

平成26年度 事後評価点検表（内部評価）

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|-------------------------------------|---|---------|-------------------|-------------------|-----|-----------|-----------|--------|------|------|---------|-----------|----------|---------|-------------------|-------------------|-----|-----------|-----------|--------|------|------|---------|-----------|----------|
| 事業名 | 都市計画道路 高石北線 街路事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 担当部署 | 都市整備部 交通道路室 道路整備課 建設G (06-6944-9276) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業箇所 | 高石市高師浜1丁目～加茂1丁目 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 内容 | 高石市の中心部を東西に連絡する一般府道信太高石線のバイパス道路として計画され、関連する南海本線・高師浜線連続立体交差事業と合わせて、高石市域の東西交通の円滑化を図り、地域の交流発展を促すことを目的として本路線を整備するものである。 延長 L=約600m 幅員 W=16m（2車線） 道路規格 第4種第2級 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関連事業とその現状 | 関連事業の南海本線・高師浜線連続立体交差事業は、本路線と交差する区間について現在事業中である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社会経済情勢の変化 | <p>【周辺道路の状況】</p> <table border="1"> <tr> <td><大阪高石線></td> <td>整備前 (H17 センサス)</td> <td>完成後 (H22 センサス)</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>8,117 台/日</td> <td>7,465 台/日</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率</td> <td>9.6%</td> <td>6.7%</td> </tr> <tr> <td>混雑時旅行速度</td> <td>10.6 km/h</td> <td>11.5km/h</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td><信太高石線></td> <td>整備前 (H17 センサス)</td> <td>完成後 (H22 センサス)</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>8,733 台/日</td> <td>8,387 台/日</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率</td> <td>5.3%</td> <td>5.3%</td> </tr> <tr> <td>混雑時旅行速度</td> <td>12.7 km/h</td> <td>12.4km/h</td> </tr> </table> | | | <大阪高石線> | 整備前 (H17 センサス) | 完成後 (H22 センサス) | 交通量 | 8,117 台/日 | 7,465 台/日 | 大型車混入率 | 9.6% | 6.7% | 混雑時旅行速度 | 10.6 km/h | 11.5km/h | <信太高石線> | 整備前 (H17 センサス) | 完成後 (H22 センサス) | 交通量 | 8,733 台/日 | 8,387 台/日 | 大型車混入率 | 5.3% | 5.3% | 混雑時旅行速度 | 12.7 km/h | 12.4km/h |
| <大阪高石線> | 整備前 (H17 センサス) | 完成後 (H22 センサス) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通量 | 8,117 台/日 | 7,465 台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 大型車混入率 | 9.6% | 6.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 混雑時旅行速度 | 10.6 km/h | 11.5km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <信太高石線> | 整備前 (H17 センサス) | 完成後 (H22 センサス) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通量 | 8,733 台/日 | 8,387 台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 大型車混入率 | 5.3% | 5.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 混雑時旅行速度 | 12.7 km/h | 12.4km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業実施による自然環境の変化 | <p>○自然環境 連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p> <p>○沿道環境 本路線の整備により旅行速度が向上し、CO2の排出量が軽減される。</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】 ・再評価時と同様、事業の必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、「事業継続は妥当」と判断する。</p> <p>【府の対応】 ・事業継続</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 【最終評価時点 H19】 | 【完了時点 H21】 | 【分析】 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 31.6 億円 | 31.6 億円 | 事業費に特に大きな変化なし。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度 | ①20年 ②平成5年度 ③平成6年度 ④平成25年度 | ①16年 ②平成5年度 ③平成6年度 ④平成21年度 | 関連事業である南海本線・高師浜線連続立体交差事業が事業中であるため、現在は、線路を挟んで東西に接続はされていない。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

