

平成 29 年度 事後評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	都市計画道路 大阪河内長野線整備事業	
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9280）	
事業箇所	松原市天美四丁目、天美東二丁目	
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 大阪南部地域を南北に貫く骨格軸となる主要幹線道路であり、阪神高速道路大和川線、都市計画道路堺松原線へアクセスすることで、この地域の都市機能の向上を担うものである。</p> <p>【事業内容】 道路築造 事業延長：500m（都市計画道路堺松原線～府道大堀堺線） 道路幅員：35.0m 車道：4車線[3.25m×4] 自転車歩行者道：両側[5.0m×2]</p>	
関連事業とその現状	<p>阪神高速道路大和川線整備事業（大阪府、堺市、阪神高速道路(株)施行）：事業中、平成 25 年 3 月部分供用（三宅西ランプ部 L=600m）</p> <p>都市計画道路堺松原線整備事業（大阪府施行）：平成 27 年 3 月供用済</p>	
社会経済情勢の変化	【周辺道路の状況】	
	東西方向幹線道路	南北方向幹線道路
	<p>府道大堀堺線</p> <p>混雑度 1.26（平成 6 年度） 1.27（平成 9 年度） 0.96（平成 11 年度） 1.03（平成 24 年度） 0.78（平成 27 年度）</p>	<p>府道大阪狭山線</p> <p>混雑度 0.99（平成 6 年度） 0.92（平成 9 年度） 0.82（平成 11 年度） 0.79（平成 24 年度） 0.73（平成 27 年度）</p>
府道堺大和高田線	国道 309 号	
	<p>混雑度 1.56（平成 6 年度） 1.67（平成 9 年度） 1.54（平成 11 年度） 1.11（平成 22 年度） 1.20（平成 27 年度）</p>	<p>混雑度 1.02（平成 6 年度） 0.88（平成 9 年度） 0.84（平成 11 年度） 1.18（平成 22 年度） 1.49（平成 27 年度）</p>
	<p>【開発状況】 沿道において、松原市天美東土地区画整理事業が進捗中である。</p>	

事業実施による自然環境の変化	<p>○自然環境 現況：田畑部（供用後：市街地）を通過する道路（区間）であり、歩道部に植樹帯を設け、緑を復元。</p> <p>○沿道環境 歩道を設置することから、住居と車両通行部の離隔ができ、植樹帯等を歩道に設置することにより沿道環境への影響を緩和。</p>
最終評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	<p>【最終評価時の意見】 本事業については、以下の理由により「事業実施は妥当」とであると判断する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線は、大阪南部地域を南北に貫く骨格軸となる主要幹線道路と位置付けられている。周辺道路における渋滞状況については緩和傾向にあるが、阪神高速道路大和川線及びその関連側道である府道堺松原線へアクセスすることで、将来大和川線等の完成に伴い想定される交通渋滞の緩和に寄与するものであることを確認した。 本事業施行箇所を含む周辺地区は、地元市の都市計画マスタープランにおいて新都市拠点形成地区と位置付けられていること、また本路線の整備によって地域の活性化など様々な効果が期待できることを確認した。 <p>ただし、本事業施行箇所を含む周辺区域は、本路線供用を契機に市街化区域への編入が予定されているが、今後の開発規制誘導策が必ずしも明確ではないなかでは、沿道を中心に無秩序な開発が生じる可能性がある。このため供用開始時点までに地元市と協力して地区計画等の沿道における具体的な規制誘導方策の導入が図られるよう強く要望する。</p> <p>【府の対応】 本事業については、「事業実施」とする。</p> <p>なお、沿道における無秩序な開発を抑制し、良好なまちづくりを誘導する観点から、本路線の供用開始までに、地元市と協力して、権利者等の合意形成及び地元市による地区計画などの規制誘導方策を導入。</p>

2 事業効果の分析等

	【最終評価時点 H15】	【事後評価時点 H29】	【変動要因の分析】
事業費	約 37 億円 [国：20 億円、府：17 億円]	約 30 億円 [国：16 億円、府：14 億円]	用地補償費の減（地価の下落等）
経過			事業期間について、用地買収交渉期間により延伸。
①事業期間	①6 年	①8 年	
②採択年度	②平成 15 年度	②平成 15 年度	
③着工年度	③平成 16 年度	③平成 16 年度	
④完成年度	④平成 22 年度	④平成 24 年度	

	【最終評価時点 H15】	【事後評価時点 H29】	【変動要因の分析】
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 ・ 走行費用減少便益 ・ 交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <p>B/C=1.57</p> <p>B=49.7 億円</p> <p>C=31.7 億円</p> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省「費用便益分析マニュアル（平成 10 年 6 月）」により算出 ・ H11 交通センサスペースの H32 将来交通推計値により算出 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 ・ 走行費用減少便益 ・ 交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <p>・ B/C= 4.44</p> <p>B= 146.6 億円</p> <p>C= 33.0 億円</p> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省「費用便益分析マニュアル（平成 20 年 11 月）」により算出 ・ H17 交通センサスペースの H42 将来交通推計値により算出 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 	<p>以下により数値が変動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用便益マニュアルの改正（交通量推計方法の変更、検討期間の見直し（40 年⇒50 年）など） ・ 交通状況の変化（交通センサスペースの時点修正（H11⇒H17））

