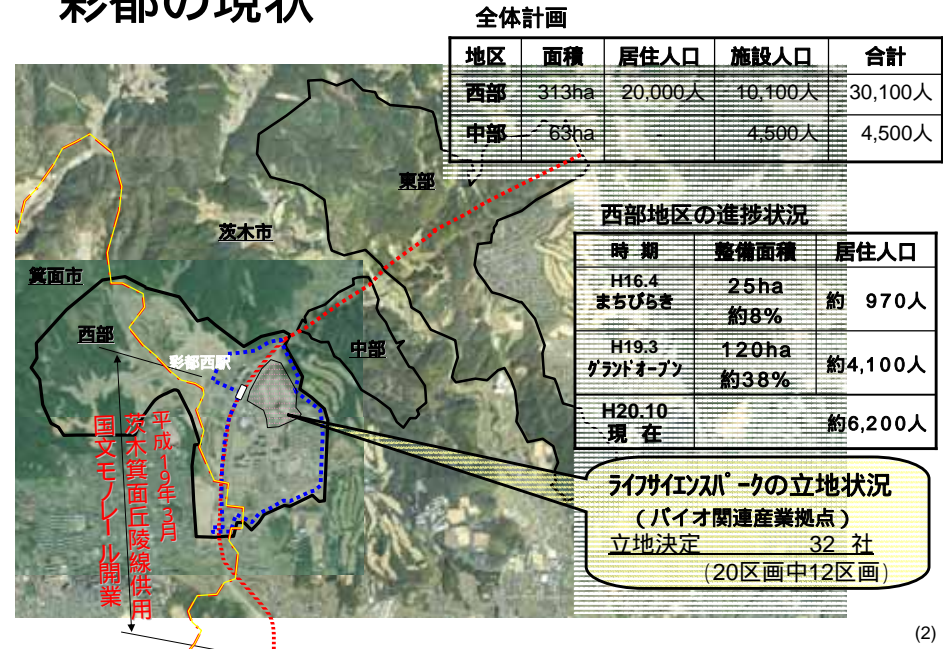


# 都市計画道路 茨木箕面丘陵線 (岩阪橋梁)

(前回の主な論点)  
・彩都の西部地区と中部地区をつなぐ本事業の便益の変化

(1)

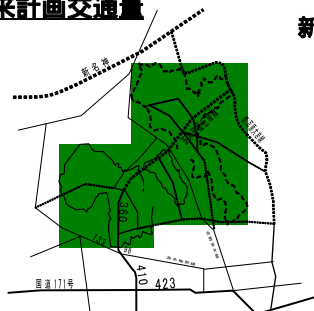
# 彩都の現状



(2)

## 定量的効果分析1

### 1. 将来計画交通量



新名神等の道路網整備完成後として予測値

彩都開発に伴う交通量増加等や、将来将来交通の円滑化のための将来ネットワーク形成を予測

将来交通量: 約29,000台 (H42年)  
4車線の整備を計画



当面は彩都中部地区に関する交通のみ  
暫定2車線の整備で対応

### 2. 定量的効果分析

上記交通量を、マニュアルに基づく走行に係る費用検討により、計画道路がある場合と無い場合との差額を便益として算出する。

$$B / C = 1.9$$

計画道路が無く、既存道路を利用する場合

既存道路は、上記交通量に対応できる道路ではなく、混雑する  
(現状の混雑度0.8 2.0程度)

(3)

## 定量的効果分析2

### 1. 将来計画交通量

中部地区開発に伴う交通量の予測

(H25まちびらき後の企業立地、操業時点)

