

再評価調査

事業名		主要地方道美原太子線（粟ヶ池工区）		
所在地		富田林市中野町～富田林市宮町		
再評価理由		事業採択後10年を経過した時点で継続中		
事業概要	目的	<p>主要地方道美原太子線は、旧美原町を起点とし、富田林市を經由して太子町に至る南河内地域北部を東西に結ぶ幹線道路である。</p> <p>当該地域は近鉄長野線により東西交通の流れが阻害され恒常的な交通渋滞が発生していることから、バイパス道路を整備する。併せて鉄道と立体化を図り、自動車交通の円滑化と歩行者等の安全確保を図る。</p>		
	内容	延長 L = 0.4 km 幅員 W = 16.0 m 車線数 2車線 両側歩道 道路規格 3種3級		
	事業費	全体事業費：約 6.3億円（約 6.3億円） うち投資済事業費：約 5.8億円 （内訳）用地費約 4.5億円（約 4.5億円） （内訳）用地費約 3.2億円 工事費約 5.8.5億円（約 5.8.5億円） 工事費約 2.6億円 （ ）内の数値は計画時点のもの 【計画時点の事業費との変動理由】		
	維持管理費	2.12百万円/年（5.3百万円/km・年）		
	上位計画	大阪府交通道路マスタープラン（平成16年3月策定） 大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版（平成17年3月策定）		
	関連事業	近鉄長野線高架化事業		
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析 【完成予定の変更理由】
		事業採択年度：H9 事業着手年度：H9 完成予定年度：H30	事業採択年度：H9 事業着手年度：H9 完成予定年度：H30	
	進捗状況		（平成17年度末） 用地： 71% 工事： 4%	
	途中段階の整備効果発現状況			
事業進捗に関する課題	特になし			

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	現時点での状況	分析
		主要地方道美原太子線は旧国道170号まで供用しており、その交差点において恒常的な交通渋滞が発生している。 本バイパスが完成することにより、当該道路はもとより、交差する旧国道170号の交通の円滑化を図る。 また、平行する（旧）主要地方道美原太子線の交通の円滑化や安全性の向上にも寄与する。 現道 主要地方道美原太子線（新） 幅員：16.0m 混雑度：0.99 24時間交通量：13,430台	計画時と同様に、周辺道路の交通状況の改善を図るため整備を行う。 現道 主要地方道美原太子線（新） 幅員：16.0m 混雑度：1.21 24時間交通量：18,666台	交通量、混雑度が増加の傾向にあり、交通状況が年々悪化している。
		主要地方道美原太子線（旧） 幅員：8.0m 混雑度：1.04 24時間交通量：9,445台	主要地方道美原太子線（旧） 幅員：8.0m 混雑度：1.39 24時間交通量：10,963台	交通量、混雑度が増加の傾向にあり、交通状況が年々悪化している。
地元等の協力体制		周辺道路（生活道路含む）旧国道170号 幅員：10.0m 混雑度：1.58 24時間交通量：16,195台（平成6年センサス）	周辺道路（生活道路含む）旧国道170号 幅員：10.0m 混雑度：1.31 24時間交通量：13,626台（平成11年センサス）	交通量、混雑度は減少しているが、依然混雑度が1.0を超えており交通混雑が著しい。
		・周辺道路（生活道路含む）交通の通行状態、安全性が高まるので協力的であり、早期完成を望まれている。	・周辺道路（生活道路含む）交通の通行状態、安全性が高まるので協力的であり、早期完成を望まれている。	毎年、地元市等から要望があり、早期完成を強く望まれている。

		計画時の想定		現時点での状況（変更点）	分析
			備 考		
事業効果の定量的分析	費用便益分析	・ 計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず算出していない。	・ 具体的な便益内容 走行時間の効果 （走行時間の短縮） 走行経費の効果 （時間短縮による走行経費の削減） 交通事故の減少	・ B / C = 1 . 5 7 便益総額 B = 7 5 . 4 億円 総費用 C = 4 8 . 0 億円 費用便益分析マニュアル（平成15年8月：国土交通省道路局、都市・地域整備局）により算出	
	その他の指標（代替指標）	・ 混雑度 ・ 交通量			
事業効果の定性的分析	安全・安心	・ 歩車分離による交通安全機能の向上 ・ 災害時の緊急輸送路、避難路の確保 ・ 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	・ 受益者 地域住民、道路利用者	変更点なし	
	活力	・ 地域間交流連携の強化 ・ 物流効率化の支援	・ 受益者 地域住民、道路利用者	変更点なし	
	快適性	・ 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	・ 受益者 地域住民、道路利用者	変更点なし	
	その他				
自然環境等への影響と対策		・ 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。			
その他特記すべき事項		・ 鉄道事業者と鉄道高架工事の整備手法やスケジュールの具体化に向け協議中。			