

1 事業概要																	
事業名	主要地方道 枚方富田林泉佐野線（都市計画道路 梅が丘高柳線）道路改良事業																
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	寝屋川市梅が丘2丁目～太秦																
再々評価理由	再評価後5年間が経過した時点で継続中																
事業目的	府道枚方富田林泉佐野線は、大阪府枚方市を起点とし、府内を南北に縦断して泉佐野市に至る環状道路であり、第二京阪道路や防災拠点である寝屋川公園へのアクセス道路として、防災上の観点からも重要な路線である。 本事業は、市道あさひ丘中央線から府道枚方富田林泉佐野線までの区間において、バイパス道路を整備することにより、道路ネットワークを形成し、第二京阪道路を起因とした周辺道路の混雑を緩和し、防災機能の強化や歩行者等の安全確保を目的とする。																
事業内容	道路築造 延長：約1.6km 幅員：16.0m 車道：2車線〔3.0m×2〕 歩道：両側〔3.0m×2〕 鉄道立体交差 1橋																
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	全体事業費：約149.0億円（約116億円）〔国：81.9億円、府：67.1億円〕 <table><tr><td>（内訳）</td><td>【工事費の内訳】</td></tr><tr><td>調査費等</td><td>約17.4億円（約13億円）</td></tr><tr><td>用地費</td><td>約55.5億円（約55億円）</td></tr><tr><td>工事費</td><td>約76.1億円（約48億円）</td></tr><tr><td></td><td>道路築造工 約29億円（約21億円）</td></tr><tr><td></td><td>構造物工 約28億円（約20億円）</td></tr><tr><td></td><td>舗装工 約3億円（約3億円）</td></tr><tr><td></td><td>J R跨線橋 約16億円（約4億円）</td></tr></table>	（内訳）	【工事費の内訳】	調査費等	約17.4億円（約13億円）	用地費	約55.5億円（約55億円）	工事費	約76.1億円（約48億円）		道路築造工 約29億円（約21億円）		構造物工 約28億円（約20億円）		舗装工 約3億円（約3億円）		J R跨線橋 約16億円（約4億円）
（内訳）	【工事費の内訳】																
調査費等	約17.4億円（約13億円）																
用地費	約55.5億円（約55億円）																
工事費	約76.1億円（約48億円）																
	道路築造工 約29億円（約21億円）																
	構造物工 約28億円（約20億円）																
	舗装工 約3億円（約3億円）																
	J R跨線橋 約16億円（約4億円）																
事業費の変更理由	・JR西日本との交差協議により架設工法の変更に伴う橋梁及び構造物設計等委託の増額 ・文化財発掘調査により上垣内遺跡の横穴式石室(飛鳥時代)や掘立柱建物（奈良時代）が発見され、追加調査等を実施したことによる増額（R5～R8調査） ・物価高騰による労務費、材料費の見直しによる工事費の増額 ・JR跨線部の架設工法の変更（一括架設から分割架設）等に伴う増額 ・その他現地精査による工法変更等に伴う増額																
維持管理費	約1,200万円/年 （約1,200万円/年）〔道路部：34万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出）〕																

資料3-1 ③

2 事業の必要性等に関する視点				
	計画・再評価時点 [H13、H22、H27]	前回評価時点 R2	再々評価時点 R7	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	・平成22年3月20日 （第二京阪道路の供 用開始と同日）に市 道あさひ丘中央線～ 第二京阪～市道明和 1丁目1号線の0.8km 区間を供用開始。	・周辺地域において 平成27年度、平成 30年度に大型商業 施設や物流拠点な どが開業。	・令和3年3月29日 に市道明和二丁目 高倉一丁目1号線 ～旧枚方富田林泉 佐野線の0.3km区 間を一方通行で暫 定供用開始。	H27 から R3 センサ スでは、府域全体で 交通量は減少傾向に あるが、本路線では 大きな変化は見られ ない。
	【周辺道路の交通量】 H22 道路交通センサス 枚方富田林泉佐野線 ：11,276 台/24h	【周辺道路の交通量】 H27 道路交通センサス 枚方富田林泉佐野線 ：10,969 台/24h	【周辺道路の交通量】 R3 道路交通センサス 枚方富田林泉佐野線 ：11,126 台/24h	
地元の 協力体制等	・地元市から早期整備の要望がある。			
事業の投資効果 ＜費用便益分析＞ または ＜代替指標＞	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=1.17 B=164.0 億円 C=139.7 億円 【算出方法】 ・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	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=1.42 B=246.8 億円 C=173.9 億円 【算出方法】 ・国土交通省「費用 便益分析マニユア ル（平成30年2 月）」により算出	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=1.16 B=285.3 億円 C=245.1 億円 【算出方法】 ・国土交通省「費用 便益分析マニユア ル(令和7年8月)」 により算出	・物価高騰等による 工事費増 ・基準年と供用開始 年度の変更 ・費用便益分析マニ ュアルの更新（便 益算出の原単位の変 更等）

