

第6回 堺市公共事業評価監視委員会

審議対象事業説明資料

審議対象事業

1. 都市計画道路 出島百舌鳥線 【再評価】
2. 都市計画道路 草尾南野田線 【再評価】
3. 都市計画道路 大阪河内長野線（八下地区） 【再評価】

再評価審議対象事業一覧表 (3事業)

事業種別	事業名	事業内容及び事業コスト	市民のニーズ	採択年度	事業が長期間要している理由	事業効果の発現状況		自然環境等への影響と対策	途中段階の整備効果発現状況	市の評価	評価
				進捗率 (R2.3)		定量的評価	定性的評価		事業の置かれている状況 (現状での課題)	完成目標年度	
街路事業	都市計画道路 出島百舌鳥線	延長：0.45km 道路区分：第4種第2級 道路幅員：16m 駅前広場：2,460㎡ 全体事業費：約23.6億円 (内訳) 用地補償費 約14.9億円 工事費 約 8.7億円	交通結節点機能の向上 安全な歩行者空間の確保 災害時における防災性の向上	平成27年度	-	○費用便益比 B/C=2.3 (事業全体) 総便益 B=46億円 総費用 C=20億円 B/C=2.9 (残事業) 総便益 B=46億円 総費用 C=16億円 ※評価時点 R2年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル(H30.2)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減 38.1万人・時/年	○安全で快適な駅前空間の整備 ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保 ・交通結節点機能の向上 ・観光拠点の魅力向上と来訪者の増加 ○防災性の向上 ・延焼遮断効果として火災延焼を防止、被害を軽減	-	継続	継続	
				・用地：21.9% (面積ベース) ・全体事業費： 13.6% (執行額ベース)				用地取得に時間を要している。	令和4年度	見直し 中止	
	都市計画道路 草尾南野田線	延長：0.723km 道路区分：第4種第2級 道路幅員：18m 全体事業費：約48.0億円 (内訳) 用地補償費 約35.2億円 工事費 約12.8億円	歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の整備 災害時における指定避難所等への避難路形成による防災性の向上	平成26年度	用地取得に時間を要しているため	○費用便益比 B/C=8.6 (事業全体) 総便益 B=427億円 総費用 C= 50億円 B/C=58.3 (残事業) 総便益 B=427億円 総費用 C= 7億円 ※評価時点 R2年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル(H30.2)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減 52.0万人・時/年	○交通の円滑化 ・平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保 ・北野田駅西側から国道310号へのアクセス向上 ○安全性の向上 ・生活道路への通過交通抑制による周辺通学路等の安全性向上 ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保 ○防災性の向上 ・延焼遮断効果として火災延焼を防止、被害を軽減 ・避難路としての機能を有し、災害時の迅速な避難を支援	-	用地取得に伴い、建築物等の撤去が完了した箇所において、延焼遮断効果が発揮されている。	継続	継続
都市計画道路 大阪河内長野線 (八下地区)	延長：0.22km 道路区分：第4種第1級 道路幅員：35m 全体事業費：約17.4億円 (内訳) 用地補償費 約11.0億円 工事費 約 6.4億円	歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の整備 大阪中央環状線野遠石原交差点における慢性的な渋滞の解消	平成27年度	用地取得に時間を要しているため	○費用便益比 B/C=7.3 (事業全体) 総便益 B=108億円 総費用 C= 15億円 B/C=12.7 (残事業) 総便益 B=108億円 総費用 C= 9億円 ※評価時点 R2年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル(H30.2)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減 19.7万人・時/年	○交通の円滑化 ・現道部の交通負荷の軽減により、大型車両の通行の円滑化 ○安全性の向上 ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保	-	用地取得に伴い、建築物等の撤去が完了した箇所において、延焼遮断効果が発揮されている。	継続	見直し 中止	
									用地取得に時間を要している。	令和7年度	

再評価個票（その1）

事業名		都市計画道路 出島百舌鳥線	
事業箇所		堺区百舌鳥夕雲町～北区百舌鳥赤畑町	
再評価理由		事業着手後5年間を経過した時点で継続中の事業	
事業が長期間要している理由		—	
事業概要	目的	本事業区間については、交通機能の向上を図るとともに、安全な歩行者空間を確保するなど、交通環境の改善を図ることを事業の目的としている。また、令和元年7月6日に、仁徳天皇陵古墳を含む百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録が決定し、JR 阪和線百舌鳥駅周辺では車両通行・駅利用者が増加している状況において、安全で快適な駅前空間の整備により交通結節点機能の向上と歩車分離により安全で快適な歩行者空間の確保を行いつつ、観光拠点の魅力向上と来訪者の増加につなげる。	
	内容	延長 L=450m、幅員 W=16m 駅前広場 A=2,460 m ² 道路区分：第4種第2級、車線数：2車線	
	事業費	全体事業費 約 23.6 億円 (内訳) 用地補償費 約 14.9 億円 工事費 約 8.7 億円	執行事業費 約 3.2 億円 用地補償費 約 3.0 億円 工事費 約 0.2 億円 (令和2年3月時点)
	維持管理費	約 0.84 百万円/年	
	上位計画	堺市マスタープラン「さかい未来・夢コンパス」(平成23年3月) 堺市都市計画マスタープラン(平成10年10月策定、平成24年12月改正) 堺市都市計画道路整備プログラム(平成28年6月)	
	関連事業	—	
	事業の進捗状況	経過	計画時の想定
事業着手年度 平成27年度 完成予定年度 令和4年度			事業着手年度 平成27年度 完成予定年度 令和4年度
進捗状況 (令和2年3月)		—	用地 21.9% (面積ベース) 全体事業費 13.6% (執行額ベース)
途中段階の整備効果 発現状況		—	
課題	用地取得に時間を要している。		

再評価個票（その2）

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	交通結節点機能の向上と歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保が求められている。また、火災時の延焼遮断機能の強化の観点からも本路線の整備の必要性が高まっている。	
	地域の状況	令和元年7月6日に仁徳天皇陵古墳を含む百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録が決定し、当該地域周辺は車両通行・駅利用者が増加している状況である。現在、JR百舌鳥駅には駅前広場が未整備であり、来訪者をはじめとする駅利用者などの安全性や利便性、及び快適性の向上を図る必要がある。また、JR百舌鳥駅から大仙公園、仁徳天皇陵古墳拝所前に至る歩行者空間が、十分に確保されていない区間がある。	
	市民のニーズ	交通結節点機能の向上 安全な歩行者空間の確保 災害時における防災性の向上	
事業効果の定量的評価	費用便益分析	計画時の想定	現時点での状況（変更点）
		※計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。	<p>○B/C=2.3（事業全体） 総便益 B=46億円 総費用 C=20億円</p> <p>○B/C=2.9（残事業） 総便益 B=46億円 総費用 C=16億円</p> <p>※評価時点 R2年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル（H30.2）」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局</p>
	その他	—	渋滞損失時間の削減：38.1万人時間/年
事業効果の定性的評価	<p>○安全で快適な駅前空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保 交通結節点機能の向上 観光拠点の魅力向上と来訪者の増加 <p>○防災性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減 		
自然環境等への影響と対策	—		
その他特記すべき事項	—		

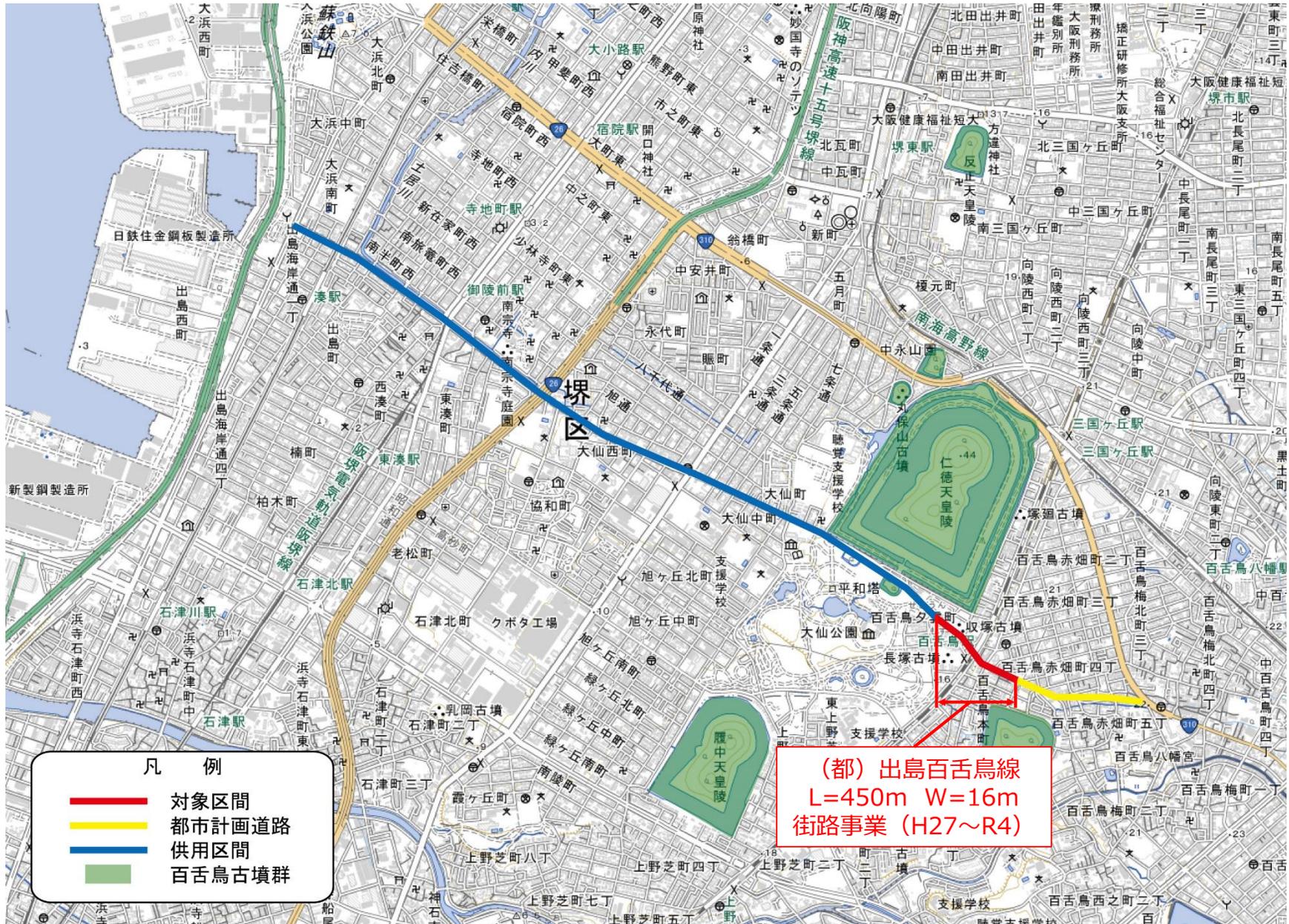
○都市計画道路 出島百舌鳥線
【再評価】

令和3年1月6日
堺市建設局道路部

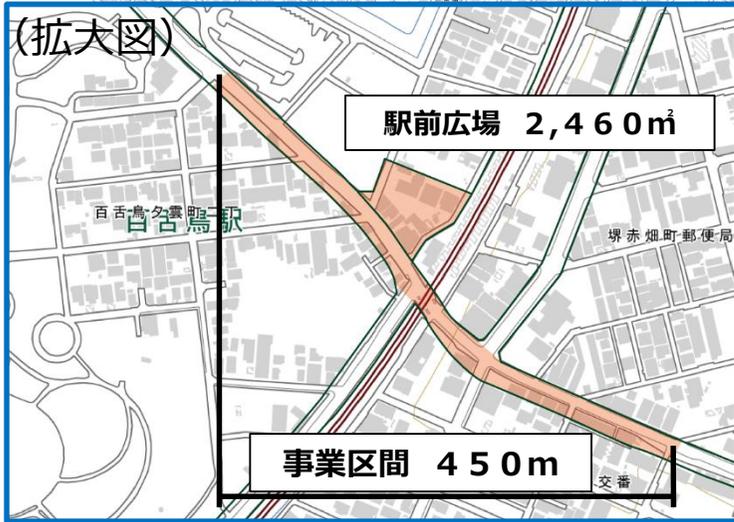
目次

- 事業概要
- 現地状況
- 計画標準断面図
- 事業効果
- まとめ

事業概要



事業概要



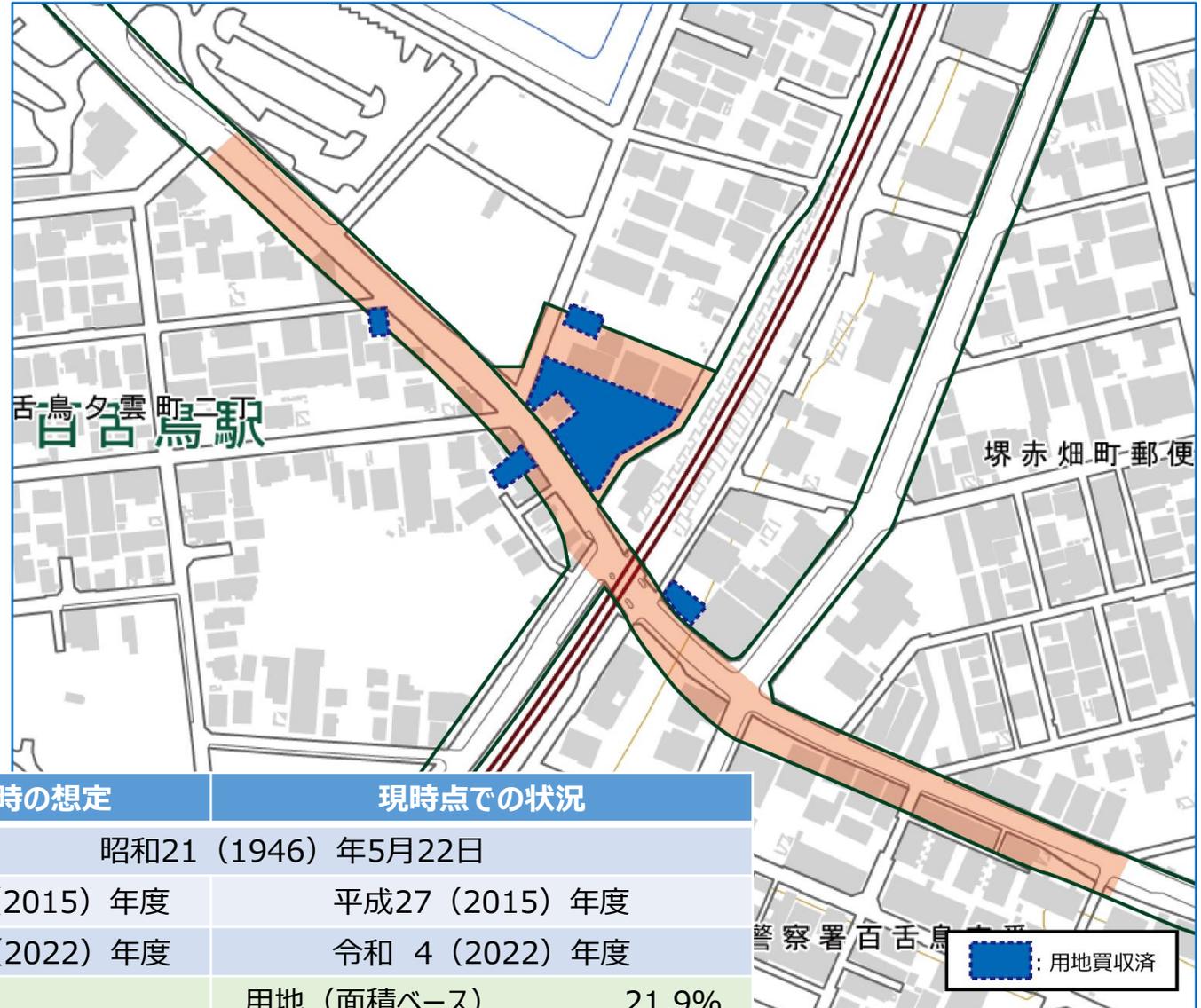
整備延長	450m
幅員	16m
道路区分	第4種第2級
車線数	2車線
駅前広場	2,460㎡



