

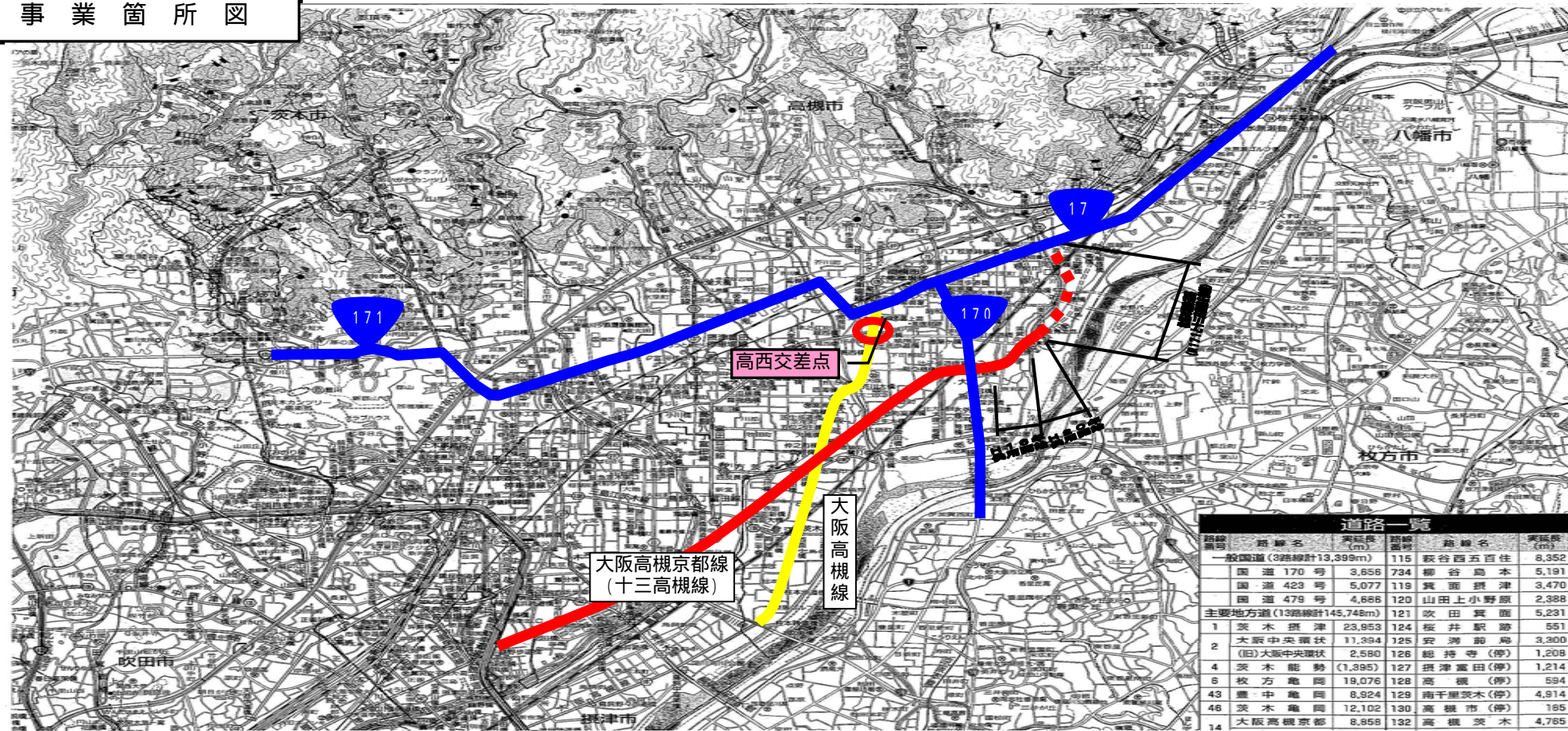
再評価調書（一時休止）

事業名		主要地方道 大阪高槻線交差点改良		
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		高槻市高西町 地内		
再評価理由		事業採択後5年を経過した時点(平成19年度)で未着工なため。		
事業概要	目的	高西町交差点は、府道大阪高槻線が2車線の府道高槻茨木線と交差する4枝交差点である。当交差点は府道大阪高槻線の交通量の増加に伴い、右折レーンがないため右折車両が1台発生することにより直進車両の妨げとなるため、慢性的な渋滞多発地点になっており、それに起因する追突・右左折事故が多発している。 そこで、右折レーンを付加することにより、交差点での円滑な交通を確保し、渋滞解消及び事故削減を図るものである。		
	内容	事業延長 150m 道路幅員 10.0 16.0m 右折レーン設置 2箇所(北行き、南行き)		
	事業費	全体事業費 約1.5億円(うち投資事業費 - 億円) (内訳)調査費等 約0.1億円 (内訳)調査費等 約0億円 用地費 約1.0億円 用地費 約0億円 工事費 約0.4億円 工事費 約0億円		
	維持管理費	4.1百万円/年・km(国土交通省 費用便益マニュアル)		
	上位計画	大阪府歩道整備計画(案)[H14.12]		
	関連事業			
事業の進捗状況	経過	事前評価時点	再評価時点(H21)	分析
	事業採択年度	H14年	H14年	
	事業着工年度	H14年	H14年	
完成予定年度	H20年			
進捗状況			用地 0% 工事 0%	
今後の事業進捗の見通し	本路線は交通量が多く、慢性的に渋滞が発生している状況であったが、京阪軸の主要幹線道路として整備した都市計画道路十三高槻線の平成16年開通以降、その現道である本路線の自動車交通量は減少傾向となり、渋滞は緩和されている。交差点改良事業としての優先順位が下がり、財政状況に鑑み一時休止とする。			

