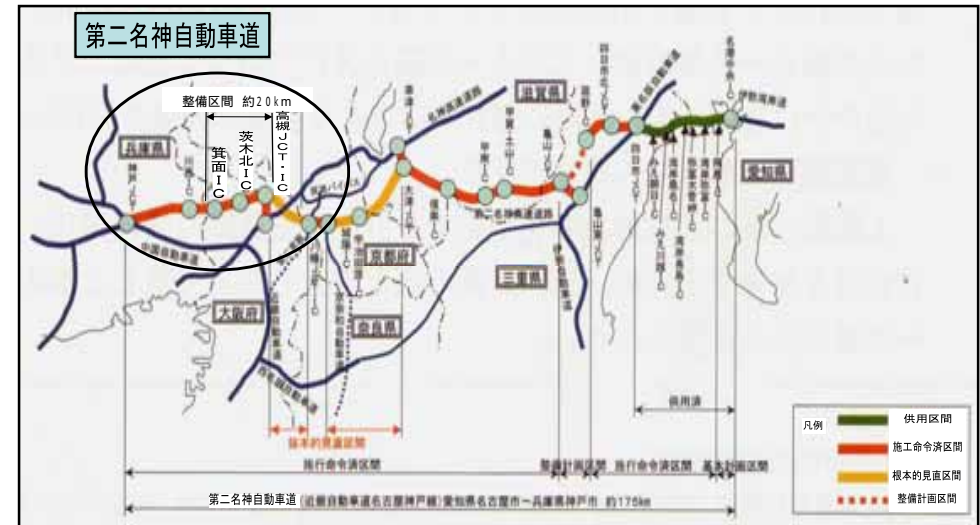


### 第二名神自動車道の事業概要

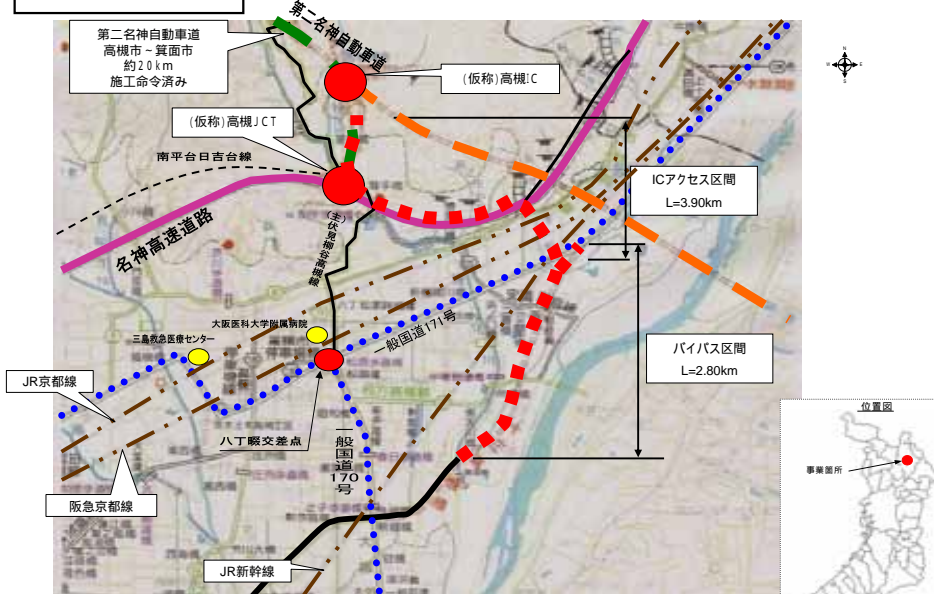


### 一般国道170号(高槻東道路)等整備事業

建設事業評価委員会

平成18年9月13日

### 位置図



### 事業目的

- 第二名神高速道路（高槻IC）へのアクセス道路整備
- 慢性的に渋滞が発生している国道171号のバイパス道路整備

## 事業内容(1)

事業延長 : L = 6.70 km (道路規格4種1級)

(仮称)高槻I.C.~高槻市井尻二丁目(インターアクセス区間)

