

事前評価調査書

事業名	主要地方道大阪港八尾線 自歩道段差改善		
担当部署	都市整備部交通道路室交通対策施設整備グループ（連絡先 06 - 6944 - 9283）		
事業箇所	八尾市小阪合町外		
事業概要	目的	自歩道における段差・縦横断勾配の改善や視覚障がい者誘導ブロックを設置し、高齢者や身体障がい者をはじめ誰もが安全・安心・快適に通行できる歩行空間を確保する。	
	内容	道路延長 L = 1,000m 歩道幅員 W = 3.5m × 2（両側歩道） 整備延長 L = 2,000m(1,000 × 2 = 2,000m) 両側整備 整備内容（一般部）視覚障がい者誘導用ブロックの設置 （交差点部）福祉のまちづくり条例に適合するように歩道と車道の段差を5cmから2cmへ整備。	
	事業費	全体事業費：約 1.0億円 （内訳）調査費等約 0.02億円 工事費 約 0.98億円	
		【事業費の積算根拠】 建設単価 50千円/m（近傍の施工実績を参考）	【工事費の内訳】 本土工 約1.0億円
	事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】 所轄警察と工事着手に関して事前協議済。 【今後の事業費変動要因の予測】 所轄警察との詳細協議の結果次第では、施工時間を昼間から夜間に変更するなど、より安全な対策を講じるよう安全費の追加する可能性がある。	
	維持管理費	4.1百万円/年・km（国土交通省 費用便益マニュアル）	
	関連事業		
上位計画等の位置づけ	「大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版(H17.3)」 「大阪府歩道整備計画（案）H14.12」 近鉄八尾駅・河内山本駅周辺地区交通バリアフリー基本構想で特定経路に位置付け。		
優先度	大阪府歩道整備計画（案）の「バリアフリー化の推進」に向けた取り組みとして、「駅を中心とした重点整備地区における特定経路の整備」方針に基づき、優先的に整備する必要がある。		
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果	平成21年度：設計・工事着手 平成23年度：工事施工 平成22年度：工事施工 平成24年度：工事完成 事業実施済区間より部分効果発揮	
	完成予定年	平成24年度	

事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況	<p>当該道路状況</p> <p>当該路線は、八尾市の中心的市街地形成地域内に位置しており、小中学校、病院等の公共施設が集積していることから、歩行者・自転車交通量が多い。しかし、歩道の段差が大きいことや視覚障がい者誘導ブロックが整備されていないため、身体障がい者が円滑に通行できない状況。</p> <p>交通センサスデータ</p> <p>自動車交通量：12,741台/12h（H17年） 自転車交通量：2,099台/日（H17年） 歩行者交通量：330人/日（H17年）</p> <p>交通事故発生状況</p> <p>H14～H18(5年間)：145件</p> <p>参考として、平成16年度の道路局所管補助事務提要における「特定交通安全施設等整備事業採択基準」の一部を記載する。</p> <p>歩道整備事業採択基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の歩道整備前の車道部（路肩を含む。）幅員が原則として5.5m（一方通行の道路にあっては3.5m）以上あること。 当該区間の12時間自動車交通量が1,000台（通学路にあっては500台）以上あること。ただし、1日の歩行者交通量が500人を超える場合はこの限りではない。 当該区間の1日の歩行者交通量が100人（通学路にあっては学童、園児が40人）以上あること。 原則として整備後の歩道の有効幅員が2.0m以上あること。 当該区間の歩道整備後の車道幅員が原則として5.5m（一方通行の道路にあっては3.5m）以上確保できること。
	地元等の協力体制	<p>地元市等から早期整備要望がなされている。</p>

	事業効果の分析	具体的な便益内容	備 考
		費用便益分析	<p>・ B / C =</p> <p>便益総額 B =</p> <p>総費用 C =</p>
	その他の指標 (代替指標)		
	定性的分析	<p><安全・安心> 歩行者等の移動の円滑化(バリアフリー化の推進)・安全性の向上 通学路であり、児童の安全に寄与する。</p> <p><活力> 誰もが安心して社会参加できる生活空間の形成(バリアフリー化の推進・歩行者交通等の利便性向上)</p> <p><快適性> 交通便利性の向上</p>	

自然環境等への影響と対策	現道を活用した事業であり、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。
代替案との比較検討	歩行者等の安全確保と移動の円滑化のため、歩道の段差改善が最適と考えられる。また、当該事業区間は、主要な施設を結ぶ最短の経路であり、歩行者等の安全確保と移動の円滑化のため、本ルートにおける自歩道設置が最適と考えられる。
その他特記すべき事項	

