

## 令和4年度 再々評価点検表（内部評価）

### 1 事業概要

事業名	主要地方道 西京高槻線 道路改良事業	
担当部署	都市整備部 道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9276）	
事業箇所	高槻市萩之庄～梶原	
再々評価理由	再評価実施後5年を経過した時点で継続中	
事業目的	<p>本路線は、京都市西京区と大阪府高槻市を結ぶ府県間道路である。</p> <p>本事業区間は、車両の対面通行が困難な幅員の区間が多い狭隘な道路であり、さらに、視距が悪いため、歩行者や車両の通行は、危険な状況にある。このため、本事業を行うことにより、歩車分離された本事業区間に交通の転換を図り、安全で円滑な交通を確保するものである。なお、府道伏見柳谷高槻線（高槻東道路）以西については、平成31年3月に供用しており、残る府道伏見柳谷高槻線（高槻東道路）以東を整備しているところである。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：約 1.2km</p> <p>（現況）道路幅員：5.0m</p> <p>車道：1車線〔5.0m×1〕</p> <p>歩道：なし</p> <p>（計画）道路幅員：10.5m</p> <p>車道：2車線〔3.0m×2〕</p> <p>自転車歩行者道：片側〔3.5m〕</p>	
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	<p>全体事業費：約 12.2 億円（約 9.6 億円）〔国：6.7 億円、府：5.5 億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約 0.8 億円（約 0.3 億円）</p> <p>用地費 約 8.1 億円（約 7.0 億円）</p> <p>工事費 約 3.3 億円（約 2.3 億円）</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <p>道路築造工 約 3.3 億円（約 2.3 億円）</p>
事業費の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地補償費の精査による用地費の増加</li> <li>・路床盛土工における地盤改良工の追加による調査費及び工事費の増加</li> </ul>	
維持管理費	約 400 万円／年（道路部：32 万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出））	

### 2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H19	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<p>・当該地域周辺の道路状況現道は、車両の対面通行が困難な幅員 5.5m 未満の区間の多い狭隘な道路であり、部分的に待避所が整備されているが、見通しが悪く対面通行には危険である。また、高等学校への通学に当該路線を利用する学生も多い。</p> <p>【交通事故発生状況】 H13～H17（5 か年間） ：11 件 （うち死亡事故：0 件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H17 道路交通センサス 自動車交通量 ：4,311 台/24H 自転車交通量 ：842 台/12H 歩行者交通量 ：15 人/12H</p>	<p>【交通事故発生状況】 H24～H28（5 か年間） ：8 件 （うち死亡事故：0 件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情勢調査 自動車交通量 ：2,346 台/24H 自転車交通量 ：1,065 台/12H 歩行者交通量 ：83 人/12H</p>	<p>【交通事故発生状況】 H29～R3（5 か年間） ：13 件 （うち死亡事故：0 件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情勢調査 自動車交通量 ：2,346 台/24H 自転車交通量 ：1,065 台/12H 歩行者交通量 ：83 人/12H</p>	<p>・大きな変動なし</p>
地元の 協力体制等	地元市から早期整備の要望がある。			
事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標>	事前評価時点 H19	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
	交通安全事業における費用便益分析手法は確立されていない。			

	計画時点 H19	再評価時点 H29	再々評価時点 R4	変動要因の分析
事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両の走行性の向上により安全が確保される。</li> <li>車両と歩行者等の通行を分離することで、歩行者等の安全が確保される。</li> <li>周辺小学校の通学路であり、児童の安全確保に寄与する。</li> <li>幅員狭隘区間の解消により、緊急車両の進入路が確保される。</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両の走行性の向上により、快適性が向上する。</li> <li>十分な幅員が確保された歩道（自転車歩行車道）の整備により快適性が向上する。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者</li> <li>地域住民</li> </ul>			
事業の進捗状況 <経過> ① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度	①平成 19 年度 ②平成 20 年度 ③平成 26 年度	①平成 19 年度 ②平成 20 年度 ③平成 32 年度	①平成 19 年度 ②平成 20 年度 ③令和 9 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地交渉の難航</li> <li>近接して施工する NEXCO 西日本の新名神高速道路事業との調整により 7 年の遅れが生じた。</li> </ul>
<進捗状況>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体 76% (7.3 億円/9.6 億円)</li> <li>調査費等 77% (0.2 億円/0.3 億円)</li> <li>用地 86% (5.7 億円/7.0 億円)</li> <li>工事 62% (1.4 億円/2.3 億円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体 79% (9.7 億円/12.2 億円)</li> <li>調査費等 74% (0.6 億円/0.8 億円)</li> <li>用地 81% (6.5 億円/8.1 億円)</li> <li>工事 80% (2.6 億円/3.3 億円)</li> </ul>	
事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業区間において、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はない。</li> <li>幅員狭隘区間の解消により、緊急車両の進入路が確保される。</li> </ul>			

