

令和7年度 第2回(R7.10.17)

大阪府建設事業評価審議会

主要地方道 ひらかた とんだばやし いずみさの 枚方富田林泉佐野線
(都市計画道路 うめ おかたかやなぎ 梅が丘高柳線)
道路改良事業
【寝屋川市】

【再々評価】

(前回評価から5年を経過した時点で継続中)

1. 事業概要

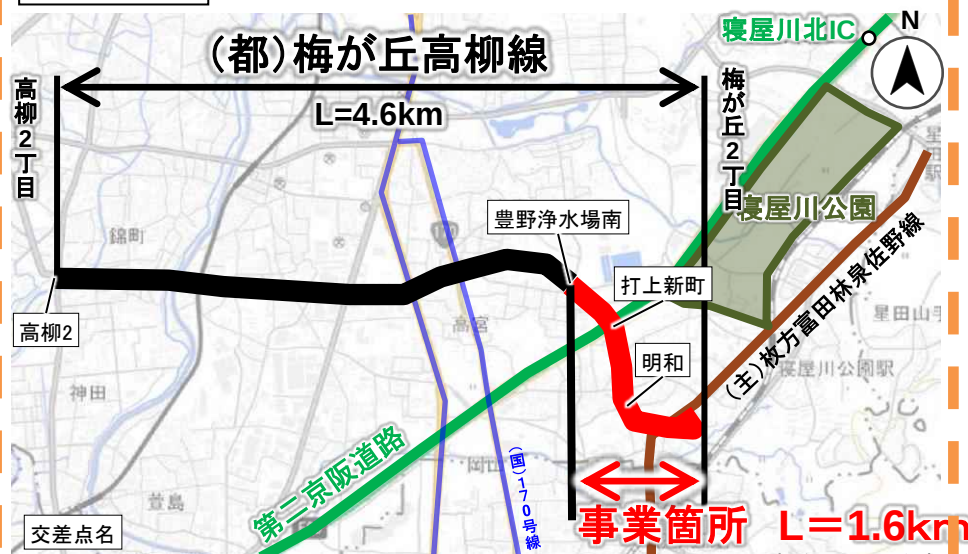
■事業目的

本路線は、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幹線道路である。

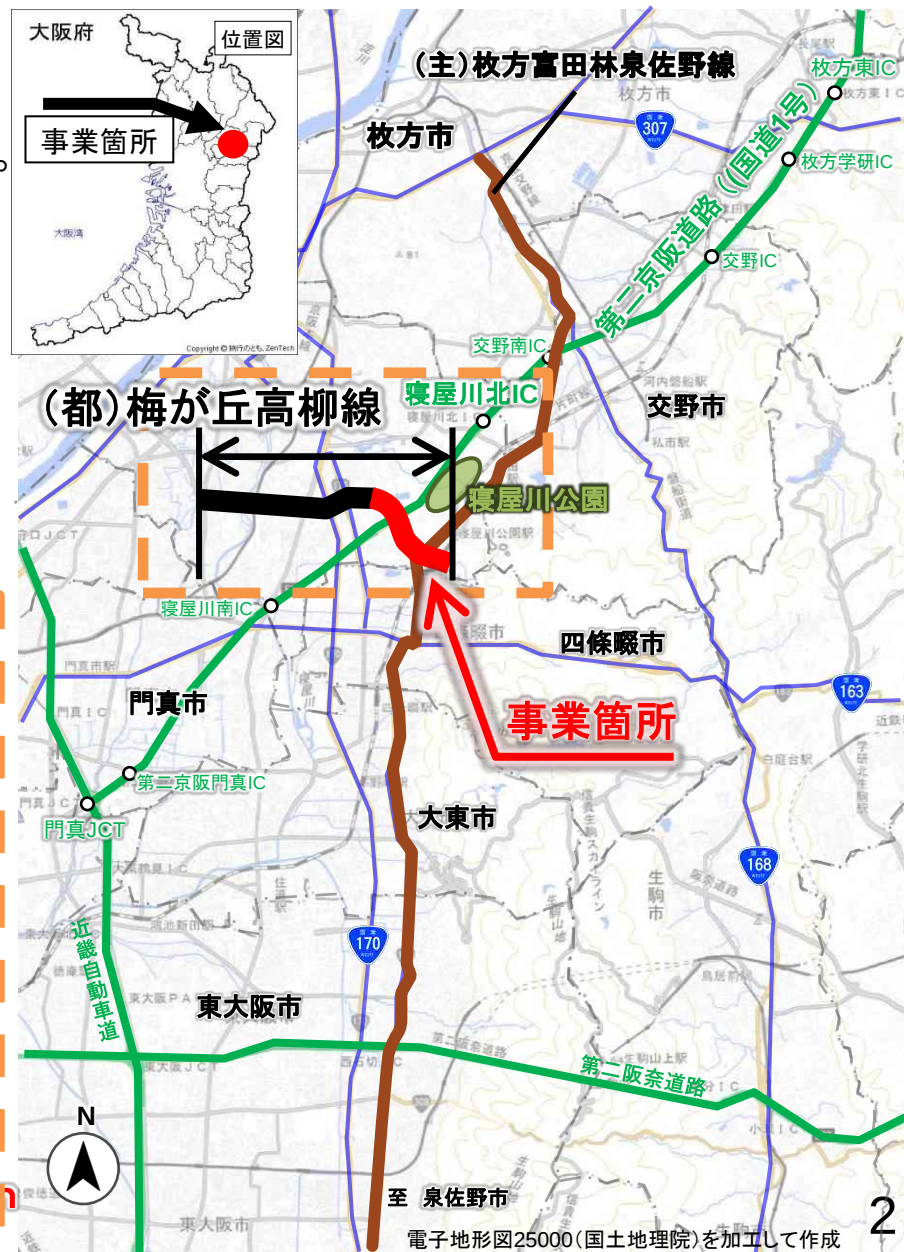
本事業は以下のことを目的として整備する事業である。

- 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、道路ネットワークや防災機能の強化
