

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 おおさか いずみ せんなん 大阪和泉泉南線
(都市計画道路 おおさか きし わ だ なんかい 大阪岸和田南海線)
道路改良事業
[泉南郡熊取町]

【再評価】

(前回評価から10年を経過した時点で継続中)

1. 事業概要

■事業目的

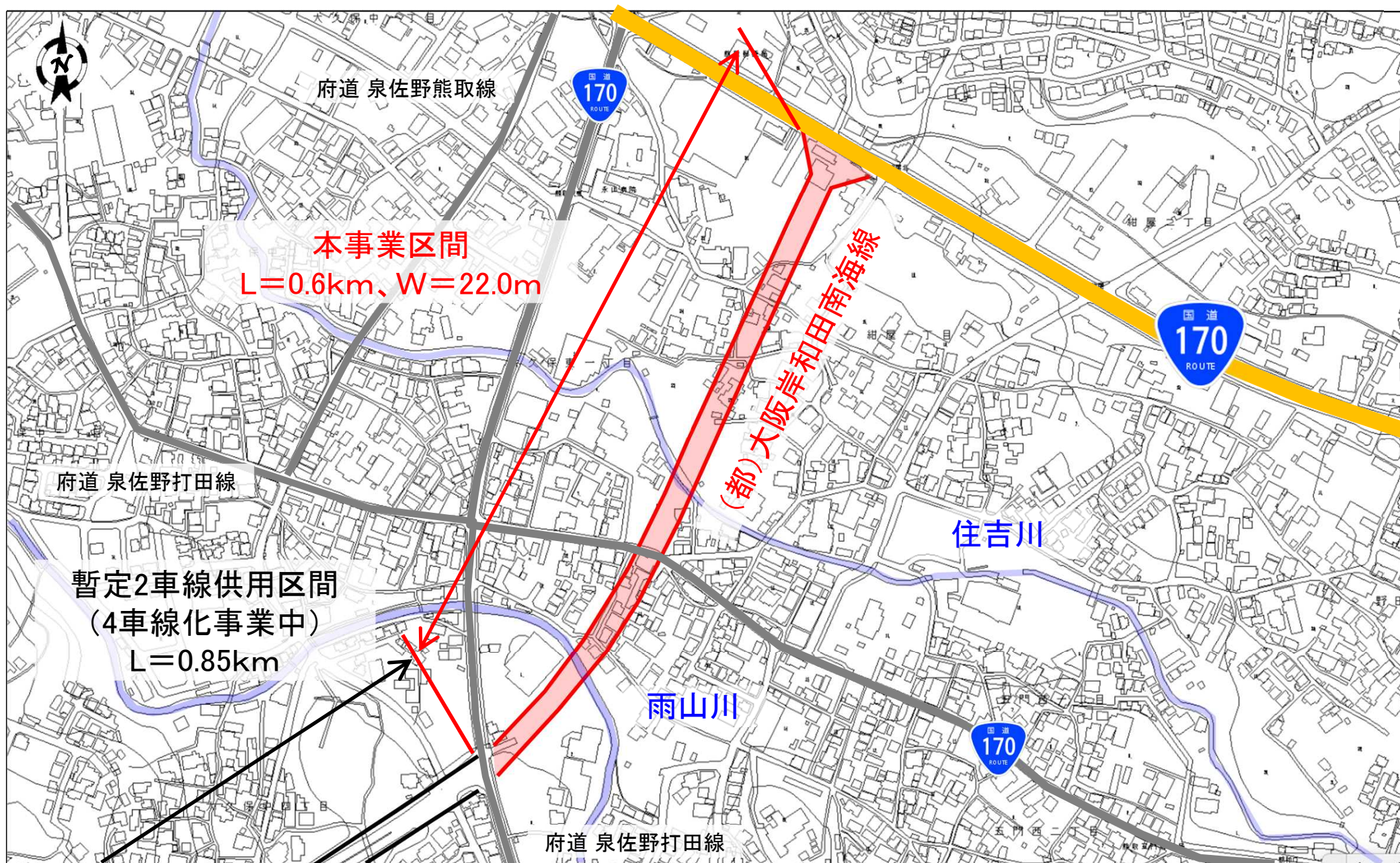
都市計画道路大阪岸和田南海線は、南部大阪地域を南北に結ぶ約3.2kmの都市計画道路である。本事業区間は、以下を目的に整備するものである。

- 国道170号と国道481号を結ぶ**道路ネットワークの機能強化**
- 広域緊急交通路である国道26号と府道大阪和泉泉南線の**リダンダンシーの確保**
- 路肩と歩道を確保し、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**



