

平成 25 年度 事前評価点検表（内部評価）

| | | |
|---------------|---|-----------------------------|
| 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 | 東大阪市小阪（八戸ノ里駅前交差点） | |
| 目的 | 本交差点は、市域を縦断する幹線道路に位置し、路線バスなど河内小阪駅方面へ向かう交通が多く、右折する車両による渋滞が発生している。また、それに起因する追突及び右左折事故が発生しているため、右折レーンの追加により、交差点の円滑な交通流を確保し、渋滞解消及び事故削減を図るとともに、歩行者等の安全確保を図るため、併せて歩道を拡幅することを目的とする事業である。 | |
| 内容 | 交差点改良（右折車線の追加、歩道拡幅） 延長：L=150m （現況）W=10.0m（車線数：2、両側自歩道 W=1.5m×2） （計画）W=16.0m（車線数：3、両側自歩道 W=2.5m×2） 【付加車線：右折車線（滞留長 L=33m）】 | |
| 事業費 | 全体事業費：約 6.6 億円 （内訳）調査費等約 0.3 億円 用地費 約 5.7 億円 工事費 約 0.6 億円 | |
| | 【事業費の積算根拠】 予備設計から数量を算出。事業費は積み上げにより算出。 | 【工事費の内訳】 交差点改良等 約 0.6 億円 |
| 事業費の変動要因 | 【今後の事業費変動要因の予測】 用地補償費の算定については、概算額で計上しており、今後、詳細な調査により確定することから、事業費が変動する可能性がある。 | |
| 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） ・するっと交差点对策（案）（H24.3） | |
| 事業を巡る社会経済情勢等 | ○当該道路状況 ・本交差点を右折し、河内小阪方面へ向かう路線バスなどの交通が多く、右折車両による渋滞が発生。また、それに起因する追突及び右左折事故が発生。 ○現況交通量（平成 22 年度 道路交通センサス） 自動車交通量：8,840 台／12h 歩行者交通量：1,545 人／日 自転車交通量：3,412 台／日 動力付き二輪車類：1,370 台／日 ○交通事故発生状況（当該箇所近傍） H21～H24（4ヶ年間）：29件 | |

| | |
|--------------------------------------|--|
| 地元の協力体制等 | 1) 地元自治会 平成 25 年 7 月 地元役員へ交差点改良事業について説明。 自治会としては、早期に事業の実施を期待。 2) 沿道の地権者 平成 25 年 10 月～ 事業の予定について説明。土地の境界確定について協力依頼。 |
| 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できていない。 |
| 事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性) | 【効果項目】 [安全・安心] ・右折車線の追加による事故防止（交通事故の削減） ・歩行者等の安全確保 [活力] ・渋滞解消による走行性の向上 【受益者】 ・道路利用者、地域住民 |
| 事業段階ごとの進捗予定と効果 | 平成 26～29 年度：協議・設計、用地買収 平成 30～32 年度：用地買収、工事 |
| 完成予定年度 | 平成 32 年度 |
| 代替手法との比較検討 | ・立体交差化は事業費が膨大であり、また完成までに多大な時間を要することから、少ない投資で効果を得ることができる右折車線の設置が最善策である。 |
| 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与えることはない。 ・渋滞緩和による騒音、振動、排気ガス等の低減効果が期待される。 |
| その他特記事項 | 特になし |
| 評価結果 | ・事業実施は妥当 <判断の理由> 本事業により、交通の円滑化、交通安全性の向上が図られることから、整備すべき箇所と判断した。 |

平成25年度 事前評価 (主要地方道 (旧)大阪中央環状線 交差点改良事業)

