

1 調査名称：道路整備方針（都市計画道路整備プログラム）策定に係る調査

2 調査主体：泉大津市

3 調査圏域：泉大津市管内

4 調査期間：令和 6 年度

5 調査概要：

泉大津市管内における未着手区間がある都市計画道路は、3 路線である。その 3 路線について、上位関連計画等の確認、社会経済情勢及び交通情勢等の分析を基にした必要性・実現性の評価を行い、交通量推計結果を基にした費用便益分析結果を行い、総合的に整備優先順位を決定する。さらに市決定の都市計画道路で整備優先順位が高い路線を分割し、分割した区間においても交通量推計結果を基にした費用便益分析結果を行い、総合的に整備優先順位を決定する。

I 調査概要

1 調査名称

(泉大津市)

道路整備方針（都市計画道路整備プログラム）策定に係る調査

2 報告書目次

第1 章 業務概要	1-1
1-1 業務名	1-1
1-2 機関	1-1
1-3 工期	1-1
1-4 業務概要	1-1
1-5 設計項目	1-2
1-6 位置図（対象箇所）	1-3
第2 章 都市計画道路整備方針 概要版	2-1
2-1 概要	2-1
2-2 泉大津市都市計画道路整備方針 概要版	2-1
第3 章 都市計画道路整備方針 詳細版	3-1
3-1 概要	3-1
3-2 泉大津市都市計画道路整備方針 詳細版	3-1
第4 章 都市計画道路整備方針 資料集	4-1
4-1 概要	4-1
4-2 泉大津市都市計画道路整備方針 資料集	4-1
第5 章 申し送り事項	5-1
5-1 交通量推計	5-1
5-1-1 配分ソフト	5-1
5-1-2 費用便益分析マニュアル	5-1
5-1-2 供用年度	5-1
5-1-4 事業評価について	5-2

※第3章 都市計画道路整備方針詳細版は、「上位関連計画等の確認」、「社会経済情勢及び交通情勢等の分析」、「カルテ作成」、「整備優先順位の決定」、「過年度道路整備方針との変容要因考察」、「並行道路の課題整理」を含んでいる。