目的

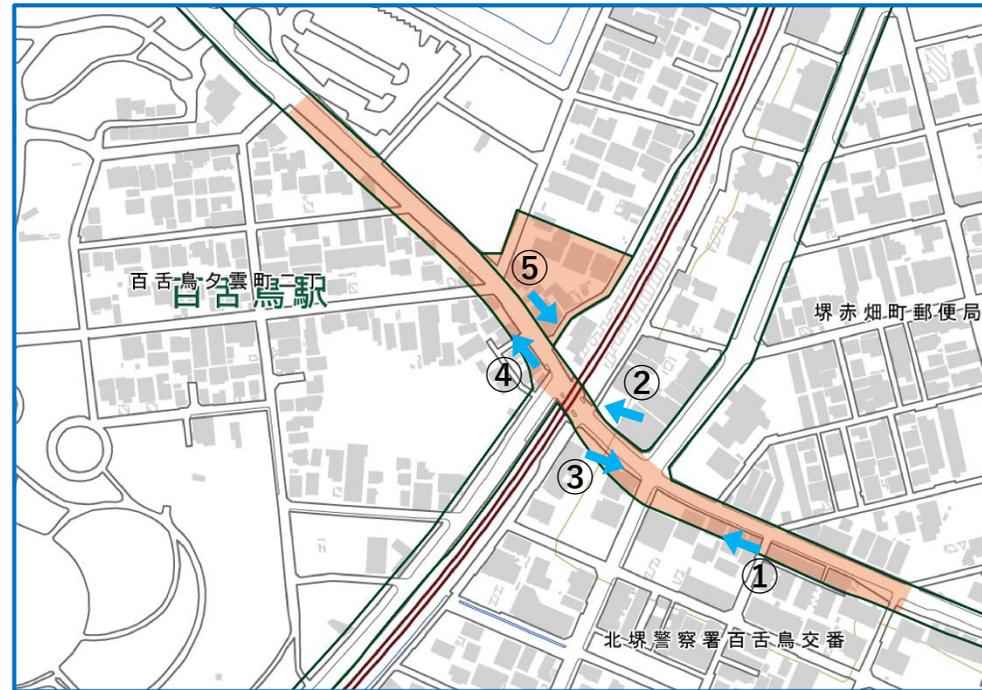
- ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保
- ・交通結節点機能の向上
- ・観光拠点の魅力向上と来訪者の増加
- ・延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減

	全体事業費	投資事業費
総額	約23.6億円	約3.2億円
(内訳) 用地補償費	約14.9億円	約3.0億円
工事費	約 8.7億円	約0.2億円

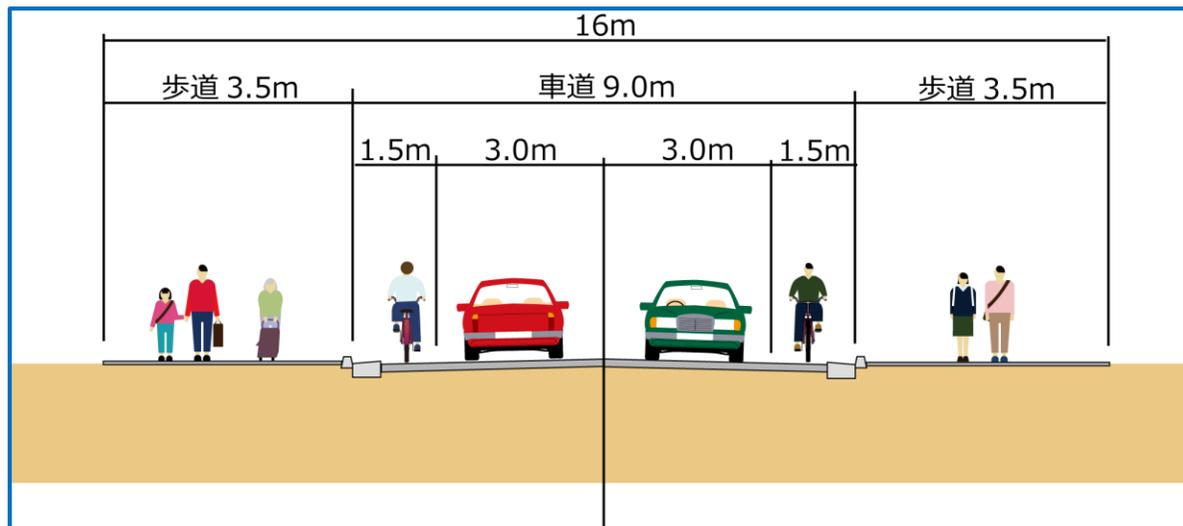


	計画時の想定	現時点での状況
都市計画決定	昭和21（1946）年5月22日	
事業着手年度	平成27（2015）年度	平成27（2015）年度
完成予定年度	令和 4（2022）年度	令和 4（2022）年度
進捗状況 (令和2年3月末)		用地（面積ベース） 21.9% 全体事業費（執行額ベース） 13.6%

現地状況



計画標準断面図



事業効果（費用便益比）

道路整備による

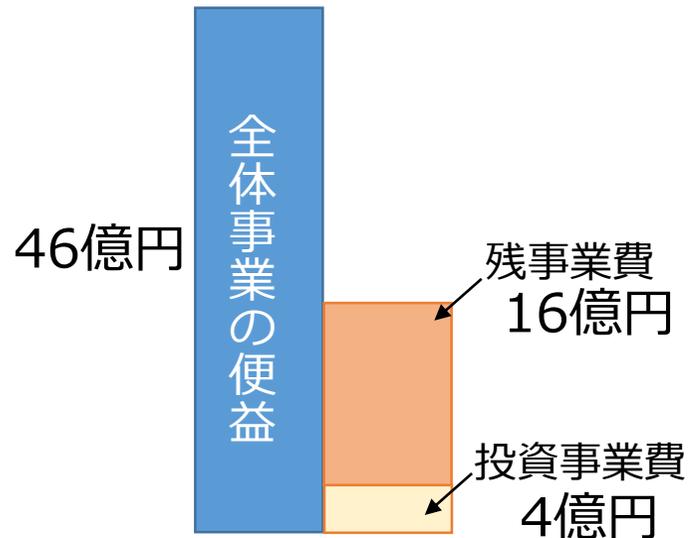
- 走行時間短縮
- 走行経費減少
- 交通事故減少

各効果を便益として金銭化

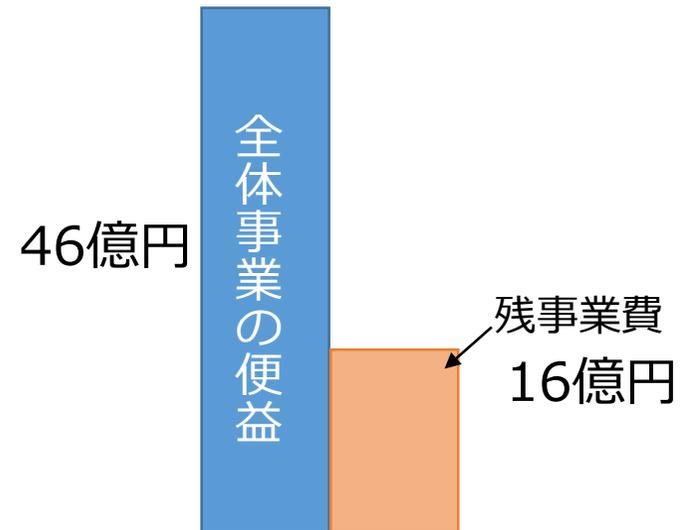
	全事業	執行済額	残事業
総便益（R2現在価値）	46億円	0円	46億円
総費用（R2現在価値）	20億円	4億円	16億円
費用便益比	2.3	0.0	2.9

※当該路線は部分供用区間がないため、全事業と残事業の総便益は同じとなる。

全事業評価の結果

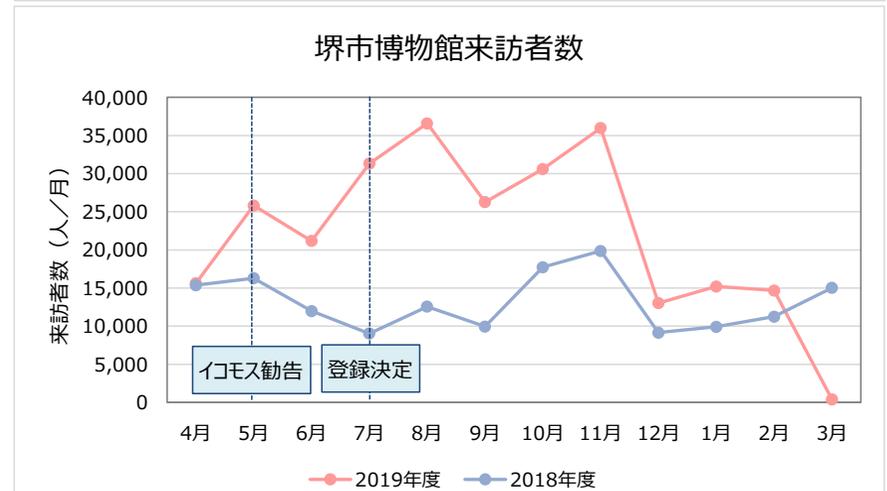
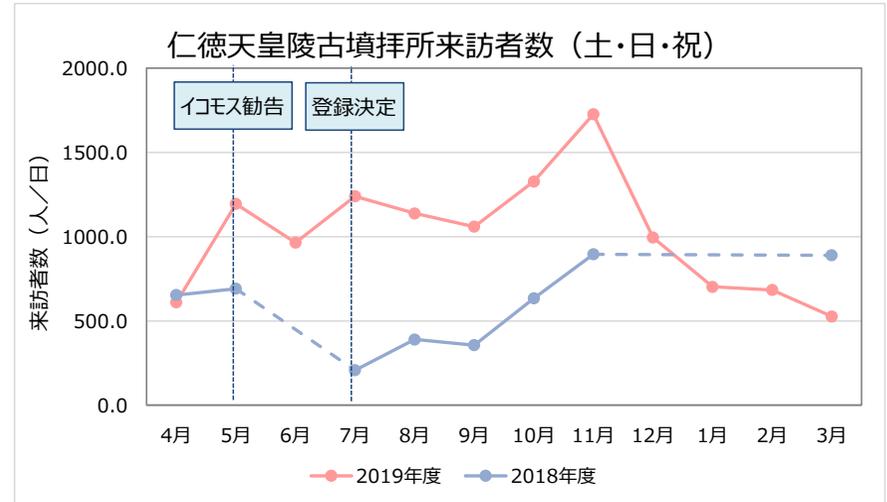


残事業評価の結果



※全体事業の便益（総便益）、残事業費（残事業の総費用）、投資事業費（全事業と残事業の総費用の差額）は「費用便益分析マニュアル」（平成30年2月国土交通省 道路局都市・地域整備局）に基づき算出した値

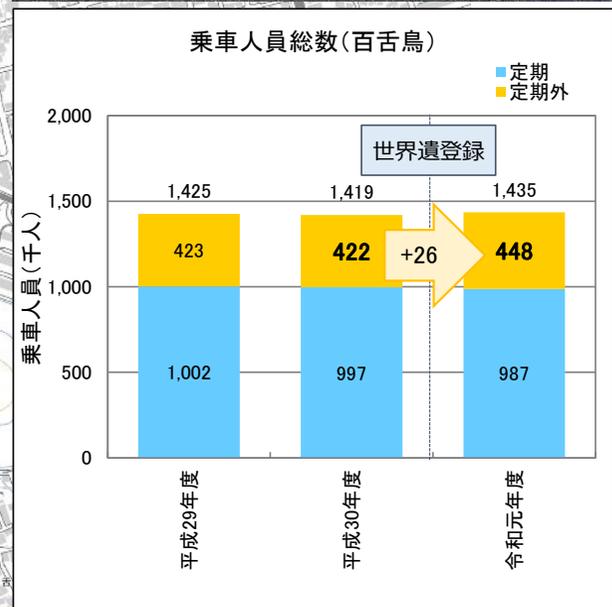
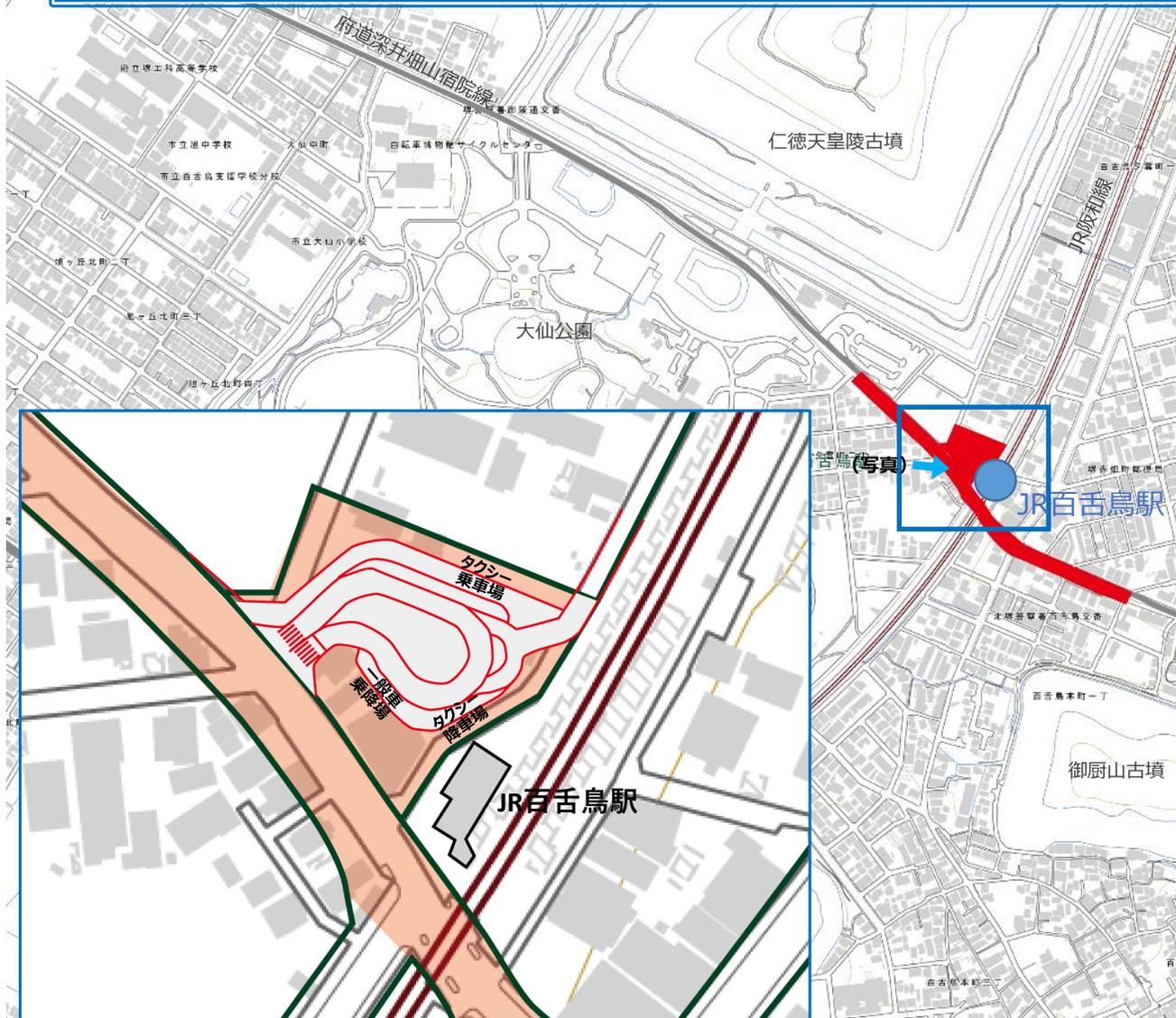
歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保により観光拠点の魅力向上と来訪者の増加



