

令和6年度第4回(R6.10.10)
大阪府建設事業評価審議会

第4回審議会後修正版

一般府道 交野久御山線 歩道整備事業 [交野市・枚方市]

【事前評価】

1. 事業概要

■事業目的

一般府道交野久御山線は神出来交差点(大阪府交野市)を起点に、京都府久世郡久御山町京滋バイパス森交差点に至る一般府道である。

本事業箇所は、JR津田駅へのアクセス道路であるほか、通学路に指定されており、通勤・通学・買い物などの歩行者、自転車の利用が多いものの、一部区間にしか歩道がなく歩行者、自転車、自動車のすれ違いが困難で、危険な状況である。

本事業は、「バリアフリー基本構想」に基づき、歩行者等の安全を確保することを目的に実施する。

■路線位置図



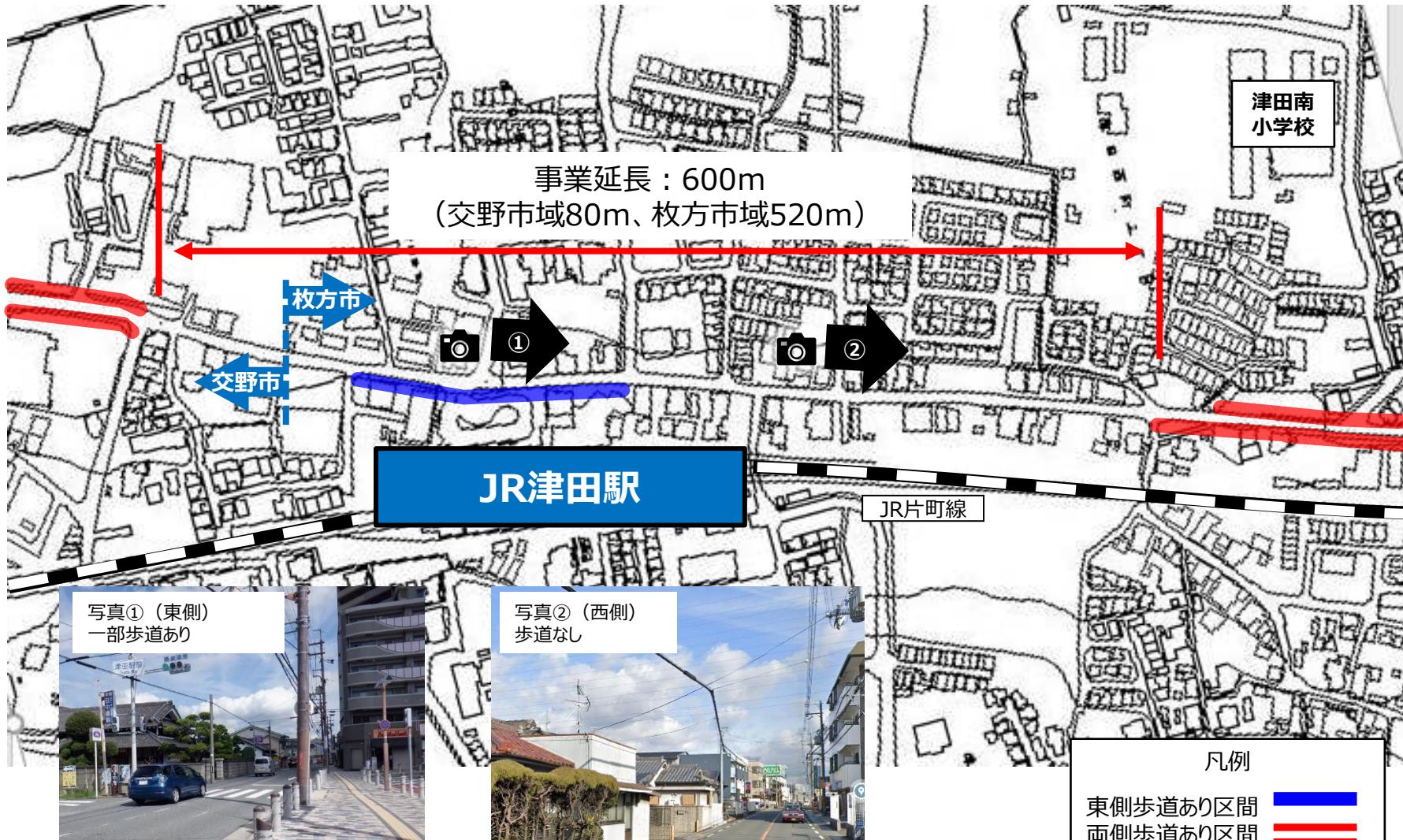
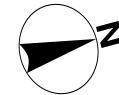
歩道未整備区間の状況