※第4 章 都市計画道路整備方針 資料集は、「交通量推計」、「費用便益分析」を含んでいる。

3 調査体制

委員会等は設置していない。

4 委員会名簿等：

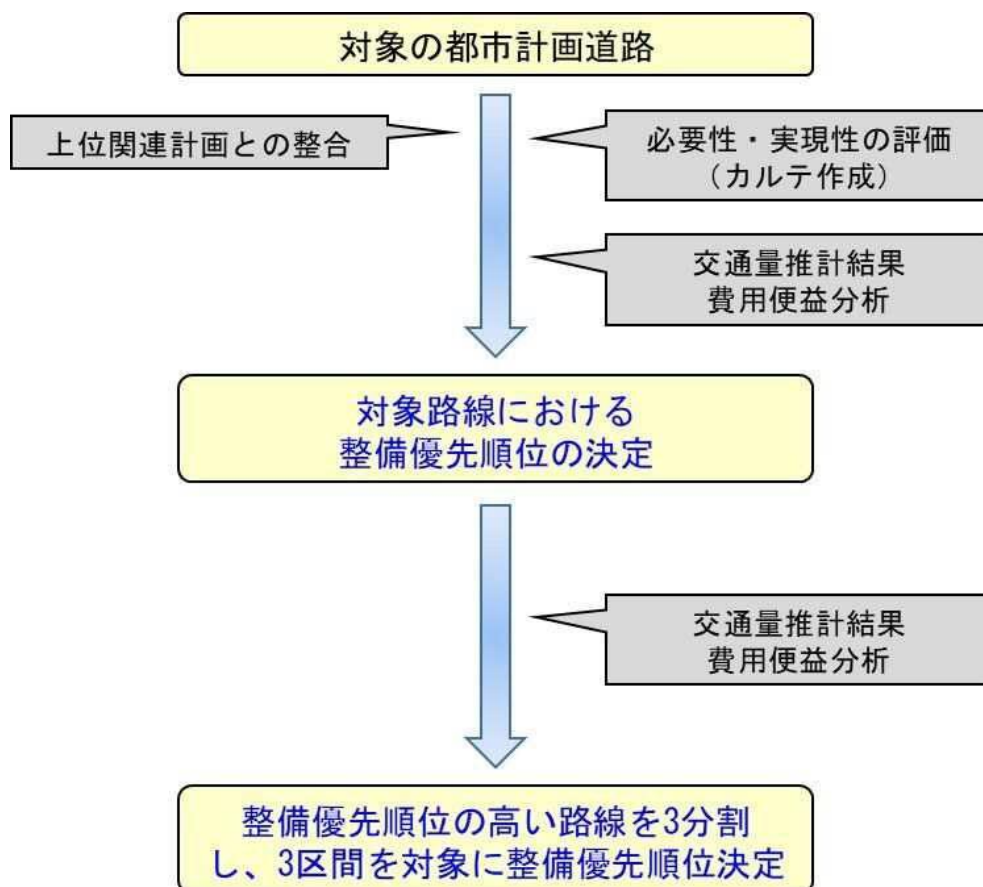
Ⅱ 調査成果

1 調査目的

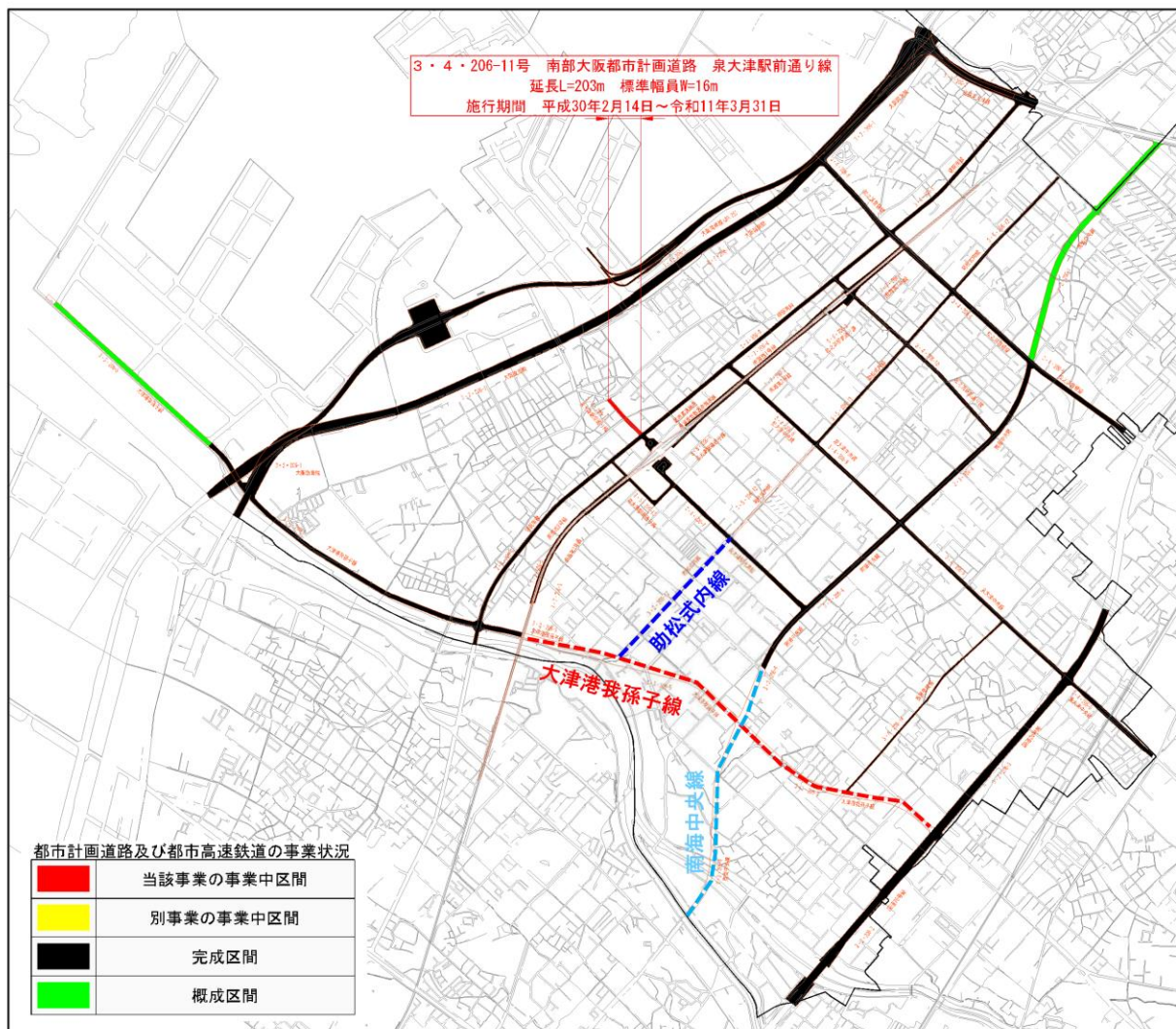
本市都市政策部において、平成 27 年度に『泉大津市内における道路整備方針』（非公表）を策定している。その中で、都市計画道路の整備方針（整備優先順位）、及び主要な市道（市決定都市計画道路含む）整備方針を策定し、本市の道路整備に係る内部資料として活用してきた。

