

新規事業採択時評価結果（平成18年度新規事業化箇所）

事業の概要

| | | | | | |
|--|------------------------|------|--------|------|-----|
| 事業名 | 都市計画道路大和川線 | 事業区分 | 街路 | 事業主体 | 大阪府 |
| 起終点 | 大阪府松原市天美西 大阪府松原市三宅中 | 延長 | 2.7 km | | |
| <p>事業概要 本路線は、大阪南部地域において臨海部と内陸部を連絡し、大阪都市再生環状道路（都市再生プロジェクト2次決定）の一部を構成することにより、当該地域における東西方向の交通混雑の緩和と既存高速道路の利便性の向上を図り、地域社会・経済活動の発展に寄与するものである。</p> <p>事業の目的、必要性 大阪南部では、東西方向の幹線道路が少ないことから、既存幹線道路は慢性的な交通混雑をも呈している。本事業は、大阪南部地域において臨海部と内陸部を連絡し、大阪都市再生環状道路の一部を構成することにより、当該地域における東西方向の交通混雑の緩和を図るとともに高速道路の利便性の向上を図ることにより地域社会・経済活動の発展に寄与するものである。</p> <p>全体事業費 82.5億円 計画交通量 36,900～44,900台/日</p> <p>事業概要図</p> <p>有料道路事業区間（高速道路建設事業） L=5.6km 街路事業（合併施行）区間 L=4.3km 9.9 km</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
早期整備要望がなされている。

事業採択の前提条件
便益が費用を上回っている。

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|--|--|---|--------------|
| 費用対便益 | B/C | 2.7 | 総費用: 4,127億円 （事業費: 3,911億円 維持管理費: 216億円） | 総便益: 11,183億円 （走行時間短縮便益: 10,715億円 走行費用減少便益: 359億円 交通事故減少便益: 109億円） | 基準年 平成17年 |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価 | 根拠 | | |
| | 渋滞対策 | ◎ | 大和川線を含む都市再生環状道路を整備することにより、都心部への通過交通を排除し、主要渋滞ポイントでの渋滞の解消・緩和に寄与。 | | |
| | 事故対策 | ○ | 周辺の一般道を通行する通過交通が本路線の整備により円滑に処理されるため、通行車両の安全性が向上。 | | |
| | 歩行空間 | - | なし | | |
| | 住民生活 | ◎ | 大和川線を含む都市再生環状道路を整備することにより、多様な経路選択が可能となり定時制が確保されるとともに、所要時間の短縮が図られる。 | | |
| | 地域経済 | ◎ | 都市機能の強化により、経済活動への波及効果を生み出す。 | | |
| | 災害 | ○ | 地下式構造を採用していることから、その上部空間を利用することにより、都市機能の充実化及び防災性の向上が図られる。 | | |
| 環境 | ○ | 大和川線を含む都市再生環状道路の整備による渋滞の緩和により、交通の円滑化が図られ、走行速度が向上し環境の改善が図られる。 | | | |
| 地域社会 | ◎ | 堺臨海地域（都市再生緊急整備地域）等の新たな都市拠点の形成に寄与する。 | | | |
| 事業実施環境 | ◎ | 大阪府建設事業評価委員会において事業実施は妥当（H16.7） | | | |

採択の理由

（この欄は採択理由を記載するスペースです）

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。