延長 : L = 3.90 km

幅員 : W = 7.50 ~ 32.0 m

幅員 : 2車線 歩道なし

国道171号~高槻市前島

延長 : L = 2.80 km

幅員 : W = 23.0 m ~ 26.0 m

幅員 : 4車線 両側歩道

5

## 事業内容(2)

全体事業費 : 約 422 億円

用地費 : 約 88 億円

工事費 : 約 334 億円

事業採択年度 : 平成19年度

(事業着手 : 同年度)

完成予定年度 : 平成30年度

鉄道交差の事業費については、過去に他の事業において、同種工事の施工実績があることから、工事費に大きな変動は生じないものとする。

6

## 上位計画における位置づけ

大阪府交通道路マスタープラン

(平成16年3月策定)

大阪府都市基盤整備中期計画(案)改訂版

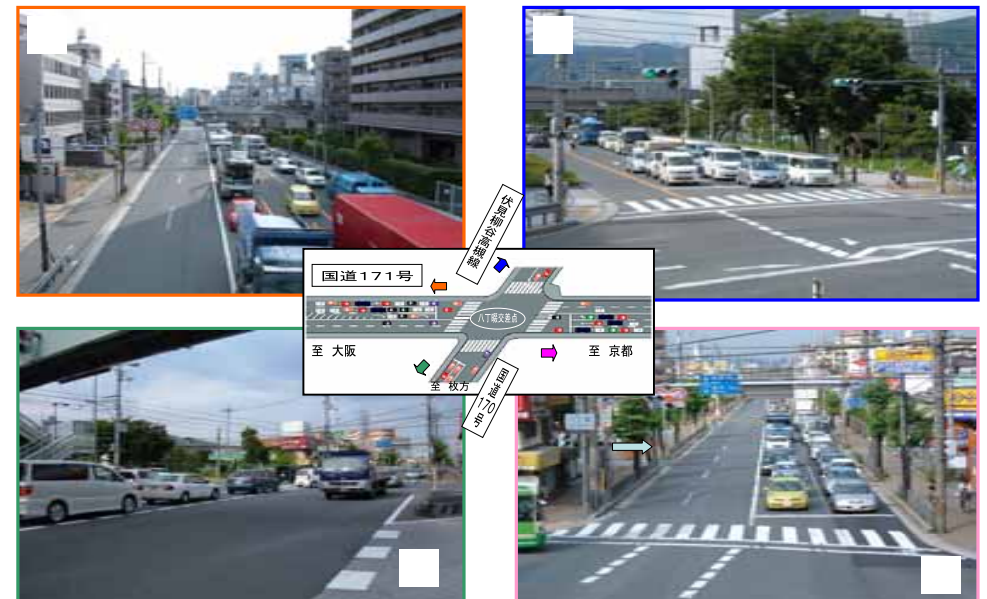
(平成17年3月策定)

