

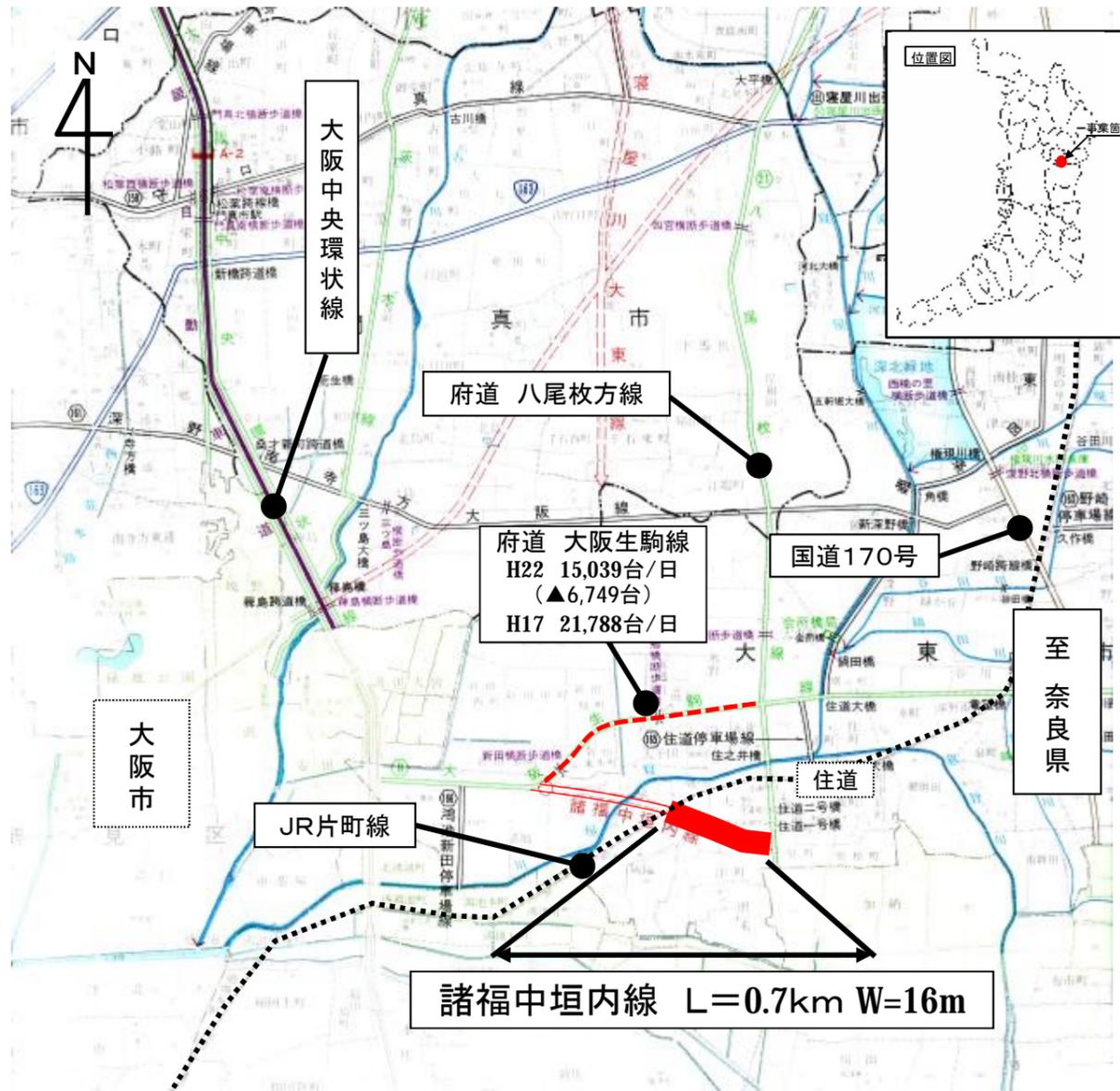
平成26年度 事後評価点検表（内部評価）

事業名	都市計画道路 諸福中垣内線 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	大東市灰塚二丁目、灰塚四丁目、大野一丁目、大野二丁目、三洋町地内												
内容	本路線は大東市を東西に貫く幹線道路であり、大阪と奈良とを結ぶ主要幹線である主要地方道大阪生駒線の慢性的な交通混雑を緩和するものとして、本路線を整備するものである。 延長 L=約700m (JR学研都市線～主要地方道八尾枚方線) 幅員 W=16.0m (2車線) 道路区分 第4種第2級												
関連事業とその現状	なし												
社会経済情勢の変化	<p>【整備路線の交通量】 諸福中垣外線 交通量：11,945 台/日 (H26 実測値)</p> <p>【周辺道路の状況】 &lt;大阪生駒線&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前 (H17 センサス)</th> <th>完成後 (H22 センサス)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通量</td> <td>21,788 台/日</td> <td>15,039 台/日</td> </tr> <tr> <td>大型車混入率</td> <td>19.6%</td> <td>15.5%</td> </tr> <tr> <td>混雑時旅行速度</td> <td>30.2 km/h</td> <td>19.2km/h (※H17 センサスと H22 センサスでは混雑時旅行速度の調査範囲が異なる)</td> </tr> </tbody> </table>		整備前 (H17 センサス)	完成後 (H22 センサス)	交通量	21,788 台/日	15,039 台/日	大型車混入率	19.6%	15.5%	混雑時旅行速度	30.2 km/h	19.2km/h (※H17 センサスと H22 センサスでは混雑時旅行速度の調査範囲が異なる)
	整備前 (H17 センサス)	完成後 (H22 センサス)											
交通量	21,788 台/日	15,039 台/日											
大型車混入率	19.6%	15.5%											
混雑時旅行速度	30.2 km/h	19.2km/h (※H17 センサスと H22 センサスでは混雑時旅行速度の調査範囲が異なる)											
事業実施による自然環境の変化	○自然環境 市街地部を通過する道路であり、自然環境への影響は殆どない。												
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】 ・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>												

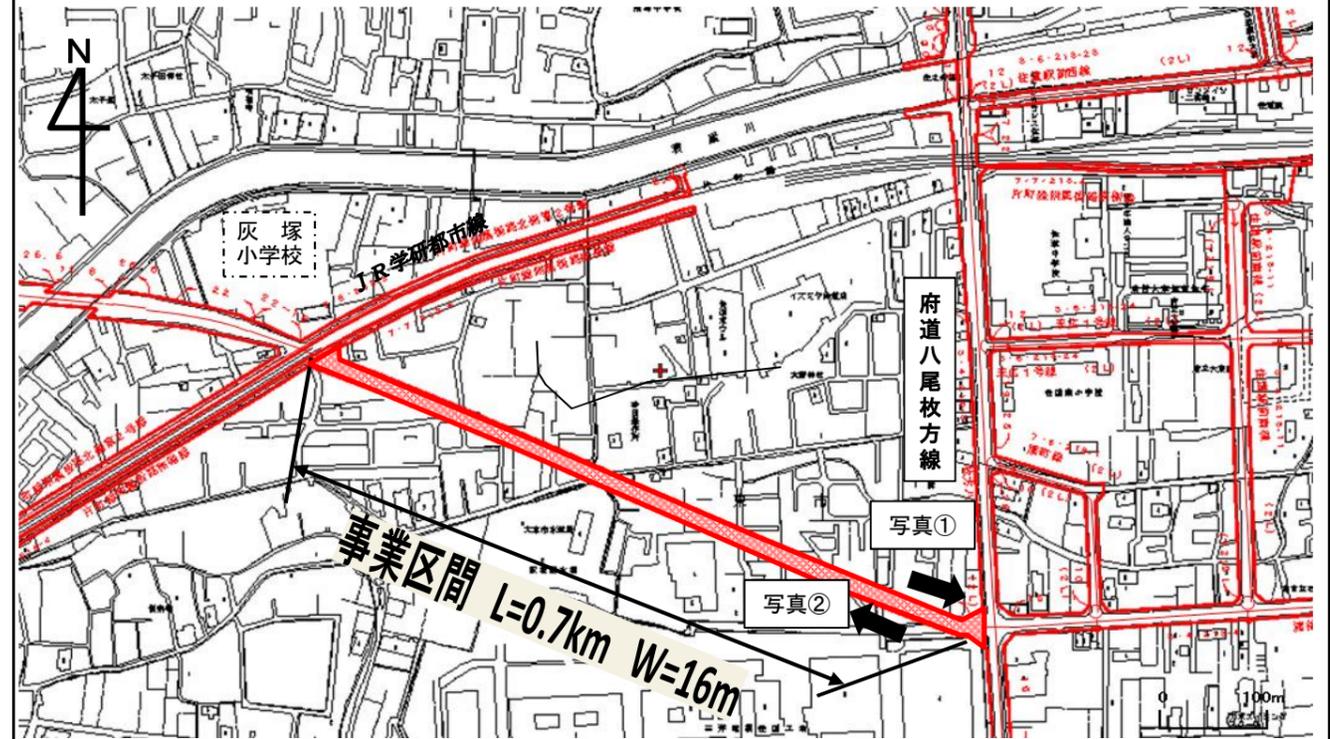
	【最終評価時点 H17】	【完了時点 H22】	【分析】
