/日	10,999台/日																																														
大型車混入率	10.0%	6.3%																																														
混雑時旅行速度	7.6km/h	19.4km/h																																														
＜枚方交野寝屋川線＞	整備前	完成後																																														
	(H11 センサス)	(H22 センサス)																																														
交通量	9,810台/日	7,472台/日																																														
大型車混入率	11.8%	12.0%																																														
混雑時旅行速度	9.3km/h	19.2km/h																																														
事業実施による自然環境の変化	<p>○自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線の整備により旅行速度が向上し、CO2の排出量が軽減される。</li> <li>連続した植樹帯の設置により、緑の回復を行っている。</li> </ul> <p>○沿道環境</p> <p>植樹帯の構造を高くするとともに、排水性舗装により、沿道の騒音規制を実施している。</p>																																															
最終評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	<p><b>【最終評価時の意見】</b> 再評価時と同様、事業の妥当性が認められ、事業進捗上も特段の支障がないことから「事業継続は妥当」と判断する。</p> <p><b>【府の対応】</b> ・事業継続</p>																																															

	【最終評価時点 H20】	【完了時点 H21】	【分析】
事業費	214 億円 (国：118 億円、府：96 億円)	218 億円 (国：120 億円、府：98 億円)	事業費に特に大きな変化なし。
①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	①21 年 ②平成元年 ③平成元年 ④平成 21 年度	①21 年 ②平成元年 ③平成元年 ④平成 21 年度	予定通り完成。
定量的効果 (費用便益分析等)	<p><b>【評価項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行費用減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> <p><b>【分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=1.56</li> <li>B=約 484.8 億円</li> <li>C=約 310.0 億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b> 費用便益分析マニュアル（国土交通省平成15年8月）</p> <p><b>【受益者】</b> 道路利用者、府民など</p>	<p><b>【評価項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮便益</li> <li>走行費用減少便益</li> <li>交通事故減少便益</li> </ul> <p><b>【費用便益分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=1.55</li> <li>B=約 484.8 億円</li> <li>C=約 313.4 億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b> 費用便益分析マニュアル（国土交通省平成15年8月）</p> <p><b>【受益者】</b> 道路利用者、府民など</p>	概ね変化無し。
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><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保</li> <li>道路空間確保によるライフライン導入</li> <li>周辺狭小道路への迂回交通量減少による安心・安全性の向上</li> <li>地域間交流連携の強化</li> <li>物流の効率化の支援</li> <li>立体交差化による渋滞の解消</li> </ul> <p><b>【受益者】</b> 地域住民、道路利用者、道路占有者、道路管理者</p>	<p><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> <li>同左</li> <li>同左</li> <li>同左</li> <li>同左</li> <li>同左</li> </ul> <p><b>【受益者】</b> 同左</p>	・所期の目的を達している。
その他特記事項	なし		
評価結果 (事業効果の発現状況等)	本路線は、平成12年度に枚方交野寝屋川線から京都守口線の区間が、平成21年度に京都守口線との立体交差が供用され、交通ネットワークが形成されたことにより、京都守口線、木屋門真線、枚方交野寝屋川線の交通量が減少し、周辺道路における交通混雑の緩和に寄与している。		
今後の同種事業に対する改善措置等	なし		

