

再評価調査

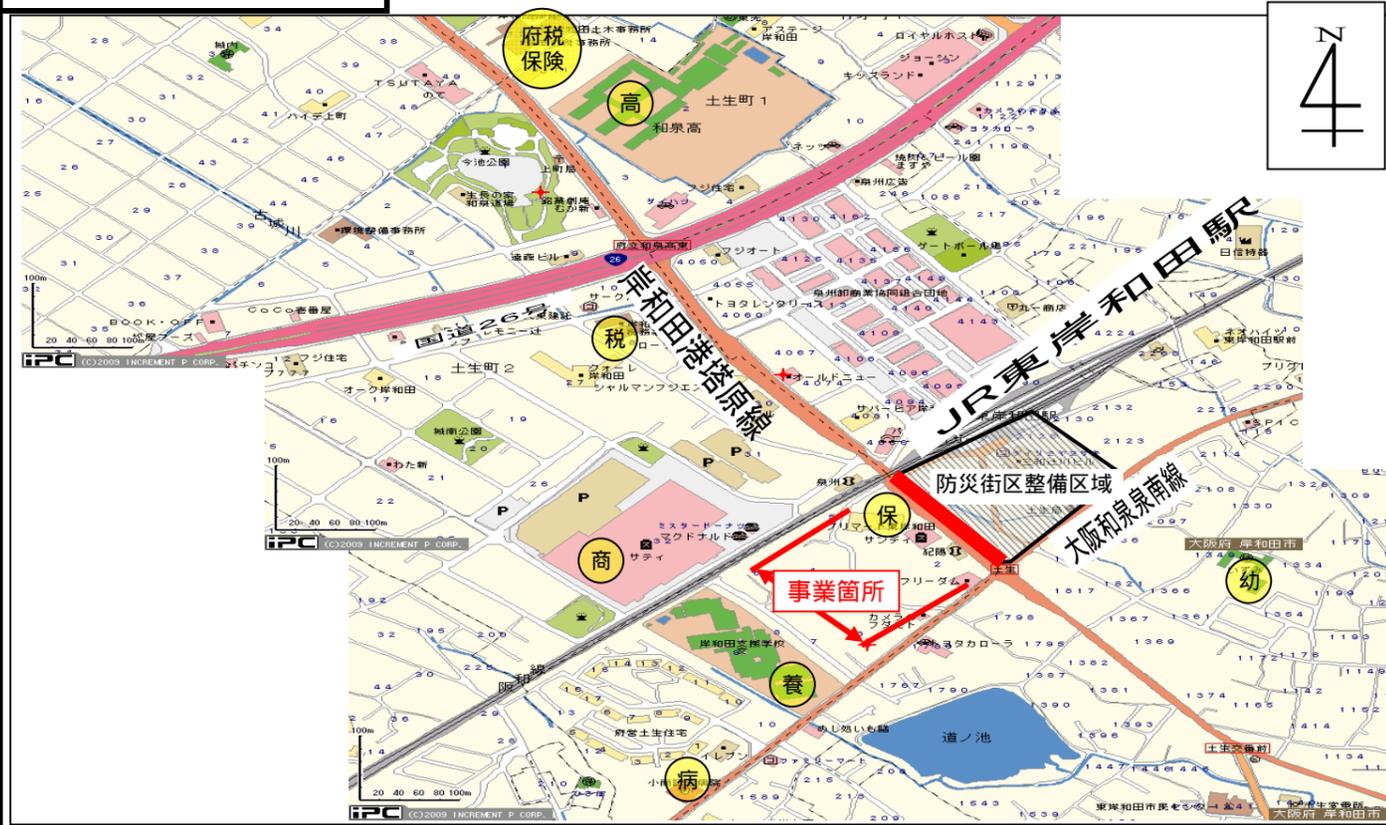
事業名	主要地方道 岸和田港塔原線歩道整備事業			
担当部署	都市整備部交通道路室道路環境課交通安全施設グループ(連絡先 06-6944-9283)			
事業箇所	大阪府岸和田市土生町地内			
再評価理由	総事業費の大幅な変更(事業費3割超え)			
事業概要	目的	本地区は、市の中北部に位置する JR 阪和線東岸和田駅に近接し、商業施設、養護学校などの教育施設、市民センターなどの公共施設とも隣接しており、歩行者や自動車交通量が集中する地区である。当該区間の歩道整備を図ることにより、平成 19 年 2 月に事業認可を受けた東岸和田防災街区整備事業や、平成 14 年度から事業実施中の JR 阪和線東岸和田駅単独立体交差事業と併せて、渋滞解消、交通事故防止、駅を中心とした歩行空間のネットワーク形成による歩行者の安全確保を図るものである。		
	内容	事業延長 180m 道路幅員 20.6 27.0m 歩道設置片側 両側		
	事業費	全体事業費：約 3.1 億円(約 2.3 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 2.7 億円(約 1.8 億円) 用地費 約 1.8 億円 工事費 約 0.3 億円(約 0.4 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】 事業着手前は外観上から家屋を識別し、過去の実績等から算定していた。その後、各家屋への立入り物件調査等を実施し、「公共用地の取得に伴う損失補償基準」をもとに算定した結果、駅に近接していたこともあり、借家人補償や営業売上に基づく営業補償等について、当初の想定を上回る事となった。	【工事費の内訳】 本体内 約 0.3 億円 (約 0.4 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 【事前評価時に予測した事業費変動要因の状況】 物件の補償算定調査の結果、補償費(借家補償・営業補償等)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	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	JR 阪和線東岸和田駅単独立体交差事業(H27 年以降完成予定で調整中) 東岸和田防災街区整備事業(H22 完成予定)			
事業の進捗状況	経過	事前評価時点(H18)	再評価時点(H21)	分析
	事業採択年度	H19	H19	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	H19	H19	
	完成予定年度	H21	H22	
進捗状況		用地：64% <476 m ² /746 m ² > 工事：0%	残 270 m ² /746 m ²	
今後の事業進捗の見通し	残る全地権者に対して、用地取得の交渉を進めており、平成 21 年度には残り 4 件の用地買収が完了する見込みである。工事は、平成 21 年度より着手し、防災街区事業と併せて平成 22 年度末完成を目指す。			

