

一般府道 郡戸大堀線
歩道整備事業
[羽曳野市]

【再評価】

（事業採択後10年間を経過した時点で継続中
事業計画の変更（事業費、事業期間））

1. 事業概要

■事業目的

一般府道郡戸大堀線は西藤井寺線交差点(大阪府羽曳野市郡戸)を起点に、大堀堺線交差点(大阪府松原市大堀4丁目)に至る一般府道である。

本事業箇所は、近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であることから、特に、朝夕の通勤・通学などの時間帯において歩行者、自転車の利用が多い。現状は歩道が未整備であり、車道幅員も十分確保されていないため、通行車両と歩行者等のすれ違いが困難な状況である。そこで、歩道を設置するとともに車道幅員を拡幅することにより、歩行者等の安全性の向上を図ることを目的とする。

■路線位置図

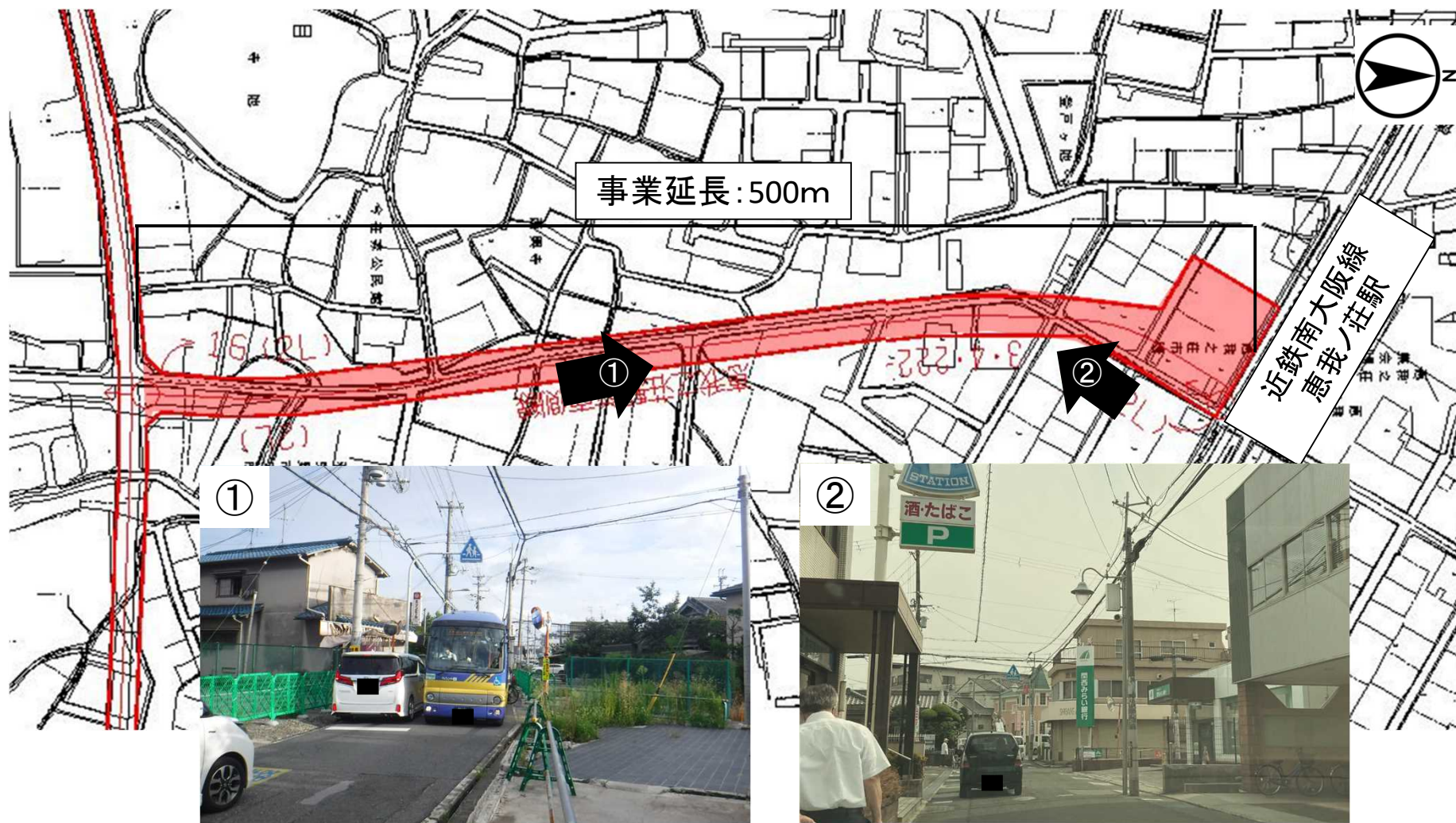


1. 事業概要

■事業箇所図

平面図

都市計画決定：昭和40年7月29日
