

おおさかきしわだなんかい
都市計画道路 大阪岸和田南海線
（上町工区）街路事業
〔和泉市〕

【再評価】

（事前評価から10年を経過した時点で継続中）

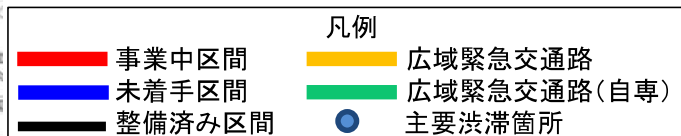
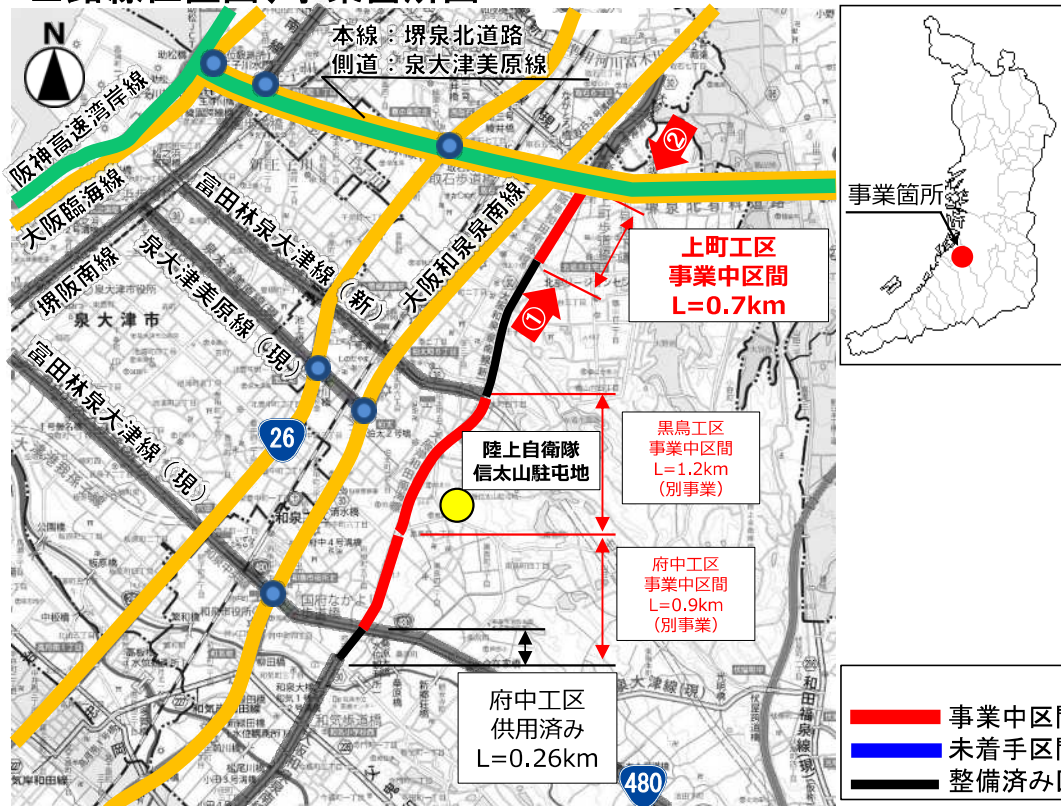
1. 事業概要

■事業目的

都市計画道路大阪岸和田南海線は、大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路である。これまで高石市域から岸和田市境までを順次整備を進めてきており、本事業区間を含めて、整備済み若しくは事業中(黒鳥工区、府中工区)となっている。本事業は、以下を目的に整備するものである。

- 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**広域的幹線道路ネットワークを強化し、並走する府道大阪和泉泉南線の交通分散化**
- 整備後は**広域緊急交通路**として位置付け、**防災機能を強化**
- 歩道と自転車通行帯を整備して、**歩行者と自転車の安全を確保**

■路線位置図、事業箇所図



1. 事業概要

事業箇所図



1. 事業概要

■道路築造

○事業延長 : 約 0.7 km

○道路幅員 : 22.0m

車道 : 4車線 (3.25m × 4)

