

# 令和6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 堺港大堀線 街路事業																		
担当部署	都市整備部 道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9280）																		
事業箇所	松原市天美我堂6丁目～天美南3丁目																		
事業目的及び事業内容	<p><b>【事業目的】</b> 本路線は、松原市北部を東西に横断し、堺市北西部に至る幹線道路である。本事業は、近鉄南大阪線と東西に交差する現道大堀堺線等の交通混雑の緩和を図るため、バイパスを整備することにより、周辺道路の交通分散化、自動車交通の円滑化による道路ネットワークの強化や歩行者等の安全確保を目的とする。</p> <p><b>【事業内容】</b> 道路築造 事業延長：約1.1km 道路幅員：16.0m 車道：2車線〔3.0m×2〕 自転車歩行者道：両側〔4.0m×2〕 西除川渡河橋1橋 近鉄跨線橋1橋</p>																		
関連事業とその現状	—																		
社会経済情勢の変化	<p><b>【本路線の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年3月 府道我堂金岡線～府道大阪狭山線間 供用開始</li> <li>平成30年11月 府道大阪狭山線以東（近鉄跨線橋区間） 供用開始（本線部）</li> <li>令和元年10月 府道大阪狭山線以東（近鉄跨線橋区間） 供用開始（側道部）</li> </ul> <p><b>【周辺交通の状況】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>供用前 (H27 道路交通センサス)</th> <th>供用後 (H30 交通量調査)</th> <th>増減 (-)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>府道(旧)大堀堺線</td> <td>6,683台/24h</td> <td>4,573台/24h</td> <td>△2,110台/24h</td> </tr> <tr> <td>府道堺大和高田線</td> <td>13,879台/24h</td> <td>10,296台/24h</td> <td>△3,583台/24h</td> </tr> <tr> <td>府道(新)大堀堺線 【都)堺港大堀線】</td> <td>—</td> <td>7,241台/24h</td> <td>7,241台/24h</td> </tr> </tbody> </table>			路線名	供用前 (H27 道路交通センサス)	供用後 (H30 交通量調査)	増減 (-)	府道(旧)大堀堺線	6,683台/24h	4,573台/24h	△2,110台/24h	府道堺大和高田線	13,879台/24h	10,296台/24h	△3,583台/24h	府道(新)大堀堺線 【都)堺港大堀線】	—	7,241台/24h	7,241台/24h
路線名	供用前 (H27 道路交通センサス)	供用後 (H30 交通量調査)	増減 (-)																
府道(旧)大堀堺線	6,683台/24h	4,573台/24h	△2,110台/24h																
府道堺大和高田線	13,879台/24h	10,296台/24h	△3,583台/24h																
府道(新)大堀堺線 【都)堺港大堀線】	—	7,241台/24h	7,241台/24h																
事業実施による自然環境の変化	・特筆すべき自然環境への影響はない。																		
最終評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—																		

