

令和 7 年度 再評価調書

1 事業概要

事業名	主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路 大阪岸和田南海線）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 06－6944－9280）	
事業箇所	泉南郡熊取町紺屋～大久保東	
再評価理由	事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中の事業	
事業目的	都市計画道路大阪岸和田南海線は、南部大阪地域を南北に結ぶ約 3. 2 k m の都市計画道路である。 本事業区間は、国道 170 号と国道 481 号を結ぶ道路ネットワークの機能を強化するとともに、災害時におけるリダンダンシーの確保にもつながり、防災機能の強化に寄与するものである。また、路肩と歩道を確保することで、自転車と歩行者を分離することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。	
事業内容	道路築造 延長：約 0. 6 km 幅員：22. 0 m 車道 ：4 車線（3. 25m×4） 路肩 ：両側（1. 5m×2） 歩道 ：両側（2. 5m×2）	
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	全体事業費：約 42. 4 億円〔国：23. 3 億円、府：19. 1 億円〕 (内訳) 調査費等 約 2. 9 億円（約 0. 5 億円） 用地・補償費 約 25. 8 億円（約 19. 8 億円） 工事費 約 13. 7 億円（約 5. 4 億円）	【工事費の内訳】 道路築造工 約 2. 6 億円（約 2. 0 億円） 舗装工 約 0. 7 億円（約 0. 6 億円） 橋梁工 約 8. 1 億円（約 2. 8 億円） 電線共同溝 約 2. 3 億円（ - 億円）
事業費の変更理由	・電線共同溝等の設計費用や物件調査費の増額（+2. 4 億円） ・補償費について、建物種別による概算額で試算していたが物件調査の実施結果に基づく補償額算定により増額（+6. 0 億円） ・平成 30 年 3 月に策定された大阪府無電柱化推進計画に基づく電線共同溝整備の追加による増額（+2. 3 億円） ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しによる増額（+2. 2 億円） ・土質調査結果を踏まえた橋梁下部工の杭長変更、仮設土留工の追加等による増額（+3. 8 億円）	
維持管理費	約 449 万円／年 （約 449 万円/年）〔道路部：34 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 H28 〔周辺道路の整備状況〕	再評価時点 R7	変動要因 の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	国道 170 号と旧国道 170 号の交差点が主要渋滞箇所となっている。 【周辺道路の交通量】 H22 交通センサス 国道 170 号：23,550 台/日 府道泉佐野打田線：12,226 台/日 府道大阪和泉南線：13,927 台/日	【周辺の整備状況】 ①（都）大阪岸和田南海線の「国道 481 号～熊取町界」が平成 11 年度までに 4 車線で供用 ②（都）大阪岸和田南海線の「熊取町界～府道泉佐野打田線」が平成 22 年に暫定 2 車線で供用し、現在、4 車線化に向け別途事業中 【周辺の防災関連施設】 ・事業区間が接続する国道 170 号や国道 481 号が広域緊急交通路に指定。また、並行する国道 26 号や府道大阪和泉南線が広域緊急交通路に指定 ・りんくう総合医療センターは、災害拠点病院に指定 ・末広公園は広域避難場所に指定 【周辺道路の交通量】 R3 道路交通センサス 国道 170 号：21,953 台/日 府道泉佐野打田線：9,591 台/日 府道大阪和泉南線：14,205 台/日	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。
地元の 協力体制等	地元町より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】 ・$B/C=11.53$ ・$B=265.1$ 億円 ・$C=23.0$ 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 ・H17 交通センサスベースの H42 将来交通推計値により算出	【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】 ・$B/C=2.26$ ・$B=83.4$ 億円 ・$C=36.8$ 億円 【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル（令和 7 年 8 月）」により算出 ・H27 交通センサスベースの R22 将来交通推計値により算出	・物件調査結果による用地補償費の増加。 ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しによる増額 ・将来ネットワークの設定について、大阪府都市整備中期計画を考慮して見直した結果による便益の減少。

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】 ・道路整備と併せて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。 ・本路線は広域緊急交通路（重点）の指定に向け調整中であり、4車線の本路線を整備することで、防災機能の強化に寄与する。 ・広域緊急交通路である国道26号、府道大阪和泉泉南線のリダンダンシーが確保される。 ・生活道路及び通学路の安全性向上に寄与する。 【活力】 ・本路線は、泉州地域の主要道路である国道481号と国道170号を接続させることで、交通ネットワークが強化され、物流の効率化や地域の活性化に寄与する。 ・広幅員な道路を整備することで良好な都市空間が形成される。 【快適性】 ・十分な幅員が確保された車道、歩道、路肩が整備され、自動車、歩行者、自転車の分離が期待されるため、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
---	--

	事前評価時点 H27	再評価時点 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28年度 ② 平成28年度 ③ 平成34年度	① 平成28年度 ② 平成28年度 ③ 令和12年度	一部区間の用地買収に時間を要しており、工事着手が遅れることから、完成予定年度を延期。
＜進捗状況＞	—	・全体 27% (11.4億円/42.4億円) ・調査費等 83% (2.4億円/2.9億円) ・用地 34% (8.9億円/25.8億円) ・工事 1% (0.1億円/13.7億円)	
事業の必要性等に関する視点	・広域緊急交通路である国道481号や国道170号を接続する新たなネットワークが構築され、国道26号、府道大阪和泉泉南線のリダンダンシーを確保できる。 ・十分な幅員が確保された車道、歩道、路肩が整備され、自動車、歩行者、自転車の分離が期待されるため、利用者の安全性、快適性が向上する 以上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	・都市計画道路 大阪岸和田南海線は、本事業区間の南側に接続する府道泉佐野打田線から熊取町界までの区間は平成22年度に供用済みであり、続く熊取町界から国道481号までの区間も平成11年までに供用済みであることから、残る本事業区間について引き続き整備を進める。
---------------------	--

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】 ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材を活用する。 ・電線共同溝の整備にあたり、①浅層埋設方式の活用することで、掘削土量の削減、支障物移設の減少によるコスト縮減方法や、②管路部へF E P管を採用することで材料費の削減、施工の省力化によるコスト縮減方法の導入を検討していく。 【代替案の必要性】 ・用地がすでに約 55%（面積ベース）取得済み。 ・令和 6 年度より、一定用地がまとまって確保できた箇所から工事着手している。 ・国道 170 号から国道 481 号までの約 3.2 k m 区間のうち、約 1.8 k m が 4 車線で供用済み。残る約 1.4 k m のうち約 0.8 k m が現在、4 車線化に向け事業中であり、本事業区間を整備することで、道路ネットワークの強化に寄与する。 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	〈大阪府交通道路マスタープラン(H16.3)〉 基本方針の中で、「広域交流拠点(空港、港湾)や国土軸への連絡強化」に位置付け 〈大阪府都市整備中期計画(R3.3)〉 大阪・関西の成長に必要な都市の骨格となる 7 放射軸・3 環状線のうち湾岸軸として「概成」と位置付け 〈熊取町都市計画マスタープラン(R6.3 改訂)〉 道路交通の整備方針の中で、町の骨格を形成する「広域幹線道路」に位置付け
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> ・本事業区間の整備により、国道 170 号と国道 481 号を結ぶ広域的な交通ネットワーク機能が強化されることから、物流の効率化や地域の活性化、防災機能の強化に寄与すること。 ・十分な幅員が確保された歩道の整備や、車道と歩道、自転車通行空間を分離構造とした整備により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上すること。 ・広幅員な道路を整備することで良好な都市空間が形成されること。 ・地元町より早期整備要望があること。 以上の理由により、事業を継続する。
----------------------	---