- 本路線への交通転換による歩行者等の安全確保
- 第二京阪道路を起因とした周辺道路の混雑緩和

〈拡大図〉



■事業概要図



1. 事業概要

■事業箇所概要

- 梅が丘高柳線の全線供用により第二京阪道路を軸とした交通ネットワークが形成され、周辺地域の交通円滑化への寄与が期待される。
- 通学路指定を含む生活道路から通過交通を転換させ、交通安全への寄与が期待される。



1. 事業概要

■事業箇所概要

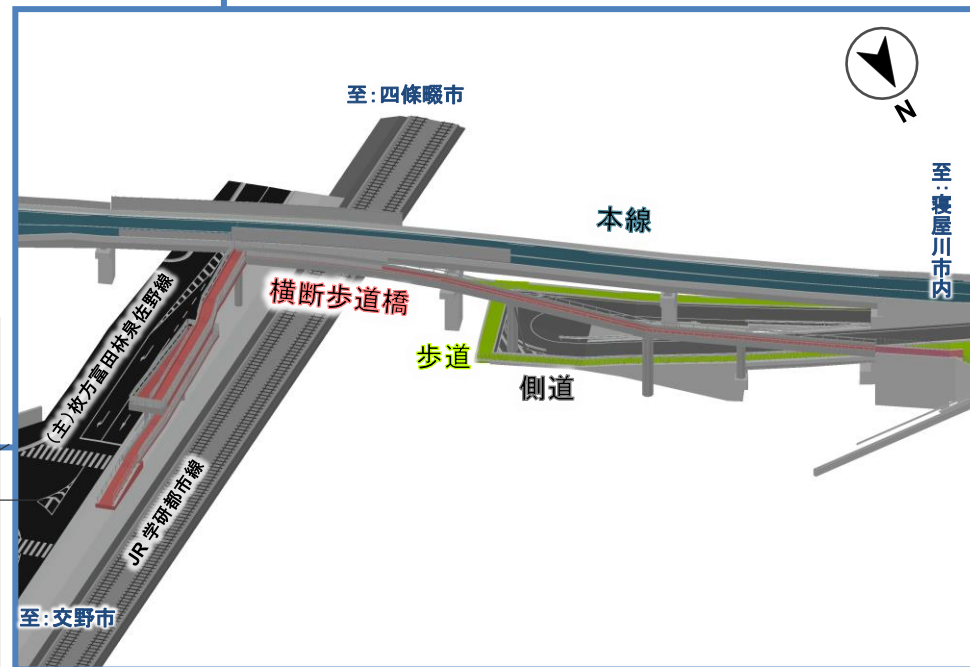
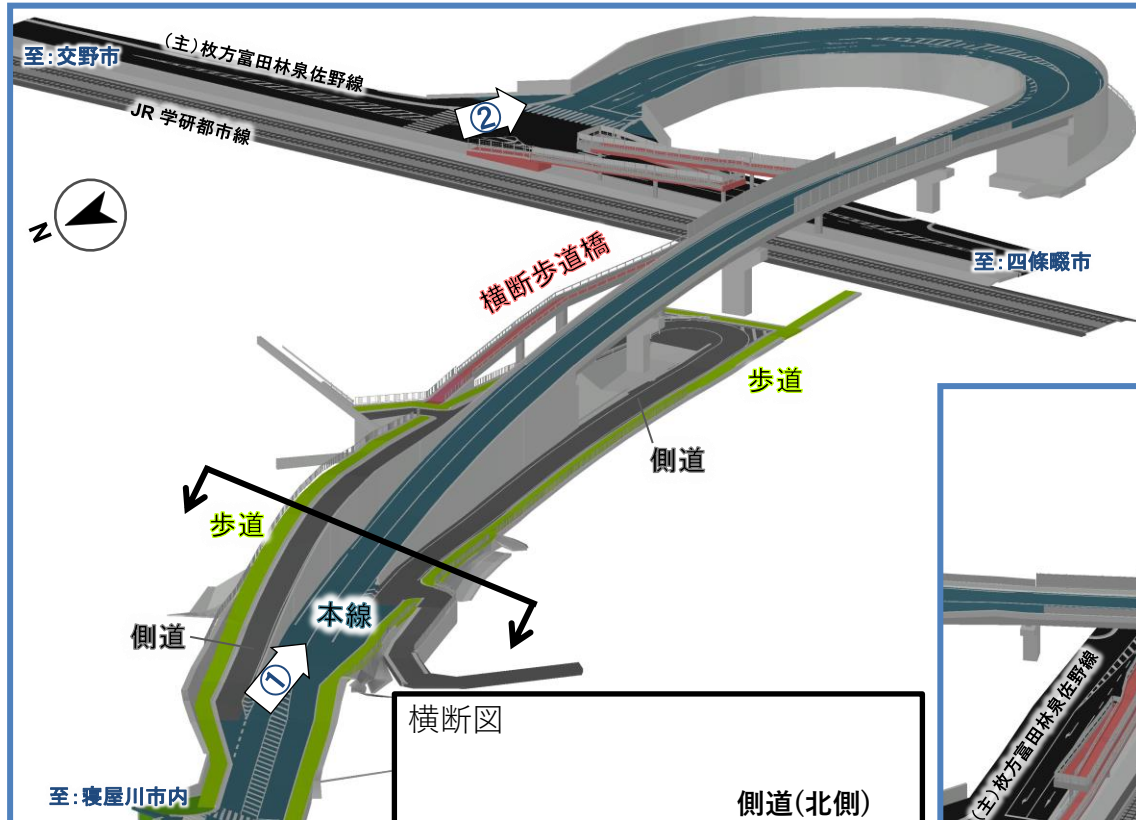
- 平成22年3月に豊野浄水場南～明和までの0.8km区間が供用開始。令和3年3月に整備中区間0.8kmのうち0.3kmについて暫定供用を開始。
- 現在、JR学研都市線および(主)枚方富田林泉佐野線を跨ぐ高架橋下部工を施工中。高架橋上部工は仮契約済み。