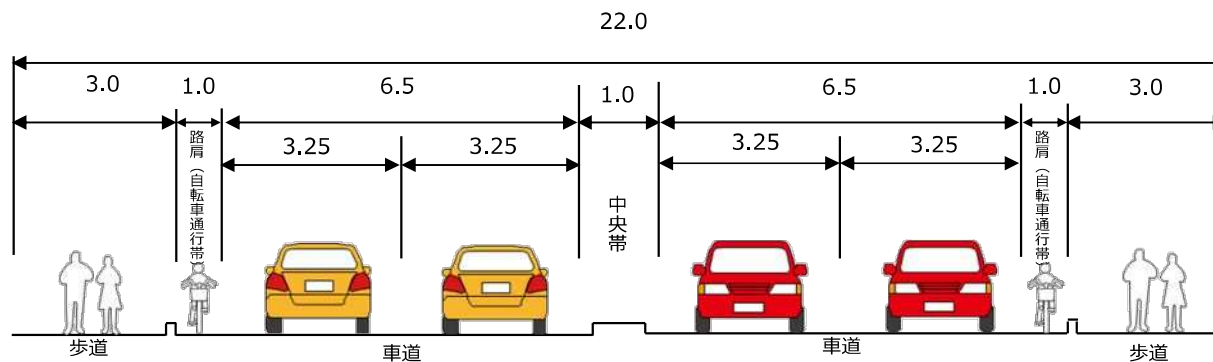
中央帯 : 1.0m

路肩 : 両側 (1.0m × 2)

(自転車通行帯)

歩道 : 両側 (3.0m × 2)

[単位 : m]



1. 事業概要

■事業費の内訳

○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）

用地補償費 約 21.1 億円（約19.9億円）

工事費 約 9.7億円（約4.2億円）

※（）内は、平成28年度事前評価時点

※電線共同溝事業費含む

【事業費の積算根拠】

概略設計成果を基に概算事業費を算出

用地及び補償費は、概算及び補償算定結果を基に算出

1. 事業概要

○事業費の変動要因

〔調査費について〕

- ・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)

〔用地補償費について〕

- ・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)

〔工事費について〕

- ・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)

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

＜大阪府都市整備中期計画(R3.3改訂)＞(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、**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

大阪府都市整備中期計画(R3.3)

骨格道路を構成する主な道路(府主体事業)

- ・大阪内陸都市環状道路
- ・都) 三国塚口線
- ・都) 大阪河内長野線
- ・国道423号(新御堂筋)
- ・都) 十三高槻線
- ・都) 大阪岸和田南海線
- ・大阪外環状線
- ・国道371号

など

第2次和泉市都市計画マスタープラン(R2.3)

【全体構想】

【対象路線】

広域幹線道路	国道26号(第二阪和国道)、 大阪岸和田南海線 、泉州山手線 国道480号(国道170号(大阪外環状線)以南) 国道170号(大阪外環状線)、池上下宮線
都市幹線道路	和泉中央線、大阪和泉泉南線、光明池春木線、国道480号

【地域別構想(北部地域)】

オ 幹線道路や通学路における、交通安全対策を進めます

- ・大阪和泉泉南線の整備を促進し、歩行者も安全に通行することができるよう対策を行います。
- ・一部整備中の大阪岸和田南海線については、未整備区間について整備を促進します。
- ・通学路などについては、交通安全施設整備などにより、歩行者の通行の安全性を高める対策に取り組みます。また、交通規制の導入や地域と連携した子どもの見守り活動など、ソフト面での対策にも取り組みます。

地域	骨格道路	路線名	事業箇所	主な事業内容	事業状況	
					R2末	R3～R12
南部大阪	○	府道大野天野線(都)大阪河内長野線	都)野作赤峰下里線～市道豊望ヶ丘小田山田線	バイパス	—	着手(条件付き)
	○	府道美原太子線(東ヶ池バイパス)	喜志2号踏切～喜志3号踏切(鉄道高架部)	立体交差	概成	概成
	○	国道371号(石仏バイパス(3))	河内長野市天見～府県境(和歌山県)	バイパス	概成	概成
	○	都)八尾富田林線(羽曳野工区)	都)都戸古市線～さつぎ野住宅	バイパス	概成	概成
	○	都)大阪河内長野線	府道大堀野線～都)堺港大堀線	バイパス	概成	概成
	○	府道大阪羽曳野線(都)八尾富田林線(藤井寺工区)	府道大阪羽曳野線～府道堺大和富田線	バイパス	概成	概成
	○	都)堺港大堀線	堺市境～府道大阪狭山線	現道拡幅	概成	概成
	○	都)大泉本郷線(都)川北柏原線(再掲)	国道25号～国道170号	バイパス	—	着手
	○	府道柏原野ヶ谷千早赤阪線(山北バイパス)	府道美原太子線～府道富田林太子線	バイパス	休止	再開
	○	国道309号(河南赤阪バイパス(3))	国道309号(宮崎橋)～府道柏原野ヶ谷千早赤阪線	バイパス	休止	休止
	○	府道三林岡山線	峯堂町北交差点	立体交差	—	着手
	○	都)大阪岸和田南海線(上町工区)	都)松原泉大津線～都)北備太駅前線	バイパス	概成	概成
	○	都)大阪岸和田南海線(黒島工区)	都)池上下宮線～都)泉大津渡本線	バイパス	—	着手
	○	都)大阪岸和田南海線(府中工区)	都)泉大津渡本線～国道480号	バイパス	概成	概成
	○	都)松之浜駅前通線	府道堺港南線～都)南海中央線	現道拡幅	概成	概成
	○	府道大阪和泉泉南線(都)大阪岸和田南海線	国道170号～府道泉佐野打田線	バイパス	概成	概成
	○	府道大阪和泉泉南線(都)大阪岸和田南海線	町道戸谷線～泉佐野市境	4車線化	概成	概成
	○	府道大阪和泉泉南線(都)泉州山手線(名護工区)	都)貝塚中央線～府道水間和泉橋本停車場線	バイパス	概成	概成
	○	府道大阪和泉泉南線(都)泉州山手線(山崎工区)	和泉市境～都)岸和田中央線	バイパス	—	着手(条件付き)
	○	国道170号	藤井寺市、富田林市、和泉市、熊取町等	機能強化		概成／着手(条件付き)