当面は彩都中部地区に関する交通のみ  
計画施設人口 = 4,500人

中部地区は居住人口はなく、上記の人口すべてが通勤等で往復される人口である。

$$4,500人 \times 2(往復) = 9,000人$$

当面、モノレール整備もなく、交通手段はバス、自動車となることからこの9,000人に加え、立地企業の営業、貨物輸送などが、橋梁通過交通量と考えられる。

これらを台数に換算。

$$9,000人 \div 1.3人/台 = 約6,900台/日$$

台数換算係数  
大規模開発地区関連交通計画マニュアル07より



### 2. 定量的効果分析

上記交通量を、マニュアルに基づく走行に係る費用検討により、計画道路がある場合と無い場合との差額を便益として算出する。

$$B / C = 0.8$$

計画道路が無く、既存道路を利用する場合

既存道路の交通量が、交通容量に対し飽和状態に達する。

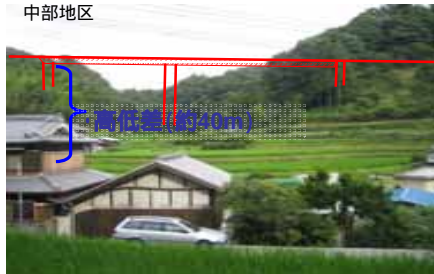
(現状の混雑度0.8 1.0程度)

(4)

(参考) 既存道路茨木摂津線の状況



中部地区



現況

- ・歩道も無い、狭隘な道路で
- ・大型車の通行は規制されている



既存道路を利用して中部地区アクセスする場合

- ・既存道路の拡幅が必要
- ・取付け道路は、接続箇所の高低差が約40mと大きいため、急勾配、急カーブの多い道路となり、延長も約500m必要となる。

(5)

## 岩阪橋梁の事業効果(定性的分析)

- ・ 中部地区へのアクセス幹線道路
- ・ 中部地区へのライフライン収容
- ・ 中部地区に予定している国際的な自然文化・学術研究の交流拠点整備を支援
- ・ 大阪を支える産業拠点の形成を支援
- ・ ライフサイエンスゾーンとしての西部地区と中部地区の連携強化
- ・ 彩都全体の企業誘致促進に寄与

(6)

## 企業誘致の前提条件

- ・ 宅地完成時期は、4～5年後。
- ・ アクセス道路として、茨木箕面丘陵線(岩阪橋梁)を供用させる。
- ・ 上下水道等のライフラインも供用させる。
- ・ モノレールは東部地区整備に合わせて整備。
- ・ 宅地販売価格帯は、概ね5～10万円/m<sup>2</sup>。
- ・ イノベーションな企業の研究から生産拠点まで、新たな受け皿。

(7)

## 中部地区・提案型市場調査結果

- ・ 立地意向のあるエンドユーザー企業  
16社(約24ha)
- ・ うち、スケジュール(操業時期)が合致し、早期契約交渉を望む商品開発型製造系企業  
5社(約13ha)

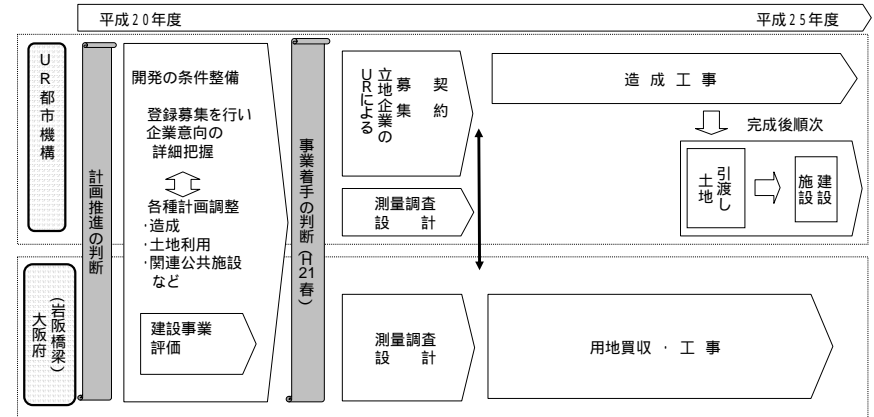
(8)

# 中部地区のゾーニング(案)



(9)

# 中部地区の事業の手順



開発の条件整備が整えば、本年春に事業着手の判断を行う。

(10)