

## 追加説明資料②

1. 道路交通安全事業一覧 ..... p. 1
2. 一般府道 総持寺停車場線 交差点改良事業 ..... p. 2
3. 一般府道 郡戸大堀線 歩道整備事業 ..... p.13

# 平成26年度建設事業評価（道路交通安全事業一覧）

## 【再々評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定年度	B/C	進捗率	対応方針 原案
1	一般府道 総持寺停車場線 交差点改良事業	延長：90m 幅員：16m 歩道両側 右折レーン1箇所 (北行き)	2.0	—	—	用地 0%(0%)  工事 0%(0%)	中止

※( )内は、前回審議時点

## 【事前評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定年度	B/C	進捗率	対応方針 原案
1	一般府道 郡戸大堀線 歩道整備事業	延長：500m 幅員：16m 自歩道両側	15.1	H33	—	—	事業実施

## ■上位計画

大阪府都市整備中期計画(案)[H24.3]

# 平成26年度建設事業評価（道路交通安全事業）

いっぱんふどうそうじじていしゃじょうせんこうさてんかいりょうじぎょう  
一般府道総持寺停車場線交差点改良事業

[茨木市]

【再々評価】

（要件：再評価後5年経過）

# 1. 事業概要

## ■ 事業目的

本路線は、国道171号と阪急京都線総持寺駅を結ぶ道路である。本路線と国道171号が交差する西河原交差点においては、右折レーンが設置されていないことから、慢性的な渋滞が発生している。沿道は住宅や商店及び工場等の他、市立三島小学校等の公共施設も立地し、歩行者や自転車の往来が多いが、歩道が整備されていないため、歩行者等の安全が確保されていない状況である。

一方、国道171号も右折レーンがなく、同様に慢性的に渋滞していることから、渋滞緩和を図るため、国道を管理する国土交通省と協同で西河原交差点の交差点改良事業を実施することを目的とする。

位置図

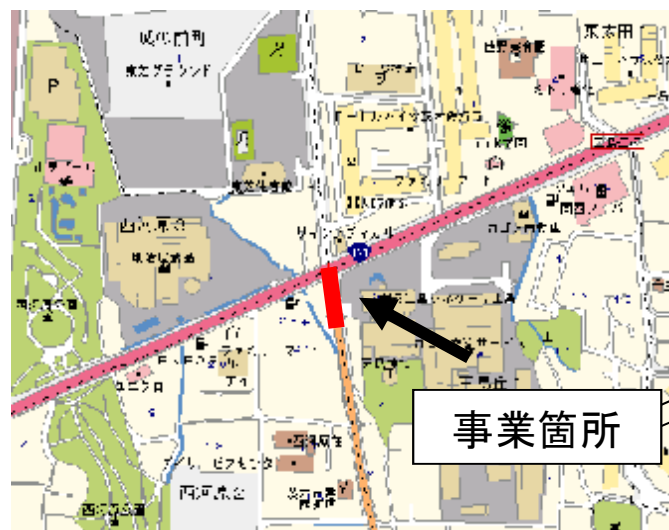
## ■ 事業概要



# 1. 事業概要

## ■ 事業概要

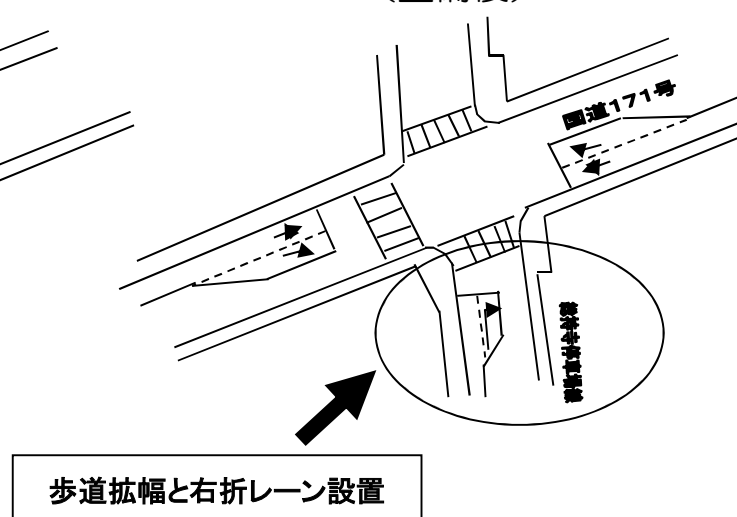
- 事業箇所: 茨木市西河原
- 事業延長: 90m
- 道路幅員: 16m  
(車道3.0m×2、右折レーン3.0m、路肩0.5m×2、歩道3.0m×2)
- 全体事業費: 約2億円  
(国: 1億円、府1億円)