都市計画変更(現計画)：平成18年2月21日



1. 事業概要

■ 歩道整備

事業延長 : 0.5km

道路幅員 : 16m

車道 2車線 (3.0m × 2)

自転車通行帯 (1.5m × 2)

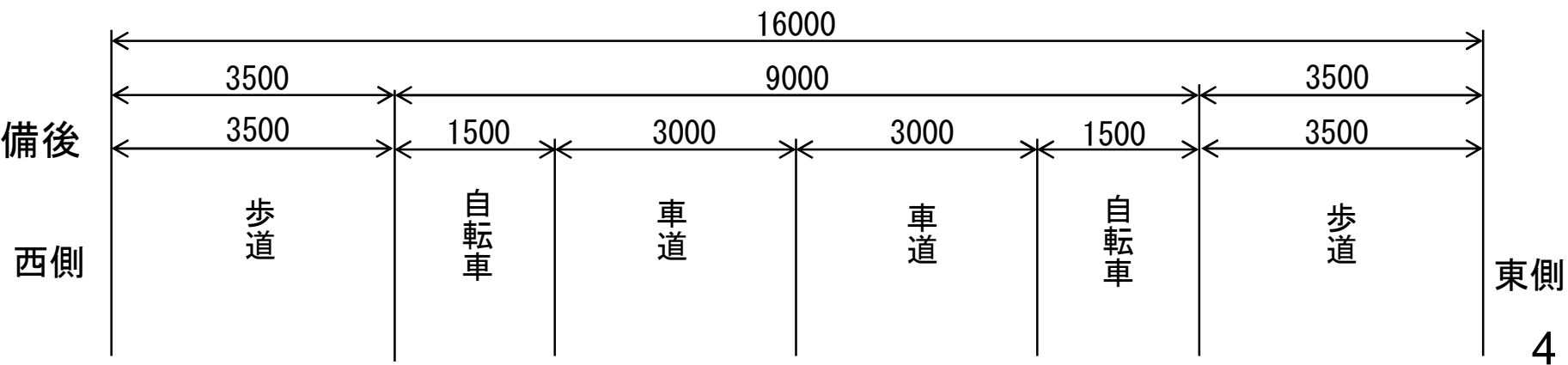
歩道 (3.5m × 2)

標準断面図

整備前



整備後



1. 事業概要

○全体事業費：約31.2億円（15.1億円）

〔国：約17.2億円、府：約14.0億円、約4,500千円/m〕

【内訳】調査費等 約 0.9億円（0.1億円）

用地費 約 20.1億円（14.0億円）

（うち用地補償費 約6.5億円、建物補償費 約13.6億円）

工事費 約 10.2億円（1.0億円）〔約340千円/m〕

（うち無電柱化費 約8.5億円（※）） ※無電柱化手法は電線共同溝を想定

【事業費の変更理由】

- ・ 物件調査に伴う補償費精査等による増額

（構内再築→構外再築による増額）

└───────────────────┐ (+2億円)

