

平成 30 年度 再評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般府道南千里茨木停車場線 歩道段差改善	
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	茨木市西駅前町～吹田市千里万博公園	
再評価理由	事業採択後 10 年間を経過した時点で未着工	
事業目的	歩道における段差・縦横断勾配を改善し、高齢者や障がい者をはじめ誰もが安全・安心・快適に通行できる歩行空間を確保する。	
事業内容	<p>2.2kmのうち約 1.9kmの区間がバリアフリー重点整備地区外であり、ほとんどの区間が段差改善等を優先的に実施していく区間に該当せず、完成予定時期が未定のため休止する。</p> <p>歩道段差改善</p> <p>事業延長：2.2km</p> <p>道路幅員：22.0m</p> <p>車道：4車線[3.5m×4]</p> <p>自転車歩行者道：両側[3.5m×2]</p>	
事業費 ( )内の数値は 事前評価時点のもの	全体事業費：約 2.4 億円（約 2.4 億円）〔国：1.2 億円、府：1.2 億円〕	
	（内訳）調査費等 約 0.08 億円（約 0.02 億円） 用地費 約 0 億円（約 0 億円） 工事費 約 2.32 億円（約 2.38 億円）	【工事費の内訳】 本土工 約 2.3 億円
事業費の変更理由	—	
維持管理費	510 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 H20	再評価時点 H30	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<p>当該路線は、JR 茨木駅より万博外周道路へと向う道路であり、周辺には学校や病院その他多数の公共施設や商業施設・住宅・商店等も密集しており、歩行者の往来が多い。しかし、福祉のまちづくり条例に適合しない歩道の段差があり、高齢者等の移動円滑化や安全の確保のため改善が必要である。</p> <p>○交通センサスデータ （平成 17 年） 自動車交通量： 14,394 台/12h 自転車交通量： 1,098 台/日 歩行者交通量： 828 人/日</p> <p>○交通事故発生状況 H14～H18（5 年間）：20 件</p>	<p>当該路線は、JR 茨木駅より万博外周道路へと向う道路であり、周辺には学校や病院その他多数の公共施設や商業施設・住宅・商店等も密集しており、歩行者の往来が多い。しかし、福祉のまちづくり条例に適合しない歩道の段差があり、高齢者等の移動円滑化や安全の確保のため改善が必要である。</p> <p>○交通センサスデータ （平成 27 年） 自動車交通量： 11,198 台/12h 自転車交通量： 1,001 台/12h 歩行者交通量： 545 人/12h</p> <p>○交通事故発生状況 H25～H29（5 年間）：16 件</p>	—
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。		
	事前評価時点 H20	再評価時点 H30	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。		

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> ・歩行者等の移動の円滑化（バリアフリー化の推進）・安全性の向上 ・通学路であり、児童の安全に寄与する。 <活力> 誰もが安心して社会参加できる生活空間の形成（バリアフリー化の推進・歩行者交通等の利便性向上） <快適性> 交通利便性の向上	
	<b>【受益者】</b> 道路利用者	

	事前評価時点 H20	再評価時点 H30	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 21 年度 ②平成 21 年度 ③平成 25 年度	①平成 21 年度 ②平成 21 年度 ③未定	平成 20 年 12 月にバリアフリー法の特定道路が国土交通大臣により指定され、基準に適合した歩道整備を平成 32 年度までに行う方針となった。当該区間については、特定道路が無く、さらにバリアフリー重点整備地区の生活関連経路の位置付けも茨木駅周辺の一部区間(約 300m)のみとなっており、完成予定時期は未定。
<進捗状況>	—	・全体 3.3% (0.08 億円 / 2.4 億円) ・調査費等 100% (0.08 億円 / 0.08 億円) ・用地 - % (- 億円 / - 億円) ・工事 0% ( 0 億円 / 2.32 億円)	
事業の必要性等に関する視点	多くの区間が特定道路および生活関連経路に該当しないものの、歩道における段差・縦横断勾配を改善し、高齢者や障がい者をはじめ誰もが安全・安心・快適に通行できる歩行空間確保は必要である。		

### 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	府管理道路における歩道の段差改善等は、バリアフリー法の特定道路を平成 32 年度までに完了し、その後、生活関連経路において順次進めていく方針であり、当該事業区間の多くがこれらに該当せず、早期事業着手の目処がたたない。 ただし、JR 茨木駅周辺の一部区間(約 300m)においては、バリアフリー重点整備地区の生活関連経路に位置付けられており、市の基本構想に基づき、今後整備を行う予定である。
--------------	---

### 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	当該事業区間の歩道は多くの方が利用しており、周辺施設への移動経路として重要な役割を確立している。このため、現歩道の段差改善等を行うことにより、移動の円滑性や安全性を高めることが最適と考えられる。
---------------------	---