【平面図】

(整備前)

(整備後)



# 1. 事業概要

## ■ 現状



現示	1φ ① ← → ② ③ ← → ④	2φ ① ↑ ↓ ② ③ ↑ ↓ ④
表示時間	G98 Y3 AR3	G43 Y3 AR2
有効時間	98	43
凡例	①-②: 国道171号 ③-④: 総持寺停車場線、市道 ①: 皇宮面 ②: 至高野 ③: 至本田 ④: 総持寺駅 単位: 秒(現地計測による)	

○渋滞長: 250m  
○通過時間: 4分33秒

測定日: 平成26年5月13日  
16時から19時



総持寺停車場線



↑  
国道171号

## 2. 事業の必要性に関する視点

### ■ 事業を巡る社会経済情勢等の変化

#### 【事前評価時点：平成14年】

- 国道171号と府道総持寺停車場線が交差する西河原交差点は、慢性的な交通渋滞が発生しており、大阪市内のベッドタウンとして将来的にも交通量の増加が見込まれる。
- 国道171号の渋滞解消と合わせ、府道総持寺停車場線の右折レーン及び歩道整備による渋滞対策並びに歩行者等の安全対策が急務。
- 現況交通量(平成11年センサスデータ)
  - ・自動車交通量:6,922台/12h 、自転車交通量:1,224台/日 、歩行者交通量: 636人/日

#### 【再評価時点：平成21年】

- 計画時と比較して利用者数は増加傾向にある。
- 現況交通量(平成17年センサスデータ)
  - ・自動車交通量:6,898台/12h 、自転車交通量:1,306台/日 、歩行者交通量: 798人/日



#### 【再々評価時点：平成26年】

- 国土交通省は平成24年度に「国道171号交通対策検討会」を設置。西河原交差点の優先度は高いと評価。当該交差点の対策については、実現性を含め検討していく。
- 茨木市が府道総持寺停車場線を含めたバリアフリー基本構想を策定中。
- 現況交通量(平成22年センサスデータ)
  - ・自動車交通量:6,772台/12h 、自転車交通量:1,008台/日 、歩行者交通量: 750人/日

## 2. 事業の必要性に関する視点

### ■ 事業を巡る社会経済情勢等の変化

#### 【変動要因】

- 本路線とJR京都線の交差点付近に新駅設置が予定
  - ・平成30年度開業予定
  - ・今後、自動車、自転車、歩行者等の交通量が増加することが予測される。



- ◎ 府道全体としての交通安全対策を実施していく必要がある
  - ・茨木市が「バリアフリー基本構想」を策定中⇒平成27年度策定予定

本事業による「右折レーン設置」では不十分





### 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

##### ○国道171号の状況(国土交通省所管)

平成24年度に国土交通省が「国道171号交通対策検討会」を設置  
(構成:国土交通省・大阪府・高槻市・茨木市・箕面市・池田市・島本町)

- ・渋滞対策の優先度を評価した結果、西河原交差点は優先度の高い箇所と評価。しかし、現在、新名神高速道路供用や地元協力等を踏まえ、現在事業中の高槻市域(八丁畷交差点など)を優先的に整備することとなった。

⇒当該交差点の対策については実性を含め検討

##### ○総持寺停車場線全線の交通安全対策の実施

- ・JR京都線の新駅開業が間近に迫るなか、西河原交差点の改良にとどまらず、府道総持寺停車場線全体としての交通安全対策を実施していく必要が生じた。

⇒本事業を中止とし、茨木市に事業を継承して実施

今後、設計・用地買収・工事等を市が一体的に実施していくことから、円滑な事業進捗が見込まれる。

## 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

本箇所では渋滞解消及び歩行者等の安全を確保するためには、右折レーンを設置し、通行車両と歩行者等を物理的に分離できる歩道整備を両側に行うことが最適である。

## 5. 特記事項

### ■ 自然環境等への影響とその対策

- 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与えることはない。
- 渋滞緩和による騒音、振動、排気ガス等の低減効果が期待される。

