

## 追加説明資料②

## 道路・街路事業一覧

- |                                   |                  |       |      |
|-----------------------------------|------------------|-------|------|
| ①一般国道371号(石仏バイパス)                 |                  |       |      |
|                                   | 道路改良事業           | ..... | P 5  |
| ②都市計画道路寝屋川大東線                     |                  |       |      |
|                                   | 街路事業・延焼遮断帯整備促進事業 | ..... | P 16 |
| ③都市計画道路八尾富田林線<br>(八尾藤井寺工区)        | 街路事業             | ..... | P 27 |
| ④都市計画道路大阪岸和田南海線<br>(上町工区)         | 街路事業             | ..... | P 36 |
| ⑤主要地方道大阪和泉泉南線<br>(都市計画道路大阪岸和田南海線) | 道路改良事業           | ..... | P 45 |
| ⑥主要地方道茨木亀岡線                       |                  |       |      |
|                                   | 西河原西交差点改良事業      | ..... | P 54 |

# 平成28年度建設事業評価（道路・街路事業一覧）

## 【再評価・再々評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定 年度	B/C	進捗率	対応方針 (原案)
1	一般国道371号 (石仏バイパス) 道路改良事業	延長:6.1km 幅員:7.5m~9.0m 2車線 トンネル:10ヶ所 橋梁:18橋	約260.0	第2工区: H29年内 第3工区: H30年代半ば  (第2工区: H20年代後半 第3工区: 第2工区完了後 着手)	1.25 (1.42)	用地 99%  工事 67%(57%)	事業継続
2	都市計画道路 寝屋川大東線 街路事業・延焼 遮断帯整備促 進事業	延長:1.0km 幅員:32.0m 4車線、歩道・ 自転車道(両側)	約73.7	H38 (未定)	3.22 (2.78)	用地 6%  工事 6%	事業継続

※( )内は、前回審議時点

# 平成28年度建設事業評価（道路・街路事業一覽）

## 【事前評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定 年度	B/C	対応方針 (原案)
3	都市計画道路 八尾富田林線 (八尾藤井寺工区) 街路事業	延長:3.9km 幅員:25.0m 4車線、自転車歩行者道(両側) 橋梁:2橋	約209.4	H38	8.03	事業実施
4	都市計画道路 大阪岸和田南海線 (上町工区) 街路事業	延長:0.7km 幅員:22.0m 4車線、自転車歩行者道(両側)	約24.6	H35	11.26	事業実施

# 平成28年度建設事業評価（道路・街路事業一覽）

## 【事前評価】

	事業名	事業内容	事業費 (億円)	完成予定 年度	B/C	対応方針 (原案)
5	主要地方道 大阪和泉南線 (都市計画道路 大阪岸和田南海線) 道路改良事業	延長:0.6km 幅員:22.0m 4車線、自転車歩行者道(両側) 橋梁:2橋	約25.7	H34	11.53	事業実施
6	主要地方道 茨木亀岡線 西河原西交差点 改良事業	延長:340.0m 幅員:7.5m 2車線 橋梁:1橋	約13.0	H32	—	事業実施

一般国道371号（石仏<sup>いしぼとけ</sup>バイパス）  
道路改良事業  
〔河内長野市〕

【再々評価】

（再々評価実施後5年間を経過した時点で継続中）

# 1. 事業概要

## ■事業目的

国道371号は、河内長野市を起点とし、和歌山県串本町に至る府県間道路である。本計画区間の現道は、交通量が多いにもかかわらず狭隘部や急カーブが連続していることから、新たにバイパスを整備することにより、交通渋滞解消と交通事故減少を図るものである。

これにより、大阪府と和歌山県の地域間連携の強化、物流の効率化及び地域の活性化に資することを目的とする。

## ■位置図



## ■事業概要図

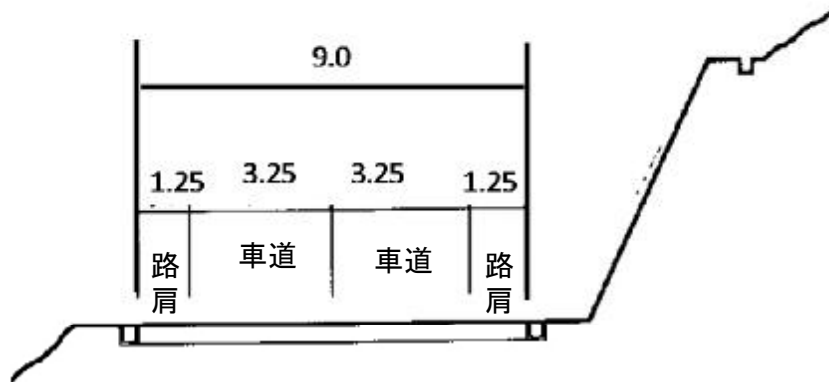


# 1. 事業概要

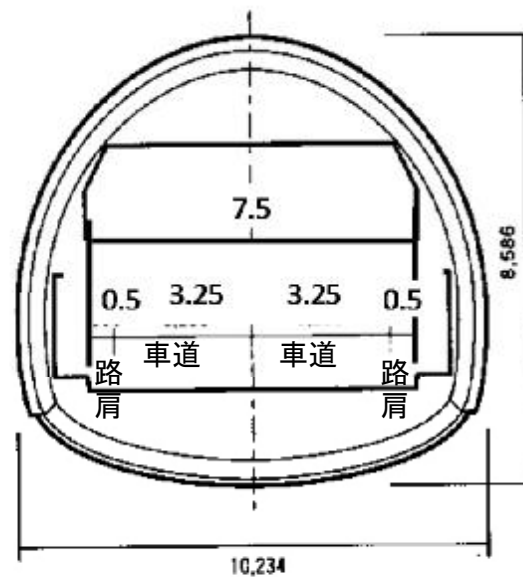
## ■事業概要図

標準横断図

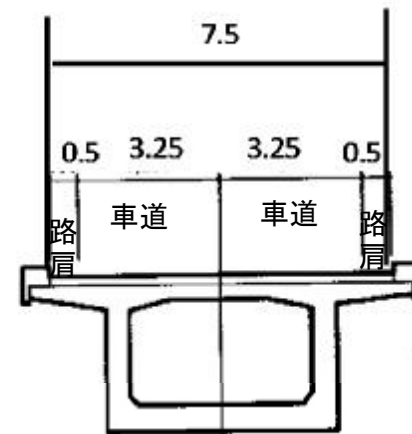
[単位:m]



一般部



トンネル部



橋梁部

# 1. 事業概要

## ■事業概要

- 事業区間 : 河内長野市石仏～天見(和歌山県界)
- 延長 : 6.1km
- 幅員 : 7.5m～9.0m〔車道2車線〕
- トンネル : 10ヶ所
- 橋梁 : 18橋
- 全体事業費 : 約260.0億円〔国:143.0億円、府:117.0億円〕
- 用地進捗率 : 99%
- 工事進捗率 : 67% (57%)
- 費用便益比 : 1.25 (1.42) [ 0.17減少 ]

※( )内は、平成23年度再々評価時点



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業を巡る社会経済情勢等①



○：道路に接している急傾斜地崩壊危険箇所（12箇所）

国道371号（現道）は、和歌山県橋本市における住宅開発の進展に伴い、交通量の増加が著しく、朝夕を中心に交通停滞をきたしている。また河川に沿って蛇行しているため、道路の線形が悪く、交通事故の危険性を有している。

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業を巡る社会経済情勢等②

#### 土砂崩れ発生箇所



発生日:

平成22年7月14日

- ・発生日から  
5日間通行止め
- ・3週間片側交互通行

被災状況

発生日:

平成25年1月3日

- ・発生日から  
9日間片側交互通行

#### トンネル内側壁崩落



コンクリート片落下

- H22 現道の国道371号で集中豪雨による土砂災害が発生し、1ヶ月通行規制を実施。
- H25 現道の紀見トンネルにおいて、側壁が崩落し、通行規制を実施。
- H27 本路線と接続する和歌山県が実施の国道371号(橋本バイパス)は、三石台から御幸辻まで4車線で供用済み。

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)①

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

#### ◆費用便益比

$$B/C = 1.25$$

#### ◆便益(B)

総便益	449.9億円
走行時間短縮便益	425.0億円
走行経費減少便益	24.3億円
交通事故減少便益	0.6億円

#### ◆費用(C)

総費用	360.7億円
全体事業費 (現在価値)	339.6億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	21.1億円

#### ○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル  
(国土交通省平成20年11月)

基準年 : 平成28年度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 平成42年度

推計に用いた資料 : 平成17年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約260億円(単純価値)

維持管理費 : 約12,400万円/年

## 2. 事業の必要性等に関する視点

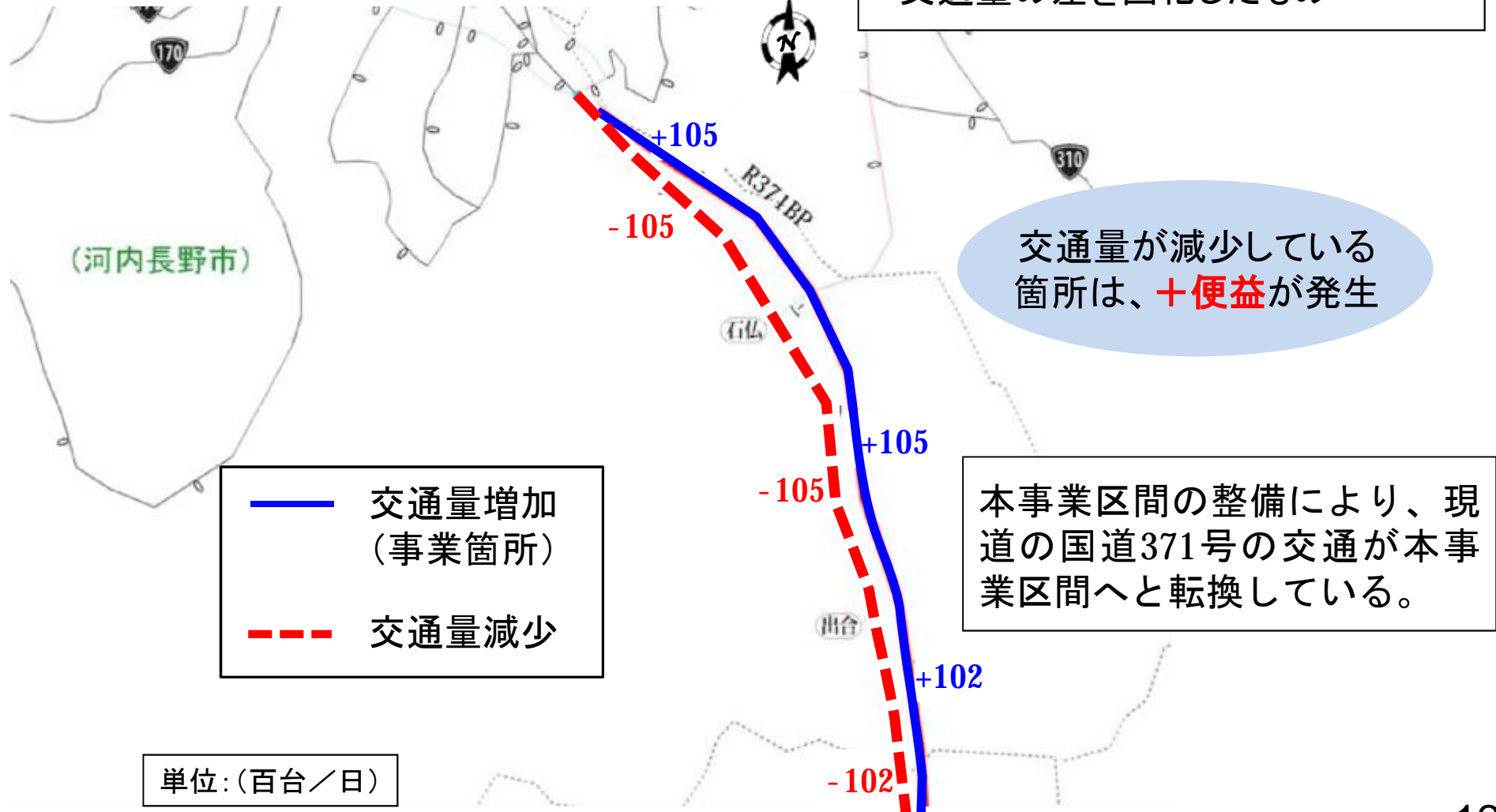
### ■事業の投資効果(費用便益分析)②

#### ◆差分図

将来交通量予測(H42)