事業費	48 億円 (国：26.4 億円、府：21.6 億円)	48 億円 (国：26.4 億円、府：21.6 億円)	事業費に変化なし。
①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	①13 年 ②平成 8 年度 ③平成 8 年度 ④平成 20 年度	①14 年 ②平成 8 年度 ③平成 8 年度 ④平成 21 年度	用地買収の難航により最終評価時点より 1 年遅れで完成。
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【評価項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行費用減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=3.3</li> <li>・B=158.7 億円</li> <li>・C=47.4 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <p>※算出根拠 費用便益分析マニュアル (国土交通省平成15年8月)</p> <p>【受益者】 道路利用者、府民など</p>	<p>【評価項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行費用減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=3.3</li> <li>・B=158.4 億円</li> <li>・C=47.1 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <p>※算出根拠 費用便益分析マニュアル(国土交通省平成15年8月)</p> <p>【受益者】 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】 (安全・安心)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車道分離による歩行者・自転車の安全性の確保</li> </ul> <p>(活力)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の効率化の支援</li> <li>・地域間交流連携の強化</li> </ul> <p>(快適性)</p> <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> <p>【受益者】 地域住民、道路利用者</p>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同左</li> <li>・同左</li> <li>・同左</li> <li>・同左</li> </ul> <p>【受益者】 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)	本路線は平成 21 年度に供用しており、本路線の北側に位置する主要地方道大阪生駒線の交通量が減少していることから、交通混雑の緩和に寄与している。		
今後の同種事業に 対する改善措置等	なし		

