

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要
<p>(街路) 豊中岸部線、千里中央線 (吹田市)</p> <p>[目的] 吹田市中央部に位置する千里ニュータウンから発生する自動車交通の円滑化を目的とし、混雑する府道豊中摂津線のバイパスとして整備をしている。</p> <p>[内容] 延長：0.9km 幅員：22.0m (4車線) 道路区分 第4種第1級</p> <p>[事業費] ・全体事業費約5.6億円 (内訳) 用地費 約4.4億円 工事費 約1.2億円 ・投資事業費約4.2億円 (内訳) 用地費 約3.6億円 工事費 約0.6億円 再評価時点における事業費 約5.2億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H15 再々評価時 H18</p> <p>分析 用地買収の遅れのため3年延長</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 74% 工事 0% 再々評価時 用地 82% 工事 49%</p> <p>周辺道路が狭小であることから、暫定的な整備を行なうことにより交通流の円滑化と交通安全性の向上が図れる。</p>	<p>(周辺道路の状況) ・府道豊中摂津線 混雑度 H2：1.41 H6：1.48 H9：1.52 H11：1.62</p> <p>24時間交通量 H2：18,067 H6：19,814 H9：19,824 H11：22,087</p> <p>[地元等の協力体制] ・地元市である吹田市に用地買収を委託しており、府・市連携のもと事業推進を行なう。 ・交通量の増大に伴う、渋滞緩和並びに交通安全の確保の観点から早期整備が望まれている。</p>	<p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：4.89 便益総額 B = 253億円 総費用 C = 52億円</p> <p>・再々評価時：6.44 便益総額 B = 442億円 総費用 C = 68億円</p>	<p>・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。</p> <p>・連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> <p>[意見具申]事業継続 [対応方針]事業継続</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(完成時期について) 平成10年度時点では工事着手ができていなかったが、現在は工事が進捗しており、計画どおりの完成が見込めることを確認した。</p> <p>(地元の協力体制について) 用地買収に伴う反対はあったが、事業区間沿道では新たに住宅開発が進んでおり、それ以外には特に大きな反対はないことを確認した。</p> <p>(用地買収方法について) 用地買収の委託は、地元市が事業に積極的に関与することにより、その円滑な推進効果が期待される場合行うものであり、本事業においても買収価格等の適切なチェックを行いながら委託を行っていることを確認した。</p> <p>(維持管理費の額について) 費用便益算出に使用している維持管理費は、国土交通省のマニュアルに基づくものであることを確認した。</p> <p>(B/Cの便益算定について) 国土交通省マニュアルの便益算定期間が、完成後30年間から40年間に変更となったため、便益が大幅に増加したことを確認した。</p>	事業継続

再々評価審議対象事業一覧表（6事業）（別表3）

（2/6）

事業名 （所在地）	進捗率 （H15.3）	事業を巡る 社会経済情勢の 変化	事業効果の定量的分析 （費用便益比）	自然環境等への 影響と対策	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要	
<p>（街路） 千里丘寝屋川線 （寝屋川市）</p> <p>〔目的〕 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、大阪府道路整備長期計画において、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ための新環状ラインを形成する路線のひとつと位置づけられている。</p> <p>〔内容〕 延長：1.2km 幅員：32～46.5m （4車線） 道路区分： 第4種第1級</p> <p>〔事業費〕 ・全体事業費 約215億円 （内訳） 用地費約171億円 工事費約44億円</p> <p>・投資事業費 約200億円 （内訳） 用地費約170億円 工事費約29億円</p> <p>再評価時点における事業費 約226億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元</p> <p>事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元</p> <p>完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H11 再々評価時 H19</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 99% 工事 57%</p> <p>再々評価時 用地 99% 工事 65%</p> <p>・H13年1月に一部2車線区間とし全線供用 ・H14年10月に全線4車線で供用 ・現在、約19,000台/日が利用している。</p>	<p>（現道の状況） ・府道八尾茨木線 約19,000台/日利用 京都守口線との交差点飽和度 = 0.89</p> <p>（周辺道路の状況） ・府道京都守口線 混雑度 H6：1.69 H9：1.30 H11：1.33</p> <p>・府道木屋門真線 混雑度 H6：1.36 H9：1.13 H11：1.36</p> <p>・府道枚方交野寝屋川線 混雑度 H6：1.12 H9：1.45 H11：1.31</p> <p>〔地元等の協力体制〕 沿道の自治会から、渋滞緩和に伴うCO²削減などの沿道環境を早期に向上させるよう整備促進が望まれている。</p>	<p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：算出なし</p> <p>・再々評価時：1.91</p> <p>便益総額 B = 537億円</p> <p>総費用 C = 280億円</p> <p>・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保</p> <p>・道路空間確保によるライフライン導入空間の確保</p> <p>・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</p> <p>・地域間交流連携の強化</p> <p>・物流の効率化の支援</p> <p>・十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上</p> <p>・周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</p>	<p>・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。</p> <p>・連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める</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、沿道の騒音規制に努める。</p> <p>〔意見具申〕 〔対応方針〕事業継続</p>	<p>事業継続</p>

