

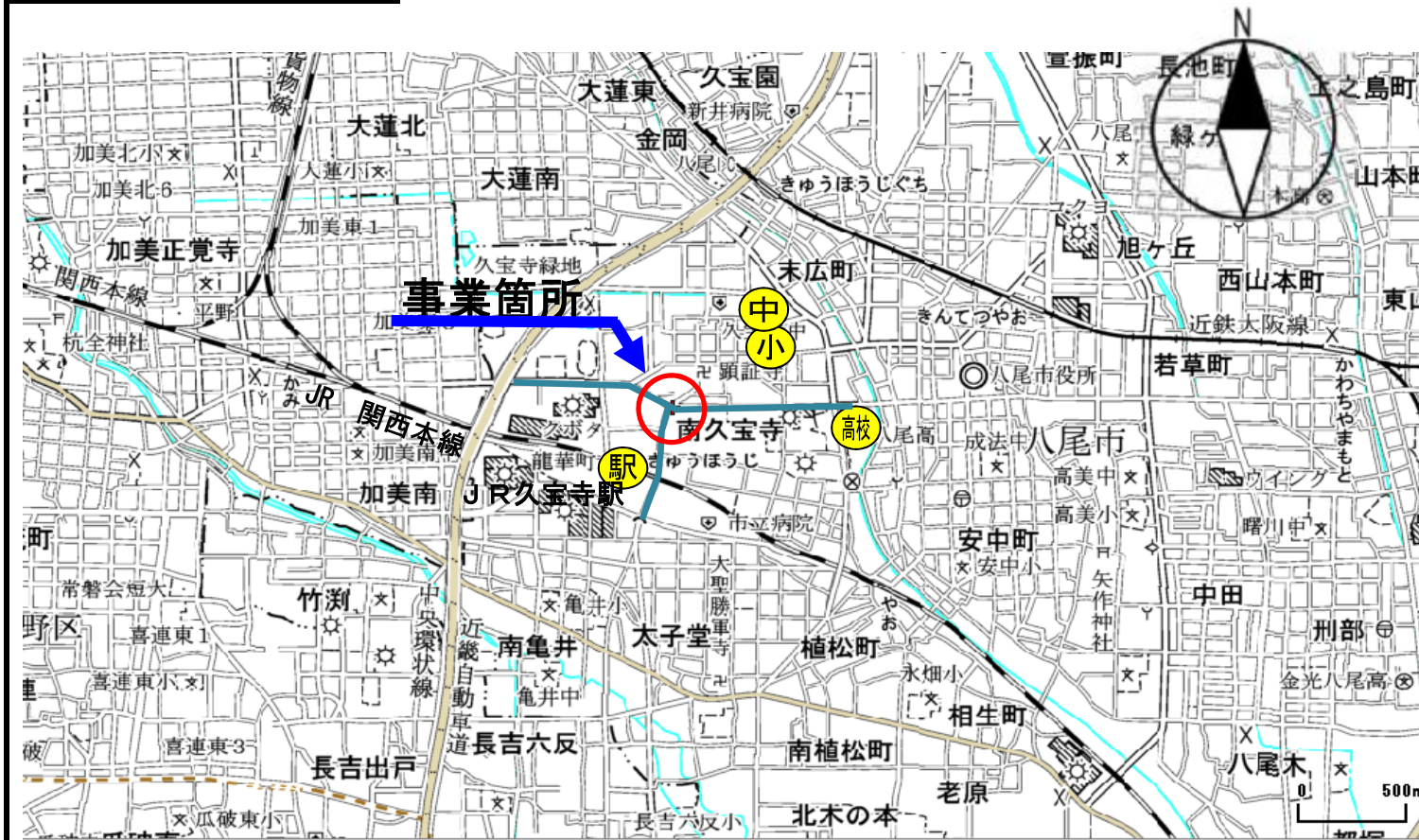
平成 26 年度 事前評価点検表（内部評価）

事業名	主要地方道 大阪港八尾線 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	八尾市久宝寺（久宝寺交差点）	
目的	本交差点は、市域を横断する幹線道路に位置し、本交差点南側に位置する久宝寺駅へ向かう自動車が多く、右折する車両による渋滞が発生している。また、本交差点を横断する小学校へ通学する児童や駅を利用する歩行者、自転車利用者が多いにも関わらず、歩道がなく交通安全上危険な状態である。このため、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、渋滞緩和及び事故削減を図るとともに、歩道を設置することで歩行者等の安全確保を図る。	
内容	交差点改良（右折車線の追加、歩道設置） 延長：L=180m （現況）幅員：W=8.0m 歩道なし （計画）幅員：W=16.0m、右折車線数1車線（滞留長L=30m） 両側歩道 W=3.0m×2	
事業費	全体事業費：約 7.5 億円 （内訳） 調査費等 約 0.3 億円 用地費 約 6.7 億円 工事費 約 0.5 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 0.5 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	都市計画道路久宝寺線整備事業	
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）	
優先度	本事業箇所は、八尾市が進めている都市計画道路久宝寺線事業との交差点であり、都市計画道路の整備後は、JR久宝寺駅への右折交通量、駅を利用する歩行者、自転車の増加が見込まれることから優先的に整備していく必要がある。	