平成26年度 事後評価(都市計画道路 諸福中垣内線 街路事業)

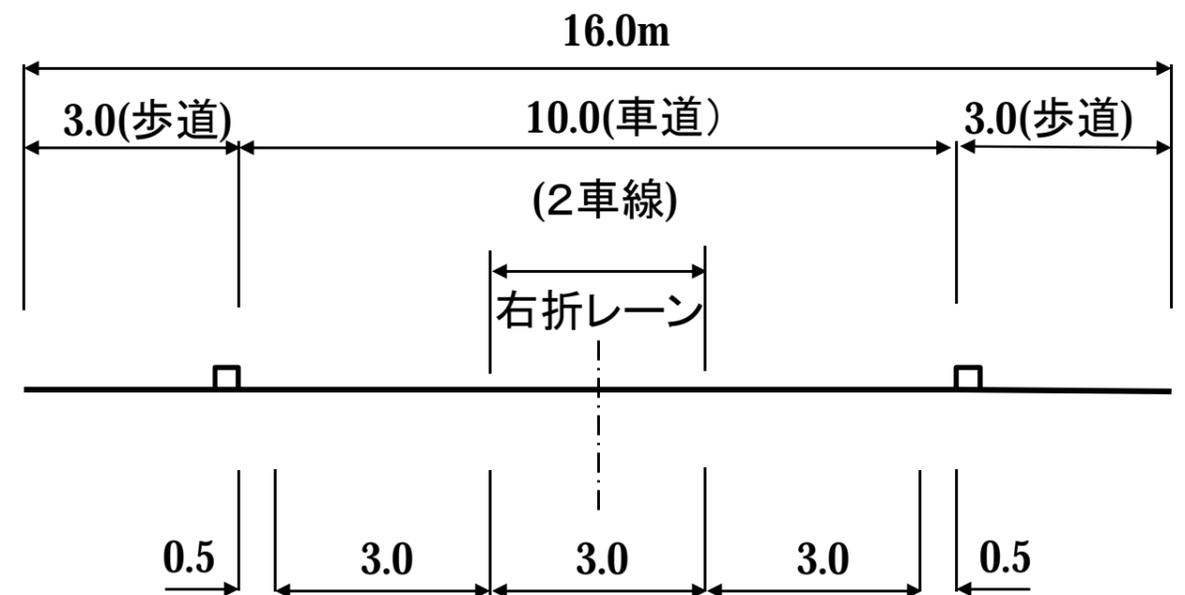
事業箇所図



平面図



標準断面図



現況写真



写真①



写真②