差分図:

各リンクについて、整備有無による交通量の差を図化したもの



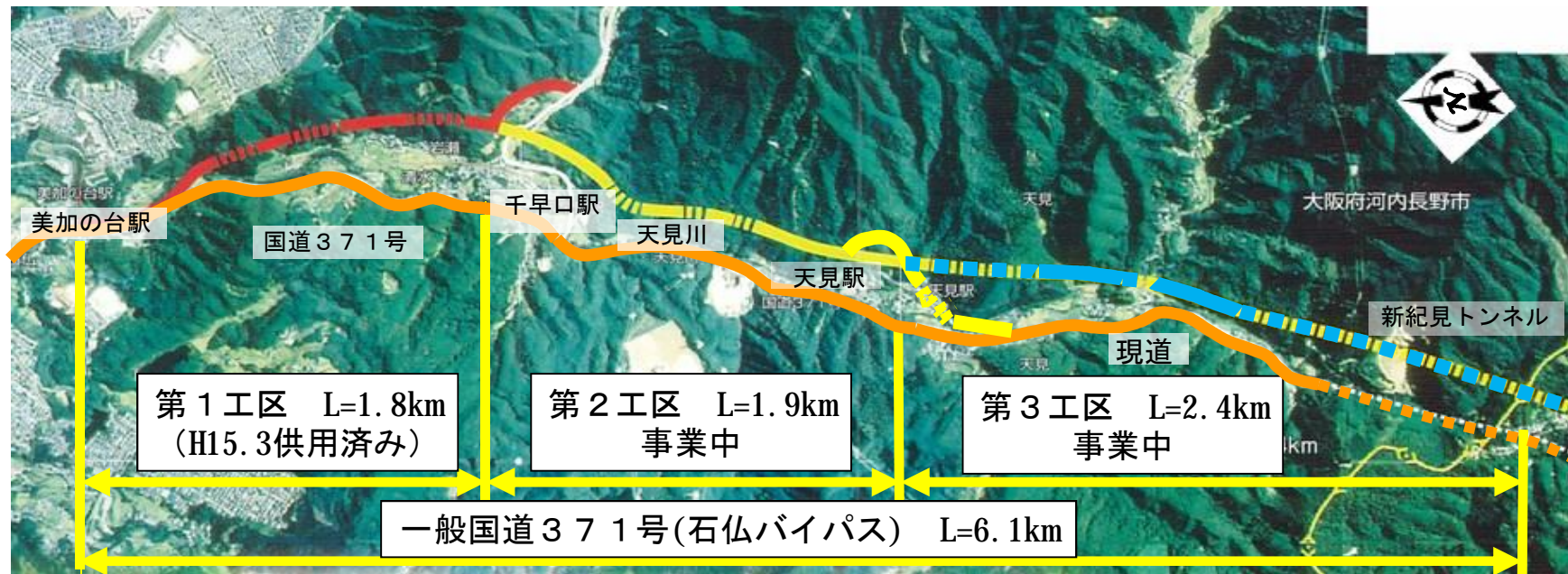


### 3. 事業の進捗の見込みの視点

#### ○進捗状況

◆全体 69% (179.6億円/260.0億円)

用地 99% (13.0億円/13.1億円)    工事 67% (166.6億円/246.9億円)



- ・用地については、99%取得済みである。
- ・第2工区については、平成29年内に供用を予定しており、また第3工区については、府県間トンネルを和歌山県との一体施工で和歌山県側からの掘削が可能となったことから、平成27年度から着手しており、工期短縮が見込まれる。

## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

用地については、99%取得済みであり、本事業区間の一部区間（延長1.8km）については既に完成し供用済みであることから、代替案立案の余地はない。



← 第1工区（供用済区間）

第2工区（トンネル部分）  
施工状況→





## 5. 対応方針（原案）

### ○事業継続

#### <判断の理由>

- ・新たにバイパスを整備することにより、交通渋滞解消と交通事故減少を図り、大阪府と和歌山県の地域間連携の強化、物流の効率化及び地域の活性化を目的とする事業の必要性に変化はない。
- ・本事業区間6.1kmのうち1.8kmが平成15年3月に供用を開始している。また、残事業区間4.3kmのうち第2工区1.9kmは平成29年内の完成を予定しており、第3工区2.4kmは用地の99%を取得済みである。

以上の理由から、事業を継続する。

ねやがわだいとう

都市計画道路寝屋川大東線  
街路事業・延焼遮断帯整備促進事業  
[門真市]

【再評価】

（事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中）



# 1.事業概要

## ■事業目的

本路線は、寝屋川市から門真市を南北に縦断する主要幹線道路である。

本事業は、第二京阪道路や国道163号等と接続することにより広域的な幹線道路ネットワークの強化を図ることを目的とする。また、府道守口門真線以北の地域は、道路が狭隘な上に築年数の古い木造住宅が密集しており、地震時等の火災により大きな被害が想定されることから、本路線の整備により、延焼拡大が抑止されるとともに、避難路、緊急車両の通行が確保され、防災機能が強化される。

## ■位置図

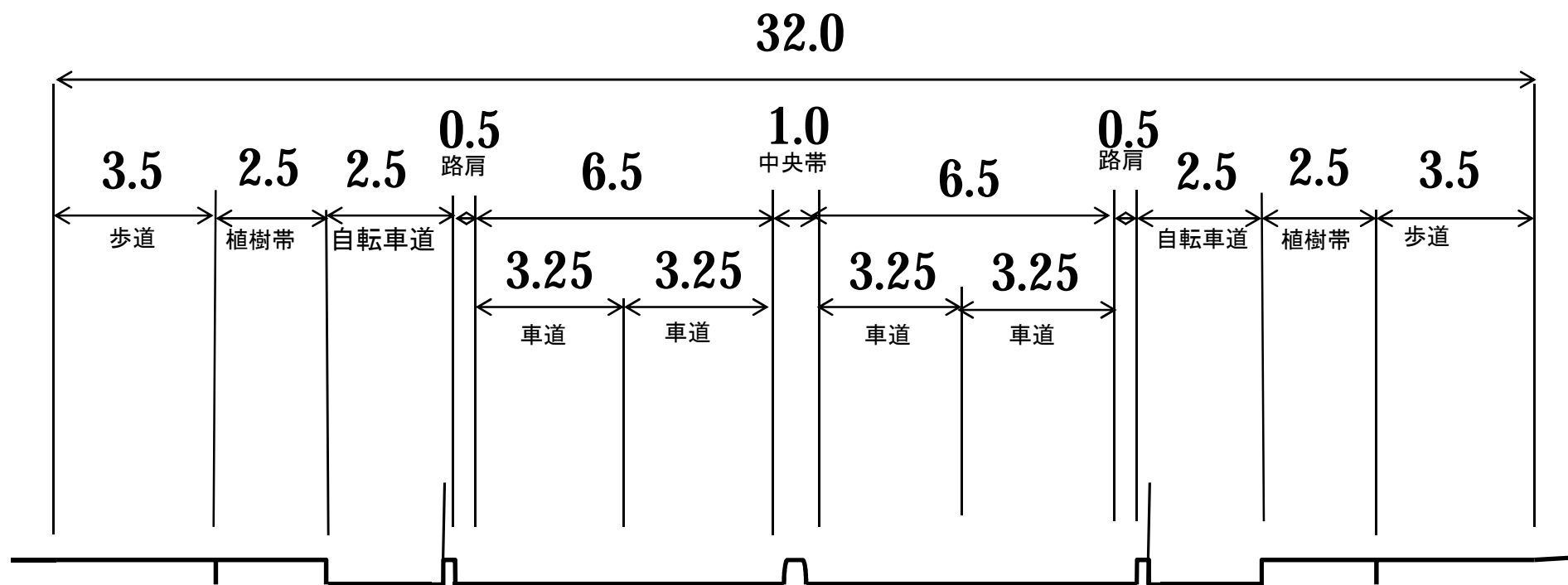


# 1.事業概要

## ■事業概要図

### 標準横断図

[単位:m]



# 1.事業概要

## ■事業概要

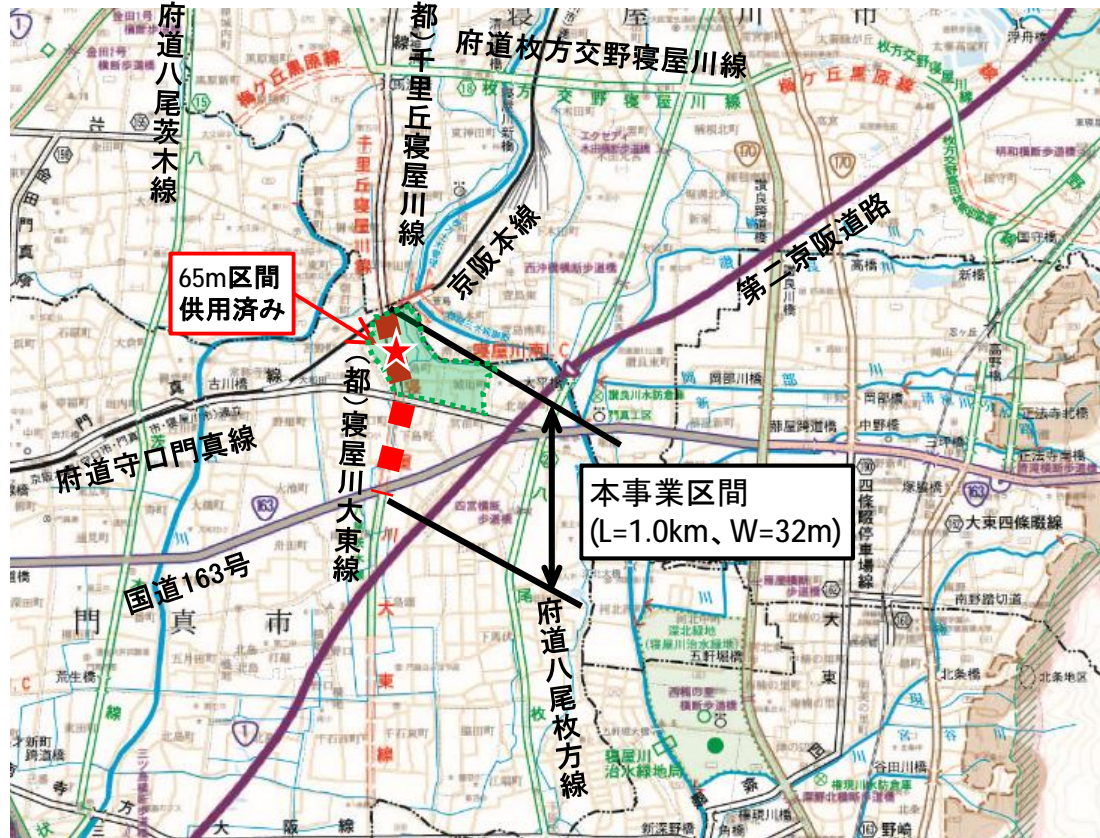
- 事業区間 : 門真市 上島町、下島町、上野口町
- 延長 : 1.0km
- 幅員 : 32.0m [4車線、歩道・自転車道 : 両側]
- 全体事業費 : 約73.7億円 (約114.2億円) [国: 40.5億円、府: 33.2億円]
- 用地進捗率 : 6%
- 工事進捗率 : 6%
- 費用便益比 : 3.22 (2.78) [0.44増加]