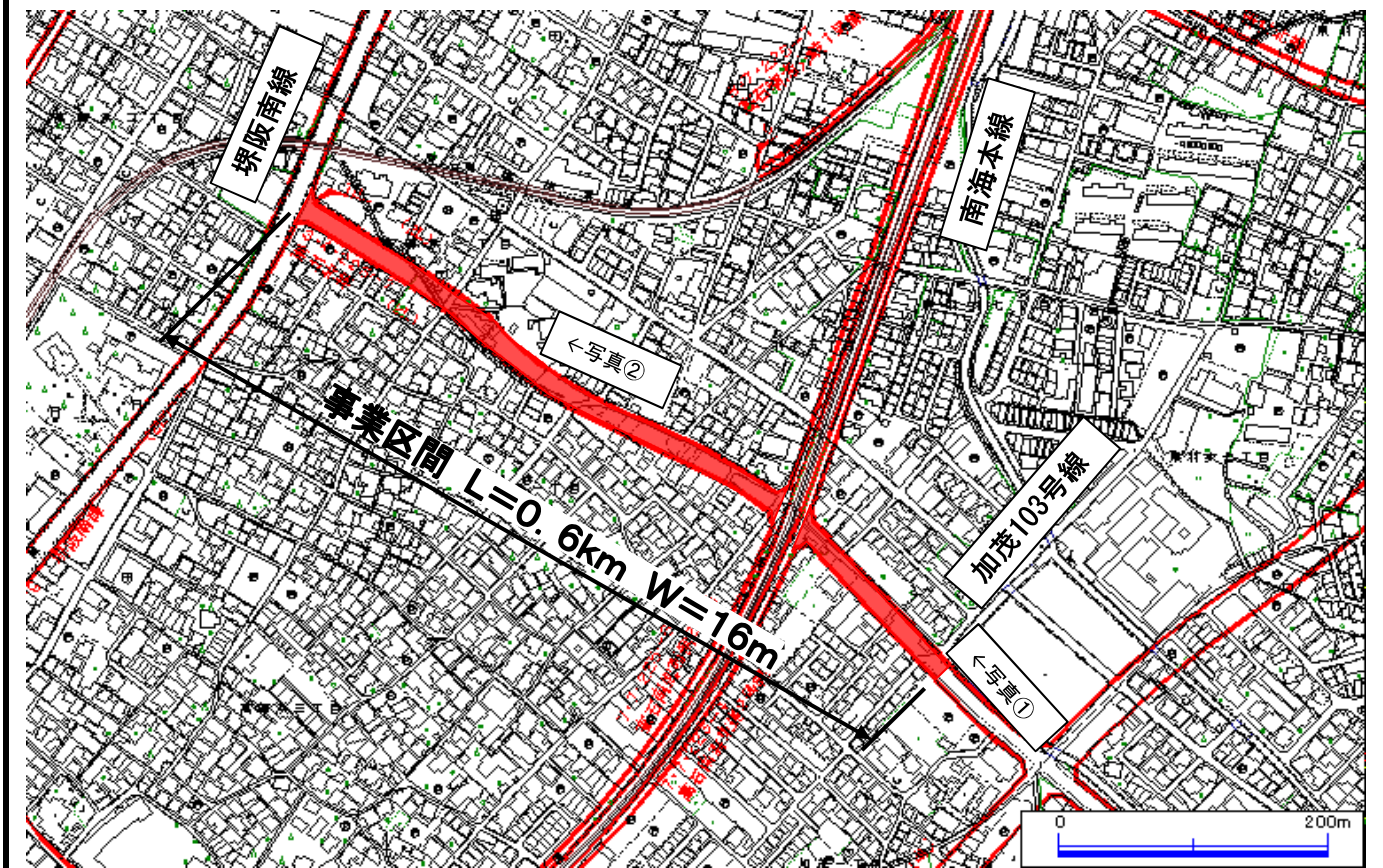
| | | | |
|-----------------------------------|--|--|---------------|
| 定量的効果 (費用便益分析等) | <p>【評価項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.8 B=78.15 億円 C=42.53 億円 <p>【算出方法】</p> <p>道路投資の評価に関する指針（案）により算出</p> <p>【受益者】</p> <p>道路利用者、府民など</p> | <p>【評価項目】</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> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.8 B=76.58 億円 C=42.81 億円 <p>【算出方法】</p> <p>道路投資の評価に関する指針（案）により算出</p> <p>【受益者】</p> <p>道路利用者、府民など</p> | ・概ね変化無し。 |
| 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 災害発生時の緊急輸送路、避難路が確保される。道路空間確保によりライフラインが導入される。周辺の狭隘な道路への迂回交通量減少により安心・安全性が向上される。</p> <p>○活力 新しい道路の整備により地域間連携が強化され、物流の効率化の支援につながる。</p> <p>○快適性 十分な歩道が確保され、快適性が向上される。</p> <p>【受益者】</p> <p>地域住民、道路利用者</p> | <p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同左 ・同左 ・同左 <p>【受益者】</p> <p>同左</p> | ・所期の目的を達している。 |
| その他特記事項 | なし | | |
| 評価結果 (事業効果の発現状況等) | 本路線供用により、南海本線・高師浜線の駅へのアクセス性が向上され、歩道が整備されることで歩行者の安全性が確保され、沿道環境の改善も図られている。現在南海本線・高師浜線連続立体交差事業が事業中であるため、線路を挟んだ東西での接続が果たせていないが、高架後には、堺阪南線と国道26号線を結ぶ東西の軸として機能を発揮し、連続立体交差事業と合わせて、本路線の整備による効果が見受けられると考える。 | | |
| 今後の同種事業に対する改善措置等 | なし | | |

