

平成 27 年度 事前評価点検表（内部評価）

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	岸和田市上町	
事業目的	本路線は、岸和田市臨海部と山間部を結ぶ主要幹線道路であり、岸和田市が策定した南海本線岸和田駅周辺バリアフリー基本構想において、南海岸和田駅から公共施設や学校を結ぶ特定経路に指定されている。また、駅へのアクセス道路であることから交通量が非常に多く、歩行者、自転車利用者も多いにも関わらず、南側の歩道は幅員の確保や段差の改善等のバリアフリー化がされていないため、歩行者等の円滑な移動が困難であると共に歩行者と自転車が錯綜し危険な状態となっている。本事業は南側に自歩道を拡幅整備することにより、歩行者等の安全と円滑な移動を図ることを目的としている。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道整備</li> <li>事業延長 L = 4 0 0 m</li> <li>(現況) 幅員 W = 1 6 . 5 ~ 1 9 . 0 m</li> <li>北側自歩道 : W = 3 . 0 ~ 4 . 5 m 南側 : 1 . 5 ~ 4 . 0 m</li> <li>(計画) W = 2 2 . 0 ~ 2 7 . 0 m</li> <li>両側自歩道 : W = 3 . 0 ~ 4 . 5 m × 2</li> </ul>	
事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体事業費 : 約 6 . 0 億円</li> <li>(内訳) 調査費等 約 0 . 1 億円</li> <li>用地費 約 2 . 4 億円</li> <li>工事費 約 3 . 5 億円</li> </ul>	
	【事業費の積算根拠】	【工事費の内訳】
	事業費は積み上げにより算出	歩道設置等 約 3 . 5 億円
事業費の変動要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>【他事業者との協議状況】</li> <li>電線共同溝の同時整備を予定しており、今後、電線管理者との協議が必要。</li> <li>【今後の事業費変動要因の予測】</li> <li>用地補償費は概算であり、今後詳細な調査により事業費が変動する可能性がある。</li> </ul>	
維持管理費	約 330 万円 / 年 (年間 約 33 万円 / 千㎡ : 過去 5 年の実績より算出)	
関連事業	特になし	
上位計画等における位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>「大阪府都市整備中期計画 (案) (H24.3)」</li> <li>「岸和田市交通バリアフリー基本構想 (南海本線岸和田駅周辺地区)」</li> <li>「大阪府電線類地中化マスタープラン」</li> </ul>	
優先度	<ul style="list-style-type: none"> <li>本事業箇所は、岸和田市バリアフリー基本構想の特定経路に設定された道路であり、特定道路については、大阪府都市整備中期計画において平成 32 年度までに整備を完了することとしている。また、南海岸和田駅へ接続する道路であり、歩行者、自転車利用者も多いことから、早期の安全確保が必要であり、優先的に整備していく必要がある。</li> </ul>	

