

令和7年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	都市計画道路枚方藤阪線街路事業									
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	枚方市西禁野2丁目～禁野本町1丁目									
再々評価理由	再々評価実施後5年間を経過した時点で継続中									
事業目的	都市計画道路枚方藤阪線は、京阪枚方市駅へのアクセス道路であり、自動車及び歩行者の交通量が多く、渋滞が発生するとともに、現道の一般府道杉田口禁野線の歩道等が未整備であるため、危険な状態である。過去に整備した区間に引続き、本区間の自転車歩行者道の設置及び交差点改良を行うことで歩行者、自転車等の安全を確保するとともに、交通渋滞を緩和することを目的とする。									
事業内容	道路築造 事業延長:0.6km 道路幅員:16.0m 車道：2車線〔3.0m×2〕 自転車歩行者道:両側〔3.5m×2〕									
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	全体事業費：約30.6億円（約30.3億円）〔国：16.8億円、府：13.8億円〕									
	(内訳) 調査費等 約1.7億円（約1.4億円） <table><tr><td colspan="2">【工事費の内訳】</td></tr><tr><td>用地費</td><td>約18.9億円（約18.9億円）</td></tr><tr><td>工事費</td><td>約10.0億円（約10.0億円）</td></tr><tr><td>街路築造工</td><td>約8.4億円（約8.4億円）</td></tr><tr><td>舗装工</td><td>約1.6億円（約1.6億円）</td></tr></table>	【工事費の内訳】		用地費	約18.9億円（約18.9億円）	工事費	約10.0億円（約10.0億円）	街路築造工	約8.4億円（約8.4億円）	舗装工
【工事費の内訳】										
用地費	約18.9億円（約18.9億円）									
工事費	約10.0億円（約10.0億円）									
街路築造工	約8.4億円（約8.4億円）									
舗装工	約1.6億円（約1.6億円）									
事業費の変更理由	・市管理道路等、沿道施設機能復旧のための測量及び設計に伴う調査費の増									
維持管理費	約520万円/年（年間約34万円／千㎡：過去5年の実績より算出） （約500万円/年）									

2 事業の必要性等に関する視点

	計画・再評価時点 〔H16, 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	・平成26年9月に禁野本町二丁目（枚方市民病院前）の約260mを供用開始。  ・周辺道路の交通量 H22 全国道路・街路交通情勢調査 枚方藤阪線 ：14,378台/24h  【沿道公共施設】 ・市立ひらかた病院 ・関西外国語大学	・平成29年3月に西禁野本町二丁目～禁野本町二丁目の約200mを供用開始。  ・周辺道路の交通量 H27 全国道路・街路交通情勢調査 枚方藤阪線 ：14,201台/24h  【沿道公共施設】 ・市立ひらかた病院 ・関西外国語大学	・周辺道路の交通量 R3 全国道路・街路交通情勢調査 枚方藤阪線 ：14,457台/24h  【沿道公共施設】 ・市立ひらかた病院 ・関西外国語大学	・H27 から R3 全国道路・街路交通情勢調査では、府域全体で交通量は減少傾向にあるが、本路線では大きな変化は見られない。
地元の 協力体制等	・地元市から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＝1.78 B＝52.7億円 C＝29.6億円 【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	【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＝1.30 B＝53.5億円 C＝41.3億円 【算出方法】 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	【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＝1.27 B＝66.4億円 C＝52.2億円 【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	・市管理道路等、沿道施設機能復旧のための測量及び設計に伴う調査費の増 ・基準年と供用開始年度の変更 ・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】 ・歩車分離による歩行者、自転車の安全確保 ・災害発生時の病院へのアクセス、避難路の確保  【活力】 ・物流の効率化に寄与する ・地域間交流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による快適性の向上  【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民			
	計画・再評価時点 [H16, H22, 27]	前回評価時点 R2	再々評価時点 R7	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 17 年度 ② 平成 17 年度 ① 平成 30 年度	① 平成 17 年度 ② 平成 17 年度 ③ 令和 5 年度	① 平成 17 年度 ② 平成 17 年度 ③ 令和 11 年度	用地交渉及び沿道 施設機能復旧にか かる関係機関協議 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 85％ (23 億円/27 億円) ・用地 89％ (16 億円/18 億円) ・工事 88％ ( 7 億円/ 8 億円) ・調査費等 100％ ( 1 億円/ 1 億円)	・全体 90％ (27 億円/30 億円) ・用地 84％ (16 億円/19 億円) ・工事 90％ ( 9 億円/10 億円) ・調査費等 100％ ( 1 億円/ 1 億円)	・全体 97％ (29.7 億円/30.6 億円) ・用地 100％ (18.9 億円/18.9 億円) ・工事 94％ ( 9.4 億円/10.0 億円) ・調査費等 82％ ( 1.4 億円/ 1.7 億円)	—
事業の必要性等に 関する視点	・京阪枚方市駅へのアクセス道路として、自転車歩行者道の設置及び交差点改良を行うこと で歩行者、自転車等の安全を確保するとともに、交通渋滞が緩和される。 以上のこと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	・平成 26 年 9 月に、東端から約 0.3km 区間を供用開始。 ・平成 29 年 3 月に、西端から約 0.2km 区間を供用開始。 ・残る 0.1km 区間については、市管理道路等、沿道施設機能復旧にかかる関係機関協議を 実施中であり、協議が整い次第工事着手予定。
------------------	---