※ ( ) 内は、平成14年度事前評価時点



## 2. 事業の必要性等に関する視点

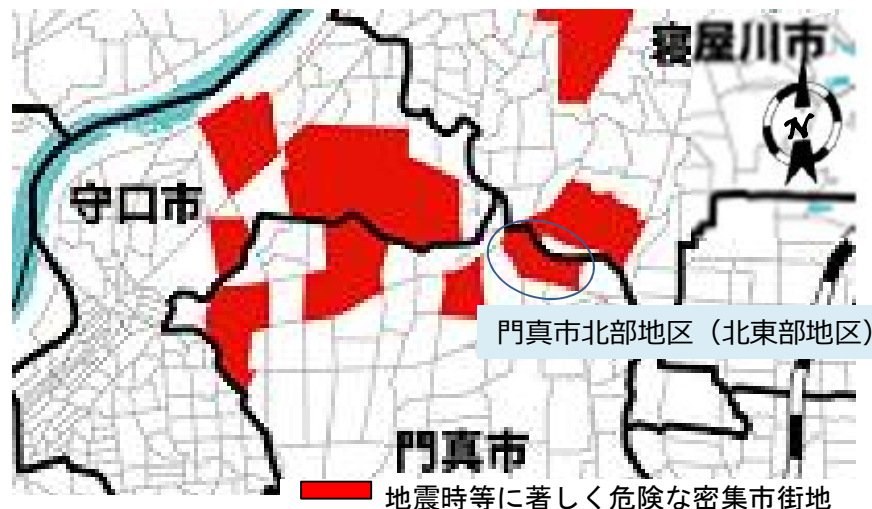
### ■事業を巡る社会経済情勢等①



- ・ 本事業区間 (1.0km) のうち、65mの区間について、門真市上島土地区画整理事業(0.34ha)の整備に合わせて平成19年3月に供用開始。
- ・ 平成23年3月に、国土交通省は「住生活基本計画(平成18年策定)」を見直し、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を平成32年度までに概ね解消する目標を定めた。

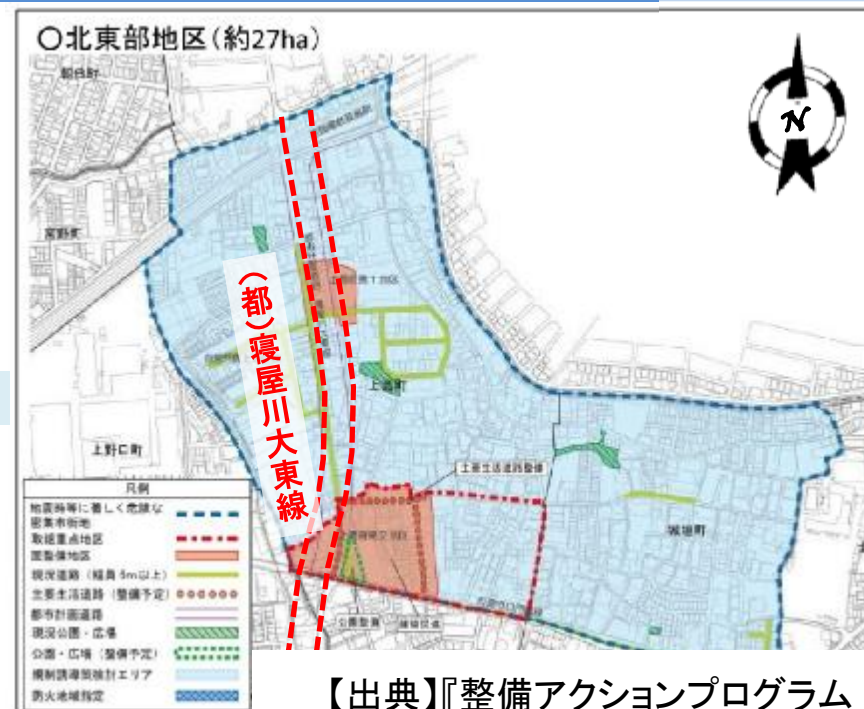
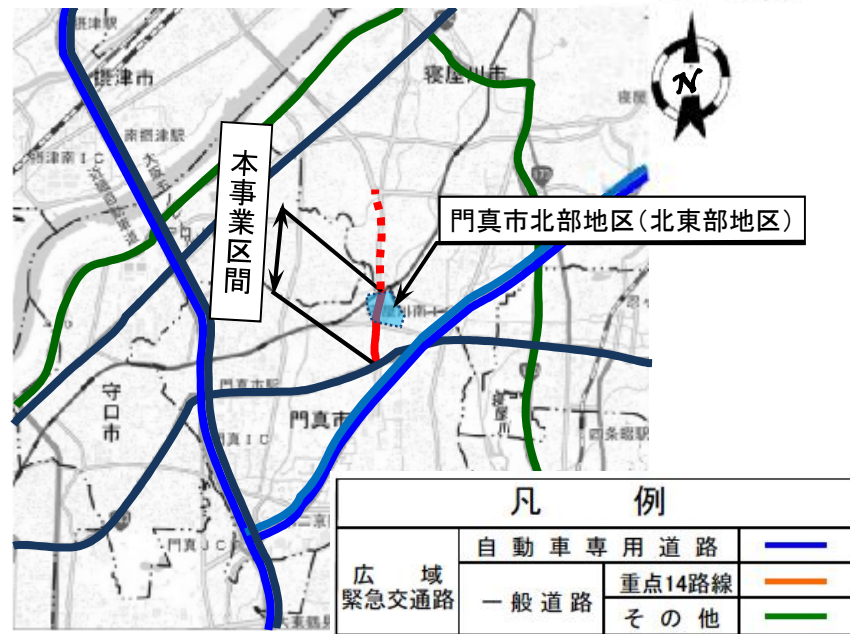
## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業を巡る社会経済情勢等②



【出典】国土交通省報道発表資料(H24.10)

〔一部抜粋〕



【出典】『整備アクションプログラム  
門真市北部地区(北東部地区)』

平成26年3月に、府は「密集市街地整備方針」を策定。同年6月に門真市は「整備アクションプログラム」を策定。平成32年度までの「地震時等に著しく危険な密集市街地」の概ね解消に向け、府は門真市が実施する道路・公園の整備や老朽住宅の除却などの対策を支援することとした。また、平成26年度に延焼遮断帯整備促進事業を創設し、都市計画道路の整備に取り組む。

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)①

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少  
<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

#### ◆費用便益比

$$B/C = 3.22$$

#### ◆便益(B)

総便益	199.6億円
走行時間短縮便益	224.8億円
走行経費減少便益	-14.6億円
交通事故減少便益	-10.6億円

#### ◆費用(C)

総費用	61.9億円
全体事業費 (現在価値)	60.4億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	1.5億円

#### ○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル  
(国土交通省平成20年11月)

基準年 : 平成28年度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 平成42年度

推計に用いた資料 : 平成17年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約73.7億円(単純価値)

維持管理費 : 約1,060万円/年



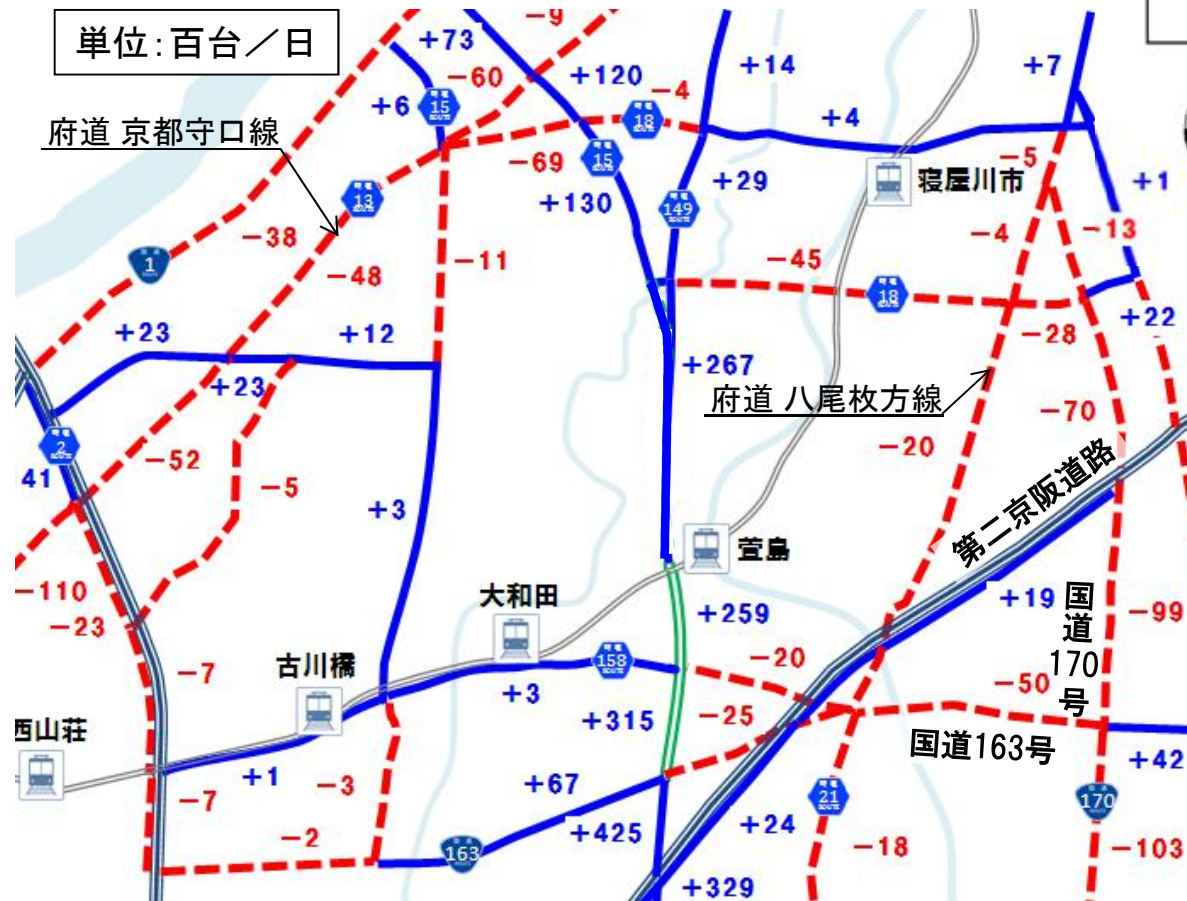
## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)②

#### ◆差分図

将来交通量予測(H42)

単位:百台/日



差分図:  
各リンクについて、整備有無による  
交通量の差を図化したもの



交通量が減少している  
箇所は、**+便益**が発生

※当該箇所の整備により  
周辺道路の交通量が減少

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- = 事業箇所

本事業区間の整備により、国道1号、府道京都守口線、府道八尾枚方線、国道170号から本路線に大きく転換している。

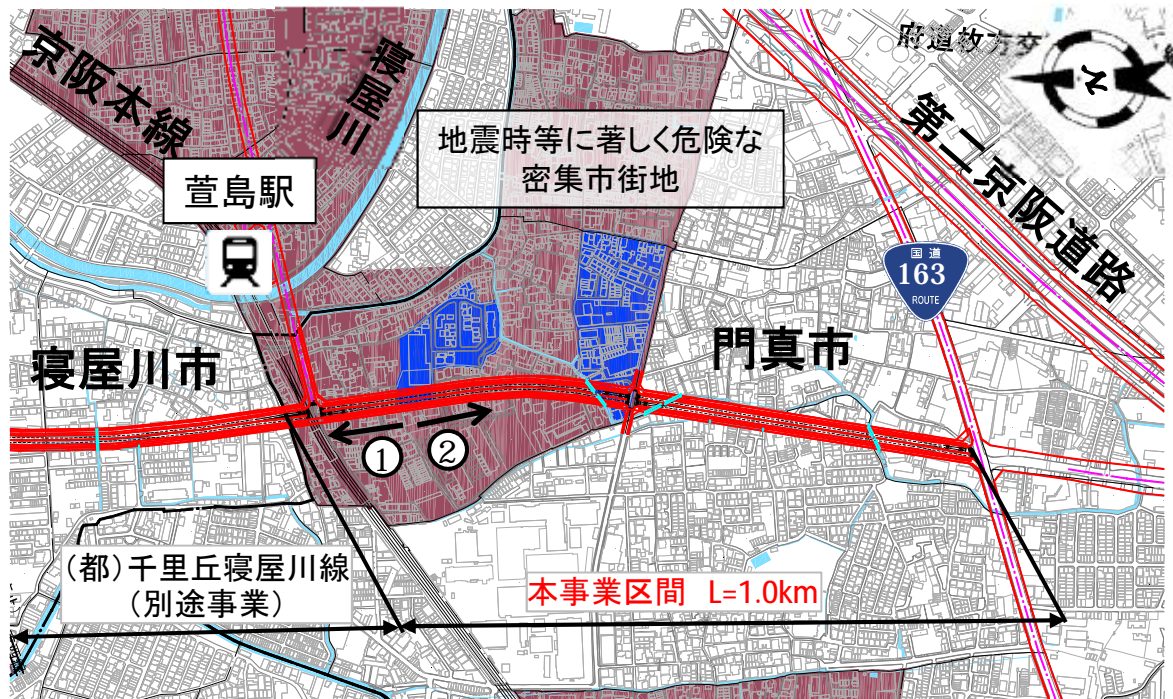
### 3. 事業の進捗の見込みの視点

#### ○進捗状況

◆全体 6% (4.6億円 / 73.7億円)