### ■ その他

#### 【上位計画】

- 大阪府都市整備中期計画(案)(H24.3)
- 茨木市バリアフリー基本構想(策定中)

#### 【関連事業】

- (仮称)JR総持寺駅新設に伴う府道総持寺停車場線改築事業(茨木市)

## 6. 対応方針(原案)

中止

〈判断の理由〉

- ・平成30年度に開業を予定しているJR京都線の新駅の設置やそれに伴う茨木市のバリアフリー基本構想の策定など、本事業地を取り巻く環境は大きく変化しており、本事業の必要性はますます高まってきている。
- ・平成27年度から茨木市がバリアフリー化事業と合わせて府道総持寺停車場線の歩道整備及び右折レーンの設置を行うこととしたため。

# 平成26年度建設事業評価（道路交通安全事業）

いっぱんふどうこおず おおぼりせんほ どうせいびじぎょう  
一般府道郡戸大堀線歩道整備事業

〔羽曳野市〕

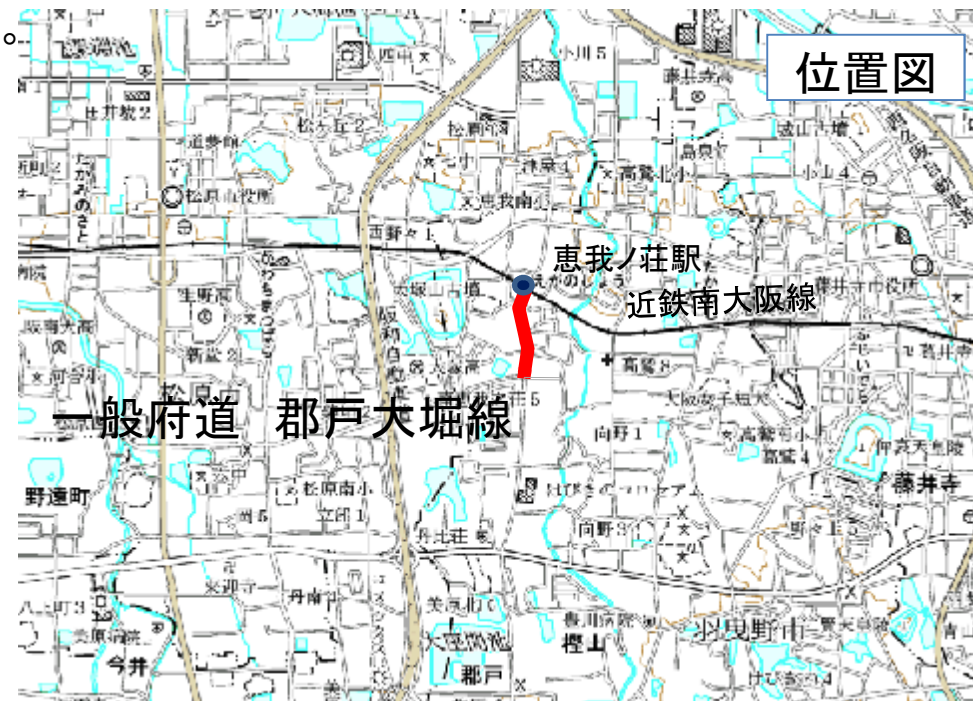
【事前評価】

# 1. 目的

## ■ 事業目的

一般府道郡戸大堀線は主要地方道美原太子線を起点、主要地方道大阪中央環状線を終点とする羽曳野市、松原市を南北に縦断する府道である。本事業箇所は、近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であることから、特に、朝夕の通勤・通学などの時間帯において歩行者、自転車の利用が多い。現状は、歩道が未整備であり、車道幅員も十分確保されていないため、通行車両と歩行者等が交錯し危険な状態である。そこで、歩道を設置するとともに車道幅員を拡幅することにより、歩行者等の安全と交通の利便性の向上を図ることを目的とする。また本事業箇所は羽曳野市のバリアフリー基本構想に位置付けられており、同市が整備する恵我ノ荘駅前広場に合わせて整備することとしている。

