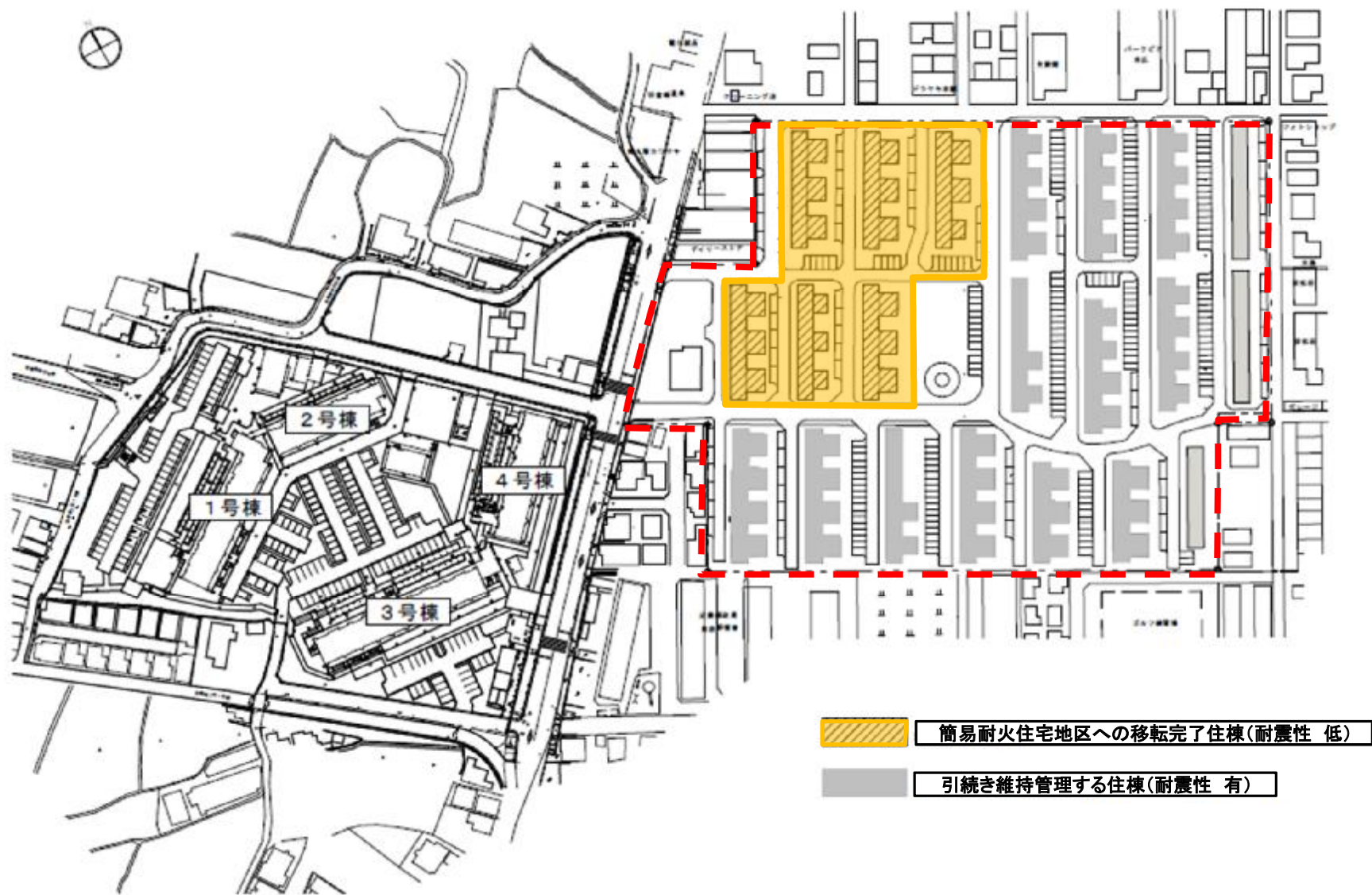


## 追加説明資料

①泉佐野東羽倉崎住宅 .....	P 1
②道路事業の費用便益比 .....	P 3
③大阪外環状線連続立体交差事業 .....	P 7
④大阪和泉泉南線 .....	P 11
⑤道路事業の都市基盤整備中期計画の位置付け.....	P 20
⑥道路事業の整備目的と事業効果 .....	P 24

# 泉佐野東羽倉崎住宅(中層耐火)



# 泉佐野東羽倉崎住宅(中層耐火)

**【撤去戸数】** 6棟 144戸

**【撤去に係る事業費】** 約1.1億円

(内訳)

調査費	約466万円	
	撤去実施設計費	約231万円
	撤去工事監理費	約235万円
工事費	約1.03億円	

# 道路事業の費用便益比について(1)

## ◆道路事業の費用便益比(B/C)について

- ・[費用]:事業に要する建設費、維持管理費
- ・[便益]:事業効果を定量的に把握でき、お金の換算できるもの

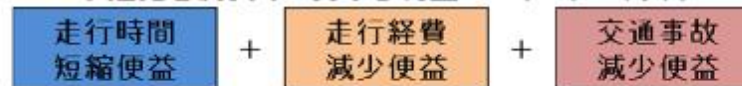
※道路事業は以下の3便益

「自動車の走行時間の短縮」、「走行経費(ガソリン代など)の減少」、「交通事故の減少」

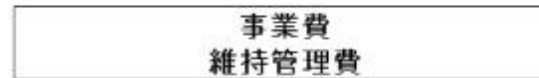
★費用便益比とは[便益]を[費用]で割ったもので大きい値ほど事業効率が高い。

《費用便益算出イメージ》

◆道路を使う人が受ける利益=B(ベネフィット)

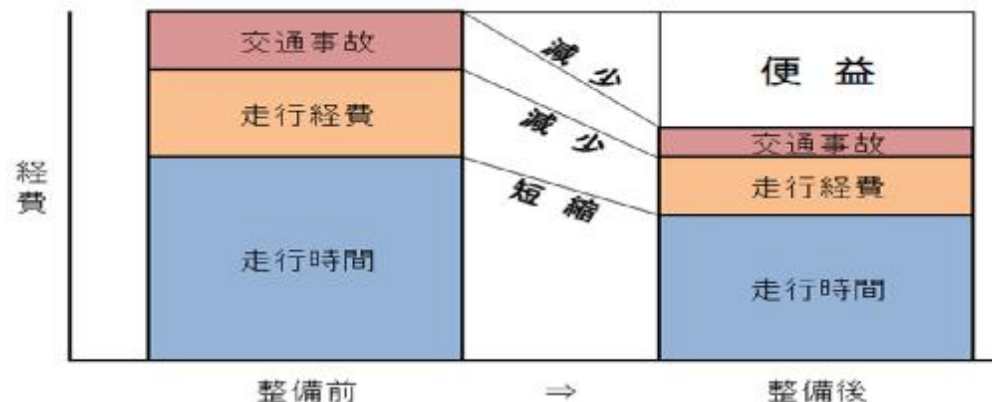


費用便益比(B/C) =



◆整備に要した費用=C(コスト)

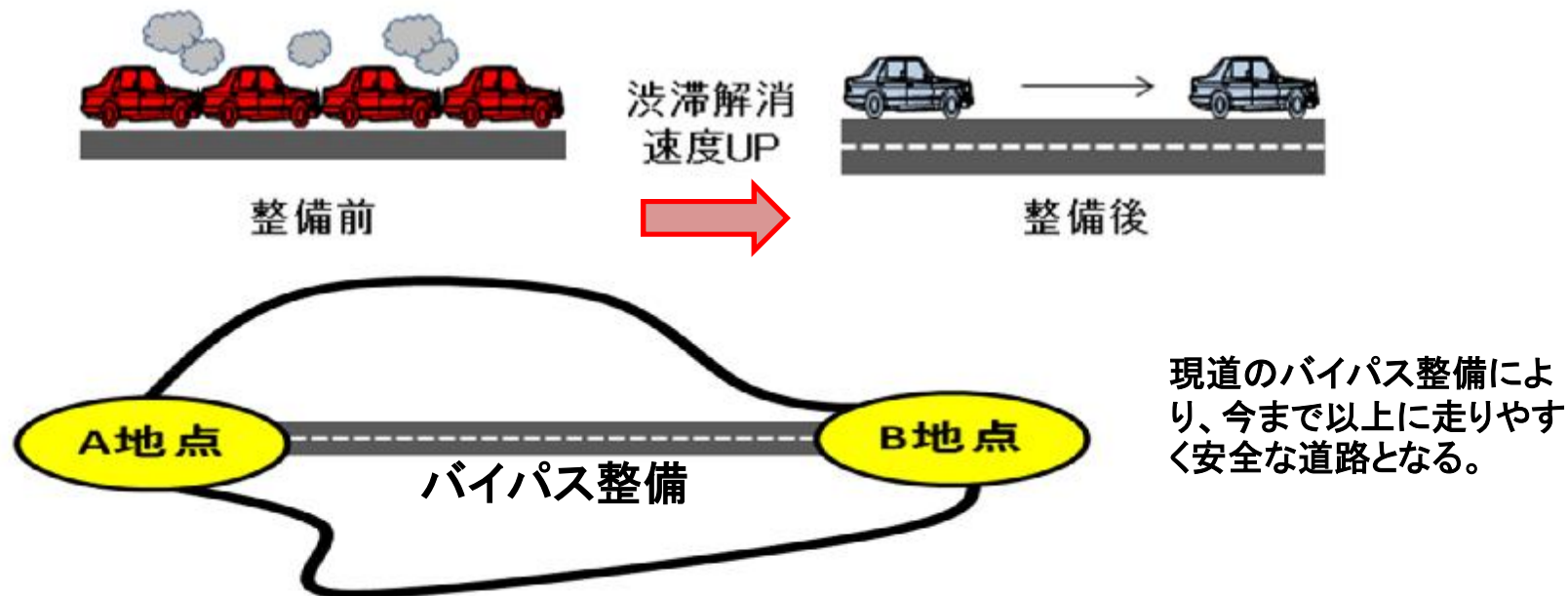
《便益短縮、減少イメージ》



# 道路事業の費用便益比について(2)

## ◆走行時間短縮便益とは？

道路事業により、自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮することで、道路利用者がどの程度得をするか、お金の換算したもの。



