

追加説明資料②

道路事業一覧	P 2
①主要地方道岸和田港塔原線 道路・鉄道立体交差事業	P 3
②一般国道170号 西石切立体交差整備事業	P 14
③一般府道豊能池田線(伏尾バイパス) 道路改良事業	P 27

平成29年度建設事業評価（道路事業一覧）

【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	主要地方道 岸和田港塔原線 道路・鉄道立体交差 事業	事業延長:2.1km 踏切除却数:7箇所	約260.0	H32 (H20年代 後半)	2.75 (2.85)	用地100% 工事 69%	事業継続
2	一般国道170号 西石切立体交差整備 事業	事業延長:840m 道路幅員:34.0m 4車線 ※アンダーパス部	約160.0	未定	1.11 (1.13)	用地 98% 工事 16%	休止継続
3	一般府道豊能池田線 (伏尾バイパス) 道路改良事業	事業延長:1.4km 道路幅員:13.0m 2車線、自転車歩 行者道(両側)	約57.0	未定	1.05 (1.28)	用地 82% 工事 20%	休止継続

※()内は、前回審議時点

主要地方道 きしわだこうとのほら 岸和田港塔原線
道路・鉄道立体交差事業
〔岸和田市〕

【再々評価】

（再評価実施後5年間を経過した時点で継続中）

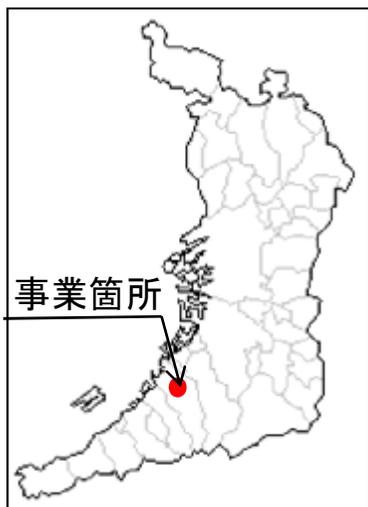
1. 事業概要

■事業目的

本路線は、岸和田市域を東西に結ぶ主要な幹線道路である。本路線とJR阪和線とが交差する踏切部は「ボトルネック踏切」となっており、また本路線と並行する岸和田市道の踏切は「開かずの踏切」となっていることから、ともに慢性的な渋滞箇所となっている。

本事業は、当該踏切を含むJR東岸和田駅周辺の立体交差化（鉄道高架化）及び岸和田港塔原線を拡幅することにより、円滑な交通の流れの確保や環境改善に寄与し、地域の発展に資することを目的とする。