1. 事業概要

■事業箇所図

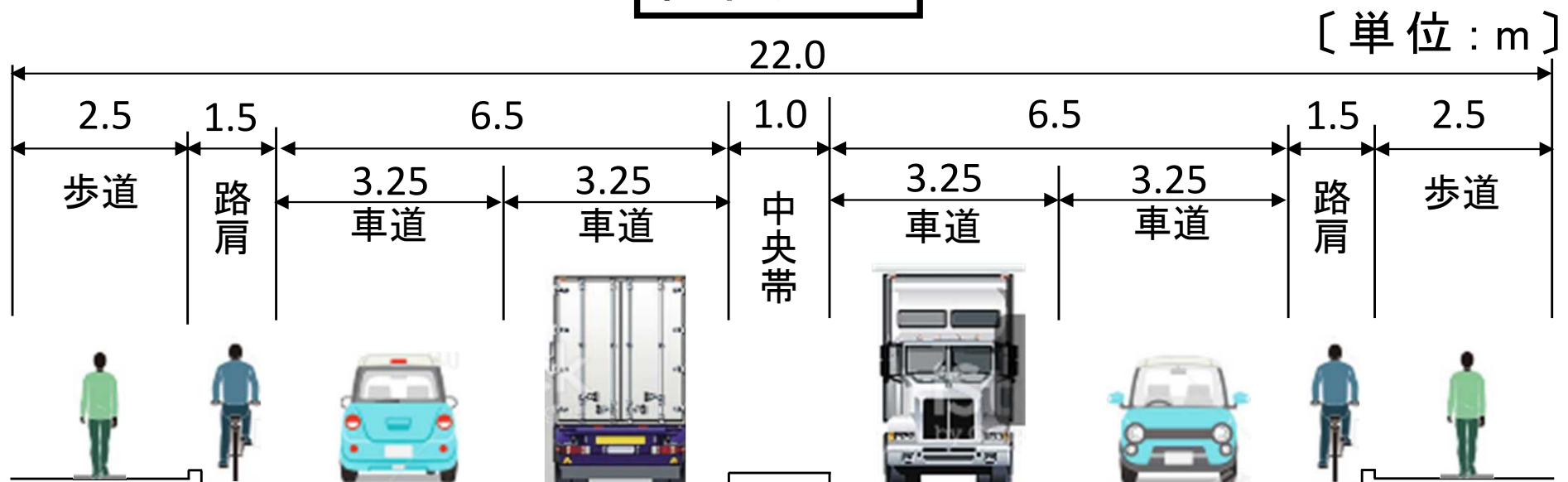


1. 事業概要

■道路築造

- 事業区間 : 泉南郡熊取町紺屋～大久保東
- 事業延長 : 約0.6km
- 道路幅員 : 22.0m
 - 車道 : 4車線 (3.25m × 4)
 - 路肩 : 両側 (1.5 m × 2)
 - 歩道 : 両側 (2.5 m × 2)

標準断面図



1. 事業概要

■事業費の内訳

○全体事業費： 約 42.4億円〔国：23.3億円、府：19.1億円〕
(約 25.7億円〔国：14.1億円、府：11.6億円〕)

【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)

※()内は、事前評価時点

※電線共同溝事業費を含む

【事業費の積算根拠】

- ・ 予備設計成果を基に概算事業費を算出
- ・ 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

〔調査費用について〕

- ・ 電線共同溝等の設計費用や物件調査費の増額 (＋2.4億円)

〔用地及び補償費〕

- ・ 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)

〔工事費について〕

- ・ 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)

2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画における位置付け

〈大阪府交通道路マスタープラン(H16.3)〉(長期的な道路整備など総合的な交通政策の基本計画)

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)

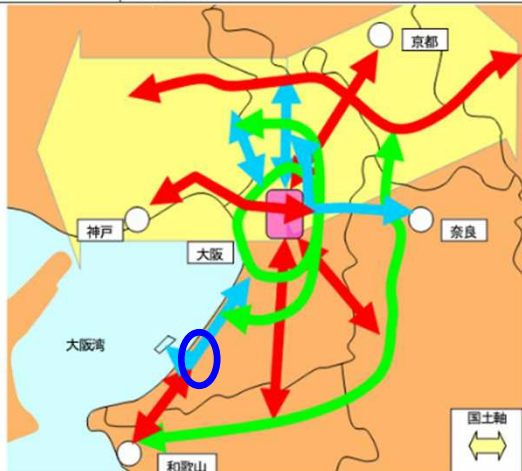
大阪・関西の成長に必要な都市の骨格となる7放射軸・3環状線のうち湾岸軸として「**概成**」と位置付け

〈熊取町都市計画マスタープラン(R6.3改訂)〉

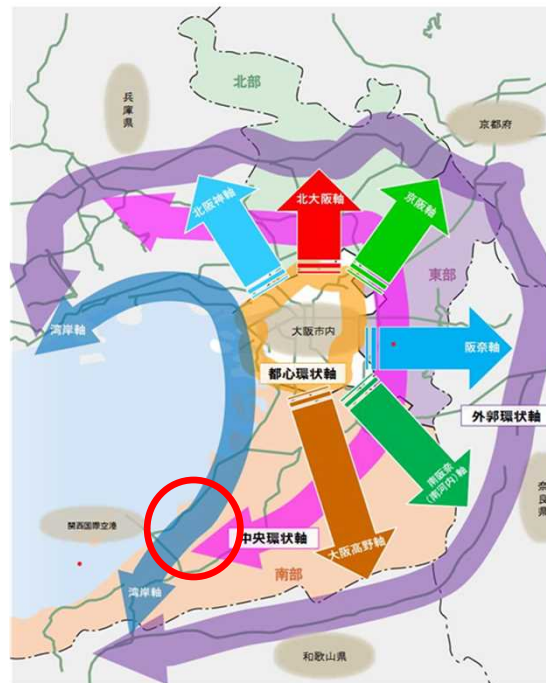
道路交通の整備方針の中で、町の骨格を形成する「**広域幹線道路**」に位置付け

大阪府交通道路マスタープラン

〔整備の基本方針〕	
①関西圏の連携強化	・大阪と神戸、京都、奈良、和歌山など主要都市間の連絡強化 (第二京阪道路、第二京阪道路、第二京阪道路、国道17号バイパス、阪神高速延伸線 など)
②広域交流拠点(空港、港湾)や国土軸への連絡強化	・関西国際空港、大阪国際空港、大阪港、堺泉北港などへの連絡強化 ・新大阪駅、第二京阪道路などへの連絡強化 (新幹線の機能強化(公共交通の活用、改修など)、大阪湾横断鉄道 など)
③環状交通機能の強化	・関西圏の環状交通機能の強化 (大阪都市再生環状道路、府道大阪中央環状線の機能強化(公共交通の活用、改修など)、京奈和自動車道 など)
④都心部の交通機能強化	・都心部での公共交通ネットワークの充実 (市街中之島線、など)