※バイパス整備等により、走行しやすいルートが確保。

⇒ 道路利用者がバイパスルートを選択。⇒ 移動時間が短縮され利益が生じる。

例) 整備前と比べ、

- ・宅配業者など、より多くの荷物が配達できる。
- ・営業車が早く目的地に着くため、より多くの得意先を回ることが可能。など

《参考》 便益の算出方法 ⇒ 整備前・後の差により算出

1日当たりの交通量(台) × 移動時間(分) × 時間価値原単位(円/分・台) × 365日

# 道路事業の費用便益比について(3)

## ◆走行経費減少便益とは？

道路事業により、自動車がスムーズに走行でき、自動車の燃費が向上するなど、走行にかかる経費(ガソリン代など)が節約されることにより、道路利用者がどの程度得をするか、お金の換算したもの。

※走行にかかる経費⇒燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費などの項目について算定。

## ◆交通事故減少便益とは？

道路事業により、周辺交通量が減少することなどから、交通事故による社会的損失がどの程度減少するか、お金の換算したもの。



※運転者、同乗者、歩行者などに関する人的損害額、交通事故により損害を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。

# 道路事業の費用便益比について(4)

番号	路線名	主な事業内容	B/C	B	C	算出マニュアル
6	春木岸和田線 〔岸和田市〕	バイパス	2.7	124億円	46億円	国土交通省「費用便益マニュアル(平成20年11月)」
7	岸和田港塔原線 〔岸和田市〕	立体交差 (JR高架)	2.8	628億円	220億円	国土交通省「費用便益マニュアルー連続立体交差事業編ー (平成20年11月)」
8	本堂高井田線 (青谷バイパス) 〔柏原市〕	バイパス	0.1	2億円	14億円	国土交通省「費用便益マニュアル(平成20年11月)」
9	安満前島線 〔高槻市〕	現道拡幅	—	—	—	便益の算出手法が確立されていない ※仮に、道路事業のマニュアルを適用したとしても、整備前後の時間、距離がほとんど変化がないため、適正に便益を算出することは困難
10	大阪和泉泉南線 (都市計画道路大阪岸和田南海線) 〔熊取町〕	バイパス	2.2	65億円	29億円	国土交通省「費用便益マニュアル(平成20年11月)」
11	豊能池田線(伏尾バイパス) 〔池田市〕	バイパス	1.3	81億円	63億円	国土交通省「費用便益マニュアル(平成20年11月)」
12	美原太子線(粟ヶ池工区) 〔富田林市〕	バイパス	1.1	51億円	48億円	国土交通省「費用便益マニュアル(平成20年11月)」
13	余野茨木線(1工区) 〔茨木市〕	現道拡幅	—	—	—	便益の算出手法が確立されていない ※仮に、道路事業のマニュアルを適用したとしても、整備前後の時間、距離がほとんど変化がないため、適正に便益を算出することは困難
14	国道170号 (西石切立体交差事業) 〔東大阪市〕	立体交差 (アンダーパス)	1.1	166億円	147億円	国土交通省「費用便益マニュアル(平成20年11月)」
15	豊能池田線 (都市計画道路止々呂美吉川線) 〔箕面市〕	バイパス	2.1	224億円	106億円	国土交通省「費用便益マニュアル(平成20年11月)」

※現道拡幅、歩道設置等の交通安全事業についても費用便益の手法が確立されていない。(⇒本委員会での交通安全事業:大阪和泉泉南線〔泉佐野市〕)



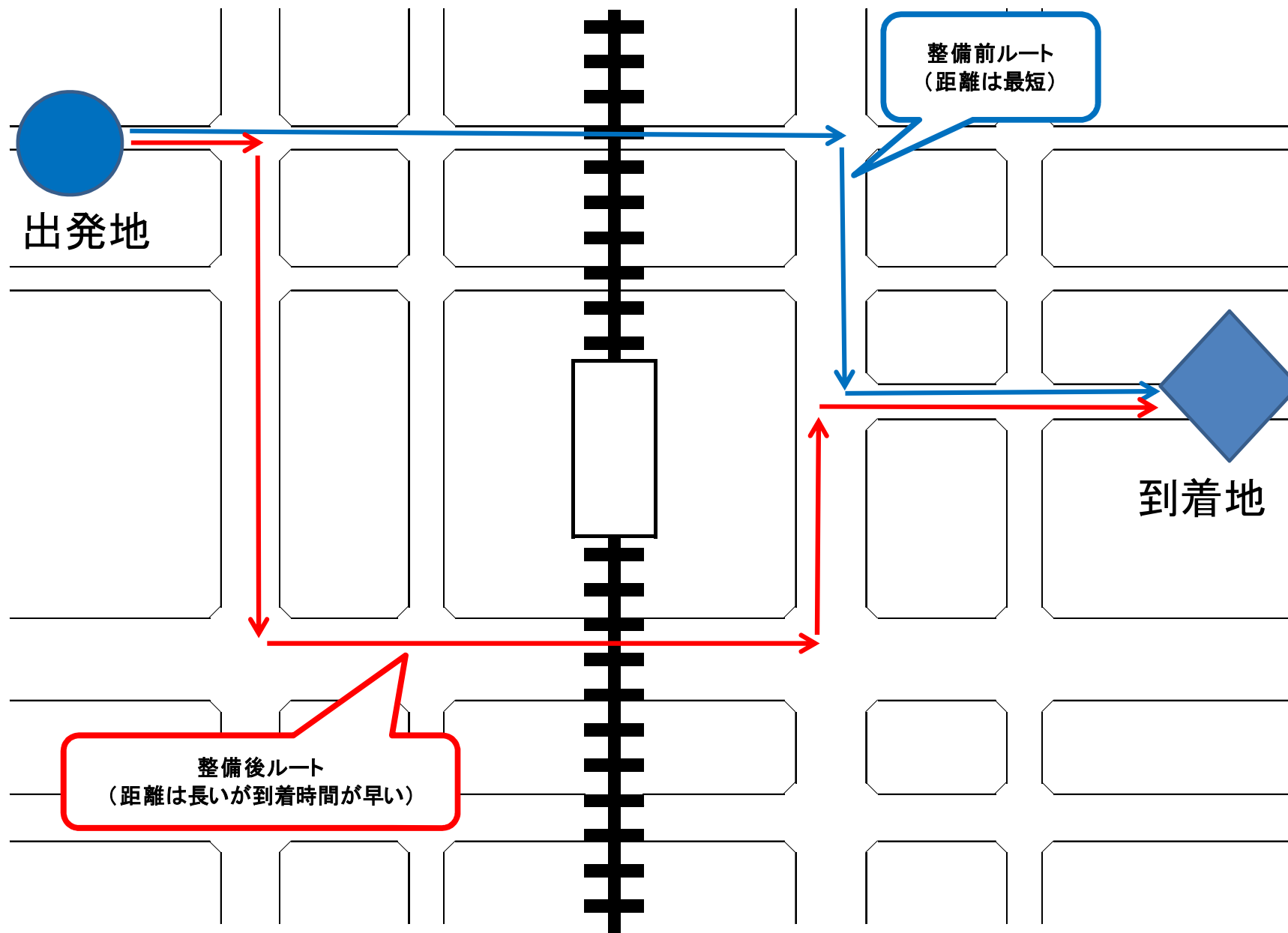


# マイナス便益の要因について

## ■大阪外環状線(東大阪市)連続立体交差事業の便益

項目	算出結果
①移動時間短縮便益	踏切除却により、走行速度が向上し移動時間が短縮 ⇒452.5億円の便益が発生
②走行経費減少便益	踏切除却により、走行速度が向上することにより、距離は長くても早く到達するルートに迂回する交通が発生し、走行経費(燃料費等)が増大 ⇒マイナス4.7億円の便益が発生
③交通事故減少便益	1. 過去5年間に踏切事故が無い ⇒踏切事故減少便益はゼロ  2. 踏切除却により、走行速度が向上することにより、距離は長くても早く到達するルートに迂回する交通が発生し、走行距離が長くなる車両が増加、また、通過する交差点数が増加 ⇒交通事故減少便益はマイナス3.0億円