都市計画道路高石北線 概要図

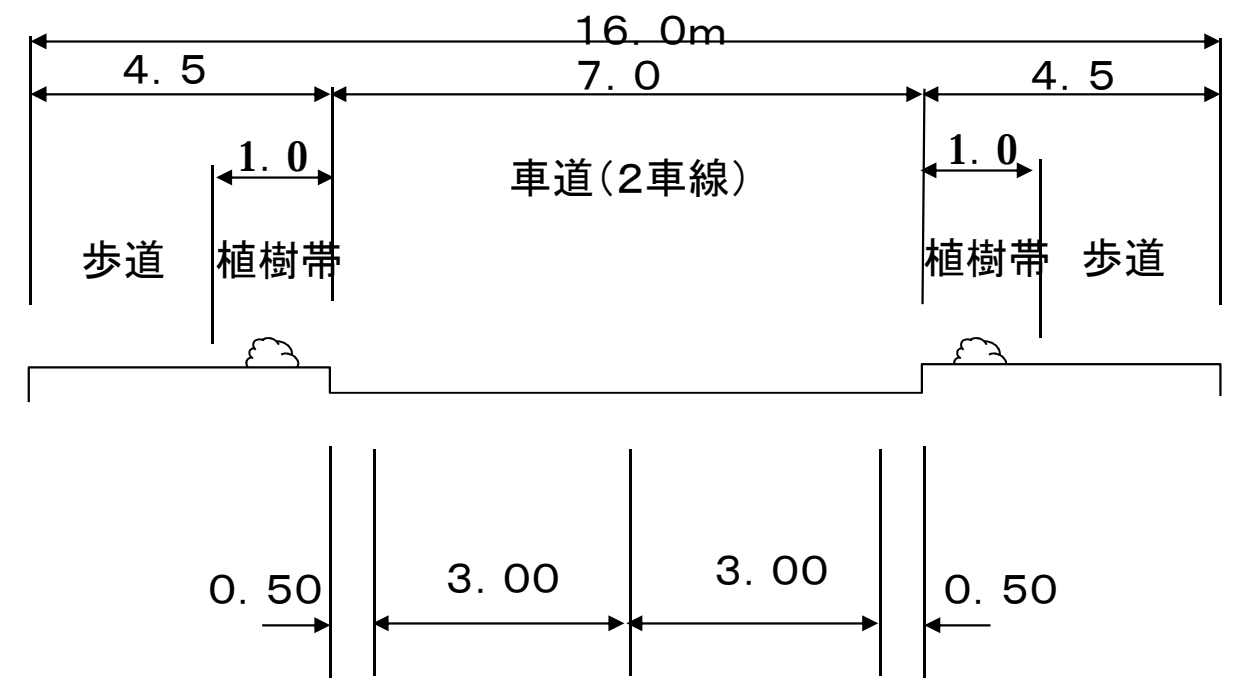
事業箇所図



平面図



標準断面図



現況写真