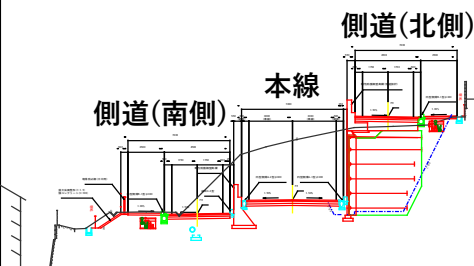
1. 事業概要

■事業箇所概要

- 整備中区間は主に土工・擁壁構造およびJR学研都市線と(主)枚方富田林泉佐野線を跨ぐ高架橋で構成。
- 側道を設置することで、沿道地域のアクセス性を確保。
- 本線高架橋に加え、歩道橋を設置して(主)枚方富田林泉佐野線の歩道と接続。JR東西地区の連携を支援。
- 現在、本線高架橋下部工を施工中【写真①周辺】。



横断図



側道
本線
歩道
横断歩道橋

1. 事業概要

■道路築造

○事業延長 : 約1.6km(うち供用済みL=1.1km)

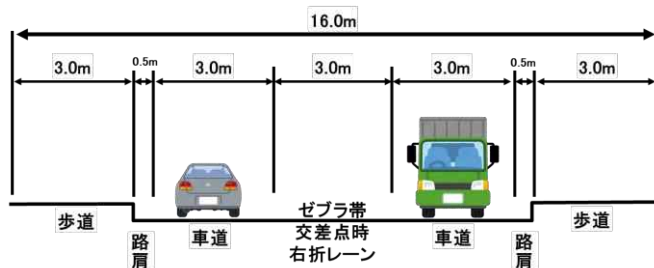
○道路幅員 : 16.0m

車道 2車線(3.0m × 2)

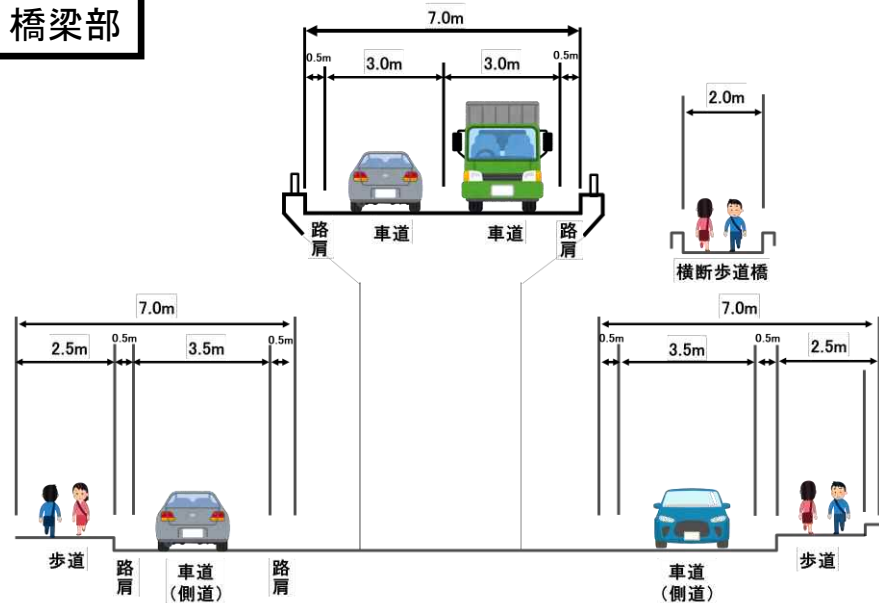
歩道 両側(3.0m × 2)

