

再評価調査

事業名	都市計画道路 富田目垣線、富田奈佐原線整備事業											
所在地	高槻市柳川町2丁目及び西町並びに茨木市鮎川1丁目、2丁目、3丁目及び4丁目地内											
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	本路線は、高槻市南西部と茨木市東部を通過し、府道大阪高槻京都線と国道171号へ結節する幹線道路である。本事業は府道鳥飼八丁富田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なうものである。										
	内容	延長 0.8 km (府道茨木寝屋川線～都市計画道路富田唐崎線) 幅員 22.0 m 道路区分 第4種1級 2車線道路										
	事業費	全体事業費：約50億円 (内訳) 用地費 約46億円 工事費 約4億円										
	維持管理費	約4.8百万円/年 (約6百万円/km・年)										
	上位計画	大阪府道路整備長期計画 大阪府都市基盤整備中期計画(案)										
	関連事業											
事業の進捗状況	経過	<table border="1"> <thead> <tr> <th>計画時の想定</th> <th>現時点での状況</th> <th>分析</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業採択年度 H6年度</td> <td>H6年度</td> <td rowspan="3">・計画どおりの整備を進めている。</td> </tr> <tr> <td>事業着手年度 H6年度</td> <td>H6年度</td> </tr> <tr> <td>完成予定年度 H21年度</td> <td>完成予定年度 H21年度</td> </tr> </tbody> </table>	計画時の想定	現時点での状況	分析	事業採択年度 H6年度	H6年度	・計画どおりの整備を進めている。	事業着手年度 H6年度	H6年度	完成予定年度 H21年度	完成予定年度 H21年度
	計画時の想定	現時点での状況	分析									
	事業採択年度 H6年度	H6年度	・計画どおりの整備を進めている。									
	事業着手年度 H6年度	H6年度										
完成予定年度 H21年度	完成予定年度 H21年度											
進捗状況	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>用地</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table>	用地	80%	工事	0%							
用地	80%											
工事	0%											
途中段階の整備効果発現状況	現道や周辺道路が狭小であることから、暫定的な整備を行うことにより、交通流の円滑化と交通安全性の向上が図れる。											
事業進捗に関する課題												

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
		(現道) 府道鳥飼八丁富田線 幅員 w = 5.0 ~ 8.0 m 混雑度 0.51 (平成6年) 24時間交通量 5,547台 (平成6年)	(現道) 府道鳥飼八丁富田線 幅員 w = 5.0 ~ 8.0 m 混雑度 0.51 (平成6年) 0.84 (平成9年) 1.07 (平成11年) 24時間交通量 5,547台 (平成6年) 8,724台 (平成9年) 12,094台 (平成11年)	幅員が狭く、歩道も無い ため、非常に危険な状態 である。 混雑度、交通量とも増加 傾向にあり、混雑している。
	(周辺道路の状況) 府道茨木寝屋川線 混雑度 1.56 (平成6年) 24時間交通量 15,988台 (平成6年)	(周辺道路の状況) 府道茨木寝屋川線 混雑度 1.56 (平成6年) 1.46 (平成9年) 1.43 (平成11年) 24時間交通量 15,988台 (平成6年) 15,090台 (平成9年) 15,851台 (平成11年)	混雑度、交通量とも若干減 少傾向にあるものの、依然 として混雑している。	
	地元等の協力体制	地元は事業に協力的であ る。	・地元は事業に協力的であ る。 ・交通量の増大に伴う渋滞 緩和並びに交通の安全 確保の観点から早期整 備が望まれている。	平成21年度の完成に向け、 引き続き地元の協力を得 て、事業推進に努める。

		計画時の想定	備考	現時点での状況（変更点）	分析
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、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> 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節減） 受益者 道路利用者 	<ul style="list-style-type: none"> $B / C = 2.33$ 便益総額 B = 約 124 億円 総費用 C = 約 53 億円 	
	その他の指標（代替指標）	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度 交通量 			
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 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 道路空間拡大によるライフライン導入空間の確保 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 	<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者、道路占有者、道路管理者 	変更点特になし	電線類の地中化については、現在関係者と調整中。
	活力	<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 	<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者、就労者 	変更点特になし	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 受益者 地域住民、道路利用者 	変更点特になし	
	その他				
自然環境等への影響と対策		<ul style="list-style-type: none"> 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。 		変更点特になし	
その他特記すべき事項					