今回、現在事業施行中である都市計画道路事業泉大津駅前通り線が、令和 10 年度に完了予定であることから、次に着手する都市計画道路の区間を検討するために、改めて、社会経済情勢及び交通情勢等を分析し、都市計画道路の整備優先順位等を取りまとめた『泉大津市都市計画道路整備方針』を策定し、今後の本市の都市計画道路整備に係る内部資料として活用することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

■交通量推計

費用便益分析の基礎資料とするため、泉大津市の道路網について交通量推計を実施しました。

現況交通量配分は、現況配分対象ネットワークと、現況配分対象 OD 表を用いて、現況交通量配分を実施し、配分結果がセンサス実測交通量と整合しているか、現況再現性の確認を行いました。現況再現の結果としては、相関係数 0.963 となり、再現精度の相関係数 0.9 以上を確保しています。

現況ネットワーク：H27 年度末時点のネットワーク

現況 OD 表： H27 年度道路交通センサス現況 OD を用い、ゾーン分割に対応した OD 表を作成

将来交通量配分は、国土交通省より配布された平成 27 年道路交通センサスに基づく令和 22 年 OD 表を現況交通量配分で作成したゾーンに対応するよう分割あるいは集約を行い、将来交通量配分を実施しました。

将来ネットワーク：令和 22 年度（2040 年）時点のネットワーク

将来 OD 表： 国土交通省より配布された平成 27 年道路交通センサスに基づく令和 22 年 OD 表を用い、ゾーン分割に対応した OD 表を作成

各路線における現況（H27）と将来（R22）の平均交通量は以下の通りです。結果として、対象路線を整備することで交通量は増加する結果となりました。

- ・ 大津港我孫子線： 現況(H27)⇒平均交通量 652 台/日
将来(R22)⇒平均交通量 4,215 台/日
- ・ 南海中央線： 現況(H27)⇒平均交通量 5,085 台/日
将来(R22)⇒平均交通量 8,355 台/日
- ・ 助松式内線： 現況(H27)⇒平均交通量 1,211 台/日
将来(R22)⇒平均交通量 5,440 台/日

