

事後評価結果(平成19年度)

担当課 : 堺市道路計画課

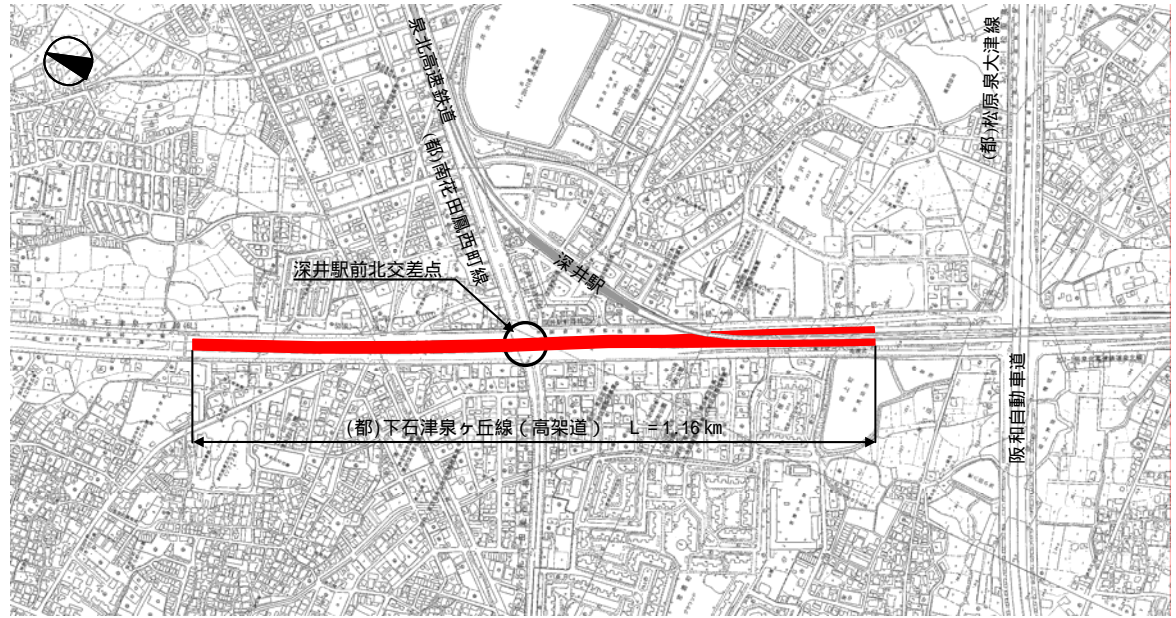
担当課長名 : 坂元 肇

事業名	都市計画道路 <small>しもいしづいづみがおかせん</small> 下石津泉ヶ丘線	事業区分	街路	事業主体	堺市
起終点	自: 堺市中区深井中町 <small>ふかいながまち</small> 至: 堺市中区東八田 <small>ひがしはんだ</small>			延長	1.16km

事業概要
 本路線は、堺市の臨海部と泉北ニュータウンを南北に連絡する幹線道路である。市域の環状道路である都市計画道路南花田鳳西町線と交差する深井駅前北交差点は平面構造にあり、当該区間の立体交差化を図る高架道(4車線)の整備を行った。

事業の目的・必要性
 当該区間の整備は、深井駅前北交差点に発生する渋滞を緩和し、泉北ニュータウンへの交通体系の充実や渋滞による経済損失の解消を図るものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度: H14年度	用地着手: -年度	供用年: (当初) / H19.03	変動	
		都市計画決定: S21年度	工事着手: H14年度	(暫定/完成) (実績) / H19.03		1.00倍
	事業費	計画時 (名目値) / 30億円 (暫定/完成) (実質値) / 億円	実績 (名目値) / 34.1億円 (暫定/完成) (実質値) / 38.3億円			変動 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (H19) (暫定/完成) / 49,200台/日	実績 (H19) (暫定/完成) / 59,200台/日			変動 120%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	22.0	51.8 km/h	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	件/億台・日	
		(供用直前年次) H14年度	(供用後年次) H19年度	(供用直前年次) 年度	(供用後年次) 年度	
	費用便益 分析結果 (当初)	B / C	総費用: 億円 (事業費: 億円 維持管理費: 億円)	総便益: 億円 (走行時間短縮便益: 億円 走行経費減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円)	基準年: 年	
	費用便益 分析結果 (事後)	B / C 10.8	総費用: 39億円 (事業費: 38億円 維持管理費: 1億円)	総便益: 423億円 (走行時間短縮便益: 422億円 走行経費減少便益: -14億円 交通事故減少便益: 15億円)	基準年: H19年	
	事業遅延によるコスト増		費用増加額: 億円	便益減少額: 億円		

	事業遅延の理由
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 1. 活力 現道の渋滞損失時間、削減率 : 634 千人・時間 / 年、 78% 3. 安全 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけあり : 地域緊急交通路の位置づけあり 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 : 第一次緊急輸送道路・国道 310 号の代替路線
	その他評価すべきと判断した項目 深井駅前北交差点の南側流入部において、交差点通過最大渋滞長が事前の1,510mから事後の170mに縮小(6:30~8:30の実測値)
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 特になし。
	その他評価すべきと判断した項目 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 : 938 t / 年 現道等における自動車からのNO2排出削減量 : 4.2 t / 年(削減率16%) 現道等における自動車からのSPM排出削減量 : 0.4 t / 年(削減率16%)
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 都市計画道路下石津泉ヶ丘線は、計画時以降も自動車交通量の増加が著しく、深井駅前北交差点の渋滞も顕著になり、走行水準が著しく低下している状況にあり、環境問題や経済損失も懸念されていた。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 本事業により、交通渋滞の解消、旅行速度の改善、排出ガスの削減が図られ、地域の活性化に寄与したものであり、事業の効果は十分に発現されているものとする。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
	特記事項

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を。