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、**広域的な幹線道路ネットワークを強化**
- ・国道26号、大阪和泉泉南線とあわせて南北方向の**リダンダンシーが強化**
- ・和泉市街地における**渋滞緩和**

●歩行者・自転車の安全確保

- ・歩道及び自転車通行帯を整備することにより、歩行者・自転車の**安全性・快適性の向上**

●防災機能の強化

- ・整備後は広域緊急交通路として位置づけ、災害時の**避難路**になるなど**防災機能を強化**

●整備状況

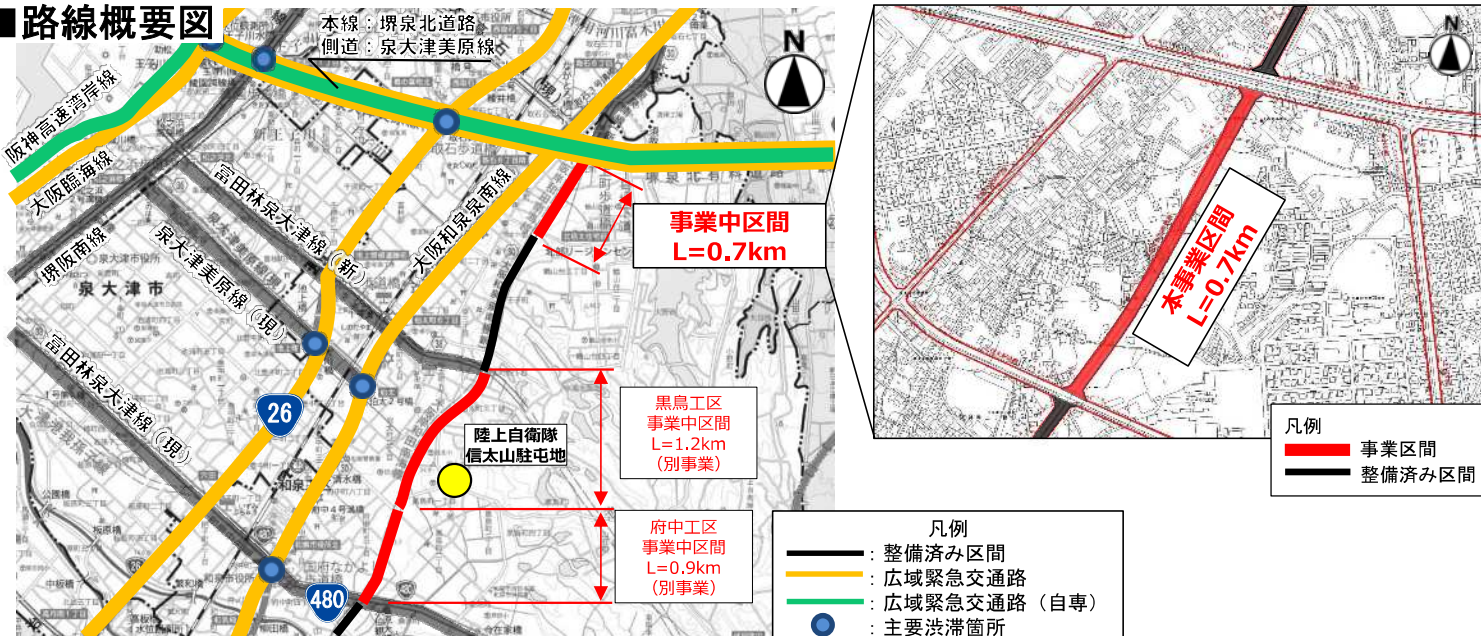
- ・0.7kmのうち用地買収は買収面積の72.1%取得済(令和8年3月末現在)で、残区間を買収中(工事は未着手)

