

令和8年度 再評価調書

1 事業概要

事業名	都市計画道路 大阪岸和田南海線（上町工区）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	和泉市上町～太町	
再評価理由	事前評価から10年を経過した時点で継続中	
事業目的	本路線は、大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路である。 本事業により、府道泉大津美原線を挟み府道大阪和泉泉南線から府道富田林泉大津線を結ぶ広域的な幹線道路ネットワークを強化し、並走する現道の府道大阪和泉泉南線の交通分散化を図る。また、整備後は広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。 併せて、歩道及び自転車通行帯を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的とする。	
事業内容	道路築造 延長：0.7km 幅員：22.0m { 車道：4車線（3.25m×4） 歩道：両側（3.0m×2） 自転車通行帯（路肩）：両側（1.0m×2） }	
事業費 ()内の数値は 前回評価時点のもの	全体事業費：約31.5億円（約24.6億円）〔国：17.3億円、府：14.2億円〕	
	（内訳） 調査費等 約0.7億円（約0.5億円） 用地費 約21.1億円（約19.9億円） 工事費 約9.7億円（約4.2億円）	【工事費の内訳】 道路築造工 約4.7億円（約3.6億円） 舗装工 約0.8億円（約0.6億円） 電線共同溝工 約4.2億円（ - ）
事業費の変更理由	〔調査費〕 ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しによる増額（+0.2億円） 〔用地費補償費〕 ・用地及び補償費について、建物種別による概算額で試算していたが、実績及び補償額算定結果に基づき増額（+1.2億円） 〔工事費〕 ・物価高騰による、労務費、材料費の見直しによる増額（+1.3億円） ・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（+4.2億円）	
維持管理費	約953万円／年・km	
関連事業	—	

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H28	再評価時点 R8	変動要因 の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	隣接する北側の工区は平成 9 年 12 月、南側の工区は平成 27 年 5 月に供用済みである。 【周辺道路の交通量】 H22 交通センサス 府道大阪和泉泉南線 : 8,886 台 ／24H 府道泉大津美原線 : 22,884 台 ／24H 国道 26 号 : 71,108 台 ／24H	隣接する北側の工区は平成 9 年度、南側の工区は王子工区が平成 27 年度、伯太工区が平成 13 年度に供用済みである。 黒鳥工区は令和 6 年度に事業着手しており、府中工区は一部区間が平成 23 年度に供用済みである。 【周辺道路の交通量】 R3 交通センサス 府道大阪和泉泉南線 : 10,513 台／24H 府道泉大津美原線 : 23,787 台／24H 国道 26 号 : 61,803 台／24H	H22 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	和泉市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=11.26 ・ B=227.4 億円 ・ C=20.2 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 ・ 利用者均衡配分により算出	【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=7.34 ・ B=199.0 億円 ・ C=27.1 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 ・ 利用者均衡配分により算出	・ 将来交通需要の減少により将来交通量及び便益額が減少 ・ 事業期間及び基準年の変更 ・ 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】 ・整備後は広域緊急交通路として位置付けられ、既存の広域緊急交通路である府道大阪和泉南線や国道 26 号のリダンダンシーが確保できる。 ・十分な幅員が確保された車道、歩道、自転車通行帯が整備され、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。 ・道路整備とあわせて無電柱化することで、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、災害時の避難路になるなど防災機能の強化に寄与する。 ・防災拠点である陸上自衛隊信太山駐屯所へのアクセス性が向上することで防災機能の強化に寄与する。 【活力】 ・主要道路である泉大津美原線や富田林泉大津線と接続させることで、交通ネットワークが強化され、物流の効率化に寄与する。 ・広幅員な街路を整備するにより、沿道の土地利用や地域交流の活性化に寄与する。 【快適性】 ・事業区間と並行する大阪和泉南線、国道 26 号等の交通が分散され、交通渋滞の緩和に寄与する。 ・十分な幅員が確保された車道、歩道、自転車通行帯が整備され、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 H28	再評価時点 R8	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 29 年度 ③ 平成 35 年度（令和 5 年度）	① 平成 28 年度 ② 平成 29 年度 ③ 令和 10 年度	用地取得に時間を要したことによる事業期間の延伸
＜進捗状況＞	—	・ 全体 46.3% (14.6 億円/31.5 億円) ・ 調査費等 100.0% (0.7 億円/0.7 億円) ・ 用地 65.9% (13.9 億円/21.1 億円) ・ 工事 0% (0.0 億円/7.9 億円)	

事業の必要性等に関する視点	・本事業は、大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路であり、府道泉大津美原線を挟み府道大阪和泉泉南線から府道富田林泉大津線までを結ぶことで、広域的な幹線道路ネットワークを強化し、並走する現道の府道大阪和泉泉南線の交通分散化を図る。 ・整備後は広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。 ・歩道及び自転車通行帯を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的とする。 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	・本事業区間は用地買収が72%完了（令和7年度末）し、令和8年度までに79%まで完了する予定。用地が一定確保できた箇所から工事着手の予定。 ・本事業区間の整備が完了することで路線全体の整備効果が発揮できることから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の使用、コンクリート二次製品を活用。 ・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を導入。 [代替案の必要性] ・本事業は、都市計画決定に基づき実施するものであり、用地買収が約72%進捗している。 ・隣接する工区の整備も進んでおり、本事業区間を整備することで、道路の連続性を図ることができ、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、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。 ・周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。
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） 本事業は、骨格道路を構成する主な道路でバイパス事業として「概成」と位置づけ ・和泉市都市計画マスタープラン（R2.3） 全体構想で広域幹線道路として、また、地域別構想（北部地域）では通学路等の安全性向上を目指す路線と位置づけ
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＞ 【事業投資の効果（費用便益分析）】 ・ 本事業における費用便益比（B/C）が 7.34 であること。 ・ 府道泉大津美原線を挟み府道大阪和泉南線から府道富田林泉大津線を結ぶ広域的幹線道路ネットワークを強化できる。 ・ 事業区間と並行する府道大阪和泉南線、国道 26 号に交通量が分散され渋滞緩和に寄与する。 【定性的事業効果】 ・ 整備後は広域緊急交通路として位置付けられることで防災機能を強化できるとともに、既存の広域緊急交通路である府道大阪和泉南線や国道 26 号のリダンダンシーが確保できること。 ・ 道路整備とあわせて無電柱化することで、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。 ・ 防災拠点である陸上自衛隊信太山駐屯所へのアクセス性が向上することで防災機能の強化に寄与する。 ・ 十分な幅員が確保された車道、歩道、自転車通行帯が整備され、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。 【事業の進捗状況】 ・ 0.7km のうち用地買収は買収面積の 72.1%取得済（令和 8 年 3 月末現在）で、買収が完了できた箇所から工事に着手予定。 以上の理由により、事業を継続する。
--------------	--