

平成 29 年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道余野茨木線（1工区） 道路改良事業
担当部署	都市整備部 交通道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9276）
事業箇所	茨木市上郡～福井
再々評価理由	再評価実施後 5 年間に経過した時点で継続中
事業目的	<p>本路線は、大阪府茨木市と京都府亀岡市を結ぶ主要な幹線道路であるとともに、彩都（国際文化公園都市）中部地区へのアクセス道路となっている。</p> <p>現状では、連続して歩道が整備されておらず、歩行者や自転車の安全性が確保されていないことや、現状として交差点付近では渋滞が発生していることから、自転車歩行者道設置及び現道拡幅、右折レーンの設置を行うものである。</p>
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：1,600m（うち橋梁2橋）※橋梁2橋は竣工済み</p> <p>道路幅員：16.0m（現道幅員7.0～16.0m）</p> <p>車道：2車線 [3.0m×2]</p> <p>自転車歩行者道：両側[3.5m]</p>
事業費	<p>全体事業費：約 39.4 億円（約 39.4 億円）〔国：21.7 億円、府：17.7 億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約 1.7 億円（約 1.7 億円） 【工事費の内訳】</p> <p>用地費 約 25.9 億円（約 25.9 億円） 道路築造 約 6.6 億円（約 6.6 億円）</p> <p>工事費 約 11.8 億円（約 11.8 億円） 橋梁工 約 5.2 億円（約 5.2 億円）</p>
事業費の変更理由	—
維持管理費	<p>約 970 万円／年</p> <p>（道路部：33 万円/千㎡・年（過去 5 年府内実績より算出） 橋梁部：120 万円/年（点検費・塗装費等）</p>

2 事業の必要性等に関する視点

	計画時点 H9	前回評価時点 H24	再々評価時点 H29	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<p>○特定土地区画整理事業 施工主体：都市基盤整備公団 事業期間：H6～H24 開発面積：742.6ha 計画人口 住居人口：50,000 人 施設人口：24,000 人</p> <p>○整備状況 ・H16 春の西部地区一部まちびらきを目指し、共同溝や道路などの都市基盤施設の整備を推進</p>	<p>○特定土地区画整理事業 施工主体：都市再生機構</p> <p>○整備状況 ・H16 西部地区まちびらき</p> <p>○H17 交通センサス 自動車交通量 ：11,993 台/日 大型車混入率（12h） ：18.5% 歩行者：163 人/12h 自転車：1,279 台/12h</p> <p>○交通事故発生状況 H13～H17(5 カ年) ：42 件 （うち死亡事故：0 件）</p>	<p>○整備状況 ・H16 西部地区まちびらき ・H27.3 中部地区まちびらき 大型物流施設立地 ・H27 東部地区一部開発着手（H31 年度末東部先行整備地区まちびらき予定）</p> <p>○H27 交通センサス 自動車交通量 ：11,717 台/日 大型車混入率（12h） ：19.7% 歩行者：166 人/12h 自転車：1,273 台/12h</p> <p>○交通事故発生状況 H24～H28(5 カ年) ：18 件 （うち死亡事故：0 件）</p>	大きな変動なし
地元の 協力体制等	茨木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>	事業内容が現道拡幅及び歩道設置であり、費用効果分析の手法が確立されていない。			

事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<b>【効果項目】</b> [安全・安心] ・歩車分離による交通安全機能の向上  [活力] ・地域間連携の強化及び物流効率化が図られる。  [快適性] ・右折レーン設置による混雑緩和により、走行性が向上する。 ・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。  <b>【受益者】</b> ・道路利用者 ・地域住民
-----------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	計画時点 H9	前回評価時点 H24	再々評価時点 H29	変動要因の分析
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 9 年度 ② 平成 9 年度 ③ 平成 17 年度	① 平成 9 年度 ② 平成 9 年度 ③ 平成 26 年度	① 平成 9 年度 ② 平成 9 年度 ③ 平成 31 年度	用地交渉が難航した影響から、再評価時点(平成 24 年度)の計画より 5 年の遅れが生じたが、関係地権者から用地協力が得られる見込みとなった。
<進捗状況>	—	・全体 70% (31.3 億円/45 億円) ・用地 66% (20.6 億円/31 億円) ・工事 76% (10.7 億円/14 億円)	・全体 80% (36.2 億円/45 億円) ・用地 81% (25.0 億円/31 億円) ・工事 80% (11.2 億円/14 億円)	
事業の必要性等に関する視点	・本路線は、通勤・通学時の歩行者や自転車の流入が多いこと、さらに彩都(国際文化公園都市)中部地区における大型物流施設の開業により、大型車が増加していることから、歩道設置により、交通安全の確保を図る。 ・交差点付近では渋滞が発生しており、現道拡幅及び右折レーンを設置することにより、渋滞緩和を図ることができる。 ・平成 27 年に彩都(国際文化公園都市)東部地区開発の着手判断がなされ、平成 31 年度末の東部先行整備地区のまちびらきにあわせ早期に事業を完了する必要がある。			