用地 6% (4.1億円 / 66.0億円)

工事 6% (0.5億円 / 7.7億円)



写真①



写真②

- ・本事業区間(1.0km)のうち、医療施設前の65mの区間について、門真市上島土地区画整理事業(0.34ha)の整備に合わせ平成19年3月に供用済み。
- ・府道守口門真線以北については、平成32年度までの密集市街地の解消に向け、用地取得を完了予定。
- ・府道守口門真線以南を含め、平成38年度の全線供用を目指す。



## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点



本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが形成されることや、密集市街地対策として当該区間での施工が必要であるため、代替案立案の余地はない。

## 5. 対応方針（原案）

### ○事業継続

#### <判断の理由>

- ・ 本事業区間の整備により、寝屋川市域から第二京阪道路へのアクセス機能の向上が図られ、広域的な幹線道路ネットワーク機能が強化される。
- ・ 密集市街地における広幅員の道路の整備により、地震時等の大火による延焼拡大の抑止や、避難路、緊急交通路が確保され、周辺地域の防災機能が強化される。

以上の理由から、事業を継続する。

都市計画道路 やおとんだばやし 八尾富田林線  
（八尾藤井寺工区）街路事業  
[八尾市・藤井寺市・羽曳野市]

【事前評価】

# 1. 事業概要

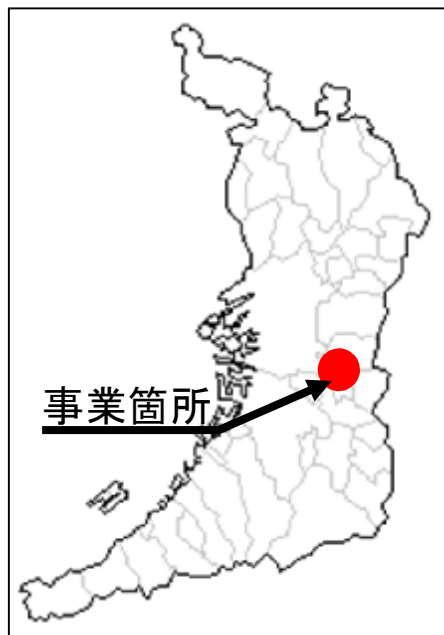
## ■事業目的

本路線は、八尾市から富田林市までを南北に結ぶ幹線道路である。

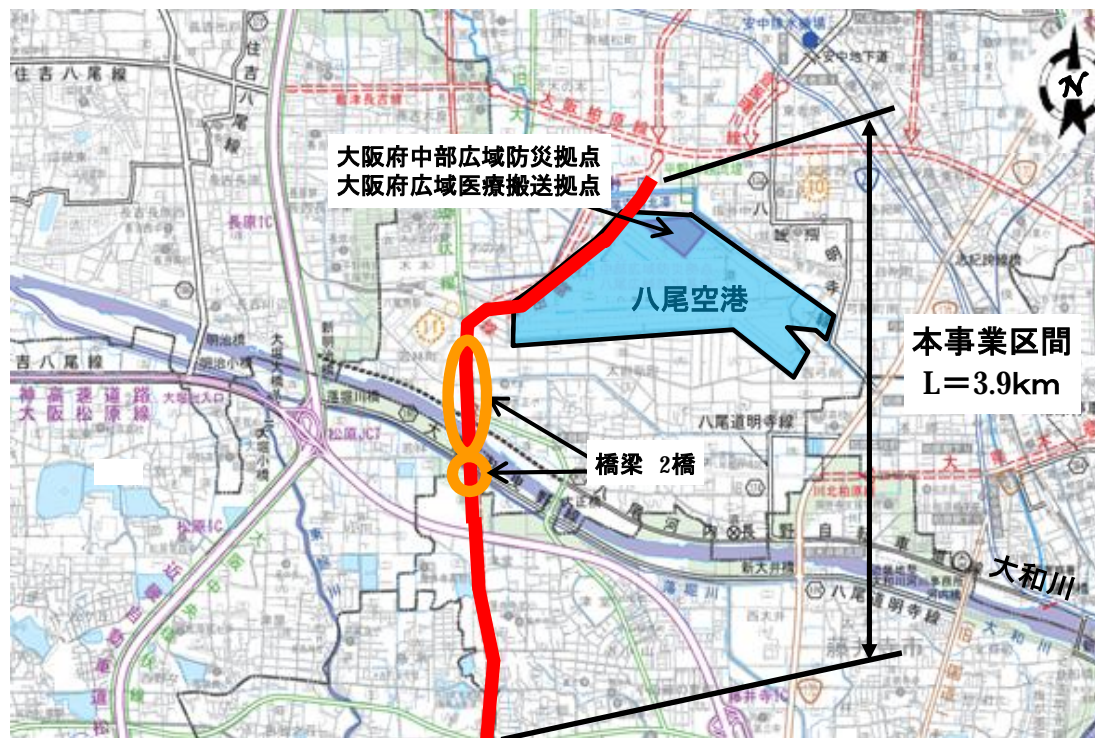
本事業は、八尾市道木ノ本田井中線から府道堺大和高田線までを結ぶ区間で、八尾空港に隣接する大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路である。

併せて、自転車歩行者道を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

## ■位置図



## ■事業概要図



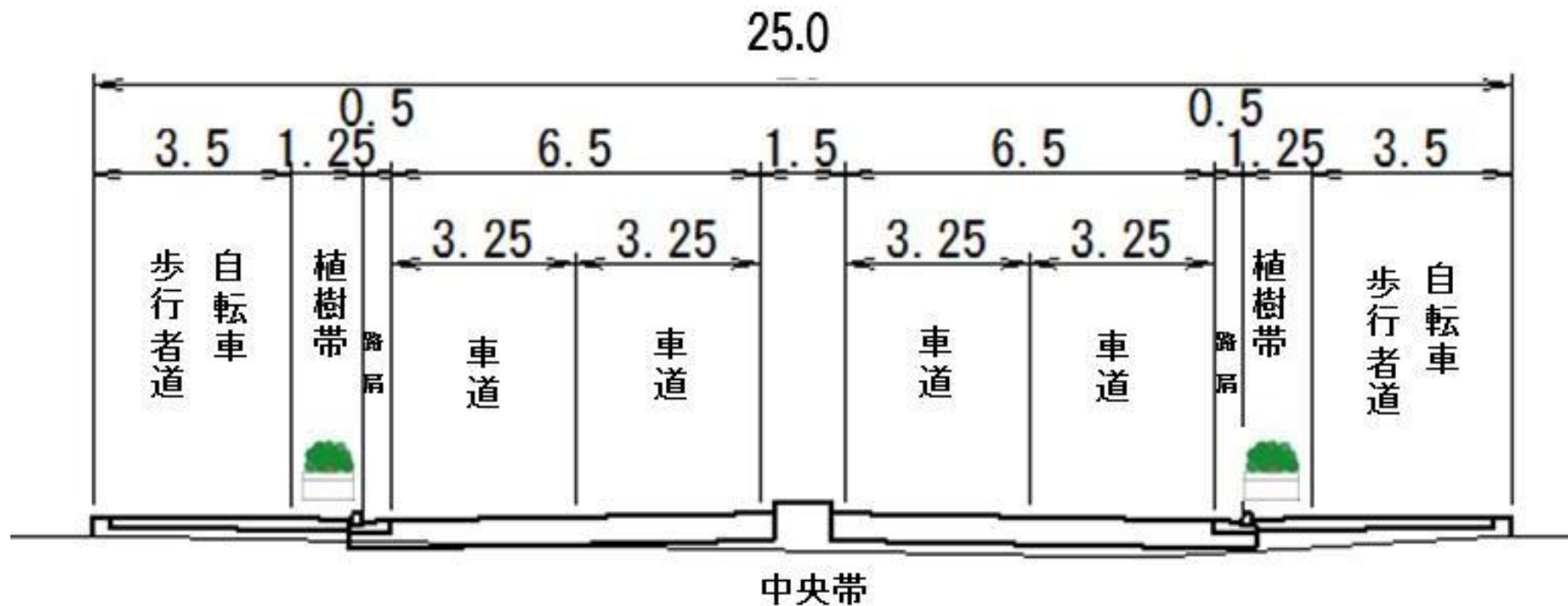


# 1. 事業概要

## ■事業概要図

標準断面図

〔単位：m〕



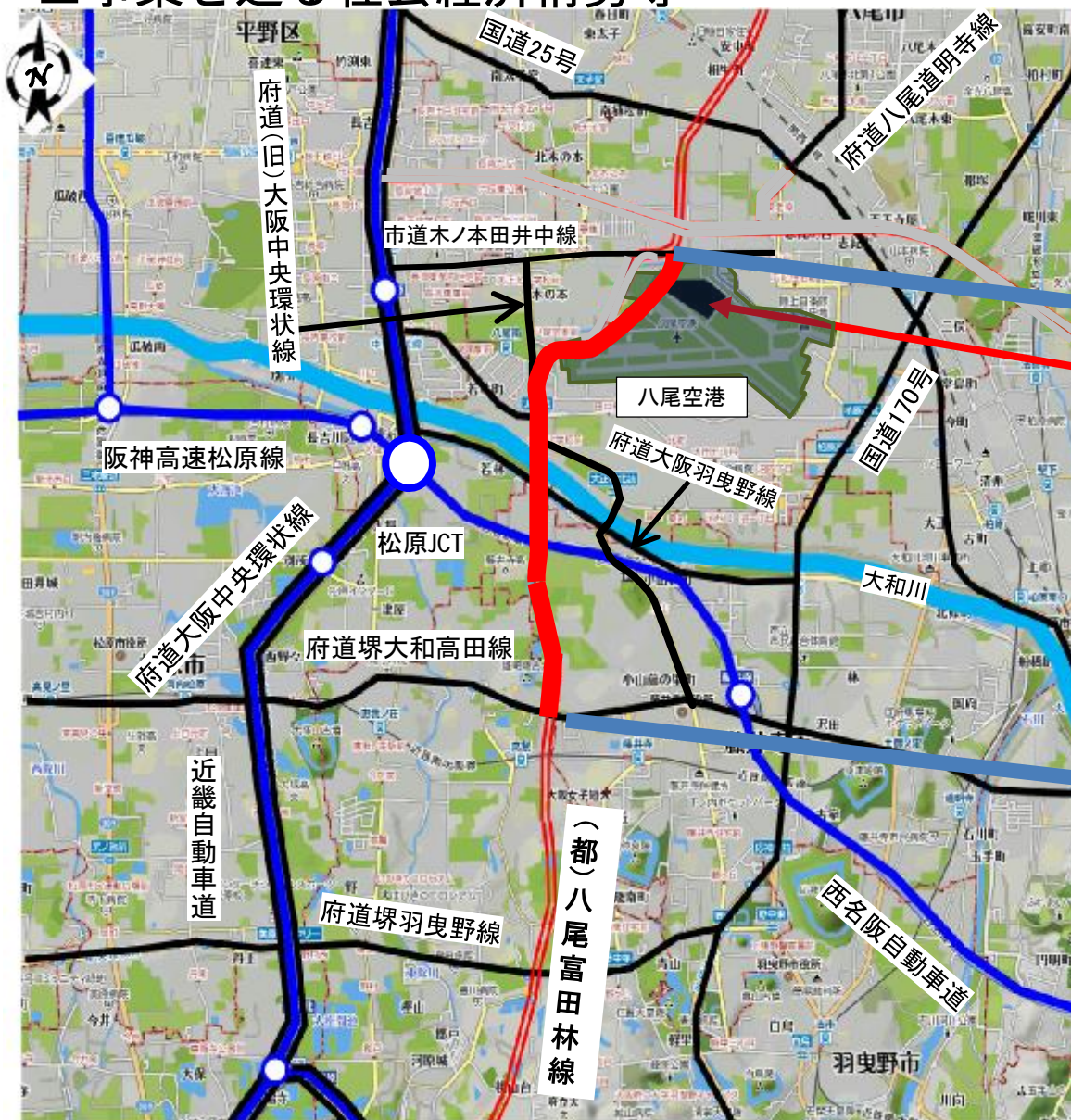
# 1. 事業概要

## ■ 事業概要

- 事業区間 : 八尾市老原～羽曳野市島泉
- 延長 : 3.9km
- 幅員 : 25.0m  
〔4車線、自転車歩行者道:両側〕
- 橋梁 : 2橋
- 全体事業費 : 約209.4億円〔国:115.2億円、府:94.2億円〕
- 費用便益比 : 8.03