# 整備前後のルート比較(イメージ)



# 連続立体交差事業の大阪府都市基盤整備 中期計画(案)の位置付けについて

大阪府都市整備中期計画(案)に示すアクションプログラムでは、  
『都市の成長を支えるインフラの強化』として、慢性的な交通渋滞の解消を  
図ることとしており、具体的な事業として、「連続立体交差事業」が位置づけら  
れている。

個別の箇所については、下記のとおり。

※近鉄奈良線、大阪外環状線、南海本線・高師浜線、南海本線、京阪本線の  
5箇所については事業中であり、整備を重点的に進め、効果の早期発現を  
図ることとしている。

阪急京都線については、周辺のまちづくりなどにより効果発現が期待でき  
る箇所として、地元市、鉄道事業者との協議熟度に応じ、新たに事業着手  
を行う予定。

【連続立体交差事業】

○連続立体交差事業

- ・近鉄奈良線（東大阪市）
- ・大阪外環状線（東大阪市）
- ・南海本線・高師浜線（高石市）
- ・南海本線（泉大津市）
- ・京阪本線（寝屋川市・枚方市）
- ・阪急京都線（摂津市駅周辺）



近鉄奈良線（東大阪市）H23年2月現在



南海本線（泉大津市）H23年2月現在

# 大阪和泉泉南線の大阪府都市基盤整備中期計画(案)の位置付けについて

## 【中期計画における交通安全事業の考え方】

交通安全事業



・交通状況や沿道の土地利用の変化により、必要性や優先度に常に変更が生じる性質の事業

・現在の管理道路すべてを対象とした評価は困難

中期計画上、計画期間内に整備する路線・箇所を明確に固定化することは非現実的であるため、以下の考え方により整備方針を決定する

## 整備方針

### 【歩道整備事業について】

- まずは現在事業中の箇所を優先整備
- 新規の事業着手にあたっては、中期計画の重点化方針に基づき、交通量や交通事故、通学路やバリアフリーの特定道路の指定状況や、地元の事業、用地買収等に対する理解、協力状況といったことを総合的に勘案し、事業の必要性や優先度について検討のうえ決定

### 【交差点改良事業について】

- 歩道整備と同様、まずは現在事業中の箇所を優先的に整備
- 新規の事業着手にあたっては、交通事故や渋滞の発生状況、地域状況等を総合的に勘案し、事業の必要性や優先度について検討のうえ決定



本事業は、交差点改良事業の考え方のうち、下線部に該当することから、優先的に整備する箇所として位置付け

# (主)大阪和泉泉南線 山出交差点改良

## ■事業目的

- 交通渋滞解消
  - ・右折レーンの設置
- 交通安全の確保
  - ・右折レーンの設置、歩道拡幅

## 【現状】

○交通量	H11	H22
・自動車交通量	11,458台	⇒ 10,796台/12h
・自転車交通量	261台	⇒ 369台/日
・歩行者交通量	615人	⇒ 606人/日

右折レーンがないため、右折車の滞留により慢性的な渋滞が発生

- ・直近5カ年における交通事故は、25件発生。  
うち、右折・追突関連事故は約6割を占めている。  
(渋滞が起因と想定)

## 【整備方針】

○特に渋滞の著しい交差点の南側(北行車線)に右折レーンを設置

交通流の改善を図ることによる交通事故の削減

○狭小な歩道の拡幅

歩行者等の安全性の向上

※過年度に廃止した都市計画線に合わせて西側へ拡幅

# (主)大阪和泉泉南線 山出交差点改良

## 交通安全事業箇所における事故状況について

■ (主) 大阪和泉泉南線 山出交差点 (泉佐野市上瓦屋～中庄町)

○事業箇所付近で発生した主な事故 (H19～23/5カ年)

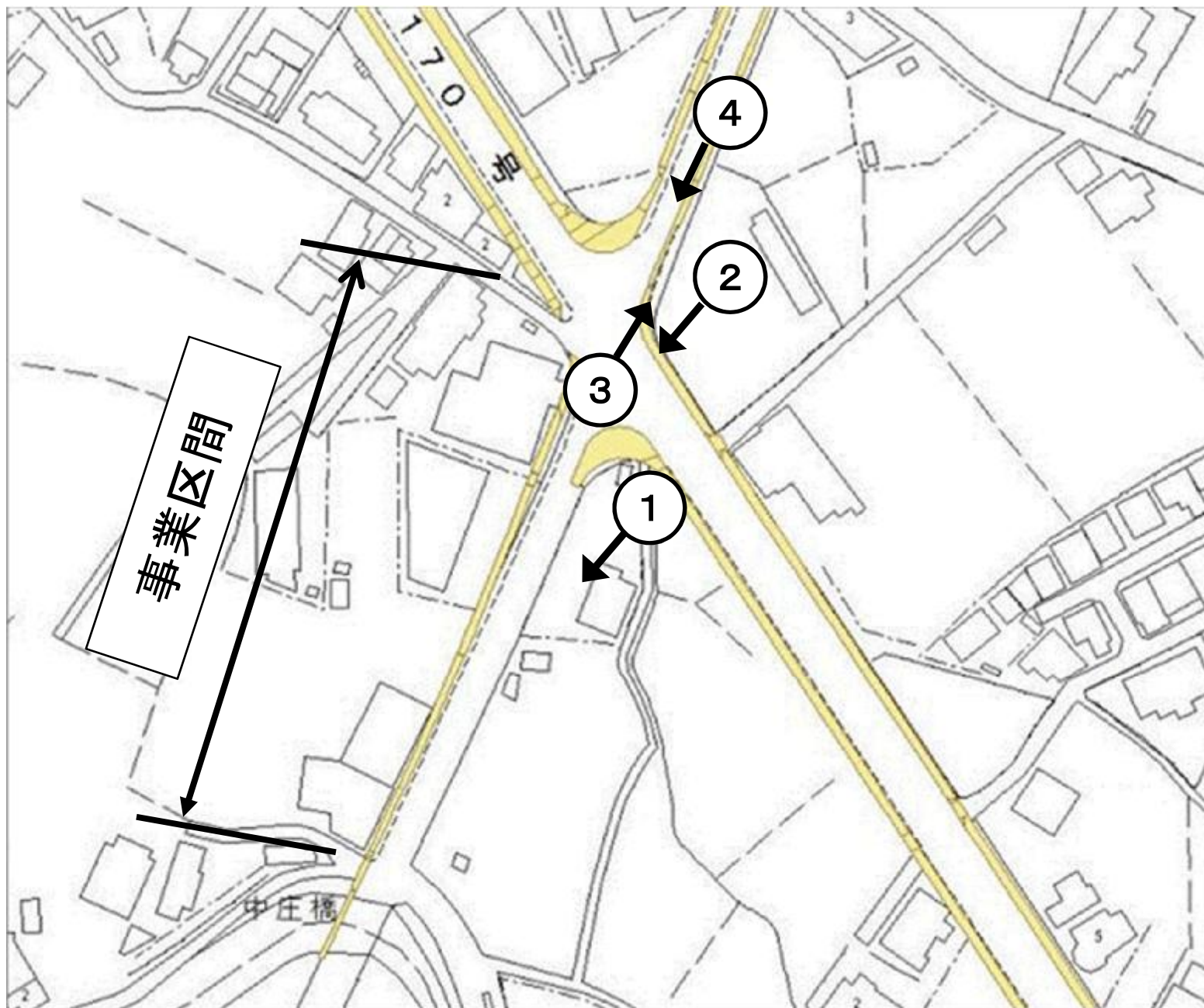
事故内容	昼夜	道路形状	事故類型	当事者種別	
				当事者1	当事者2
軽傷	夜	単路	他の追突	乗用軽自動車	乗用軽自動車
軽傷	夜	単路	他の追突	乗用普通車	乗用軽自動車
軽傷	夜	交差点	右折直進	乗用軽自動車	原付自転車
重傷	昼	交差点	他の右折時	乗用普通車	駆動補助付自転車
軽傷	昼	単路	他の追突	乗用普通車	乗用普通車
軽傷	昼	交差点	他の追突	乗用普通車	乗用軽自動車
軽傷	昼	単路	他の追突	乗用普通車	乗用軽自動車
軽傷	昼	交差点	他の追突	貨物軽自動車	乗用普通車
軽傷	昼	単路	他の追突	乗用普通車	乗用軽自動車
軽傷	夜	交差点	右折直進	乗用普通車	原付自転車
軽傷	昼	単路	右折直進	乗用普通車	原付自転車
軽傷	昼	単路	他の追突	貨物普通車	乗用軽自動車
軽傷	昼	交差点	右折直進	自二251以上	自転車
軽傷	夜	単路	右折直進	乗用普通車	原付自転車

※25件/5カ年のうち、以下のいずれかに該当する事故を抽出 (カッコ内は、件数、割合)