## 2 事業効果の分析等

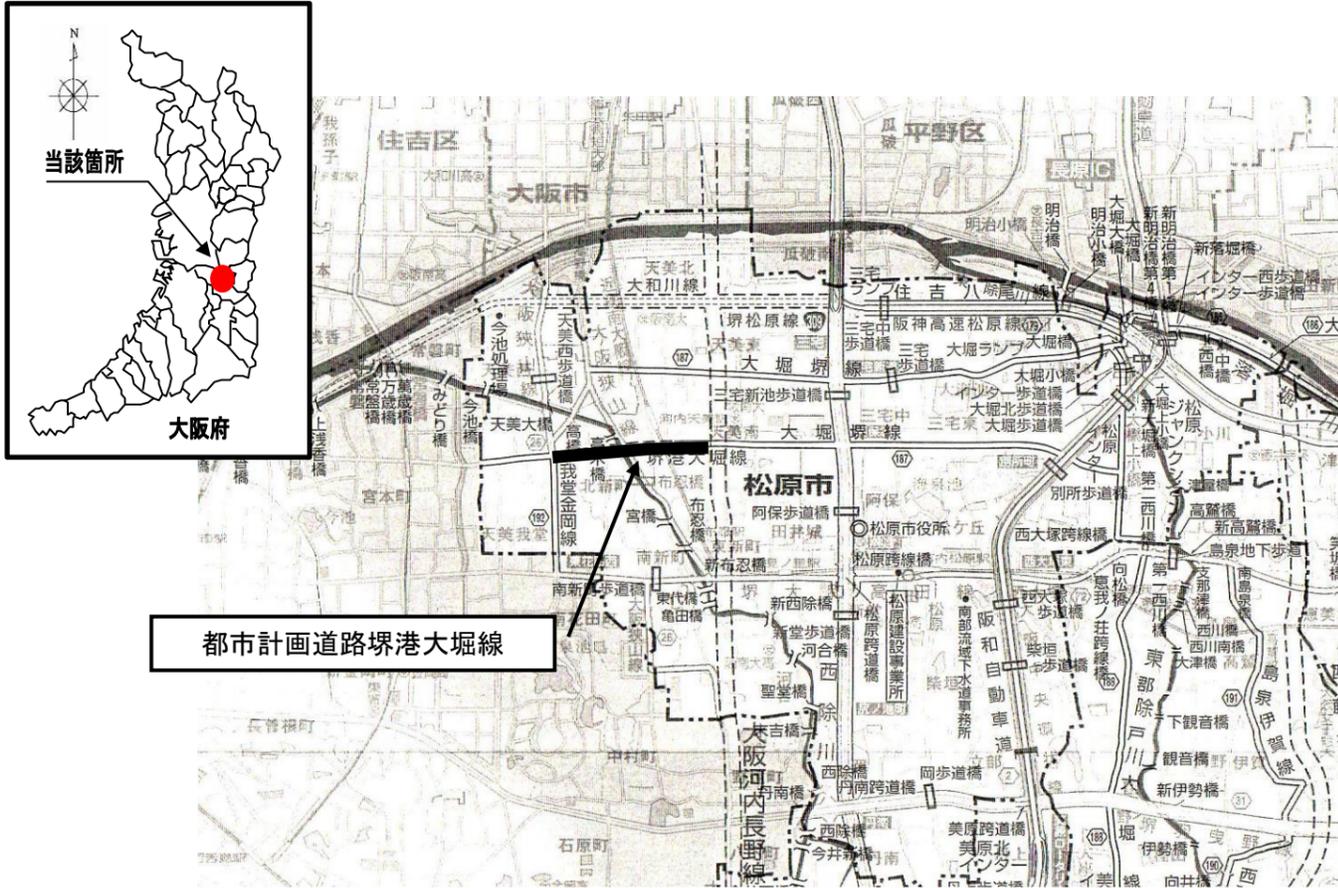
	最終評価時点 H27	事後評価時点 R6	変動要因の分析
事業費	約106.0億円 〔国：58.3億円、府：47.7億円〕	約124.3億円 〔国：68.4億円、府：55.9億円〕	・事業費（工事費）精査による増。
経過 ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	①22年 ②平成8年度 ③平成8年度 ④平成29年度	①24年 ②平成8年度 ③平成8年度 ④令和元年度	・鉄道高架橋梁架設時の安全対策の検討に時間を要したため。
定量的効果 (費用便益分析等)	<p><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益 151.0億円</li> <li>・走行経費短縮便益 33.3億円</li> <li>・交通事故減少便益 9.2億円</li> </ul> <p><b>【分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=1.34</li> <li>・B=193.5億円</li> <li>・C=144.9億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・H17年交通センサスのR12年（2030年）将来交通量推計値により算出。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> </ul>	<p><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益 218.4億円</li> <li>・走行経費短縮便益 47.3億円</li> <li>・交通事故減少便益 7.5億円</li> </ul> <p><b>【分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=1.08</li> <li>・B=273.2億円</li> <li>・C=253.2億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省「費用便益分析マニュアル（令和5年12月）」により算出</li> <li>・H17年交通センサスのR12年（2030年）将来交通量推計値により算出。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> </ul>	・費用便益分析マニュアルの改訂及び評価基準年、完了年度の変更による。
事業効果の定性的分析 (安全・安全、活力、快適性等の有効性)	<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車道分離による歩行者、自転車の安全確保</li> </ul> <p><b>【活力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援</li> <li>・地域間交流連携の強化</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></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>・近鉄河内天美駅へのアクセス性向上</li> </ul>	<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車道分離による歩行者、自転車の安全確保</li> </ul> <p><b>【活力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率化の支援</li> <li>・地域間交流連携の強化</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></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>・近鉄河内天美駅へのアクセス性向上</li> </ul>	・初期の目的を達している。
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