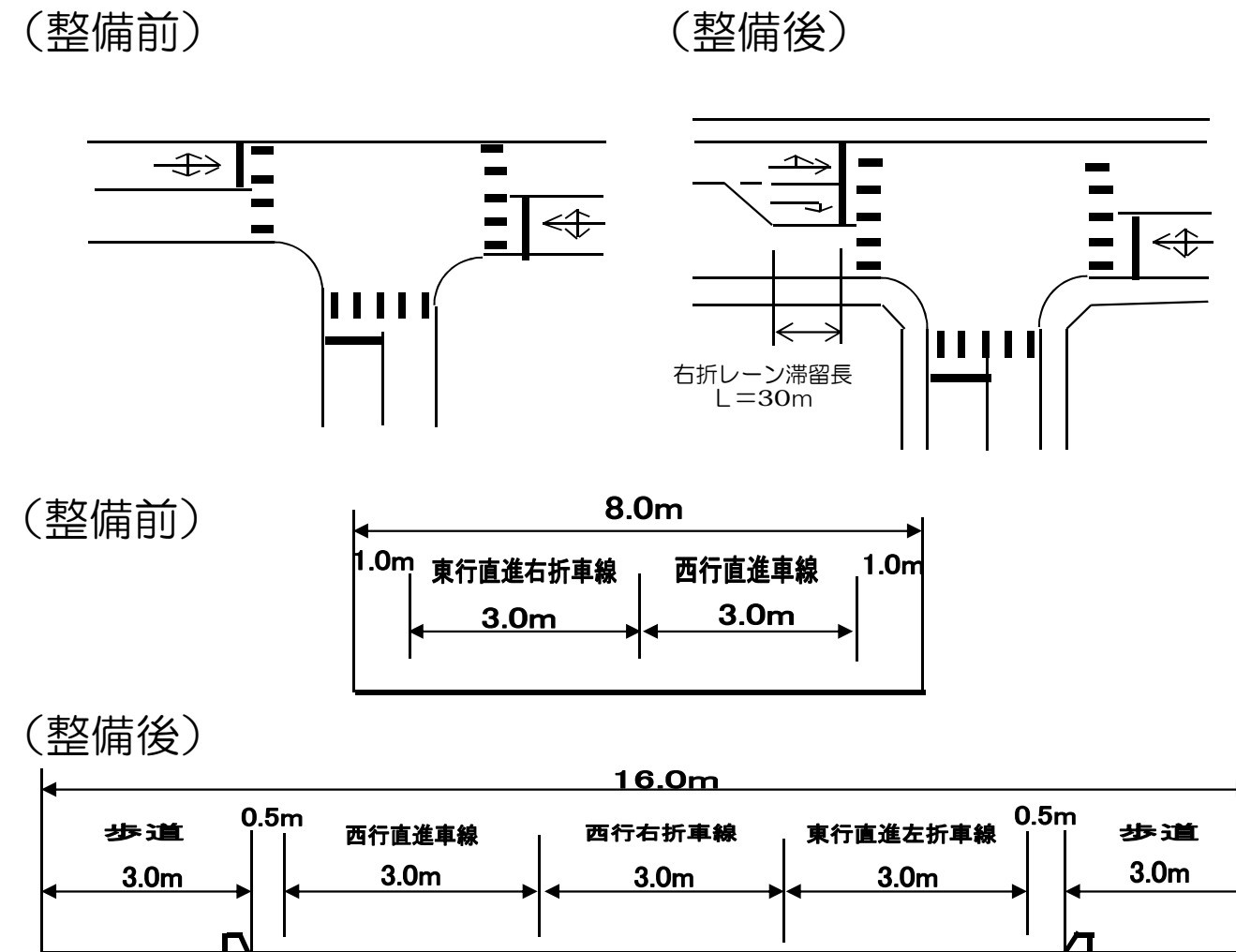
事業を巡る社会 経済情勢等	○当該道路状況 本交差点を右折し、JR久宝寺駅方面へ向かう自動車の交通が多く、右折車両による渋滞が発生。また、それに起因する追突及び右左折事故が発生。 ○現況交通量（平成 22 年度 道路交通センサス） 自動車交通量：10,706 台／12h 歩行者交通量：379 人／日 自転車交通量：1,562 台／日 動力付き二輪車類：984 台／日 ○交通事故発生状況（当該箇所近傍） H22～H25（4ヶ年間）：4件
	○地元の協力体制等 都市計画道路久宝寺線の整備（八尾市施工）
事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	交通安全事業における費用便益分析手法は確立されていない。
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＞ ・渋滞緩和による走行性の向上 ＜快適性＞ ・歩道の整備による、歩行者等の通行利便性の向上 ・渋滞緩和による、大気汚染、振動などの地域環境の改善 【受益者】 沿道住民、道路利用者
事業段階ごとの 進捗予定と効果	平成 27～30 年度：協議・設計、用地買収 平成 31～32 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	本箇所でも円滑な交通を確保するためには、現在の交差点内に右折車線を設置することが最善策である。
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。
その他特記事項	特になし
評価結果 （案）	事業実施 ＜判断の理由＞ 本箇所は、本交差点南側に位置する久宝寺駅へ向かう自動車が多く、右折する車両による渋滞が発生している。また、本交差点を横断する小学校へ通学する児童や駅を利用する歩行者、自転車利用者が多いにも関わらず、歩道がなく交通安全上危険な状態である。小学校への通学経路として利用されているにも関わらず、歩道がなく交通安全上危険な状態である。このため、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、渋滞緩和及び事故削減を図るとともに、歩道を設置することで誰もが安全・安心・快適に通行できる歩行空間が確保できることから「事業実施」とする。