※新型コロナウイルス感染拡大防止のため2020年3月3日から5月15日まで臨時休館

事業効果（安全で快適な駅前空間の整備）

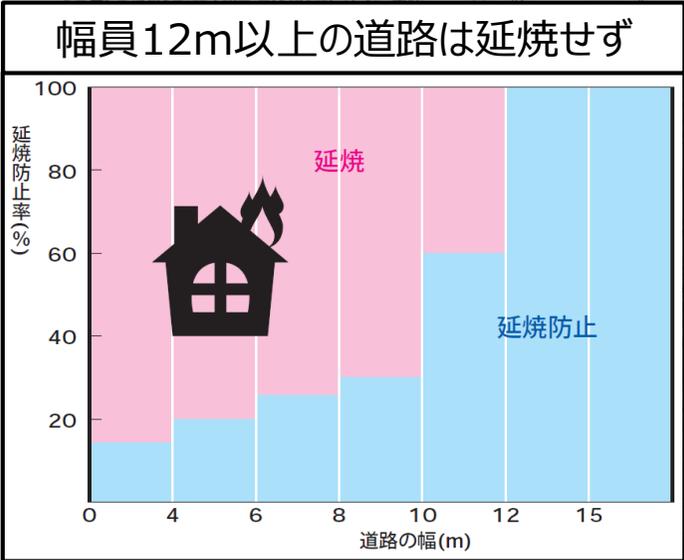
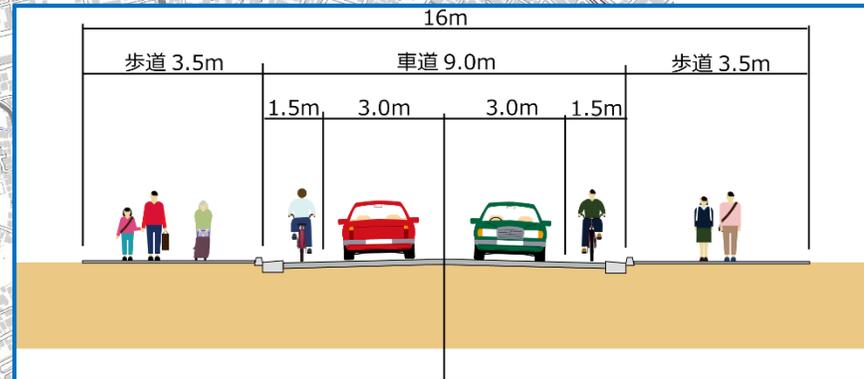
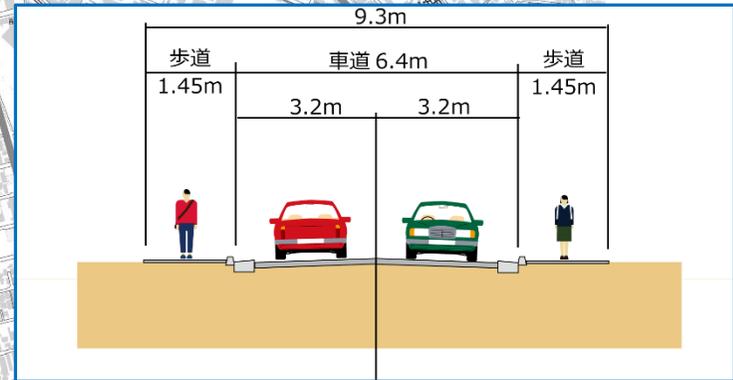
安全で快適な駅前空間の整備により、交通結節点機能の向上



延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減



整備により延焼遮断機能を確保



延焼遮断帯を構成する道路は必要幅員が 15m
(都市防災実務ハンドブック 地震防災編参照)

出典：国土交通省（阪神淡路大震災の調査報告結果より作成されたもの）

■ 事業効果

① 費用便益分析

- ・全体事業における費用便益比 2.3

② 安全で快適な駅前空間の整備

- ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保
- ・交通結節点機能の向上
- ・観光拠点の魅力向上と来訪者の増加

③ 防災性の向上

- ・延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減



今後も事業継続し、早期の事業完了を目指す

再評価個票（その1）

事業名		都市計画道路 草尾南野田線	
事業箇所		東区草尾～東区西野	
再評価理由		事業着手後5年間を経過した時点で継続中の事業	
事業が長期間要している理由		用地取得に時間を要しているため	
事業概要	目的	本路線は、都市計画道路・大美野西野線と国道310号を東西に結ぶ幹線道路である。本路線の整備により、南海高野線北野田駅西側から国道310号への車でのアクセス機能が向上する。また、生活道路への通過交通の流入を減らすことで交通事故の減少につなげ、広幅員の道路を整備することで、歩行者空間の確保と延焼遮断効果発現を期待するものである。	
	内容	延長L=723m、幅員W=18m 道路区分：第4種第2級、車線数：2車線	
	事業費	全体事業費 約48.0億円 (内訳) 用地補償費 約35.2億円 工事費 約12.8億円	執行事業費 約38.8億円 用地補償費 約29.7億円 工事費 約9.1億円 (令和2年3月時点)
	維持管理費	約1.35百万円/年	
	上位計画	堺市マスタープラン「さかい未来・夢コンパス」(平成23年3月) 堺市都市計画マスタープラン(平成10年10月策定、平成24年12月改正) 堺市都市計画道路整備プログラム(平成28年6月)	
	関連事業	—	
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況
		事業着手年度 平成26年度 完成予定年度 令和2年度	事業着手年度 平成26年度 完成予定年度 令和5年度
	進捗状況 (令和2年3月)	—	用地 75.5% (面積ベース) 全体事業費 80.9% (執行額ベース)
	途中段階の整備効果発現状況	用地取得に伴い、建築物等の撤去が完了した箇所において、延焼遮断効果が発揮されている。	
課題	用地取得のための境界確定に時間を要している。		

再評価個票（その2）

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	<p>周辺の生活道路が狭く、歩行者等の安全性の確保、並びに延焼遮断機能や避難路機能の改善について求められている。</p> <p>また、最近の全国的に頻発している交通事故により、通学路の安全対策が求められている。</p>	
	地域の状況	<p>南海高野線北野田駅西側の住宅地の生活道路（通学路等）に通過交通が混入し、学童や歩行者、及び自転車の通行における安全性に問題がある。</p>	
	市民のニーズ	<p>歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の整備</p> <p>災害時における指定避難所等への避難路形成による防災性の向上</p>	
事業効果の定量的評価	費用便益分析	計画時の想定	現時点での状況（変更点）
		<p>※計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。</p>	<p>○B/C=8.6（事業全体）</p> <p>総便益 B=427 億円</p> <p>総費用 C= 50 億円</p> <p>○B/C=58.3（残事業）</p> <p>総便益 B=427 億円</p> <p>総費用 C=7 億円</p> <p>※評価時点 R2 年度</p> <p>※費用便益算定の根拠</p> <p>「費用便益分析マニュアル（H30.2）」</p> <p>国土交通省 道路局 都市・地域整備局</p>
	その他指標	—	渋滞損失時間の削減：52.0 万人時間/年
事業効果の定性的評価	<p>○交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保 ・北野田駅西側から国道 310 号へのアクセス向上 <p>○安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路への通過交通抑制による周辺通学路等の安全性向上 ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保 <p>○防災性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減 ・避難路としての機能を有し、災害時の迅速な避難を支援 		
自然環境等への影響と対策	—		
その他特記すべき事項	—		