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 本地区は、市の中北部に位置する JR 阪和線東岸和田駅に隣接し、商業施設、養護学校などの教育施設、市民センターなどの公共施設とも隣接しており、歩行者や自動車交通量が集中する地区である。</p> <p>交通センサスデータ (平成 11 年) 自動車交通量：15,892 台/12h 自転車交通量：861 台/日 歩行者交通量：544 人/日</p> <p>交通事故発生状況 H12～H16(5ヶ年間)：48 件 (うち死亡事故：1 件)</p>	同左	<p>自動車交通量は減少しているが、自転車交通量と歩行者交通量が増加しており、早急に整備を進め、安全対策を講じる必要がある。</p> <p>いまだ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 ・自転車交通量 500 人以上/日 ・小中学校から 500m 以内 ・通学路に指定されている ・病院から 500m 以内 ・鉄道駅から 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"> ・ B / C = 便益総額 B = 総費用 C = 	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"> ・ B / C = 便益総額 B = 総費用 C = 	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）				
	定性的分析	<ul style="list-style-type: none"> <安全・安心> 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する。 <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） <快適性> 交通利便性の向上 		同左	
自然環境等への影響と対策	歩道の設置のため一部用地確保を行うが、新たに自然環境に影響を与えることはない。			同左	
その他特記すべき事項	東岸和田防災街区整備事業（平成 19 年 2 月事業認可）の JR 阪和線東岸和田駅単独立体交差事業（平成 14 年度から事業実施中）と併せて、渋滞解消、交通事故防止、駅を中心とした歩行空間のネットワーク形成による歩行者の安全確保を図る。			東岸和田防災街区整備事業は H22 完成予定。JR 阪和線東岸和田駅単独立体交差事業は完成が H27 以降となる見込み。 立体交差事業の完成までは、踏切り交差部の車道は暫定 2 車線とし、完成後は 4 車線及び右折レーンとして供用する予定。	
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	【府の対応方針】事業実施 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する。 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）	