①右折事故 (6件、24%)

②追突事故 (8件、32%)

# 現場状況



# 現場状況

## 交差点⇒南

- ・一見するとスペースはあるが、飲食店の大型車駐車場として使用している



- ・東側に拡幅すると、北からの直進導線が悪くなり、事故リスクが増加  
(北からの直進と右折レーンが一直線上)





# 現場状況

## 交差点⇒北

- ・北東角にガソリンスタンドがあり、改良困難



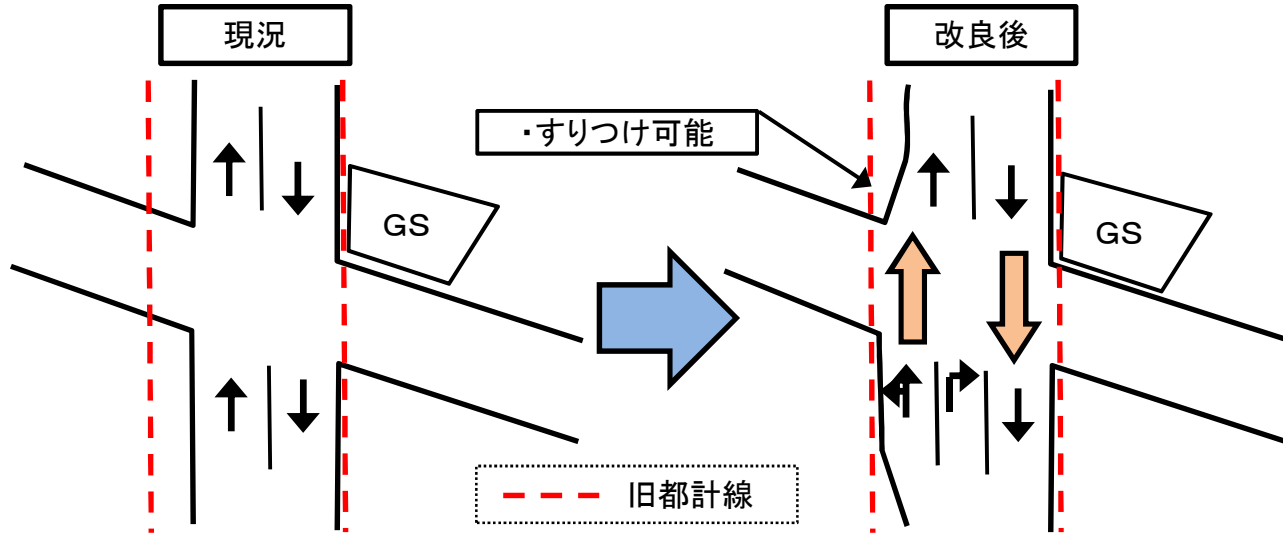
## 北⇒交差点

- ・北西角に広めの歩行者溜りあり

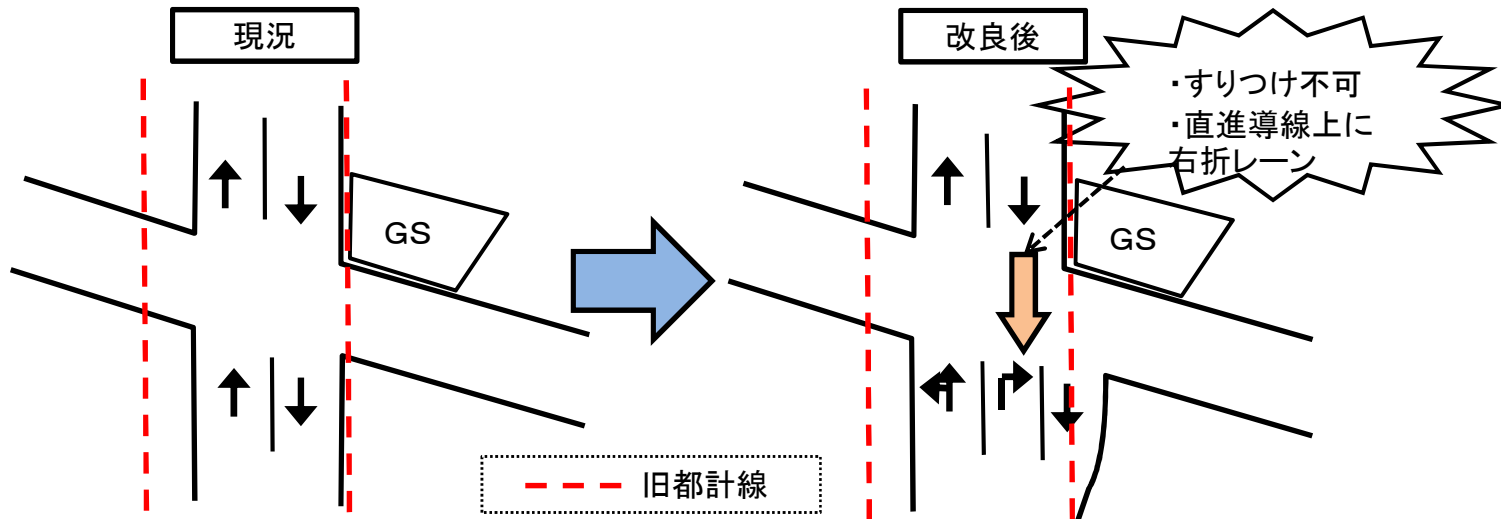


# 改良イメージ

西側へ拡幅する場合(現計画)



東側へ拡幅する場合

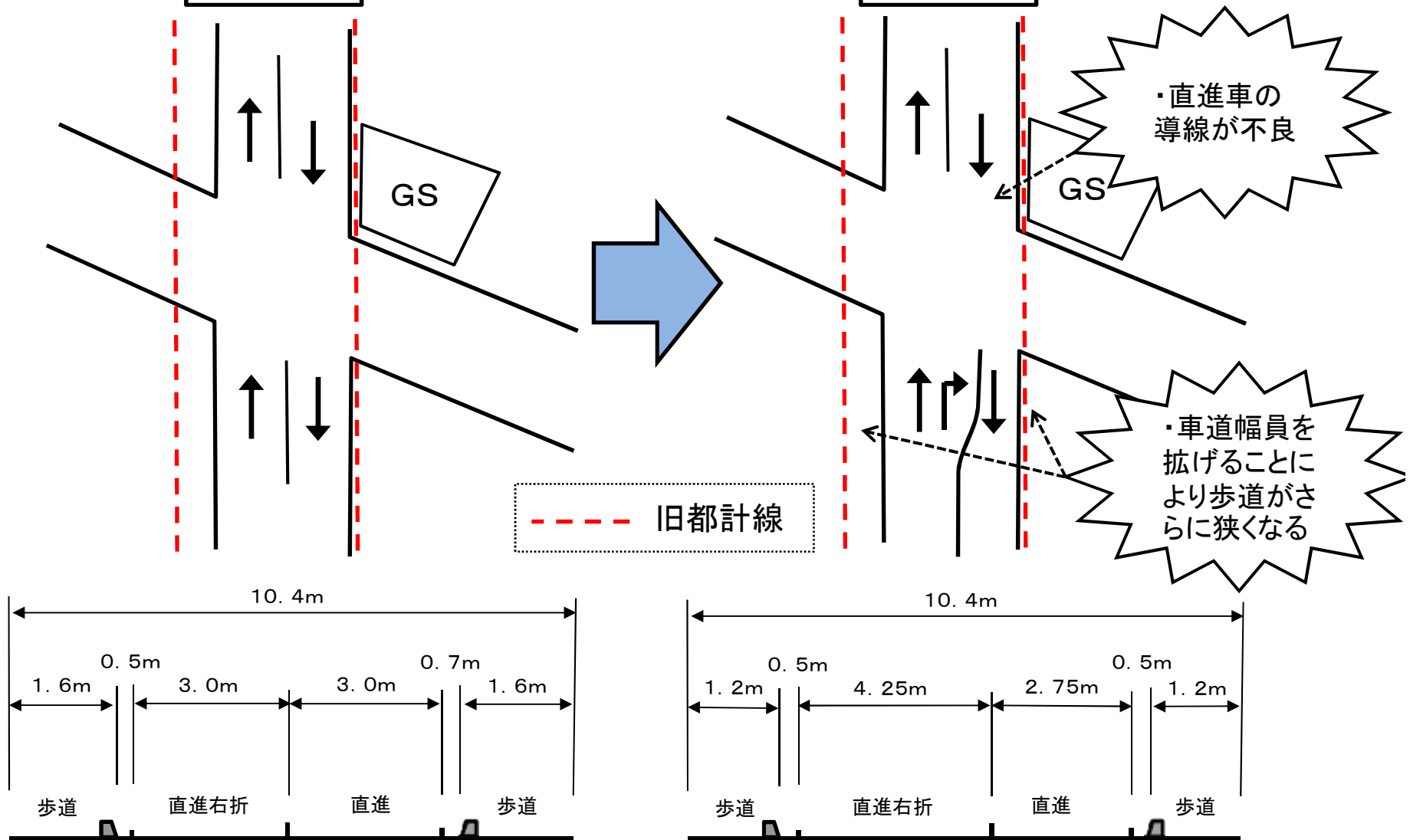


# 改良イメージ

複合レーンを設置する場合

現況

改良後



# 代替案の可能性と今後の整備方針について

## ■代替案について

### 【代替案の検討】

- 現道の幅員構成の見直しによる複合レーン(右折・直進混在)設置
  - ・複合レーン設置には、東側歩道の活用(歩道幅員の縮小)が必要。
  - ・しかし、現道総幅員は $W=10.4\text{m}$ しかなく、また既設歩道も $W=1.6\text{m}$ と狭小。

