

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 大和川線 街路事業 及び 関連街路事業（都市計画道路 堺松原線）																																		
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	大阪府松原市天美西8丁目～三宅西7丁目																																		
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 本路線は、松原市北部に位置し、大阪府道高速湾岸線と大阪府道高速大阪松原線を結ぶ自動車専用道路で、都市構造の再編を促す大阪都市再生環状道路の一部を構成するものである。</p> <p>本路線の整備により阪神高速の環状線等都心部に集中する交通を分散させ、多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に改善し、また、大阪府南部地域において東西方向の道路機能向上を図り、地域の活性化社会経済活動の発展に寄与するものである。</p> <p>関連道路として、大和川線へのアクセス道路である堺松原線を一体的に整備する。</p> <p>【事業内容】</p> <table border="1"> <tr> <td>【大和川線】</td> <td>【堺松原線】</td> </tr> <tr> <td>街路築造</td> <td>街路築造</td> </tr> <tr> <td>延長:L=2.7km</td> <td>延長:L=2.1km</td> </tr> <tr> <td>幅員:W=17.5m～72.5m(車線数:4、歩道なし)</td> <td>幅員:W=38.0m～99.0m(車線数:4、両側自歩道)</td> </tr> </table>			【大和川線】	【堺松原線】	街路築造	街路築造	延長:L=2.7km	延長:L=2.1km	幅員:W=17.5m～72.5m(車線数:4、歩道なし)	幅員:W=38.0m～99.0m(車線数:4、両側自歩道)																								
【大和川線】	【堺松原線】																																		
街路築造	街路築造																																		
延長:L=2.7km	延長:L=2.1km																																		
幅員:W=17.5m～72.5m(車線数:4、歩道なし)	幅員:W=38.0m～99.0m(車線数:4、両側自歩道)																																		
関連事業とその現状	—																																		
社会経済情勢の変化	<p>【大和川線の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年3月 大阪府道高速大阪松原線から三宅西ランプまでの0.6kmを供用開始。 平成29年1月 三宝JCT から鉄砲出入口までの1.4kmを供用開始。 令和2年3月 大和川線全線供用開始。 <p>【堺松原線の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年11月 事業区間2.1kmを暫定供用開始。 平成27年3月 全線で4車線化供用開始。 <p>【供用後交通量】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>供用前 (H22 道路交通センサス)</th> <th>供用後 (R3 道路交通センサス)</th> <th>増減 (—)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>府道(旧)大堀堺線</td> <td>6,162 台/24h</td> <td>4,267 台/24h</td> <td>△1,895 台/24h</td> </tr> <tr> <td>府道堺大和高田線</td> <td>15,198 台/24h</td> <td>10,798 台/24h</td> <td>△4,400 台/24h</td> </tr> <tr> <td>高速大阪松原線</td> <td>67,816 台/24h</td> <td>59,522 台/24h</td> <td>△8,294 台/24h</td> </tr> <tr> <td>高速大阪東大阪線</td> <td>94,599 台/24h</td> <td>91,077 台/24h</td> <td>△3,522 台/24h</td> </tr> <tr> <td>府道大阪狭山線及び府道住吉八尾線</td> <td>—</td> <td>18,056 台/24h</td> <td>18,056 台/24h</td> </tr> <tr> <td>【都)堺松原線】</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>都)大和川線</td> <td>—</td> <td>31,688 台/24h</td> <td>31,688 台/24h</td> </tr> </tbody> </table>			路線名	供用前 (H22 道路交通センサス)	供用後 (R3 道路交通センサス)	増減 (—)	府道(旧)大堀堺線	6,162 台/24h	4,267 台/24h	△1,895 台/24h	府道堺大和高田線	15,198 台/24h	10,798 台/24h	△4,400 台/24h	高速大阪松原線	67,816 台/24h	59,522 台/24h	△8,294 台/24h	高速大阪東大阪線	94,599 台/24h	91,077 台/24h	△3,522 台/24h	府道大阪狭山線及び府道住吉八尾線	—	18,056 台/24h	18,056 台/24h	【都)堺松原線】				都)大和川線	—	31,688 台/24h	31,688 台/24h
路線名	供用前 (H22 道路交通センサス)	供用後 (R3 道路交通センサス)	増減 (—)																																
府道(旧)大堀堺線	6,162 台/24h	4,267 台/24h	△1,895 台/24h																																
府道堺大和高田線	15,198 台/24h	10,798 台/24h	△4,400 台/24h																																
高速大阪松原線	67,816 台/24h	59,522 台/24h	△8,294 台/24h																																
高速大阪東大阪線	94,599 台/24h	91,077 台/24h	△3,522 台/24h																																
府道大阪狭山線及び府道住吉八尾線	—	18,056 台/24h	18,056 台/24h																																
【都)堺松原線】																																			
都)大和川線	—	31,688 台/24h	31,688 台/24h																																

