

平成 28 年度 再々評価調書

1 事業概要

事業名	主要地方道（旧）大阪中央環状線 交差点改良事業	
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	豊中市桜塚	
再々評価理由	再評価実施後 5 年間を経過した時点で継続中	
事業目的	交差点部において、右折待ち車両が直進車両の妨げとなり、慢性的な交通渋滞を引き起こし、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て、交差点の円滑な交通流を確保するとともに、歩道を拡幅することで歩行者等の安全確保を図るものであり、渋滞解消と交通事故の削減を目的とする事業である。	
事業内容	○交差点改良（右折車線の設置及び歩道拡幅） 延長：132.6m（1箇所） 幅員：18.0m 車道：2車線（3.5m×2）、右折レーン（3.0m） 自転車歩行者道：両側（4.0m×2）	
事業費	全体事業費：約 3.9 億円（約 1.2 億円）〔国：2.2 億円、府：1.7 億円〕 （内訳） 調査費等 約 0.4 億円（約 0.0 億円） 用地補償費 約 2.7 億円（約 1.0 億円） 工事費 約 0.8 億円（約 0.2 億円）	【工事費の内訳】 右折レーン設置・歩道整備等 約 0.8 億円（0.2 億円）
事業費の変更理由	当初は、早期に効果を発現させるというすると交差点对策の目的から最小限の右折レーン延長で計画していたが、事業認可取得の際、警察と協議した結果、桜塚交差点での右折レーンに加えて、隣接する東側の交差点とともに改良する必要が生じたため、事業延長を延ばすこととなった。また、用地補償費を精査した結果、増額となったため事業費を増額する。	
維持管理費	約 760 万円／年・km（過去 5 年の実績より算出）	

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H17	前回評価時点 H23	再々評価時点 H28	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	○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。	○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、無理な横断による事故が多発し、死亡事故数も増加している。	○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、無理な横断による事故が多発し、死亡事故も発生している。	大きな変動なし
	○交通センサスデータ （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	○交通センサスデータ （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	○交通センサスデータ （平成 22 年） 自動車交通量：9,784 台/12h 自転車交通量：834 台/日 歩行者交通量：322 人/日	
地元の 協力体制等	地元市等から早期整備要望がなされている。	地元市等から早期整備要望がなされている。	地元市等から早期整備要望がなされている。	—

	事前評価時点 H17	前回評価時点 H23	再々評価時点 H28	変動要因の分析
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の測定手法が確立されていない	交通安全事業における費用便益の測定手法が確立されていない	交通安全事業における費用便益の測定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>【安全・安心】</b> ・右折レーンの設置による事故防止（交通事故の削減） ・歩行者等の安全確保 <b>【活力】</b> ・渋滞解消による物流の効率化 <b>【快適性】</b> ・通行性の向上に伴う渋滞緩和 ・交通利便性の向上	<b>【安全・安心】</b> ・右折レーンの設置による事故防止（交通事故の削減） ・歩行者等の安全確保 <b>【活力】</b> ・渋滞解消による物流の効率化 <b>【快適性】</b> ・通行性の向上に伴う渋滞緩和 ・交通利便性の向上	<b>【安全・安心】</b> ・右折レーンの設置による事故防止（交通事故の削減） ・歩行者等の安全確保 <b>【活力】</b> ・渋滞解消による物流の効率化 <b>【快適性】</b> ・通行性の向上に伴う渋滞緩和 ・交通利便性の向上 <b>【受益者】</b> 道路利用者	

	事前評価時点 H17	前回評価時点 H23	再々評価時点 H28	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 18 年度 ② 平成 18 年度 ③ 平成 20 年度	① 平成 18 年度 ② 平成 23 年度 ③ 平成 25 年度	① 平成 18 年度 ② 平成 23 年度 ③ 平成 32 年度	用地交渉に時間を要していることによる遅延
＜進捗状況＞	—	・全体 0% (0.0 億円/1.2 億円) ・用地 0% (0.0 億円/1.0 億円) ・工事 0% (0.0 億円/0.2 億円)	・全体 51% (2.0 億円/3.9 億円) ・用地 63% (1.7 億円/2.7 億円) ・工事 0% (0.0 億円/0.8 億円)	
事業の必要性等に関する視点	・本事業については、安全安心の確保や渋滞の解消に資する事業である。依然として死亡事故の発生状況に大きな変動はなく、また、渋滞も発生しているため、事業の必要性に変化はない。			

