

令和5年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	都市計画道路 大阪岸和田南海線（府中工区） 街路事業	
担当部署	都市整備部 道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9276）	
事業箇所	和泉市府中町 492 番 1～府中町 857 番 1	
再々評価理由	再評価実施後 5 年間が経過した時点で継続中	
事業目的	<p>本路線は、大阪の成長に資する都市の骨格を形成する路線である。これまで高石市域から岸和田市境までを順次整備を進めてきており、本事業区間を含めて、整備済み若しくは事業中（上町、黒鳥工区）となっている。</p> <p>本事業は、広域緊急交通路に指定されている主要地方道大阪和泉南線のバイパス道路として整備するものであり、広域的なネットワークと防災機能の強化を図るとともに、並走する現道の主要地方道大阪和泉南線の狭隘区間の交通を分散し歩行者、自転車等の交通安全を確保するものである。</p>	
事業内容	<p>街路築造工</p> <p>事業延長：約 0.9km</p> <p>道路幅員：22.0～24.5m</p> <p>車道：4 車線 [3.25m×4]</p> <p>自転車歩行者道：両側 [3.25m×2]</p>	
事業費 () 内の数値は 前回評価時点のもの	<p>全体事業費：約 46.0 億円（約 40.0 億円）〔国：25.3 億円、府：20.7 億円〕</p> <p>（内訳） 調査費等 約 2.2 億円（約 1.6 億円）</p> <p>用地費 約 25.0 億円（約 28.5 億円）</p> <p>工事費 約 18.8 億円（約 9.9 億円）</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <p>街路築造工 約 13.4 億円（約 9.9 億円）</p> <p>電線共同溝工 約 5.4 億円（ - ）</p>
事業費の変更理由	<p>・物価高騰による、労務費、材料費の見直しや、「大阪府無電柱化推進計画」が策定されたことによる、電線共同溝工の設計費と工事費の増額。</p>	
維持管理費	約 710 万円／年〔道路部：33 万円／千㎡・年（過去 5 年府内実績より算出）〕	

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H13、H25	前回評価時点 H30	再々評価時点 R5	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、和泉市の中心部を南北に貫く幹線道路であり、主要地方道大阪和泉泉南線のバイパスとして計画。 現道は歩行空間確保や狭隘区間解消に至っていない。 事業区間 L=900mのうち、国道480号から都市計画道路和泉中央線までのL=260mは平成24年3月に供用。 平成23年3月に、直近の都市計画道路和泉中央線のJRアンダーパス部が供用。 <p>【周辺道路の交通量】</p> <p>H11 交通センサス 府道大阪和泉泉南線 : 13,188 台/24H</p> <p>H17 交通センサス 府道大阪和泉泉南線 : 11,947 台/24H</p> <p>H22 交通センサス 府道大阪和泉泉南線 : 8,886 台/24H</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本路線の整備による現道区間の交通を分散することにより、現道狭隘区間における歩行者等の安全の確保を図る。 別途区間として、本路線の北側（府道泉太駅前線）L=660mについて、H29年度に事業認可を取得。 大型商業施設や駅周辺の市街地再開発等、本事業の周辺地域における開発が進んでいる。 <p>【周辺道路の交通量】</p> <p>H27 全国道路・街路交通情勢調査 府道大阪和泉泉南線 : 8,077 台/24H</p> <p>府道富田林泉大線 : 11,729 台/24H</p> <p>府道泉天津美原線 : 22,580 台/24H</p> <p>国道26号 : 72,785 台/24H</p> <p>国道480号 : 11,636 台/24H</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大阪岸和田南海線（黒鳥工区）が、R6年度より事業化予定。 本路線近辺では、和泉市立総合医療センターやホテルが新たに立地しており、緊急交通路としての必要性向上や、地域の活性化が期待できる。 <p>【周辺道路の交通量】</p> <p>R3 全国道路・街路交通情勢調査 府道大阪和泉泉南線 : 10,513 台/24H</p> <p>府道富田林泉大線 : 12,655 台/24H</p> <p>府道泉天津美原線 : 23,787 台/24H</p> <p>国道26号 : 61,803 台/24H</p> <p>国道480号 : 11,372 台/24H</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大きな変動なし。
地元の 協力体制等	地元市より早期整備要望の要望がある。			