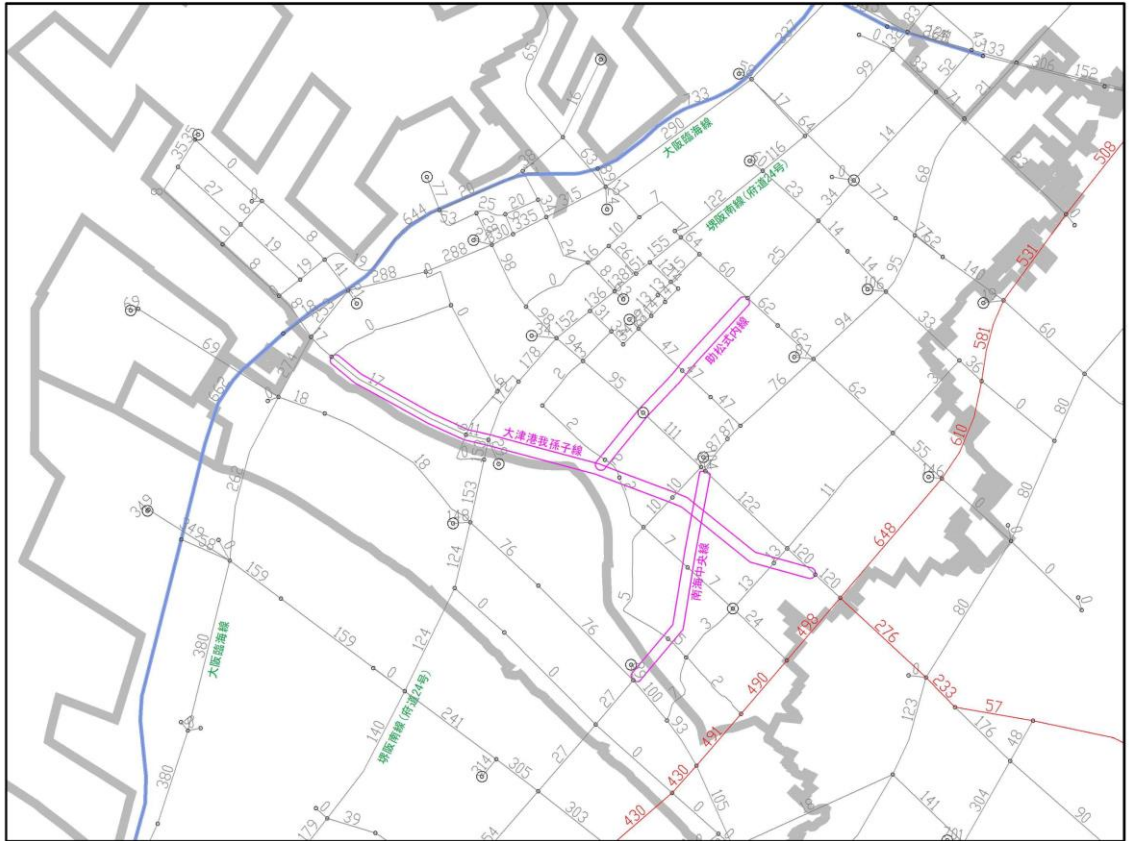


図 4-4 現況交通量推計の結果 (単位: 百台)

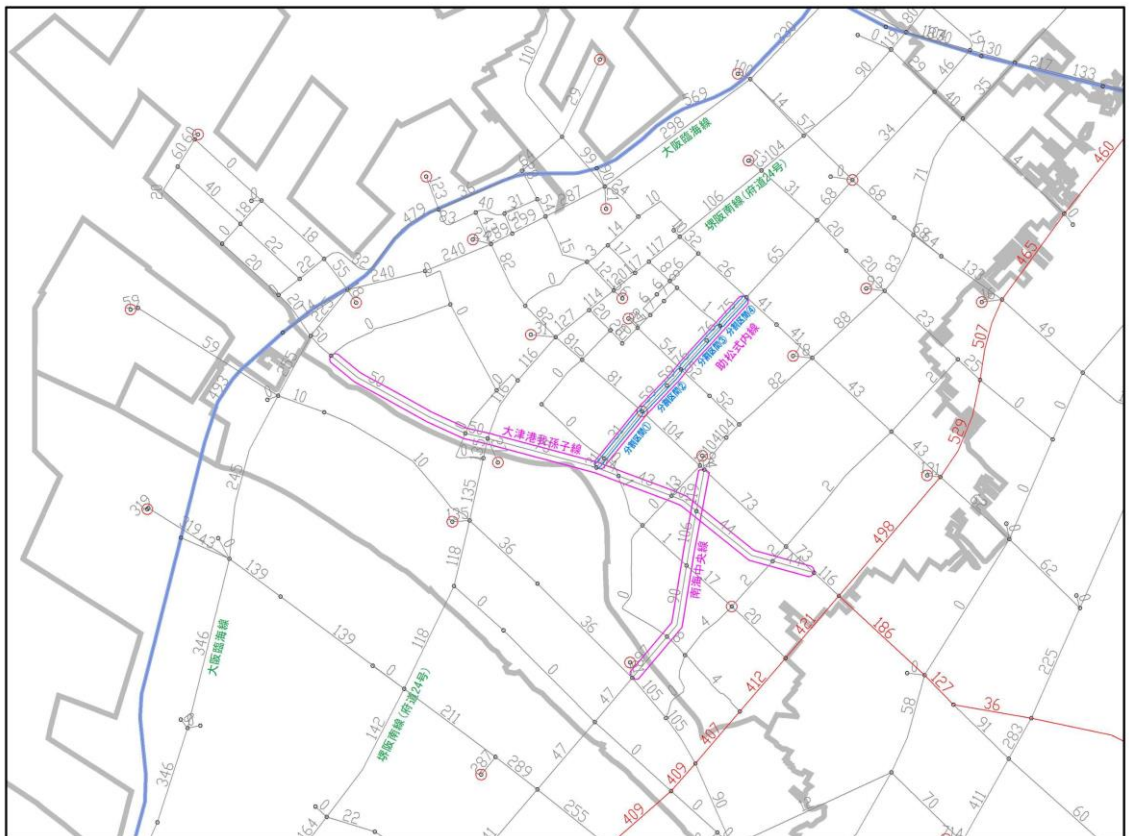


図 4-5 将来交通量推計の結果 (単位: 百台)