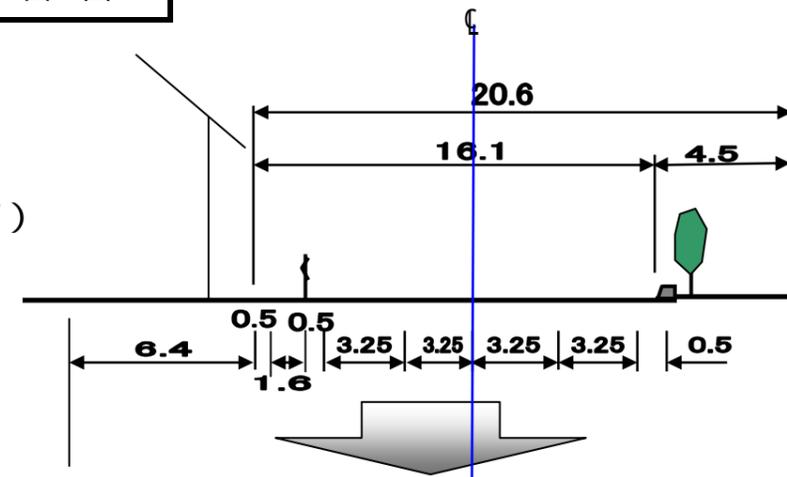
主要地方道 岸和田港塔原線歩道整備事業 事業概要図

事業箇所図

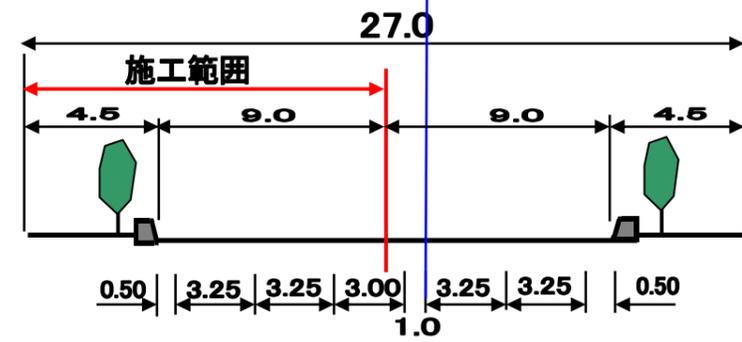


標準断面図

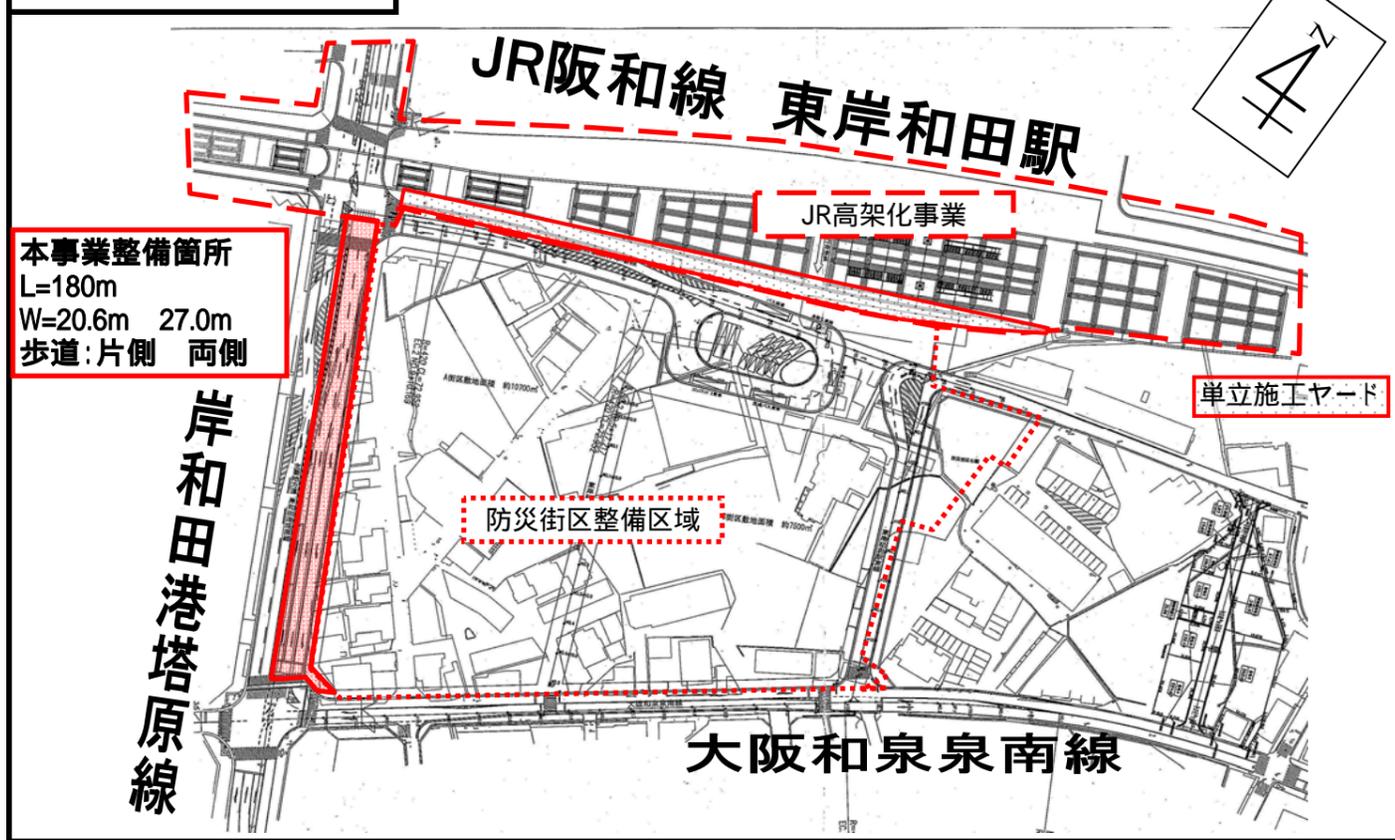
(整備前)



(整備後)



平面図



現況写真