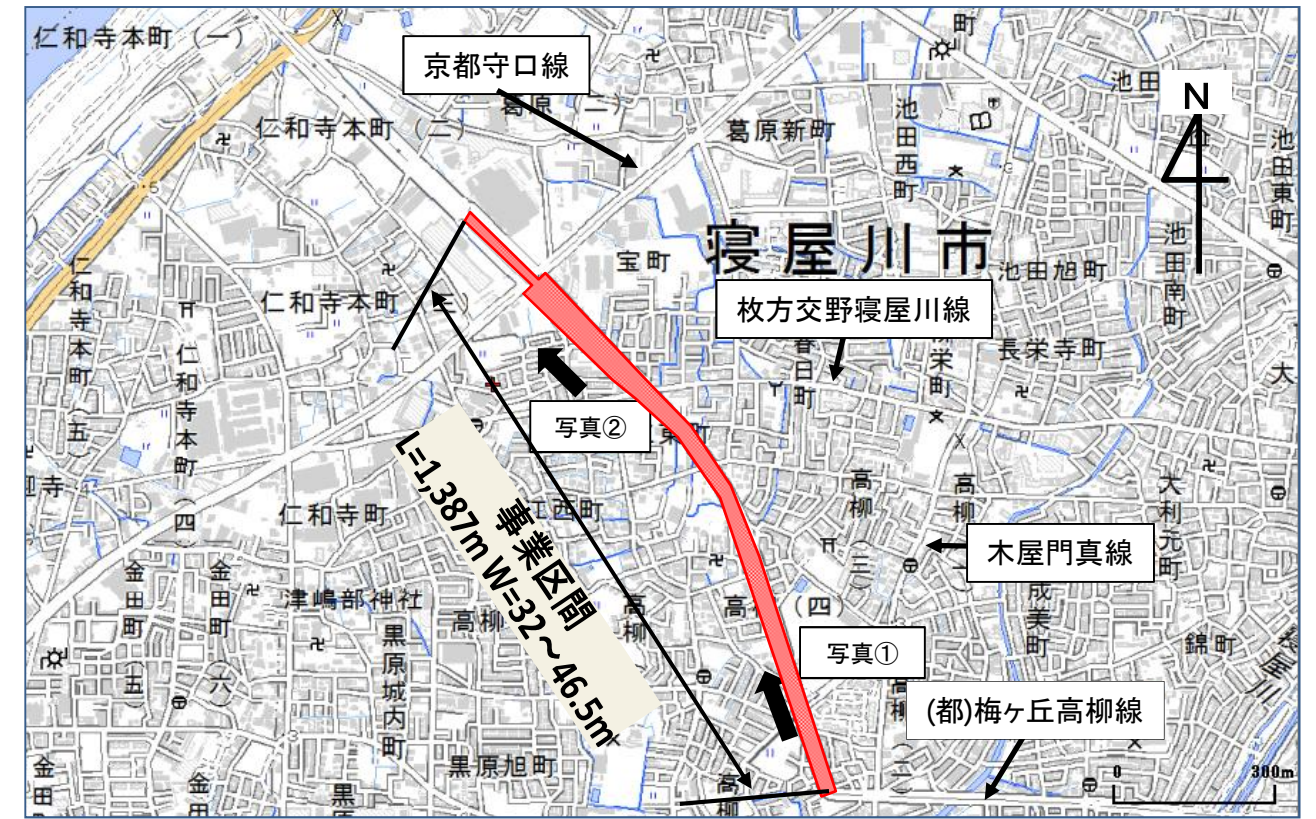


平成26年度 事後評価(都市計画道路 千里丘寝屋川線 街路事業)

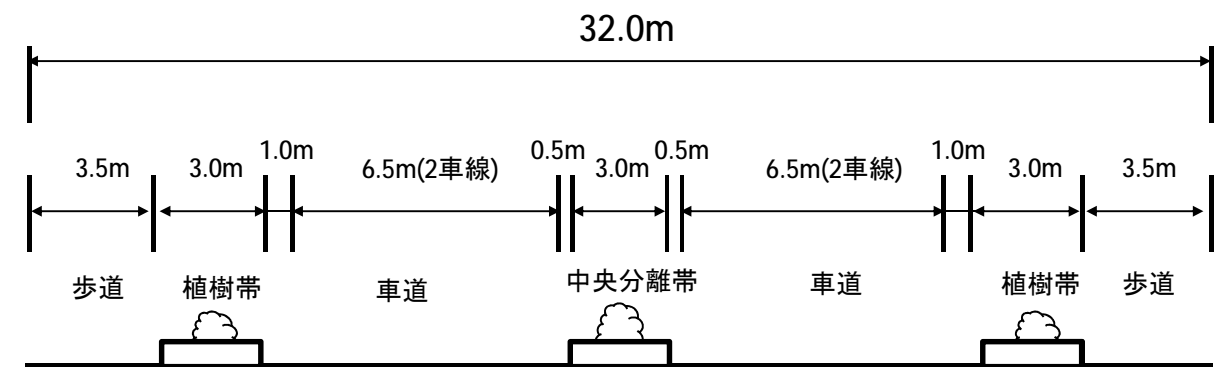
事業箇所図



平面図



標準断面図



現況写真



写真①



写真②