平成22年度までに事業着手

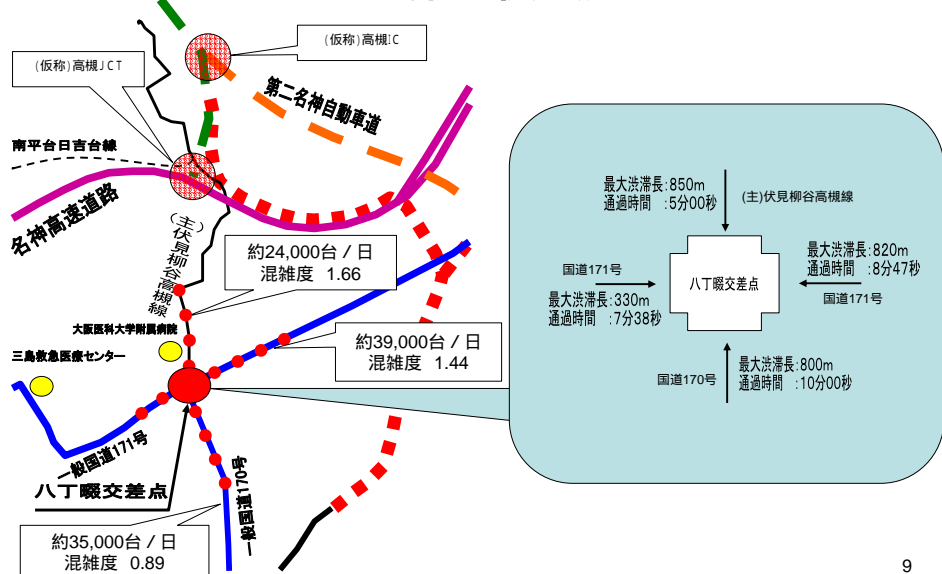
第二名神自動車道の供用開始の平成30年度までに事業完了

7

## 渋滞状況

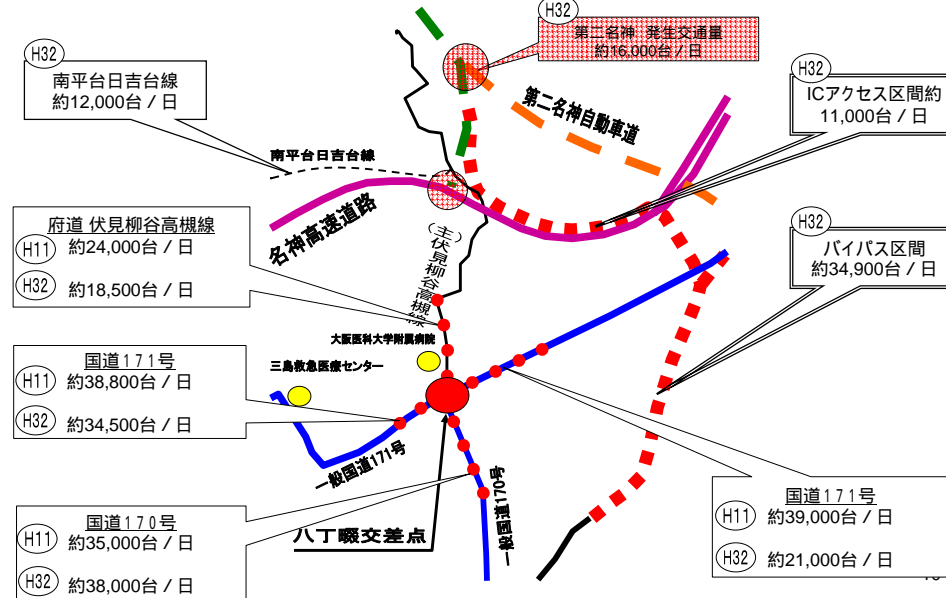


# 混雑状況

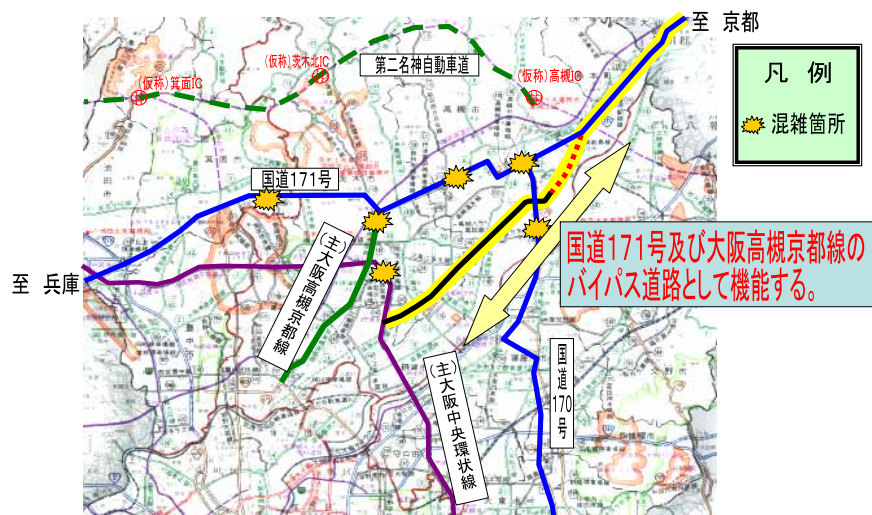


9

# 交通量予測



# 国道171号の渋滞緩和



大阪～京都間の新ルート確立により、主要幹線道路である国道171号の交通量が減少する。

11

# 事業効果の定量的分析 (費用便益分析)

(便益の内容)

- 走行時間短縮便益、走行費用減少便益、交通事故減少便益  $B = 2364.30$ 億円

(費用の内容)