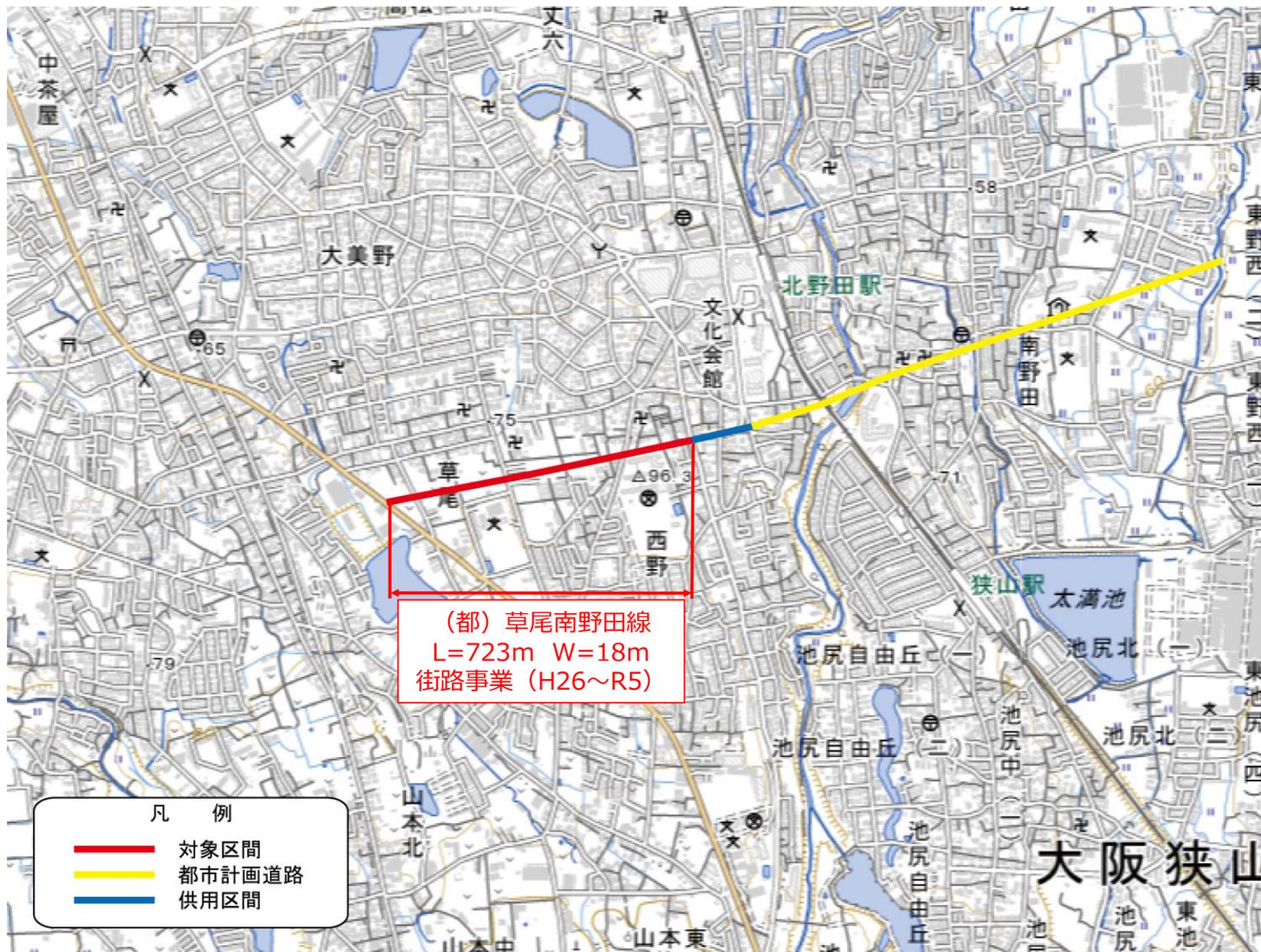
○都市計画道路 草尾南野田線
【再評価】

令和3年1月6日
堺市建設局道路部

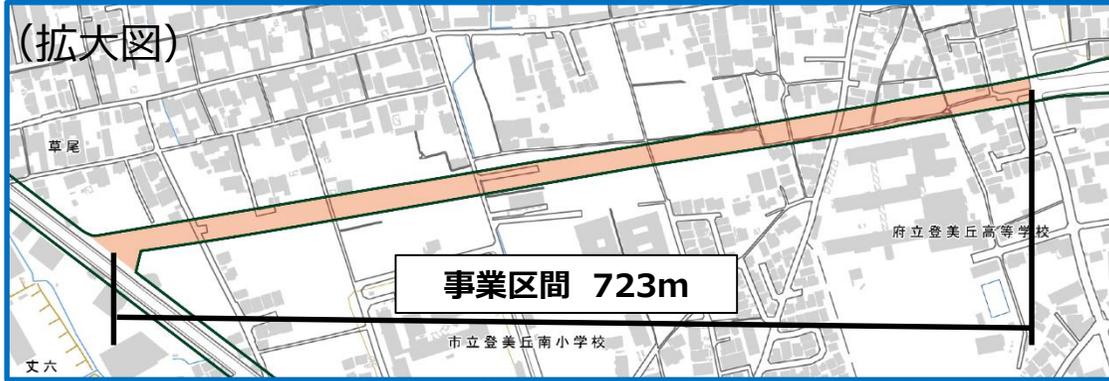
目次

- 事業概要
- 現地状況
- 計画標準断面図
- 事業効果
- まとめ

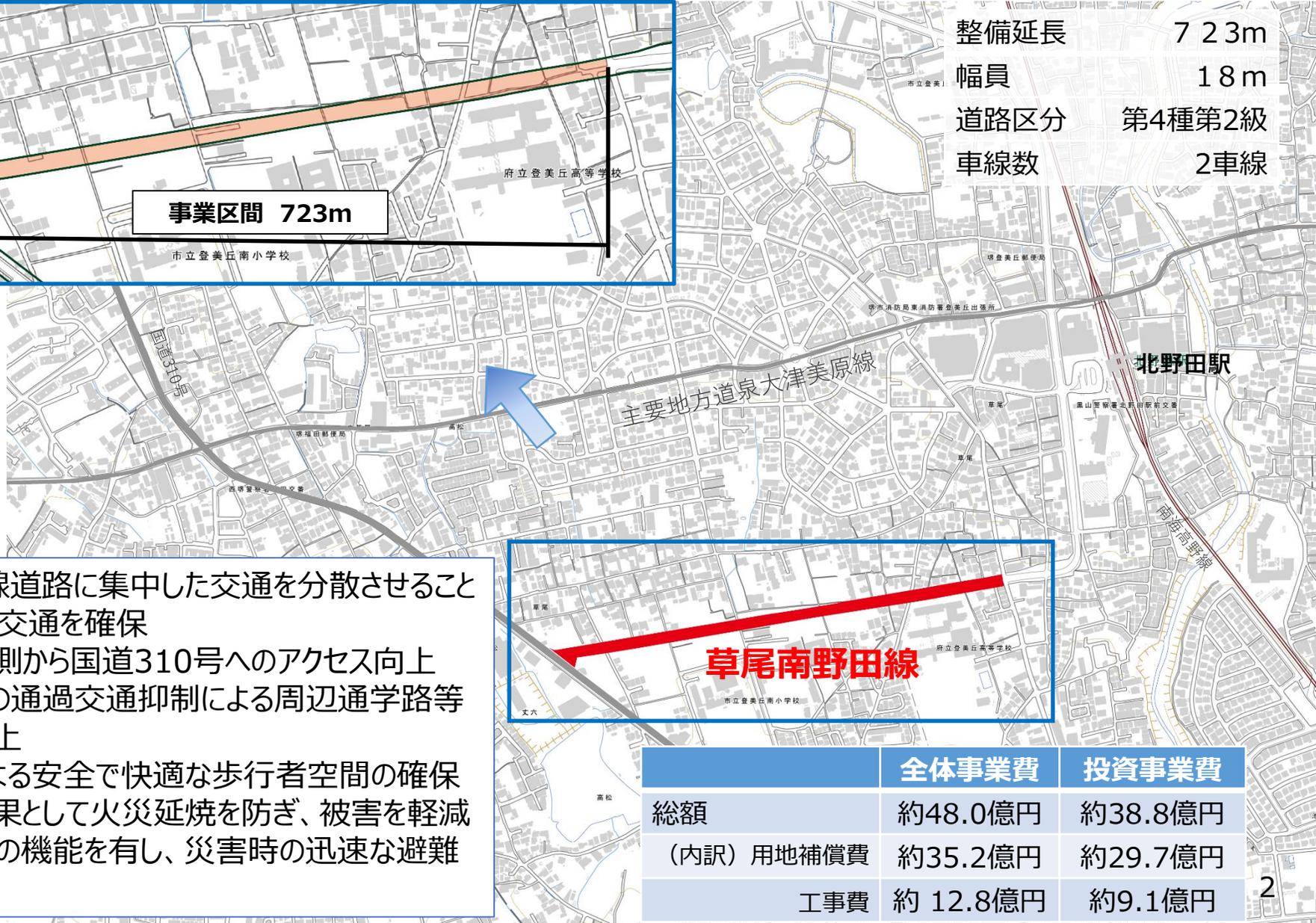
事業概要



事業概要



整備延長 723m
幅員 18m
道路区分 第4種第2級
車線数 2車線

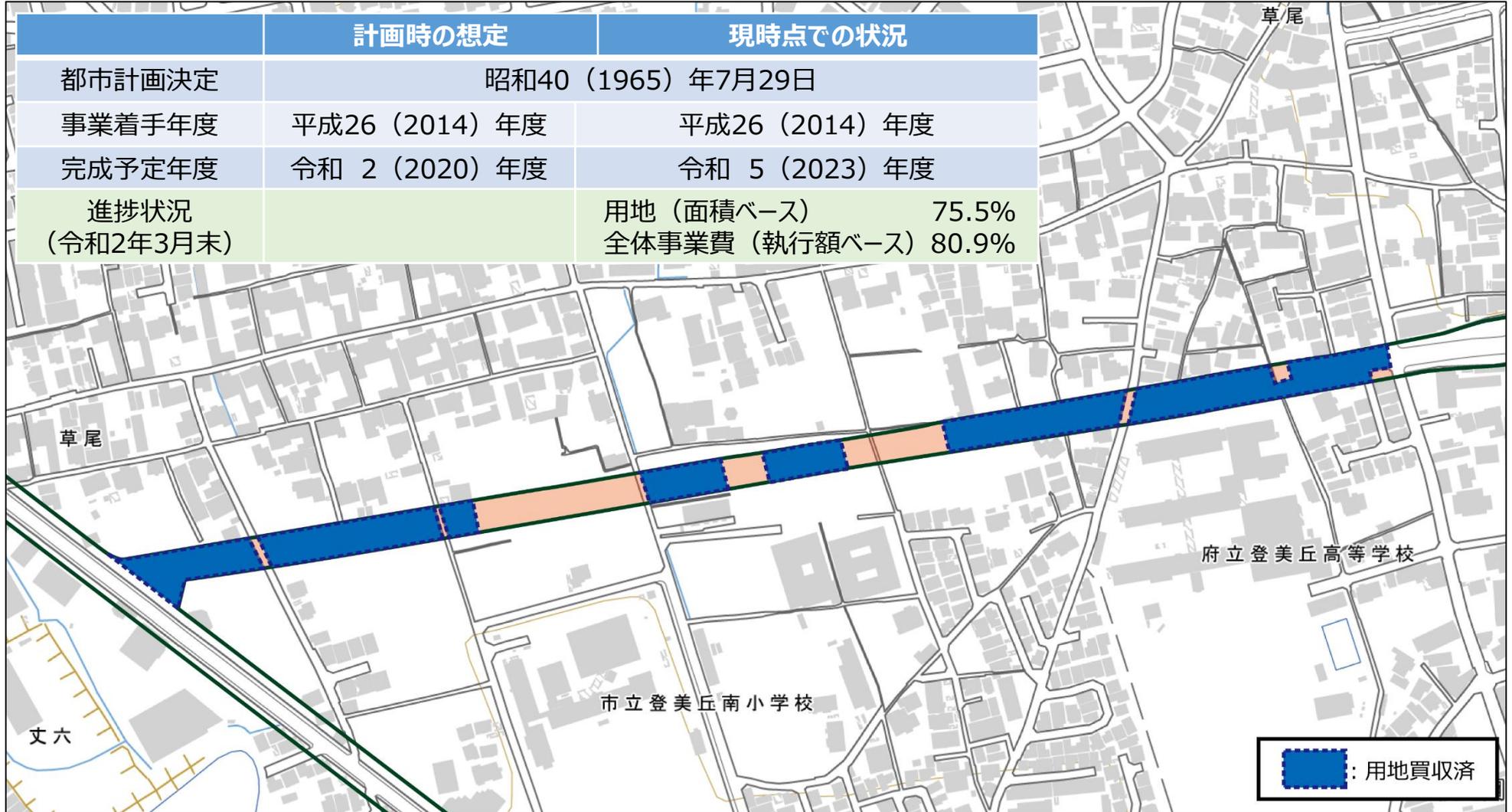


目的

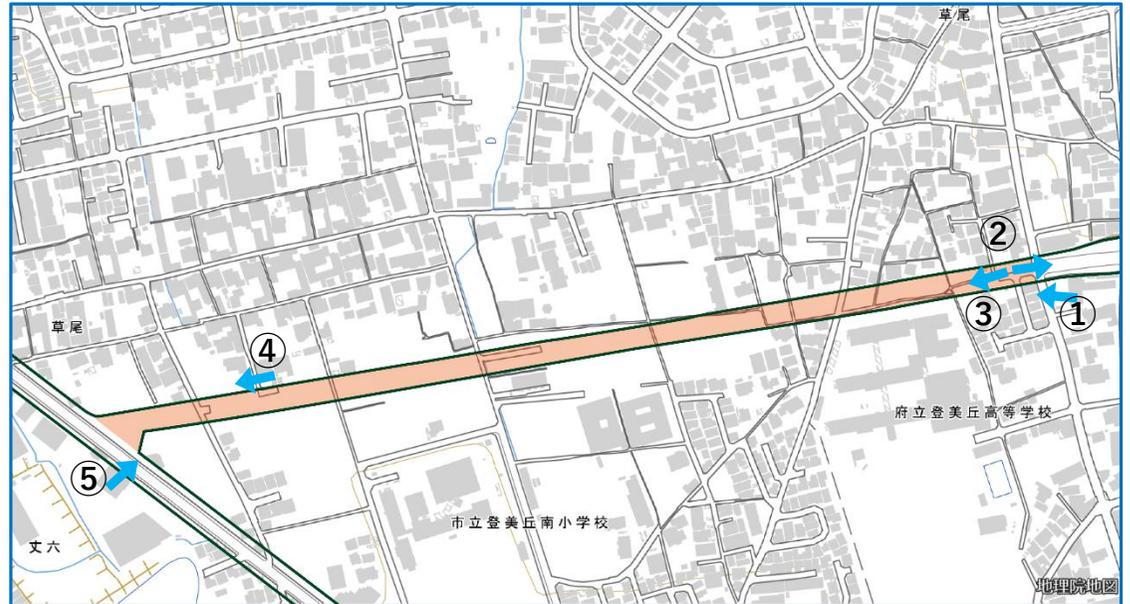
- 平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保
- 北野田駅西側から国道310号へのアクセス向上
- 生活道路への通過交通抑制による周辺通学路等の安全性向上
- 歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保
- 延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減
- 避難路としての機能を有し、災害時の迅速な避難を支援

	全体事業費	投資事業費
総額	約48.0億円	約38.8億円
(内訳) 用地補償費	約35.2億円	約29.7億円
工事費	約12.8億円	約9.1億円

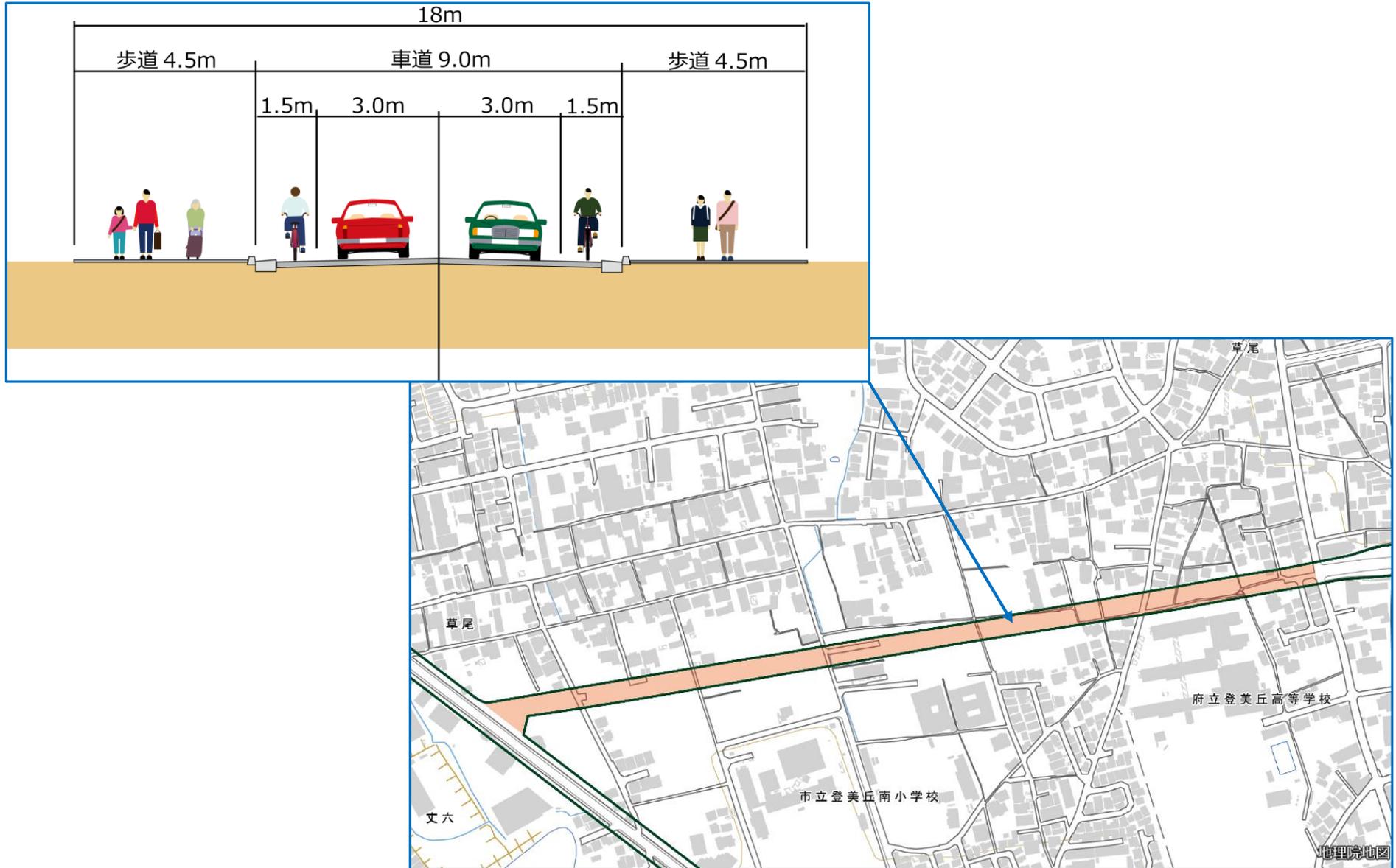
事業の進捗



現地状況



計画標準断面図



事業効果（費用便益比）

道路整備による

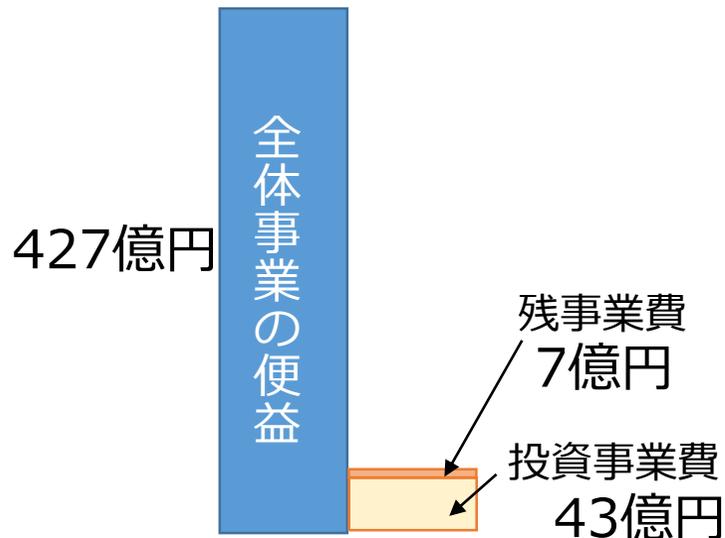
- 走行時間短縮
- 走行経費減少
- 交通事故減少

各効果を便益として金銭化

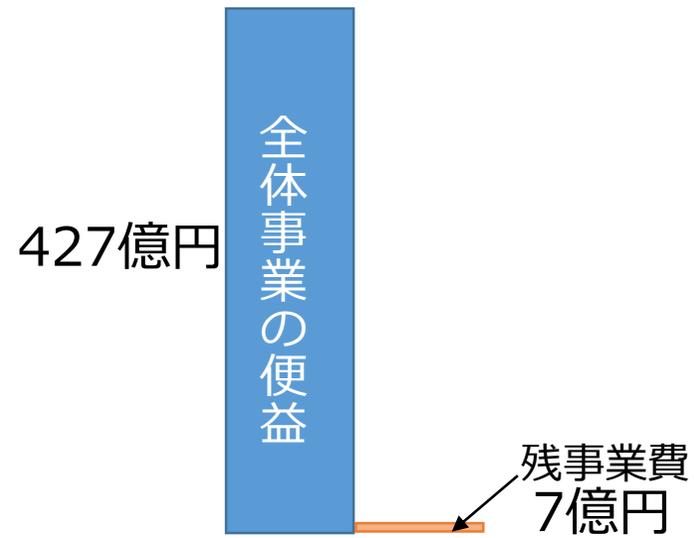
	全事業	執行済額	残事業
総便益（R2現在価値）	427億円	0円	427億円
総費用（R2現在価値）	50億円	43億円	7億円
費用便益比	8.6	0.0	58.3