事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	【安全・安心】 ・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 ・抜け道利用を抑制し、生活道路及び通学路の安全性向上に寄与する ・歩車分離により、歩行者の安全が確保される 【活力】 ・広域的な道路ネットワークを形成するとともに、交通の分散を図り、地域間交流の活性化や物流の効率化に寄与する ・第二京阪道路寝屋川北 IC へのアクセス性が強化されることで地域の活性化に寄与する。 【快適性】 ・十分な幅員が確保された歩道及び JR を跨ぐ歩道橋の整備により、利用者の快適性が向上する ・無電柱化により、良好な景観が形成される 【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民			
	計画・再評価時点 [H13、H22、H27]	前回評価時点 R2	再々評価時点 R7	変動要因の分析
事業の進捗状況 ＜経過＞ ①事業採択年度 ②事業着工年度 ③完成予定年度	①平成 13 年度 ②平成 13 年度 ③平成 32 年度	①平成 13 年度 ②平成 13 年度 ③令和 8 年度	①平成 13 年度 ②平成 13 年度 ③令和 11 年度	文化財発掘調査により遺跡が発見され、追加調査が必要となったことによる事業期間の延伸
＜進捗状況＞	・全体 78% (91 億円/116 億円) ・用地 96% (53 億円/55 億円) ・工事 52% (25 億円/48 億円) ・調査費等 97% (12.6 億円/13 億円)	・全体 89% (103 億円/116 億円) ・用地 98% (54 億円/55 億円) ・工事 75% (36 億円／48 億円) ・調査費等 97% (12.6 億円/13 億円)	・全体 75% (112 億円/149 億円) ・用地 99.9% (56 億円/56 億円) ・工事 55% (42 億円/76 億円) ・調査費等 82% (14 億円/17 億円)	—
事業の必要性等に関する視点	・本事業区間の整備により、第二京阪道路へのアクセス向上や物流の効率化に寄与する ・広域避難場所である寝屋川公園へのアクセス強化による防災活動の向上に寄与する ・供用済区間に引き続き整備することで、事業効果の増進に寄与する ・R3 年度通学路合同点検対策箇所位置づけられており、本事業区間の整備により抜け道利用を抑制し、生活道路及び通学路の安全性向上に寄与する ・地元市より早期整備要望があること 以上により、事業の必要性に変わりはない。			

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	・平成 22 年 3 月に市道あさひ丘中央線から市道明和 1 丁目 1 号線までの 0.8km 区間を供用開始 ・令和 3 年 3 月に市道明和二丁目高倉一丁目 1 号線から旧枚方富田林泉佐野線までの 0.3 k m 区間を一方通行で暫定供用開始 ・残る旧枚方富田林泉佐野線から枚方富田林泉佐野線の 0.5 k m 区間については、JR 学研都市線及び(主)枚方富田林泉佐野線を跨ぐ高架橋下部工を施工中であり、上部工も仮契約済み
--------------	--

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	[コスト縮減] ・整備中区間の盛土材を公共工事間流用等により確保することでコスト縮減に努める [代替案立案等の可能性] ・用地は 99.9%取得済み、工事も 55%進捗しており、本事業区間 1.6 k m のうち、0.8 km が供用済みである。 ・整備中区間 0.8 k m のうち、0.3 k m は暫定供用済みである ・残る 0.5 k m のうち JR 学研都市線及び(主)枚方富田林泉佐野線を跨ぐ高架橋下部工を施工中であり、上部工も仮契約済みである。 ・R3 年度通学路合同点検において、通学路の安全対策として本路線（バイパス道路の整備）が位置づけられている。 以上のことから、原案が適切である。
---------------------	--

5 特記事項

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、新たな自然環境への影響は少ない。
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） 本事業は、「概成」として位置付け ・寝屋川市都市計画マスタープラン(R4.3 改訂) 都市核をはじめとした市内の各拠点間の機能連携を図るとともに、沿道のまちづくりを推進するための「地域連携軸」と位置付け 地域の主なまちづくりの方針にて、「道路ネットワークの機能強化のため、整備を促進」と位置付け
その他特記事項	—

6 対応方針（原案）

対応方針 （原案）	○事業継続 ＜判断の理由＞ ・ 本事業区間 1.6 kmのうち、1.1 kmが供用済みである。 ・ 残る整備中区間について、JR 学研都市線及び(主)枚方富田林泉佐野線を跨ぐ高架橋下部工を施工中であり、上部工も仮契約済みである。 ・ 第二京阪道路や、防災拠点である寝屋川公園へのアクセス道路として整備することで、道路ネットワークや防災機能の強化に寄与する。 ・ 第二京阪道路を起因とした周辺道路の混雑緩和を図り、本路線への交通転換により、抜け道利用を抑制し、生活道路及び通学路の安全性向上に寄与する。（令和 3 年度通学路合同点検対策箇所） 以上の理由により、事業を継続する。
--------------	---