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の 変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要	
<p>(街路) 枚方藤阪線 (枚方市)</p> <p>[目的] 枚方市中央部を東西に結ぶ幹線道路であり、枚方市中心部における交通渋滞緩和と交通安全対策を目的とし、現道拡幅整備を行うものである。</p> <p>[内容] 延長：1.4 km 幅員：16.0m (2車線) 道路区分： 第4種第2級</p> <p>[事業費] ・全体事業費 約5.2億円 (内訳) 用地費約4.4億円 工事費約8億円 ・投資事業費 約4.7億円 (内訳) 用地費約4.0億円 工事費約7億円 再評価時点における事業費 約5.8億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 S63 再評価時 S63 再々評価時 S63 事業着手年度 計画時 S63 再評価時 S63 再々評価時 S63 完成予定年度 計画時 H5 再評価時 H12 再々評価時 H17</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 82% 工事 64% 再々評価時 用地 91% 工事 92%</p> <p>20～30mの用地が確保できた段階において、順次、拡幅整備を行うことにより、歩行者の交通安全の確保並びに、自動車交通流の円滑化が図れる。</p>	<p>(現道の状況) ・府道杉田口禁野線 混雑度 H6：1.40 H9：1.27 H11：1.11</p> <p>(周辺道路の状況) ・府道枚方高槻線 混雑度 H6：0.73 H9：0.83 H11：0.76</p> <p>・府道枚方富田林泉佐野線 混雑度 H6：1.97 H9：1.55 H11：1.59</p> <p>[地元等の協力体制] 地元自治会を含む6団体から早期拡幅要望を受けている。</p>	<p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：2.49 便益総額 B = 約14.2億円 総費用 C = 約5.7億円</p> <p>・再々評価時：1.85 便益総額 B = 約12.6億円 総費用 C = 約6.8億円</p> <p>・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路空間確保によるライフライン導入空間の確保 ・歩車分離による交通安全機能の向上 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・幅員が確保された歩道による快適性の向上</p>	<p>・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。 ・植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> <p>[意見具申] - [対応方針]事業継続</p>	<p>事業継続</p>

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要	
<p>(街路) 茨木寝屋川線 (茨木市)</p> <p>[目的] 本路線は、茨木市の市街地中央を縦貫して寝屋川市へと至る幹線道路である。本事業は、府道八尾茨木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>[内容] 延長：0.7 km 幅員：20~44.5m (4車線) 道路区分： 第4種第1級</p> <p>[事業費] ・全体事業費 約9.6億円 (内訳) 用地費約5.9億円 工事費約3.7億円</p> <p>・投資事業費 約9.4億円 (内訳) 用地費約5.9億円 工事費約3.5億円</p> <p>再評価時点における事業費 約8.2億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H14 再々評価時 H15</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 83% 工事 68%</p> <p>再々評価時 用地 99% 工事 86%</p>	<p>(現道の状況) ・府道八尾茨木線 混雑度 H6：1.54 H9：0.95 H11：1.18</p> <p>24時間交通量 H6：5,150台 H9：2,335台 H11：4,374台</p> <p>[地元等の協力体制] ・地元市である茨木市に用地買収を委託しており、府市連携のもと事業推進を行う。 ・交通量の増大に伴う渋滞緩和並びに交通安全の確保の観点から早期整備が望まれている。</p>	<p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：4.70 便益総額 B = 377億円 総費用 C = 80億円</p> <p>・再々評価時：5.19 便益総額 B = 664億円 総費用 C = 128億円</p> <p>・歩車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 ・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 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 ・周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</p>	<p>・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。</p> <p>・連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> <p>[意見具申] - [対応方針]事業継続</p>	<p>事業継続</p>