■費用便益分析

交通量推計の結果を用いて、都市計画道路の整備における費用便益分析を実施しました。なお、費用便益分析を行う目的が、対象路線の整備優先順位を決めることから、供用年度（令和 22 年度）及び事業期間（10 年）の条件を同一に揃えて分析を行うこととしています。

費用便益比の結果は以下のとおりであり、助松式内線の整備効果が高いと考えられます。

- ・ 大津港我孫子線：0.58
- ・ 南海中央線：0.82
- ・ 助松式内線：1.14

■必要性・実現性の評価（カルテ作成）

カルテの評価項目は、必要性・実現性の評価と整備効果の評価で構成します。

必要性・実現性の評価項目は、「都市計画（道路）見直しの基本方針（平成 23 年 3 月大阪府）」に記載がある項目をベースとし、本地域の実情を踏まえた評価項目を設定したうえで、評価を行います。整備効果の評価は、交通量推計より算出した費用便益分析の結果から評価を行います。

路線番号		3・3・206-5		計画延長	4,500m
路線名 (区間)		大津港我孫子線		未着手延長	4,050m
		(起点)	大津市汐見町	評価区間延長	4,500m
		(終点)	泉大津市穴田	決定年月日	H16.12.28
計画幅員(車線数)		22m	(4車線)	決定権者	泉大津市
必要性	交通処理機能		◎	3	物流拠点・生産拠点へのアクセス機能を有しているか
			－	0	高速道路ICへのアクセス機能を有しているか
			○	2	重要物流道路に指定されているか、もしくは重要物流道路に指定されている道路へのアクセス性が向上するか
			○	2	複数の市町を跨ぐ路線であり、地域間の連携・交流に寄与するか
			○	2	主要幹線同士を連絡しているか
			○	2	本路線を整備した場合に多くの将来交通量が見込めるか
			○	2	現道と重複している本路線(区間)は、現状でも渋滞、又は混雑しているか
			○	2	本路線の整備により、広域幹線道路の混雑度改善が期待されるか
			○	2	本路線の整備により、地域内の混雑度改善が期待されるか
			○	2	本路線(区間)を整備することで、周辺道路の渋滞緩和に寄与するか
			－	0	交通処理機能を有する代替路線が存在しているか
			計	19	
	交通安全機能		○	2	現道は歩行者・自転車交通の空間が確保されておらず、歩道設置や拡幅の必要性が高いか
			○	2	歩道整備に関する計画構想があるか
			◎	3	駅や病院などの主要拠点へのアクセス道であり、歩行者・自転車交通が多く見込めるか
			－	0	バス等の公共交通機関の円滑な運行上、必要性が高い路線であるか
			○	2	通学路に指定されているか
			－	0	交通安全機能を有する代替路線が存在しているか
			計	9	
	防災機能		△	1	火災時に延焼を食い止めるような計画道路であり、かつ区域内及び区域隣接部にそのような現道が存在しないか
			○	2	道路の閉塞を防止し、避難路を確保できる機能を有しているか
			○	2	防火・準防火指定がされているか(予定も含めて)
			－	0	密集市街地内に位置しているか、または都市防火区画整備率が20%未満の地域に位置しているか
			○	2	防災拠点、避難地、救命救急センター等へのアクセス機能を有しているか
			◎	3	広域緊急交通路へのアクセス機能を有しているか
			－	0	避難や救助活動を助けるような計画道路であり、かつ区域内及び区域隣接部にそのような現道が存在しないか
			－	0	重複している現道が広域緊急交通路に指定されているか、又は整備することにより新たな広域緊急交通路に指定されるか
			－	0	緊急輸送道路に指定されているか、もしくは緊急輸送道路に指定されている道路へのアクセス性が向上するか
			－	0	防災機能を有する代替路線が存在しているか
			計	10	
	市街地形成機能		○	2	今後、市街化を図る区域で、都市的土地利用を誘導し、市街地を形成する機能を有するか
			－	0	具体的な市街地整備の予定があるか
			○	2	駅周辺における都市機能集約に貢献する路線であるか
			◎	3	関連開発事業や具体的な収容施設の計画があるか
			－	0	市街地形成機能を有する代替路線が存在しているか
	計	7			
	環境形成機能		◎	3	「みどりの大阪推進計画」などの環境形成に資する計画に位置付けのある路線であるか
			△	1	緑陰などによる歩行空間の環境機能を向上させることにより、みどりの拠点や軸などを効果的につなぐことが可能となる路線であるか
			－	0	環境形成機能を有する代替路線が存在しているか
			計	4	
実現性	実現性	支障物件・構造	◎	3	対象路線の整備予定地に歴史的文化資産(神社、仏閣、墓地等を含む)があるか
			△	1	物件の多寡や集合住宅、大規模工場などがあるか
			△	1	現行の道路構造令の基準に満足しているか
		計	5		
	進捗度	◎	3	整備済みの重要構造物があるか	
		◎	3	任意買収(公払法)や他関連事業で用地買収を行っているか	
		△	1	路線整備に向けた進捗状況はどうか	
計	7				
小計		36.6	/	70	70点満点換算 ※詳細は報告参照
費用 便益	便益の現在価値化総額(億円)		65		
	投資の現在価値化総額(億円)		111.9		
	費用便益比(B/C)		0.58		
	配点		15.3		
小計		15.3	/	30	30点満点換算 ※詳細は報告参照
総合評価		51.9	/	100	100点満点換算

