

令和4年度 再々評価点検表（内部評価）

1 事業概要

事業名	一般国道 170号 西石切立体交差整備事業	
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	東大阪市西石切町～弥生町	
再々評価理由	再々評価後5年間が経過した時点で継続中（休止）	
事業目的	本路線は、高槻市を起点とし、泉佐野市を終点とする広域幹線道路である。本事業により、国道308号との交差点を立体交差化（アンダーパス形式）し、国道170号の慢性的な交通渋滞の緩和を図ることを目的とする。	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：約0.8km</p> <p>道路幅員：34.0m</p> <p>車線：4車線〔3.25m×4〕※アンダーパス部</p> <p>立体交差部4車線、側道2車</p> <p>歩道：両側〔3.0m×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179.6億円（約160.0億円）〔国：98.8億円、府：80.8億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約7.0億円（約7.0億円）</p> <p>用地費 約44.0億円（約44.0億円）</p> <p>工事費 約128.6億円（約109.0億円）</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <p>・道路改良工 約19.0億円(18.0億円)</p> <p>・アンダーパス工 約109.6億円(91.0億円)</p>
事業費の変更理由	—	
維持管理費	約99万円／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 H10	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	<p>・多数の物流拠点が立地する地域性や、平成9年4月に第二阪奈有料道路が供用され、大阪府内だけでなく奈良県からのアクセスも増加。また、近鉄奈良線連続立体交差事業に伴う府道八尾枚方線の跨線橋撤去工事の規制による迂回交通から、本線交差点の交通量増加が懸念される。</p>	<p>【交通事故発生状況】 H24～H28（5カ年） ：201件 （うち死亡事故1件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H22 道路交通センサス R170号：45,002台/24H R308号：40,026台/24H</p> <p>【大型車混入率】 H22 道路交通センサス R170号：17.4% R308号：21.5%</p>	<p>【交通事故発生状況】 H29～R3（5カ年） ：163件 （うち死亡事故1件）</p> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情報調査 R170号：40,368台/24H R308号：35,376台/24H</p> <p>【大型車混入率】 H27 全国道路・街路交通情報調査 R170号：18.6% R308号：19.9%</p>	<p>—</p> <p>・大きな変動なし</p>
地元の 協力体制等	—			
	計画時点 H10	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>・計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず算出していない</p> <p>【受益者】</p> <p>・道路利用者</p> <p>・地域住民</p>	<p>【効果項目】</p> <p>・走行時間短縮 176.6億円</p> <p>・走行経費減少 4.3億円</p> <p>・交通事故減少 3.6億円</p> <p>【分析結果】</p> <p>・B/C=1.11</p> <p>B=184.5億円</p> <p>C=166.6億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>・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</p> <p>・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</p> <p>【受益者】</p> <p>・道路利用者</p> <p>・地域住民</p>	<p>【効果項目】</p> <p>・走行時間短縮 253.3億円</p> <p>・走行経費減少 12.2億円</p> <p>・交通事故減少 2.0億円</p> <p>【分析結果】</p> <p>・B/C=1.21</p> <p>B=267.5億円</p> <p>C=221.0億円</p> <p>【算出方法】</p> <p>・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</p> <p>・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</p> <p>【受益者】</p> <p>・道路利用者</p> <p>・地域住民</p>	<p>・基準年と供用開始年度の変更による。</p> <p>※供用開始年度は休止前の年度に休止期間を加えた年度を仮定。</p> <p>・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)</p>

事業効果の定性的分析 (安全・安心、活力、快適性等の有効性)	【安全・安心】 ・車両の走行性の向上により、安全性が確保される。
	【活 力】 ・地域間交流連携の強化及び物流効率化が図られる。
	【快適性】 ・交通混雑解消による道路利用者の運転効率が向上される ・車両の走行性の向上による快適性が向上される。
	【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民

	事前評価時点 H10	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 10 年度 ② 平成 10 年度 ③ 平成 17 年度	① 平成 10 年度 ② 平成 10 年度 ③ 未 定	① 平成 10 年度 ② 平成 10 年度 ③ 未 定	財政再建プログラム(案)による公共事業費削減のため、平成 20 年度以降一時休止となった。現中期計画でも休止の位置付けとなっており、完成予定時期は未定。
<進捗状況>	—	・全体 39% (63 億円/160 億円) ・調査費等 100% (7 億円/7 億円) ・用地 98% (43 億円/44 億円) ・工事 12% (13 億円/109 億円)	・全体 35% (63 億円/179.6 億円) ・調査費等 100% (7 億円/7 億円) ・用地 98% (43 億円/44 億円) ・工事 10% (13 億円/128.6 億円)	
事業の必要性等に関する視点	・本事業は、国道 170 号の慢性的な交通渋滞の緩和を目的とした国道 308 号との交差点の立体交差化事業（アンダーパス形式）であるが、平成 22 年 5 月の暫定平面交差での供用開始後、一定の渋滞緩和が図られているため、多額の事業費を必要とする立体交差事業には精査が必要。 ・9 割以上の用地買収が完了していることと、未だに主要渋滞箇所であることから何らかの対策が必要な状況であるため、並行する事業中の都市計画道路大阪瓢箪山線が完了後に、交通分散が図られるかを見極める必要がある。			

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	・都市計画道路大阪瓢箪山線整備事業が完了した後に周辺の交通状況を検証し、立体交差事業実施の判断について見極める必要がある。
--------------	---

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	・H22 年の交差点改良工事にて、交差点需要率が 1.25(H9.3)から 0.92(H22.10)に減少し、一定の効果が得られている状況。今後将来交通量が減少することでさらなる渋滞緩和が期待できることから、多額の事業費を必要とする、立体交差事業には精査が必要。 ・9 割以上の用地買収が完了していることと、未だに主要渋滞箇所であることから何らかの対策が必要な状況ではあるが、平面改良は実施済みであるため、代替案の検討は難しい。 ・そのため、並行する事業中の都市計画道路大阪瓢箪山線が完了後に、交通分散が図られるかを見極める必要がある。
---------------------	--

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、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	【上位計画等】 ・大阪府都市整備中期計画（R3.3 改訂） 【関連事業】 ・都市計画道路大阪瓢箪山線整備事業(恩智川～国道 170 号(大阪外環状線))
その他特記事項	—

6 評価結果

評価結果	<p>○事業休止の継続</p> <p><判断の理由></p> <p>平成 22 年 5 月の暫定平面交差での供用開始後、一定の渋滞緩和が図られている状況。今後将来交通量が減少することで、さらなる渋滞緩和が期待できることから多額の事業費を必要とする、立体交差事業には精査が必要。</p> <ul style="list-style-type: none">・9割以上の用地買収が完了していることと、未だに主要渋滞箇所であることから何らかの対策が必要な状況ではあるが、平面改良は実施済みであるため、代替案の検討は難しい。・そのため、並行する事業中の都市計画道路大阪瓢箪山線が完了後に、交通分散が図られるかを見極めてから、事業実施の判断が必要である。 <p>以上の理由から、事業休止を継続する。</p>
------	---

令和4年度 再々評価(一般国道170号西石切立体交差整備事業)