※橋梁部分は歩道ではなく歩道橋設置

標準部



橋梁部



1. 事業概要

■事業費の内訳

○全体事業費：約149.0億円（約116億円）[国：81.9億円、府：67.1億円]

【内訳】

調査費 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）

※（ ）内は、令和2年度再々評価時点

※電線共同溝事業費を含む

【事業費の積算根拠】

- ・予備設計成果
- ・用地費単価 ⇒ 本事業の実績より
- ・補償費単価 ⇒ 本事業の実績より

1. 事業概要

○事業費の変動要因

〔調査費について〕

- ・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 (+4億円)

〔工事費について〕

- ・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) (+3億円)
- ・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 (+9億円)
- ・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 (+8億円)
- ・その他現地精査による工法変更等に伴う増額 (+8億円)



2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画における位置づけ

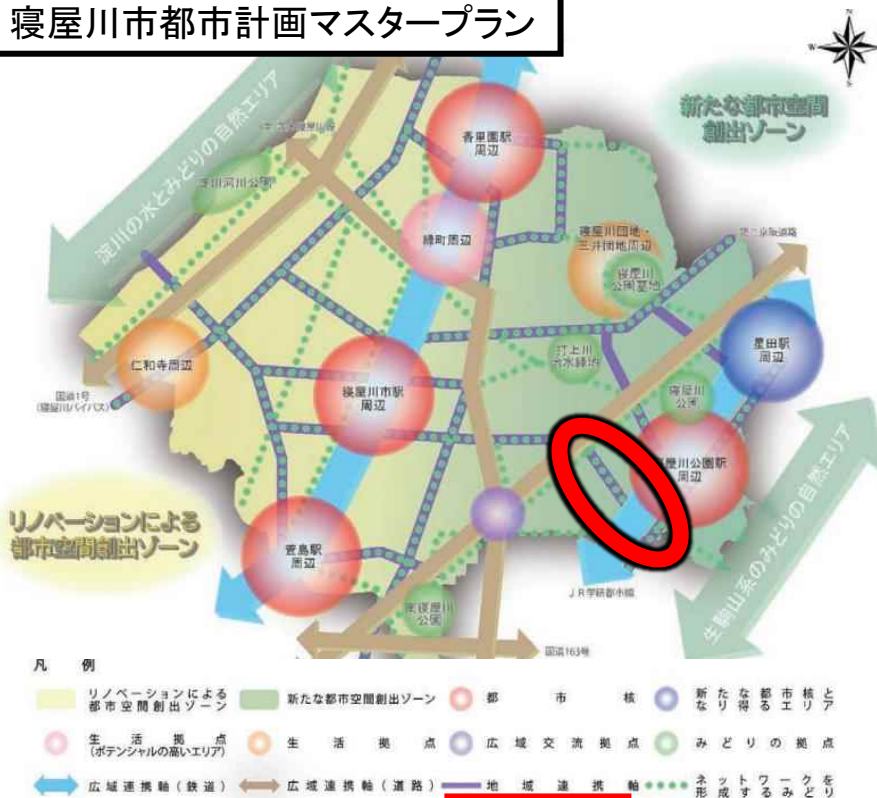
〈大阪府都市整備中期計画(R3.3)〉(大阪府交通道路マスタープランに基づき、令和3年からの10年間におけるインフラ整備のアクションプラン)