	事前評価時点 H13、H25	前回評価時点 H30	再々評価時点 R5	変動要因の 分析
事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 272.3 億円 ・ 走行経費減少便益 39.0 億円 ・ 交通事故減少便益 19.7 億円 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B/C=8.89 B=331.0 億円 C= 37.2 億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省「費用便益分析マニュアル」(平成 20 年 11 月)により算出。 ・ H17 交通センサスペースの H42 将来交通推計値により算出。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 296.2 億円 ・ 走行経費減少便益 42.5 億円 ・ 交通事故減少便益 21.5 億円 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B/C=7.83 B=360.2 億円 C= 46.0 億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省「費用便益分析マニュアル」(平成 20 年 11 月)により算出。 ・ H17 交通センサスペースの R12 (2030 年) 将来交通推計値により算出。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 579.8 億円 ・ 走行経費減少便益 43.4 億円 ・ 交通事故減少便益 2.8 億円 <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B/C=9.83 B=626.0 億円 C= 63.7 億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省「費用便益分析マニュアル」(令和 4 年 2 月)により算出。 ・ H27 全国道路・街路交通情勢調査の R22(2040 年) 将来交通推計値により算出。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路利用者 ・ 地域住民 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路大阪岸和田南海線(黒鳥工区)の事業化に伴う本路線へのさらなる交通転換による便益の増加。 ・ 物価高騰等による工事費増。 ・ 費用便益分析マニュアルの更新。(便益算出の原単位の変更)

<p>事業効果の 定性的分析 (安心・安全、活力、 快適性等の有効性)</p>	<p>【活力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中区間と合わせて整備を行うことで、和泉市内の本路線全線の整備が完了し、交通ネットワークの強化によりホテルや商業施設など、さらなる立地が期待され、周辺地域の利用促進に寄与する。 <p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化することで、地震や台風等の自然災害時における電柱倒壊による、道路の寸断を回避できる。 ・現道の主要地方道大阪和泉南線は広域緊急交通路に指定されているが、狭隘区間も存在することから、4車線のバイパスを整備することで、防災機能の強化を図ることができる。また、新たに医療施設が立地するなど、さらなる緊急車両のルート確保に寄与する。 <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。 ・周辺道路の渋滞緩和に寄与する。 ・無電柱化により、良好な景観が形成される。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 ・地域住民
---	--

	事前評価時点 H13、H25	前回評価時点 H30	再々評価時点 R5	変動要因の分析
<p>事業の進捗状況 ＜経過＞</p> <p>① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度</p>	<p>① 平成 13 年度 ② 平成 13 年度 ③ 平成 28 年度 (予定)</p>	<p>① 平成 13 年度 ② 平成 13 年度 ③ 令和 4 年度 (予定)</p>	<p>① 平成 13 年度 ② 平成 13 年度 ③ 令和 7 年度 (予定)</p>	<p>・新型コロナウイルス蔓延に伴う用地交渉の長期化による遅れ。</p>
<p>＜進捗状況＞</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・全体 43% (17.0 億円/40.0 億円) ・用地 47% (15.1 億円/32.2 億円) ・工事 25% (1.9 億円/7.5 億円) 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体 61% (24.4 億円/40.0 億円) ・用地 62% (17.6 億円/28.5 億円) ・工事 53% (5.2 億円/9.9 億円) 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体 91% (42.1 億円/46.0 億円) ・用地 97% (27.7 億円/28.5 億円) ・工事 81% (12.4 億円/15.3 億円) 	
<p>事業の必要性等に関する視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間を整備し和泉市域を全線供用することにより、広域的な幹線道路ネットワークの強化を図る。 ・無電柱化された本路線の完成により、防災機能の強化を図る。 ・並走する現道の主要地方道大阪和泉南線への流入交通量を分散し、狭隘区間における歩行者等の交通安全を確保する。 			

3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	<ul style="list-style-type: none">事業区間 L=900mのうち国道 480 号から市道泉中央線までの L=260mについては、平成 24 年 3 月に供用済み。残る 640mのうち市道泉大津阪本線から約 220mについても、令和 4 年度に暫定 2 車線で供用済み。現在は電線共同溝工事を実施しており、令和 7 年度中に全線供用予定。
--------------	--

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	<ul style="list-style-type: none">電線共同溝の管路材を変更することによりコスト縮減を図った。事業の進捗率が高く、工事も 81%進捗していることから代替案立案等の可能性は極めて低い。
---------------------	--

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">周辺道路の渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。周辺は、市街地が形成されているため、生活環境への影響については、施工時には低騒音型の建設機械を用いるなど、近隣住民への影響を少なくするように配慮する。
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂）
その他特記事項	—

6 対応方針（原案）

対応方針（原案）	<p>○事業継続</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none">大阪の骨格道路である本路線は、高石市域から岸和田市境までを順次整備を進めてきており、他事業中区間と合わせて整備することで、広域的な道路ネットワークが形成され、物流の効率化や大阪の成長に寄与すること。並走する現道の主要地方道大阪和泉泉南線の狭隘区間の交通を分散し、歩行者等の交通安全が確保される。地元市より早期整備の要望があること。 <p>以上の理由から、事業を継続する。</p>
----------	---