1. 事業概要

第4回資料P.3を修正

■事業箇所図

平面図



1. 事業概要

第4回資料P.4を修正

■歩道整備

事業延長 : 0.6km

道路幅員 : 10m

車道 2車線 (3.0m × 2)

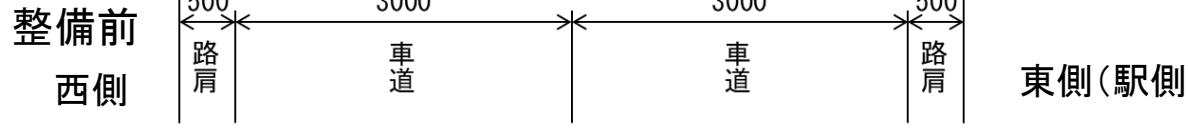
歩道 片側 (3.0m × 1)

標準横断図

整備前

西側

7000



東側(駅側)

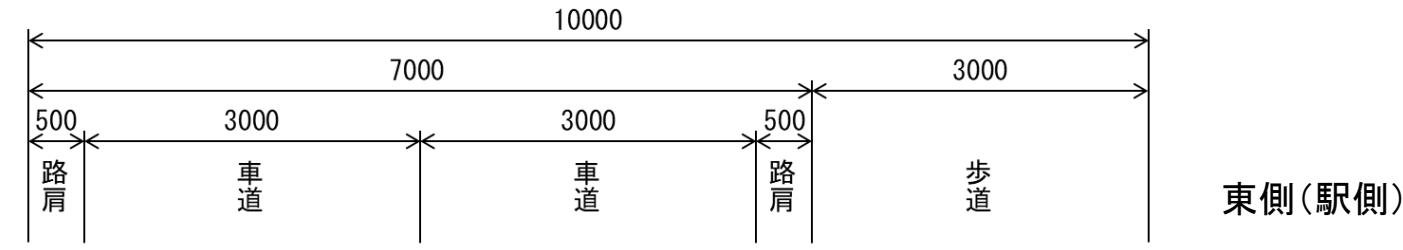
整備後

西側

10000

7000

3000



東側(駅側)

<歩道形態の決定経緯> ※府市勉強会で検討し、断面決定

◎両側・片側整備の検討

- ・現在、駅に近い道路東側が歩行者等の主要導線として利用されている
- ・事業区間に横断歩道が点在しており、片側整備の場合でも西側から東側へ横断して歩道にアクセス可能

◎事故発生件数が多く(5年で22件)、地元より早期整備要望がある… 早期効果発現の観点

- ・道路東側に一部歩道があること
- ・補償対象物件の比較が東側約10軒、西側約20軒であること

両側整備、西側のみの整備と比較して
事業期間が抑えられる。

1. 事業概要

○全体事業費：約17.5億円

[国：約9.6億円、府：約7.9億円、約2,900千円/m]

【内訳】調査費等 約 0.6億円

用地費 約15.4億円（うち補償費 約13.6億円）

工事費 約 1.5億円 [約250千円/m]

【事業費の積算根拠】

- ・予備設計成果を基に概算事業費を算出
- ・用地費単価：126千円/m²（国土交通省 地価公示）
- ・補償費単価：戸建住宅31,000千円/戸（他事業の実績）

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

<大阪府都市整備中期計画 (R3.3改定)>

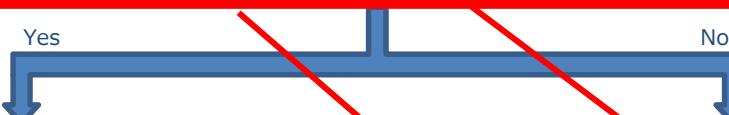
大阪府道における歩道整備事業実施の考え方

【対象路線】

○歩道未整備（歩道幅員2.0m未満のものを含む）の道路

◎次の要件のいずれかに該当

- ◆通学路・通学路交通安全プログラム指定・未就学児の移動経路における緊急合同点検の要対策箇所のいずれかに位置づけ
- ◆歩行者交通量、自転車交通量の両方が多い(歩行者600人/12H以上かつ自転車700台/12H以上)
- ◆バリアフリー法に基づく特定道路及び生活関連経路に位置づけ



✓ ポイント 整備効果【優先整備区間の抽出】

10年で概成する事業区間のうち、以下の地域状況を総合的に勘案し優先整備区間を抽出

- 事故や交通量等の定量的評価
- 歩行空間、代替ルートの有無（幅員など）
- 関連事業（市整備駅前広場に接続する等）
- 早期効果発現の観点
市町村等の事業への協力体制
用地買収の協力度

Yes

【優先整備区間】

No

【現道対策を検討】

- «現道対策の一例»
- ・側溝蓋掛けやクリーンベルト
 - ・路面表示（減速標示等）
 - ・車止め・柵設置 等
(市町村及び警察との協議必須)