※当該路線は部分供用区間がないため、全事業と残事業の総便益は同じとなる。

全事業評価の結果



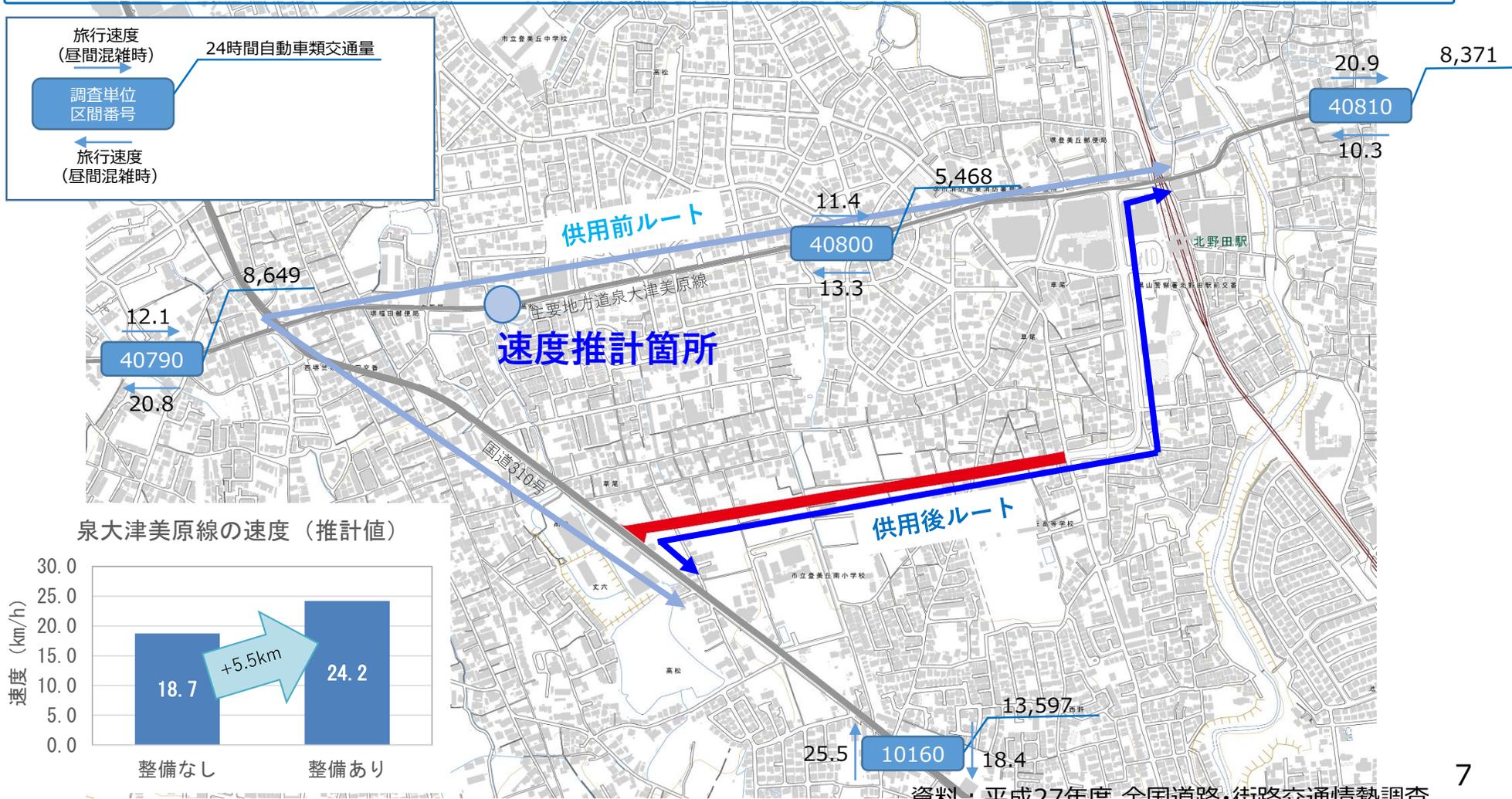
残事業評価の結果



※全体事業の便益（総便益）、残事業費（残事業の総費用）、投資事業費（全事業と残事業の総費用の差額）は「費用便益分析マニュアル」（平成30年2月国土交通省 道路局都市・地域整備局）に基づき算出した値

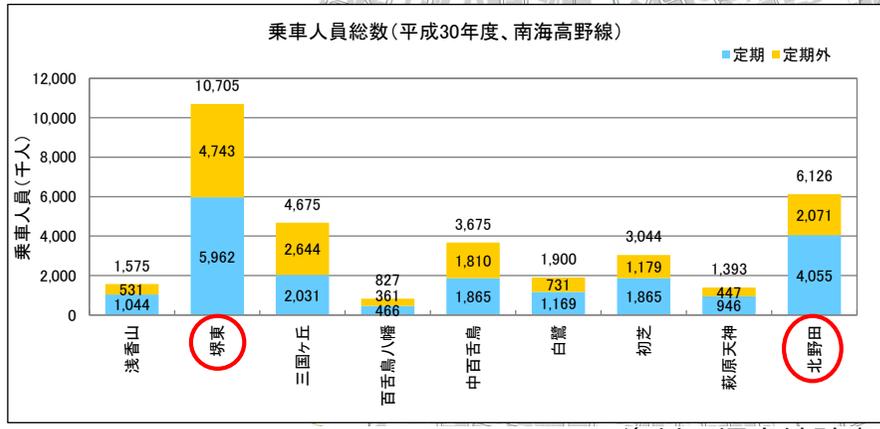
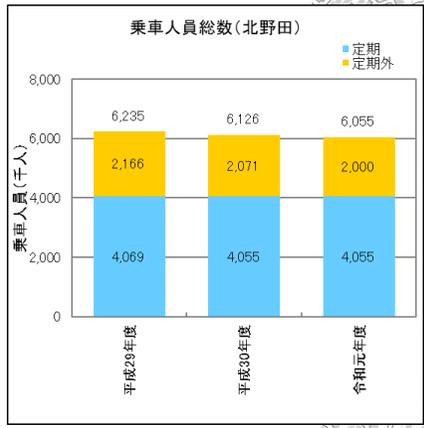
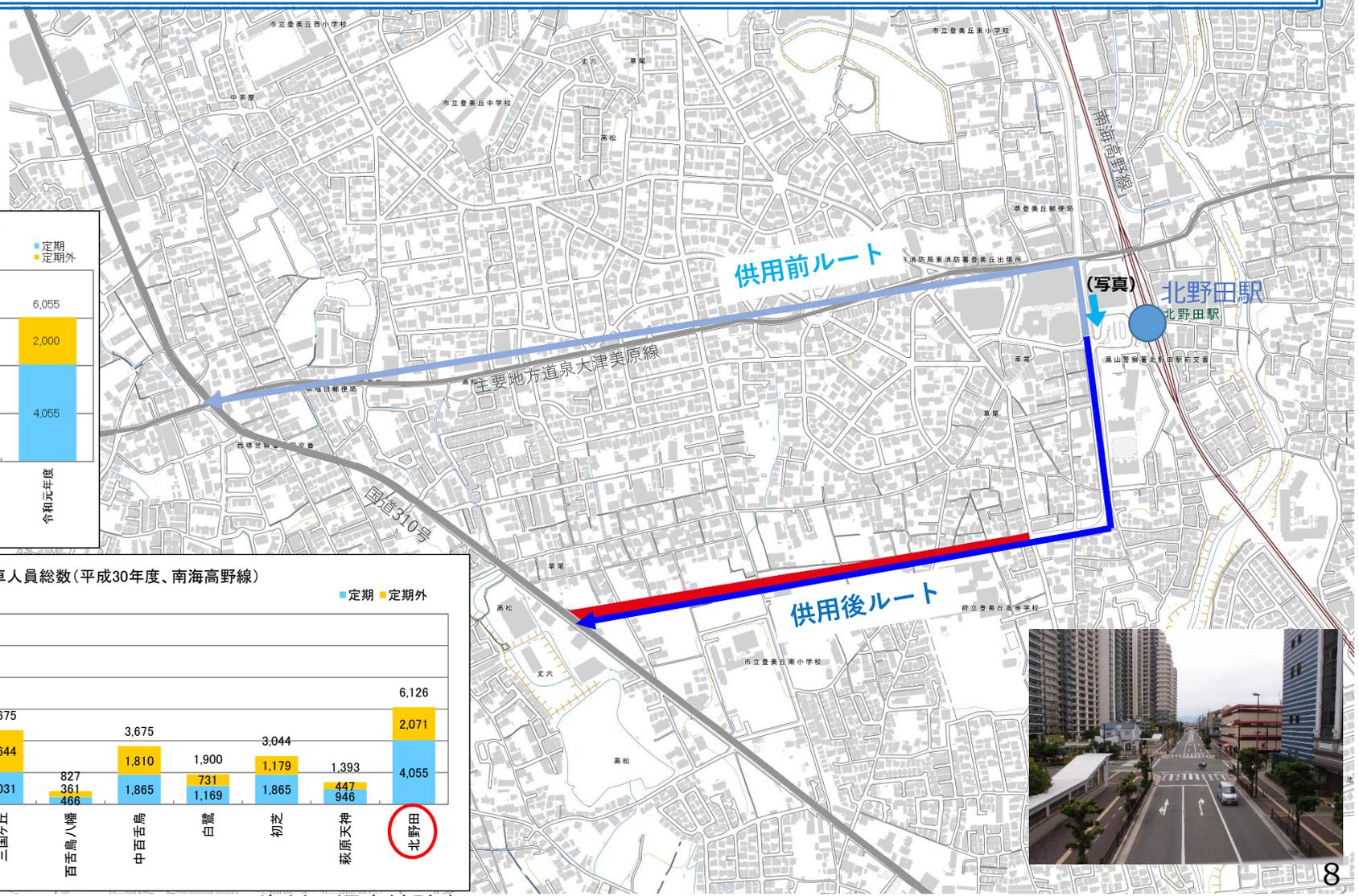
事業効果 (交通の円滑化)

平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保し、現道の速度が上昇

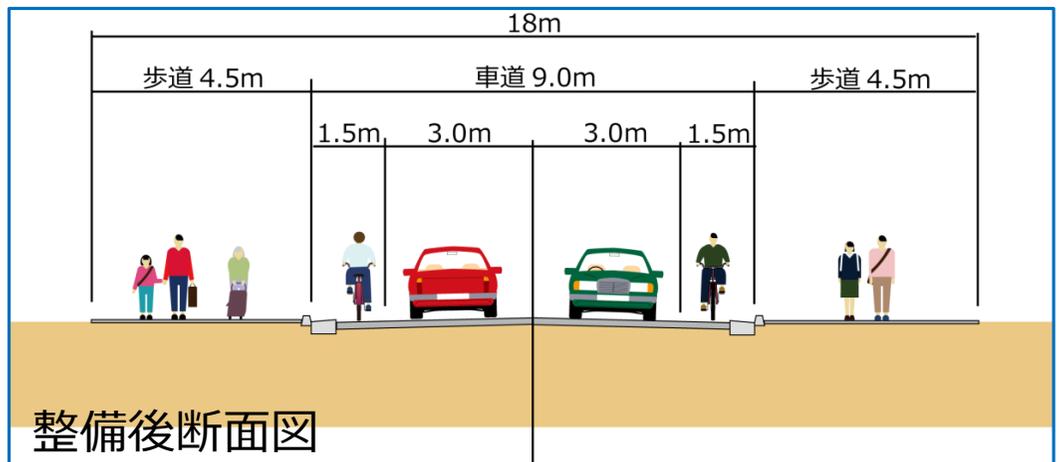
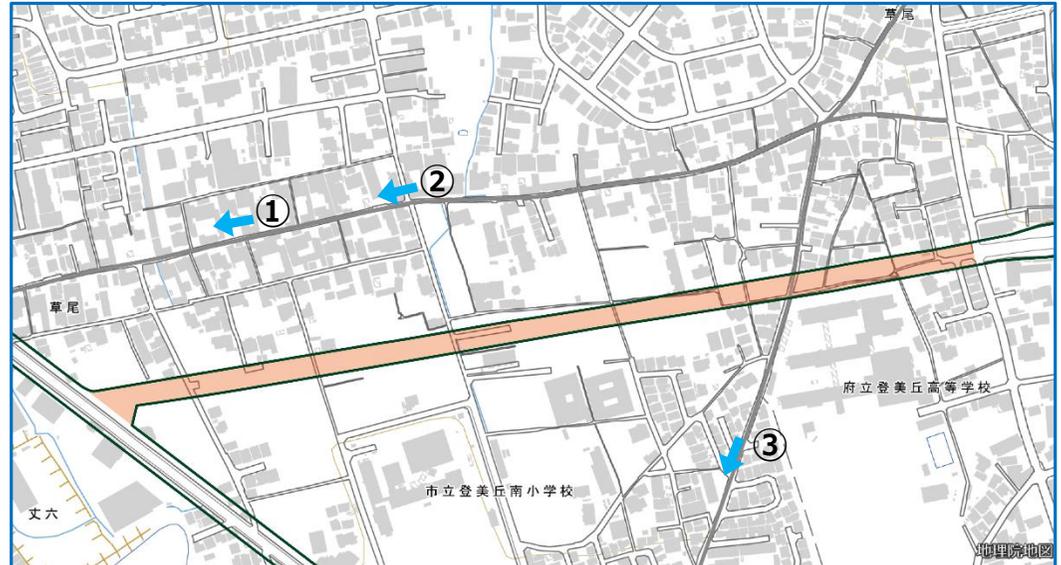


