

平成 25 年度 事前評価点検表（内部評価）

事業名	主要地方道 茨木摂津線 交通安全事業	
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	茨木市安元	
目的	<p>本箇所は、主要地方道茨木亀岡線と余野茨木線を結ぶ茨木市の山間部に位置する幹線道路であり、バス路線でもある。</p> <p>当該箇所は、幅員が狭隘かつ曲線部であるため通行車両の対面通行が困難な状況である。また、新名神高速道路茨木北 IC の設置に伴い交通量の増加が見込まれるため、適正な幅員を確保し、安全性の向上を図る。</p>	
内容	<p>局部改良区間（道路種別：3種4級）          延長 L=180m          幅員 W=11.0m （車線数：2、歩道なし）</p> <p>（現況）          幅員：W=5.0m～10.0m （区画線・センターラインなし、歩道なし）</p> <p>（計画）          幅員：W=11.0m （車線数：2、歩道なし）          （路肩 0.5m＋車道幅員 2.75m＋曲線拡幅量 1.5m）*2＋保護路肩 1.5m</p>	
事業費	全体事業費：約 1.8 億円 （内訳）用地費 約 0.2 億円 工事費 約 1.6 億円	
	<b>【事業費の積算根拠】</b> 予備設計から数量を算出。事業費は積み上げにより算出。	<b>【工事費の内訳】</b> 局部改良工事 1.6 億円
事業費の変動要因	<b>【今後の事業費変動要因の予測】</b> 特になし	
維持管理費	5.0 百万円/年・km	
関連事業	特になし	
上位計画等における位置付け	○「大阪府都市整備中期計画（案）」（H24.3.30）	

事業を巡る社会経済情勢等	<p>○当該道路状況          本箇所は、主要地方道茨木亀岡線と余野茨木線を結ぶ茨木市の山間部に位置する幹線道路であり、バス路線でもあるが、幅員が狭隘かつ曲線部であるため通行車両の対面通行が困難な状況となっている</p> <p>○新名神高速道路茨木北 IC の設置          平成30年度末による交通量の増加が見込まれる。</p> <p>○現況交通量（平成22年度 道路交通センサス）          自動車交通量：4301 台/日</p> <p>○バスの運行本数          1日8台</p>
地元の協力体制等	<p>○平成23年8月6日          地元自治会より、道路の拡幅要望あり。</p> <p>○平成25年8月3日          地元自治会に対し、事業スケジュール等説明。</p>
事業の投資効果<費用便益分析>または<代替指標>	<p>○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。</p> <p>○「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例（平成25年4月1日施行）」に基づく車道幅員不足の解消。</p>
事業効果の定性的分析（安心・安全、活力、快適性等の有効性）	<p><b>【効果項目】</b>          [安全・安心]          ・「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例（平成25年4月1日施行）」に基づいた車道幅員確保による道路利用者の交通安全の確保</p> <p><b>【受益者】</b>          ・道路利用者、地域住民</p>
事業段階ごとの進捗予定と効果	<p>平成26年度：用地測量・詳細設計・用地買収          平成27～28年度：局部改良工事</p>
完成予定年度	平成28年度
代替手法との比較検討	<p>○本箇所でも円滑な交通を確保するためには、トンネルなどは大規模な事業費と多大な時間が必要となり、早期効果発現の観点からも、局部改良で「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例（平成25年4月1日施行）」に基づいた幅員を確保することが最善策である。</p>
自然環境等への影響とその対策	<p>○周辺は山間部であるが、局部的な道路拡幅であり、さらには法面の緑化などの緑化回復に努めることから、本事業において自然環境に影響は極めて少ない。</p>
その他特記事項	特になし
評価結果	<p>○事業実施は妥当          &lt;判断の理由&gt;          「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例（平成25年4月1日施行）」に基づいた車道幅員を確保することにより、円滑な交通流を確保されることから優先的に整備すべき箇所と判断した。</p>

平成25年度 事前評価 (主要地方道 茨木摂津線(安元) 交通安全事業)

