

## 令和4年度 再々評価点検表（内部評価）

### 1 事業概要

事業名	主要地方道 大阪和泉南線（都市計画道路大阪岸和田南海線） 道路改良事業									
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	泉南郡熊取町大久保									
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	<p>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とともに、関西国際空港へのアクセス道路となっている。</p> <p>本事業は、国道170号及び国道26号において発生している慢性的な交通渋滞を解消するため、泉佐野市熊取町界から町道芦谷線の区間を現道拡幅、町道芦谷線から府道泉佐野打田線の区間をバイパスとして整備するものである。なお、府道泉佐野打田線から国道170号の区間についても現在事業中である。</p>									
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：約0.9km （うち、バイパス区間約0.35km（平成22年12月供用）、現道拡幅区間約0.55km）</p> <p>（現況）道路幅員：7.0m 車道：2車線〔3.0m×2〕 歩道：なし</p> <p>（計画）道路幅員：22.0m 車道：4車線〔3.25m×4〕 自転車歩行者道：両側〔3.5m×2〕</p>									
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	<p>全体事業費：約55.5億円（約50億円）〔国：30.5億円、府：25.0億円〕</p> <table border="1"> <tr> <td>（内訳）調査費等</td> <td>約1.0億円（約1.0億円）</td> <td>【工事費の内訳】</td> </tr> <tr> <td>用地費</td> <td>約30.5億円（約27.0億円）</td> <td>・道路築造工 約22.0億円（約22億円）</td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>約24.0億円（約22.0億円）</td> <td>・電線共同溝工 約2.0億円（ - ）</td> </tr> </table>	（内訳）調査費等	約1.0億円（約1.0億円）	【工事費の内訳】	用地費	約30.5億円（約27.0億円）	・道路築造工 約22.0億円（約22億円）	工事費	約24.0億円（約22.0億円）	・電線共同溝工 約2.0億円（ - ）
（内訳）調査費等	約1.0億円（約1.0億円）	【工事費の内訳】								
用地費	約30.5億円（約27.0億円）	・道路築造工 約22.0億円（約22億円）								
工事費	約24.0億円（約22.0億円）	・電線共同溝工 約2.0億円（ - ）								
事業費の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物件調査の結果、補償額の確定による用地費の増額</li> <li>・大阪府無電柱化推進計画（平成30年3月策定）に基づく電線共同溝工の追加による工事費の増額</li> </ul>									
維持管理費	約600万円／年（道路部：32万円／千㎡・年（過去5年府内実績より算出））									

### 2 事業の必要性等に関する視点

	計画時点 H9	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	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>・主要地方道大阪和泉南線は、大阪市内と泉州地域を結び関西国際空港へのアクセス道路と位置付けている。当該地域においては慢性的な交通渋滞が発生し、幹線道路としての機能上及び地域の生活道路としての機能上も大きな支障となっている。</li> </ul>	<p>【交通事故発生状況】 H24～H28(5 年間) ：11 件 (うち死亡事故:0 件)</p> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情勢調査 大阪和泉南線 ：12,793 台/24H</p>	<p>【交通事故発生状況】 H29～R3(5 年間) ：10 件 (うち死亡事故:0 件)</p> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情勢調査 大阪和泉南線 ：12,793 台/24H</p>	大きな変動なし
地元の 協力体制等	地元町から早期整備の要望がある。			
	計画時点 H9	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	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>	<p>【効果項目】</p> <p>—</p> <p>【分析結果】</p> <p>—</p> <p>【算出方法】</p> <p>計画時点では費用便益の測定手法が確立されていない。</p> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益 313.2 億円</li> <li>・走行経費減少便益 31.8 億円</li> <li>・交通事故減少便益 9.9 億円</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=6.45</li> <li>B=354.9 億円</li> <li>C=55.1 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・H17 道路交通センサスペースの H42 将来交通推計値により算出</li> </ul> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>	<p>【効果項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益 411.4 億円</li> <li>・走行経費減少便益 16.8 億円</li> <li>・交通事故減少便益 2.1 億円</li> </ul> <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・B/C=5.88</li> <li>B=430.2 億円</li> <li>C=73.1 億円</li> </ul> <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省「費用便益分析マニュアル」(令和4年2月)により算出</li> <li>・H22 道路交通センサスペースの R12 将来交通推計値により算出</li> </ul> <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電線共同溝工の追加による工事費の増加</li> <li>・用地費の増加</li> <li>・基準年と供用開始年度の变更</li> <li>・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)</li> </ul>

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>・車両の走行性の向上により安全が確保される。</li> <li>・車両と歩行者等の通行を分離することで、歩行者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>・地域間交流連携の強化及び物流効率化に寄与する。</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の走行性の向上により、快適性が向上する。</li> <li>・十分な幅員が確保された歩道（自転車歩行車道）の整備により快適性が向上する。</li> <li>・周辺道路の渋滞緩和に寄与する。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者</li> <li>・地域住民</li> </ul>
---	--