平成26年度 事前評価 (主要地方道 大阪港八尾線(交差点改良)事業)

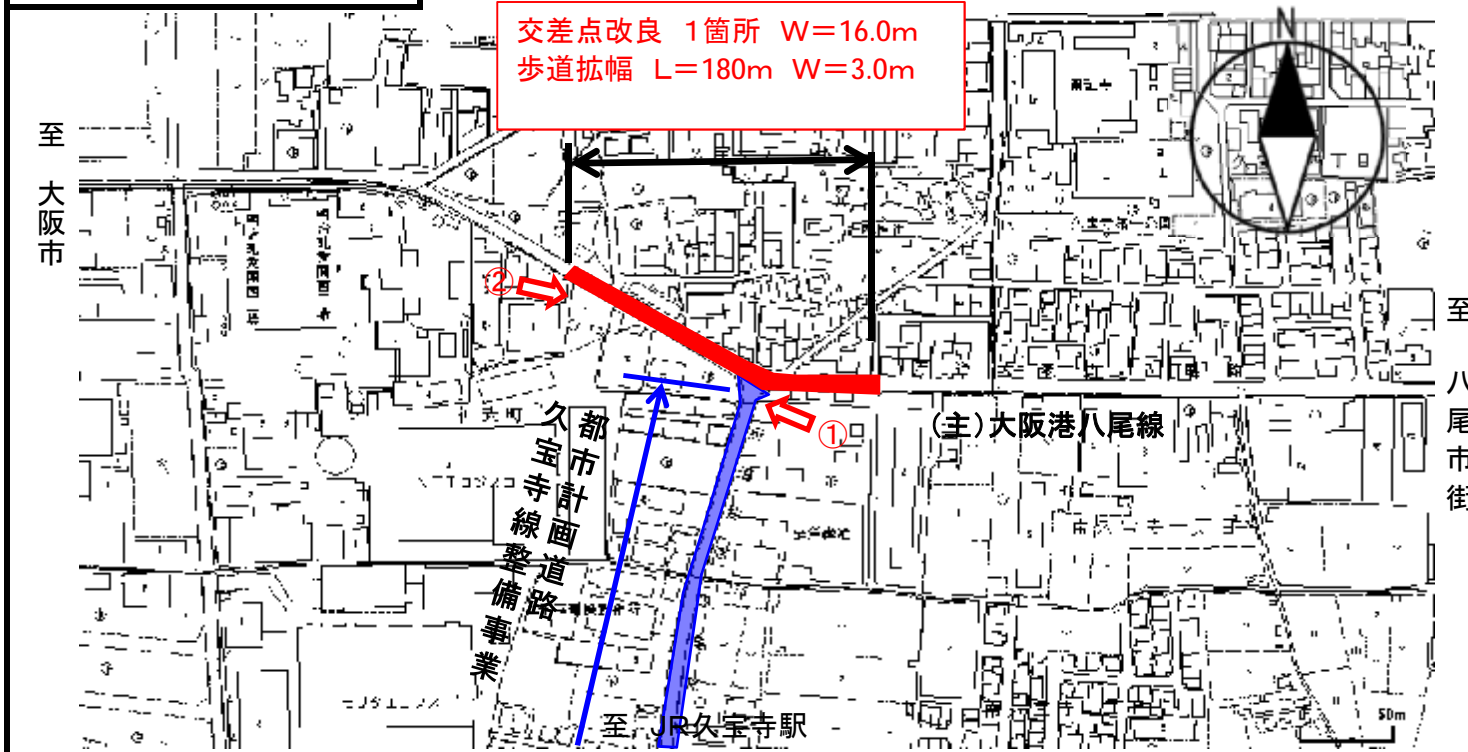
事業箇所図



交差点詳細図



平面図



現況写真

