

# 令和7年度 再々評価調書

## 1 事業概要

事業名	都市計画道路 八尾富田林線 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	羽曳野市桃山台～堺市美原区さつき野西	
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	<p>都市計画道路八尾富田林線は、八尾市、藤井寺市、羽曳野市、堺市、富田林市を南北に結び、延長約11.4kmにわたる南河内地域の重要な幹線道路であり、大阪中央環状線と大阪外環状線が担う環状機能を補完するとともに、大阪府中部広域防災拠点へのアクセス機能向上等の防災機能の強化を図る路線として、順次整備を進めている。</p> <p>本事業は、羽曳野市域と堺市域を南北に結ぶとともに、南阪奈道路美原東ICへのアクセス道路として整備することで、道路ネットワークを強化し、周辺道路の交通混雑の緩和、安全性や防災機能の向上、地域の活性化等を目的とする。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>延長:約1.9km</p> <p>幅員:25.0m</p> <p>車道:4車線 [3.25m×4]</p> <p>自転車道:両側 [2.50m×2]</p> <p>歩道:両側 [2.50m×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101.5億円(約95.2億円) [国:55.8億円、府:45.7億円]</p> <p>(内訳)</p> <p>調査費等 約8.6億円(約7.0億円)</p> <p>用地費 約50.8億円(約50.8億円)</p> <p>工事費 約42.1億円(約37.4億円)</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <p>道路築造工 約28億円(約25億円)</p> <p>舗装工 約5億円(約4億円)</p> <p>付属工 約3億円(約3億円)</p> <p>電線共同溝工 約6億円(約5億円)</p>
事業費の変更理由	<p>・物価高騰による労務費、材料費の見直しによる工事費の増額</p>	
維持管理費	<p>約1,600万円/年</p> <p>(約1,600万円/年) [道路部:34万円/千㎡・年(過去5年府内実績より算出)]</p>	

2 事業の必要性等に関する視点

資料7-1

	計画・再評価時点 [H7、H17、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 16 年 3 月に南 阪奈道路からさつ き野住宅までの 0.4km 区間を供用開 始。</li> <li>平成 25 年 7 月に市 道郡戸古市線から 市道河原城羽曳が 丘西 1 号線までの 0.5km 区間を供用開 始。</li> </ul> <p>【周辺道路の交通量】 H22 道路交通センサス 国道 170 号 : 45,726 台/24h</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 29 年、30 年に 八尾藤井寺工区も 事業認可を取得し 事業着手。</li> </ul> <p>【周辺道路の交通量】 H27 道路交通センサス 国道 170 号 : 44,311 台/24h</p>	—	<p>【周辺道路の交通量】 R3 道路交通センサス 国道 170 号 : 40,526 台/24h</p> <p>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。</p>
地元の 協力体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元市から早期整備の要望がある。</li> </ul>			
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"> <li>走行時間短縮</li> <li>走行経費減少</li> <li>交通事故減少</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=1.39</li> <li>B=163.7 億円</li> <li>C=117.9 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮</li> <li>走行経費減少</li> <li>交通事故減少</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=1.47</li> <li>B=224.9 億円</li> <li>C=152.7 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省「費用 便益分析マニュアル」(平成 30 年 2 月) により算出</li> </ul>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>走行時間短縮</li> <li>走行経費減少</li> <li>交通事故減少</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B/C=1.23</li> <li>B=232.6 億円</li> <li>C=189.3 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物価高騰等による 工事費増</li> <li>基準年と供用開始 年度の変更</li> <li>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)</li> </ul>

