


事後評価調書

事業名		主要地方道 大阪中央環状線 桑才新町跨道橋（北行）		
所在地		門真市桑才新町		
事後評価理由		事業完了後概ね5年程度経過した事業（H14 事前評価実施）		
事業概要	目的	大動脈である大阪中央環状線の慢性的な渋滞を緩和するボトルネック対策として、混雑度の著しい桑才新町交差点において、平成9年度完成した南行の立体交差化に引き続き北行の立体交差化を行うことにより、所要の目的である当該交差点の渋滞緩和を図る。		
	内容	整備前：本線3車線（平面交差） 側道2車線（平面交差）  整備後：本線3車線（立体交差） 側道2車線（平面交差） 桑才新町跨道橋立体交差（交差道路は府道深野南寺方大阪線） 延長 552m（うち橋梁部245m、5径間連続鋼桁橋） 幅員 11.6m		
	上位計画	第3次渋滞対策プログラム（H9） 平成22年頃を目標に渋滞の緩和や解消を目指す主要な渋滞ポイントとして位置づけされている「桑才新町交差点」の渋滞要因であり、渋滞解消のため抜本的な対策が必要。 中環再生計画（H元） 大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版（H17.3）		
	関連事業	特になし		
コスト分析	項目	事前評価時（H14）	事後評価時（H20）	分析
	建設コスト（事業費）	1,998 百万円 内訳 改良工 700百万円 橋梁上部工 750百万円 橋梁下部工 250百万円 仮設工 298百万円	2,129 百万円 内訳 改良工 708百万円 橋梁上部工 730百万円 橋梁下部工 243百万円 仮設工 448百万円	現道上作業に係る安全施設等の仮設費の増
	時間コスト（事業期間） 事業採択年度 事業着手年度 完成年度	3年 平成15年度 平成15年度 平成17年度	5年 平成15年度 平成15年度 平成19年度	警察協議、地下埋設物等支障物件移設等関係機関との協議による（現道上の作業による迂回路、切替等の設定に日数を要したため）
	維持管理コスト	2百万円/年（年換算）	同左	塗装塗替費 橋面舗装補修費等

事業を巡る社会経済情勢の変化	事業目的に関する諸状況	事前評価時（H14）	事後評価時（H20）	分析
		大阪中央環状線と府道深野南寺方大阪線の桑才新町交差点において、近年の急激な交通量の増加により、それぞれの路線で右折車両が滞留。その結果、慢性的な渋滞が発生している。 これを受け、主要道路である中央環状線本線を立体交差事業化。平成9年度に南行車線が完成し、引続き北行車線を整備することにより、円滑な交差点処理を目指す。 【渋滞指標】 ・飽和度：0.9以上 （H14 道路の交通容量より） ・通過時間：10分以上 （H9 第3次渋滞対策プログラムより） 桑才新町交差点（北行車線）の交通状況（ 数値は明記がない場合は全て H12 の実測） 交通量：33,856 台/12h ピーク時旅行速度：8.7km/h 交差点飽和度：1.273（H3 実測） ：0.957（H12 実測） 交差点通過時間（府道深野南寺方大阪線） ：12分35秒（西側 東側、H9 実測） ：10分49秒（東側 西側、H9 実測） 《参考》 桑才新町交差点（南行車線）の交通状況 飽和度：0.995（H3 実測） ：0.699（H12 実測）	桑才新町交差点（北行車線）の交通状況（ 数値は全て H20 の実測） 交通量：30,340 台/12h ピーク時旅行速度：32.8km/h 交差点飽和度：0.582 交差点通過時間（同左） ：3分00秒（西側 東側） ：4分00秒（東側 西側）	桑才新町交差点において、南行車線立体交差完成後の平成12年度では、飽和度の基準値以下に収まらず、依然として慢性的な渋滞を留めていたが、本事業である北行車線立体交差完成後の平成20年度では、実測に基づき再度抽出してみると、基準値を当初の半分以下に下回ったことが確認された。 また、本路線と交差している府道府道深野寺方大阪線の交差点での通過時間についても実測したところ、整備後では約1/3にまで時間が短縮された。 以上のことから、本事業における整備効果は十分発揮されたといえる。

		事前評価時 (H14)		事後評価時 (H20)		分 析	対 策
			備 考				
事業効果の定量的分析	費用便益分析	B / C = 8.2 便益総額 B = 150.60 億円 整備後旅行速度：18.2 km/h 総費用 C = 18.85 億円	「費用便益分析マニュアル」(案)により算出 (国土交通省)	B / C = 17.8 便益総額 B = 347.13 億円 整備後旅行速度：32.8 km/h (H20 実測) 総費用 C = 19.49 億円	便益総額 当初、桑才新町北側にある市道合流部において、事業完成後も渋滞が継続すると想定していたが、周辺交差点において信号時間の配分見直しが実施されたことから、相乗効果により旅行速度が向上した。その結果、便益が倍以上となった。 総費用 現道上作業に係る安全施設等の仮設費の増		
	その他の指標 (代替指標)	・ 飽和度=0.957 (H12 実測) ・ 通過時間=12分35秒 (H9 第3次渋滞P 深野南寺方)	渋滞指標=0.9以上 渋滞指標=10分以上	・ 飽和度 L=0.582 (H20 実測) ・ 通過時間=3分00秒 (H20 実測)	基準値を下回っており、本事業の整備効果が発揮され、渋滞は概ね解消されたといえる。		
事業効果の定性的分析	安全・安心	緊急車両の通行 立体交差化により、渋滞緩和及び交差点減少により緊急車両の通行が容易になる。		緊急車両の通行 立体交差化により、渋滞緩和及び交差点減少が実現。	中央環状線の定時性の確保に寄与することから、緊急車両の通行の信頼が高まったといえる。		
	活力	物流の効率化		物流の効率化	旅行速度の向上により物流の効率が活性化された		
	快適性	渋滞の緩和及び交通事故減少 立体交差化により渋滞が緩和され、定時性が確保される。 また、交差車両も激減することから、事故の減少についても期待される。 環境改善 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図られる。		渋滞の緩和及び交通事故減少 立体交差化により渋滞が緩和され、定時性が確保された。 環境改善 慢性的な渋滞の解消により、旅行速度が向上した。 主要交通が側道から本線へと交通が転換し、側道の交通量が減少した。	交差車両も激減することから、衝突等の交通事故の減少が予測される。 燃費コストが縮減され、CO ₂ 等の排出量が減少し大気環境の改善効果が得られた。 交通の主要音源点が沿道から離れるため、沿道宅地に係る騒音公害の減少が期待できる。		
	その他						
自然環境等への影響と対策	既存市街地における既存道路の立体交差化であり、新たに自然環境に与える影響はほとんど無い。 沿道環境に対しては、防音壁等による騒音の低減。			慢性的な渋滞の解消により、旅行速度が向上した。 主要交通が本線へ転換し、側道の交通量が減少した。	燃費コストが縮減されることから、CO ₂ 等の排出量が減少し大気環境の改善効果が得られた。 交通の主要音源点が沿道から離れるため、沿道宅地における騒音公害の減少が期待できる。		
その他(今後の事後評価の必要性、同種事業への改善措置など)	同種事業への改善措置 ・ 本府の厳しい財政状況の中で効果的、効率的に事業に取り組むため、今後は当該事業箇所だけでなく、周辺の交通状況や事業計画を考慮した整備効果を十分検証したうえで、事業に着手していく。						

主要地方道大阪中央環状線（桑才新町跨道橋）概要図