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業を巡る社会経済情勢等



本事業区間に隣接して、平成15年に大阪府中部広域防災拠点、平成24年に大阪府広域医療搬送拠点が開設された。

大阪府中部広域防災拠点  
大阪府広域医療搬送拠点

本事業区間  
3.9km

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)①

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

#### ◆費用便益比

$$B/C = 8.03$$

#### ◆便益(B)

総便益	1378.5億円
走行時間短縮便益	1310.7億円
走行経費減少便益	59.7億円
交通事故減少便益	8.1億円

#### ◆費用(C)

総費用	171.6億円
全体事業費 (現在価値)	164.0億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	7.6億円

#### ○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル  
(国土交通省平成20年11月)

基準年 : 平成28年度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 平成42年度

推計に用いた資料 : 平成17年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約209.4億円(単純価値)

維持管理費 : 約5,250万円/年

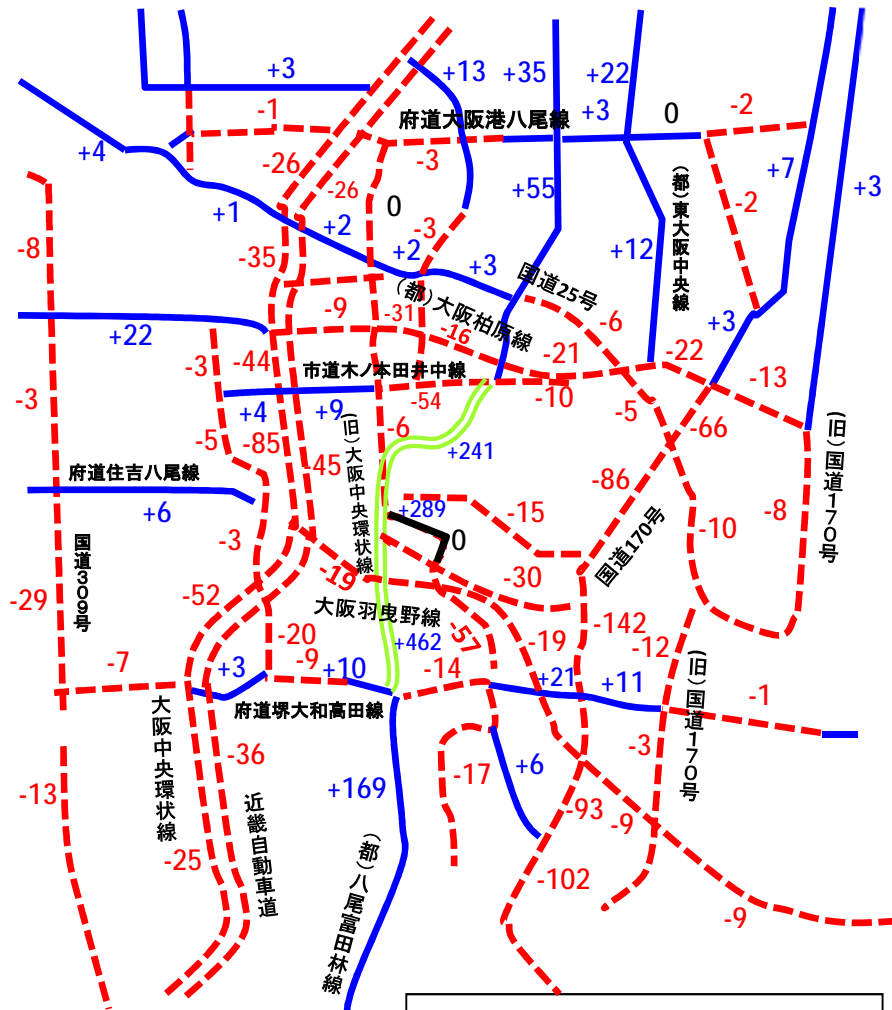


## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)②

#### ◆差分図

単位: 百台/日



将来交通量予測(H42)

差分図:

各リンクについて、整備有無による交通量の差を図化したもの

交通量が減少している箇所は、**+便益**が発生

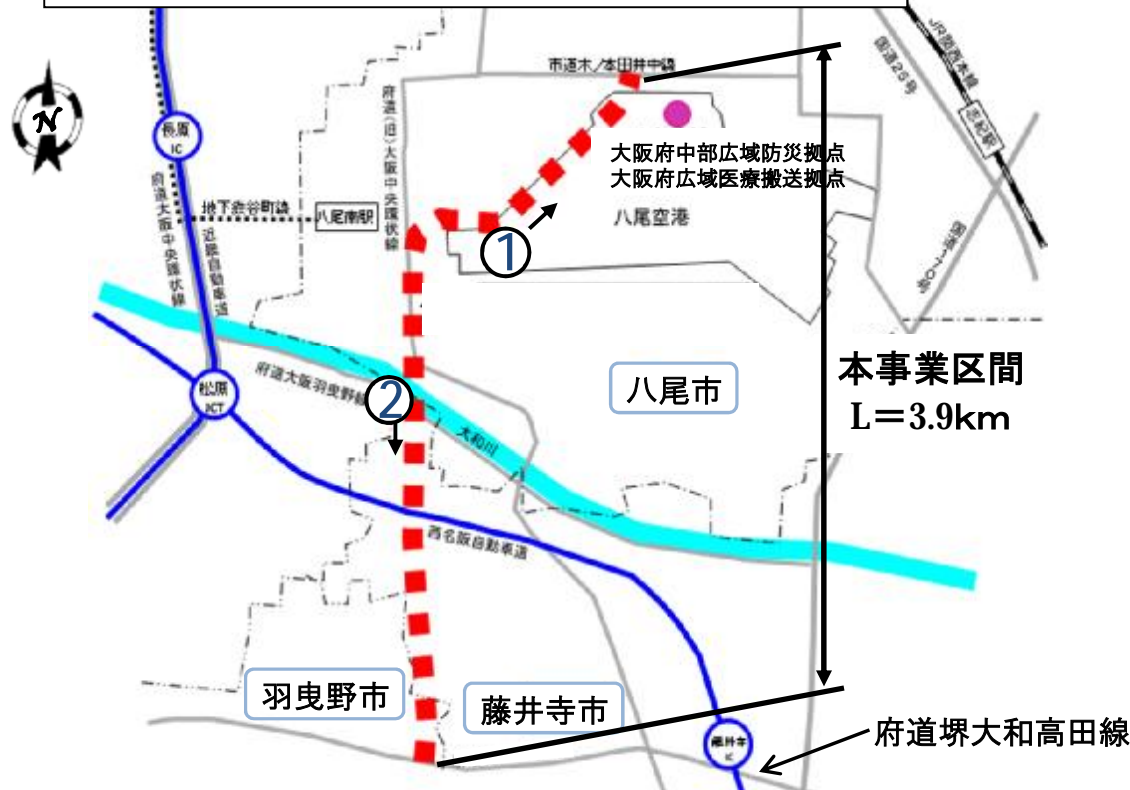
- 交通量増加
- - - 交通量減少
- = 事業箇所

本事業区間の整備により、並行する府道大阪中央環状線、国道170号の交通が本路線へと転換している。

### 3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減等の可能性の視点

#### ■事業の進捗の見込みの視点

平成29～31年度 : 用地測量・詳細設計  
平成30～36年度 : 物件調査・用地買収  
平成32～38年度 : 工事



写真①



写真②



#### ■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

都市計画変更により、車線数の見直し（6車線から4車線）や道路構造の変更（立体交差から平面交差）、八尾空港敷地内への線形の見直し等により、コスト縮減を図っている。

## 4. 対応方針（原案）

### ○事業実施

#### <判断の理由>

- ・ 本事業は、八尾市道木ノ本田井中線から府道堺大和高田線までを結ぶ区間で、八尾空港に隣接する大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路であり、災害発生時に緊急車両等で救助・救急、医療、消火及び緊急物資の供給をより迅速に行うことが可能となる。
- ・ 十分な幅員が確保された自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上する。

以上の理由から、事業を実施する。

都市計画道路 おおさか きしわ だなんかい 大阪岸和田南海線

かみちょう  
（上町工区） 街路事業

〔和泉市〕

【事前評価】



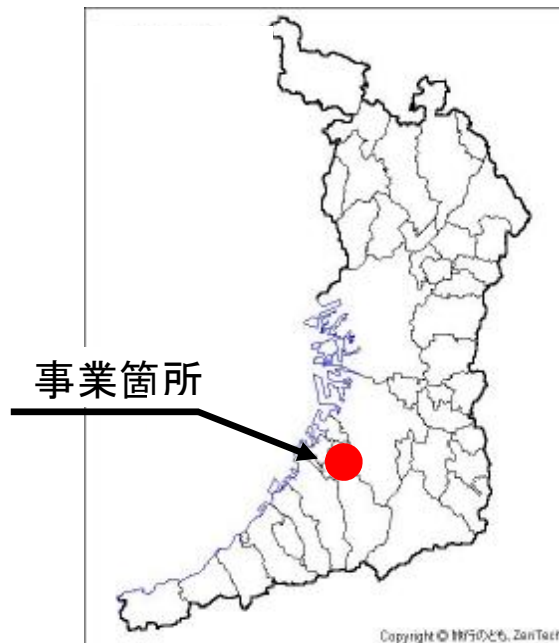
# 1. 事業概要

## ■事業目的

本路線は、大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路である。

本事業により、府道泉大津美原線を挟み府道大阪和泉泉南線から府道富田林泉大津線までの区間が整備済みとなり、広域幹線道路ネットワークと防災機能の強化を図る。また、並走する現道の府道大阪和泉泉南線の狭隘区間の交通量の分散化及び歩行者等の交通安全を確保するため、バイパスを整備する。