注：ただし、例外として要望区間の大半部分地協力が確実に得られる、かつ市町村等の協短期間に事業完了が見込まれる区間は、事業費や利用状況を勘案し、優先整備区間外であっても事業化を検討

現況交通量 (R3全国道路・街路交通情勢調査)

歩行者交通量	713人/12H
自転車交通量	879台/12H

枚方市バリアフリー基本構想 (H21.6) 生活関連経路として位置づけ

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

<大阪府都市整備中期計画 (R3.3改定)>

大阪府道における歩道整備事業実施の考え方

【対象路線】

- 歩道未整備（歩道幅員2.0m未満のものを含む）の道路

◎次の要件のいずれかに該当

- ◆通学路・通学路交通安全プログラム指定・未就学児の移動経路における緊急合
いいずれかに位置づけ
- ◆歩行者交通量、自転車交通量の両方が多い(歩行者600人/12H以上かつ自
転車100人/12H以上)
- ◆バリアフリー法に基づく特定道路及び生活関連経路に位置づけ

駅前の道路であり、西側から駅に
向かう人の代替ルートなし

過去5年間 (H31～R5)

人身事故件数 22件(うち歩行者関連事故10件)



【重点化区間】



【重点化】

✓ ポイント 整備効果【優先整備区間の抽出】
10年で概成する事業区間のうち、以下の地域状況を総合的に
勘案し優先整備区間を抽出

- 事故や交通量等の定量的評価
- 歩行空間、代替ルートの有無（幅員など）
- 関連事業（市整備駅前広場に接続する等）
- 早期効果発現の観点
市町村等の事業への協力体制
用地買収の協力度



一般府道交野久御山線（津田駅付近）の
歩道整備事業に関する覚書 (R5.3.17)

・用地取得において市が協力

注：ただし、例外として要望区間の大半部分で沿道地権者の用
地協力が確実に得られる、かつ市町村等の協力が得られるなど、
短期間に事業完了が見込まれる区間は、事業費や利用状況を
勘案し、優先整備区間外であっても事業化を検討

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

◆枚方市都市計画マスターplan (R4.3一部改定)

＜鉄道駅周辺におけるバリアフリー化の促進＞

- ・津田駅周辺では居住者の生活サービスを担う等、都市機能と交通機能の確保が求められる。
- ・津田駅周辺道路においては、安全かつ円滑な移動ができるよう、枚方市バリアフリー基本構想の取り組みをはじめとした、バリアフリー化を促進する

◆枚方市バリアフリー基本構想 (H21.6)

＜津田駅及び周辺地区＞

交野久御山線において歩道未設置区間においては、歩行者の安全向上策のほか、既設道路の改良、障害物の撤去・規制等必要な整備を行う

■事業の優先度

- ・枚方市バリアフリー基本構想の生活関連経路に位置付けられていること
- ・歩行者、自転車利用者も多い通学路であり、バス路線でもあるにもかかわらず、一部区間にしか歩道がなく、危険な状況となっているため、緊急性が高いこと

以上より、本事業の優先度は高い

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業をめぐる社会経済情勢等

○当該道路の状況

- ・ JR津田駅へのアクセス道路であるが、歩道の未整備区間が多く、朝夕は駅へ向かう通勤、通学の利用者が路側部分をすれ違ながら通行し危険な状況
- ・ 路線バスが通行する路線であり、路線バスが通行する際には、歩行者や自転車利用者が更に危険な状況

○交通事故発生状況

H31～R5(5年間) : 22件

(人身事故、うち死亡事故0件)



○現況交通量 (R3 全国道路・街路交通情勢調査)

自動車交通量 8,966台/12H

歩行者交通量 713人/12H

自転車交通量 879台/12H

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析

○事業の整備効果

- ・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。
- ・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。
- ・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。

整備前後のイメージ



3. 事業の進捗の見込み、代替案立案等

■事業の進捗の見込みの視点

- ・ 令和 7年度～令和8年度：測量・設計
- ・ 令和 8年度～令和12年度：用地買収
- ・ 令和10年度～令和14年度：工事

■コスト縮減

- ・ 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

■代替案立案等の可能性の視点

- ・ 歩行者等の安全を確保するためには、車両と歩行者等の通行を分離できる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。

以上のことから、原案が適切である。

4. 対応方針（原案）

○事業実施

<判断の理由>

本事業区間は

- ・駅へのアクセス道路であり、西側から駅に向かう歩行者等の代替ルートがないこと
- ・歩行者、自転車利用者の多い通学路であり、バス路線でもあるにもかかわらず、歩道の未整備箇所が多く、危険な状況であること
- ・バリアフリー基本構想の生活関連経路に位置付けられていること
- ・歩道整備を行うことで、歩行者等の安全確保が図られること
- ・地元から整備要望が挙がっていること
- ・枚方市及び交野市の事業協力（用地取得に関する業務を市が実施する）を得られていること

以上の理由により、本事業を実施する。