本事業は、「**概成**」として位置付け

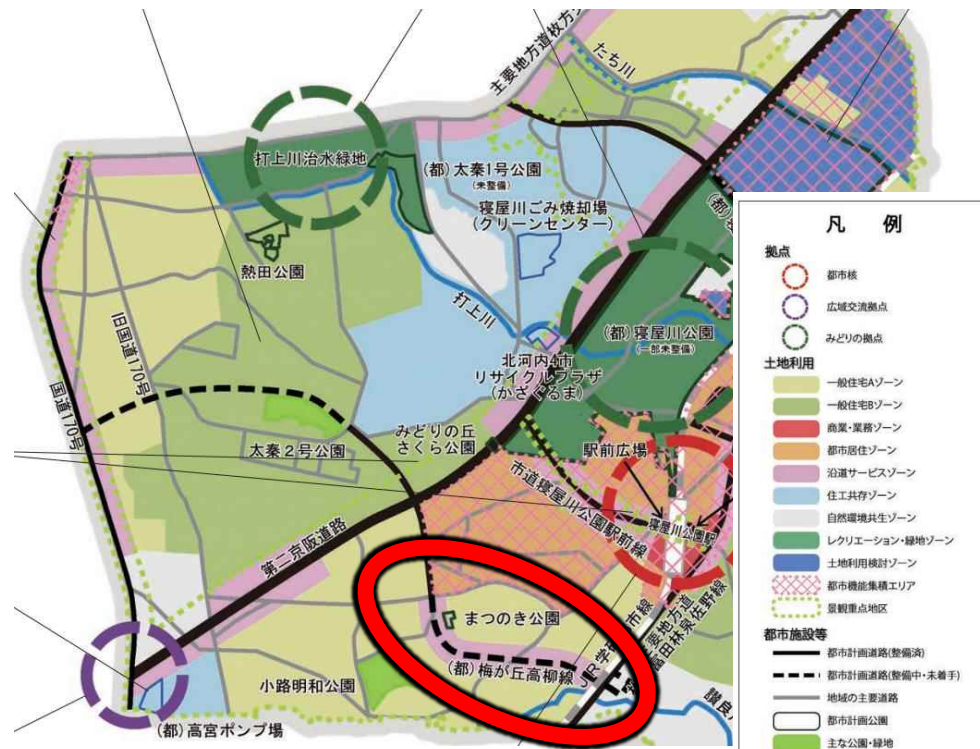
〈寝屋川市都市計画マスタープラン(R4.3改訂)〉

- ・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

寝屋川市都市計画マスタープラン



出典:寝屋川市都市計画マスタープラン(令和4年3月改定)



出典:寝屋川市都市計画マスタープラン(令和4年3月改定)

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の優先度

●交通機能の強化

- ・第二京阪道路への**アクセス性の向上**や**物流の効率化**
- ・周辺道路の**交通混雑の緩和**

●防災機能の強化

- ・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**

●歩行者・自転車の安全確保

- ・自動車と自転車、歩行者を分離することで利用者の**安全性・快適性の向上**

●整備状況

- ・梅が丘高柳線のうち本事業区間は1.6kmであり、うち計1.1kmが供用済み（暫定供用0.3km含む）

●その他

- ・R3年度通学路合同点検対策箇所
- ・地元市より早期整備要望がある

以上より、本事業の優先度は高い



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業をめぐる社会経済情勢等

[周辺道路の整備状況]

- 第二京阪道路がH22.3に全線開通

[周辺の防災関連施設]

- 寝屋川公園を広域避難場所に指定
(寝屋川市地域広域防災計画)
- 第二京阪道路・国道1号が広域緊急
交通路に指定

[道路交通に影響を及ぼす施設等の立地]

- 物流施設・大型商業施設の開業
第二京阪道路沿いに物流施設、大型
商業施設が開業。令和8年度にも新た
な大型商業施設が開業予定。

[R3年度通学路合同点検対策箇所]

- 通学路が抜け道として利用されることを抑
制するための対策として、本路線の整備を
位置づけ。



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)

◆費用便益比とは

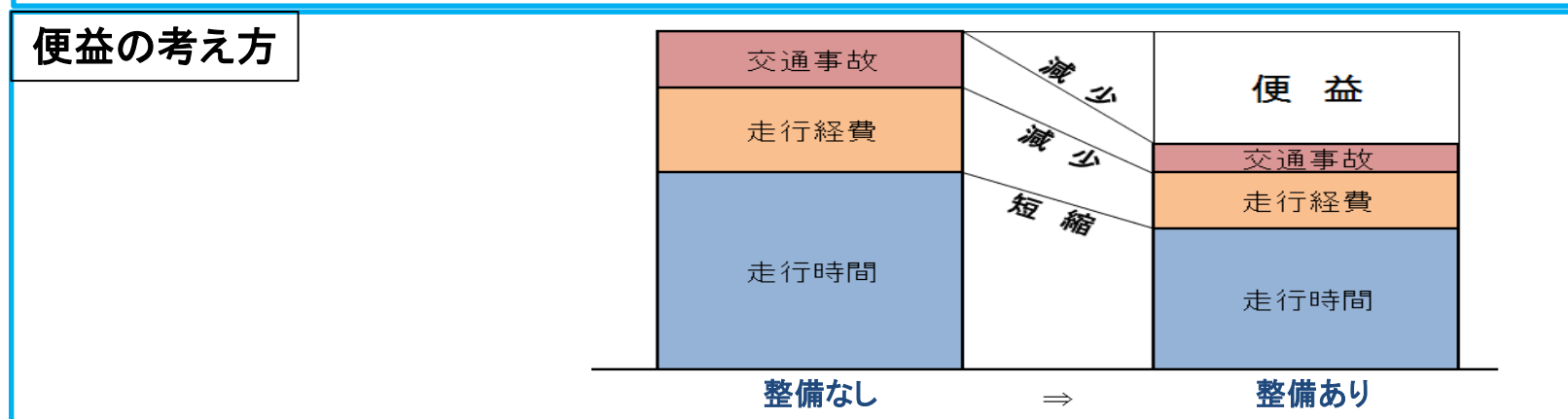
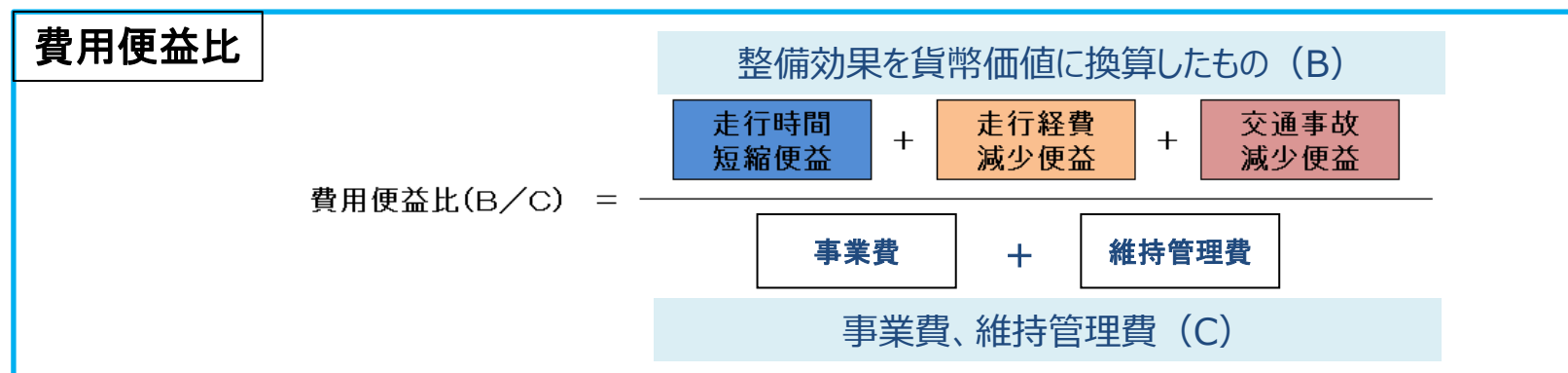
〈便益〉を〈費用〉で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用: 道路整備に要する事業費 + 維持管理に要する費用(C: コスト)