## ■位置図



## ■事業概要図

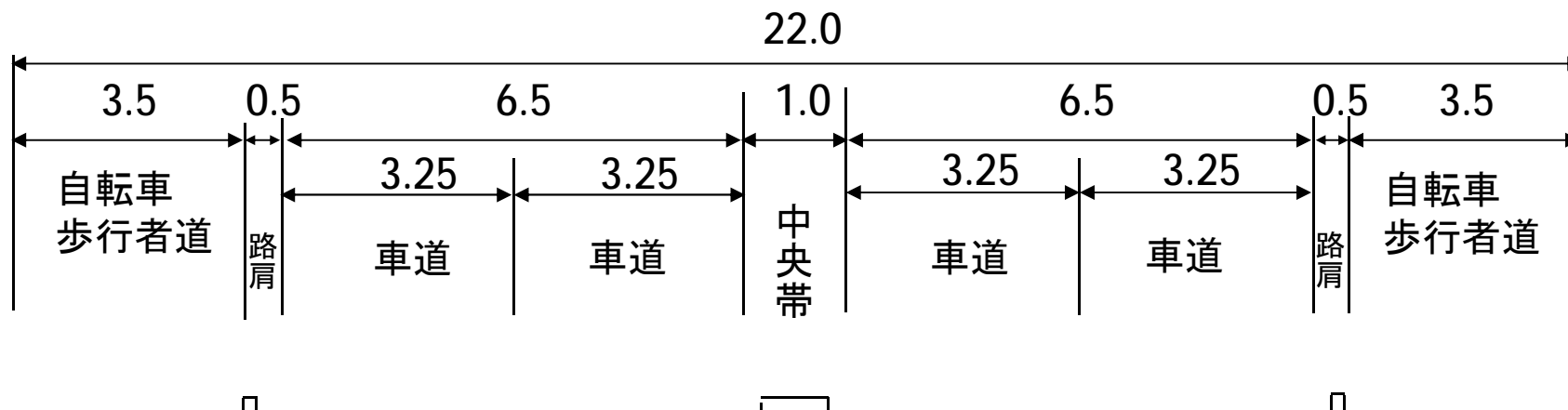


# 1. 事業概要

## ■事業概要図

標準断面図

[ 単位 : m ]



# 1. 事業概要

## ■ 事業概要

○事業区間 : 和泉市上町～太町

○延長 : 0.7km

○幅員 : 22.0m

〔4車線、自転車歩行者道:両側〕

○全体事業費 : 約24.6億円〔国:13.5億円、府:11.1億円〕

○費用便益比 : 11.26



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業を巡る社会経済情勢等

隣接する北側の工区は平成9年12月、南側の工区は平成27年5月に供用済みである。





## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)①

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

#### ◆費用便益比

$$B/C = 11.26$$

#### ◆便益(B)

総便益	227.4億円
走行時間短縮便益	209.3億円
走行経費減少便益	15.7億円
交通事故減少便益	2.4億円

#### ◆費用(C)

総費用	20.2億円
全体事業費 (現在価値)	19.4億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	0.8億円

#### ○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル  
(国土交通省平成20年11月)

基準年 : 平成28年度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 平成42年度

推計に用いた資料 : 平成17年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

事業費 : 約24.6億円(単純価値)

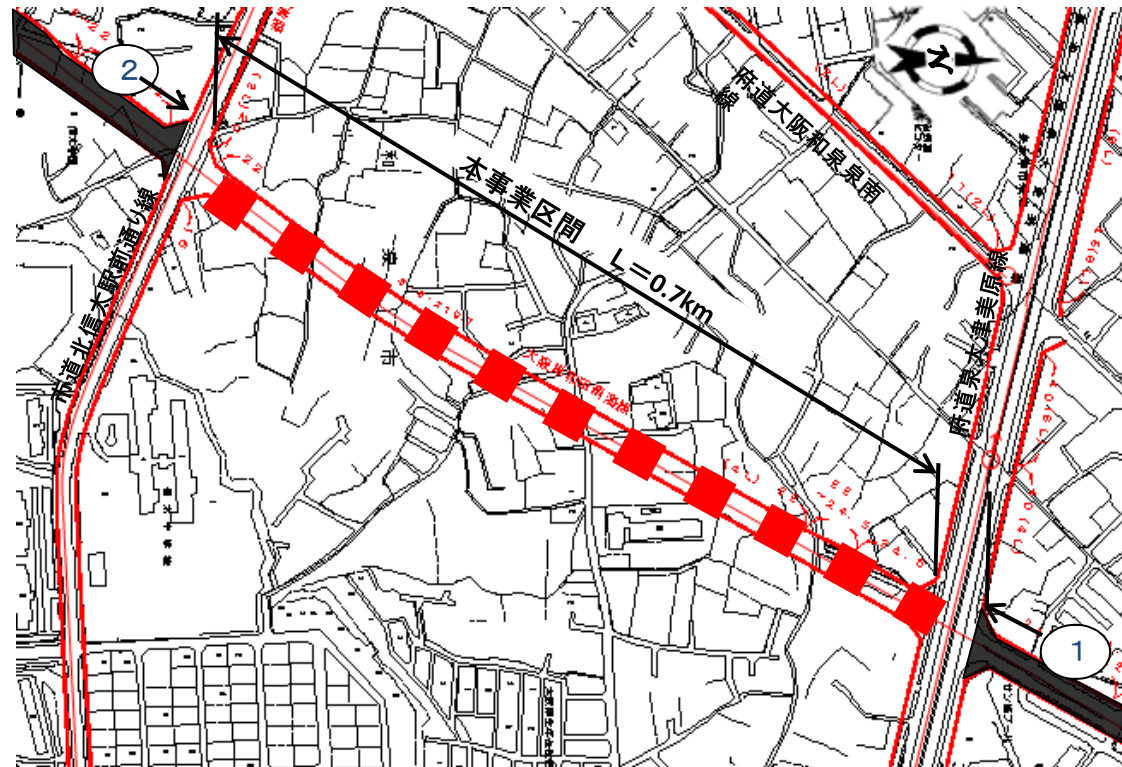
維持管理費 : 約510万円/年



### 3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減等の可能性の視点

#### ■事業の進捗の見込みの視点

平成29～30年度 : 用地測量・詳細設計  
平成30～34年度 : 物件調査・用地買収  
平成33～35年度 : 工事



写真①



写真②



#### ■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

本事業区間に接続する前後区間は供用済みであるため、代替案立案の余地はない。

## 4. 対応方針（原案）

### ○事業実施

#### <判断の理由>

- ・ 広域幹線道路ネットワークと防災機能の強化を図る。
- ・ 並走する現道の府道大阪和泉泉南線の狭隘区間の交通量の分散化及び歩行者等の交通安全を確保する。

以上の理由から、事業を実施する。



主要地方道 おおさか いずみ せんなん 大阪和泉泉南線

（都市計画道路 おおさか きしわ だ なんかい 大阪岸和田南海線）

道路改良事業  
[泉南郡熊取町]

【事前評価】

# 1. 事業概要

## ■事業目的

本路線は、大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路である。

このうち、本事業区間である府道泉佐野打田線から国道170号までの整備を行うことにより、国道170号と国道481号を結ぶ広域的な交通ネットワーク機能が強化されることから、本路線と並行する国道26号から国道170号の熊取町域にかけての慢性的な交通渋滞の緩和を目的とする。

併せて、自転車歩行者道を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

## ■位置図



## ■事業概要図

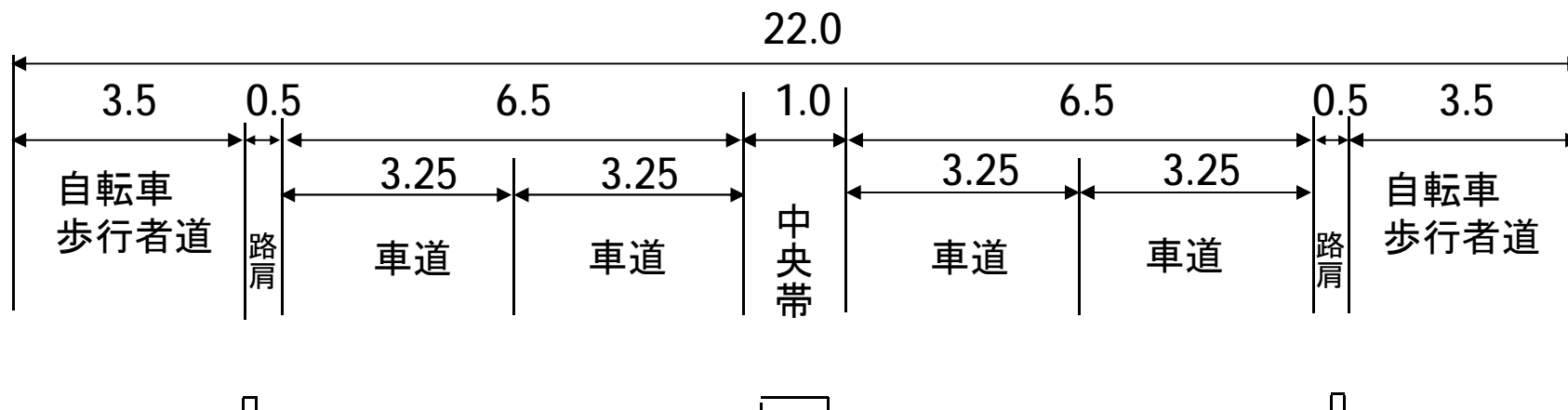


# 1. 事業概要

## ■事業概要図

標準断面図

[ 単位 : m ]



# 1. 事業概要

## ■事業概要

- 事業区間 : 泉南郡熊取町紺屋～大久保東
- 延長 : 0.6km
- 幅員 : 22.0m  
〔4車線、自転車歩行者道:両側〕
- 橋梁 : 2橋
- 全体事業費 : 約25.7億円〔国:14.1億円、府:11.6億円〕
- 費用便益比 : 11.53



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業を巡る社会経済情勢等

国道170号と旧国道170号の交差点が主要渋滞箇所となっている。



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)①

<便益> 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

<費用> 道路整備に係る事業費、維持管理費

#### ◆費用便益比

$$B/C = 11.53$$

#### ◆便益(B)

総便益	265.1億円
走行時間短縮便益	256.8億円
走行経費減少便益	6.8億円
交通事故減少便益	1.5億円

#### ◆費用(C)

総費用	23.0億円
全体事業費 (現在価値)	22.3億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	0.7億円

#### ○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル  
(国土交通省平成20年11月)

基準年 : 平成28年度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 平成42年度

推計に用いた資料 : 平成17年度交通センサス

交通流の推計手法 : 三段階推定法

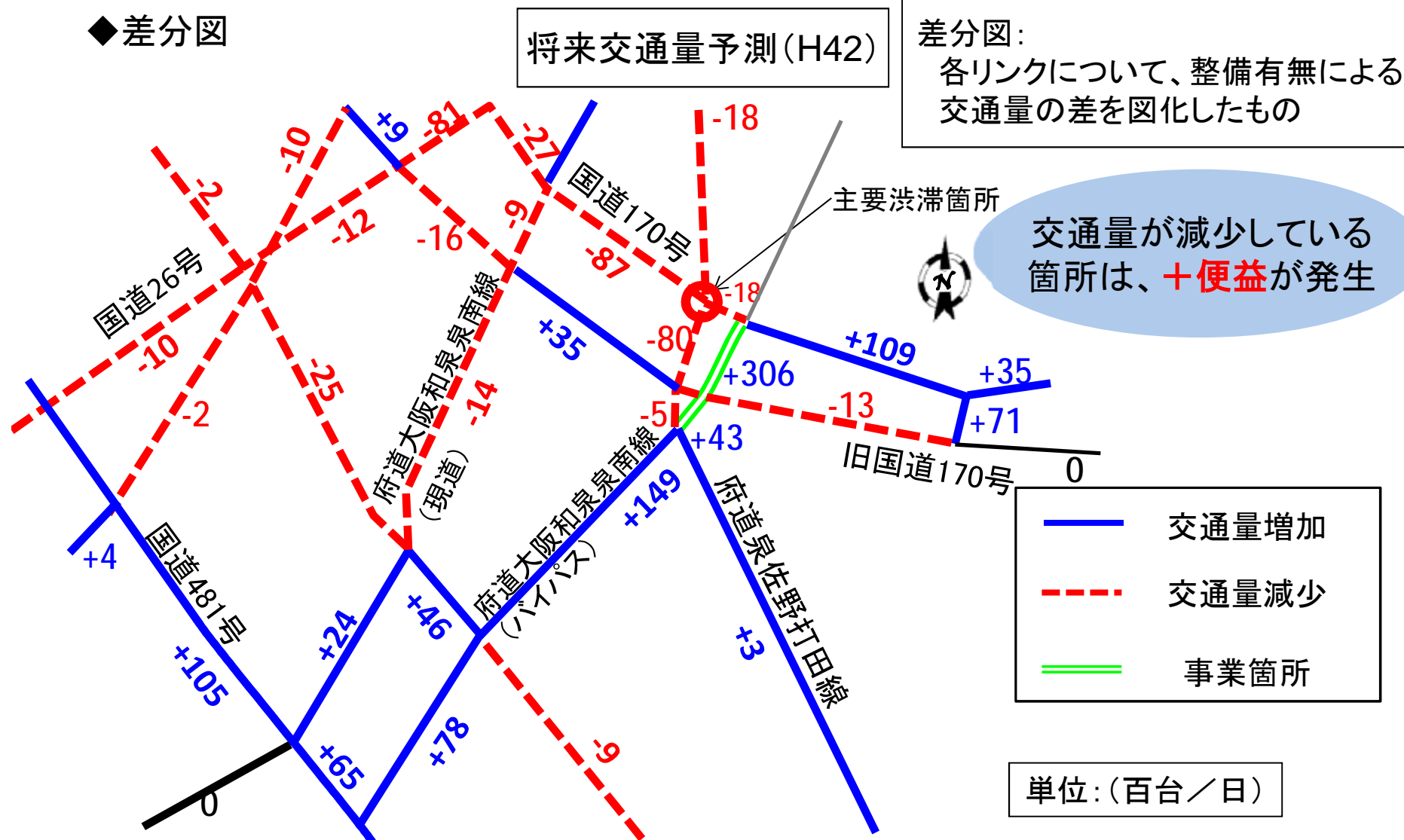
事業費 : 約25.7億円(単純価値)