⇒本案については、過年度に交通管理者と協議済

- ・狭小な歩道幅員をさらに縮小
- ・南行の直進車導線が直線ではなくなる



事故リスクが増加するため、  
対策としては問題ありとの回答

### 【結論】

★本現場条件においては、代替案の余地はない。

## ■今後の整備方針について

### 【当面の対応】

- ・現計画により、引き続き、要となる南西角地の地権者と粘り強く交渉を継続。

### 【方針転換について】

- ・現状のまま一定期間が経過した場合、方針転換を検討

⇒他の事業を先行

周辺環境の大幅な変化や、買取り申し出があった場合には対応

# 1. 財政再建プログラム(案)抜粋(H20.6策定)

○建設事業⇒原則2割削減

○道路整備は2本柱で事業を推進

1. 大阪の再生・活力ある大阪を実現するための道路整備

骨太

2. 快適・安心・安全な暮らしを実現するための道路整備

府民密着

財政再建プログラムによる事業費カットにより、道路整備すべて行うことは困難

## 重点化イメージ

骨太

- 大阪の骨格を形成する道路整備
- 開かずの踏切対策など渋滞対策

第二京阪・大和川線関連

優先整備

ペースダウン

最優先

着実に整備

府民密着

- 地域課題解決の道路整備  
〔狭隘区間の解消など〕

早期概成可能

残事業費が大  
用地買収難航  
など長期を要するもの

一時休止

## 2. 大阪府都市整備中期計画(案)抜粋(策定H24. 3)

### ○建設事業の重点化方針

◇即効性、実現性を重視『さらなる選択と集中』

“物流の効率化”や“広域連携の強化”、“安全・安心の確保”、“早期に効果発現が可能である”などの観点から、選択と集中により重点化

### ○今後の道路投資の基本的考え方

(1) 第1ステージ 大規模継続事業にメド (H23~H32)

「国際競争力を高めるための物流・産業活動を支える都市の戦略インフラが概成」

・大和川線、新名神アクセス、府県間道路、連立事業など

(2) 第2ステージ 成長の定着と安全・安心の充実 (H33~H42)

「戦略インフラの効果を府域に定着させる」

・広域幹線道路ネットワークの更なる整備推進、連立事業など

(3) 第3ステージ 大量更新時代への移行 (H43~)

「府民に密着した道路の質の向上と大規模更新事業をスタート」

・現道拡幅事業などネットワークの総仕上げ、戦略的維持管理に加え、幹線道路の橋梁架け替え  
⇒大量更新時代に向け投資をシフト

### 3. 大阪府都市整備中期計画(案)抜粋(策定H24. 3)

《当面10カ年における道路・街路事業の休止路線再開の考え方》

【対象路線】H20財政再建プログラム(案)の影響により一時休止した路線

#### ①整備必要性の増大

- 例)・大規模関連事業の事業化  
・周辺交通状況の変化による、流入交通量増加  
・買取申出対応等による沿道状況の変化

#### ②事業費の縮減

- 例)・区間や幅員の見直しによる全体事業費の減  
・局所改良による代替

①②の条件ともに満たす

Yes

早期効果発現が可能な(コストが比較的少ない)  
もので、地元合意が得られる

Yes

再 開

No

No

休止継続

## 4. 対象路線の財プロ、中期計画の方針

番号	路線名	主な事業内容	財プロ(H20.6策定) の位置付け	中期計画(H24.3策定) の位置付け	再開・休止の理由	対応方針(原案)
6	春木岸和田線 〔岸和田市〕	バイパス	継続 (着実に実施)	継続	—	事業継続
7	岸和田港塔原線 〔岸和田市〕	立体交差 (JR高架)	継続 (ペースダウン)	継続	—	事業継続
8	本堂高井田線 (青谷バイパス) 〔柏原市〕	バイパス	休止	休止	・現時点未着手。 ・早期効果の目処が立っていない。	休止
9	安満前島線 〔高槻市〕	現道拡幅	休止	再開	①新名神アクセスとなる十三高槻線の工事用道路。 ②事業区間縮小によりコスト縮減。	事業継続
10	大阪和泉泉南線 (都市計画道路大阪岸和田南海線) 〔熊取町〕	バイパス	休止	再開	①バイパス区間が供用。 ②片側歩道整備によりコスト縮減。	事業継続
11	豊能池田線 (伏尾バイパス) 〔池田市〕	バイパス	休止	休止	・残事業費が大きいこと。 ・箕面森町、新名神高速道路の整備状況を踏まえ再度計画見直しの必要あり。	休止
12	美原太子線 (粟ヶ池工区) 〔富田林市〕	バイパス	平面道路 継続 鉄道高架 休止	平面道路 継続 鉄道高架 休止	—	事業継続 (一部休止)
13	余野茨木線(1工区) 〔茨木市〕	現道拡幅	休止	再開	①彩都中部地区開発の進展。 ②片側歩道整備によりコスト縮減。	事業継続
14	国道170号 (西石切立体交差事業) 〔東大阪市〕	立体交差 (アンダーパス)	休止	休止	・大阪瓢箪山線整備の状況を踏まえ再度計画見直しの必要あり。	休止
15	豊能池田線 (都市計画道路止々呂美吉川線) 〔箕面市〕	バイパス	箕面森町区間 休止 R423重複部 継続	箕面森町区間 休止 R423重複部 継続	—	事業継続 (一部休止)



# 一般府道 春木岸和田線 (1)

## ■位置付け

- ・国道26号と国道170号を結ぶ主要道路
- ・府営蜻蛉池公園へのアクセス道路

## ■整備内容

- ・バイパス整備(L=2.9km、W=15m)



# 一般府道 春木岸和田線 (2)

## 整備の目的(1) バイパス機能の確保

現道には歩道がなく、大型車両同士のすれ違いが困難



現道の交通負荷軽減！

並走する現道の春木岸和田線は、大型車の対面通行が困難な箇所がある。



バイパス整備により、交通負荷を軽減し、生活環境を守る。

## 整備の目的(2) アクセス機能の確保



公園、まちづくり区域へのアクセス向上！！

アクセス機能確保に寄与！

整備により、岸和田市街地から蜻蛉池公園や本路線沿線で岸和田市が行うまちづくり区域(商業地・工業地)へのアクセス向上。

# 主要地方道 岸和田港塔原線 (1)

## ■位置付け

- ・岸和田市域を東西に結ぶ主要な幹線道路
- ・JR阪和線と交差する踏切部は「開かずの踏切」(ピーク時遮断時間 49分37秒/時)

## ■整備内容

- ・鉄道(JR阪和線)の立体交差化(L=2.1km、踏切除却7箇所)



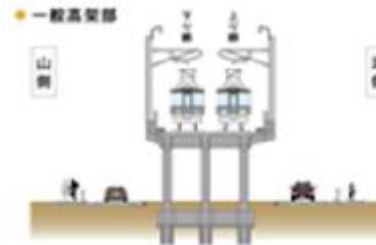
# 主要地方道 岸和田港塔原線 (2)

## 整備の目的(1) 交通の円滑化

踏切による交通遮断時間

9.6時間/日

0時間/日に!!



例)東岸和田南一踏切

## 整備の目的(2) 安全性の向上



踏切事故に対する抜本的な対策!!

## 整備の目的(3) 環境の改善

踏切遮断による  
車のCO<sub>2</sub>削減が  
地域の環境改善と  
地球温暖化防止に  
寄与!!