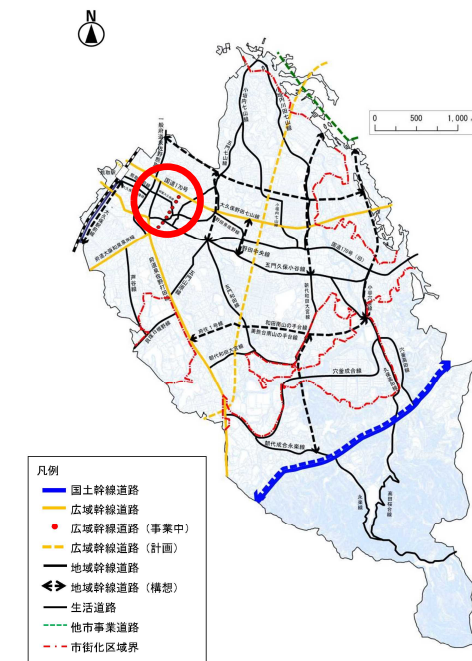


大阪府都市整備中期計画



熊取町都市計画マスタープラン

■道路網等整備方針図



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の優先度

●広域交通ネットワーク機能の強化

- ・事業中区間を整備することにより国道170号～国道481号間のネットワーク機能強化

●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

●防災機能の強化

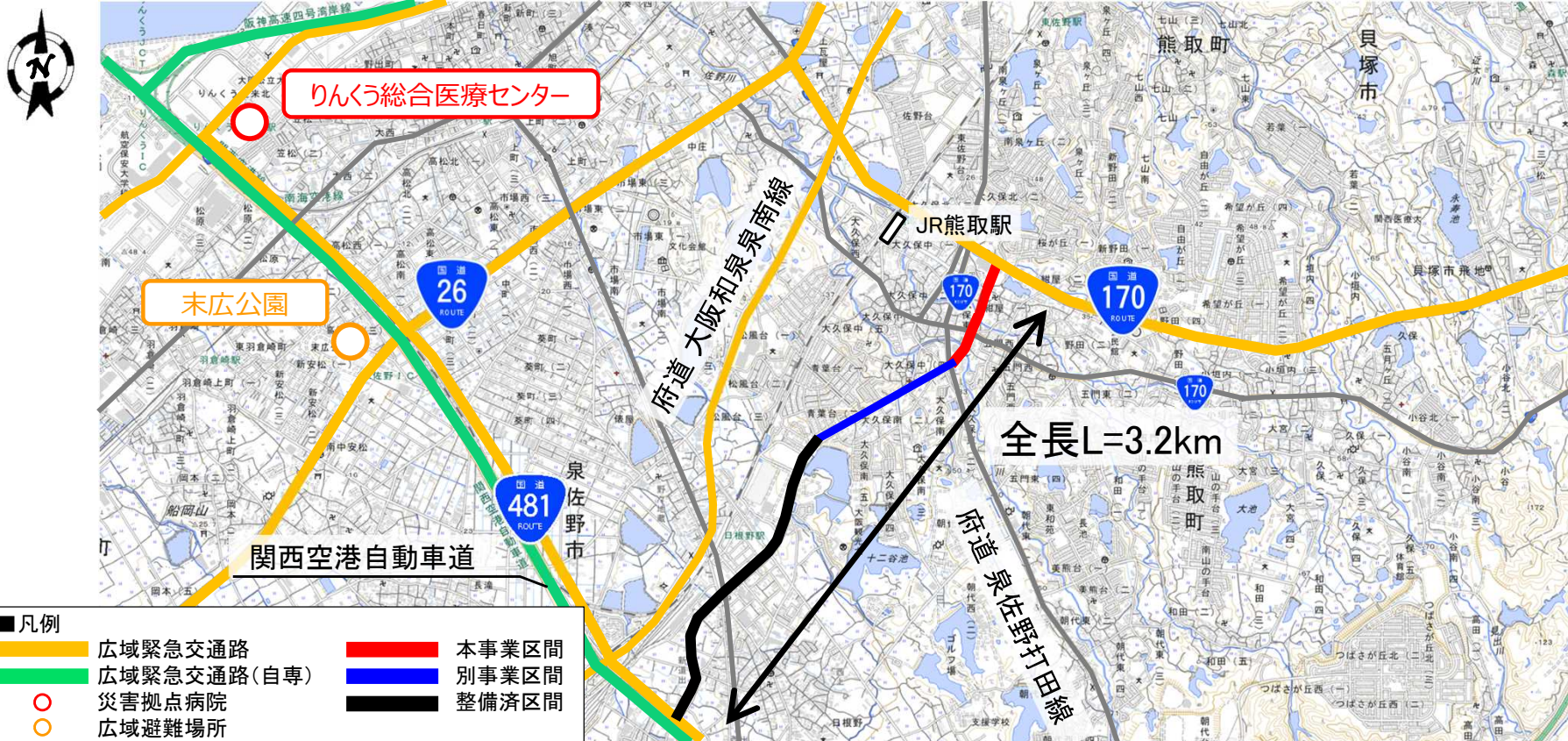
- ・広域緊急交通路である国道170号と国道481号を結ぶ道路ネットワークの機能強化及び国道26号と府道大阪和泉泉南線のリダンダンシーを確保