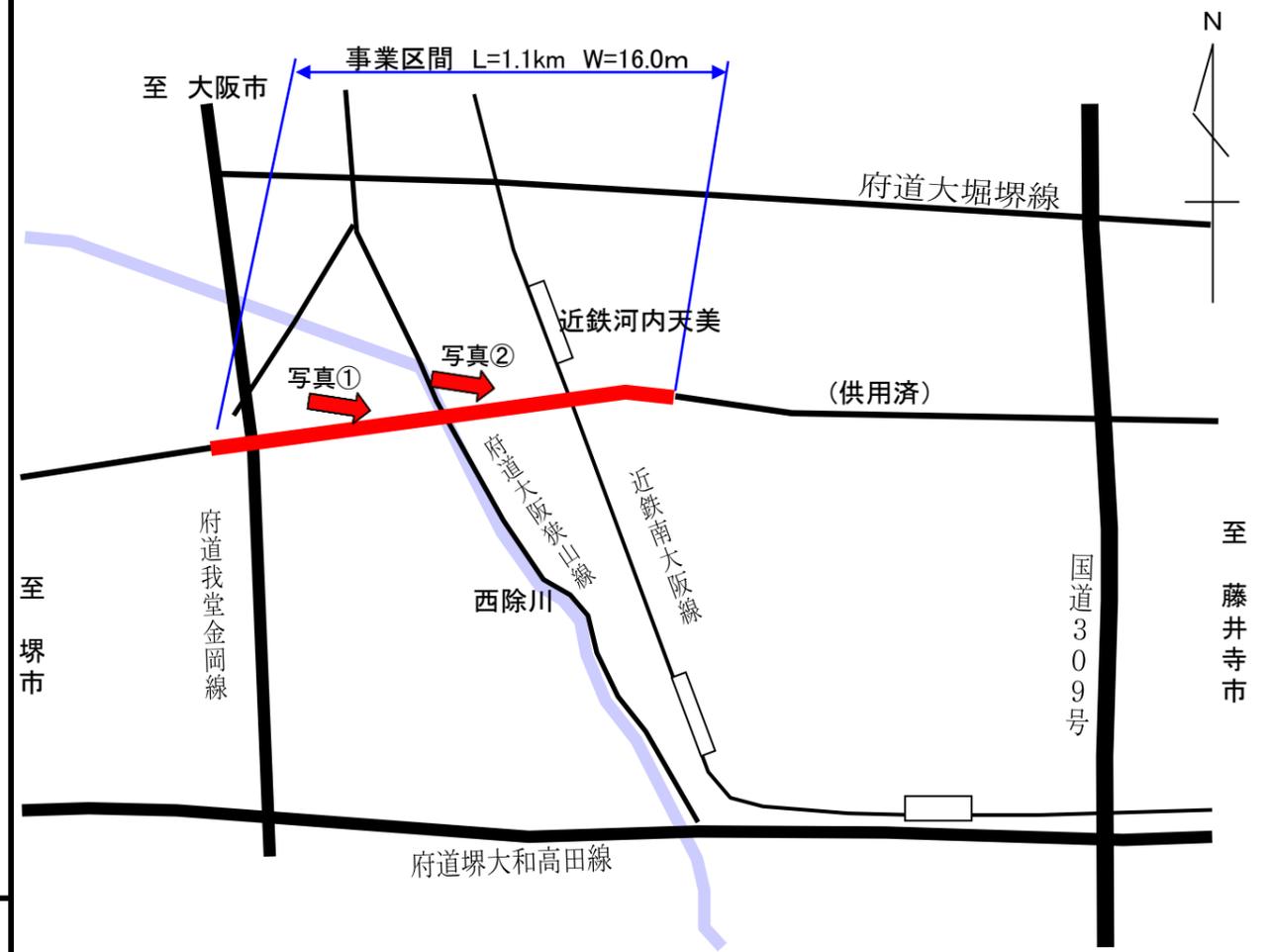
評価結果 (事業効果の発現 状況等)	・本事業により並行する現道の交通量が減少し周辺道路へ交通が分散化され、通行車両や歩行者等の安全性確保が図られた。
今後の同種事業に 対する改善措置等	—

令和6年度 事後評価 (都市計画道路 堺港大堀線 街路事業)

事業箇所図



平面図



現況写真

写真①



写真②



標準断面図