# 一般府道 本堂高井田線(青谷バイパス) (1)

## ■位置付け

- ・国道25号から柏原市青谷地区を経て、奈良県三郷町で国道25号に至る延長約7.6kmの府県間道路

## ■整備内容

- ・バイパス整備  
(L=440 m、W=7m)

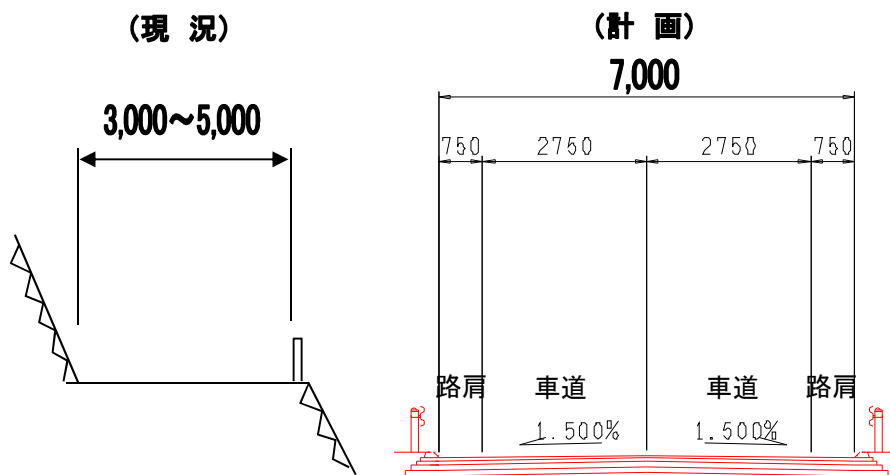
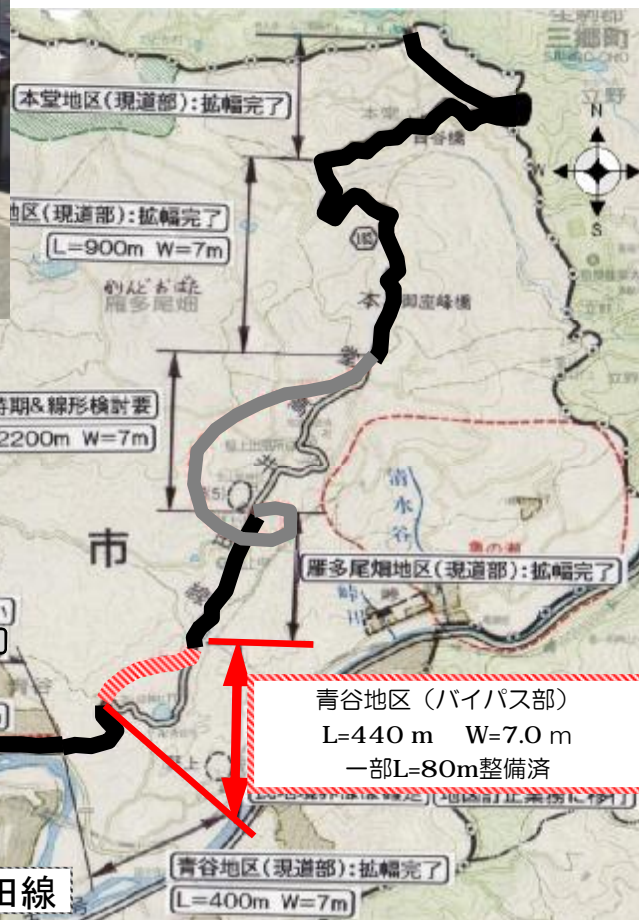


# 一般府道 本堂高井田線(青谷バイパス) (2)

整備の目的(1) バイパス整備による現道の狭隘部や線形不良の解消

整備の目的(2) 現道を利用する歩行者・自転車の安全性確保

## ●現道区間の状況

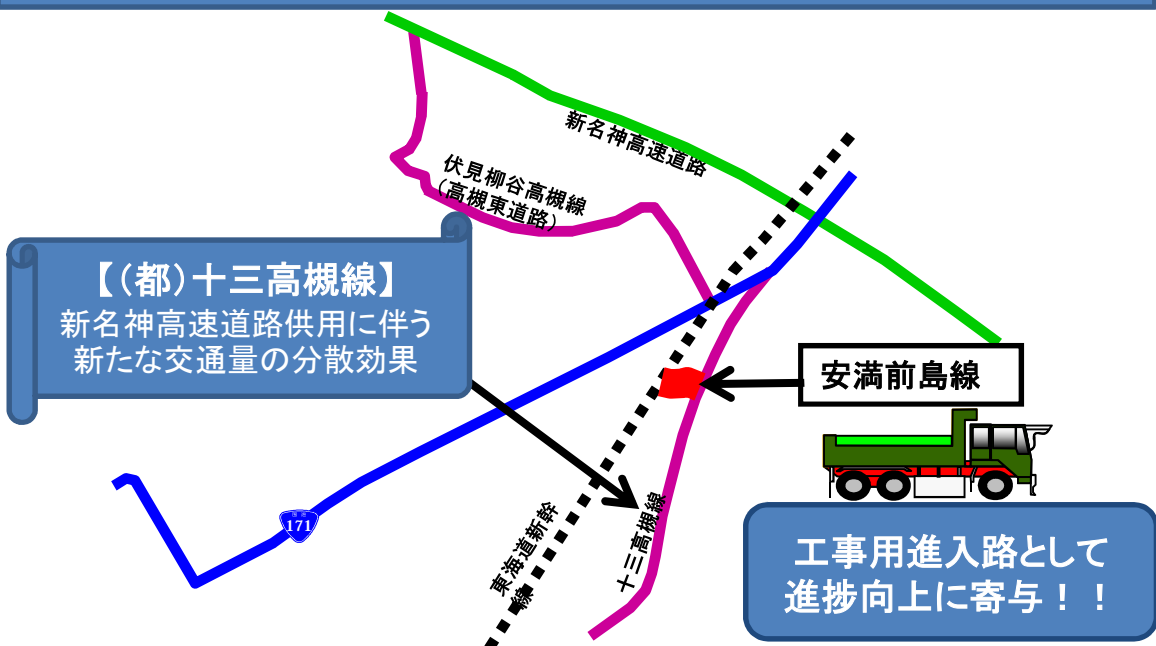


(一)本堂高井田線



# 一般府道 安満前島線 (2)

## 整備の目的(1) (都)十三高槻線の整備進捗の向上



十三高槻線の整備促進に寄与!

- ・工事用進入路として整備
- ・複数方向からの工事進入が可能

早急な安全・安心の確保!

- ・歩行者空間の創設
- ・車道幅員の確保

早期に事業効果を発現するため  
西側の重点整備に計画変更!



1.3億円のコスト縮減!!

休止⇒事業の再開

## 整備の目的(2) 歩行者等の安全性の確保

歩道がなく、事故も発生



歩道の未整備

歩道の未整備



# 主要地方道 大阪和泉泉南線(1)

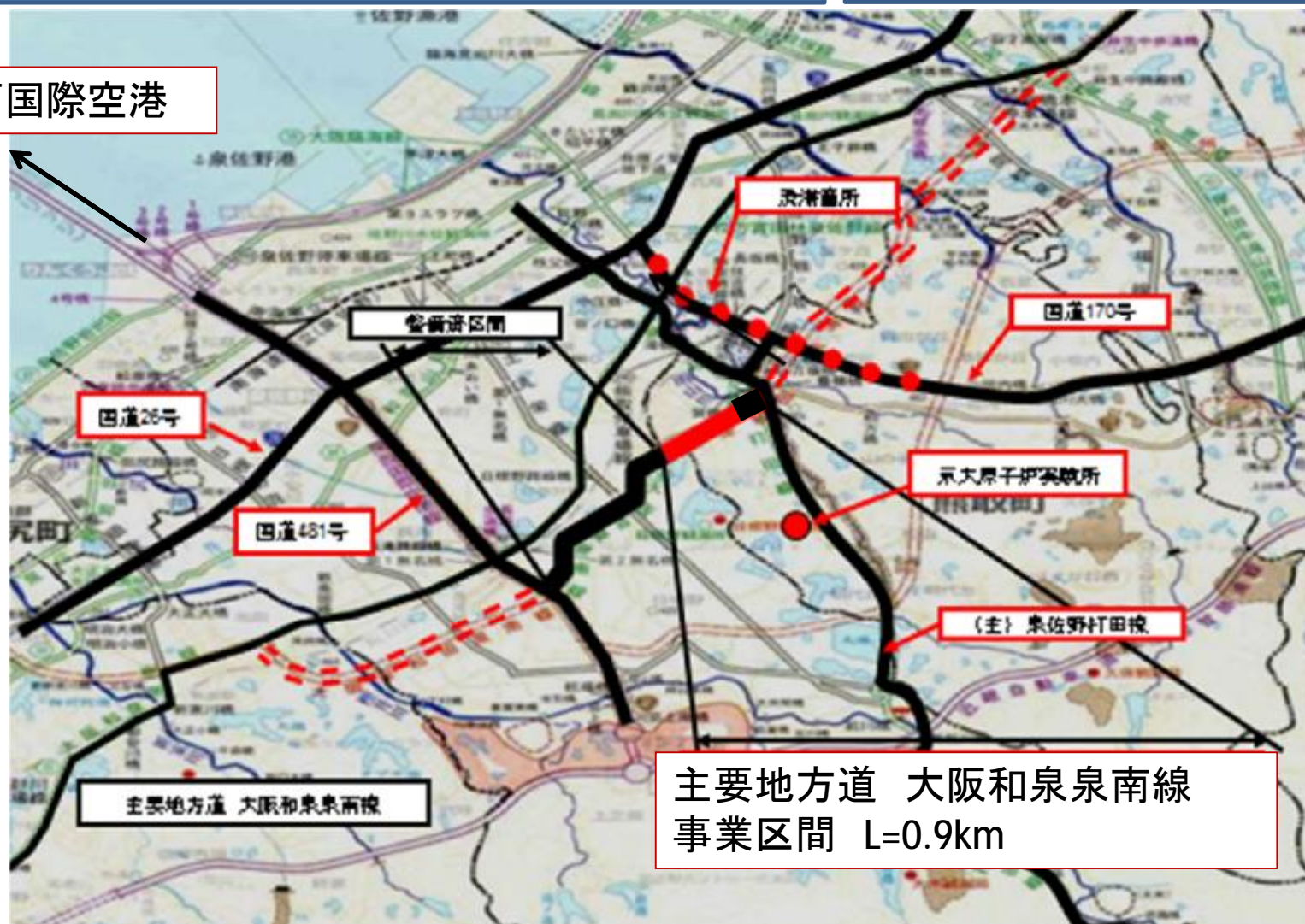
## ■位置付け

- ・大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路
- ・関西国際空港へのアクセス道路

## ■整備内容

- ・バイパス整備、現道拡幅整備  
(L=0.9km、W=9.75m/22m)