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】 ・発生土の公共工事間流用や再生材を使用することにより、コスト縮減に努める。  【代替案立案等の可能性】 ・用地については 100％取得し、本事業区間約 0.6km のうち約 0.5km は供用済みである。 ・残る約 0.1km についても、市管理道路等、沿道施設機能復旧にかかる関係機関協議を 実施中であり、協議が整い次第、工事に着手する予定である。  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あたえるこ とはない。
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 改訂） ・枚方市都市計画マスタープラン(R4.3 一部改訂)
その他特記事項	—

6 評価結果

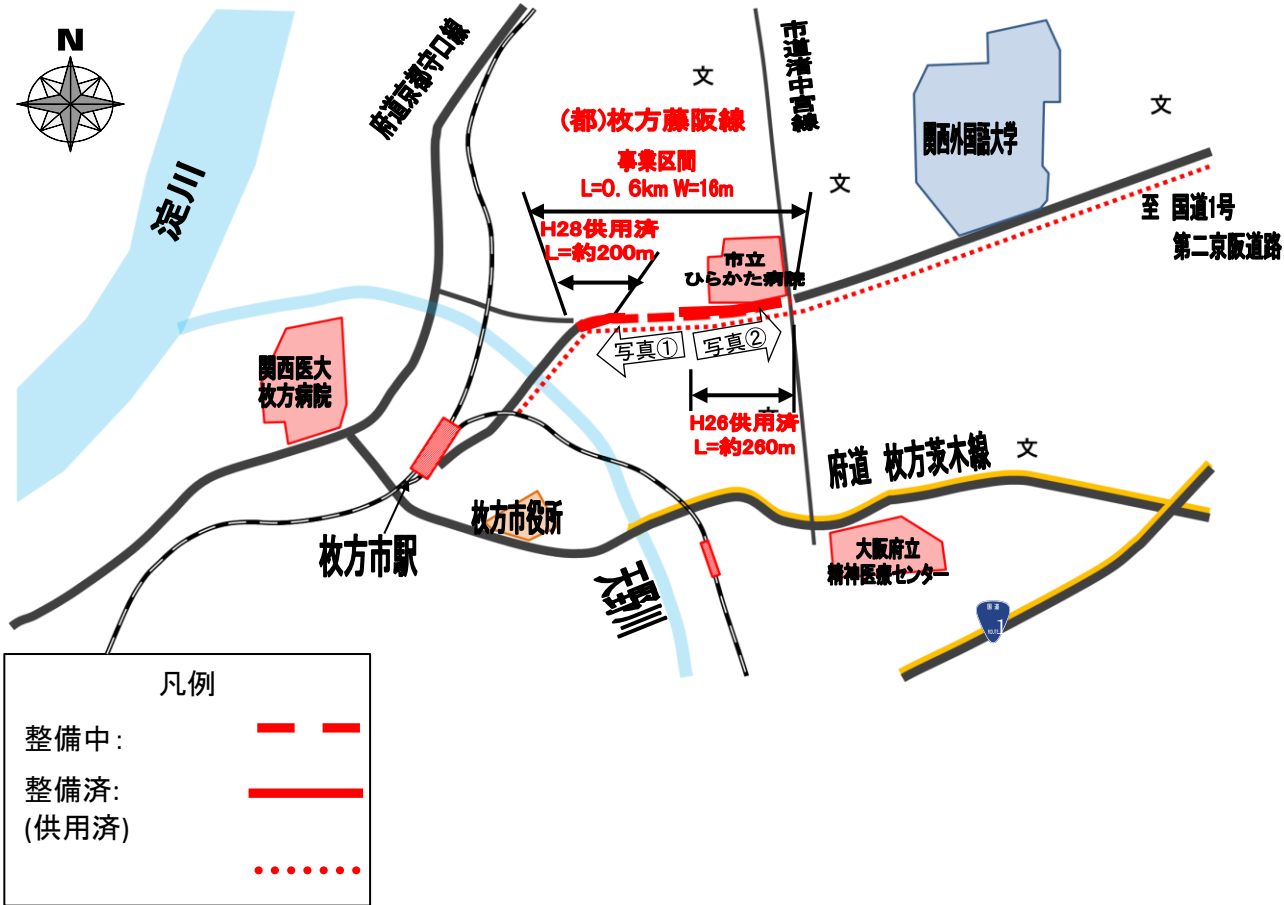
評価結果	○事業継続 ＜判断の理由＞ ・用地買収は 100％、工事は 94％が完了済みである。 ・本事業区間約 0.6km のうち、約 0.5km が供用済みである。 ・残る 0.1km 区間については、現在、市管理道路等、沿道施設機能復旧にかかる関係機関協 議を実施中であり、協議が整い次第、工事に着手する予定である。 ・当該区間の完成により、歩道がつながり、歩行者、自転車等の安全が確保される。  以上の理由により、事業を継続する。
------	---

令和7年度 再々評価 都市計画道路 枚方藤阪線 街路事業

事業箇所図



平面図



現況写真

写真①



写真②



標準断面図