便益: 整備効果を貨幣価値に換算したもの(B: ベネフィット)

走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間価値の年間総和差により算出
走行時間価値(円/年)
= 交通量(台/日)×走行時間(分)
×時間価値原単位(円/台・分)
×365(日/年)



⇒この整備無しと有りの価値の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の
走行時間短縮便益251.5億円
が算出される。

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者が得られる利益を貨幣換算したもの。

※走行経費:
燃料費、タイヤ・チューブ費、
車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行経費の年間総和差により算出
走行経費(円/年)
= 交通量(台/日)×リンク延長(km)
×走行経費原単位(円/台・km)
×365(日/年)



⇒この整備無しと有りの経費の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の
走行経費減少便益33.7億円
が算出される。

◆交通事故減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したもの。

※社会的損失: 人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による損失額の年間総和差により算出
損失(円/年)
= リンク交通量(台・km/日)
×係数(円/台・km)×365(日/年)
+ リンク交差点箇所数(台・箇所/日)
×係数(円/台・箇所)×365(日/年)



⇒この整備無しと有りの損失額の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の
交通事故減少便益0.1億円
が算出される。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)

＜効果項目＞走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少
＜費用＞道路整備に係る建設費・維持管理費

○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル
(国土交通省令和7年8月)

基準年 : 令和7年(2025年)度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 令和22年(2040年)度

推計に用いた資料 : 平成27年度全国道路・街
路交通情勢調査

全体事業費 : 約136.2億円(単純価値)

維持管理費 : 約1,200万円/年

◆費用便益分析

全事業 $B/C = 1.16$ (残 $B/C = 6.8$)

◆便益(B)

総便益	285.3億円
走行時間短縮便益	251.5億円
走行経費減少便益	33.7億円
交通事故減少便益	0.1億円

◆費用(C)