●その他

- ・地元市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

■路線概要図



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

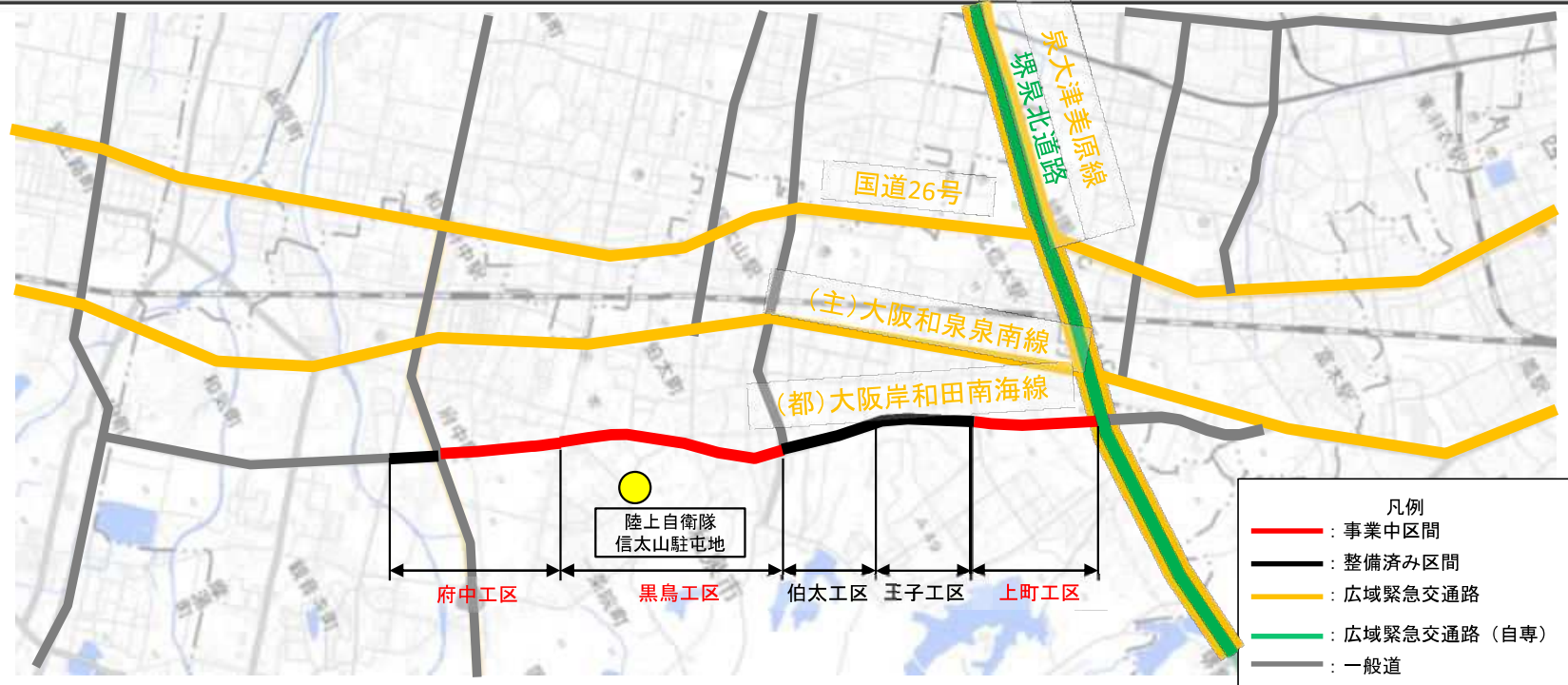
〔周辺の整備状況〕

- ①大阪岸和田南海線の府中工区は一部区間がH23年度に供用済みであり、工区全体はR8年度に供用予定。
- ②大阪岸和田南海線の黒鳥工区はR6年度に事業着手。
- ③大阪岸和田南海線の伯太工区はH13年度に、王子工区はH27年度にそれぞれ供用済。