- ・ 電線共同溝整備の追加

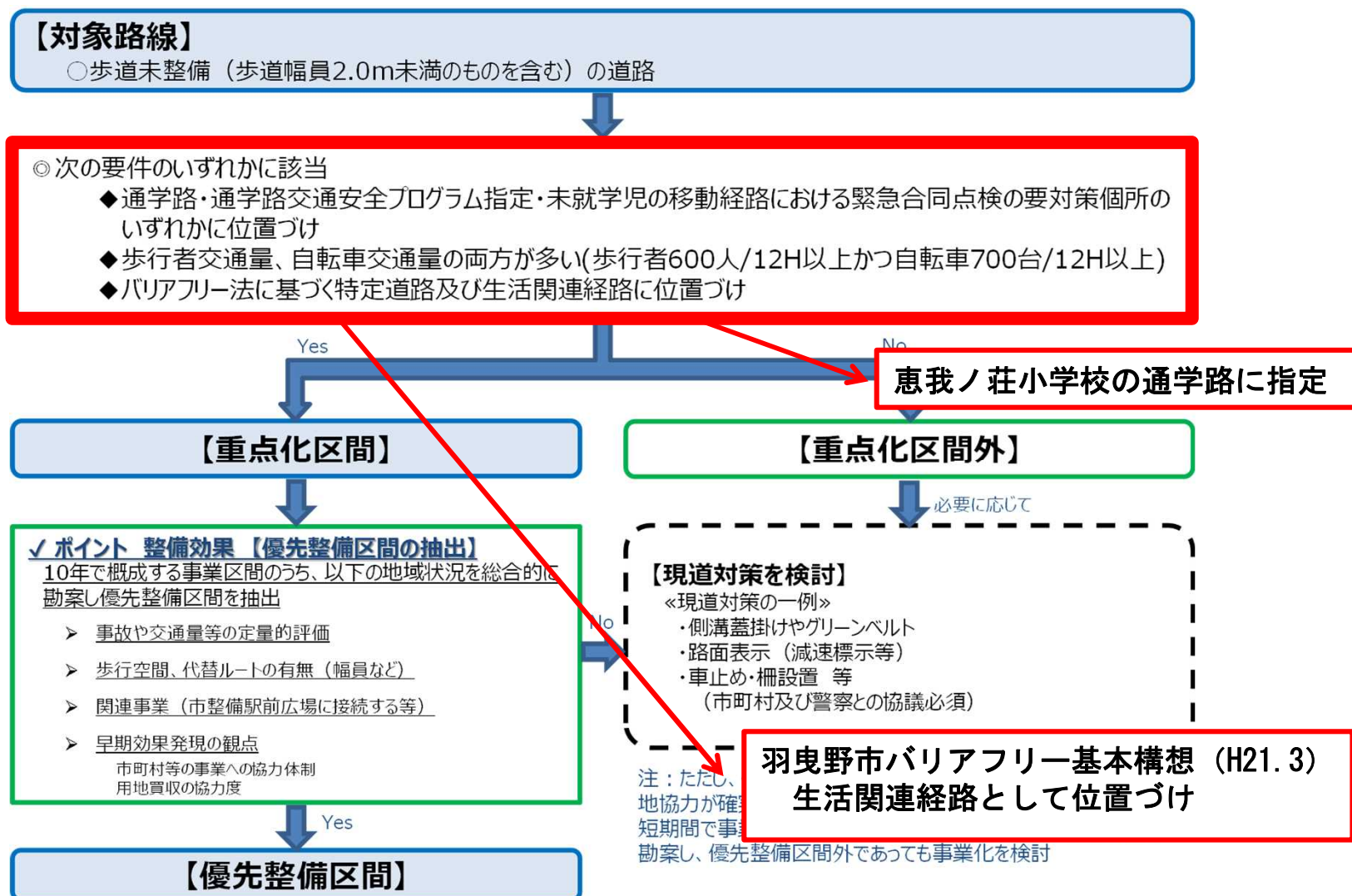
（無電柱化推進計画策定（H30年3月策定（R4年4月改定）））

└───────────────────┐ (+8.5億円(10億円/km+支障物移設等))

