

平成 29 年度 再評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	主要地方道西京高槻線 道路改良事業	
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	高槻市萩之庄～梶原	
再評価理由	事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中	
事業目的	<p>本路線は、京都市西京区から大阪府高槻市に至る府県間道路である。</p> <p>当該箇所は、車両の対面通行が困難な幅員が狭隘な道路であり、さらに、視距が悪いため、歩行者や車両の対面通行は、危険な状況にある。このため、バイパス整備を行うことにより、安全で、円滑な交通の確保を図るものである。また、一部区間を（仮称）高槻東道路の工食用進入路としても活用することとしている。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：1,200m</p> <p>道路幅員：10.5m</p> <p>車道：2車線[3.0m×2]</p> <p>自転車歩行者道：片側[3.5m]</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 9.6 億円（約 9.6 億円）〔国：5.3 億円、府：4.3 億円〕</p> <p>（内訳） 調査費等 約 0.3 億円（約 0.3 億円）</p> <p>用地費 約 7.0 億円（約 7.0 億円）</p> <p>工事費 約 2.3 億円（約 2.3 億円）</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <p>・道路改良工 約 1.5 億円（約 1.3 億円）</p> <p>・舗装工 約 0.8 億円（約 1.0 億円）</p>
事業費の変更理由	—	
維持管理費	約 420 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

	計画時点 H19	再評価時点 H29	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域周辺の道路状況 現道は、車両の対面通行が困難な幅員 5.5m 未満の区間の多い狭隘な道路であり、部分的に待避所が整備されているが、見通しが悪く対面通行には危険である。また、高等学校への通学に当該路線を利用する学生も多い。 H17 交通センサス 自動車交通量 4,311 台/日 自転車交通量 842 台/12h 歩行者交通量 15 人/12h 交通事故発生状況 H13～H17（5 カ年間）：11 件 （うち死亡事故：0 件） 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 H27 交通センサス 自動車交通量 2,346 台/日 自転車交通量 1,065 台/12h 歩行者交通量 83 人/12h 交通事故発生状況 H24～H28（5 カ年間）：8 件 （うち死亡事故：0 件） 	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の減少については、センサス調査時に、周辺道路において関連工事に伴う通行規制が実施されていたことによる影響が大きいと考えられる。
地元の 協力体制等	高槻市から早期整備の要望がある。		
	計画時点 H19	再評価時点 H29	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手法は確立されていない。		
事業効果の 定性的分析 (安心・安全、活力、 快適性等の有効性)	<p>【効果項目】</p> <p>〔安全・安心〕 歩車道分離を図ることにより、歩行者・自転車等の安全を確保する。</p> <p>〔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）。</p> <p>〔快適性〕 幅員狭隘区間の解消による交通利便性の向上。</p> <p>〔その他〕 幅員狭隘区間の解消により、緊急車両の進入路を確保。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路利用者 地域住民 		

	計画時点 H19	再評価時点 H29	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 19 年度 ②平成 20 年度 ③平成 26 年度	①平成 19 年度 ②平成 20 年度 ③平成 32 年度	用地交渉が難航している影響から、前回評価時点（平成 19 年度）の計画より 6 年の遅れが生じている。
<進捗状況>	—	<ul style="list-style-type: none"> ・全体 76% (7.3 億円/9.6 億円) ・用地 86% (5.7 億円/7.0 億円) ・工事 62% (1.6 億円/2.6 億円) 	
事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間において、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はない。 ・幅員狭隘区間の解消により、緊急車両の進入路を確保が可能である。 		

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	用地交渉の難航により、前回評価時点（平成 19 年度）の計画より 6 年の遅れを生じたが、引き続き交渉を継続して事業進捗を図る。
--------------	--

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	事業の進捗率が高く、主要構造物にも着手済みであることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。
---------------------	---

