

事後評価点検表

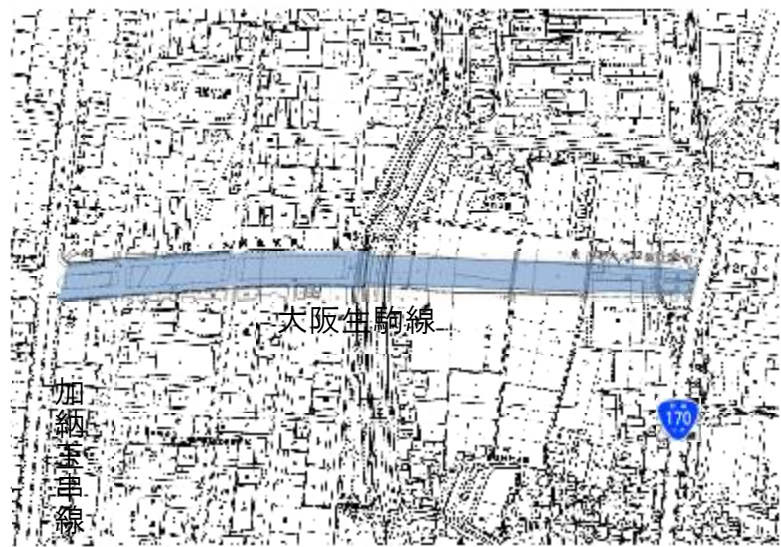
事業名	都市計画道路 大阪生駒線整備事業																										
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 街路建設グループ(連絡先 06-6944-9280)																										
事業箇所	東大阪市元町及び加納地内																										
内容	本路線の南側に位置する府道石切大阪線及び国道308号は、慢性的な渋滞を呈しており、本路線を整備することにより、東西方向の交通渋滞の解消を図るものである。 延長 0.9 km (都市計画道路加納玉串線～一般国道170号) 幅員 32m～49m 道路区分 第4種第2級 4車線道路																										
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】</p> <p>府道石切大阪線 交通量：9,831台/日 混雑度：0.43(H22 センサス)</p> <table border="1"> <tr> <td>【交通量の変化】</td> <td>府道大阪生駒線</td> <td>府道石切大阪線</td> <td>国道308号</td> </tr> <tr> <td>最終評価時</td> <td>15,153台/日</td> <td>19,174台/日</td> <td>48,087台/日(H11 センサス)</td> </tr> <tr> <td>完成時</td> <td>15,404台/日</td> <td>15,042台/日</td> <td>40,026台/日(H22 センサス)</td> </tr> <tr> <td>【道路状況の変化】</td> <td>府道大阪生駒線</td> <td>府道石切大阪線</td> <td>国道308号</td> </tr> <tr> <td>最終評価時</td> <td>1.64</td> <td>1.45</td> <td>1.47(H11 センサス)</td> </tr> <tr> <td>完成時</td> <td>1.19</td> <td>1.23</td> <td>1.15(H22 センサス)</td> </tr> </table>			【交通量の変化】	府道大阪生駒線	府道石切大阪線	国道308号	最終評価時	15,153台/日	19,174台/日	48,087台/日(H11 センサス)	完成時	15,404台/日	15,042台/日	40,026台/日(H22 センサス)	【道路状況の変化】	府道大阪生駒線	府道石切大阪線	国道308号	最終評価時	1.64	1.45	1.47(H11 センサス)	完成時	1.19	1.23	1.15(H22 センサス)
【交通量の変化】	府道大阪生駒線	府道石切大阪線	国道308号																								
最終評価時	15,153台/日	19,174台/日	48,087台/日(H11 センサス)																								
完成時	15,404台/日	15,042台/日	40,026台/日(H22 センサス)																								
【道路状況の変化】	府道大阪生駒線	府道石切大阪線	国道308号																								
最終評価時	1.64	1.45	1.47(H11 センサス)																								
完成時	1.19	1.23	1.15(H22 センサス)																								
事業実施による自然環境の変化	周辺は、工業専用地域、準工業専用地域であることから自然環境への影響は微小と考えられる。																										
最終評価時の意見具申と府の対応	<p>【最終評価時の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 用地の進捗率が69%にとどまっているが、これは、大型物件等に多額の補償費を要するためであり、地権者は事業に対して理解があることなどから、今後、事業の推進に支障はないと考えられる。 • 大阪生駒線の交通量は減少しているが、東西方向の交通量は総量として増えており、中河内地域において国道170号と大阪市内を結ぶ道路は各路線とも慢性的な渋滞を呈している。このため、東西方向のネットワーク強化が急務となっている。当該路線の整備により、交通分散による周辺東西道路等の渋滞解消に寄与すると考えられる。 <p>【府の対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 事業継続 																										

	【最終評価時点 H12】	【完了時点 H19】	【分析】
事業費	約 94 億円	約 150 億円	大型物件買収のための用地・補償費の増
①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	①18年 ②平成3年 ③平成2年 ④平成19年	①18年 ②平成3年 ③平成2年 ④平成19年	予定通り完成
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【評価項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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=3.28 <p>B=約 288 億円 C=約 88 億円</p> <p>【算出方法】 街路事業における費用便益分析マニュアル(案)(建設省都市局街路課作成)により算出</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"> ・ 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=3.52 <p>B=約 288 億円 C=約 82 億円</p> <p>【算出方法】 街路事業における費用便益分析マニュアル(案)(建設省都市局街路課作成)により算出</p> <p>【受益者】 同左</p>	概ね変更なし
定性的効果	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路幅員が12m以上のため延焼防止効果が期待できる。 ・ 恩智川によって分断される加納地区と元町地区が結ばれ、両地区の交流、連携が図れる。 <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"> ・ 同左 ・ 同左 <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	平成19年度に供用しており、本路線の南側に位置する府道石切大阪線及び国道308号は混雑度が改善していることから、東西の交通渋滞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		

[事業箇所図]



[平面図]



[橋梁区間]

