

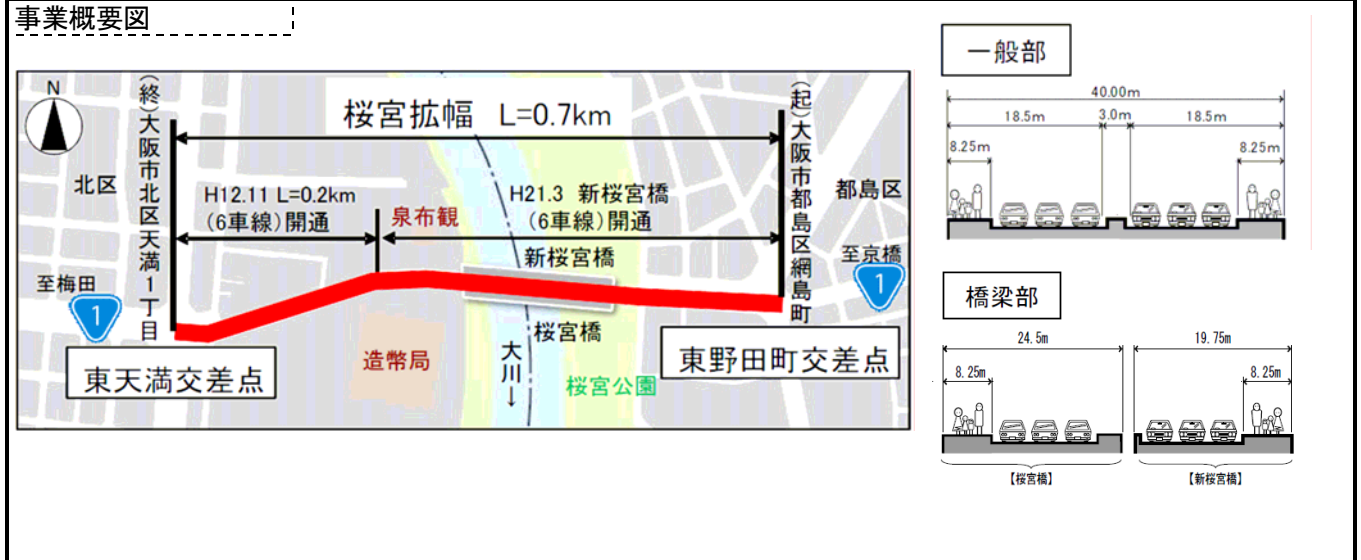
事後評価結果（平成25年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：岩本 雅也

事業名	一般国道1号 <small>さくらのみやかくふく</small> 桜宮拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：大阪府大阪市都島区網島町 至：大阪府大阪市北区天満1丁目	延長	0.7km		

事業概要
 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、大阪府大阪市に至る主要幹線道路である。大阪府下においては、大阪都心部と大阪北東部を結ぶ重要路線である。
 桜宮拡幅は大阪市都島区網島町から北区天満1丁目に至る0.7kmの現道拡幅事業である。

事業の目的・必要性
 桜宮拡幅区間は大阪都心部と大阪北東部を隔てる大川（旧淀川）を渡る数少ない東西の路線であるため、慢性的な渋滞が発生している。
 桜宮拡幅事業は、国道1号の東野田町交差点から東天満交差点までの区間について、交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保等を図るために計画された延長0.7kmの現道を拡幅する事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S63年度 都市計画決定：S24年度	用地着手：S63年度 工事着手：H11年度	供用年：(前) /H20 (暫定/完成) (実績) /H20	変動	1.0倍	
	事業費	計画時 (名目値) 一億円 / 280億円 (暫定/完成) (実績値) 一億円 / 250億円	実績 (名目値) 一億円 / 280億円 (暫定/完成) (実績値) 一億円 / 242億円		変動	一倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (H19年度) 一台/日 / 49,300台/日 (暫定/完成)	実績 (H22年度) 一台/日 / 35,057台/日 (暫定/完成)		変動	71%	
	旅行速度向上	15.4 km/h → 22.0 km/h (供用前現道→当該路線) (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度	交通事故減少	436.7件/億台キロ → 322.5件/億台キロ (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H23年度			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C : 1.5	総費用 : 388億円 (事業費 : 384億円, 維持管理費 : 3億円)	総便益 : 583億円 (走行時間短縮便益 : 564億円, 走行経費減少便益 : 12億円, 交通事故減少便益 : 6億円)	基準年	平成19年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.3	総費用 : 445億円 (事業費 : 438億円, 維持管理費 : 6.2億円)	総便益 : 590億円 (走行時間短縮便益 : 540億円, 走行経費減少便益 : 35億円, 交通事故減少便益 : 15億円)	基準年	平成25年		
事業遅延によるコスト増		費用増加額 : ー 億円	便益減少額 : ー 億円				
事業遅延の理由 : ー							
客観的評価指標に対応する事後評価項目 : ー							

	<p>①主要渋滞ポイントでの渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東野田町交差点：(1,900m→900m) ・東天満交差点：(1,600m→400m) <p>②桜宮拡幅事業区間における交通容量の増加等による混雑度、混雑時旅行速度の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・混雑度が改善：(1.76→0.76：1.0改善) ・旅行速度が向上：(15.4km/h→22.0km/h) <p>③桜宮拡幅事業区間における安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率が減少：(436.7件/億台扣→322.5件/億台扣) ・事故件数が減少：(65件→48件) <p>④歩行者の通行の快適・安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪市都島区網島町～大阪市北区天満1丁目（桜宮拡幅区間）の歩行者交通量が増加 東野田町交差点：(2,153人/12h→2,836人/12h) 東天満交差点：(1,936人/12h→2,331人/12h) <p>⑤新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・城東区役所～新大阪駅への所要時間が短縮（33分→23分） <p>⑥高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪市役所～大阪市立総合医療センターへの所要時間が短縮（21分→16分） <p>⑦沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪市北区天満1丁目地点の騒音レベルが改善（夜間67dB→64dB） <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「一般国道1号桜宮拡幅」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められていると判断される。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>桜宮拡幅事業区間に該当する都島区人口は夜間、昼間ともに微増であり、北区人口は夜間は増加、昼間は減少。大阪市内の自動車保有台数は年々減少。大阪市内の店舗での販売額では、百貨店は減少しているが、スーパーは増加し、都島区と北区の事業者数、従業者数はともに増加。大阪市内の観光客数は、平成21年度までは横ばいであったが、平成22年度は増加に転じている。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>桜宮拡幅事業の開通により、一般国道1号における主要渋滞ポイントである東天満交差点と東野田町交差点の渋滞が減少し、交通混雑が緩和したことにより、大阪市都心部の交通円滑化に効果を発揮している。また、歩行者交通量も増えて歩道拡幅の効果が発揮されているとともに、造幣局の桜の通り抜け、重要文化財の泉布観、天神祭等への快適な歩行空間を提供することができた。効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>桜宮拡幅事業に関して、同種事業の計画・調査のあり方について、今後の参考となる事項はみられない。また、事業評価の手法について、見直しの必要性はない。</p>
特記事項	<p>特になし</p>

※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。