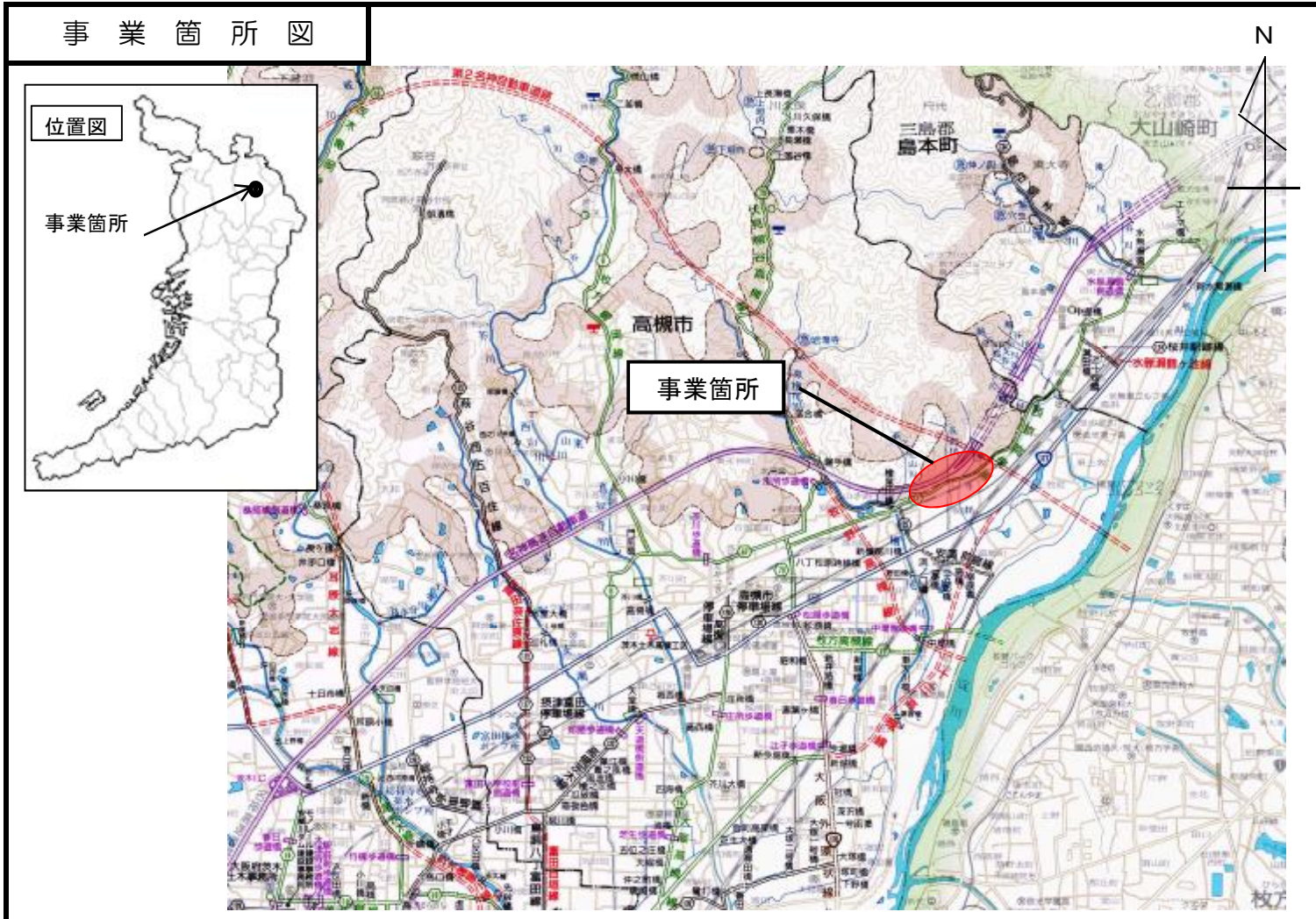
5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	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）（H28.3 改訂）
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> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間において、整備を実施することで歩行者等の安全確保を図ることができる。 ・幅員狭隘区間の解消により、緊急車両の進入路を確保が可能である。 <p>以上の理由から、事業を継続する。</p>
------	--

平成29年度 再評価 (主要地方道西京高槻線 道路改良事業)



現況写真