	計画時点 H9	前回評価時点 H29	再々評価時点 R4	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 9 年度 ② 平成 9 年度 ③ 平成 27 年度	① 平成 9 年度 ② 平成 9 年度 ③ 令和 3 年度	① 平成 9 年度 ② 平成 9 年度 ③ 令和 7 年度	・用地交渉の難航 ・電線共同溝工の追加により再評価時点の計画より遅れが生じた。
<進捗状況>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体 87% (43.5 億円/50.0 億円)</li> <li>・調査費等 90% (0.9 億円/1.0 億円)</li> <li>・用地 90% (24.2 億円/27.0 億円)</li> <li>・工事 84% (18.5 億円/22.0 億円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体 84% (46.5 億円/55.5 億円)</li> <li>・調査費等 100% (1.0 億円/1.0 億円)</li> <li>・用地 83% (25.2 億円/30.5 億円)</li> <li>・工事 84% (20.3 億円/24.0 億円)</li> </ul>	
事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 22 年末にバイパス区間が供用したことにより、現道拡幅区間では交通量が増加している。歩行者の安全を確保するため、現道を拡幅し歩道設置する必要がある。</li> <li>・また、本事業は「原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法」に基づく原子力発電施設等立地地域の振興に関する計画に位置付けられた事業であり、緊急時の避難路及び物資輸送路を確保するため、また、慢性的な交通渋滞解消のため、国道 481 号から府道泉佐野打田線をネットワークで結び 4 車線バイパスとして整備するものである。</li> </ul>			

### 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	・用地については、83%取得済みであり、残る地権者からも用地協力が得られる見込みとなった。
--------------	---

### 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	・事業の進捗率が高く、工事も 84%進捗していることから代替案立案等の可能性は極めて低い。
---------------------	---

### 5 特記事項

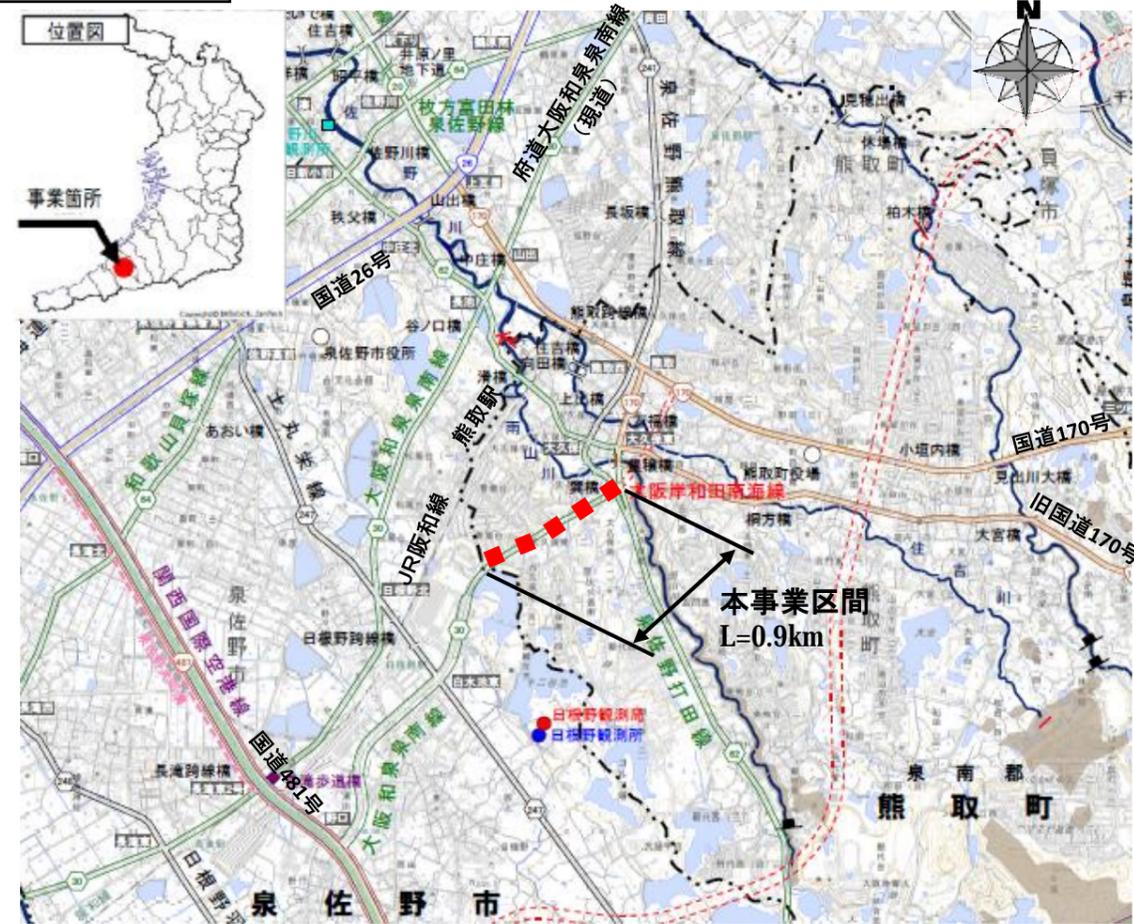
自然環境等への影響とその対策	・周辺は市街地が形成されており、本事業による新たな自然環境への影響が少ない。
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府都市整備中期計画（R3.3 改訂）</li> <li>・原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法に基づく原子力発電施設等立地地域の振興に関する計画</li> </ul>
その他特記事項	—

### 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>・本路線の整備により、国道 170 号の熊取町域から国道 26 号にかけて発生している慢性的な交通渋滞を解消し、関西国際空港へのアクセスが向上すること。</li> <li>・平成 22 年末にバイパス区間が供用したことにより、現道拡幅区間の交通量は増加しており、歩行者の安全を確保するため、現道を拡幅し歩道設置する必要があること。</li> <li>・事業の進捗率が高く、工事も 84%進捗していること。</li> </ul> <p>以上の理由から、事業を継続する。</p>
------	--

令和4年度 再々評価 (主要地方道 大阪和泉泉南線(都市計画道路大阪岸和田南海線) 道路改良事業)

事業箇所図



平面図



現況写真



写真①



写真②

標準断面図

