

平成 29 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 交通道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9280）
事業箇所	泉南郡熊取町大久保
再々評価理由	再評価実施後 5 年間を経過した時点で継続中
事業目的	本路線は大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路であり、国道 170 号及び国道 26 号の交通渋滞を解消するため、当該区間の交通を分散させる南北方向のネットワークとして、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。
事業内容	道路築造 事業延長：900m（うち、バイパス L=350mは H22. 12. 24 に供用） 【現道拡幅区間 L=550m】 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]
事業費 （ ）内の数値は 前回評価時点のもの	全体事業費：約 50 億円（約 43 億円）〔国：27.5 億円、府：22.5 億円〕 （内訳）用地費 約 27 億円（約 24 億円） 工事費 約 23 億円（約 19 億円） 【工事費の内訳】 道路土工 約 22 億円 歩道整備 約 1 億円 その他 約 1 億円
事業費の変更理由	平成 20 年度に一時休止、平成 24 年度より片側歩道及び暫定 2 車線整備として事業再開し、平成 28 年度より当初計画の完成断面である両側歩道及び 4 車線整備として事業を再開したため、事業費が変更増となっている。
維持管理費	約 400 万円／年〔道路部：33 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 H24	再々評価時点 H29	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	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。	<ul style="list-style-type: none"> 平成 16 年度より、本路線の内バイパス区間は、京都大学の原子炉実験所が近隣に立地していることから、原子力特措法に基づき、災害発生時における緊急避難路、物資輸送路となる基幹的な道路として位置付けられた。 平成 20 年度策定の「財政再建プログラム（案）」（H20～H22）により、本事業の現道拡幅区間については、やむを得ず平成 20 年度から一時休止の取り扱いとしたが、中期計画において再開とした。 交通事故発生状況 H18～H23(6 カ年): 23 件（うち死亡事故: 1 件） 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 平成 28 年度より当初計画の完成断面である両側歩道及び 4 車線整備として事業を再開している。 交通事故発生状況 H24～H28(5 カ年): 11 件（うち死亡事故: 0 件） H27 交通センサス：12,793 台/24H 	
地元の 協力体制等	熊取町から早期実現の要望がある。			

	計画時点 H9	前々回評価時点 H18	再々評価時点 H29	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＞	【効果項目】 —	【効果項目】 ・移動時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	【効果項目】 同左	・将来交通需要推計値の更新、マニュアルの改訂、基準年と供用開始年度の変更により変動が生じている。 ※完成4車線整備で比較するため、前々回評価時の数値を記載。
	【分析結果】 —	【分析結果】 ・B/C=3.5 B=192億円 C=54億円	【分析結果】 ・B/C=6.5 B=355億円 C=55億円	
	【算出方法】 計画時点では費用便益の測定手法が確立されていない。	【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル（平成15年8月）」により算出 ・H11交通センサスペースのH32将来交通推計値により算出	【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 ・H17交通センサスペースのH42将来交通推計値により算出	
	【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民	【受益者】 同左	【受益者】 同左	
事業効果の定性的分析 (安心・安全、活力、快適性等の有効性)	【効果項目】 [安心・安全] ・交通渋滞解消により安心、安全性が向上される。 ・車両等の走行性の向上により安全が確保される。			
	[活力] ・地域間連携の強化及び物流効率化が図られる。 [快適性] ・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。			
	【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民			
	計画時点 H9	前回評価時点 H24	再々評価時点 H29	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 平成25年度	① 平成9年度 ② 平成9年度 ③ 平成32年度	H24より片側歩道整備に変更することによって事業再開。歩道整備が概成したため、H28より完成断面での事業を再開。

	計画時点 H9	前回評価時点 H24	再々評価時点 H29	変動要因の分析
<進捗状況>	—	・全体86% (37億円/43億円) ・用地95% (23億円/24億円) ・工事73% (14億円/19億円)	・全体87% (43.5億円/50億円) ・用地90% (24.2億円/27億円) ・工事84% (19.3億円/23億円)	H24より片側歩道整備に変更することによって事業再開。歩道整備が概成したため、H28より完成断面での事業を再開。
事業の必要性等に関する視点		<ul style="list-style-type: none"> 平成22年末にバイパス区間が供用しており、引き続き残る現道拡幅区間の整備を行うことで、当該区間の交通を分散させる南北方向のネットワークが強化されることから、国道170号の熊取町域から国道26号にかけて慢性的な交通渋滞が緩和できる。 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振興計画に位置付けられた事業であり、本事業の整備により、緊急時の避難路及び物資輸送路が確保される。 		

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90%取得済みであり、工事についても大型構造物はなく84%進捗している。
--------------	---

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	用地については90%取得済みであり、工事についても84%進捗していることから、代替案立案の余地はない。
---------------------	---

5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> 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与えることはない。 周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。
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"> 大阪府都市整備中期計画（案）（H28.3改訂） 原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法
その他特記事項	—

6 評価結果

評価結果	<p>○事業継続</p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成22年末にバイパス区間が供用しており、引き続き残る現道拡幅区間の整備を行うことで、当該区間の交通を分散させる南北方向のネットワークが強化されることから、国道170号の熊取町域から国道26号にかけて慢性的な交通渋滞が緩和できる。 用地は90%取得済みで、工事も84%進捗しており、代替案立案の余地はない。 <p>以上の理由から、事業を継続する。</p>
------	--

平成29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)