### 3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地交渉の難航や近接して施工する NEXCO 西日本の新名神高速道路事業との調整等により、再評価時点（平成 29 年度）の計画により 7 年の遅れが生じているが、引き続き交渉を継続して事業進捗を図る。</li> </ul>
--------------	--

### 4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の進捗率が高く、主要構造物にも着手済みであることから代替案立案等の可能性は極めて低い。</li> </ul>
---------------------	---

### 5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺は市街地が形成されており、本事業による新たな自然環境に与える影響が少ない。</li> </ul>
再評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府都市整備中期計画（R3.3 改訂）</li> </ul>
その他特記事項	—

### 6 評価結果

評価結果	<p>○事業継続</p> <p>&lt;判断の理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業区間において、整備を実施することで歩行者等の安全確保を図ることができる。</li> <li>幅員狭隘区間の解消により、緊急車両の進入路が確保される。</li> </ul> <p>以上の理由から、事業を継続する。</p>
------	---

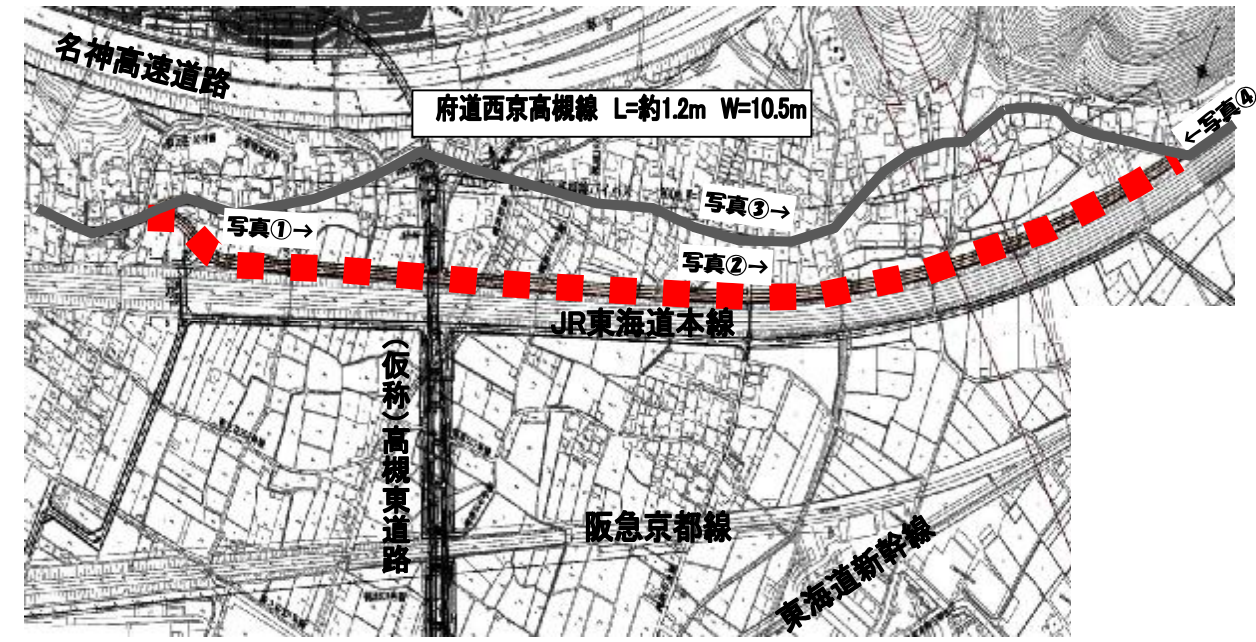


令和4年度 再々評価 (主要地方道西京高槻線 道路改良事業)

事業箇所図



平面図



現況写真



標準断面図

[単位: m]