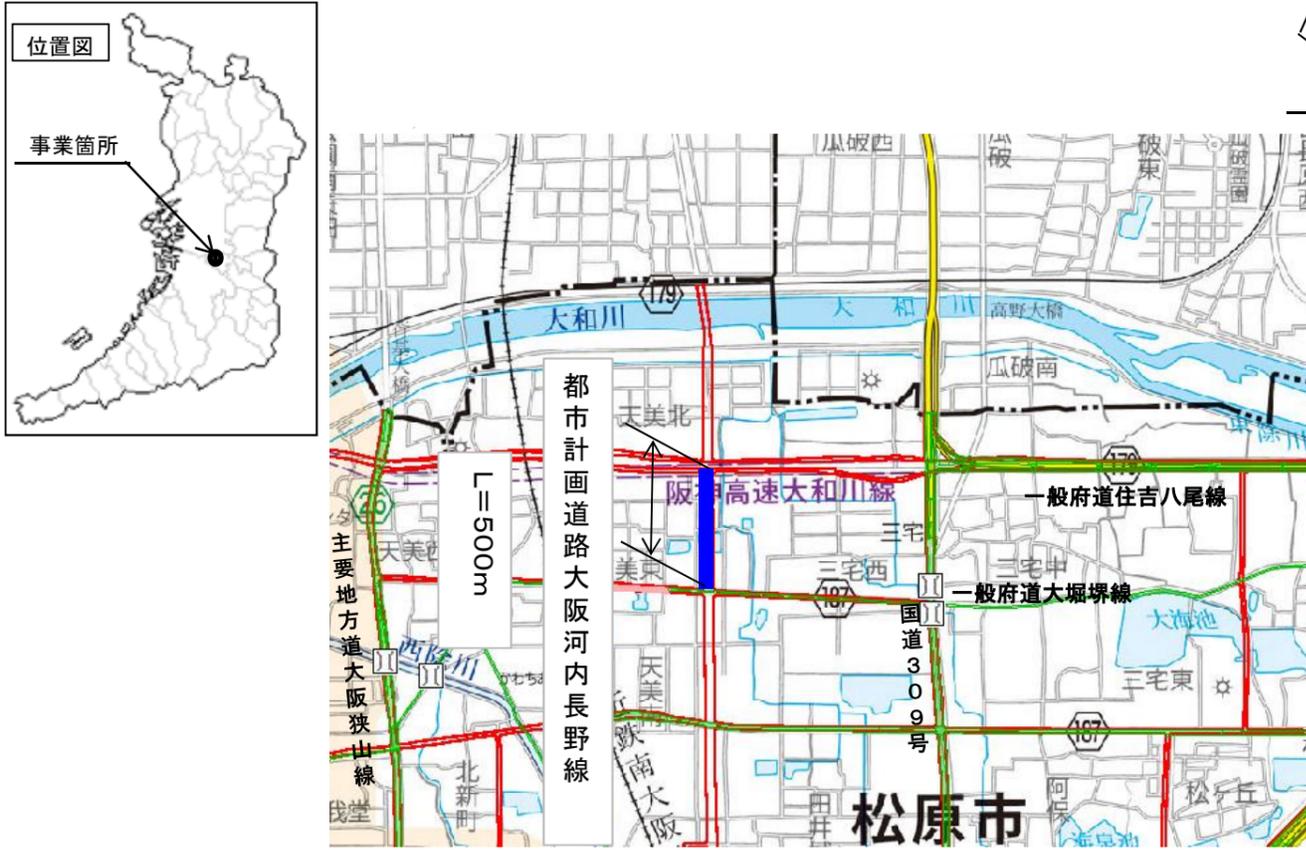
	【最終評価時点 H15】	【事後評価時点 H29】	【変動要因の分析】
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<p>【効果項目】</p> <p>〔安全・安心〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者等の安全性の向上（都）堺松原線から周辺の狭小道路へ流れ込む交通が抑制され、周辺道路における歩行者等の安全性が向上 ・ 通行車両の安全性の向上 <p>周辺の道路は狭小であり、本路線の整備により（都）堺松原線からの交通が円滑に処理されるため、通行車両の安全性が向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急車両の通行 <p>本路線の整備により、円滑な緊急車両の通行ができる。</p> <p>〔活力〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通連携機能拡大・土地利用の促進 <p>阪神高速道路大和川線（三宅西ランプ・天美ランプ）へのアクセスが可能になることから、流通機能の向上が図られ、地域の連携・発展に寄与する。</p> <p>〔快適性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の緩和 <p>府道大堀堺線とネットワーク形成されることから、大阪南部地域（特に河内天美駅周辺）の交通渋滞の緩和に寄与する。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 	<p>【効果項目】</p> <p>〔安全・安心〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者等の安全性の向上（都）堺松原線から周辺の狭小道路へ流れ込む交通が抑制され、周辺道路における歩行者等の安全性が向上 ・ 通行車両の安全性の向上 <p>周辺の道路は狭小であり、本路線の整備により（都）堺松原線からの交通が円滑に処理されるため、通行車両の安全性が向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急車両の通行 <p>本路線の整備により、円滑な緊急車両の通行ができる。</p> <p>〔活力〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通連携機能拡大・土地利用の促進 <p>阪神高速道路大和川線（三宅西ランプ・天美ランプ）へのアクセスが可能になることから、流通機能の向上が図られ、地域の連携・発展に寄与する。</p> <p>〔快適性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の緩和 <p>府道大堀堺線とネットワーク形成されることから、大阪南部地域（特に河内天美駅周辺）の交通渋滞の緩和に寄与する。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 	<p>初期の目的を達成している。</p>
その他特記事項	—		

