

# 令和5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 豊中亀岡線 交差点改良事業	
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	豊中市本町（本町一丁目交差点）	
事業目的	<p>本路線は、阪急宝塚線豊中駅への主要なアクセス道路であり、交通量が多いものの、歩道未整備の区間が多く、幅員が狭隘であることから、歩行者等にとって危険な状況である。</p> <p>本事業箇所の本町一丁目交差点は、複雑な形状のスクランブル交差点で、交差点内全体がゼブラ状の横断歩道となっており、車線境界線が判断しづらい状況であるため、ドライバーにとって進行方向が分かりにくく、車両同士の接触事故の危険性が高い。そのため、豊中市通学路交通安全プログラムに基づき、交差点改良により、車両の走行安全性を確保するとともに、歩道を設置することで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>交差点改良（複合レーン及び歩道設置）</p> <p>事業延長：約0.2km</p> <p>（現況）道路幅員：6.8m  車道：2車線〔2.9m×2+路肩0.5m×2〕</p> <p>（計画）道路幅員：11.35m  車道：2車線〔3.0m×2+右折レーン（複合）1.85m+路肩0.5m×2〕  歩道：片側〔2.5m〕</p>	
事業費	<p>全体事業費：約3.5億円〔国：1.8億円、府：1.7億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約0.3億円  用地費等 約2.6億円  工事費等 約0.6億円</p>	
	<p><b>【事業費の積算根拠】</b>  事業費は積み上げにより算出。</p>	<p><b>【工事費の内訳】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩車道境界工 約0.4億円</li> <li>舗装工 約0.2億円</li> </ul>
事業費の変動要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
維持管理費	<p>約56万円/年（道路部：33万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出））</p>	
関連事業	<p>豊中駅周辺再整備構想</p>	

## 2 事業の必要性等に関する視点

<p>上位計画等における位置付け</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）</li> <li>・豊中駅周辺再整備構想（R3.9）</li> <li>・第3次豊中市通学路交通安全プログラム（R4.3）</li> <li>・豊中市バリアフリーマスタープラン（R4.3）</li> </ul>
<p>優先度</p>	<p>・本事業区間は、第3次豊中市通学路交通安全プログラム（R4.3策定）の対策箇所に位置づけられているほか、豊中市バリアフリーマスタープラン（R4.3策定）に基づく生活関連経路を含む区間であるものの、一部歩道が未整備で狭隘な幅員であるため、歩行者や自動車の事故が危惧される危険な状況となっており、緊急性が高い。</p> <p>以上のことから、本事業の優先度が高い。</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等</p>	<p><b>【交通事故発生状況】</b> H30～R4（5か年）：4件</p> <p><b>【周辺道路の交通量】</b> R3 全国道路・街路交通情勢調査 自動車交通量：3,350台／12H 自転車交通量：757台／12H 歩行者交通量：415人／12H</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学路交通安全プログラムへの位置づけ。 R4.3：第3次豊中市通学路交通安全プログラムに当該箇所が要対策箇所として位置づけ。</li> <li>・バリアフリー法に基づく生活関連経路の指定。 R4.3：「豊中市バリアフリーマスタープラン」に基づく生活関連経路に指定。</li> </ul>
<p>地元の協力体制等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元市において、当該事業に伴う用地交渉などの協力。</li> <li>・地元市、豊中駅前まちづくり推進協議会などから交差点改良、歩道整備等の要望がある。</li> </ul>
<p>事業の投資効果 &lt;費用便益分析&gt; または &lt;代替指標&gt;</p>	<p>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。</p>

<p>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>	<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者等と車両の通行を分離することで、歩行者等の安全が確保される。</li> <li>・車両の走行性の向上により安全が確保される。</li> <li>・周辺に小学校があり、児童の安全確保に寄与する。</li> </ul> <p><b>【活力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の走行性の向上により、快適性が向上する。</li> <li>・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。</li> <li>・車両の走行性の向上により沿道の騒音・振動が軽減される。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>
---	---

### 3 事業の進捗の見込みの視点

<p>事業段階ごとの 進捗予定と効果</p>	<p>令和 6 年度：用地測量、詳細設計 令和 6～11 年度：物件調査、用地買収 令和 11 年度：交差点改良工事</p>
<p>完成予定年度</p>	<p>令和 11 年度</p>

### 4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

<p>コスト縮減や代替 案立案等の可能性 の視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事間土砂流用や再生材の使用により、コスト縮減を図ることとしている。</li> <li>・歩行者等の安全や車両の走行安全性を確保するためには、交差点改良及び歩道整備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。</li> </ul> <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"><li>・周辺は市街地が形成されており、本事業による新たな自然環境に与える影響はない。</li><li>・本路線はバス路線であるため、工事期間中は施工時間等の調整を行い、公共交通に与える影響を最小限に抑える。</li><li>・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。</li></ul>
その他特記事項	—

## 6 評価結果

評価結果	<p>○事業実施</p> <p>&lt;判断の理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・本事業区間は、第3次豊中市通学路交通安全プログラム（R4.3 策定）の対策箇所に位置づけられているほか、豊中市バリアフリーマスタープランに基づく生活関連経路を含む区間であるものの、一部歩道が未整備で狭隘な幅員であり、危険な状況であるため、交差点改良及び歩道整備を行うことで、車両の走行安全性を確保するとともに、歩行者等の安全確保が図られる。</li></ul> <p>以上の理由から、事業を実施する。</p>
------	---



令和5年度 事前評価 (主要地方道 豊中亀岡線 交差点改良事業)

