

社会資本総合整備計画
茨木市総合交通戦略

事後評価報告書

- ・事後評価シート
- ・事後評価書

平成29年 3月

大阪府茨木市

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	大阪府		市町村名	茨木市		計画名	茨木市総合交通戦略			面積	3.6ha		
交付期間	平成24年度～28年度		事後評価実施時期	平成28年度		交付対象事業費	11,472(百万円)	国費率	0.35				
1)事業の実施状況	事業名												
	当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	(仮称)JR総持寺駅整備事業・西河原歩専14号線・庄歩専24号線										
		提案事業	なし										
	当初計画から削除した事業	基幹事業	なし				削除/追加の理由			削除/追加による目標、指標、数値目標への影響			
		提案事業	なし				-			-			
新たに追加した事業	基幹事業	庄中央線・(仮称)JR総持寺駅前駐輪場・総持寺駅前線・総持寺9号線・JR茨木駅駅舎改良事業				道路ネットワークの拡大など駅周辺への事業効果を高めるため			地区計画区域内の人口に関連するが、指標及び数値目標は据え置く				
	提案事業	なし				-			-				
交付期間の変更	当初	平成24年度～28年度		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響		なし							
	変更	-											
2)社会資本総合整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指標		単位	従前値	目標値		数値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期	
				基準年度	目標年度	モニタリング	評価値						
	指標1	庄一丁目地区地区計画区域内の人口	人	0	H24	1,200	H28	-	1,141	△	あり	平均世帯人数(2.7人)が予想値(3人)よりも少なく目標値を達成できなかったが、住宅戸数では計画戸数400戸に対し実績421戸となった。また、アクセス道路整備など都市基盤整備により居住環境が向上し、着実に人口定着が図られている。	H30.5
	指標2	五反田橋梁下を通過する車両の桁接触事故件数	件/年	4	H24	0	H28	-	0	○	あり	五反田橋梁の改築により、空頭高さが3.0mから3.8mに改善され、車両の桁接触事故が無くなり、通行の安全性が向上した。また、大型バス(3.7m)や大型緊急車両の通行が可能となり、交通の利便性や防災機能が向上した。	H30.5
指標3	JR茨木駅の年間乗降客数	人/年(人/日)	32,352,870(88,638)	H24	33,812,870(92,638)	H28	-	35,129,060(96,244)	○	あり	立命館大学開学に伴う駅利用者の増加に加え、駅東口駅前広場の整備(デッキやエスカレーター等)により、交流空間の創出など駅利用者の利便性が向上した。今後も駅構内の整備等、更なる駅利用者の増加が見込まれる。	H30.5	
3)その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況	指標		単位	従前値	目標値		数値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期	
				基準年度	目標年度	モニタリング	評価値						
その他の数値指標1	(仮称)JR総持寺駅周辺(半径700m圏内)の新設住宅戸数	戸	96	H24			-	635	/	/	駅周辺地域においても、駅や駅周辺道路整備などの都市基盤整備を契機とした住宅供給が増加している。	H30.5	
その他の数値指標2	庄一丁目地内の公示価格(標準地)の変動率	%	100	H24			-	102.2	/	/	都市基盤整備を契機に地価が上昇傾向であり、市域全体の住宅地の地価変動率と比べても高い。また、新駅開業後は地価がより上昇すると予想される。	H31.3	
4)定性的な効果発現状況	<ul style="list-style-type: none"> 障がい者団体と駅および駅周辺道路のバリアフリー化について意見交換することで、誰もが利用しやすい施設整備に配慮することができた。 駅の完成イメージパースや五反田橋梁の空頭高さ改善PR文書を工事仮囲いに掲示することで、地域住民の駅開業に向けた機運を高めることができた。 新駅や周辺道路整備が評価され、学校法人・追手門学院が周辺地区(東芝大阪工場跡地)に新キャンパスの開学と中・高等学校の移転が検討されている。 												
5)実施過程の評価	実施内容					実施状況					今後の対応方針等		
	モニタリング	なし				社会資本総合整備計画に記載し、実施できた 社会資本総合整備計画に記載はなかったが、実施した 社会資本総合整備計画に記載したが、実施できなかった					-		
	住民参加プロセス	茨木市総合交通戦略協議会、茨木市自転車利用環境整備計画協議会、茨木市バリアフリー基本構想協議会への市民委員の参加				社会資本総合整備計画に記載し、実施できた 社会資本総合整備計画に記載はなかったが、実施した 社会資本総合整備計画に記載したが、実施できなかった					● 今後も駅および駅周辺道路整備のバリアフリー化等について意見収集を行い、関係機関と協議のうえ検討していく。		
持続的なまちづくり体制の構築	茨木市バリアフリー基本構想協議会				社会資本総合整備計画に記載し、実施できた 社会資本総合整備計画に記載はなかったが、実施した 社会資本総合整備計画に記載したが、実施できなかった					● 重点整備地区内における事業計画として、関係機関と協議のうえ検討していく。			