## ■ 事業概要図



## 2. 内容

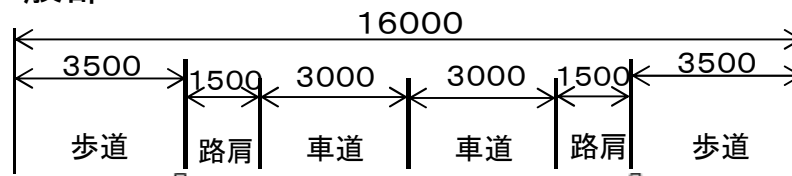
### ■ 事業概要

○ 延長: 500m

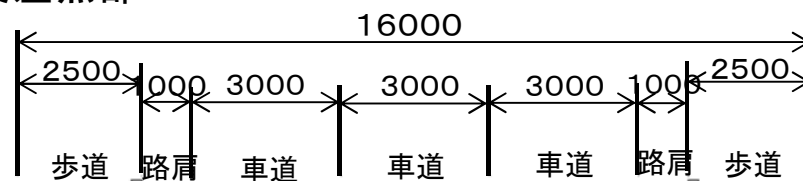
○ 道路幅員:  $W=16m$

(自歩道 $3.5m \times 2$ )

一般部

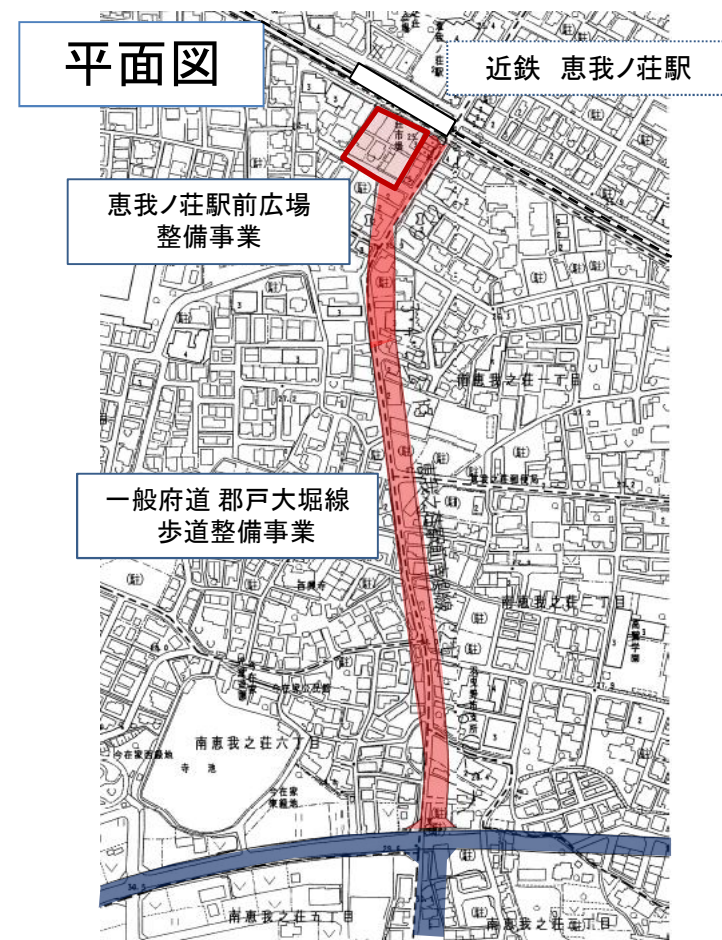
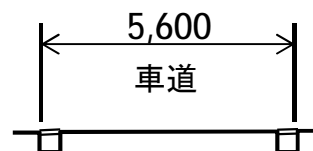


交差点部



(参考)