<p>事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)</p>	<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・新たな広域緊急交通路が整備されることで災害時における迅速な救助活動が可能となる。</li> <li>・広幅員な道路を整備することで、災害時の避難路になることや、国道 170 号等幹線道路のリダンダンシーの確保につながるなど防災機能の強化に寄与する。</li> </ul> <p><b>【活力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・南阪奈道路の美原東 I C 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。</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・十分な幅員が確保された歩道の整備、また車道と歩道、自転車道が分離構造となり、利用者の快適性が向上する。</li> <li>・生活道路の安全性向上に寄与する。</li> <li>・電線共同溝整備により良好な景観が形成される。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>			
	<p>計画・再評価時点 [H7、H17、H22、H27]</p>	<p>前回評価時点 R2</p>	<p>再々評価時点 R7</p>	<p>変動要因の分析</p>
<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 8 年度 ② 平成 8 年度 ③ 平成 29 年度</p>	<p>① 平成 8 年度 ② 平成 8 年度 ③ 令和 6 年度</p>	<p>① 平成 8 年度 ② 平成 8 年度 ③ 令和 13 年度</p>	<p>・用地境界確定の難航による事業期間の延伸</p>
<p>＜進捗状況＞</p>	<p>・全体 77% (69 億円/90 億円) ・用地 88% (45 億円/51 億円) ・工事 56% (18 億円/32 億円) ・調査費等 86% (6 億円/7 億円)</p>	<p>・全体 74% (70 億円/95 億円) ・用地 88% (45 億円/51 億円) ・工事 49% (18 億円/37 億円) ・調査費等 93% (6.5 億円/7 億円)</p>	<p>・全体 70% (71 億円/102 億円) ・用地 88% (45 億円/51 億円) ・工事 45% (19 億円/42 億円) ・調査費等 78% (7 億円/9 億円)</p>	<p>—</p>
<p>事業の必要性等に関する視点</p>	<p>・本事業区間の整備により、南阪奈道路美原東 I C へのアクセス道路として、広域的な幹線道路ネットワークを強化するとともに、周辺道路の交通混雑の緩和、防災機能の向上、地域の活性化等に寄与する。</p> <p>・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。</p> <p>・地元市より早期整備要望があること。</p> <p>以上により、事業の必要性に変わりはない。</p>			

### 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"> <li>平成 16 年 3 月に南阪奈道路からさつき野住宅まで 0.4km 区間を供用開始。</li> <li>平成 25 年 7 月に市道郡戸古市線から市道河原城羽曳が丘西 1 号線までの 0.5km 区間を供用開始。</li> <li>残る市道河原城羽曳が丘西 1 号線から南阪奈道路の 1.0km 区間についても、現在、未買収地の用地買収に先立ち必要な境界確定を進めるとともに、南阪奈道路以北の買収済箇所について工事を進めているところ。</li> </ul>
--------------	---

### 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	<p>[コスト縮減]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>発生土や盛土材の公共工事間流用、再生アスファルトや再生砕石の使用を行うことで、コスト縮減に努める。</li> </ul> <p>[代替案立案等の可能性]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業区間は、都市計画決定に基づき実施するものである。</li> <li>用地については、事業全体で約 88% 取得し、一部区間（延長 0.9 km）は既に供用済みである。</li> <li>市道河原城羽曳が丘西 1 号線～南阪奈道路の 1.0km 区間についても、現在、未買収地の用地買収に先立ち必要な境界確定を進めるとともに、現在、南阪奈道路以北の買収済箇所について工事を進めている。</li> </ul> <p>以上のことから、原案が適切である。</p>
---------------------	--

### 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"> <li>周辺道路の交通混雑が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与。</li> </ul>
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府交通道路マスタープラン(H16.3) 基本方針のなかで「環状交通機能の強化」に資する路線として位置付け</li> <li>大阪府都市整備中期計画（R3.3 改訂） 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「中央環状軸」として位置づけ</li> <li>羽曳野市都市計画マスタープラン(R3.12) 将来都市構造のうち、「広域交通流軸」として位置づけ</li> </ul>
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>&lt;判断の理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・本事業区間 1.9 kmのうち、0.9 kmが供用済みである。</li><li>・残る整備中区間についても、南阪奈道路以北の買収済箇所について、工事を進めており、今年度も工事を実施予定である。</li><li>・南阪奈道路にアクセスし広域的な幹線道路ネットワークが強化され、防災機能向上や地域の活性化に寄与する。また、国道 170 号や国道 309 号といった道路の交通分散化、無電柱化を図る本事業への交通転換により周辺道路における歩行者の安全性向上が期待され、事業の必要性・目的に変化はない。</li><li>・地元市より早期整備要望がある。</li></ul> <p>以上の理由により、事業を継続する。</p>
--------------	--