※配点は◎:3点、○:2点、△:1点とした。

路線番号		3・3・206-4		計画延長	4,020m
路線名 (区間)		南海中央線		未着手延長	1,310m
		(起点)	泉大津市板原町	評価区間延長	4,020m
		(終点)	大津市我孫子	決定年月日	H16.12.28
計画幅員(車線数)		22m	(4車線)	決定権者	泉大津市
	評価項目		評価	点数	評価内容
必要性	交通処理機能		△	1	物流拠点・生産拠点へのアクセス機能を有しているか
			-	0	高速道路ICへのアクセス機能を有しているか
			△	1	重要物流道路に指定されているか、もしくは重要物流道路に指定されている道路へのアクセス性が向上するか
			○	2	複数の市町を跨ぐ路線であり、地域間の連携・交流に寄与するか
			○	2	主要幹線同士を連絡しているか
			○	2	本路線を整備した場合に多くの将来交通量が見込めるか
			○	2	現道と重複している本路線(区間)は、現状でも渋滞、又は混雑しているか
			○	2	本路線の整備により、広域幹線道路の混雑度改善が期待されるか
			○	2	本路線の整備により、地域内の混雑度改善が期待されるか
			○	2	本路線(区間)を整備することで、周辺道路の渋滞緩和に寄与するか
			-	0	交通処理機能を有する代替路線が存在しているか
			計	16	
	交通安全機能		○	2	現道は歩行者・自転車交通の空間が確保されておらず、歩道設置や拡幅の必要性が高いか
			○	2	歩道整備に関する計画構想があるか
			△	1	駅や病院などの主要拠点へのアクセス道であり、歩行者・自転車交通が多く見込めるか
			-	0	バス等の公共交通機関の円滑な運行上、必要性が高い路線であるか
			○	2	通学路に指定されているか
			-	0	交通安全機能を有する代替路線が存在しているか
	計	7			
	防災機能		◎	3	火災時に延焼を食い止めるような計画道路であり、かつ区域内及び区域隣接部にそのような現道が存在しないか
			◎	3	道路の閉塞を防止し、避難路を確保できる機能を有しているか
			○	2	防火・準防火指定がされているか(予定も含めて)
			-	0	密集市街地内に位置しているか、または都市防火区画整備率が20%未満の地域に位置しているか
			○	2	防災拠点、避難地、救命救急センター等へのアクセス機能を有しているか
			△	1	広域緊急交通路へのアクセス機能を有しているか
			-	0	避難や救助活動を助けるような計画道路であり、かつ区域内及び区域隣接部にそのような現道が存在しないか
			-	0	重複している現道が広域緊急交通路に指定されているか、又は整備することにより新たな広域緊急交通路に指定されるか
			-	0	緊急輸送道路に指定されているか、もしくは緊急輸送道路に指定されている道路へのアクセス性が向上するか
			-	0	防災機能を有する代替路線が存在しているか
			計	11	
			市街地形成機能		○
	-	0			具体的な市街地整備の予定があるか
	△	1			駅周辺における都市機能集約に貢献する路線であるか
	△	1			関連開発事業や具体的な収容施設の計画があるか
	-	0			市街地形成機能を有する代替路線が存在しているか
	計	4			
	環境形成機能		◎	3	「みどりの大阪推進計画」などの環境形成に資する計画に位置付けのある路線であるか
			◎	3	緑陰などによる歩行空間の環境機能を向上させることにより、みどりの拠点や軸などを効果的につなぐことが可能となる路線であるか
			-	0	環境形成機能を有する代替路線が存在しているか
			計	6	
	実現性	実現性	支障物件・構造	◎	3
○				2	物件の多寡や集合住宅、大規模工場などがあるか
△				1	現行の道路構造令の基準に満足しているか
計			6		
進捗度		△	1	整備済みの重要構造物があるか	
		◎	3	任意買収(公払法)や他関連事業で用地買収を行っているか	
		◎	3	路線整備に向けた進捗状況はどうか	
		計	7		
小計		36.3	/	70	70点満点換算 ※詳細は報告参照
費用 便益	便益の現在価値化総額(億円)		40.5		
	投資の現在価値化総額(億円)		49.3		
	費用便益比(B/C)		0.82		
	配点		21.6		
小計		21.6	/	30	30点満点換算 ※詳細は報告参照
総合評価		57.9	/	100	100点満点換算

