

令和6年度 再評価点検表（外部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道 郡戸大堀線 歩道整備事業	
担当部署	都市整備部 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	羽曳野市南恵我之荘	
再評価理由	事業採択後10年間を経過した時点で継続中、事業計画の変更（事業費、事業期間）	
事業目的	<p>本事業箇所は、近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であり、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ものの、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のすれ違いが困難な状況である。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。</p> <p>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。</p>	
事業内容	<p>歩道整備</p> <p>事業延長：L=約0.5km</p> <p>（現況）道路幅員：5.6m 車道：5.6m</p> <p>（計画）道路幅員：16.0m 車道：2車線〔3.0m×2+自転車通行帯1.5m×2〕 歩道：両側〔3.5m×2〕</p>	
事業費 （ ）内の数値は 事前評価時点のもの	<p>全体事業費：約31.2億円（約15.1億円）〔国：17.2億円、府：14.0億円、約4,500千円/m〕</p> <p>（内訳）調査費等 約0.9億円（約0.1億円） 用地費 約20.1億円（約14.0億円） 工事費 約10.2億円（約1.0億円） 〔約340千円/m〕</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道整備工事 約1.7億円 電線共同溝整備工事 約8.5億円
事業費の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> 物件調査に伴う補償費精査等による増額 電線共同溝整備の追加 	

維持管理費	約264万円/年（道路部：33万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出）
-------	--------------------------------------

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H26	再評価時点 R6	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<p>当該事業区間は、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すれ違い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、歩行者や自転車利用者が更に危険な状態となっている。</p> <p>【交通事故発生状況】 H22～H25（4年間）：7件</p> <p>【周辺道路の交通量】 平成22年度全国道路・街路交通情勢調査 自動車交通量 ：4,053台/12h 自転車交通量 ：1,857台/12h 歩行者交通量 ：799人/12h 動力付き二輪車類 ：834台/12h</p>	<p>【交通事故発生状況】 R1～R5（5か年）：12件 （人身事故、うち死亡事故0件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 自動車交通量 3,626台/12h 自転車交通量 1,373台/12h 歩行者交通量 593人/12h 動力付き二輪車類 647台/12h</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の増減はあるものの、多い状況は変わらない。 交通事故件数については、増加（年平均1.75→2.4件）しており、早急に整備を進め、安全対策を講じる必要がある。

地元の協力体制等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 恵我ノ駅前広場の整備 (羽曳野市施行) ・ 整備後は羽曳野市による道路管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 恵我ノ駅前広場の整備 (羽曳野市施行) ・ 整備後は羽曳野市による道路管理 	
	事前評価時点 H26	再評価時点 R6	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分析手法は確立されていない。		
事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	<p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両と歩行者等の通行を分離することで、歩行者等の安全が確保される。 ・ 周辺に小学校があり、児童の安全確保に寄与する。 ・ 無電柱化により、都市防災の向上、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の確保に寄与する。 <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 十分な幅員が確保された歩道の整備により快適性が向上する。 ・ バリアフリー化の推進、歩行者交通等の利便性向上に寄与する。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 		
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 27 年度 ② 平成 27 年度 ③ 令和 6 年度	① 平成 27 年度 ② 平成 27 年度 ③ 令和 16 年度	用地交渉の難航

＜進捗状況＞	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全体 37% (11.4 億円／31.2 億円) ・ 調査費等 11% (0.1 億円／0.9 億円) ・ 用地 51% (10.3 億円／20.1 億円) ・ 工事 10% (1.0 億円／10.2 億円) 	
事業の必要性等に関する視点	・ 歩行者の安全安心の確保や渋滞解消に資する事業であり、本事業区間においては、依然として、自動車及び自転車・歩行者交通量さらに交通事故件数も多いことから、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	・ 用地取得が難航しており、当初計画より 10 年遅れとなる見込みだが、引き続き交渉を続けるとともに、収用も視野に入れ、事業進捗を図る。
--------------	--

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事間土砂流用や再生材の使用により、コスト縮減を図ることとしている。 ・ 電線共同溝の整備にあたり、①浅層埋設方式の活用することで、掘削土量の削減、支障物移設の減少によるコスト縮減方法や、②管路部へFEP管を採用することで材料費の削減、施工の省力化によるコスト縮減方法の導入を検討をしていく。 ・ 歩行者等の安全を確保するためには、車両と歩行者等の通行を分離できる歩道整備を行うことが最善策であり、また、都市計画決定している事業であるため、代替案立案等の可能性は極めて低い。以上のことから、原案が適切である。
---------------------	--

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"> ・ 周辺は市街地が形成されており、本事業による新たな自然環境に与える影響はない。 ・ 本路線はバス路線であるため、工事期間中は施工時間等の調整を行い、公共交通に与える影響を最小限に抑える。 ・ 沿道に店舗が立地しているため、工事期間中は施工時間等の調整を行い、営業に与える影響を最小限に抑える。
----------------	---

【資料3-1】

事前評価時の意見 具申（付帯意見） と府の対応	—
上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）：通学路やバリアフリー経路を重点化区間として位置付け ・羽曳野市都市計画マスタープラン（R3.12改訂）：恵我ノ荘駅周辺地区は歩行者の安全、利用者の利便性の確保をすると位置付け ・羽曳野市バリアフリー基本構想（H21.3）：生活関連経路として位置付け
その他特記事項	—

6 評価結果

評価結果	<p>○事業継続</p> <p><判断の理由></p> <p>用地取得について、地元地権者の理解が得られるまで交渉してきたことによる遅延があったものの、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅へのアクセス道路であり、駅に向かう歩行者等の代替ルートがないこと ・通学路やバリアフリー基本構想の生活関連経路に位置付けられているが歩道が未整備であり、危険な状況であること ・歩道整備により、歩行者等の安全確保が図られること ・依然として事故の発生、継続して地元から整備要望があること ・羽曳野市の事業協力（用地取得業務の市協力）を得られていること ・無電柱化事業と併せて実施することでコスト削減を図れること ・用地取得が進み、駅前などまとまった区間の工事に着手できること <p>以上の理由から、事業を継続する。</p>
------	---