〔周辺の防災関連施設〕

○事業区間が接続する堺泉北道路・泉大津美原線や、並行する国道26号及び大阪和泉泉南線が広域緊急交通路に指定

○防災拠点となる陸上自衛隊信太山駐屯地へのアクセス性向上による防災機能の強化



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

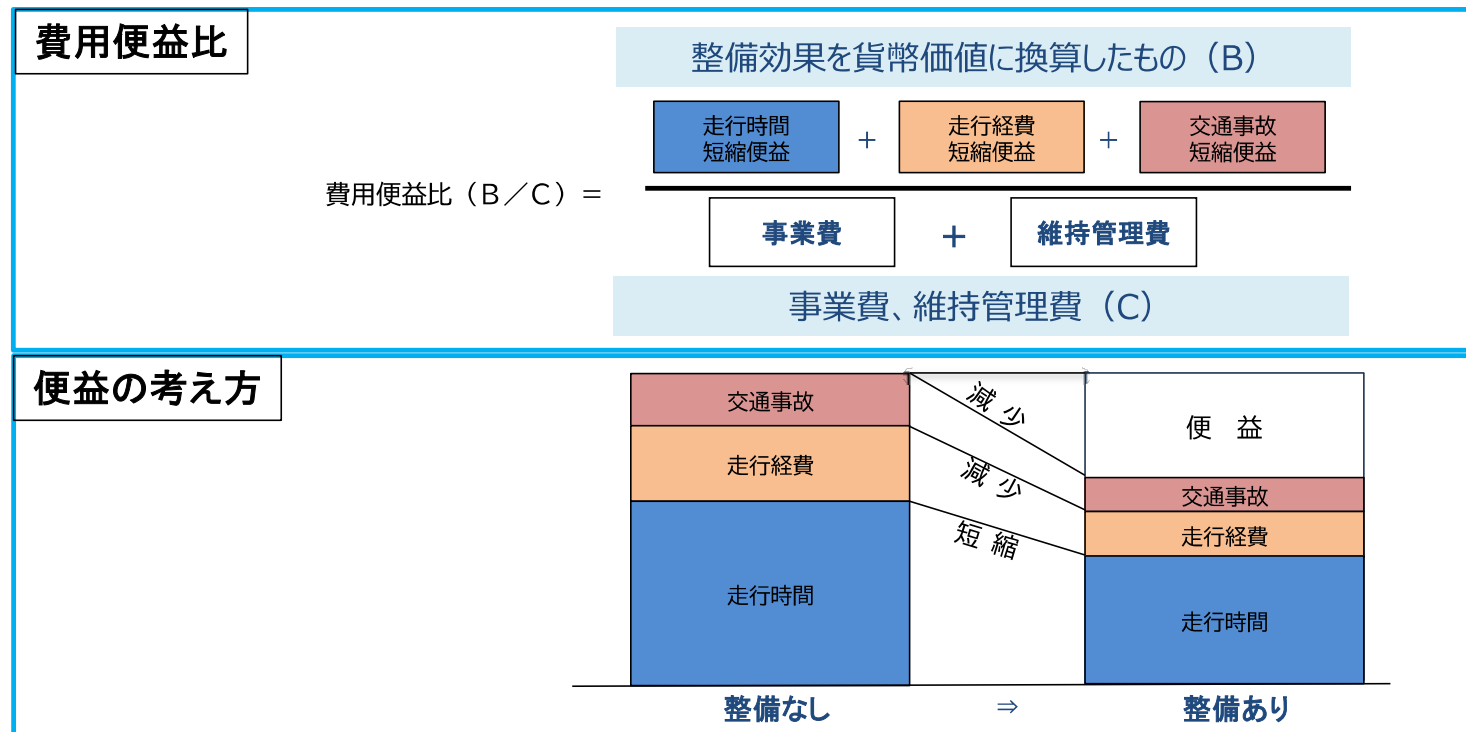
＜便益＞を＜費用＞で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆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



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。

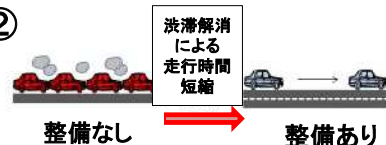
○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出
走行時間費用(円/年)

$$= \text{交通量(台/日)} \times \text{走行時間(分)} \\ \times \text{時間価値原単位(円/台・分)} \\ \times 365(\text{日/年})$$

例①



例②



⇒この整備無しと有りの費用の差を、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 186.3億円
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、道路利用者の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費用の年間の総和の差により算出
走行費用(円/年)

$$= \text{交通量(台/日)} \times \text{リンク延長(km)} \\ \times \text{走行経費原単位(円/台・km)} \\ \times 365(\text{日/年})$$

⇒この整備無しと有りの費用の差を、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 12.3億円
が算出される。

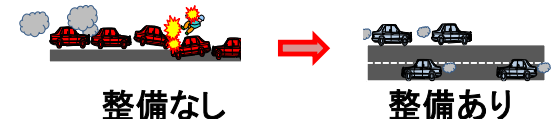
◆交通事故減少便益とは

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の年間の総和の差により算出
損失(円/年)

$$= \text{リンク交通量(台・km/日)} \\ \times \text{係数(円/台・km)} \times 365(\text{日/年}) \\ + \text{リンク交差点箇所数(台・箇所/日)} \\ \times \text{係数(円/台・箇所)} \times 365(\text{日/年})$$