総費用	245.1億円
全体事業費	243.1億円
維持管理費(50年間、現在価値)	2.0億円

※総費用及び便益は

基準年の価値に換算した現在価値額

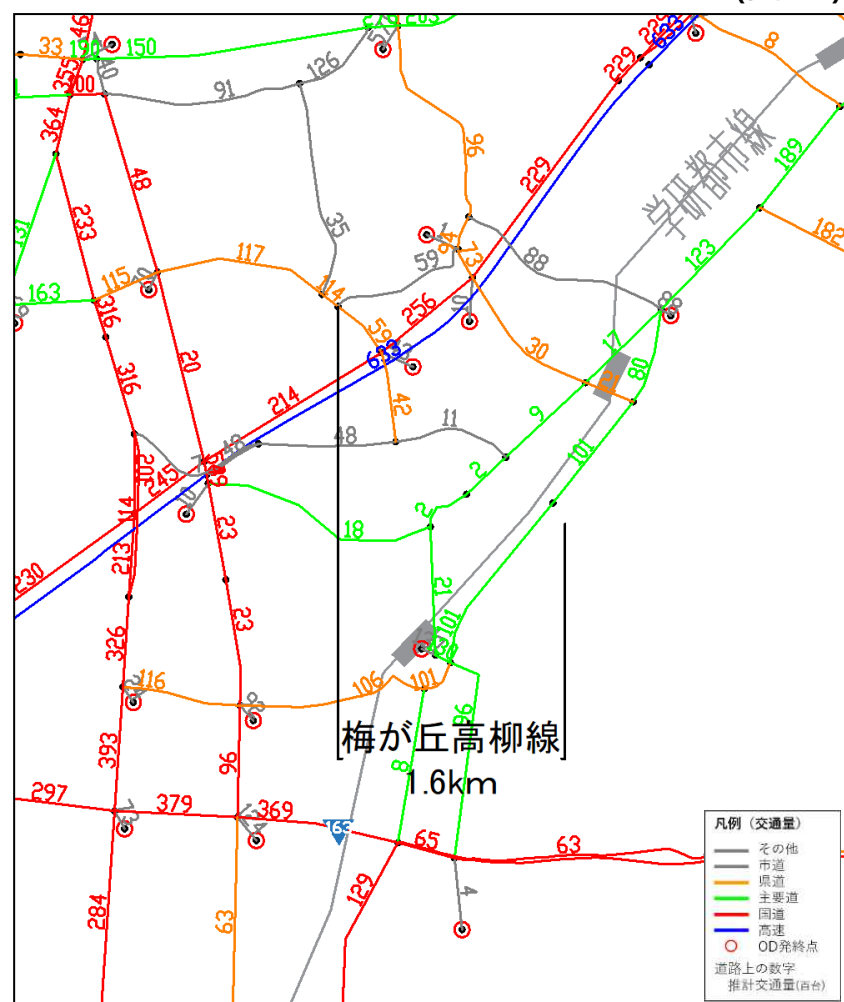
※全体事業費に電線共同溝事業費は含まない

2. 事業の必要性等に関する視点

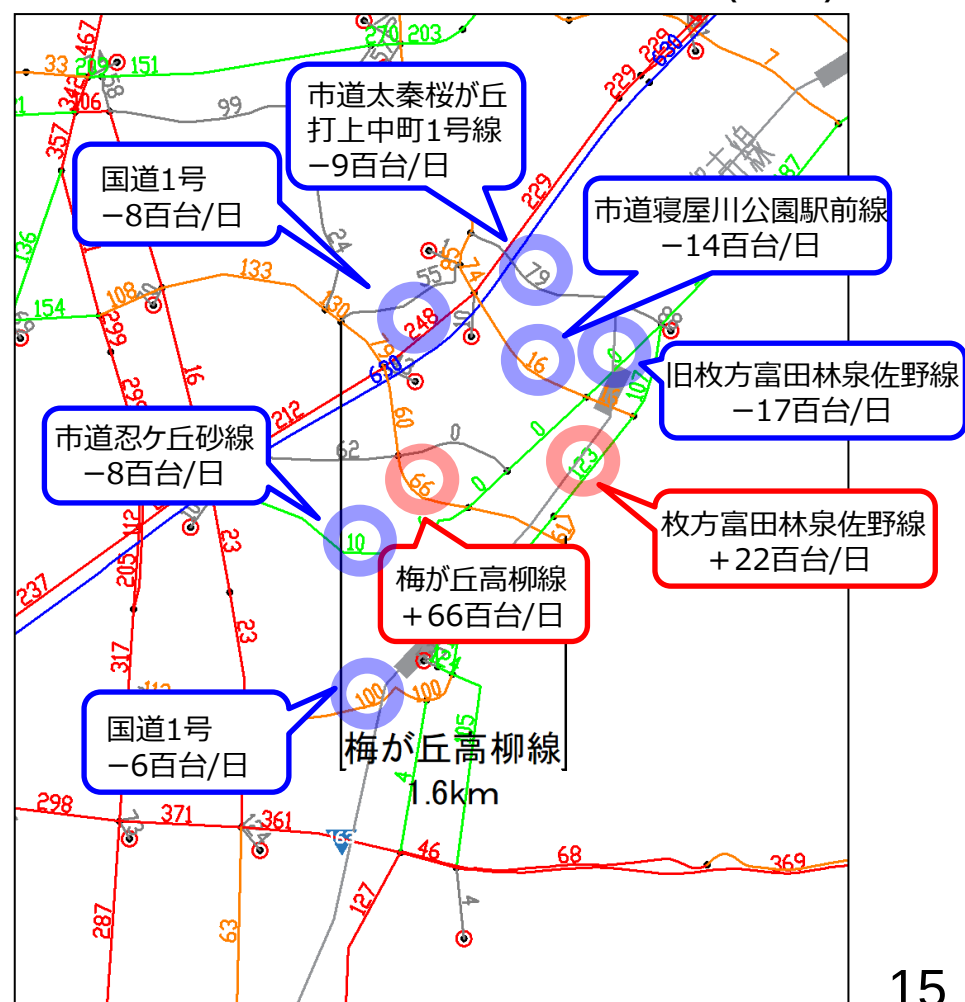
■事業の投資効果(費用便益分析)

○本事業の整備により、周辺道路の旧枚方富田林泉佐野線（-17百台/日）、市道寝屋川公園駅前線（-14百台/日）等から梅が丘高柳線（+66百台/日）に交通転換すると予測