※配点は◎:3点、○:2点、△:1点とした。

路線番号		3・5・206-12		計画延長	2,810m	
路線名 (区間)	助松式内線			未着手延長	1,280m	
	(起点)	大津市市内町		評価区間延長	2,810m	
	(終点)	大津市東雲町		決定年月日	H16.12.28	
計画幅員(車線数)		12m	(2車線)		決定権者	泉大津市
必要性	評価項目		評価	点数	評価内容	
	交通処理機能		○	2	物流拠点・生産拠点へのアクセス機能を有しているか	
			－	0	高速道路ICへのアクセス機能を有しているか	
			△	1	重要物流道路に指定されているか、もしくは重要物流道路に指定されている道路へのアクセス性が向上するか	
			○	2	複数の市町を跨ぐ路線であり、地域間の連携・交流に寄与するか	
			○	2	主要幹線同士を連絡しているか	
			○	2	本路線を整備した場合に多くの将来交通量が見込めるか	
			○	2	現道と重複している本路線(区間)は、現状でも渋滞、又は混雑しているか	
			○	2	本路線の整備により、広域幹線道路の混雑度改善が期待されるか	
			○	2	本路線の整備により、地域内の混雑度改善が期待されるか	
			○	2	本路線(区間)を整備することで、周辺道路の渋滞緩和に寄与するか	
			－	0	交通処理機能を有する代替路線が存在しているか	
			計	17		
	交通安全機能		○	2	現道は歩行者・自転車交通の空間が確保されておらず、歩道設置や拡幅の必要性が高いか	
			○	2	歩道整備に関する計画構想があるか	
			○	2	駅や病院などの主要拠点へのアクセス道であり、歩行者・自転車交通が多く見込めるか	
			－	0	バス等の公共交通機関の円滑な運行上、必要性が高い路線であるか	
			○	2	通学路に指定されているか	
			－	0	交通安全機能を有する代替路線が存在しているか	
			計	8		
	防災機能		◎	3	火災時に延焼を食い止めるような計画道路であり、かつ区域内及び区域隣接部にそのような現道が存在しないか	
			△	1	道路の閉塞を防止し、避難路を確保できる機能を有しているか	
			○	2	防火・準防火指定がされているか(予定も含めて)	
			－	0	密集市街地内に位置しているか、または都市防火区画整備率が20%未満の地域に位置しているか	
			○	2	防災拠点、避難地、救命救急センター等へのアクセス機能を有しているか	
			△	1	広域緊急交通路へのアクセス機能を有しているか	
			－	0	避難や救助活動を助けるような計画道路であり、かつ区域内及び区域隣接部にそのような現道が存在しないか	
			－	0	重複している現道が広域緊急交通路に指定されているか、又は整備することにより新たな広域緊急交通路に指定されるか	
			－	0	緊急輸送道路に指定されているか、もしくは緊急輸送道路に指定されている道路へのアクセス性が向上するか	
			－	0	防災機能を有する代替路線が存在しているか	
			計	9		
	市街地形成機能		○	2	今後、市街化を図る区域で、都市的土地利用を誘導し、市街地を形成する機能を有するか	
			－	0	具体的な市街地整備の予定があるか	
			◎	3	駅周辺における都市機能集約に貢献する路線であるか	
			△	1	関連開発事業や具体的な収容施設の計画があるか	
			－	0	市街地形成機能を有する代替路線が存在しているか	
			計	6		
	環境形成機能		△	1	「みどりの大阪推進計画」などの環境形成に資する計画に位置付けのある路線であるか	
			△	1	緑地などによる歩行空間の環境機能を向上させることにより、みどりの拠点や軸などを効果的につなぐことが可能となる路線であるか	
			－	0	環境形成機能を有する代替路線が存在しているか	
計			2			
実現性	実現性	支障物件・構造	◎	3	対象路線の整備予定地に歴史的文化資産(神社、仏閣、墓地等を含む)があるか	
			◎	3	物件の多寡や集合住宅、大規模工場などがあるか	
			◎	3	現行の道路構造令の基準に満足しているか	
			計	9		
	進捗度	△	1	整備済みの重要構造物があるか		
		△	1	任意買収(公払法)や他関連事業で用地買収を行っているか		
		○	2	路線整備に向けた進捗状況はどうか		
		計	4			
小計		33.2	/	70	70点満点換算 ※詳細は報告参照	
費用 便 益	便益の現在価値化総額(億円)		37.7			
	投資の現在価値化総額(億円)		33.2			
	費用便益比(B/C)		1.14			
	配点		30			
小計		30	/	30	30点満点換算 ※詳細は報告参照	
総合評価		63.2	/	100	100点満点換算	