様式2-2 地区の概要

茨木市総合交通戦略(通常) 社会資本総合整備計画事業の成果概要

まちづくりの目標	目標を定量化する指標	従前値	目標値	評価値
・鉄道駅の設置や公共交通機関の導入により交通結節機能を強化し、活力ある居住環境を形成する。 ・架道橋改築により、鉄道下を通過する車両の安全性を高める。 ・鉄道駅の改築により、駅利便性の向上と利用促進を図るとともに、駅を中心とする市街地中心部の活性化を目指す。	庄一丁目地区地区計画区域内の人口	単位：人 0 H24	1,200 H28	1,141 H28
	車両の桁接触事故件数	単位：件/年 4 H24	0 H28	0 H28
	JR茨木駅の年間乗降客数	単位：人/年 32,352,870 H24	33,812,870 H28	35,129,060 H28
		単位： 単位：	H H	H H

A1 (仮称)JR総持寺駅・整備状況(H28.10)



A8 JR茨木駅・完成イメージ図

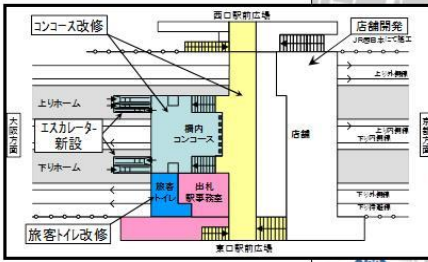


西日本旅客鉄道(株)HPより引用

【庄一丁目地区】



【JR茨木駅】



位置図



A1 五反田橋梁・空頭改善



A6 総持寺駅前線・歩道整備



まちの課題の変化

- ・駅開設(平成30年3月)など都市基盤整備を契機に住宅需要が高まり、活力ある居住環境が形成された。(達成されたこと)
- ・五反田橋梁の改築により、大型バスや大型緊急車両の通行が可能となり、交通の利便性や防災機能が向上した。(達成されたこと)
- ・居住人口や大型車両の増加により、歩行者・自転車・自動車の通行空間の分離など道路整備による交通ネットワークの早期構築が必要。(新たな課題)
- ・(仮称)JR総持寺駅をいかにした賑わいの創出など地域の魅力向上が必要。(新たな課題)

今後のまちづくりの方策(改善策を含む)

- ・2期計画として、阪急総持寺駅西口交通広場の整備が予定されており、駅前広場に乗り入れるバス路線の開設など総持寺地域の交通結節点機能の強化を図る。
- ・継続中の歩道整備工事等を早期に完成させ、安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの充実を図る。
- ・(仮称)JR総持寺駅開業をいかにした賑わいの創出等により、地域の魅力向上を図る。
- ・JR茨木駅構内(エスカレータ設置等)や店舗開発により、駅利用者の利便性向上や利用促進を図るとともに、西口駅前広場の再整備等により市の玄関口としてのイメージアップやにぎわいの創出を図る。

計画の名称	12 茨木市総合交通戦略												
計画の期間	平成24年度 ~ 平成28年度 (5年間)			交付対象	茨木市								
計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅の設置や公共交通機関の導入により交通結節機能を強化し、活力ある居住環境を形成する。 ・ 架道橋改築により、鉄道下を通過する車両の安全性を高める。 ・ 鉄道駅の改築により、駅利便性の向上と利用促進を図るとともに、駅を中心とする市街地中心部の活性化を目指す。 												
計画の成果目標(定量的指標)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区計画区域内の居住人口の増加 ・ 五反田橋梁下を通過する車両の桁接触事故の減少 ・ JR茨木駅の乗降客数の増加 												
定量的指標の定義及び算定式										定量的指標の現況値及び目標値	備考		
										当初現況値 (H24当初)		中間目標値 (H26末)	最終目標値 (H28末)
①庄一丁目地区地区計画区域内の人口 【地区計画区域内の居住人口(人)】										0人	550人	1,200人	・茨木市総合交通戦略に基づき実施される要素事業:A全て ※過去7年間(H16~H22)の平均
②車両の桁接触事故件数 【五反田橋梁下を通過する車両の桁接触事故件数(件/年)】										4件/年※	—	0件/年	
③JR茨木駅の年間乗降客数 【JR茨木駅の年間乗降客数(人/年)】										32,352,870人/年 (88,638人/日平均)	—	33,812,870人/年 (92,638人/日平均)	
全体事業費	合計 (A+B+C)	11,472.0百万円 12,498.1百万円	A	11,472.0百万円 12,498.1百万円	B	0百万円 0百万円	C	0百万円 0.0百万円	効果促進事業費の割合 C/(A+B+C)		0.00% 0.00%		

事後評価

○事業評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
整備計画構成自治体・団体 茨木市 都市整備部 市街地新生課(主体)。 茨木市建設事業評価委員会(有識者5名)の開催及びパブリックコメントの実施。 事業効果や今後の方針等の検討(関係課:建設管理課、道路交通課、都市政策課、商工労政課、福祉政策課、政策企画課)	平成29年2月 公表の方法 ホームページ、市役所情報ルーム、市街地新生課課窓口