維持管理費 : 約470万円/年

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(費用便益分析)②

#### ◆差分図

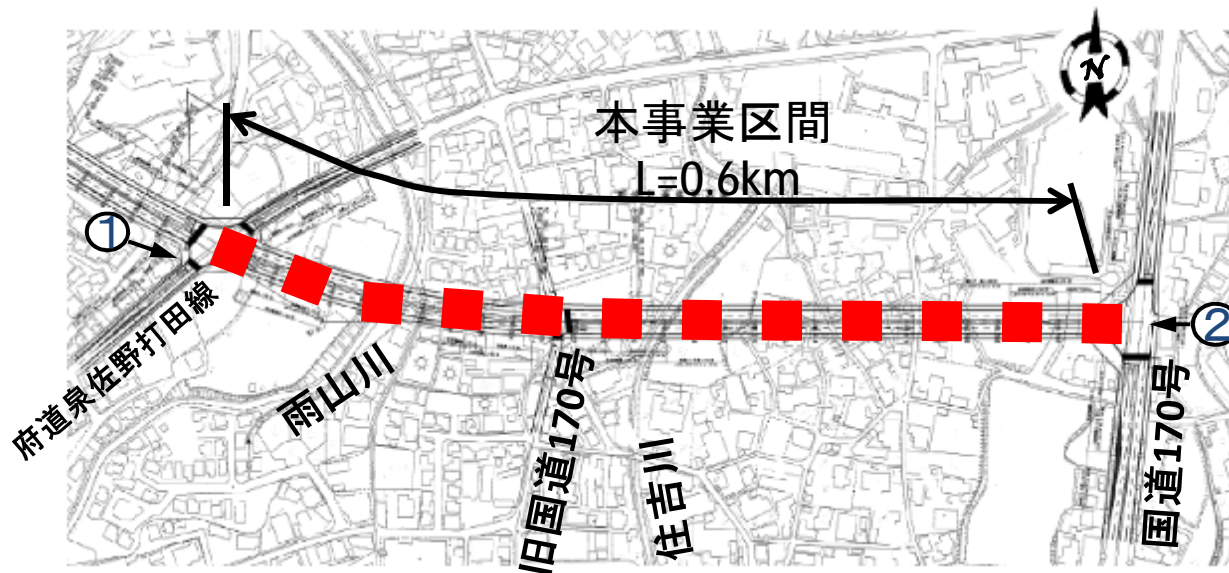


本路線の整備により、周辺道路の交通量が減少し、主要渋滞箇所の交通量も減少している。

### 3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減等の可能性の視点

#### ■事業の進捗の見込みの視点

平成29～30年度 : 用地測量・詳細設計  
平成30～33年度 : 物件調査・用地買収  
平成32～34年度 : 工事



写真①



写真②



#### ■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

本事業区間の南側に接続する府道泉佐野打田線から熊取町界までの区間は平成22年度に供用済みであり、熊取町界から国道481号までの区間は平成11年度までに供用済みであることから、代替案立案の余地はない。



## 4. 対応方針（原案）

### ○事業実施

#### <判断の理由>

- ・ 本事業区間の整備により、国道170号と国道481号を結ぶ広域的な交通ネットワーク機能が強化されることから、本路線と並行する国道26号から国道170号の熊取町域にかけての慢性的な交通渋滞が緩和できる。
- ・ 十分な幅員が確保された自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上する。

以上の理由から、事業を実施する。

主要地方道 いばらき かめおか 茨木亀岡線  
にし がわら にし 西河原西交差点改良事業  
[茨木市]

【事前評価】

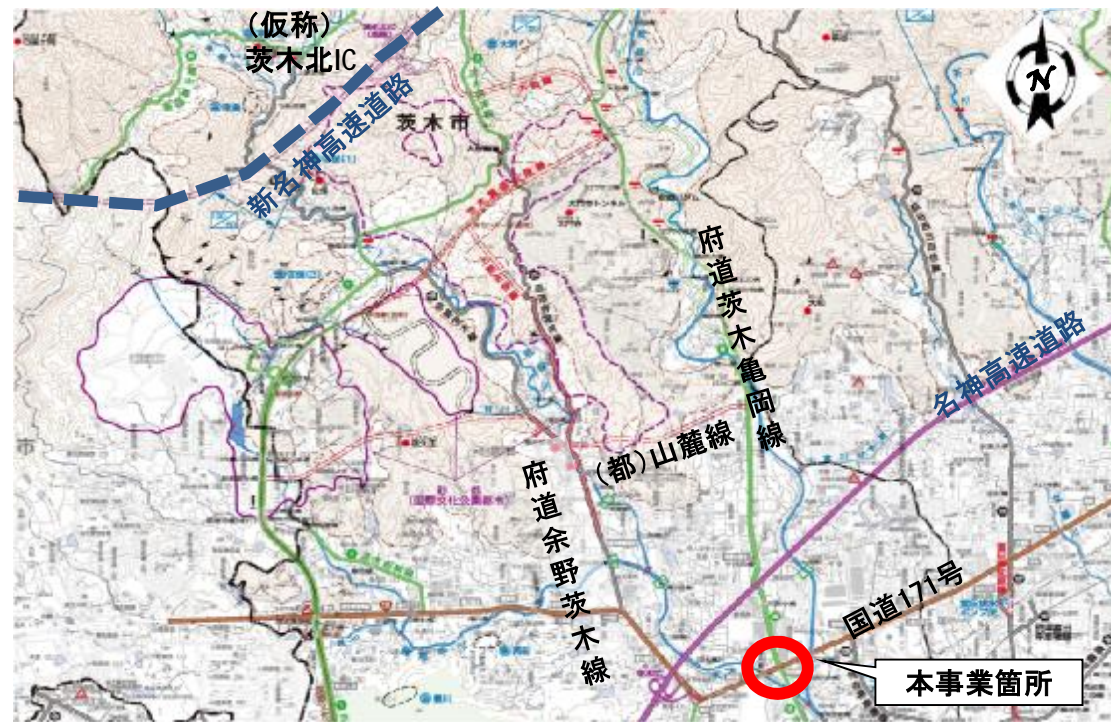
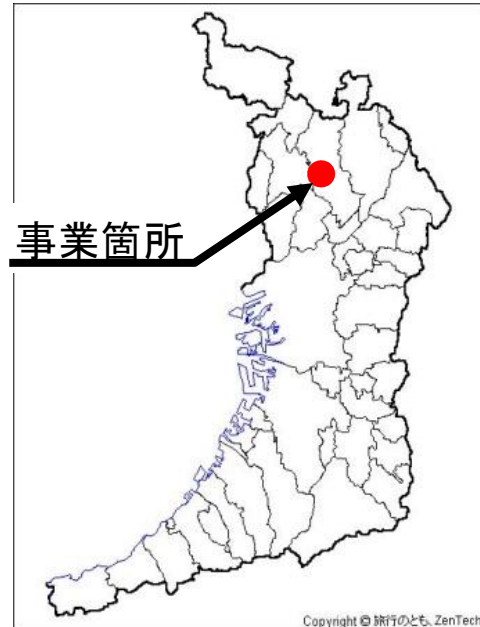
# 1. 事業概要

## ■事業目的

本事業は、府道茨木亀岡線と国道171号が交差する西河原西交差点において、道路の立体交差化を行う事業である。

平成28年度末に新名神高速道路(仮称)茨木北ICが供用し、平成30年春には国際文化公園都市(彩都)東部地区の一部がまちびらきすることにより、交通量の増加が予想される当交差点の交通渋滞の緩和を目的とする。

## ■位置図

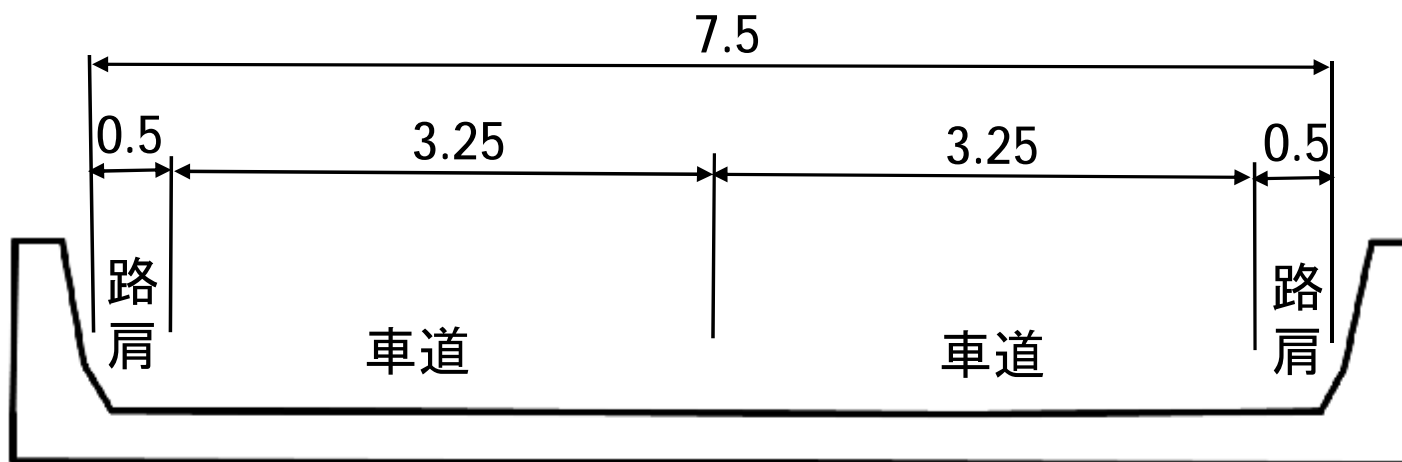


# 1. 事業概要

## ■事業概要図

標準断面図

[ 単位 : m ]