3 評価結果と今後の同種事業に対する改善措置等

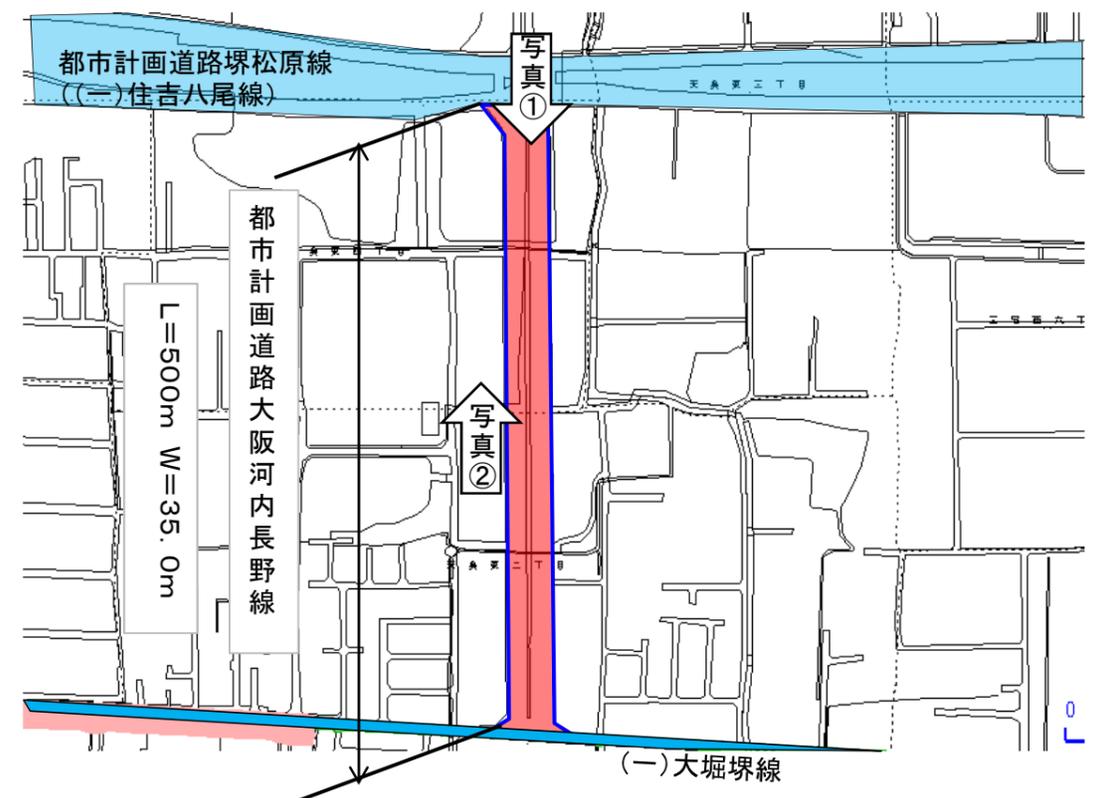
評価結果 (事業効果の発現状況等)	<p>本区間の供用により、周辺道路の渋滞緩和に概ね貢献するとともに、阪神高速大和川線及び都市計画道路堺松原線へのアクセス機能を確保することができた。阪神高速大和川線については平成25年3月に三宅西ランプ部が先行して供用開始したが、平成31年度末に全線供用を迎えることにより、周辺の道路から本路線へ交通の転換が図られ、一層渋滞緩和に寄与するものと考えられる。</p> <p>また本区間の沿道においては、市街化区域への編入後、地元市による平成27年3月に地区計画を定めるなどまちづくりの誘導により、土地区画整理事業が実施されるなど適切なまちづくりが図られている。</p>
今後の同種事業に対する改善措置等	なし

平成29年度 事後評価 (都市計画道路大阪河内長野線 整備事業)

事業箇所図



平面図



現況写真



写真①



写真②

標準断面図

[単位:m]