1. 交付対象事業の進捗状況

交付対象事業															
A 基幹事業															
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接/間接	事業者	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	備考
									H24	H25	H26	H27	H28		
A1	都市交通	一般	茨木市	間接	JR西日本	(仮称)JR総持寺駅整備事業	鉄道駅設置・架道橋改築	茨木市						6244.0	
A2	道路	一般	茨木市	直接	茨木市	西河原歩専14号線	自由通路・歩道整備L=165m	茨木市						410.2	
A3	道路	一般	茨木市	直接	茨木市	庄歩専24号線	歩道整備L=80m	茨木市						31.6	
A4	道路	一般	茨木市	直接	茨木市	庄中央線	歩道整備L=420m	茨木市						533.0	
A5	道路	一般	茨木市	直接	茨木市	(仮称)JR総持寺駅前駐輪場	駐輪場整備A=1,776㎡	茨木市						386.4	
A6	道路	一般	茨木市	直接	茨木市	総持寺駅前線	歩道整備L=1,200m	茨木市						2315.0	
A7	道路	一般	茨木市	直接	茨木市	総持寺9号線	付替え道路整備、横断歩道橋設置等	茨木市						387.8	
A8	都市交通	一般	茨木市	間接	JR西日本	JR茨木駅駅舎改良事業		茨木市						2190.0	
									合計			12498.1			

B 関連社会資本整備事業															
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接 間接	事業者	要素となる事業名	事業内容 (延長・面積等)	市町村名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	備考
									H24	H25	H26	H27	H28		
合計													0		
番号 一体的に実施することより期待される効果														備考	
C 効果促進事業															
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接 間接	事業者	要素となる事業名	事業内容	市町村名 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	備考
									H24	H25	H26	H27	H28		
合計													0		
番号 一体的に実施することより期待される効果														備考	

2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況													
I 定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況			<p>指標① アクセス道路整備など都市基盤整備により居住環境が向上し、着実に人口定着が図られている。</p> <p>指標② 五反田橋梁の改築により、空頭高さが3.0mから3.8mに改善され、車両の桁接触事故が無くなり、通行の安全性が向上した。 また、大型バス(3.7m)や大型緊急車両の通行が可能となり、交通の利便性や防災機能が向上した。</p> <p>指標③ 立命館大学開学に伴う駅利用者の増加に加え、駅東口駅前広場の整備(デッキやエスカレーター等)により、交流空間の創出など駅利用者の利便性が向上した。 今後も駅構内の整備等、更なる駅利用者の増加が見込まれる。</p>										
II 定量的指標の達成状況			指標① 庄一丁目地区地区計画区域内の人口	最終目標値	1,200人	目標値と実績値に 差が出た要因	平均世帯人数(2.7人)が予想値(3人)よりも少なく目標値を達成できなかった。住宅戸数では計画戸数400戸に対し実績421戸となった。						
				最終実績値	1,141人								
			指標② 五反田橋梁下を通過する車両の桁接触事故件数	最終目標値	0件/年	目標値と実績値に 差が出た要因							
				最終実績値	0件/年								
			指標③ JR茨木駅の年間乗降客数	最終目標値	33,812,870人/年 (92,638人/日)	目標値と実績値に 差が出た要因		立命館大学開学に伴う駅利用者が予測値より多かっただと考えられる。					
				最終実績値	35,129,060人/年 (96,244人/日)								
III 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況(必要に応じて記載)			<ul style="list-style-type: none"> 障がい者団体と駅および駅周辺道路のバリアフリー化について意見交換することで、誰もが利用しやすい施設整備に配慮することができた。 駅の完成イメージパースや五反田橋梁の空頭高さ改善PR文書を工事仮囲いに掲示することで、地域住民の駅開業に向けた機運を高めることができた。 新駅や周辺道路整備が評価され、学校法人・追手門学院が周辺地区(東芝大阪工場跡地)に新キャンパスの開学と中・高等学校の移転が検討されている。 										
3. 特記事項(今後の方針等)													
<ul style="list-style-type: none"> 2期計画として、阪急総持寺駅西口交通広場の整備が予定されており、駅前広場に乗り入れるバス路線の開設など総持寺地域の交通結節点機能の強化を図る。 継続中の歩道整備工事等を早期に完成させ、安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの充実を図る。 (仮称)JR総持寺駅開業をいかに賑わいの創出等により、地域の魅力向上を図る。 JR茨木駅構内(エスカレーター設置等)や店舗開発により、駅利用者の利便性向上や利用促進を図るとともに、西口駅前広場の再整備等により市の玄関口としてのイメージアップやにぎわい創出を図る。 													

計画の名称	12 茨木市総合交通戦略	交付対象	茨木市
計画の期間	平成24年度～平成28年度(5年間)		