●整備状況

- ・3.2kmのうち南から約1.8kmは4車線で整備済、約0.8kmは現況2車線で供用しており4車線化に向け別途事業中

●その他

- ・地元町より早期整備要望があること
- 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

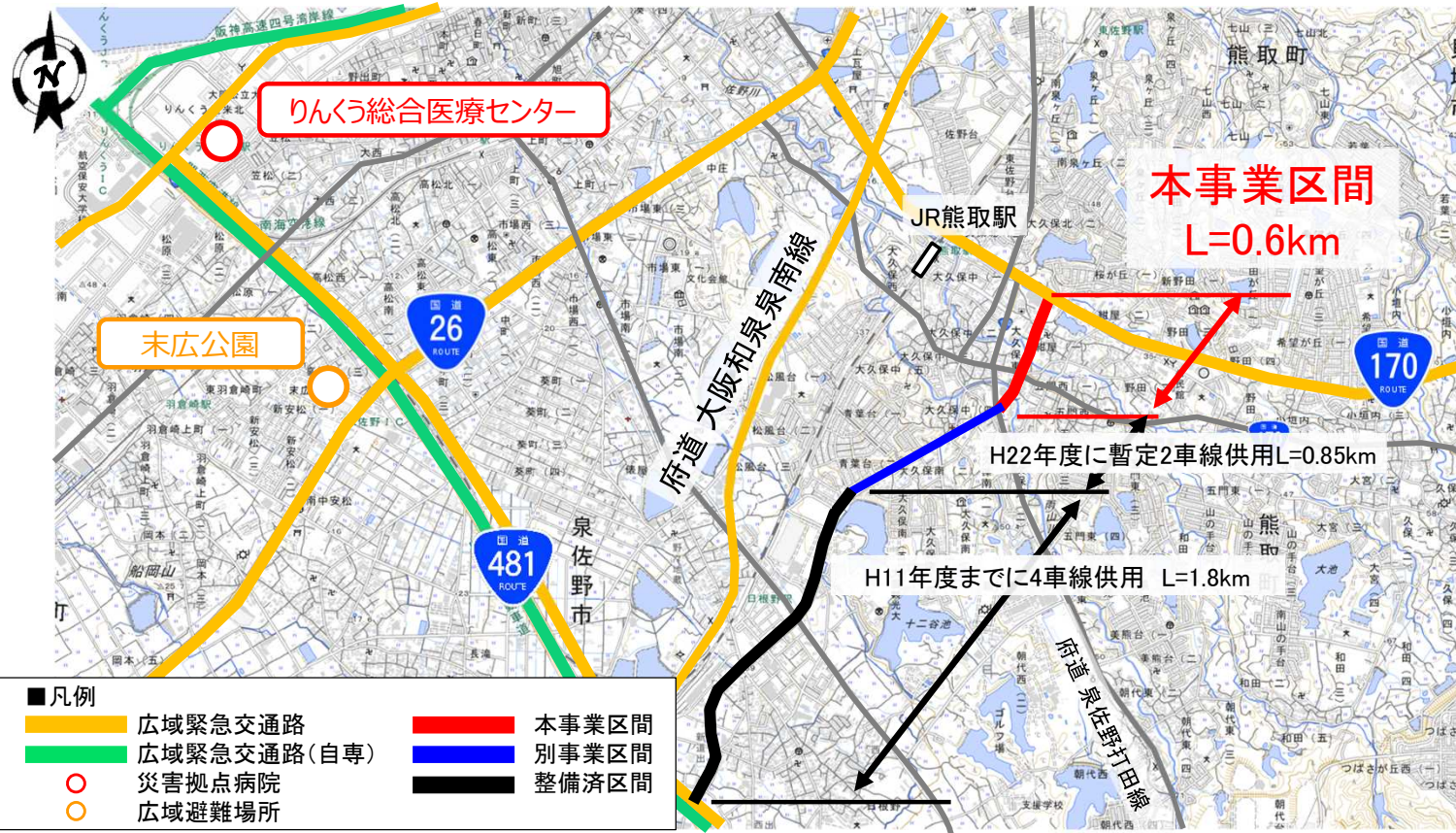
■事業を巡る社会経済情勢等

〔周辺道路の整備状況〕

- ①(都)大阪岸和田南海線の「国道481号～熊取町界」がH11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〕

- ・事業区間と接続する国道170号や国道481号が広域緊急交通路に指定
- ・事業区間と並行する国道26号や府道大阪和泉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



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)①

◆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)

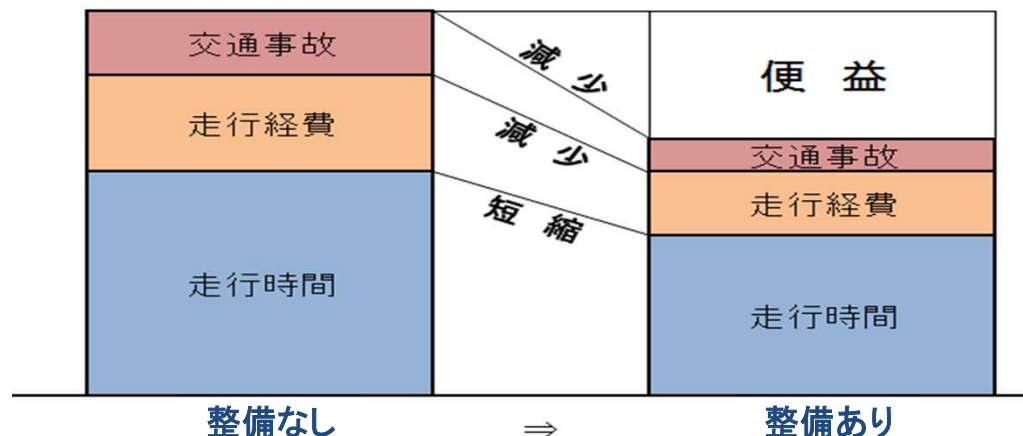
便益: 整備効果を貨幣価値に換算したもの (B: ベネフィット)

走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益

費用便益比

$$\text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\begin{array}{c} \text{整備効果を貨幣価値に換算したもの (B)} \\ \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益} \end{array}}{\begin{array}{c} \text{事業費} + \text{維持管理費} \\ \text{事業費、維持管理費 (C)} \end{array}}$$

便益の考え方

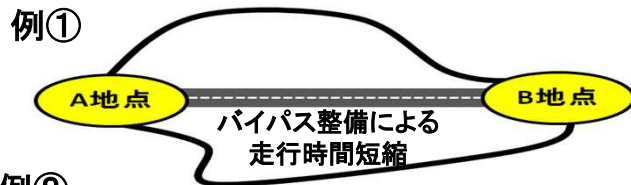


2. 事業の必要性等に関する視点

◆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70.7億円
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の総和の差により算出
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9.4億円
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3.4億円
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)②