現況道路幅員





### 3. 事業費

○全体事業費：約15.1億円  
（国：8.3億円、府：6.8億円）

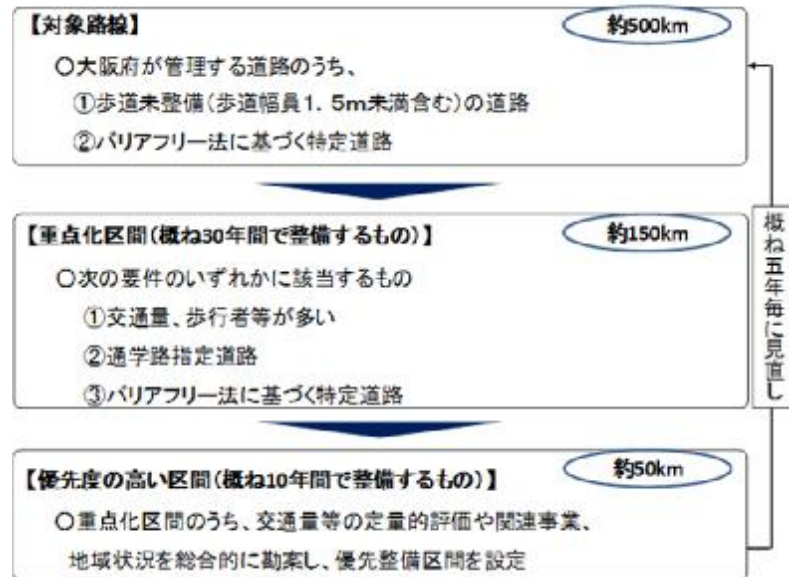
○調査費等 約 0.1億円  
用地費 約 14.0億円  
工事費 約 1.0億円

#### 【今後の事業費変動要因の予測】

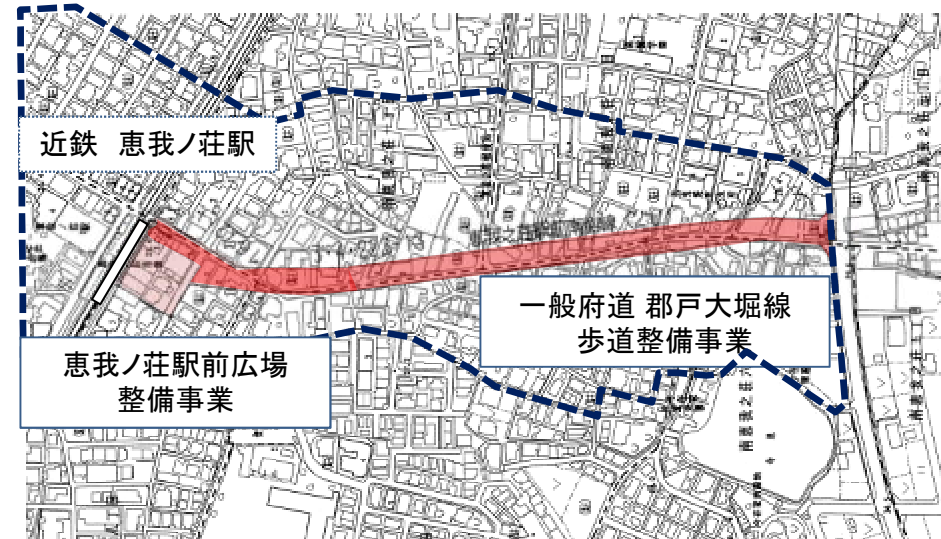
用地補償費の算定については、概算額で計上しており、今後、詳細な調査により確定することから、事業費が変動する可能性がある。

## 4. 上位計画等における位置づけ 及び 優先度

### ・大阪府都市整備中期計画(案)



### ・羽曳野市バリアフリー基本構想 (恵我ノ荘駅周辺地区)



### ■優先度

本事業箇所は、羽曳野市バリアフリー基本構想の生活関連経路に設定された道路であり、歩行者、自転車利用者も多くバス路線でもあることから、重点化区間と位置づけ、地域の状況等も勘案し優先整備区間としている。

## 5. 事業を巡る社会経済情勢等

### ○当該道路の状況

近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であるが、現在歩道がないため朝夕は駅へ向かう通勤、通学の利用者が路側部分を交錯しながら通行し危険な状況となっている。また、車道が狭隘でありながら路線バスが通行する路線となっており、路線バスが通行する際には、歩行者や自転車使用者が更に危険な状態となっている。