事業実施による自然環境の変化	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定時の環境影響評価において、環境保全目標を満足しないもの（騒音）については、一定の対策を実施することで環境保全目標を満足することができるので、周辺環境への影響については支障ないものとされた。 供用後に実施した調査において、騒音、大気汚染、振動等すべての項目にて環境保全目標を満足していることを確認した。
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 H30	事後評価時点 R6	変動要因の分析
事業費	<p>【大和川線】 約 825.0 億円 〔国：453.8 億円、府：371.2 億円〕</p> <p>【堺松原線】 約 112.8 億円 〔国：62.0 億円、府：50.8 億円〕</p>	<p>【大和川線】 約 872.4 億円 〔国：449.6 億円、府：422.8 億円〕</p> <p>【堺松原線】 約 112.8 億円 〔国：62.0 億円、府：50.8 億円〕</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業費（工事費）精査による増。
経過	<p>① 事業期間 ① 17年</p> <p>② 採択年度 ② 平成16年度</p> <p>③ 着工年度 ③ 平成16年度</p> <p>④ 完成年度 ④ 平成32年度</p>	<p>① 17年</p> <p>② 平成16年度</p> <p>③ 平成16年度</p> <p>④ 令和2年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> 予定通り完成（開通は令和元年度）

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 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 <p>【分析結果】 (大和川線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.9 B=9,943 億円 C=5,238 億円 <p>※平成 27 年に阪神高速(株)により大和川線全線を実施</p>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 <p>【分析結果】 (大和川線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.8 B=14,326 億円 C=8,168 億円 <p>※令和 6 年に阪神高速道路(株)により大和川線全線を実施</p>	<p>・費用便益分析マニュアルの改訂及び評価基準年と供用開始年度の変更による。</p>
	<p>(堺松原線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.1 B=174.6 億円 C=157.1 億円 <p>【算出方法】 費用便益分析マニュアル(国土交通省平成 20 年 11 月)</p> <p>※(堺松原線)総便益及び総費用は、基準年(平成 30 年)における現在価値で算出している。社会的割引率は年 4%、供用開始は平成 26 年、費用便益の算定期間は供用開始から 50 年としている。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 	<p>(堺松原線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.1 B=246.1 億円 C=214.4 億円 <p>【算出方法】 費用便益分析マニュアル(国土交通省令和 5 年 12 月)</p> <p>※(堺松原線)総便益及び総費用は、基準年(令和 6 年)における現在価値で算出している。社会的割引率は年 4%、供用開始は平成 26 年、費用便益の算定期間は供用開始から 50 年としている。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 	

事業効果の定性的分析 (安全・安心、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"> ・阪神高速道路は広域緊急交通路に指定されており、堺泉北港堺 2 区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートの形成など、広域的な防災力を強化。 <p>【活力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流ネットワークを強化 <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部を迂回するルートを形成 ・周辺道路の混雑緩和 <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】 【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神高速道路は広域緊急交通路に指定されており、堺泉北港堺 2 区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートの形成など、広域的な防災力を強化。 <p>【活力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流ネットワークを強化 <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部を迂回するルートを形成 ・周辺道路の混雑緩和 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 ・地域住民 	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪都市再生環状道路の一部を構成することにより、都心部に集中する交通を分散させ、既存の高速道路の利便性向上、大阪南部地域の東西方向の交通混雑の緩和が実現された。 ・三宝JCTから東大阪JCTへ大阪府道高速湾岸線を利用する「都心経由ルート」だけでなく、大和川線を活用した、「都心迂回ルート」を利用することが可能となり、交通分散が図られた。 ・喜連瓜破付近の大規模更新工事は、大和川線の開通により代替路の確保が可能となったことで、通行止めによる工事の実現し、車線規制による工事と比べて工期を大幅に短縮できた。 ・大阪府道高速湾岸線と接続されたことで、大阪府の重要な物流拠点となっている大阪湾沿岸地域からの物資輸送の利便性が大きく向上した。 ・都市計画道路堺松原線の沿道は、大和川線へのアクセスに優れていることから、物流施設や商業施設等の土地利用を誘導することで、地域の活性化を図り、活力ある良好な市街地の形成が図られた。
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 大和川線 街路事業 及び 関連街路事業(都市計画道路 堺松原線))

