

再評価調査書

事業名	主要地方道(旧)大阪中央環状線 交差点改良				
担当部署	都市整備部交通道路室道路環境課交通安全施設グループ (連絡先 06 - 6944 - 9283)				
事業箇所	豊中市赤阪				
再評価理由	総事業費の大幅な変更(事業費3割超え)				
事業概要	目的	交差点部において、右折待ち車両が直進車両の妨げになり慢性的な渋滞及び追突等の事故の原因となっている。このため右折レーンを設置し、交差点付近の円滑な交通を確保することにより、渋滞緩和並びに事故削減を図ることを目的とする事業である。			
	内容	事業延長 44m 100m 道路幅員 11.0 18.0m 右折レーン 1箇所(東行き) 片側歩道拡幅			
	事業費	全体事業費: 約 4.1 億円(約 1.3 億円) うち投資済事業費: 約 1.9 億円 (内訳)調査費等約 0.1 億円(約 0.1 億円) (内訳)調査費等約 0.1 億円 用地費 約 3.7 億円(約 1.0 億円) 用地費 約 1.8 億円 工事費 約 0.3 億円(約 0.2 億円) 工事費 約 0 億円			
	( )内の数値は計画時点のもの	【事業費の変更理由】 当初は、早期に渋滞緩和効果を発現させるという、するっと交差点对策の目的から、最小限の延長で右折レーンを計画していたが、現地調査及び警察協議の結果、渋滞のピーク時にも対応できる抜本的な交差点改良計画への変更を行うことになった。変更案をもって地元地権者に図ったところ、協力が得られたため、今回事業変更を行うこととし、それに伴い費用が増大した。	【工事費の内訳】 本体内 約 0.3 億円 (約 0.2 億円)		
	事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】 地元自治会や警察と工事着手について協議済 【再評価時に予測した事業費変動要因の状況】 工事施工協議の結果、安全対策に関する費用が増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)			
	上位計画	するっと交差点(平成 15 年 3 月) 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]			
	関連事業				
	事業の進捗状況	経過	事前評価時点(H17)	再評価時点(H21)	分析
		事業採択年度	H18	H18	地権者との用地交渉に予想以上の日数を要したため。
事業着工年度		H18	H18		
完成予定年度		H20	H22		
進捗状況		用地: 30% <187 m <sup>2</sup> /627 m <sup>2</sup> > 工事: 0%			
今後の事業進捗の見通し	全地権者に対して、用地取得の交渉を進めており、平成 22 年 3 月には用地買収が完了する見込みである。 平成 22 年度から工事に着手し、同年度の完成を目指す。				

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	事前評価時点	再評価時点	分析
		<p>・当該地域周辺の道路状況 当該事業箇所には右折レーンがないため、右折待ち車両が1台でも発生することにより直進車両の妨げとなり慢性的な渋滞が発生している。また、それに起因する追突・右左折事故が多発している。</p> <p>交通センサデータ (平成 11 年) 自動車交通量: 12,505 台/12h 自転車交通量: 1,268 台/日 歩行者交通量: 952 人/日</p> <p>交通事故発生状況 H11~H15(5ヶ年間): 71 件 (うち死亡事故: 0 件)</p>	<p>同左</p> <p>交通センサデータ (平成 17 年) 自動車交通量: 10,187 台/12h 自転車交通量: 857 台/日 歩行者交通量: 389 人/日</p> <p>交通事故発生状況 H14~H18(5ヶ年間): 48 件 (うち死亡事故: 0 件)</p> <p>するっと交差点对策調査表 最大渋滞長 朝(7-9時)東行き 135m 昼(13-15時)東行き 130m</p>	<p>交通量は減少しているが、未だ渋滞は解消されていないため、事業は必要である。</p> <p>依然として交通事故件数は多く、事業は必要。</p> <p>歩道整備計画評価基準 ・自動車交通量 1000 台以上/12h ・歩行者交通量 500 人以上/日 ・小中学校から 500m 以内</p>
	地元等の協力体制	地元市等から早期整備要望がなされている。	同左	

		事前評価時点での状況		再評価時点での状況（変更点）	分析
			備 考		
事業効果の分析	費用便益分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C =</li> <li>  便益総額</li> <li>  B =</li> <li>  総費用</li> <li>  C =</li> </ul>	交通安全事業における費用便益分析手法は確立できていない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ B / C =</li> <li>  便益総額</li> <li>  B =</li> <li>  総費用</li> <li>  C =</li> </ul>	交通安全事業における費用便益分析手法は確立できていない。
	その他の指標（代替指標）		交通の円滑化・安全確保のため右折レーン設置を適用する。		
	定性的分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;安全・安心&gt;</li> <li>  右折レーンの設置による事故防止(交通事故の削減)</li> <li>  歩行者等の安全確保</li> <li>&lt;活力&gt;</li> <li>  渋滞解消による物流の効率化</li> <li>&lt;快適性&gt;</li> <li>  通行性の向上に伴う渋滞緩和</li> <li>  渋滞緩和に伴い、大気汚染、騒音など地域環境の改善</li> <li>  交通利便性の向上</li> </ul>			同左
自然環境等への影響と対策	交差点改良のため一部用地確保を行うが、周辺は市街地が形成されており、本事業において新たに自然環境に影響をあたえることはない。			同左	
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>(将来の都市計画事業に合わせた買収の必要性)</li> <li>・本路線は幅員 18mの都市計画道路として、都市計画決定されている。</li> <li>・本事業では、暫定整備として幅員 16mで整備することも可能であるが、将来計画のある土地を 2m程度残して用地補償を行うことは地権者の了解が得られないだけでなく、生活再建後の建物を再度補償する必要が生じるため、残用地の程度や地権者の意向等を総合的に勘案し、都市計画幅員に合わせて用地を買収し整備する。</li> </ul>			同左	
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	<b>【府の対応方針】事業実施（内部評価）</b> 右折レーンの設置による事故防止(交通事故の削減) 歩車分離を図ることにより、歩行者・自転車等の安全を確保。 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) 交通利便性の向上			(前回評価に対する具体的な取組み)  当初は、早期に渋滞緩和効果を発現させるという、するっと交差点対策の目的から、最小限の延長で右折レーンを計画していたが、現地調査及び警察協議の結果、渋滞のピーク時にも対応できる抜本的な交差点改良計画への変更を行うことになった。	

# 主要地方道 (旧)大阪中央環状線(交差点改良)事業概要図