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、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年度(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35.4億円(単純価値)

維持管理費 : 約449万円/年

◆費用便益比

全事業 $B/C = 2.26$ (残 $B/C = 2.93$)

◆便益(B)

総便益	83.4億円
走行時間短縮便益	70.7億円
走行経費減少便益	9.4億円
交通事故減少便益	3.4億円

◆費用(C)

総費用	36.8億円
全体事業費 (現在価値)	36.1億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	0.7億円

※総費用及び便益は

基準年の価値に換算した現在価値額

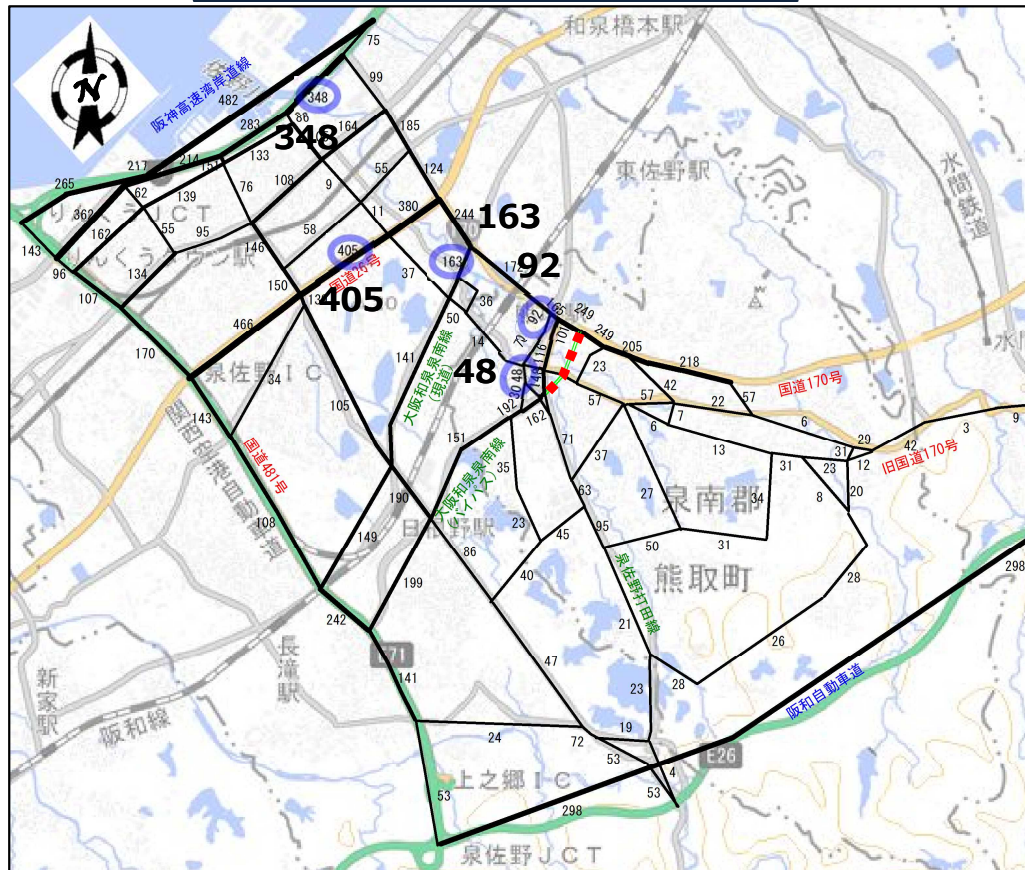
※全体事業費に電線共同溝事業費は含まない

2. 事業の必要性等に関する視点

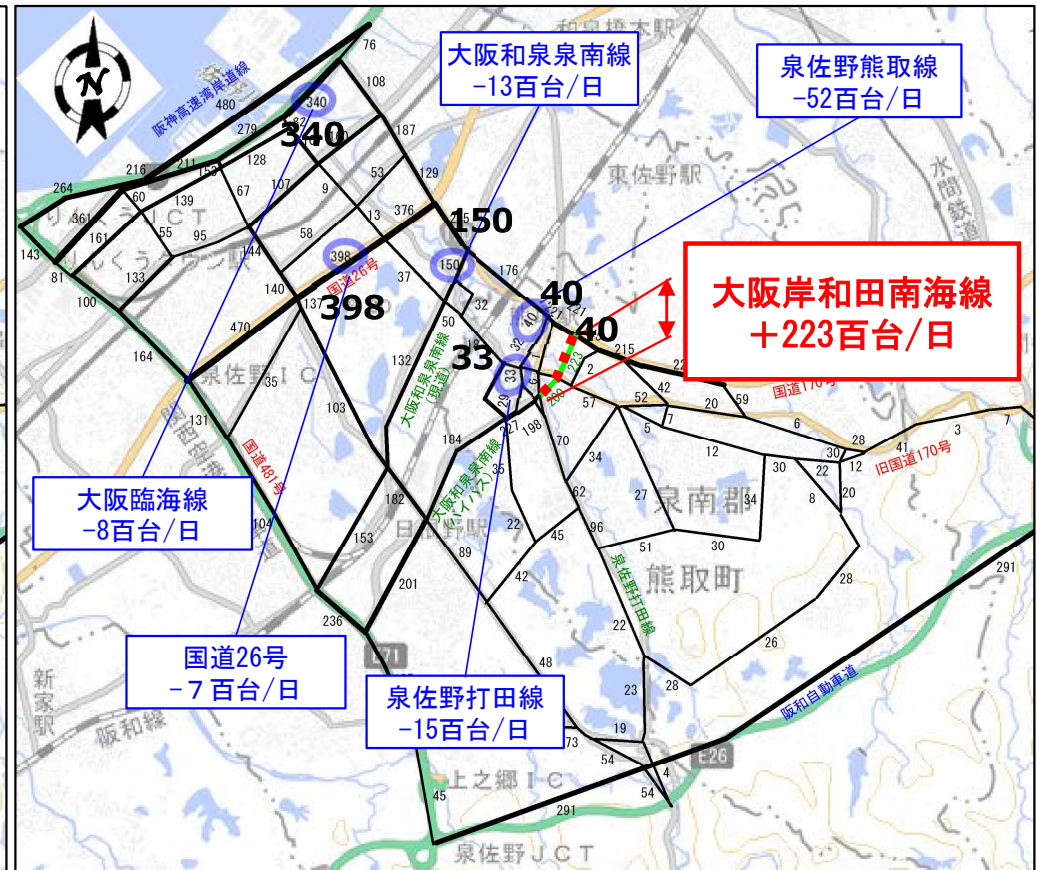
■事業の投資効果(交通量図)