関西国際空港



主要地方道 大阪和泉泉南線

主要地方道 大阪和泉泉南線  
事業区間 L=0.9km

# 主要地方道 大阪和泉泉南線 (2)

整備の目的 関西国際空港へのアクセス機能確保と歩行者等の安全性の確保

バイパス区間が供用したことにより、交通量が増加し、事故も増加。

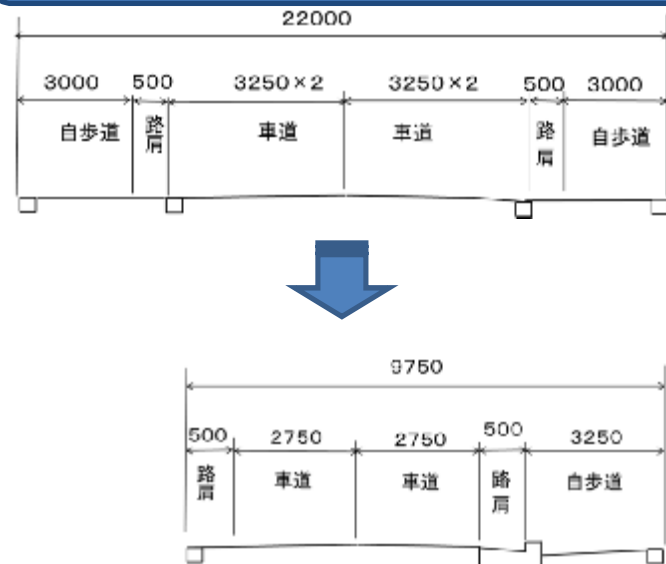
○交通量(16~18時)	
H18	⇒ H24
1,684台	2,076台
○事故状況	
H12~H17	⇒ H18~H23
15件	23件



早急な安全・安心の確保!

・自歩道の整備による車と歩行者の分離

早期の効果発現のため...  
 両側歩道⇒片側歩道へ変更!



7.0億円のコスト縮減!!

休止⇒事業の再開

# 一般府道 豊能池田線(伏尾バイパス) (1)

## ■位置付け

- ・大阪府北部の豊能地域と池田市中心部を結ぶ幹線道路
- ・道路線形が悪く、大型車交通も多いことや、土砂災害の影響を受けやすい区間
- ・箕面森町(H27)、新名神高速道路(H28目標)と接続する道路

## ■整備内容

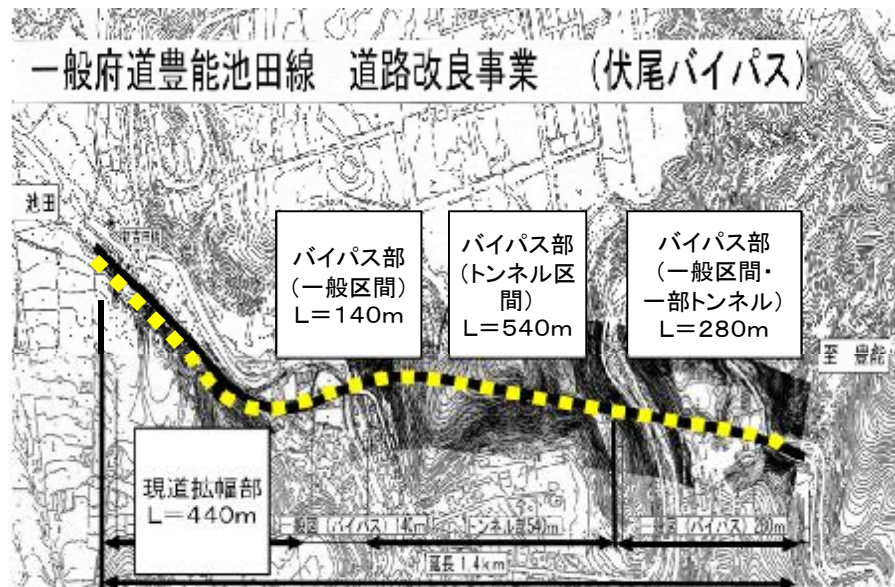
- ・バイパス整備(L=1.4km、W=13m)



# 一般府道 豊能池田線(伏尾バイパス) (2)

整備の目的(1) バイパス整備による交通の円滑化

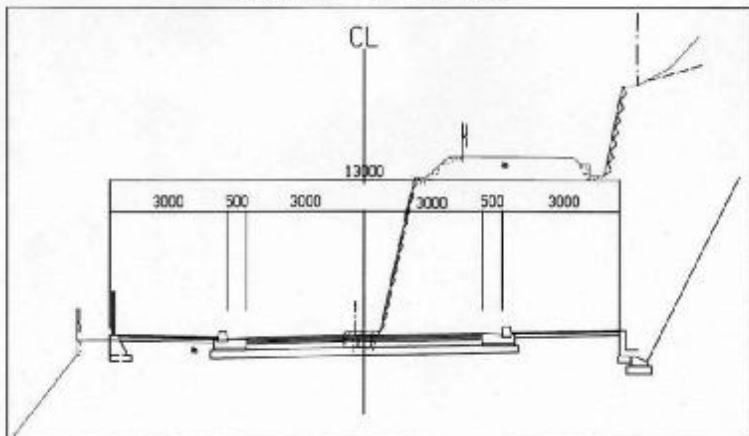
整備の目的(2) 歩道整備による歩行者等の安全確保(トンネル部除く)



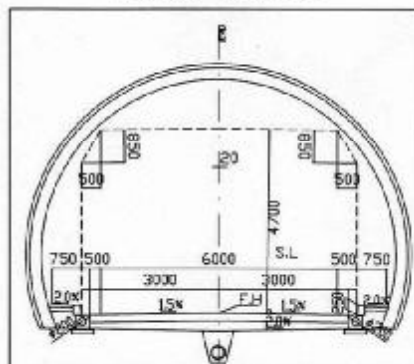
バイパス整備による事業効果!

- 土砂災害を受けやすく、線形も悪いため、バイパスを整備
- 現道部分の安全性確保のため、歩道を整備

標準断面図 一般区 (現道拡幅)



標準断面図 トンネル部



# 主要地方道 美原太子線〔栗ヶ池工区〕(1)

## ■位置付け

- ・旧美原町を起点とし、富田林市を經由して南河内地域北部を東西に結ぶ幹線道路

## ■整備内容

- ・バイパス整備(L=0.4km、W=16m)
- ・鉄道立体交差化



# 主要地方道 美原太子線〔栗ヶ池工区〕(2)

- ・美原太子線周辺踏切を、東西に約26,000台/日もの自動車が通過。
- ・新美原太子線と旧国道170号交差点の交通量は約12,000台/日

↓  
慢性的な渋滞(朝の通勤・通学時間帯がピーク)

↓  
本事業により周辺交通の分散化を図ることにより、慢性的な渋滞を解消し、円滑な交通、安全性の確保を図る。



市道桜井1号東行  
(東西交通量7838台/日)



市道中野1号東行  
(東西交通量8418台/日)



旧美原太子線  
(東西交通量9198台/日)



: 主な渋滞箇所



新美原太子線  
(東西交通量約12000台/日)

# 一般府道 余野茨木線 (1工区)(1)

## ■位置付け

- ・彩都(国際文化公園都市)中部地区(H27まちびらき予定)へのアクセス道路

## ■整備内容

- ・現道拡幅整備(L=1.6km、W=16m)



# 一般府道 余野茨木線 (1工区) (2)

## 整備の目的(1) 彩都アクセス道路(機能強化)



佐保ルート道路  
茨木市施工

余野茨木線

茨木市施工  
山麓線

R171

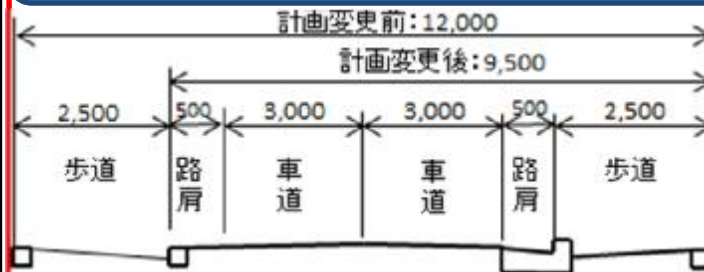
彩都のアクセス道路として早期整備

- ・右折レーン設置による交差点付近の渋滞の軽減
- ・円滑な交通流の確保

早急な安全・安心の確保!