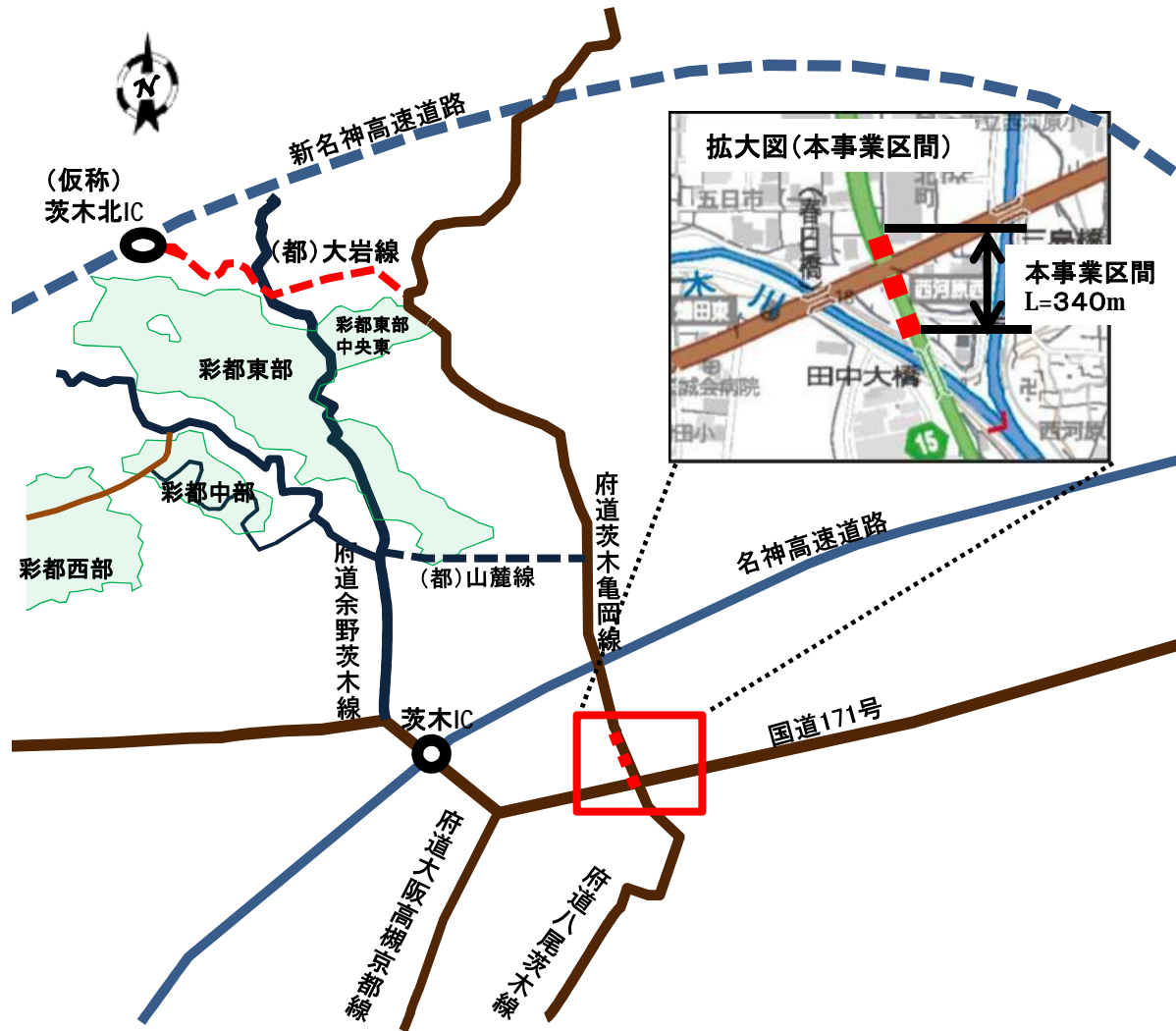
# 1. 事業概要

## ■事業概要

- 事業区間 : 茨木市五日市～三咲町
- 延長 : 340.0m
- 幅員 : 7.5m〔2車線〕
- 橋梁 : 1橋
- 全体事業費 : 約13.0億円〔国:7.2億円、府:5.8億円〕

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業を巡る社会経済情勢等



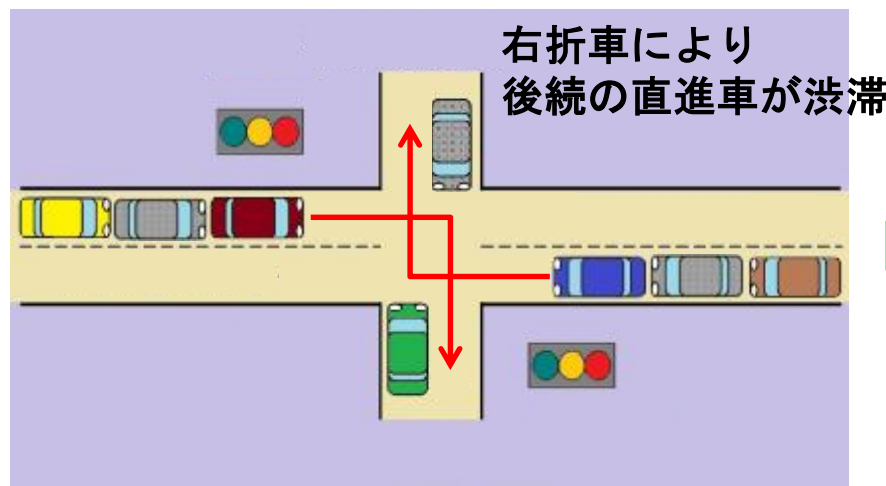
- 新名神高速道路(仮称)茨木北ICは平成28年度の供用を目指し、西日本高速道路(株)が事業中である。
- 都市計画道路大岩線は、新名神高速道路(仮称)茨木北ICから府道茨木亀岡線までの区間について、平成30年度中の供用を目指し大阪府が事業中である。
- 国際文化公園都市(彩都)東部地区の一部は、平成30年春のまちびらきを目指し事業中である。
- 都市計画道路山麓線は、茨木市が事業中である。

## 2. 事業の必要性等に関する視点

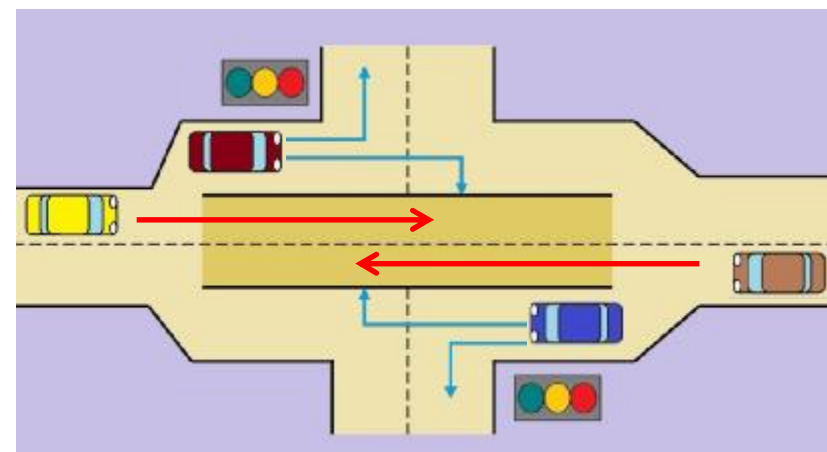
### ■事業の投資効果(交差点需要率)①

#### ◆交差点需要率とは

- ・ 交差点の構造、信号現示（青・赤の時間）、流入交通量（直進、右折、左折別）をもとに、一定時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比率を算出。
- ・ 数値が大きいほど交差点の混雑が見込まれ、実測による研究から、一般に0.9を上回ると交通処理ができないとされている。



平面交差イメージ



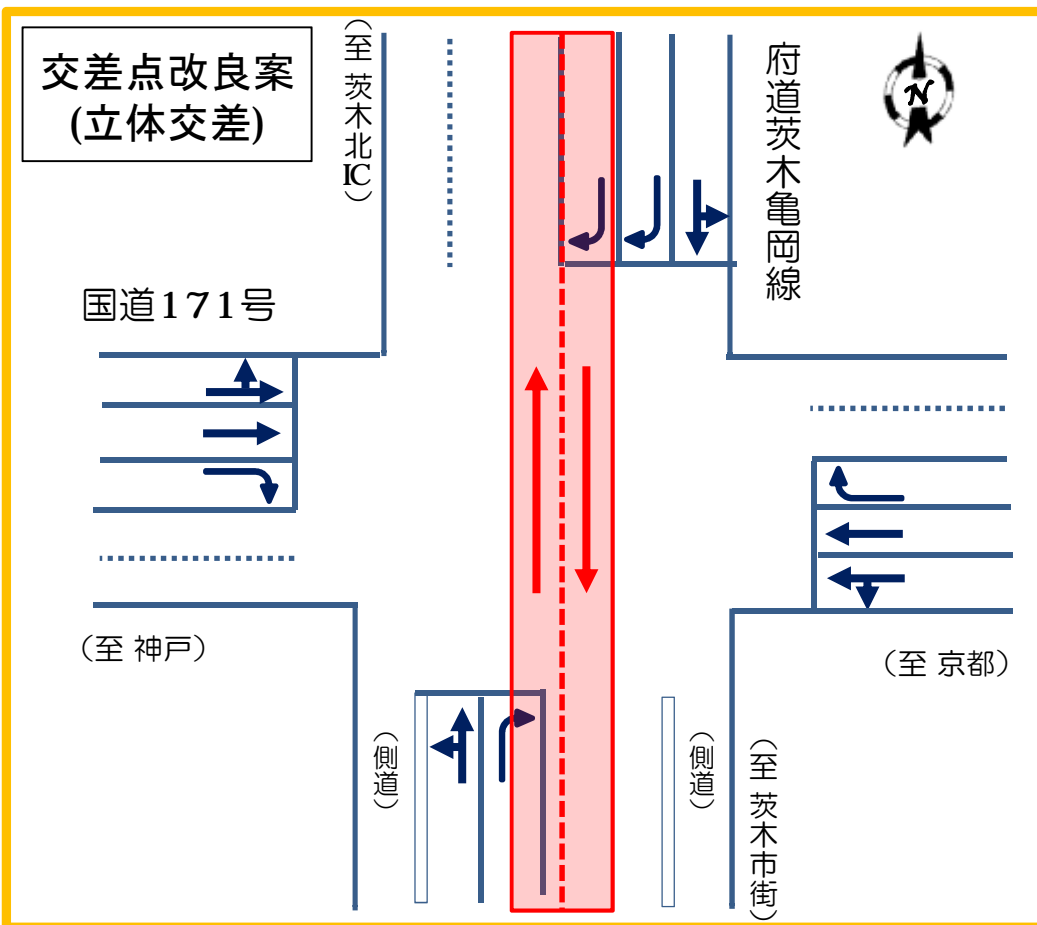
立体交差イメージ

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### ■事業の投資効果(交差点需要率)②

#### ◆交差点需要率

H24調査(現況(平面交差))	0.874
H32予測(現況(平面交差)のまま)	1.024
(交差点改良案(平面交差))	0.930
(交差点改良案(立体交差))	0.783





### 3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減等の可能性の視点

#### ■事業の進捗の見込みの視点

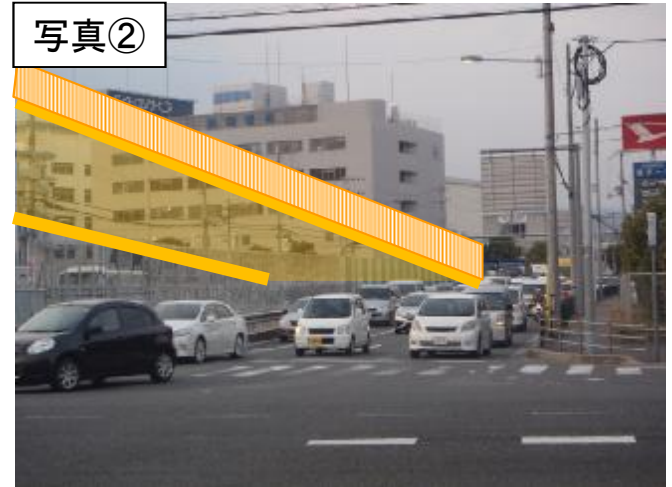
平成29年度 : 詳細設計  
平成30～32年度 : 橋梁工事



写真①



写真②



#### ■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

平面による交差点改良を検討したが、平面交差では交通渋滞解消は図れないことが判明したため、立体交差化以外に代替案立案の余地はない。

## 4. 対応方針（原案）

### ○事業実施

#### <判断の理由>

平成28年度末に新名神高速道路(仮称)茨木北ICが供用し、平成30年春には、国際文化公園都市(彩都)東部地区の一部がまちびらきすることにより、交通量の増加が予想されることから、立体交差化により交通渋滞を緩和するため、事業を実施する。