

令和4年度 事前評価点検表（内部評価）

1 事業概要

| | | |
|----------|--|---|
| 事業名 | 主要地方道 大阪和泉泉南線 交通安全対策事業 | |
| 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 | 和泉市府中町（和泉中学校前交差点から和泉市役所北交差点） | |
| 事業目的 | <p>本事業箇所は、市役所や保健所、警察署といった公共施設や、幼稚園、小中学校などの教育施設等が多く立地しており、また、JR阪和線の和泉府中駅にも近接していることから、歩行者や自転車、自動車の交通量が非常に多く、互いに輻輳している区間である。</p> <p>しかし、歩道未設置区間が多いため、歩行者、特に高齢者や障がい者等の交通弱者にとって非常に危険な状況となっており、加えて、交差点部においては右折レーンが無いために、右折車等による交差点内の無理な走行や交通渋滞等が発生している。</p> <p>そのため、和泉市が警察や府道路管理者等の関係機関と連携し策定した「和泉市通学路等交通安全プログラム（国府小学校区域）」及び「和泉市交通バリアフリー基本構想（和泉府中駅周辺地区）」に基づき、府が2箇所の交差点改良及び歩道整備の事業を行い、歩行者等の安全を確保することを目的に実施する。</p> | |
| 事業内容 | <p>交通安全対策（交差点改良（右折車線の設置）、歩道整備）</p> <p>事業延長：約0.9km （現況）道路幅員：8.0m 車道：2車線〔3.0×2+路肩1.0m×2〕</p> <p>【交差点部】 （計画）道路幅員：13.0m 車道：2車線〔3.0m×2+路肩0.5m+路肩1.0m〕、右折レーン〔3.0m〕 歩道：片側〔2.5m〕</p> <p>【歩道設置部】 （計画）道路幅員：10.0m 車道：2車線〔3.0m×2+路肩0.5m+路肩1.0m〕 歩道：片側〔2.5m〕</p> | |
| 事業費 | <p>全体事業費：約4.2億円〔国：2.3億円、府：1.9億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約0.5億円 用地費等 約1.6億円 工事費等 約2.1億円</p> | |
| | 【事業費の積算根拠】 事業費は積み上げにより算出 | 【工事費の内訳】 <ul style="list-style-type: none"> 交差点改良工 約1.4億円 歩道設置工 約0.2億円 歩行空間整備工 約0.5億円 |
| 事業費の変動要因 | <ul style="list-style-type: none"> 用地費については概算額で計上しており、今後、調査により変動する可能性がある。 | |
| 維持管理費 | —（本事業期間の終了をもって、和泉市に引継ぎを実施予定） | |
| 関連事業 | — | |

2 事業の必要性等に関する視点

| | |
|--------------------------|---|
| 上位計画等における位置付け | <ul style="list-style-type: none"> 大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂） 和泉市通学路等交通安全プログラム（R3.1） 和泉市交通バリアフリー基本構想（H18.3） 自転車指導啓発重点地区・路線（大阪府警本部選定） |
| 優先度 | <ul style="list-style-type: none"> 本事業箇所は、和泉市通学路等交通安全プログラム（国府小学校区域）及び和泉市交通バリアフリー基本構想（和泉府中駅周辺地区）の特定経路を含む区間であり、交通量は多いが歩道がなく、歩行者にとって非常に危険な状況となっているため、緊急性が高い。 <p>以上のことから、本事業の優先度が高い。</p> |
| 事業を巡る社会経済情勢等 | <p>【交通事故発生状況】 H29～R3（5か年）：38件 （うち死亡事故：0件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 交通量調査データ（平日）（調査日：H30年10月30日（火）） 自動車交通量：7,114台/12H 自転車交通量：1,629台/12H 歩行者交通量：1,792人/12H</p> <ul style="list-style-type: none"> 通学路交通安全プログラムへの位置づけ H31.3：和泉市通学路交通安全プログラムに当該箇所を位置づけ バリアフリー法に基づく生活関連経路の指定 H18.3：「和泉市交通バリアフリー基本構想」に基づく特定経路に当該路線を指定 H20.12：バリアフリー法に基づく特定道路に当該路線を指定（国土交通省） |
| 地元の協力体制等 | <ul style="list-style-type: none"> 地元市において、当該事業に伴う用地取得などの協力。 地元小学校などから交差点改良、歩道整備等の要望がある。 |
| 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。 <p>【活力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両等の走行性の向上により、快適性が向上する。 ・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。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 ・地域住民 |
|-----------------------------------|--|

3 事業の進捗の見込みの視点

| | |
|----------------|--|
| 事業段階ごとの進捗予定と効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度：詳細設計、用地測量（市委託） ・令和6年度：物件調査・用地交渉（市委託）、歩行空間整備工事着工 ・令和7年度～：用地買収（市委託） ・令和8年度～令和12年度：歩道設置工事、交差点改良工事 |
| 完成予定年度 | 令和12年度 |

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

| | |
|------------|--|
| 代替手法との比較検討 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の安全を確保するためには、通行車両と歩行者等の通行を分離できる歩道整備等を行うことが最善策であり代替案立案等の可能性は極めて低い。 <p>以上のことから、原案が適切である。</p> |
|------------|--|

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、本事業において新たに自然環境に影響をあたえることはない。 ・沿道に店舗等が多数立地しているため、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。 |
|----------------|--|

| | |
|---------|---|
| その他特記事項 | — |
|---------|---|

6 評価結果

| | |
|------|---|
| 評価結果 | <p>○事業実施</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業箇所は、和泉市通学路等交通安全プログラム（国府小学校区域）及びバリアフリー法に基づく特定道路を含む区間であるが、歩道がなく、非常に危険な状況であるため、歩道整備等を行うことで、歩行者等の安全確保が図られる。 <p>以上の理由から、事業を実施する。</p> |
|------|---|

令和4年度 事前評価 (大阪和泉泉南線 交通安全対策事業)