事業名 （所在地）	進捗率 （H15.3）	事業を巡る 社会経済情勢の 変化	事業効果の定量的分析 （費用便益比）	自然環境等への 影響と対策	評価
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要	
<p>（街路） 南花田鳳西町 線 （堺市）</p> <p>[目的] 本事業は、府道我道 金岡線から市道5 2号線、向陵金岡線 を経て、主要幹線道 路である府道大阪 中央環状線に至る 自動車交通が、幅員 の狭小な現道や市 道の交通渋滞を発生 させ、交通安全上も 支障をきたしている ため、府道我道金岡 線のバイパスとして 整備するものである。</p> <p>[内容] 延長：0.4 km 幅員：22.0m （4車線） 道路区分： 第4種第1級</p> <p>[事業費] ・全体事業費 約30億円 （内訳） 用地費約25億円 工事費約5億円</p> <p>・投資事業費 約26億円 （内訳） 用地費約24億円 工事費約2億円</p> <p>再評価時点にお ける事業費 約40億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元</p> <p>事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元</p> <p>完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H13 再々評価時 H16</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 63% 工事 5%</p> <p>再々評価時 用地 91% 工事 20%</p>	<p>（現道の状況） ・府道我道金岡線 混雑度 H6：1.00 H9：0.73 H11：0.74</p> <p>（周辺道路の状況） ・市道金岡52号線 幅員：6m</p> <p>・市道向陵金岡線 幅員：4～6m</p> <p>[地元等の協力体制] ・地元市である堺市 に用地買収を委託 しており、府市連携 のもと事業推進を 行う。 ・交通量の増大に伴 う渋滞緩和並びに 交通安全の確保の 観点から早期整備 が望まれている。</p>	<p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：2.10 便益総額 B = 約82億円 総費用 C = 約39億円</p> <p>・再々評価時：2.65 便益総額 B = 約96.7億円 総費用 C = 約36.5億円</p>	<p>・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。 ・連続植樹帯の設置 により、緑の回復に 努める</p> <p>[意見具申] - [対応方針]事業継続</p>	事業継続

再々評価審議対象事業一覧表（6事業）（別表3）

（6 / 6）

事業名 (所在地)	進捗率 (H15.3)	事業を巡る 社会経済情勢の 変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策	評価								
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要									
連続立体交差) 南海本線 (泉佐野市) [目的] 本路線は、大阪市と和歌山市・関西国際空港を結ぶ幹線鉄道であり、とりわけ、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しい。そこで、踏切を除去し、沿道の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。 [内容] 延長：2.8 km 高架化される駅：泉佐野駅 踏切除去数：9箇所 [事業費] ・全体事業費 約562億円 (内訳) 用地費約137億円 工事費約425億円 (国30%・府24%・市12%・鉄道34%) ・投資事業費 約401億円 (内訳) 用地費約137億円 工事費約264億円 再評価時点における事業費 約373億円	事業採択年度 計画時 S62 再評価時 S62 再々評価時 S62 事業着手年度 計画時 S62 再評価時 S62 再々評価時 S62 完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H18 再々評価時 H18 進捗状況 再評価時 用地 100% 工事 41% 再々評価時 用地 100% 工事 63%	全踏切における踏切交通量及び踏切遮断時間 踏切交通量 (台/日) 平均踏切遮断時間 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>H6</td> <td>:12,632</td> </tr> <tr> <td></td> <td>:5.66</td> </tr> <tr> <td>H14</td> <td>:40,951</td> </tr> <tr> <td></td> <td>:8.99</td> </tr> </table> [地元等の協力体制] 平成18年度の完成に向けて、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗に務める。	H6	:12,632		:5.66	H14	:40,951		:8.99	B / C ・計画時点 : 算出なし ・再評価時 : 算出なし ・再々評価時 : 1.82 便益総額 B = 636.7億円 総費用 C = 349.2億円	・既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない ・渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与 [意見具申] - [対応方針] 事業継続	事業継続
H6	:12,632												
	:5.66												
H14	:40,951												
	:8.99												