◆現況(L=0.8km供用済み)

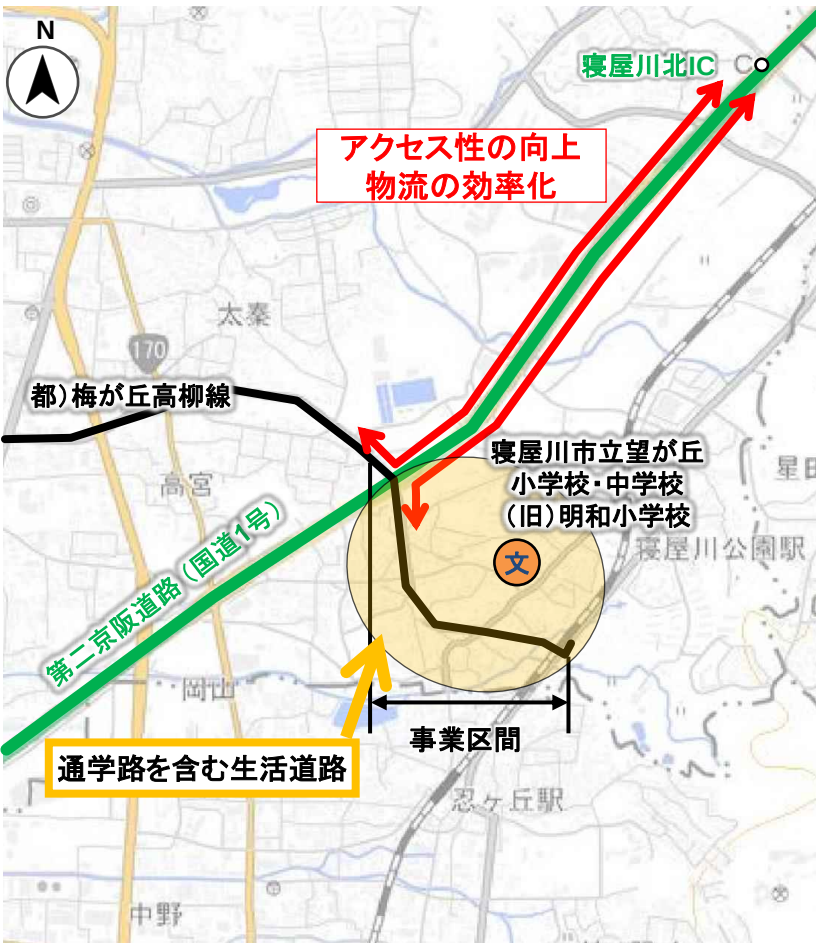


◆整備完了後



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析



電子地形図25000 (国土地理院) を加工して作成

【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

3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆用地:99.9%(56億円/56億円) 工事:55%(42億円/76億円) (事業全体75%) 完成予定R11年度



暫定供用済区間



整備中区間



○平成22年3月に豊野浄水場南交差点～明和交差点までの0.8km、令和3年3月に明和二丁目高倉一丁目1号線～(旧)枚方富田林泉佐野線までの0.3kmを暫定供用済み。電線共同溝も整備済み。

○現在、残る0.5km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。

4. コスト縮減の工夫等

■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【コスト縮減案】

○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】

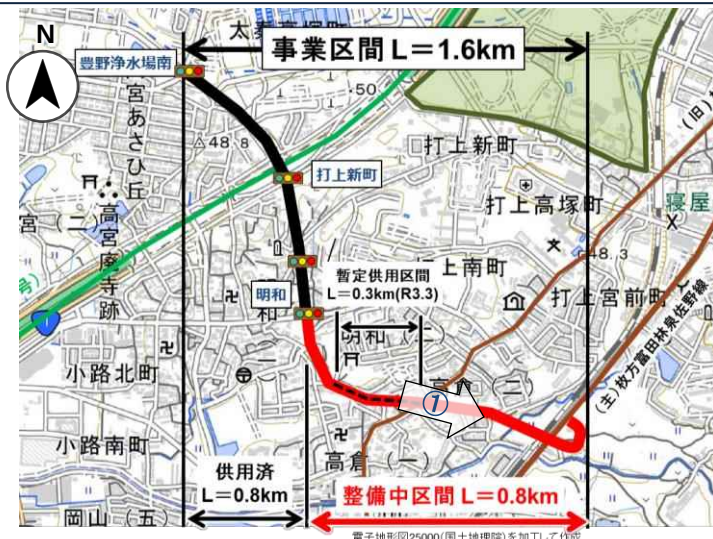
○用地は99.9%取得済み、工事も55%進捗しており、本事業区間の内、豊野浄水場南交差点～明和交差点までの0.8km区間は既に供用済みである

○整備中区間0.8kmのうち、0.3kmは暫定供用済みである

○現在、残る0.5km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の整備が位置づけられている

以上のことから、原案が最適である



5. 対応方針（原案）

事業継続

<判断の理由>

- 本事業区間1.6kmのうち、**1.1km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。