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

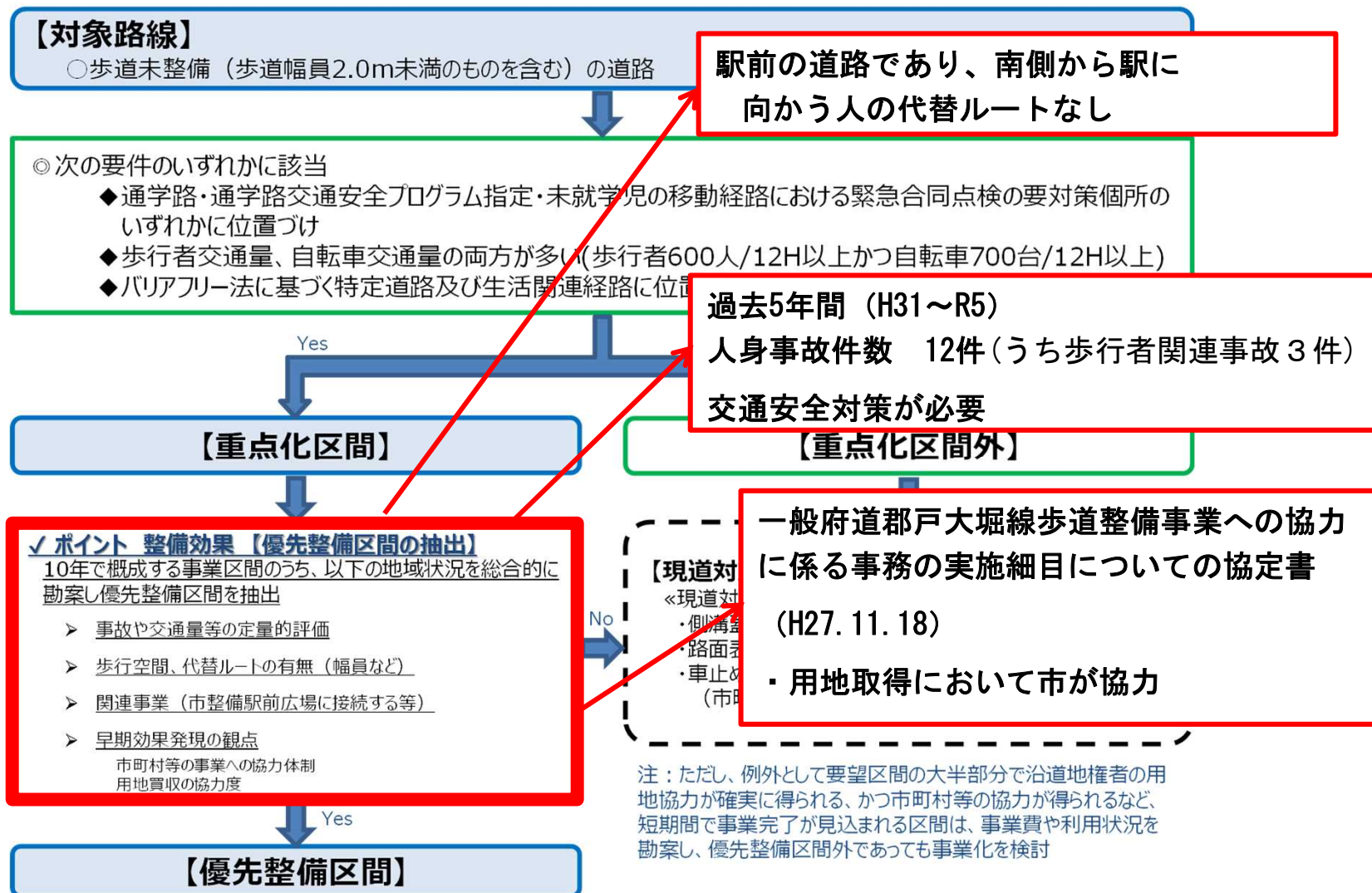
・大阪府都市整備中期計画(R3.3改定)



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)



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

- ・羽曳野市都市計画マスタープラン（R3.12改訂）

マスタープランP61抜粋

2) 地域の特性

交通面においては、公共交通機関として、近鉄南大阪線が地域の中央を横断しており、恵我ノ荘駅、高鷲駅の2駅が立地しています。恵我ノ荘駅は、古市駅に次いで乗降客が多く、地域住民の重要な交通機関となっています。道路交通では、地域の北部には府道堺大和高田線が横断し、南部を通る市道東大塚美陵線、西部を通る府道郡戸大堀線の整備が進みつつありますが、住宅地内の生活道路は狭隘なものが多くみられます。

■交通施設整備方針

- ・恵我ノ荘駅周辺地区については、歩行者の安全および利用者の利便性を確保しつつ、安全対策を検討します。
- ・恵我ノ荘駅周辺地区については、府道郡戸大堀線の整備とあわせ、商店街の活性化、周辺住宅地への影響に配慮した駅前広場の整備手法について検討します。

