

令和6年度 事後評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	主要地方道 岸和田港塔原線 道路・鉄道立体交差事業																				
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 06-6944-9280）																				
事業箇所	岸和田市下松町～土生町																				
事業目的及び事業内容	<p>【事業目的】 本路線は、岸和田市域を東西に結ぶ主要な幹線道路である。本路線とJR阪和線とが交差する踏切部は「ボトルネック踏切」となっており、また本路線と並行する岸和田市道の踏切は「開かずの踏切」となっていることから、ともに慢性的な渋滞箇所となっている。 本事業は、当該踏切を含むJR東岸和田駅周辺の立体交差化（鉄道高架化）及び岸和田港塔原線を拡幅することにより、円滑な交通の流れの確保や環境改善に寄与し、地域の発展に資することを目的とする。</p> <p>【事業内容】 鉄道の高架化及び側道の整備 事業延長：2.1km 高架化区間：1.5km 高架化される駅：東岸和田駅 踏切除却数：7箇所（府道1箇所、市道6箇所）</p>																				
関連事業とその現状	・東岸和田駅東地区防災街区整備事業（平成22年度完了）																				
社会経済情勢の変化	<p>【本路線の状況】 H27.2 下り線高架化完了 H29.10 上り線高架化完了、踏切除却 H31（R元）岸和田港塔原線（鉄道高架付近）4車線化完了</p> <p>【主な踏切（除却前）の交通遮断状況】 H26年</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">自動車 交通量 (台/日)</th> <th rowspan="2">歩行者 自転車 (人/日)</th> <th rowspan="2">踏切自動車 交通遮断量 (台時/日)</th> <th colspan="2">遮断時間</th> </tr> <tr> <th>(h/日)</th> <th>ピーク時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>府道岸和田港塔原線</td> <td>12,760</td> <td>13,286</td> <td>105,908</td> <td>8.3</td> <td>39分11秒</td> </tr> <tr> <td>市道並松上松線</td> <td>9,011</td> <td>1,683</td> <td>79,297</td> <td>8.8</td> <td>40分13秒</td> </tr> </tbody> </table> <p>①開かずの踏切 ②自動車ボトルネック踏切 ③歩行者ボトルネック踏切 ①ピーク時間の遮断時間が1時間あたり40分以上の踏切 ②一日あたりの踏切自動車交通遮断量*1が5万台以上の踏切 ③一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量*2の和が5万台時以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万台時以上の踏切 *1) 踏切自動車交通遮断量=自動車交通量×踏切遮断時間 *2) 踏切歩行者等交通遮断量=歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間</p>	路線名	自動車 交通量 (台/日)	歩行者 自転車 (人/日)	踏切自動車 交通遮断量 (台時/日)	遮断時間		(h/日)	ピーク時間	府道岸和田港塔原線	12,760	13,286	105,908	8.3	39分11秒	市道並松上松線	9,011	1,683	79,297	8.8	40分13秒
路線名	自動車 交通量 (台/日)					歩行者 自転車 (人/日)	踏切自動車 交通遮断量 (台時/日)	遮断時間													
		(h/日)	ピーク時間																		
府道岸和田港塔原線	12,760	13,286	105,908	8.3	39分11秒																
市道並松上松線	9,011	1,683	79,297	8.8	40分13秒																
事業実施による自然環境の変化	・特筆すべき自然環境への影響はない。																				
最終評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—																				

2 事業効果の分析等

	最終評価時点 H29	事後評価時点 R6	変動要因の分析
事業費	171.8億円 〔国：94.5億円、府：77.3億円〕	147.7億円 〔国：81.3億円、府：66.4億円〕	・事業費（工事費）精査による減。
経過 ①事業期間 ②採択年度 ③着工年度 ④完成年度	① 18年 ② 平成14年度 ③ 平成14年度 ④ 平成32年度	① 18年 ② 平成14年度 ③ 平成14年度 ④ 令和元年度	・想定よりも順調に進捗が図られたことによる期間短縮。
定量的効果 (費用便益分析等)	<p>【効果項目】 ・移動時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少</p> <p>【分析結果】 ・B/C=2.75 B=500.0億円 C=182.0億円</p> <p>【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>」（平成20年11月）により算出 ・H17年交通センサスのR12年（2030年）将来交通量推計値により算出</p> <p>【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民</p>	<p>【効果項目】 ・移動時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少</p> <p>【分析結果】 ・B/C=4.73 B=1,191.0億円 C=252.0億円</p> <p>【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>」（令和5年12月）により算出 ・H17年交通センサスのR12年（2030年）将来交通量推計値により算出</p> <p>【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民</p>	・費用便益分析マニュアルの改訂及び評価基準年、完了年度の変更による。

<p>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>	<p>【安心・安全】 ・踏切除却及び渋滞緩和により、緊急車両の通行が容易になる。 ・駅及びその周辺施設の整備にあわせ、バリアフリー化が促進される。</p> <p>【活力】 ・線路で分断されていた地域の交流が促進される。 ・東西方向の交流ネットが強化され、地域の連携・発展に寄与する。</p> <p>【快適性】 ・ボトルネック踏切の撤去により渋滞が緩和され、バス等の定時制が向上する。 ・渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の環境改善が図られる。</p> <p>【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民</p>	<p>【安心・安全】 ・踏切除却及び渋滞緩和により、緊急車両の通行が容易になる。 ・駅及びその周辺施設の整備にあわせ、バリアフリー化が促進される。</p> <p>【活力】 ・線路で分断されていた地域の交流が促進される。 ・東西方向の交流ネットが強化され、地域の連携・発展に寄与する。</p> <p>【快適性】 ・ボトルネック踏切の撤去により渋滞が緩和され、バス等の定時制が向上する。 ・渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の環境改善が図られる。</p> <p>【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民</p>	<p>・初期の目的を達している。</p>
<p>その他特記事項</p>	<p>—</p>		

3 評価結果と今後の同種事業に対する改善措置等

<p>評価結果 (事業効果の発現 状況等)</p>	<p>・平成 29 年度に鉄道高架化が完了し、7 箇所の踏切が除却できたことにより、踏切遮断による交通渋滞が解消している。 ・まちの顔となる「駅」が装いを新たに大きく生まれ変わり、駅周辺の再開発（東岸和田駅東地区防災街区）も整備され、人々が行き交うまちの賑わいが創出できた。</p>
<p>今後の同種事業に対する改善措置等</p>	<p>—</p>

令和6年度 事後評価 (主要地方道 岸和田港塔原線 道路・鉄道立体交差事業)