単位:(百台/日)

整備なし(R22)



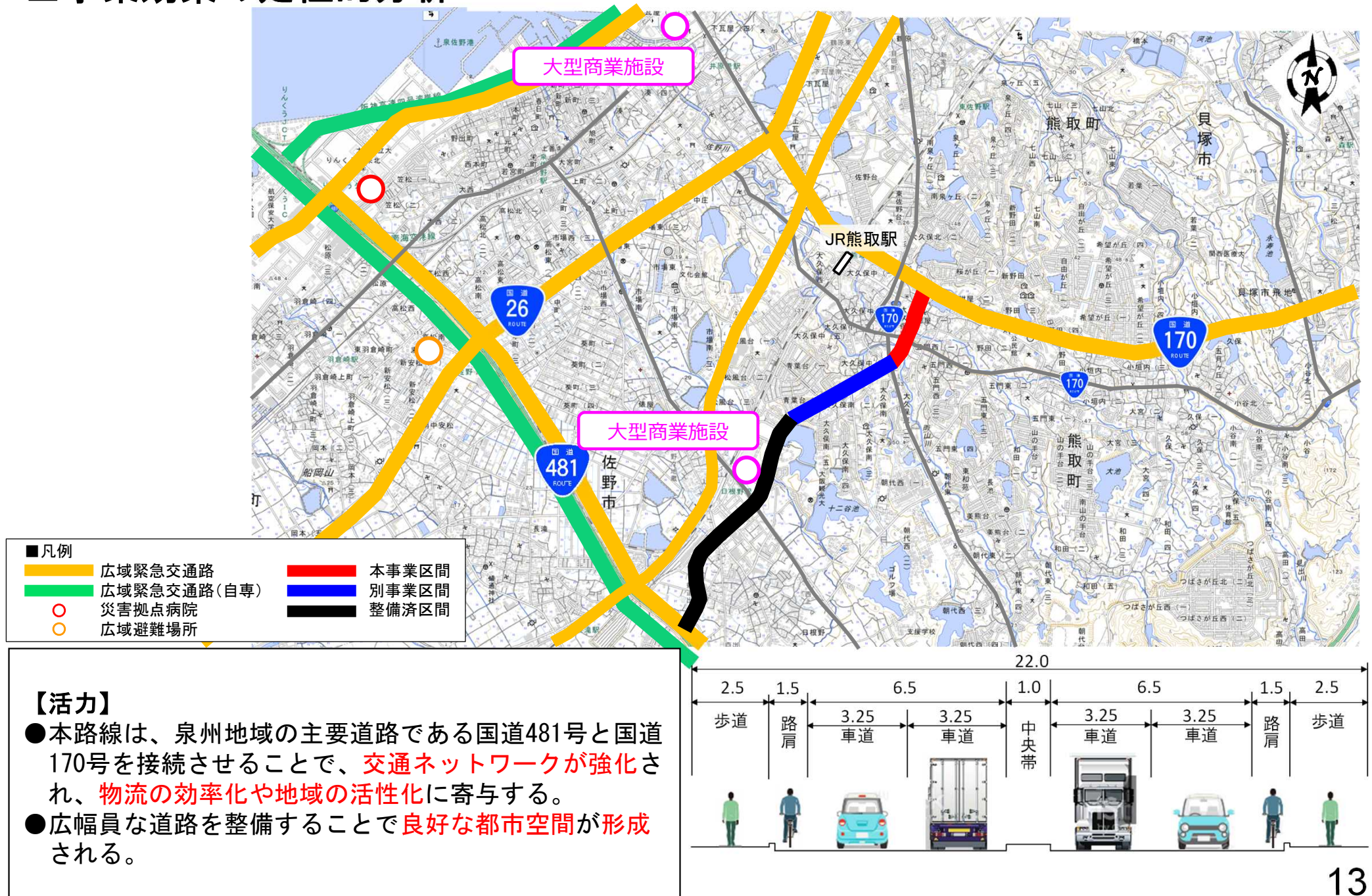
整備あり(R22)



本路線の整備により、並行する泉佐野熊取線(-52百台/日)、泉佐野打田線(-15百台/日)、大阪和泉泉南線(現道)(-13百台/日)などから交通が転換すると予測される。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析