事業効果（駅へのアクセス向上）

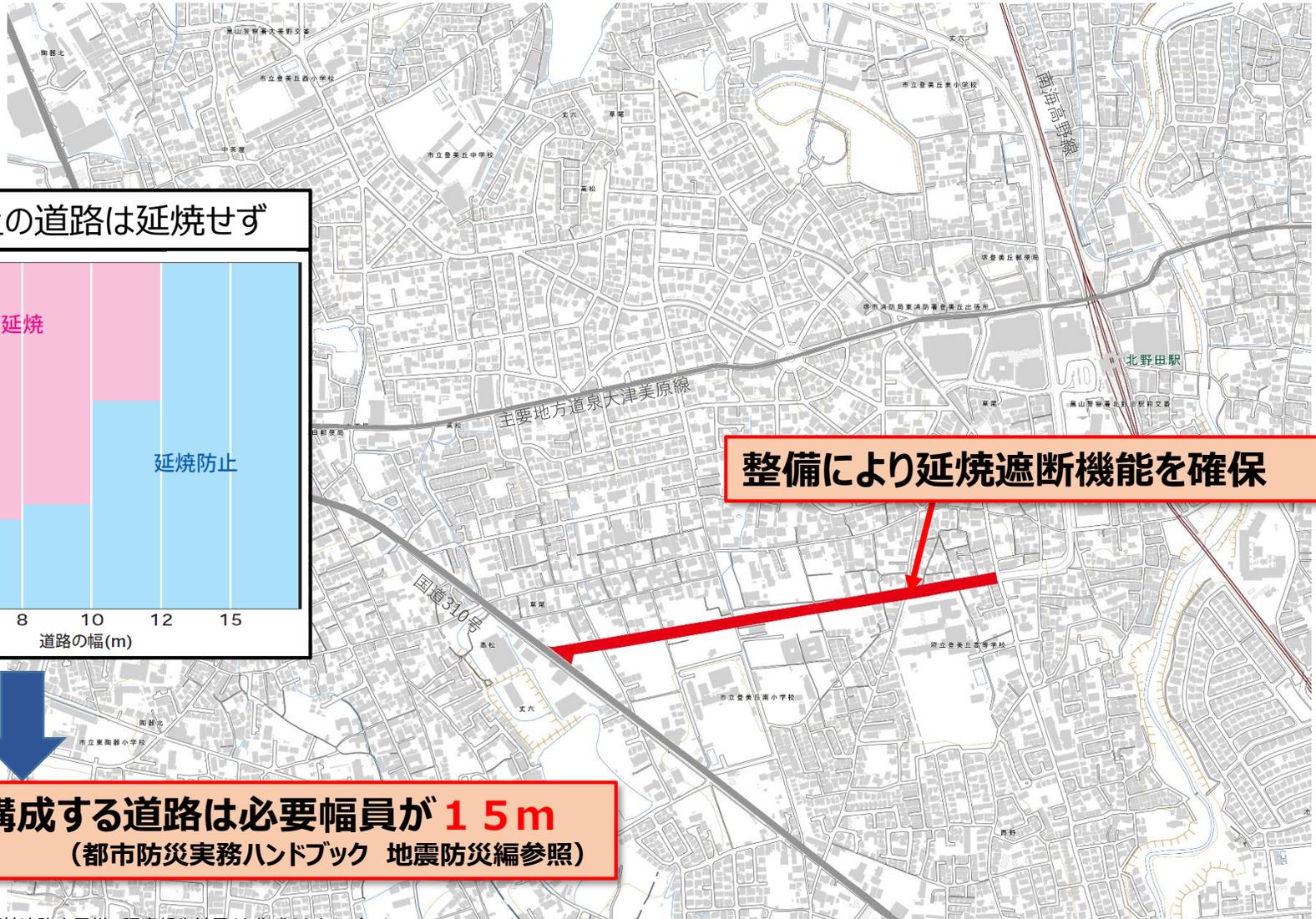
急行停車駅である北野田駅西側から国道310号へのアクセス向上



新たな道路空間を創出し、歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保



延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減



■ 事業効果

① 費用便益分析

- ・全体事業における費用便益比 8.6

② 交通の円滑化

- ・平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保
- ・北野田駅西側から国道310号へのアクセス向上

③ 安全性の向上

- ・生活道路への通過交通抑制による周辺通学路等の安全性向上
- ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保

④ 防災性の向上

- ・延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減
- ・避難路としての機能を有し、災害時の迅速な避難を支援



今後も事業継続し、早期の事業完了を目指す

再評価個票（その1）

事業名		都市計画道路 大阪河内長野線（八下地区）	
事業箇所		東区八下町地内	
再評価理由		事業着手後5年間を経過した時点で継続中の事業	
事業が長期間要している理由		用地取得に時間を要しているため	
事業概要	目的	都市計画道路大阪河内長野線は、本市の東部地域を南北に貫き、大阪市及び大阪狭山市に接続する重要な幹線道路である。本事業区間は、大阪河内長野線の堺市区間（計画路線5.6km）のうち大阪中央環状線との交差点から南に220mの区間であり、大型車の右折等により慢性的な渋滞が発生しており、かつ十分な歩行者空間が確保されていない。そのため、交差点改良と道路拡幅（右折レーン等）を行うことにより、渋滞の緩和や歩行者空間の確保などの交通環境の改善に寄与するため本事業を行うものである。	
	内容	延長L=220m、幅員W=35m 道路区分：第4種第1級、車線数：4車線（暫定）	
	事業費	全体事業費 約17.4億円 (内訳) 用地補償費 約11.0億円 工事費 約6.4億円	執行事業費 約3.3億円 用地補償費 約2.9億円 工事費 約0.3億円 (令和2年3月時点)
	維持管理費	約0.41百万円/年	
	上位計画	堺市マスタープラン「さかい未来・夢コンパス」（平成23年3月） 堺市都市計画マスタープラン（平成10年10月策定、平成24年12月改正） 堺市都市計画道路整備プログラム（平成28年6月）	
	関連事業	—	
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況
		事業着手年度 平成27年度 完成予定年度 令和2年度	事業着手年度 平成27年度 完成予定年度 令和7年度
	進捗状況 (令和2年3月)	—	用地 35.3% (面積ベース) 全体事業費 18.8% (執行額ベース)
	途中段階の整備効果 発現状況	用地取得に伴い、建築物等の撤去が完了した箇所において、延焼遮断効果が発揮されている。	
課題	用地取得に時間を要している。		

再評価個票（その2）

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	本路線の現道である大阪狭山線（現）は、本市の東部地域における南北方向の重要な幹線道路であるが、幅員が狭く、慢性的な渋滞が発生している。特に本事業区間においては、大阪中央環状線への右折車両等による慢性的な渋滞に加え、十分な歩行者空間が確保されていない。	
	地域の状況	本路線沿いには、大規模工場が多く、現況の狭い幅員にもかかわらず大型車の混入が多い。また、本路線から大阪中央環状線への右折車両により慢性的な渋滞が発生し、その解消が求められている。	
	市民ニーズ	歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の整備 大阪中央環状線野遠石原交差点における慢性的な渋滞の解消	
事業効果の定量的評価	費用便益分析	計画時の想定	現時点での状況（変更点）
		※計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。	○B/C=7.3（事業全体） 総便益 B=108億円 総費用 C= 15億円 ○B/C=12.7（残事業） 総便益 B=108億円 総費用 C= 9億円 ※評価時点 R2年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル（H30.2）」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局
	その他指標	—	渋滞損失時間の削減：19.7万人時間/年
事業効果の定性的評価	<ul style="list-style-type: none"> ○交通の円滑化 <ul style="list-style-type: none"> ・現道部の交通負荷の軽減により、大型車両の通行の円滑化 ○安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保 		
自然環境等への影響と対策	—		
その他特記すべき事項	—		