### 5 特記事項

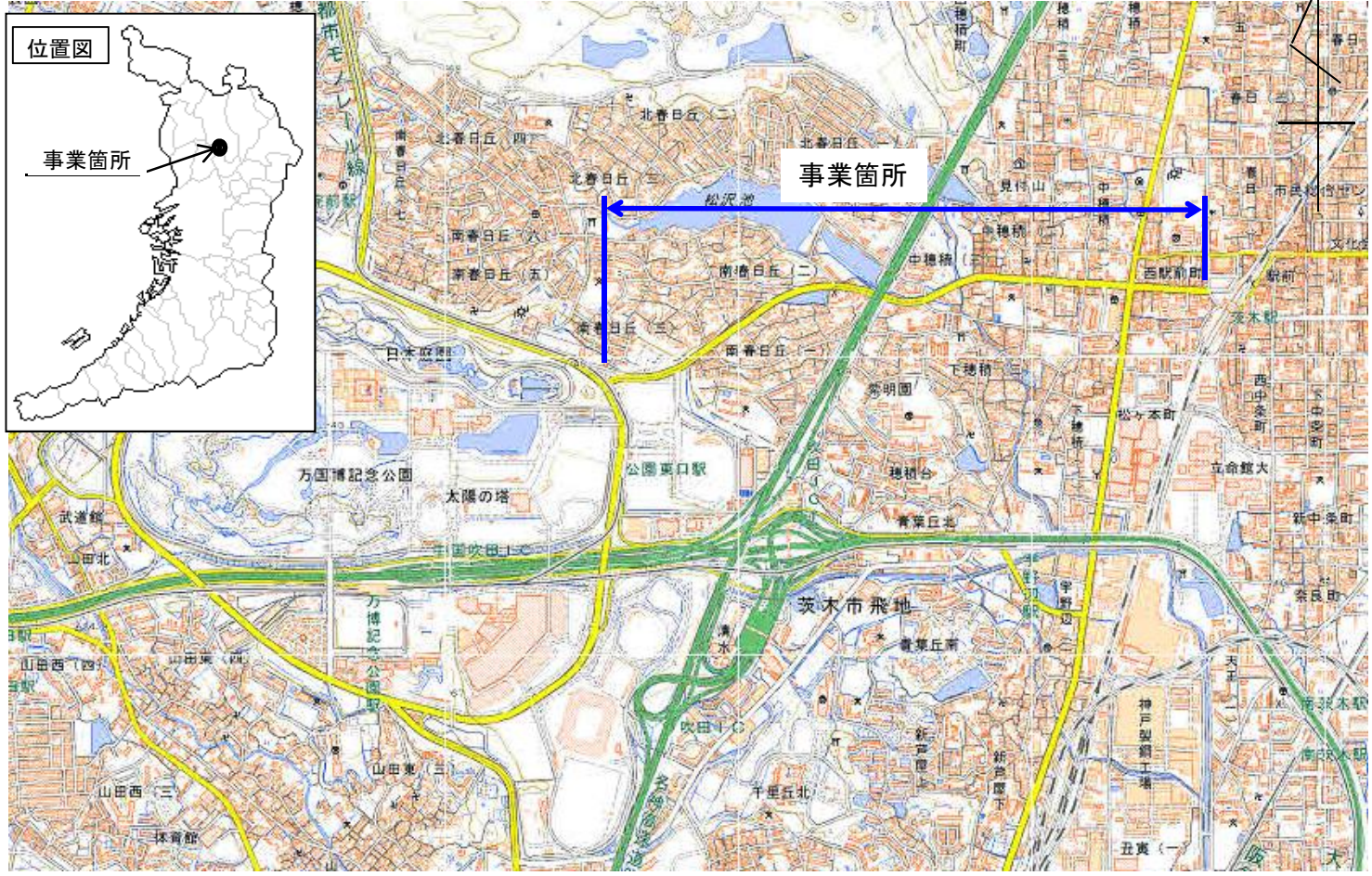
自然環境等への影響とその対策	現道を活用した事業であり、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。
事前評価時の意見具申(付帯意見)と府の対応	—
上位計画等	大阪府都市整備中期計画(案)改訂版(H28.3)
その他特記事項	なし

### 6 評価結果

評価結果	○事業休止 <判断の理由> 歩道の段差改善等によるバリアフリー化は、バリアフリー重点整備地区の特定道路および生活関連経路において優先的に進めていく方針であり、当該事業区間で特定道路等に該当しない区間では早期事業着手が見込めない。 以上の理由から、事業を休止する。
------	--

平成30年度 再評価（一般府道南千里茨木停車場線 歩道段差改善事業）

事業箇所図



平面図



現況写真



標準断面図

