

		事前評価時点での状況		再評価時点での状況(変更点)	分析
			備 考		
事業効果の分析	費用便益分析	・事前評価は実施していない。また、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。	【算定根拠】 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。 便益：道路整備が行われる場合と、行われない場合の交通量推計を用いて算出される、利便性、快適性、安全性の向上便益を計上。 費用：前述の全体事業費に加え、完成後40年間の維持管理費を計上。 受益者：地区住民、道路利用者など	・ B / C = 1 . 5 (事業全体) ・ B / C = 2 . 5 (残事業) 便益総額 B = 2 4 . 2 0 億円 移動時間短縮便益 1 8 . 7 5 億円 走行経費減少便益 3 . 9 1 億円 交通事故減少便益 1 . 5 4 億円 総費用 C = 1 6 . 0 8 億円(現在価値) 建設費 1 5 . 7 7 億円 維持管理費 0 . 3 1 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)による費用便益分析を実施した結果、B/C=1.36となり、当該事業は社会的効果のある事業であると評価できる。 また、残事業を対象とした感度分析(交通量10%増減、事業費10%増減、工期20%遅延の影響を考慮)の結果についても、B/Cの変動幅は10%未満となっており、社会的価値のある事業であると評価することができる。
	その他の指標(代替指標)			渋滞長 (原町北交差点) 90m(H9)、350m(H21) (赤峰交差点) 250m(H21)	
	定性的分析	<安全・安心> <活力> <快適性> <その他> など ・ 車両等の走行性の向上による快適性、安全性の向上 ・ 地域間交流連携の強化 ・ 物流効率化の支援 ・ 緊急輸送ネットワークの確保		・同左	
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。 ・ 河内長野市が緑化の保全のために、グリーンベルト施策を定めており、道路整備時においても緑化の保全に努める。		・同左		
その他特記すべき事項					
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	【意見具申】 【府の対応方針】		(前回評価に対する具体的な取組み)		

一般府道大野天野線（大阪河内長野線）概要図