評価結果

「事業実施は妥当」

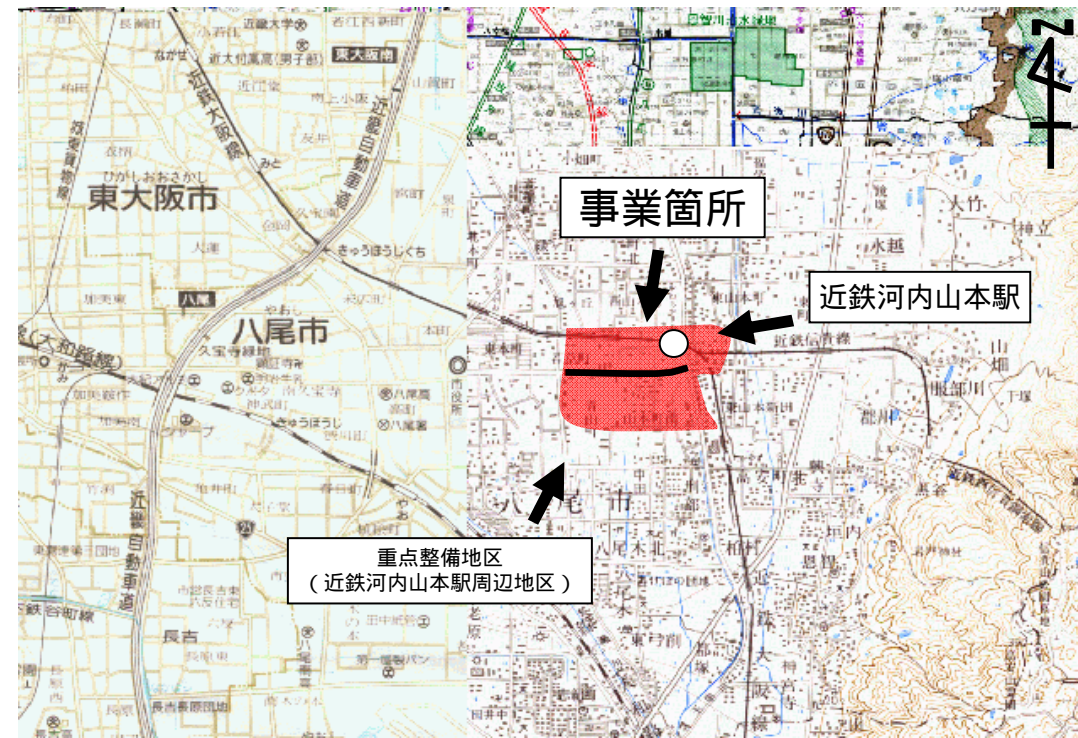
当該路線は、八尾市の中心的市街地形成地域内に位置しており、小中学校、病院等の公共施設が集積していることから、歩行者・自転車交通量が多い。

しかし、歩道の段差が大きいことや視覚障がい者誘導ブロックが整備されていないため、身体障がい者が円滑に通行できない状況であることから、自歩道の切り下げ部における段差・縦横断勾配の改善や視覚障がい者誘導ブロックを設置することによって、高齢者や身体障がい者をはじめ誰もが安全・安心・快適に通行できる歩行空間が確保される。