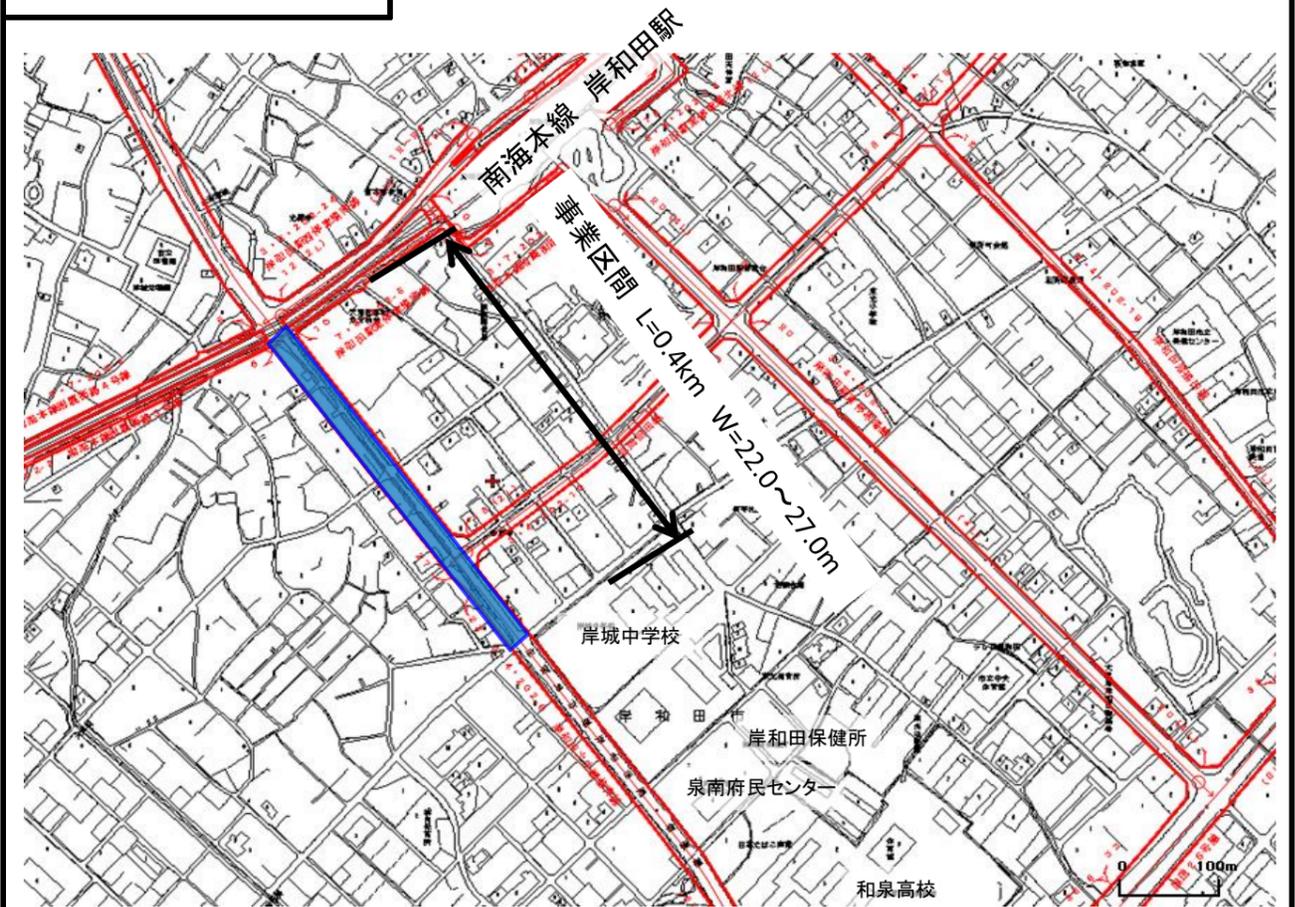
事業を巡る社会経済情勢等	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路の状況</li> <li>当該事業箇所は、南海岸和田駅へ接続する道路であり、岸城中学校や和泉高校、泉南府民センターや岸和田保健所等の公共施設を結ぶ道路となっている。特に朝夕は、駅利用者をはじめ通勤・通学による歩行者、自転車の多い箇所であるが、南側の歩道がバリアフリー化されておらず、歩行者等の円滑な移動が困難であるとともに歩行者と自転車が錯綜し危険な状態である。</li> <li>現況交通量 (H 2 2 センサス交通量調査)</li> <li>自動車交通量 : 1 4 , 2 5 9 台 / 1 2 h</li> <li>歩行者交通量 : 1 , 1 6 7 人 / 1 2 h</li> <li>自転車交通量 : 1 , 8 4 8 台 / 1 2 h</li> <li>動力付き二輪車類 : 8 5 5 台 / 1 2 h</li> <li>交通事故発生状況 (当該箇所)</li> <li>H 2 3 ~ H 2 6 (4 箇年) : 3 5 件</li> </ul>
地元の協力体制等	岸和田市が策定したバリアフリー基本構想において、それぞれの役割分担で整備を進めている。
事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標>	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。
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員の確保、勾配や段差の改善、点字ブロックの設置などバリアフリー化された歩道を整備する事によって、誰もが安全・安心して通行できる歩行空間を確保する。</li> <li>自歩道を整備することにより、自転車に対する安全かつ快適な通行空間を確保できる。</li> <li>人の往来を円滑にすることにより、街の活性化が図られる。</li> </ul> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者、沿道住民</li> </ul>
事業段階ごとの進捗予定と効果	<p>平成 2 8 ~ 平成 2 9 年度 : 協議・設計</p> <p>平成 2 8 ~ 平成 3 0 年度 : 用地買収</p> <p>平成 3 1 ~ 平成 3 2 年度 : 工事</p>
完成予定年度	平成 3 2 年度
代替手法との比較検討	本工区で歩行者等の円滑な移動を確保するためには、幅員の確保、勾配や段差の改善など道路の両側にバリアフリー機能を有する歩道整備が最善策であり代替案はない。
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あたえることはない。
その他特記事項	特になし
評価結果	<p>○事業実施は妥当</p> <p>&lt;判断の理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、岸和田市臨海部と山間部を結ぶ主要幹線道路であり、岸和田市が策定した南海本線岸和田駅周辺バリアフリー基本構想において特定経路に指定されている。また、駅へのアクセス道路であることから交通量が非常に多く、歩行者、自転車の利用者も多いにもかかわらず、南側の歩道がバリアフリー化されていないため、歩行者等の円滑な移動が困難であると共に歩行者と自転車が錯綜し危険な状態となっている。本事業において、自歩道を整備することにより、歩行者等の安全と円滑な移動を図ることができることから「事業実施」とする。</li> </ul>

平成27年度 事前評価 (岸和田港塔原線 歩道整備事業)

事業箇所図



平面図



現況写真



標準断面図