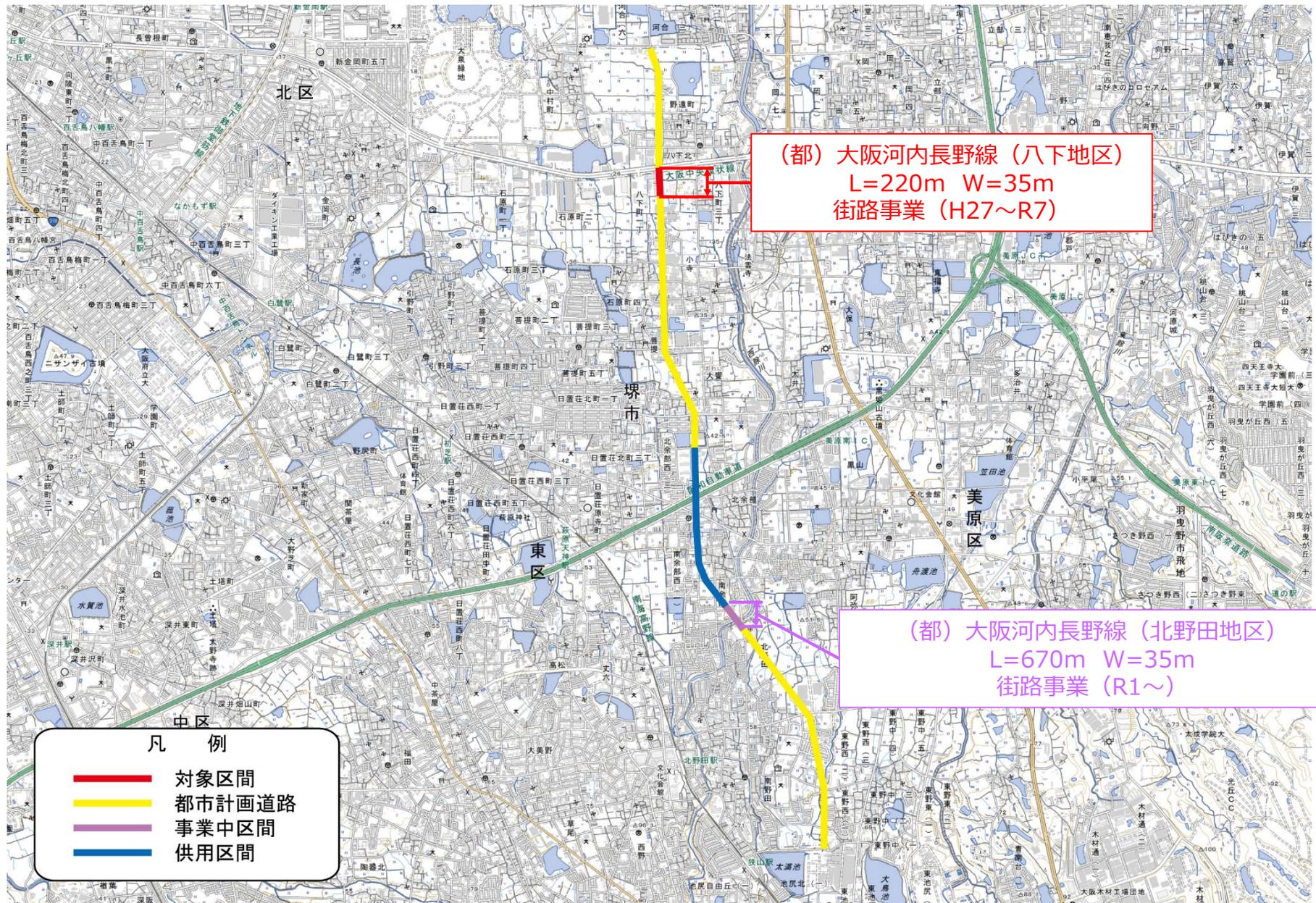
○都市計画道路 大阪河内長野線（八下地区）
【再評価】

令和3年1月6日
堺市建設局道路部

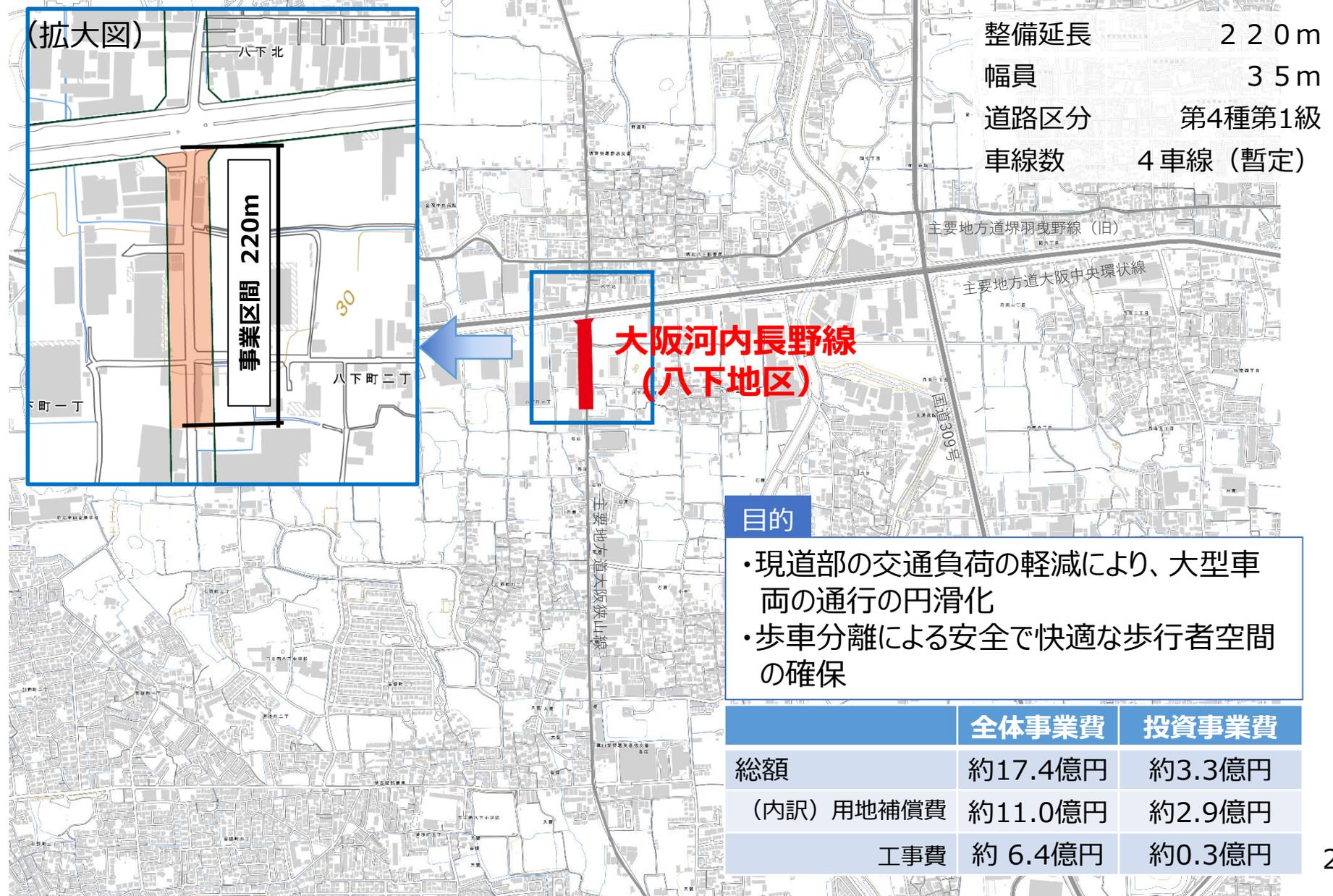
目次

- 事業概要
- 現地状況
- 計画標準断面図
- 計画平面図
- 事業効果
- まとめ

事業概要

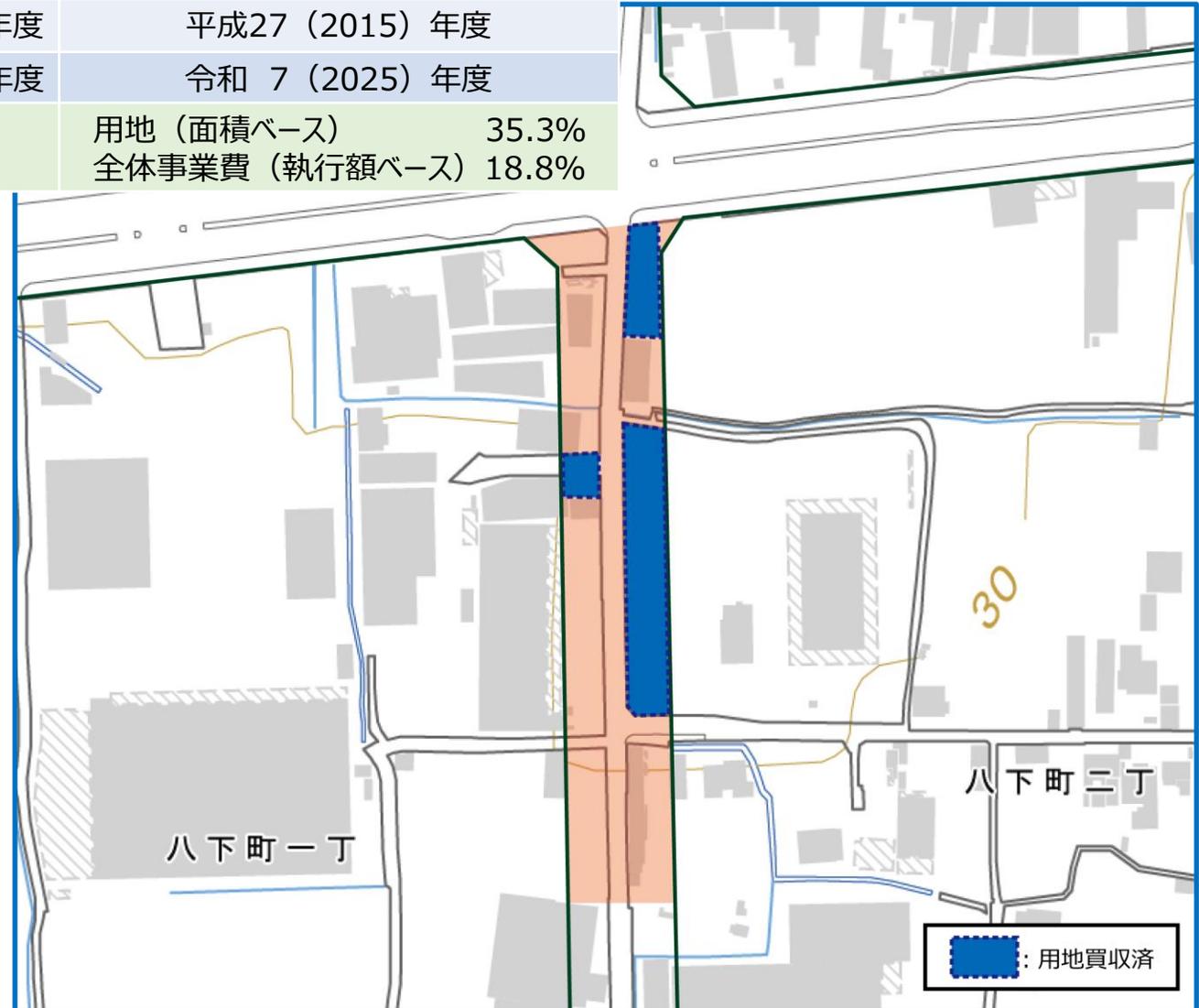


事業概要



事業の進捗

	計画時の想定	現時点での状況
都市計画決定	昭和45（1970）年8月17日	
事業着手年度	平成27（2015）年度	平成27（2015）年度
完成予定年度	令和 2（2020）年度	令和 7（2025）年度
進捗状況 (令和2年3月末)		用地（面積ベース） 35.3% 全体事業費（執行額ベース） 18.8%



現地状況

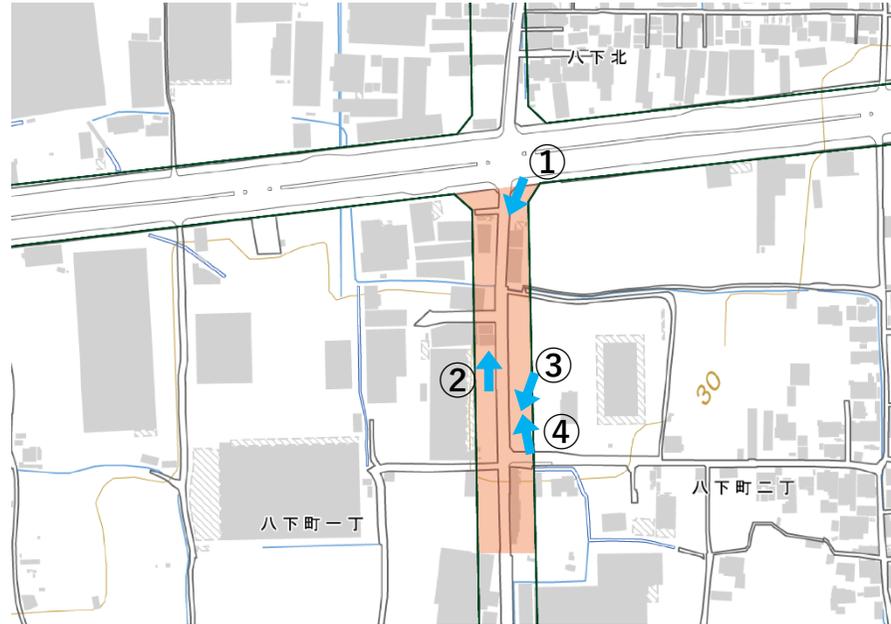
①



②



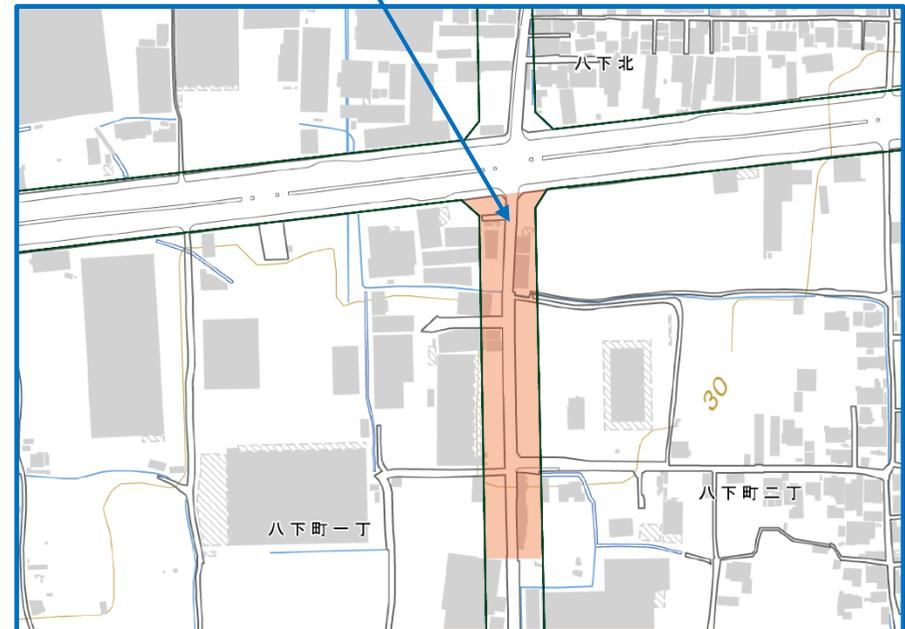
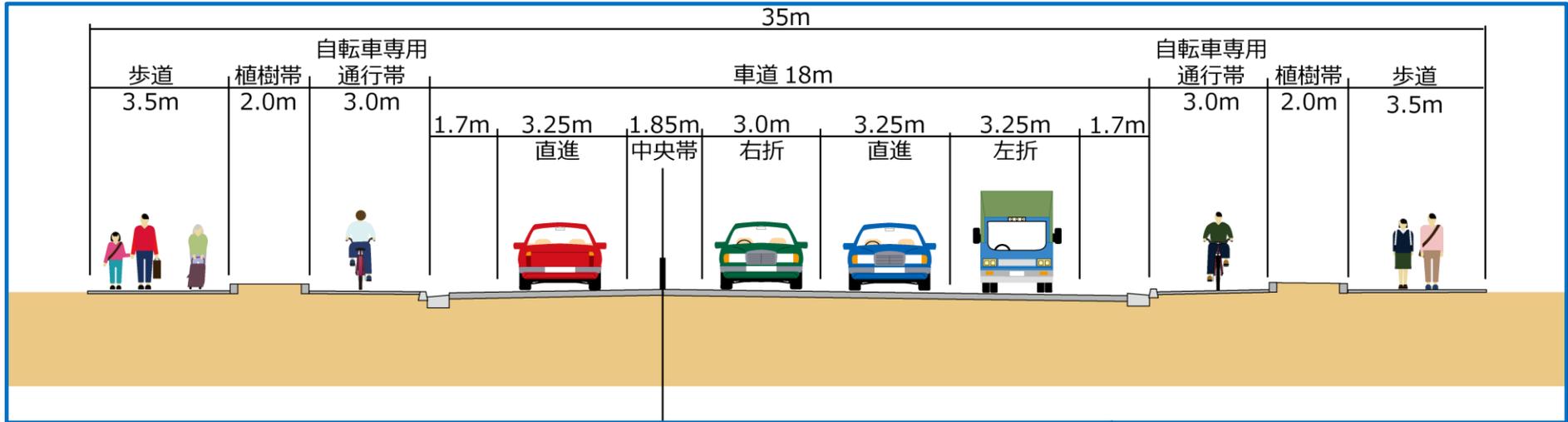
③



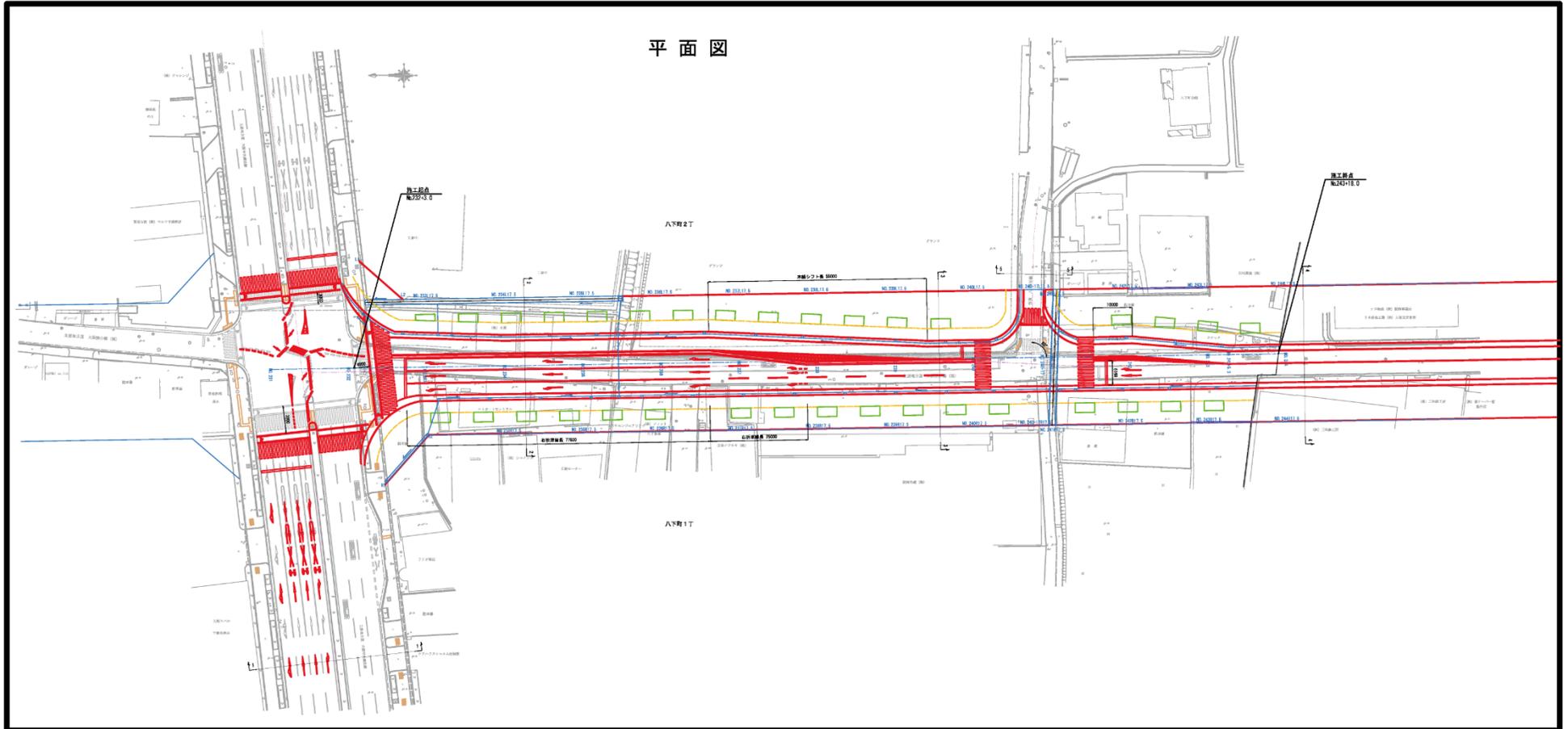
④



計画標準断面図



計画平面図



事業効果（費用便益比）

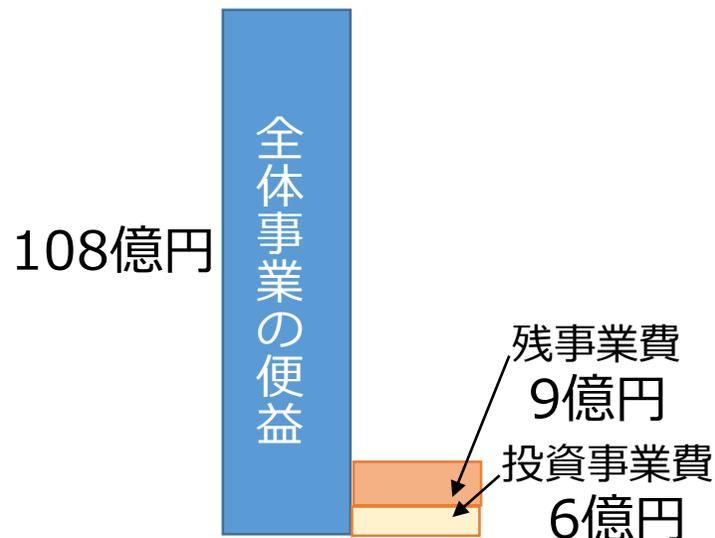
道路整備による

- 走行時間短縮
 - 走行経費減少
 - 交通事故減少
- 各効果を便益として金銭化

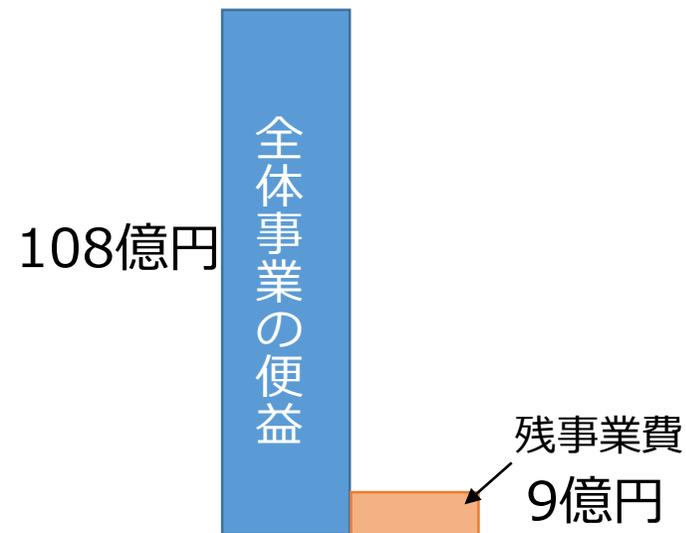
	全事業	執行済額	残事業
総便益（R2現在価値）	108億円	0円	108億円
総費用（R2現在価値）	15億円	6億円	9億円
費用便益比	7.3	0.0	12.7