### 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	用地交渉が難航した影響から、再評価時点(平成 24 年度)の計画より 5 年の遅れが生じたが、関係地権者から用地協力が得られる見込みとなった。
--------------	-------------------------------------------------------------------------

### 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	本事業は現道拡幅や右折レーンの設置を目的とした事業であるため代替案立案の余地はない。
---------------------	--------------------------------------------

### 5 特記事項

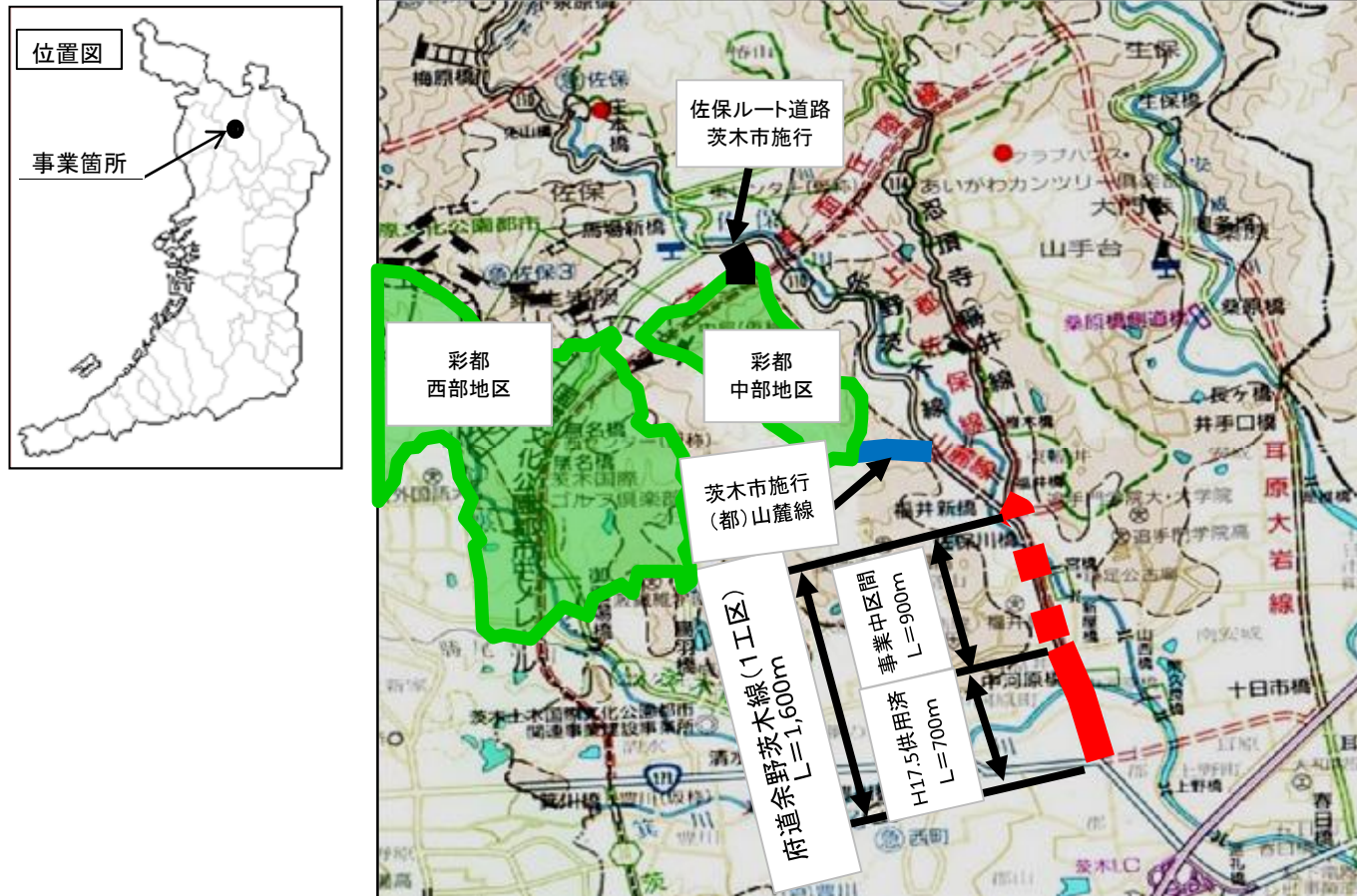
自然環境等への影響とその対策	一部用地確保を行うが、周辺は市街地が形成されており、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。
前回評価時の意見具申(付帯意見)と府の対応	—
上位計画等	<b>【上位計画】</b> ・大阪府都市整備中期計画(案)(H28.3改訂) <b>【関連事業】</b> ・彩都(国際文化公園都市)
その他特記事項	—