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

- ・羽曳野市バリアフリー基本構想（H21.3）

後編P24抜粋



前編P17抜粋



- 狭隘道路
車の通行量が多く危険である
- 道路の路肩部
側溝蓋は車が乗り破損している
バス停、郵便ポスト前は粗目地グレーチングである
大きな石が側溝前に置いてありつまづく危険がある
側溝蓋のある箇所とない箇所があるため、夜間の通行が危険である

後編P29抜粋

①一般府道郡戸大堀線

【事業者：大阪府富田林土木事務所】

【整備の考え方】

踏切南側は都市計画道路事業が予定されており、あわせてバリアフリー対応を図ります。
北側は不具合のあるグレーチングを隣接者の協力を得ながら修繕（細目対応）を行うなど、路肩部における歩行スペースの改善を図ります。

整備内容	整備時期			取り組み方針
	短期	中期	長期	
●都市計画道路の整備(近鉄踏切南側)			○	
○グレーチングの補修(近鉄踏切北側)	○	○		必要箇所の整備を行う

■事業の優先度

- ・羽曳野市バリアフリー基本構想の生活関連経路であること
 - ・歩行者、自転車利用者も多くバス路線でもあるにもかかわらず、歩道がなく、危険な状況となっている。
- 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

近鉄恵我ノ荘駅へのアクセス道路であるが、現在歩道がないため、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いながら通行し、危険な状況となっている。

また、車道が狭隘でありながら路線バスが通行する路線となっており、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態となっている。

交通事故発生状況

R1～R5(5年間): 12件

(人身事故、うち死亡事故0件)

※参考: H22～25(4年間): 7件



○現況交通量

(R3道路交通センサス (括弧内は事前評価時のH22交通量))

自動車交通量 3,626台/12h (4,053台/12h)

自転車交通量 1,373台/12h (1,857台/12h)

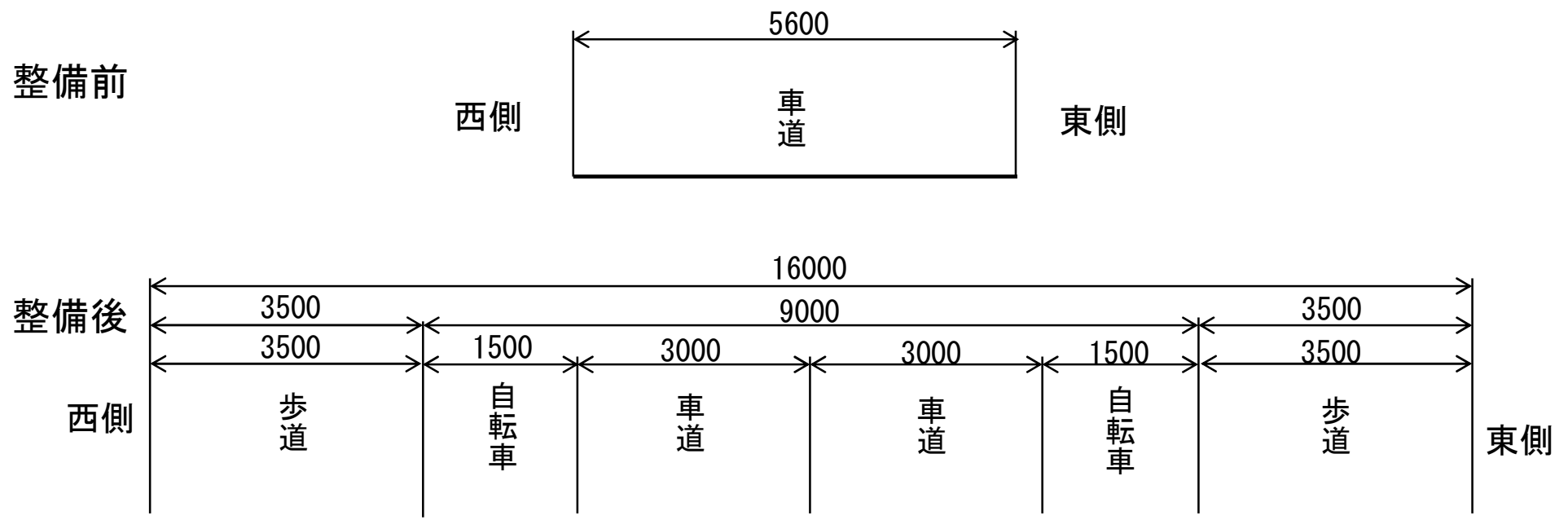
歩行者交通量 593人/12h (799人/12h)