- ・自歩道の整備や車道幅員の拡幅による安全性の確保

早期に事業効果を発現するため  
両側歩道⇒片側歩道へ変更!



5.6億円のコスト縮減!!

休止⇒事業の再開

## 整備の目的(2) 歩行者等の安全性の確保

自歩道が一部未整備であるため、死亡事故も発生



自歩道の未整備



自歩道の未整備



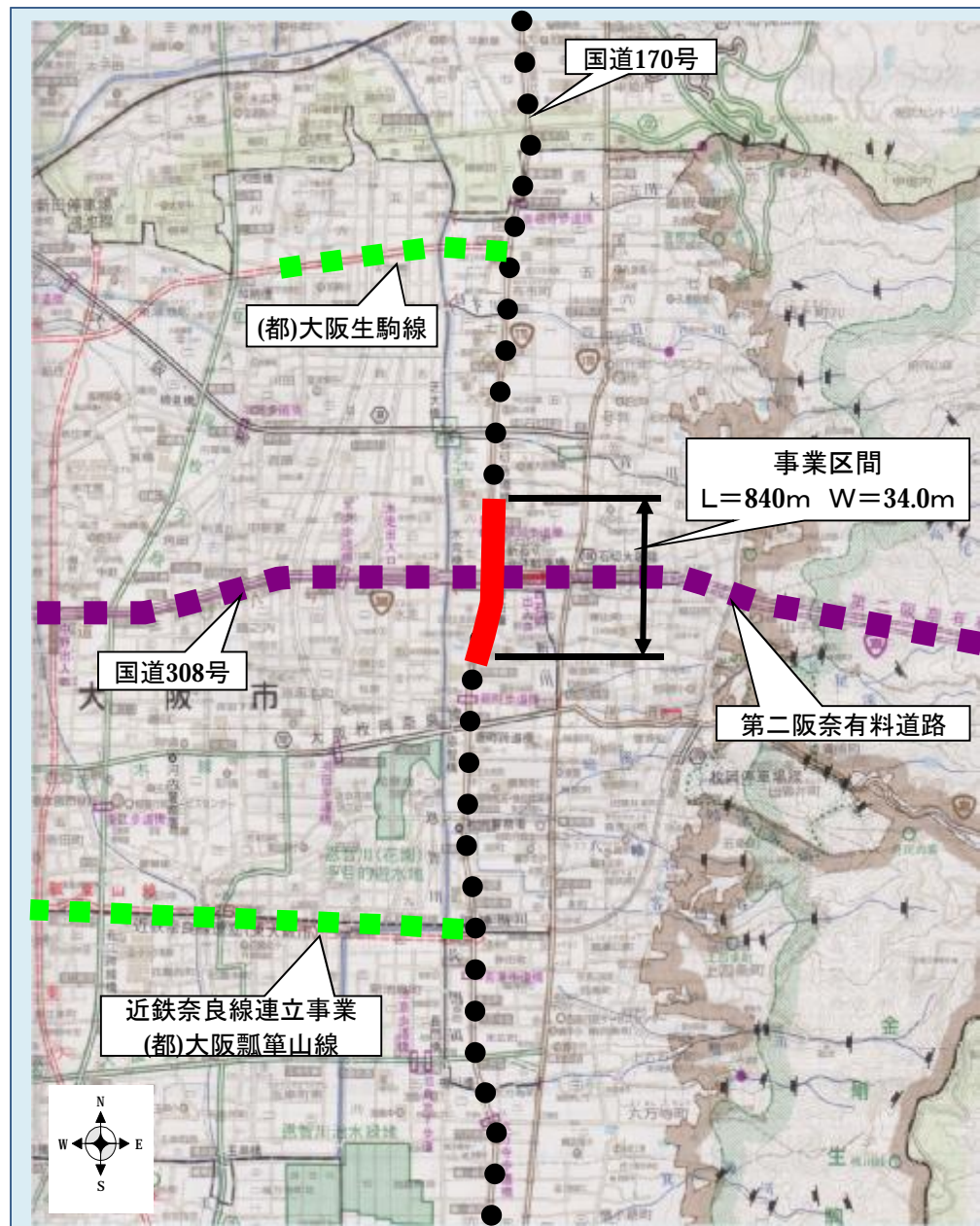
# 一般国道170号(西石切立体交差)整備事業 (1)

## ■位置付け

- ・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)

## ■整備内容

- ・立体交差化(0.84km、W=34m)



# 一般国道170号(西石切立体交差)整備事業 (2)

## 整備の目的 立体交差による渋滞緩和



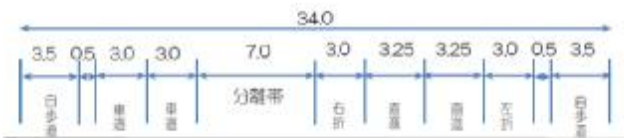
暫定平面  
(平面交差)

A-A断面

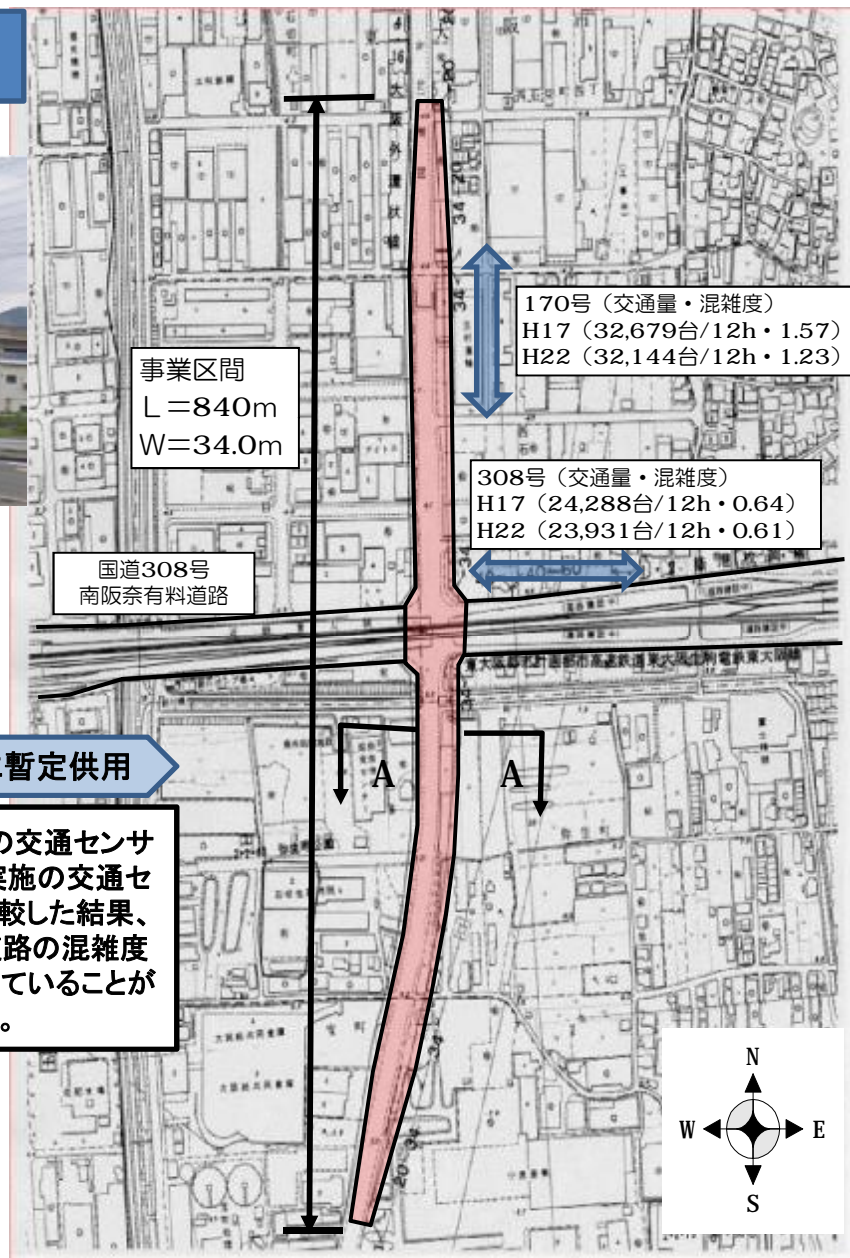
完成形  
(立体交差)



暫定形  
(平面交差)  
[H22.5供用]



整備前



# 一般府道 豊能池田線(都市計画道路 止々呂美吉川線) (1)

## ■位置付け

- ・新名神高速道路箕面IC(仮称)や平成19年5月開通の箕面グリーンロードへのアクセス道路(国道423号重複区間)
- ・「水と緑の健康都市(箕面森町)」へのアクセス道路(箕面森町区間)

## ■整備内容

- ・バイパス整備・現道拡幅整備(L=1.3km、W=14~25m)

