

## 令和7年度 再評価点検表（内部評価）

### 1 事業概要

事業名	主要地方道岸和田港塔原線歩道整備事業
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	岸和田市土生町

### 再評価理由

事業採択後 10 年間が経過した時点で継続中
------------------------

### 事業目的

本路線は、岸和田市内を南北に縦断する主要幹線道路であり、交通量も非常に多く、また JR 阪和線東岸和田駅へのアクセス道路であり、通勤・通学等多くの市民に利用されているにも関わらず、府道大阪和泉泉南線以南では、一部区間を除き歩道がなく危険な状態である。また、JR 阪和線の高架化により踏切が除却されたことから、歩行者・自転車の交通量がさらに増加している状況であり、歩道の整備を行うことにより歩行者・自転車の安全確保と交通の利便性の向上を図ることを目的とする事業である。
---

### 事業内容

歩道整備 事業延長：0.4km (現況) 車道幅員：8.0m 歩道幅員：歩道なし (計画) 車道幅員：10.0m 歩道幅員：両側 [3.0m × 2]
--

### 事業費 ( ) 内の数値は 事前評価時点のもの

全体事業費：約 9.4 億円（約 7.9 億円）〔国：5.1 億円、府：4.3 億円〕 (内訳) 調査費等 約 0.4 億円（約 0.3 億円） 用地費 約 4.8 億円（約 5.6 億円） 工事費 約 4.2 億円（約 2.0 億円）	【工事費の内訳】 歩道設置等 2.2 億円（約 2.0 億円） 電線共同溝 2.0 億円（ — ）
---	---

### 事業費の変更理由

・用地補償費の精査による減額 ・電線共同溝事業の追加による増額
------------------------------------

### 維持管理費

約 218 万円／年（年間約 34 万円／千m <sup>2</sup> ：過去 5 年の実績より算出） (約 210 万円／年)
--

### 2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H27	再評価時点 R7	変動要因の分析
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路状況 JR 東岸和田駅へのアクセス道路として利用されているが、本区間には歩道がなく、歩行者・自転車利用者にとって危険な状態である。</li> <li>周辺道路の交通量 H22 全国道路・街路交通情勢調査 自動車交通量 ： 12,858 台／24h 歩行者交通量 ： 179 人／12h 自転車交通量 ： 443 台／12h</li> <li>交通事故発生状況 H24～H26 (3 ケ年) : 8 件</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該道路状況 JR 東岸和田駅へのアクセス道路として利用されているが、本区間には歩道がなく、歩行者・自転車利用者にとって危険な状態である。</li> <li>周辺道路の交通量 R3 全国道路・街路交通情勢調査 自動車交通量 ： 12,963 台／24h 歩行者交通量 ： 351 人／12h 自転車交通量 ： 987 台／12h</li> <li>交通事故発生状況 R2～R6 (5 ケ年) : 24 件</li> </ul>	JR 阪和線高架化が完了したことから、歩行者、自転車の交通量が増加したと考えられる。また、交通事故について自転車関連事故が増加傾向である。
地元の協力体制等	・沿線自治会、住民において歩道整備への協力に向けた合意形成が図られている。		
	事前評価時点 H27	再評価時点 R7	変動要因の分析
事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標>	交通安全事業における費用便益手法が確立されていない。	交通安全事業における費用便益手法が確立されていない。	

事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	<p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩車道分離により、歩行者・自転車等の安全が確保される。</li> </ul> <p><b>【活力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅アクセスの利便性が向上する。</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>十分な幅員が確保された歩道により快適性が向上する。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者、沿道住民</li> </ul>		
	事前評価時点 H27	再評価時点 R7	変動要因の分析
	① 平成 27 年度 ② 平成 28 年度 ③ 令和 2 年度	① 平成 27 年度 ② 平成 28 年度 ③ 令和 12 年度	用地買収に時間を要しており、工事着手が遅れることから、完成予定年度を延期。
	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	—	—
	<進捗状況>	—	—
事業の必要性等に関する視点	<p>・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、快適性が向上する。</p> <p>以上のことより事業の必要性に変わりはない。</p>		

### 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	令和元～7 年度：用地買収 令和 2～12 年度：歩道整備工事、電線共同溝工事 令和 2 年度より用地を取得できた箇所から順次、工事を進めており、令和 7 年度に全ての用地取得が完了したことから、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	<p>[コスト縮減]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事間土砂流用や再生材の使用、電線共同溝管路部の FEP 管の採用により、コスト縮減を図ることとしている。</li> </ul> <p>[代替案立案の可能性]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和 2 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。</li> <li>令和 7 年度に全ての用地取得が完了している。</li> <li>歩行者等の安全を確保するためには、車両と歩行者等の通行を分離できる歩道整備を行うことが最善策である。</li> </ul> <p>以上のことから、原案が適切である。</p>
---------------------	--

### 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。
事前評価時の意見具申（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)
その他特記事項	—

### 6 評価結果

評価結果	<p>○事業継続</p> <p>&lt;判断の理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業区間は、駅へのアクセスとして利用者も多いが、歩道が無く危険な状況である。</li> <li>歩道整備により、歩行者等の安全確保が図られる。</li> <li>地元より早期整備要望がある</li> </ul> <p>以上の理由により、事業を継続する。</p>
------	--

# 令和7年度 再評価 主要地方道 岸和田港塔原線 歩道整備事業