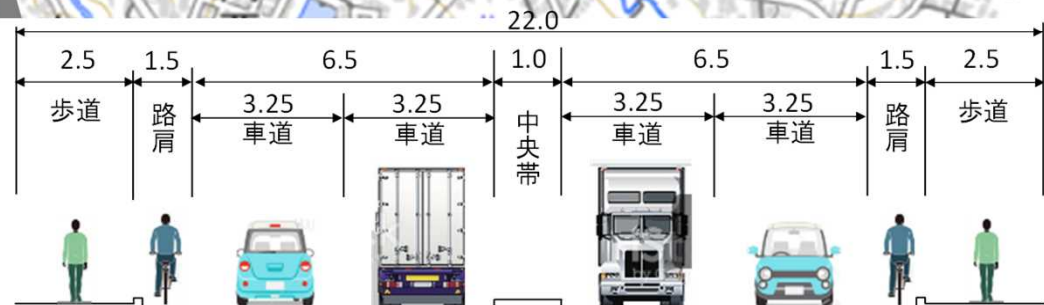
■事業効果の定性的分析



- 凡例
 ■ 広域緊急交通路
 ■ 広域緊急交通路(自専)
 ○ 災害拠点病院
 ○ 広域避難場所
 ■ 本事業区間
 ■ 別事業区間
 ■ 整備済区間

●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、**利用者の安全性が向上する。**

- 生活道路及び通学路の安全性向上に寄与する。



2. 事業の必要性等に関する視点

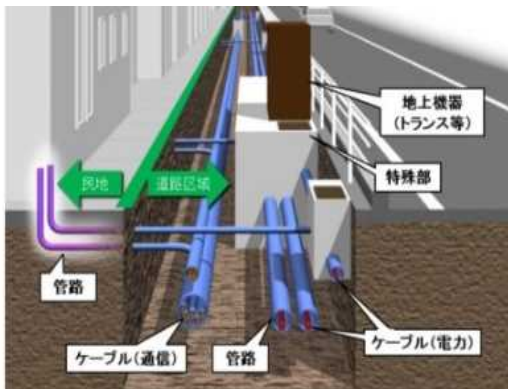
■事業効果の定性的分析

【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。

【快適性】

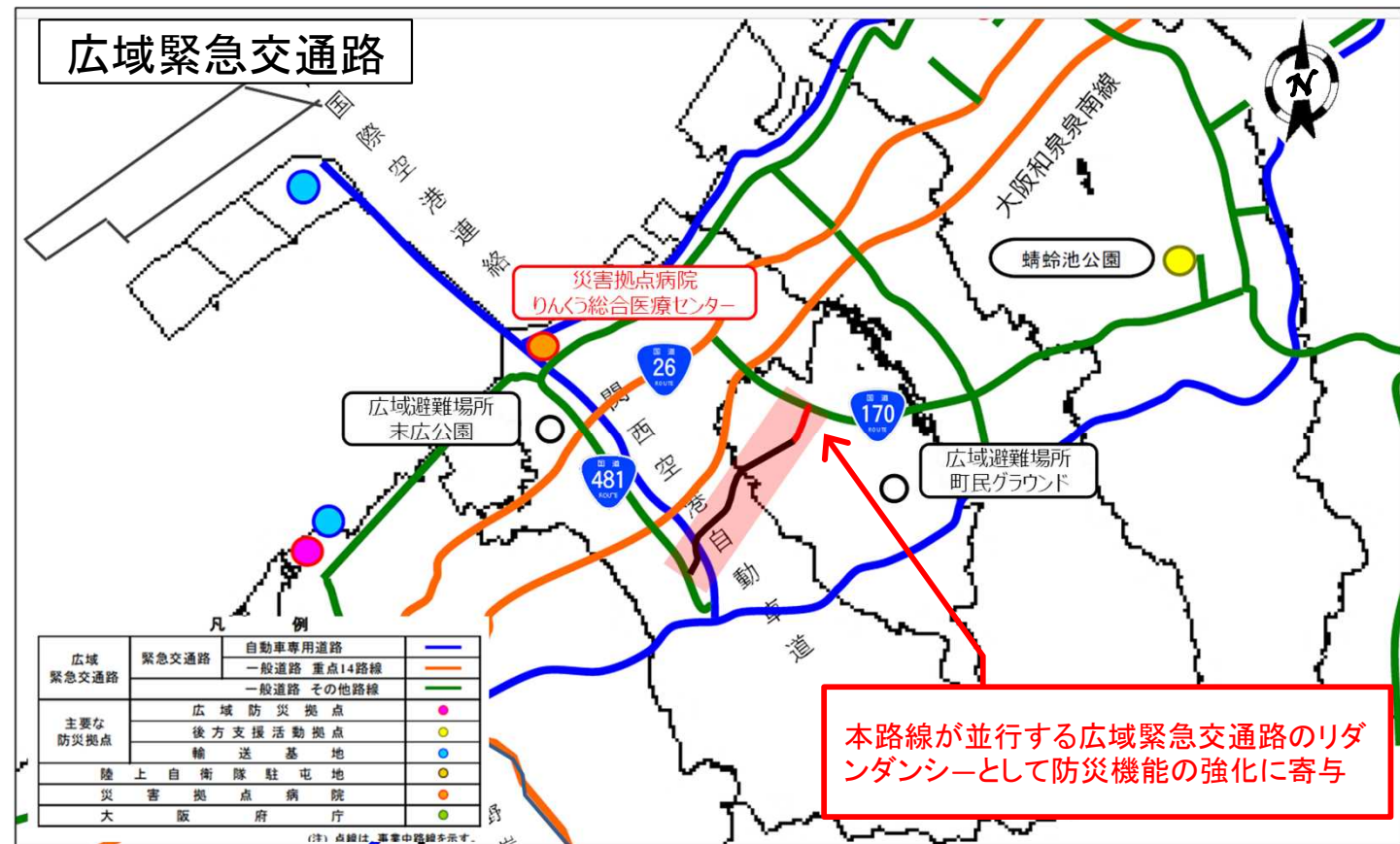
- 十分な幅員が確保された車道、歩道、路肩が整備され、自動車、歩行者、自転車の分離が期待されるため、**利用者の快適性が向上**する。
- 無電柱化により、**良好な景観が形成**される。



電線共同溝イメージ(出典:国土交通省HP)