事業を巡る社会情勢の変化	計画時	<p>摂津市方面から阪急高槻市駅方面への経路としては、府道大阪高槻線のほかに幹線道路が無いために、当該道路を利用する車両が非常に多い。</p> <p>その中でも高西交差点は国道171号に隣接した位置に存在し、交差する府道枚方高槻線から高槻市駅前や京都方面への通過車両が多い。また府道大阪高槻線を右折して市街地へ向かう車両も多いが右折レーンが無いために右折車両が発生すると通過車両の妨げとなり渋滞が発生する。またそれに起因して事故が多発している。</p> <p>高槻市は大阪府北部に位置し、市の市街地にはJR東海道本線、阪急京都線が縦走しており、大阪市内に約25分で通じるなど交通の便に恵まれた立地である。</p> <p>このため、旧市街地を初めとして山間部に向けて多くの住宅が開発され、大阪市内のベッドタウンとして発展している。</p> <p>交通センサスデータ(平成11年) 自動車交通量: 15,162台/12h 自転車交通量: 1149台/日 歩行者交通量: 264人/日 交通事故発生状況 H12~H16(5ヶ年間): 8件 (うち死亡事故: 0件)</p>	現時点	<p>自動車交通量については、減少傾向にある。</p> <p>歩道整備計画評価基準 ・自動車交通量 1000台以上/12h ・歩行者交通量 500人以上/日 ・自転車交通量 500人以上/日</p> <p>交通センサスデータ(平成17年) 自動車交通量: 12,102台/12h 自転車交通量: 1200台/日 歩行者交通量: 384人/日 交通事故発生状況 H17~H18(2ヶ年間): 5件 (うち死亡事故: 0件)</p>
	事業の中止に対する影響	<p>引き続き、交通マナーの遵守・啓発等安全対策に努め、歩行者の安全を確保するとともに、公安委員会と連携し、対策を検討しながら、事故抑止等に努めていく。</p> <p>地域への影響</p> <p>他計画・関連事業への影響</p>		

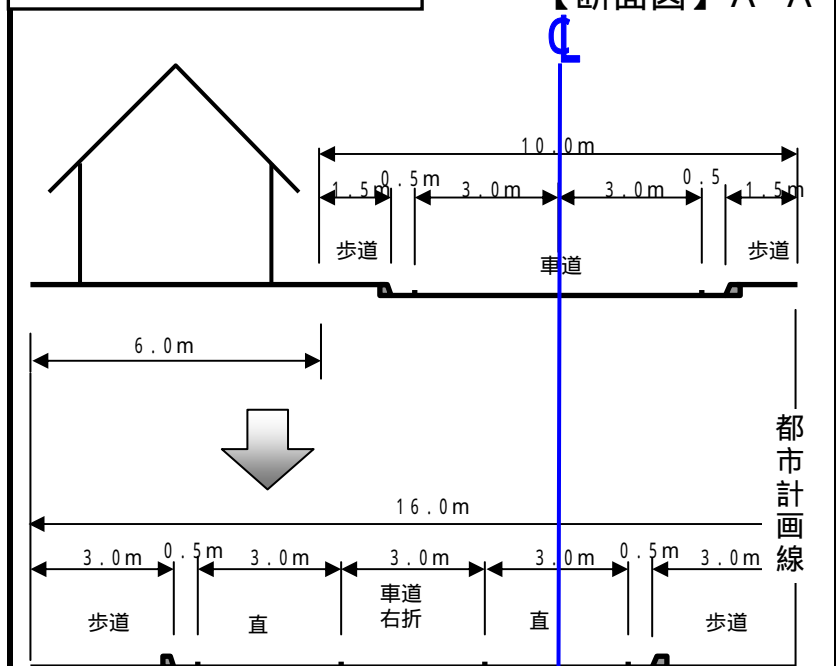
主要地方道 大阪高槻線(交差点改良)事業概要図

事業箇所図



標準断面図

【断面図】A-A



現況写真



平面図