※当該路線は部分供用区間がないため、全事業と残事業の総便益は同じとなる。

全事業評価の結果



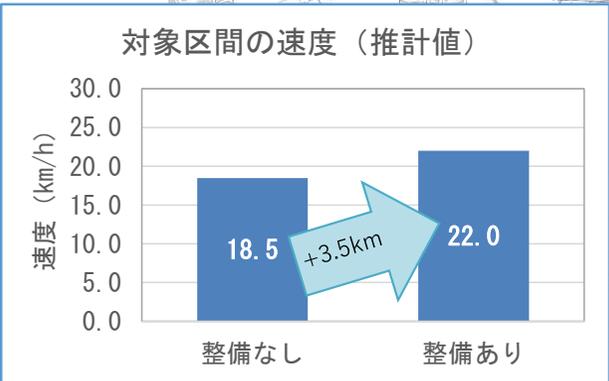
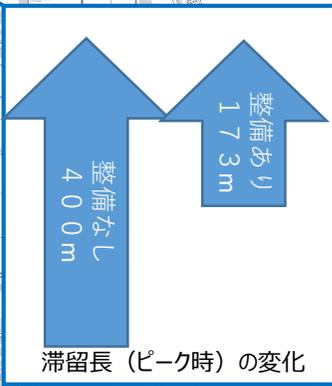
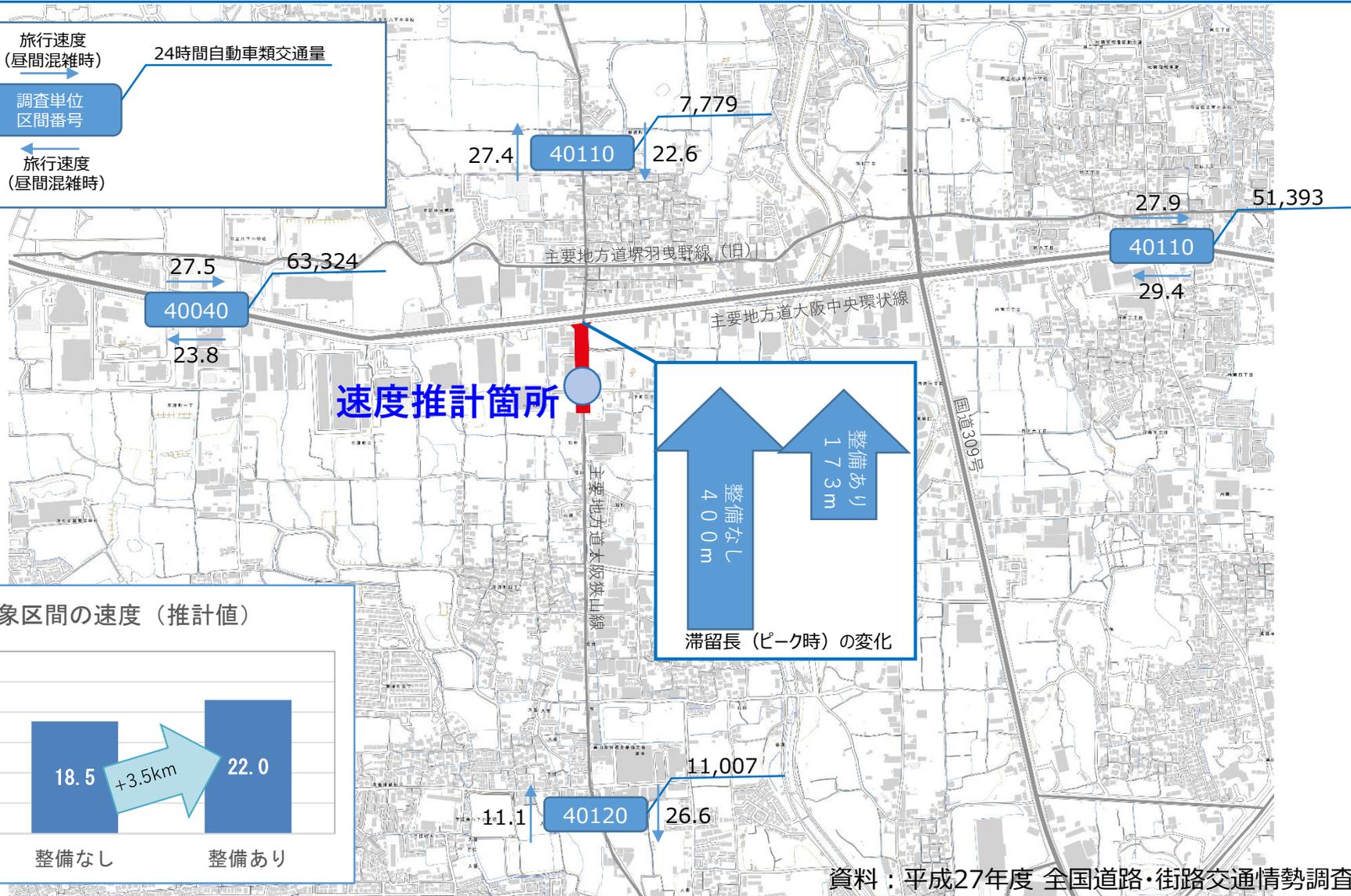
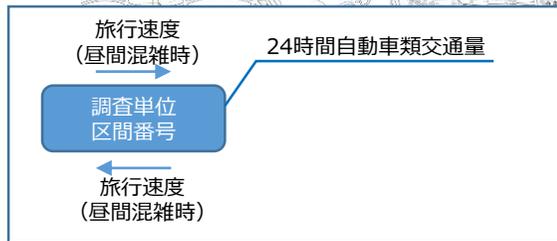
残事業評価の結果



※全体事業の便益（総便益）、残事業費（残事業の総費用）、投資事業費（全事業と残事業の総費用の差額）は「費用便益分析マニュアル」（平成30年2月国土交通省 道路局都市・地域整備局）に基づき算出した値

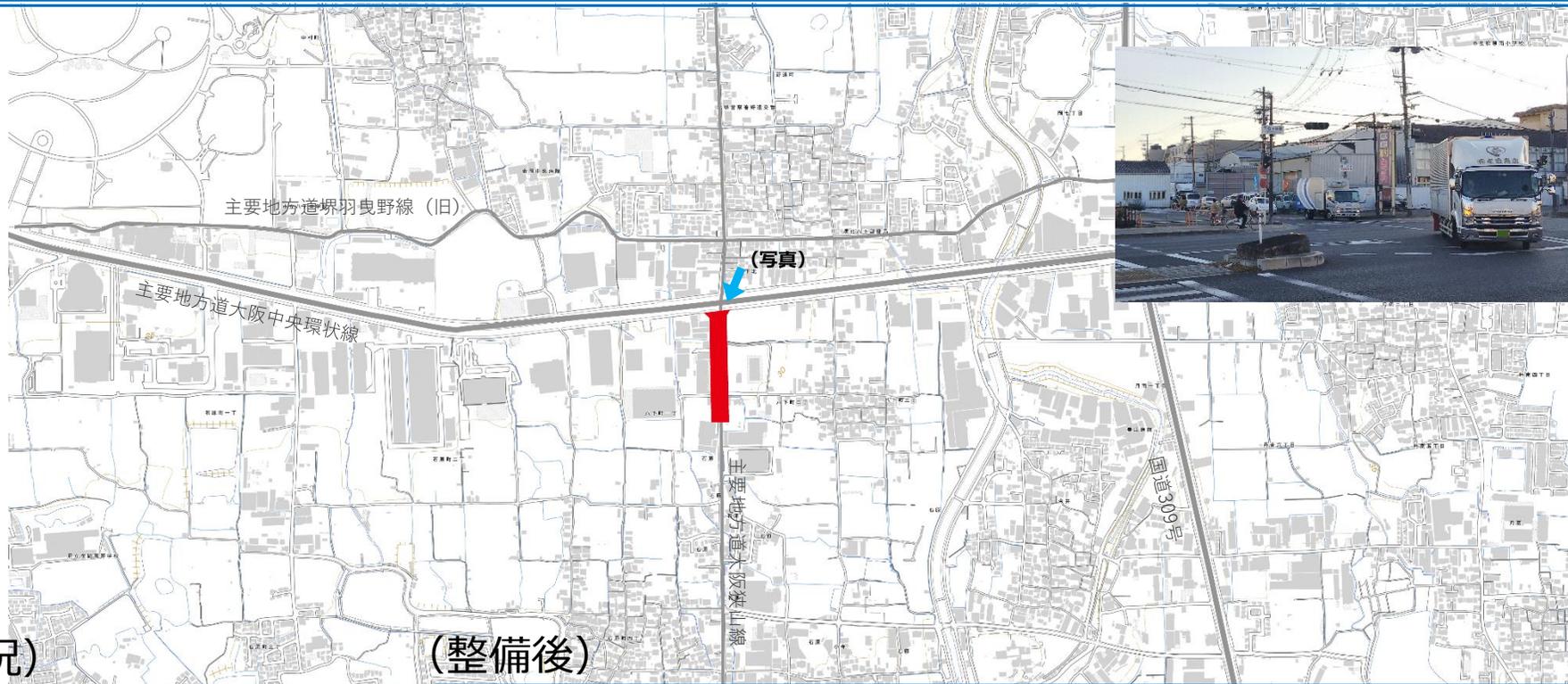
事業効果 (交通の円滑化)

現道部の交通負荷を軽減する。

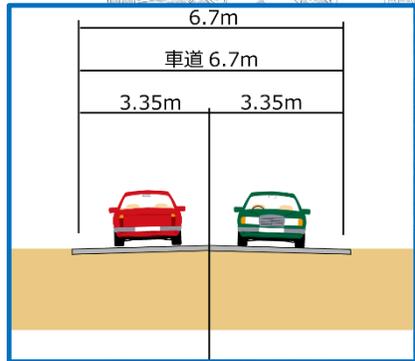


事業効果（交通の円滑化）

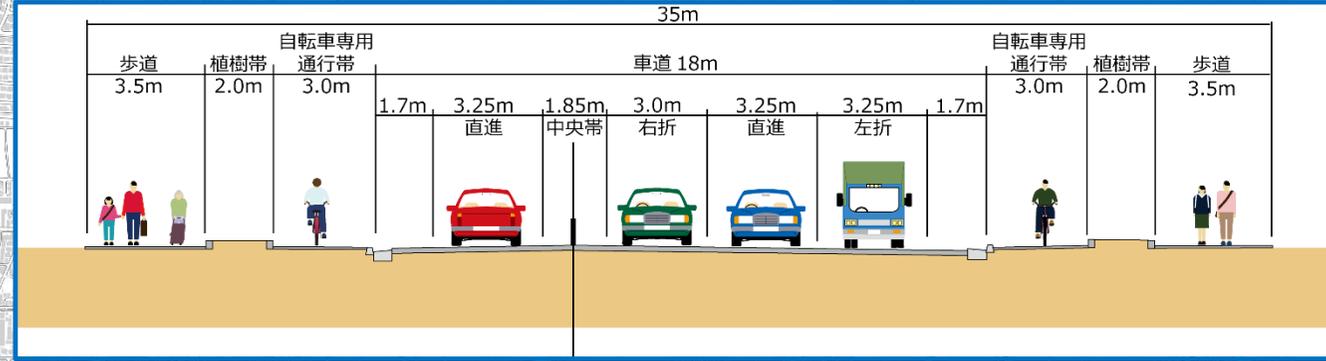
右左折交通や大型車混入による渋滞を緩和



(現況)

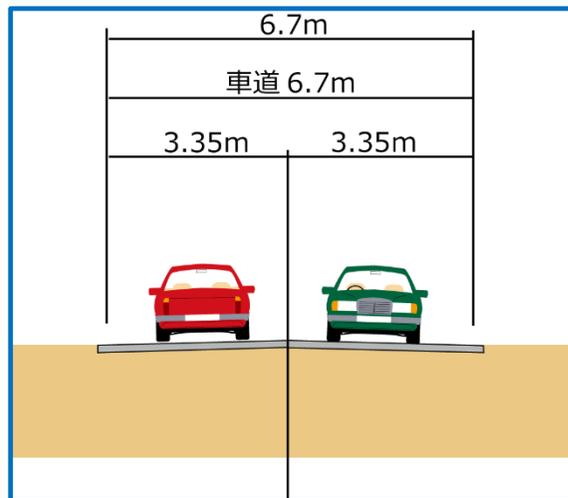


(整備後)

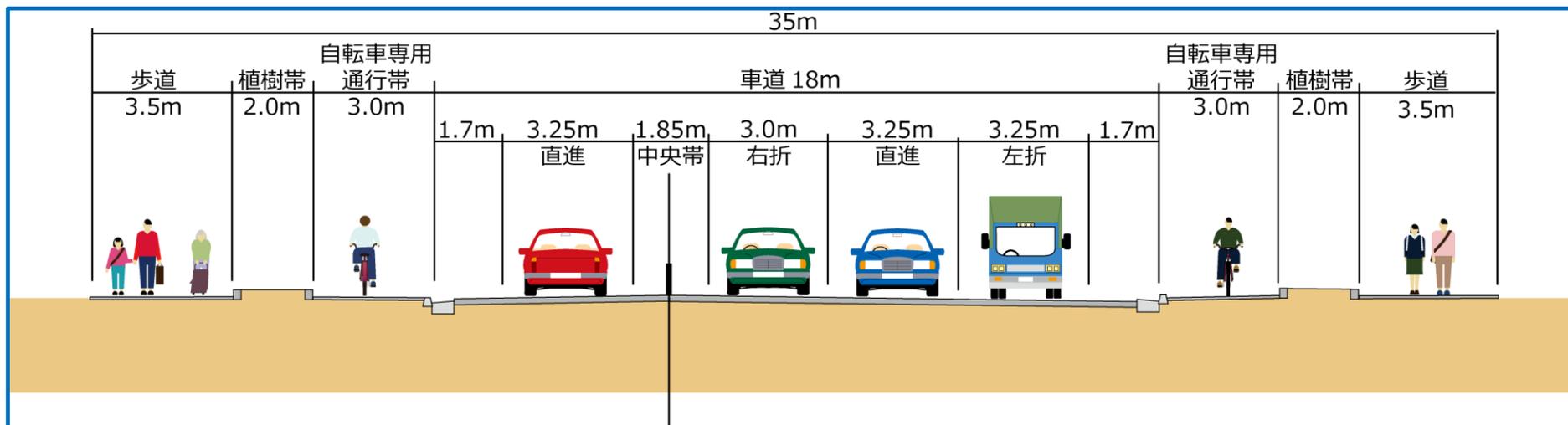


歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保

(現況)



(整備後)



■ 事業効果

① 費用便益分析

- ・全体事業における費用便益比 7.3

② 交通の円滑化

- ・現道部の交通負荷の軽減により、大型車両の通行の円滑化

③ 安全性の向上

- ・歩車分離による安全で快適な歩行者空間の確保



今後も事業継続し、R7年度の事業完了を目指す