よって、「事業実施」とする。

大阪港八尾線(自歩道段差改善)事業概要図

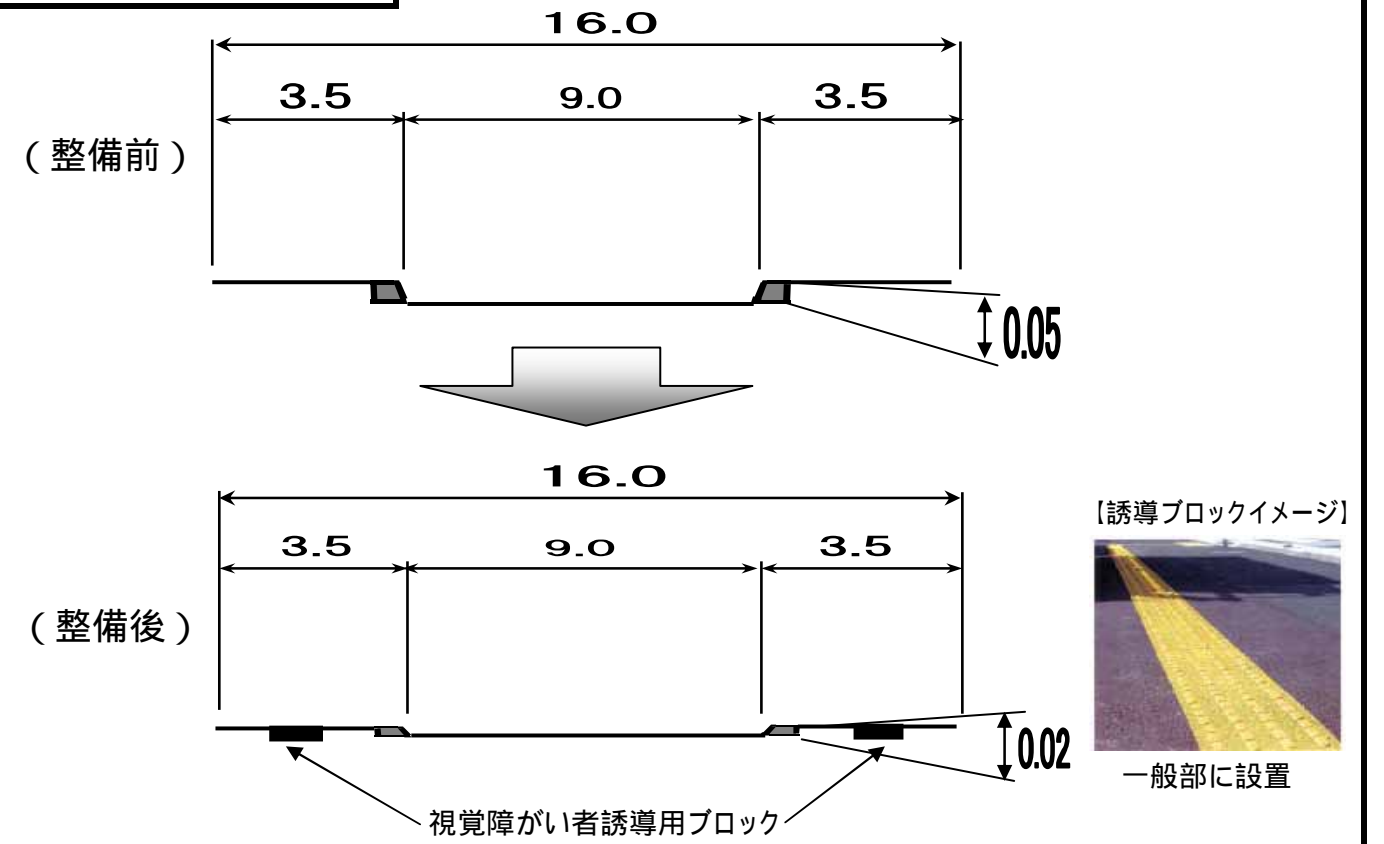
事業箇所図



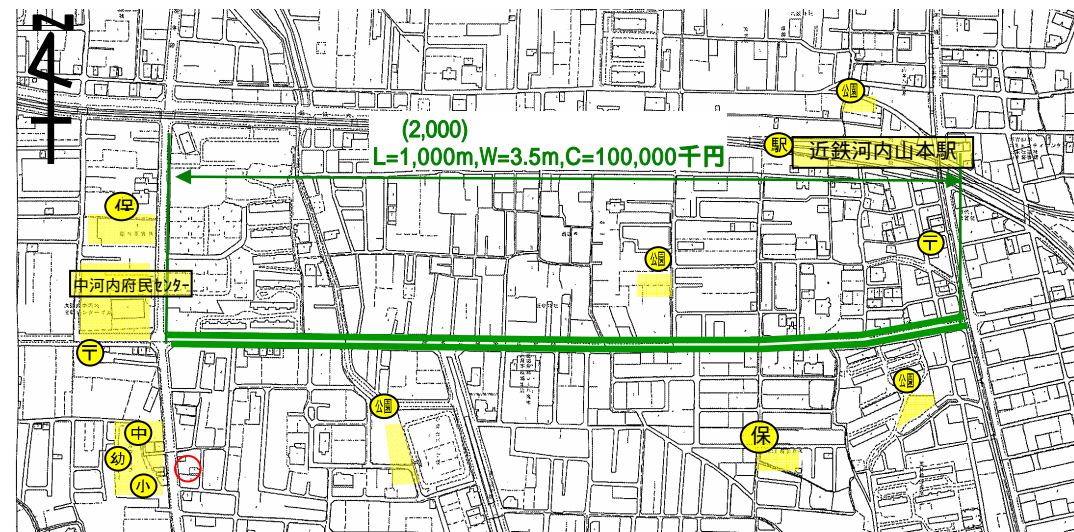
八尾市交通バリアフリー基本構想: http://www.city.yao.osaka.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC020000&WIT_oid=cityv2::Contents:9117

標準断面図

(交差点部)



平面図



現況写真



横断歩道部に5cmの段差があり、車いすの利用者が安全・安心に通行できない状況。