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。
- ・無電柱化により、都市防災の向上、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の確保に寄与する。
- ・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。



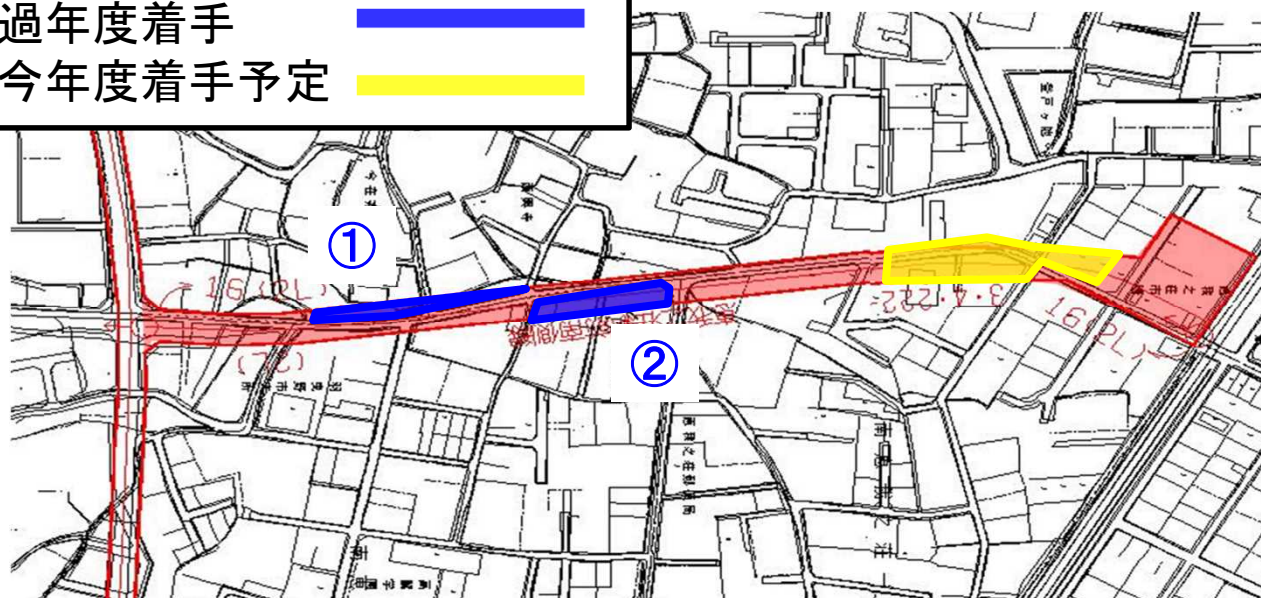
3. 事業の進捗の見込み、代替案立案等

■事業の進捗の見込みの視点

事前評価 -----
再評価 —————

	事前評価										再評価									
	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
用地測量 設計	-----	—————									用地合意済 約70% 用地交渉難航のため、事業期間延伸									
用地買収	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————
歩道整備工事 電線共同溝整備工事						-----	—————	-----	—————	-----	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————	-----	—————

過年度着手 —————
今年度着手予定 —————



3. 事業の進捗の見込み、代替案立案等

■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

[コスト縮減]

- ・ 工事間土砂流用や再生材の使用、電線共同溝の管路の浅層埋設、角型多条電線管（FEP管）等の手法によりコスト縮減を図る。

[代替案立案等の可能性]

- ・ 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、また、都市計画決定している事業であるため、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）

○事業継続

＜判断の理由＞

本事業区間は

- ・ 駅へのアクセス道路であり、駅に向かう歩行者等の代替ルートがないこと
- ・ 通学路や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が歩道が未整備であり、危険な状況であること
- ・ 歩道整備により、歩行者等の安全確保が図られること
- ・ 依然として事故の発生、継続して地元から整備要望があること
- ・ 羽曳野市の事業協力（用地取得業務の市協力）を得られていること
- ・ 無電柱化事業と併せて実施することでコスト縮減を図れること
- ・ 用地取得が進み、駅前などまとまった区間の工事に着手できること

以上の理由により、本事業を継続する。