

再評価調書（再々評価）

事業名	都市計画道路 千里丘寝屋川線整備事業				
所在地	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				
再々評価理由	再評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	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。			
	内容	延長 1.2 km 幅員 32.0 ~ 46.5 m 道路区分 第4種第1級 4車線道路			
	事業費	全体事業費 約 215 億円 投資事業費 約 200 億円 内用地費 約 171 億円 内用地費 約 170 億円 内工事費 約 44 億円 内工事費 約 29 億円 再評価時点における事業費 約 226 億円			
	維持管理費	約 7.0 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	計画時の想定	再評価時点	現時点	分析
		事業採択年度 H元年度	H元年度	H元年度	立体交差化の促進のため8年延長
		事業着手年度 H元年度	H元年度	H元年度	
		完成予定年度 H7年度	H11年度	H19年度	
	進捗状況	用地 - %	99 % [面積割合 99%]	99 % [面積割合 99%]	
	工事 - %	57 %	65 %		
途中段階の整備効果発現状況	平成13年1月に一部2車線区間とし全線を供用。 平成14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。				
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	再評価時点での状況	現時点での状況	分析
			(現道) なし	(現道) 府道八尾茨木線 (都市計画道路千里丘寝屋川線) 約19,000台/日が利用。 京都守口線との交差点飽和度 = 0.89	信号制御されている 交差点容量の限度となっている。
		(周辺道路の状況) 府道京都守口線 混雑度 1.69(平成6年度) 1.30(平成9年度) 府道木屋門真線 混雑度 1.36(平成6年度) 1.13(平成9年度) 府道枚方交野寝屋川線 混雑度 1.12(平成6年度) 1.45(平成9年度)	(周辺道路の状況) 府道京都守口線 混雑度 1.69(平成6年度) 1.30(平成9年度) 1.33(平成11年度) 府道木屋門真線 混雑度 1.36(平成6年度) 1.13(平成9年度) 1.36(平成11年度) 府道枚方交野寝屋川線 混雑度 1.12(平成6年度) 1.45(平成9年度) 1.31(平成11年度)	混雑度は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		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。	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。	

		計画時の想定		備考	再評価時点での状況	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。		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	—	・ B / C = 1 . 9 1  便益総額 B = 約 5 3 7 億円  総費用 C = 約 2 8 0 億円		
	その他の指標(代替指標)	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑度</li> <li>交通量</li> </ul>						
事業効果の定性的分析	安全・安心	<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空間の確保</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> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者、道路占有者、道路管理者</li> </ul>	変更点特になし	変更点特になし		
	活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間交流連携の強化</li> <li>物流の効率化の支援</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者、就労者</li> </ul>	変更点特になし	変更点特になし		
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上</li> <li>周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者</li> </ul>	変更点特になし	立体交差化による渋滞の解消		
	その他							
自然環境等への影響と対策		<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>連続した植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</li> <li>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。</li> </ul>			変更点特になし	立体交差化により渋滞緩和を図り、CO2排出量の更なる削減を行い、沿道環境の向上に努める。		
その他特記すべき事項		前回再評価時の意見具申・府の対応方針の概要	[意見具申] [対応方針]事業継続	今回再評価時点の反映状況				