⇒この整備無しと有りの費用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 0.4億円
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8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25.8億円(単純価値)

維持管理費 : 約953万円/年・km

◆費用便益比

$B/C = 7.34$ (残 $B/C = 23.99$)

◆便益(B)

総便益	199.0億円
走行時間短縮便益	186.3億円
走行経費減少便益	12.3億円
交通事故減少便益	0.4億円

◆費用(C)

総費用	27.1億円
全体事業費 (現在価値)	26.0億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	1.1億円

※総費用及び総便益は
基準年の価値に換算した現在価値額

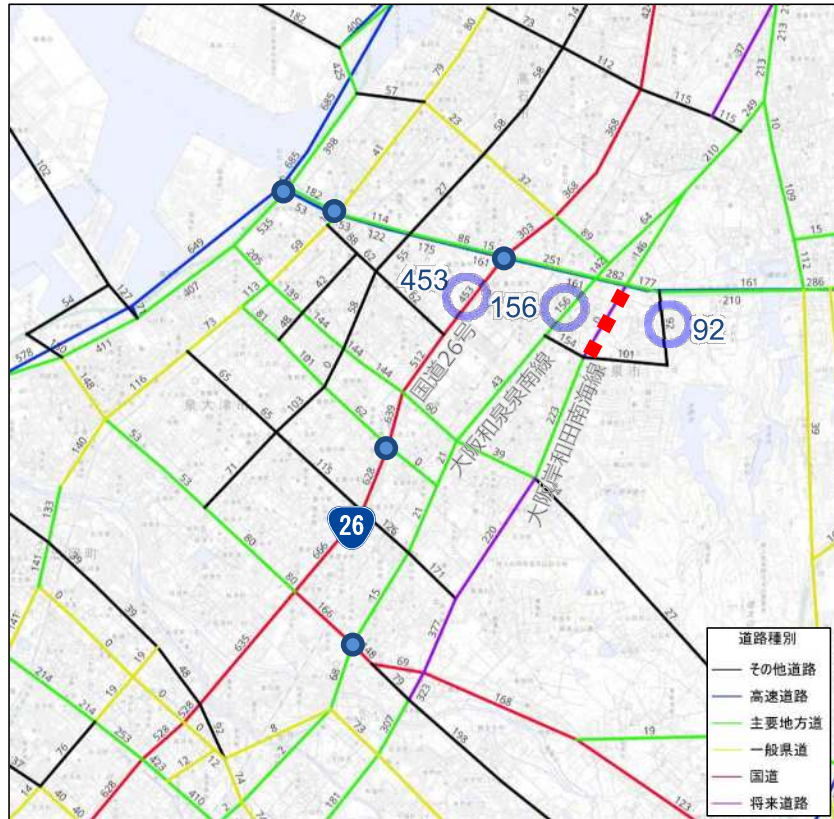
※全体事業費に電線共同溝事業費は含まない

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）③

交通量図（単位：百台）

整備なし(R22)



整備あり(R22)



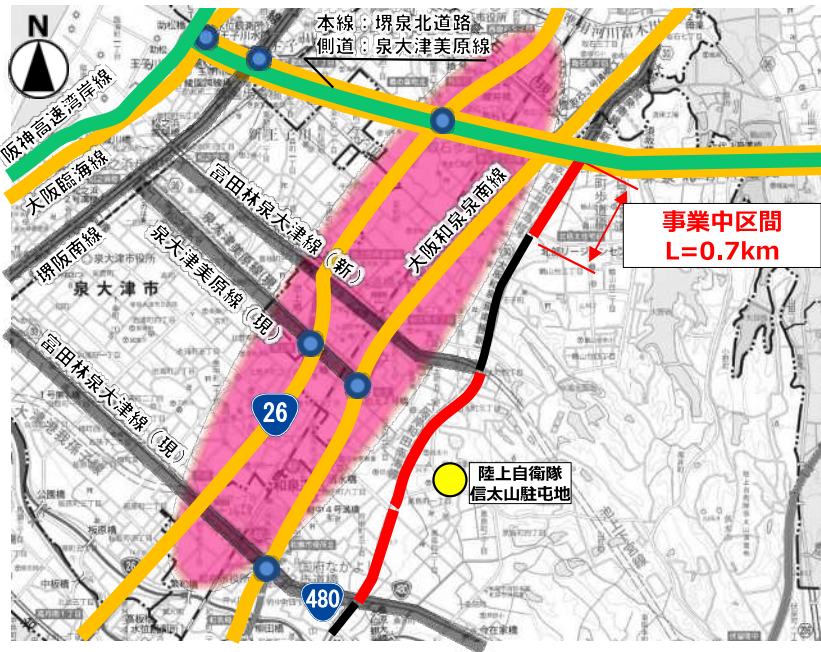
○本事業の整備により、周辺で混雑している国道26号（-24百台/日）、大阪和泉泉南線（-105百台/日）、市道上伯太線（-48百台/日）等から大阪岸和田南海線（+228百台/日）に交通転換すると予測。