### 6 評価結果

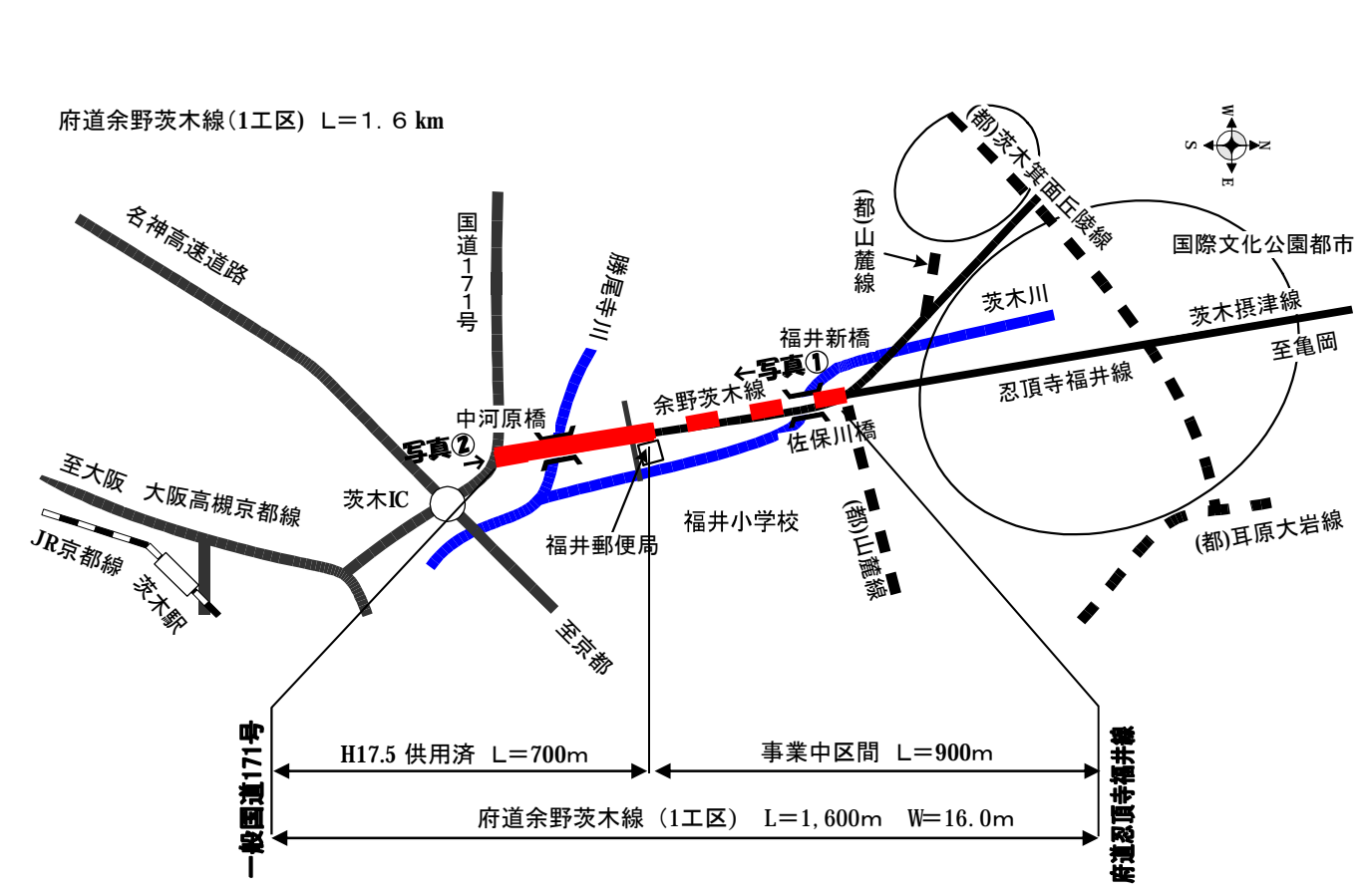
評価結果	○事業継続  <判断の理由> ・本路線は、通勤・通学時の歩行者や自転車の流入が多いことから、歩道を設置することにより、交通安全の確保を図ることができる。 ・交差点付近では渋滞が発生しており、現道拡幅及び右折レーンを設置することにより、渋滞緩和を図ることができる。 ・平成 27 年に彩都(国際文化公園都市)東部地区開発の着手判断がなされ、平成 31 年度末の東部先行整備地区のまちびらきにあわせ早期に事業を完了する必要がある。 ・用地交渉が難航した影響から、再評価時点(平成 24 年度)の計画より 5 年の遅れを生じたが、関係地権者から用地協力が得られる見込みとなった。  以上の理由から、事業を継続する。
------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

平成29年度 再々評価（一般府道余野茨木線(1工区) 道路改良事業）

事業箇所図



平面図



現況写真



標準断面図