## 5. 事業を巡る社会経済情勢等

### ○現況交通量（H22 交通道路センサス）

自動車交通量	4,053台/12h
歩行者交通量	873人/日
自転車交通量	1,642台/日
動力付き二輪車類	820台/日



### ○交通事故発生状況 7件（H22～H25） （南恵我ノ荘2丁目～近鉄恵我ノ荘駅）



## 6. 地元の協力体制等

### ○羽曳野市の事業協力

◇恵我之荘駅前広場の整備

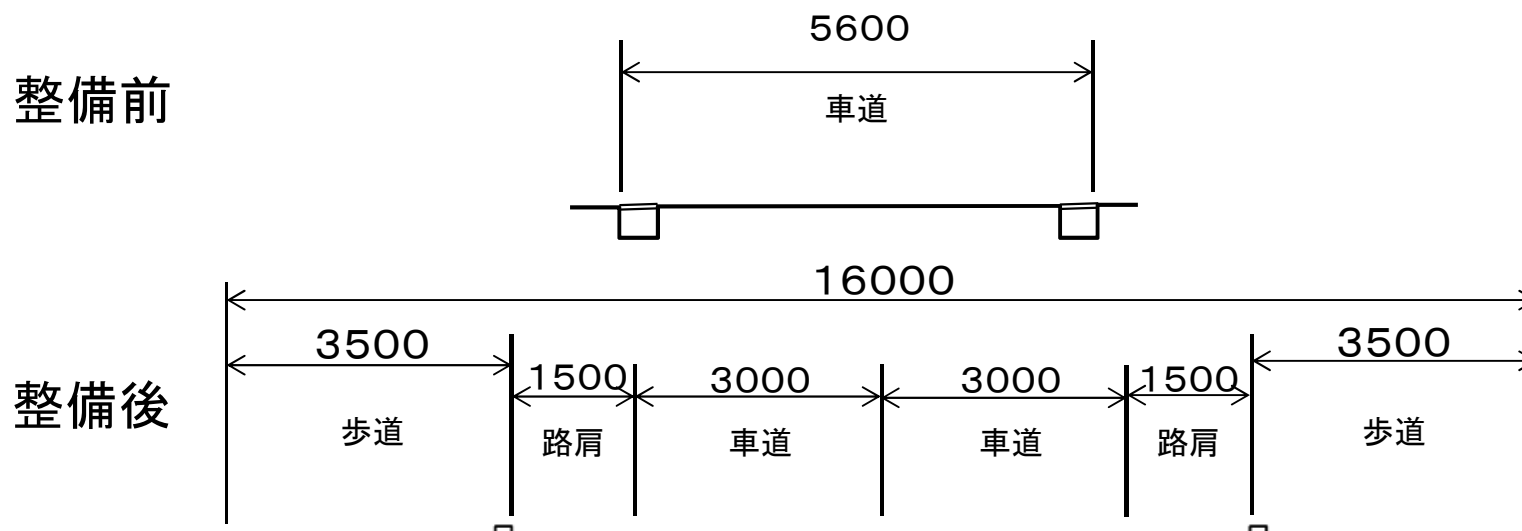
◇整備後の道路管理



## 7. 事業効果の定性的分析

### ○事業の整備効果

- ・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)
- ・自歩道等の整備による、歩行者、自転車等の通行利便性の向上



## 8. 事業段階ごとの進捗予定と効果

### ○事業の進捗予定

平成27年 測量・設計

平成28年～平成32年 用地買収

平成32年～平成33年 工事

## 9. 代替手法との比較検討

本箇所では歩行者等の安全を確保するためには、通行車両と歩行者等を物理的に分離できる自歩道を両側に整備することが最善策である。また、本路線の両側には商店及び銀行等が立地しており歩行者導線からも両側に歩道設置が必要である。





## 10. 対応方針(原案)

### 事業実施

#### <判断の理由>

本箇所は、近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であり、特に朝夕は駅を利用する通勤・通学等の歩行者や自転車利用者が多いにもかかわらず、道路の現況は歩道が無く、危険な状況となっている。また、沿道には商店や銀行が隣接していることから駅の利用者をはじめ沿道の商業施設利用者の歩行者導線を勘案し、道路両側の自歩道整備を行うことにより、誰もが安全・安心・快適に通行できる歩行空間が確保できることから「事業実施」とする。