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 22 年度までに事業に対する地元の理解が得られたことから、平成 23 年度より現地測量を行い事業着手した。</li> <li>現在、マンションの敷地の一部を用地買収する必要があり地権者が多いことから、用地買収に時間を要しているが、着実に用地交渉を進めている。</li> <li>平成 32 年度工事完成予定である。</li> </ul>
--------------	--

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行空間確保や交差点改良を目的とした事業であり、代替案立案は不可能。</li> </ul>
---------------------	--

### 5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	○「大阪府都市整備中期計画（案）改定版(H28.3)」
その他特記事項	

### 6 対応方針（原案）

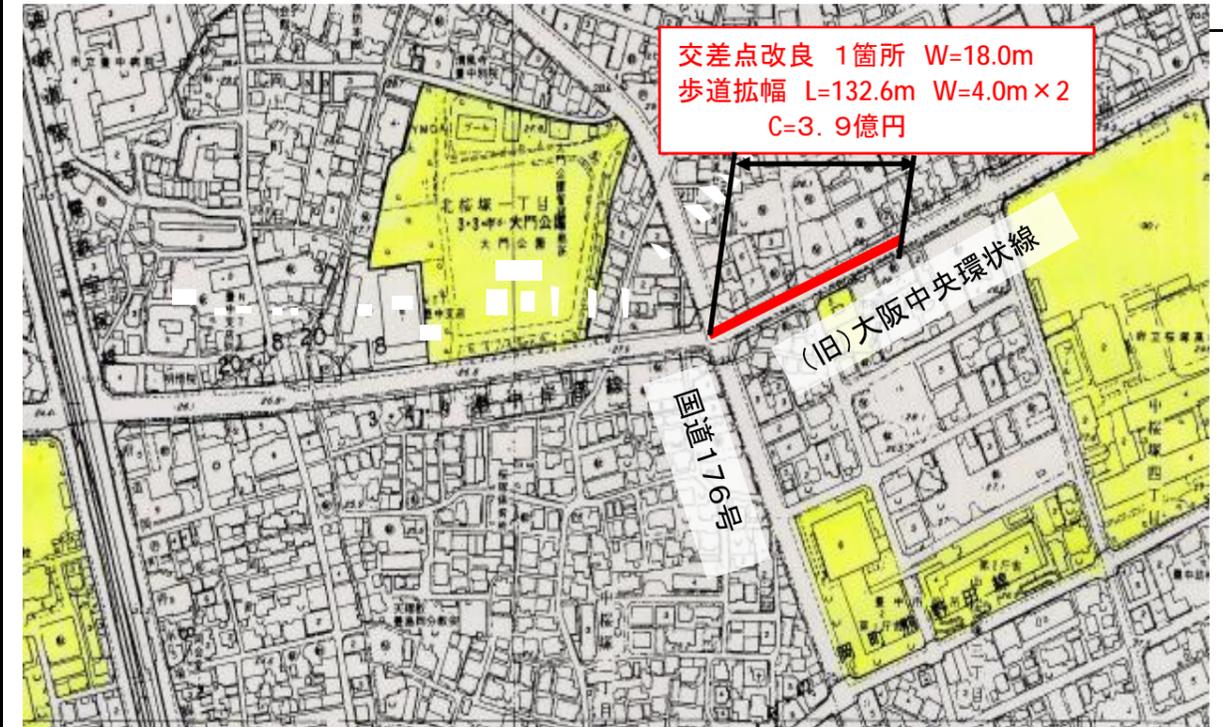
対応方針（原案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業継続</li> </ul> ＜判断の理由＞ ・事業実施について、地元の理解が得られるまで交渉を継続してきたことによる遅延があったものの、依然として交通事故が多発しており、また地元の理解も得られるなど、事業の必要性に変化がない。 以上の理由から、事業を継続する。
----------	--

平成28年度 再々評価 主要地方道 (旧)大阪中央環状線 交差点改良事業

事業箇所図



平面図



現況写真



標準断面図