平成30年 台風21号による
電柱倒壊等による道路閉塞

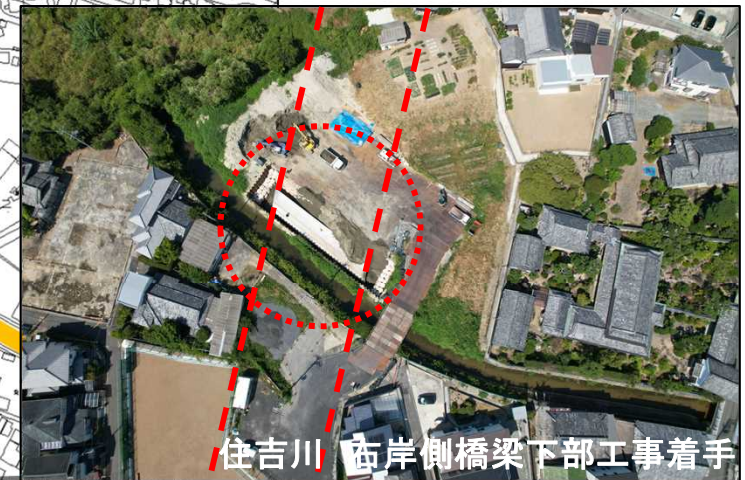
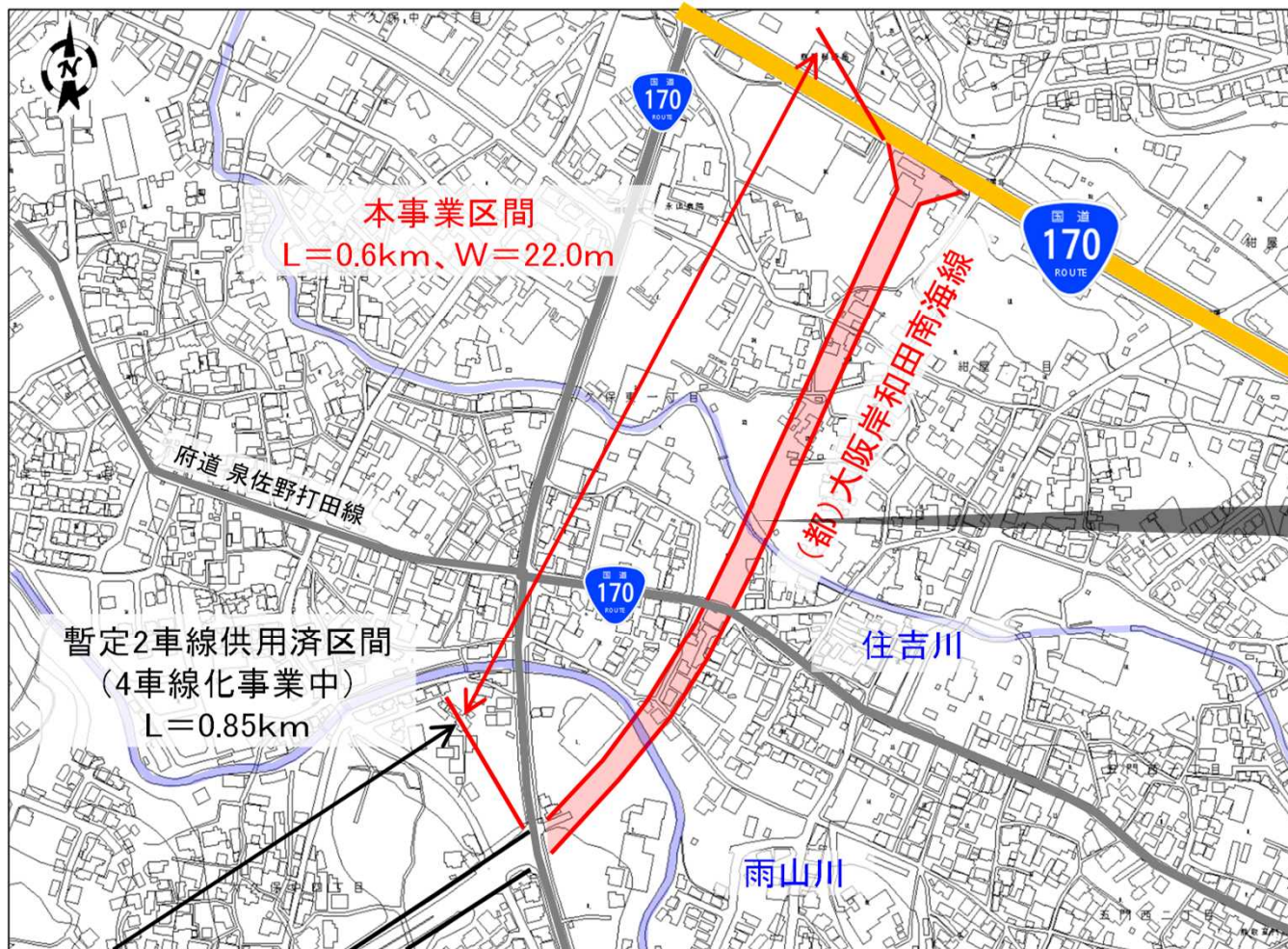


3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減等の可能性の視点

○進捗状況（事業費ベース）

用地: 34%(8.9億円／25.8億円) 工事: 1%(0.1億円／13.7億円) 完成予定R12年度

＜参考＞全体の進捗率27%(事業費ベース)



- ✓ 約5割(面積ベース)の用地買収が完了したところ
- ✓ 令和6年度より用地が一定確保できた箇所から、工事着手

3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減等の可能性の視点

■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しコスト縮減に努める。

○電線共同溝の整備にあたり、①浅層埋設方式を活用することで、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FEP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。

【代替案立案等の可能性】

○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3.2km区間のうち、約1.8kmが4車線で供用済み。

残る約1.4kmのうち約0.8km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。

4. 対応方針（原案）

○事業実施

<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。
- ・道路整備とあわせて**無電柱化**を行うことで、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、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。