2. 事業の必要性等に関する視点

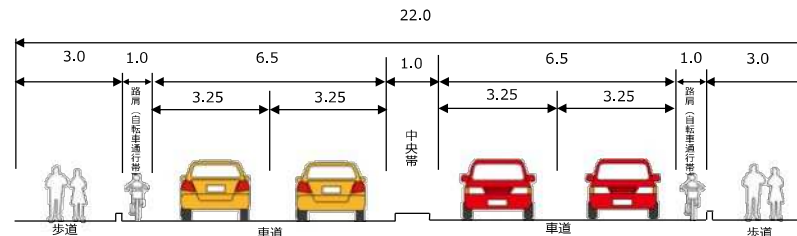
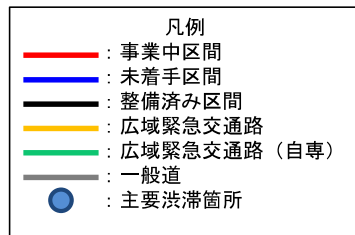
■事業効果の定性的分析

【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、物流機能の強化**に寄与する。
- 広幅員な街路を整備することにより、**沿道の土地利用や地域交流の活性化**に寄与する。



[単位: m]



2. 事業の必要性等に関する視点

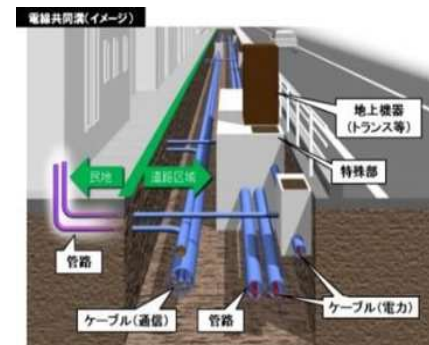
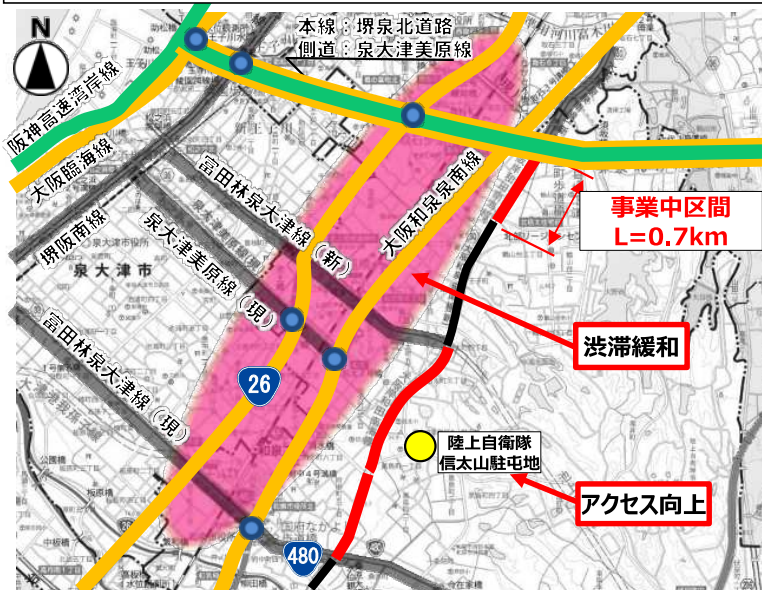
■事業効果の定性的分析

【安全安心】

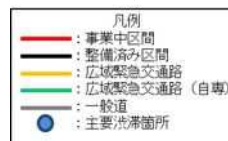
- 整備後は広域緊急交通路として位置付けられ、既存の広域緊急交通路である府道大阪和泉泉南線や国道26号の**リダンダンシーが確保**できる。
- 十分な幅員が確保された車道、歩道、自転車通行帯が整備され、自動車、歩行者、自転車の分離が期待されるため、**利用者の安全性が向上**する。
- 道路整備とあわせて**無電柱化**することで、自然災害時における電柱倒壊による道路の寸断を回避でき、災害時の**避難路**になるなど**防災機能の強化**に寄与する。
- 防災拠点である陸上自衛隊信太山駐屯地への**アクセス性が向上**することで**防災機能の強化**に寄与する。