※配点は◎:3点、○:2点、△:1点とした。

■整備優先順位の決定（都市計画道路整備方針）

カルテの結果より、整備優先順位は以下のとおりとなり、助松式内線の整備優先順位が高くなりました。なお、大津港我孫子線は、都市計画法施行令第9条第2項第1号の規定により、大阪府が府道として都市計画決定している路線であるため、本方針において参考扱いとします。

都市計画道路の整備優先順位

- ①（市決定）助松式内線（総合評価 63.2 点 / 100 点）
- ②（市決定）南海中央線（総合評価 57.9 点 / 100 点）
- ③（府決定）大津港我孫子線（総合評価 51.9 点 / 100 点）※参考

表 7-1 各路線のカルテ結果一覧

評価項目		府道 大津港我孫子線	市道 助松式内線	市道 南海中央線
評価 カルテの 配点結果	◆交通処理機能	5.8	5.2	4.8
	◆交通安全機能	5	4.4	3.9
	◆防災機能	3.3	3	3.7
	◆市街地形成機能	4.7	4	2.7
	◆環境形成機能	4.4	2.2	6.7
	◆支障物件・構造	5.6	10	6.7
	◆進捗度	7.8	4.4	7.8
小計		36.6 /70	33.2 /70	36.3 /70
費用便益 分析の結果	便益の現在価値化総額(億円)	65	37.7	40.5
	投資の現在価値化総額(億円)	111.9	33.2	49.3
	費用便益比(B/C)	0.58	1.14	0.82
	割合	0.51	1	0.72
	配点	15.3	30	21.6
小計		15.3 /30	30 /30	21.6 /30
総合評価		51.9 /100	63.2 /100	57.9 /100

市決定の都市計画道路で最も整備優先順位の高い助松式内線をさらに4分割し、その分割区間ごとにおいて費用便益分析を行い、分割した区間においても整備優先順位を設定いたしました。

費用便益分析の結果、分割区間②の整備効果が高くなりました。

助松式内線分割区間の整備優先順位

- | | |
|---------|------------|
| ① 分割区間② | (B/C 2.84) |
| ② 分割区間④ | (B/C 2.43) |
| ③ 分割区間③ | (B/C 1.39) |
| ④ 分割区間① | (B/C 0.80) |



出典: 全国都市計画 GIS ビューアー

図 7-1 助松式内線の分割区間