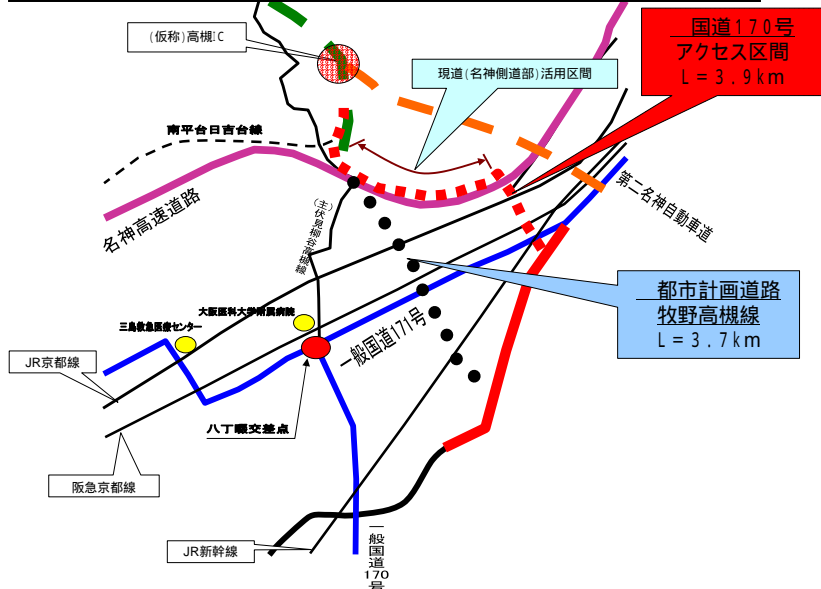
- 事業費、維持管理費  $C = 323.52$ 億円

費用便益比  $B / C = 7.31$

\*算出根拠: 費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成15年8月)

12

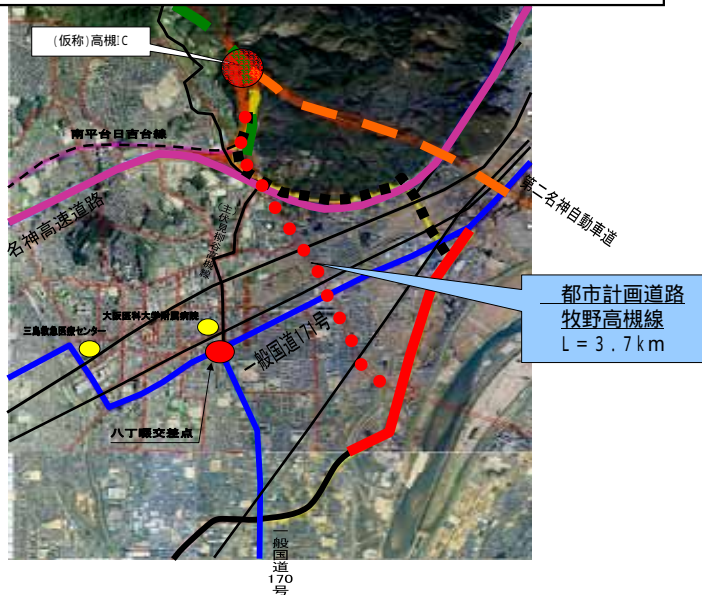
### インターチェンジアクセス道路の代替案との比較



### インターチェンジアクセス道路の代替案との比較



### インターチェンジアクセス道路の代替案との比較



## 代替案との比較表

	国道170号 (高槻東道路)	都市計画道路 牧野高槻線
ルートの 特質	<p>バイパス区間からインターチェンジまでの距離が長い。 L = 3.9 km</p> <p>名神高速道路の側道部を活用することにより事業費は安価。 (アクセス区間整備費 約229億円)</p>	<p>バイパス区間からインターチェンジまでの距離が短い。 L = 3.7 km</p> <p>密集した住宅街を通り、環境に配慮する必要があることから、トンネル構造となり事業費が大きい。 (アクセス区間整備費 約472億円)</p> <p>地元から根強い反対がある。</p>
比較結果		×

# 今後の予定

第二名神自動車道の供用開始（平成30年度）  
までに整備を行う。

国道170号(高槻東道路)工程表

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
測量・委託	■											
用地買収		■	■	■	■							
工事				■	■	■	■	■	■	■	■	■