【快適性】

- 事業区間と並行する大阪和泉泉南線等の**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。



電線共同溝イメージ
(出典:国土交通省HP)

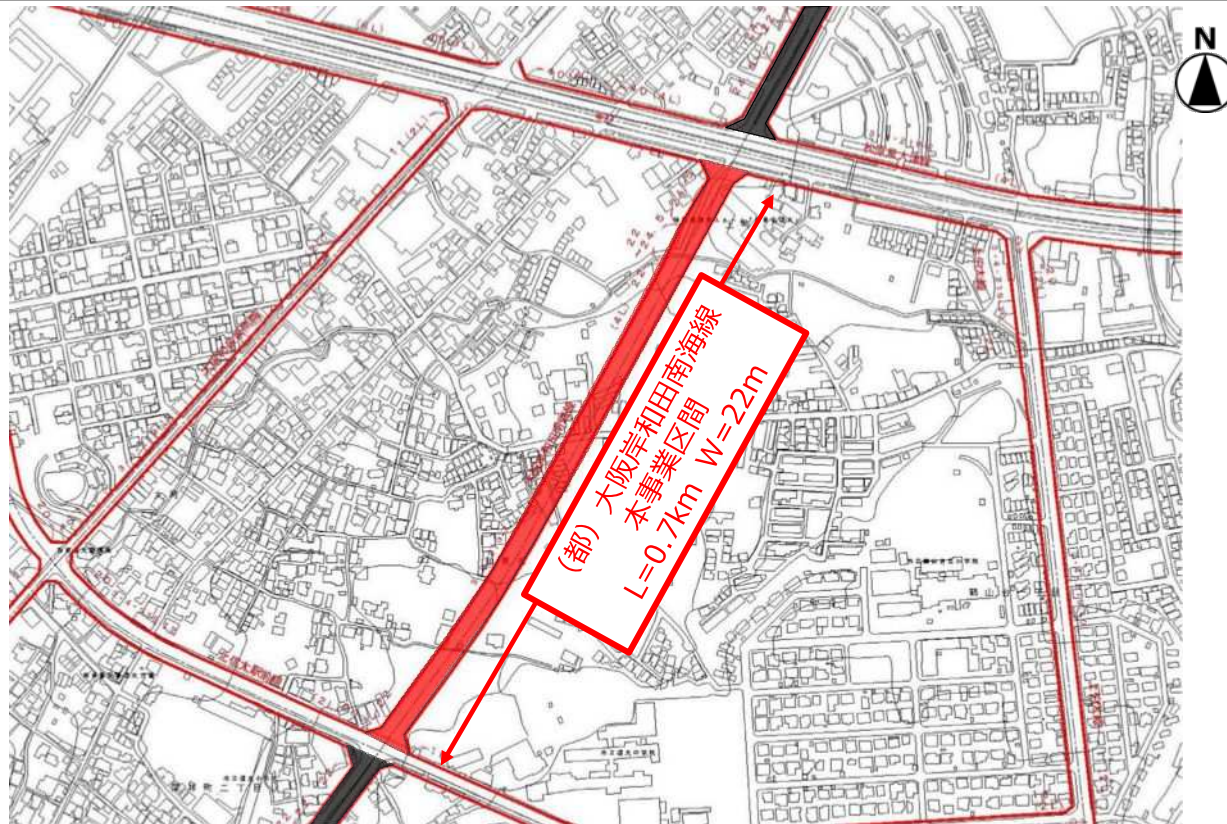


平成30年 台風21号による
電柱倒壊等による道路閉塞
(出典:国土交通省HP)

3. 事業の進捗の見込みの視点、コスト削減の工夫等

○進捗状況（事業費ベース） ※令和8年3月末現在 ＜完成予定＞ 令和10年度

調査費等	: 100% (0.7億円 / 0.7億円)	
用地補償費	: 66% (13.9億円 / 21.1億円)	
工事費	: 0% (0.0億円 / 9.7億円)	＜参考＞ 全体の進捗率: 46% (事業費ベース)



- ✓ 約7割(面積ベース)の用地買収が完了
- ✓ 用地が確保できた箇所から、工事着手

3. 事業の進捗の見込みの視点、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】

- 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。

【代替案立案等の可能性】

- 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%進捗していること。
 - 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こと。
- 以上のことから、原案が適切である。

4. 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泉南線、国道26号の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の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泉南線や国道26号のリダンダンシーが確保できる。
- ・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、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地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着手予定。

以上の理由により、本事業を継続する。