■位置図

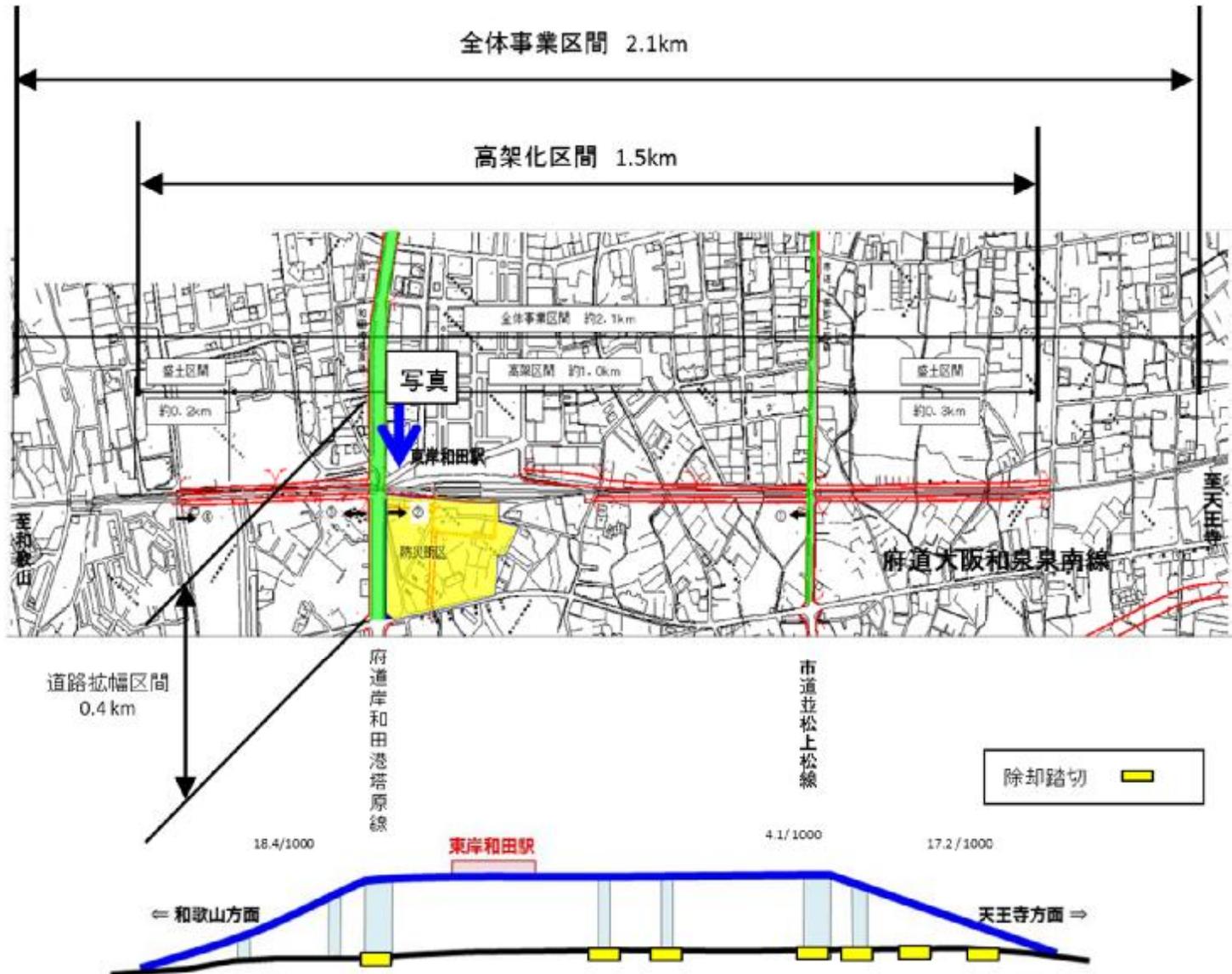


■事業概要図



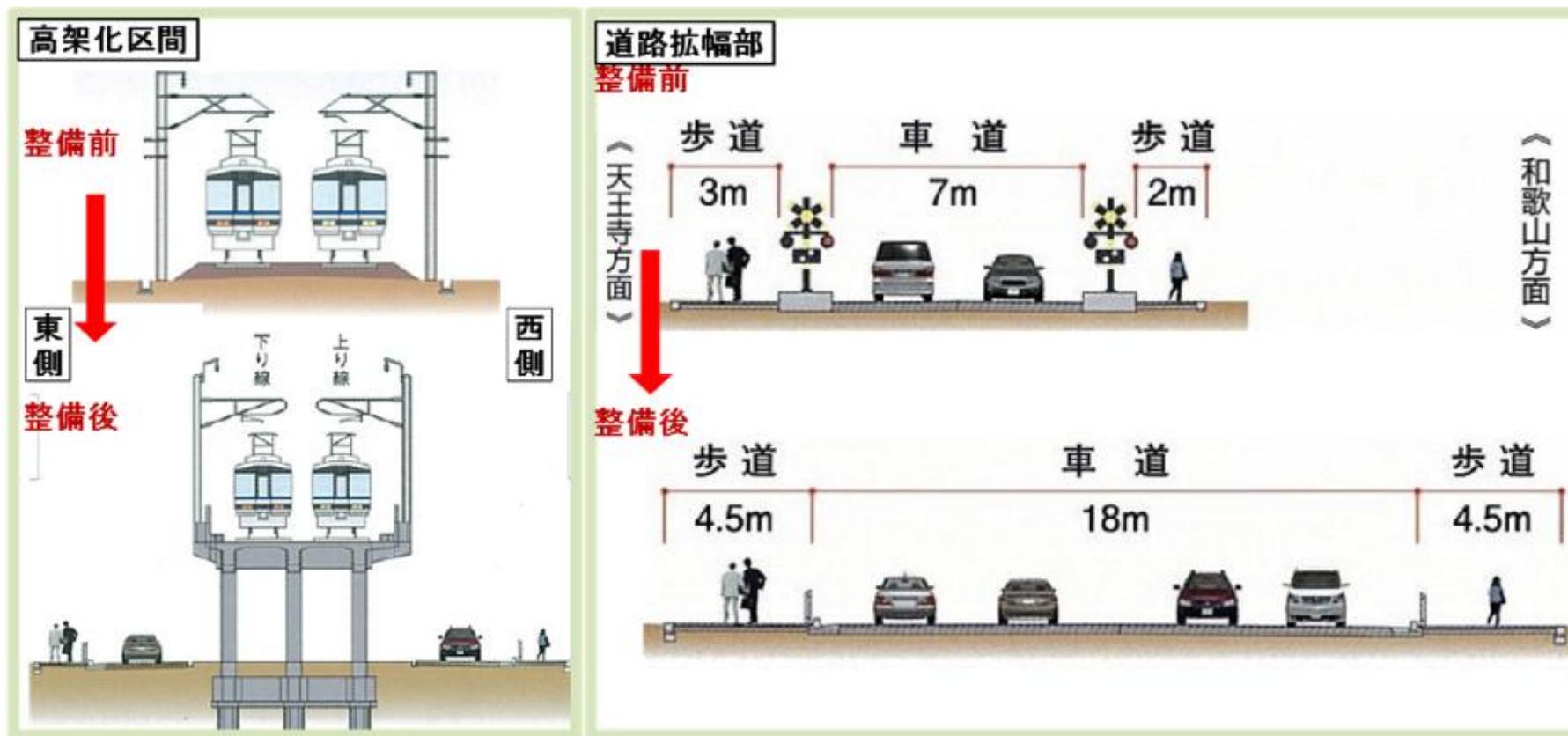
1. 事業概要

■事業概要図



1. 事業概要

■事業概要図



1. 事業概要

■事業概要

○事業区間 : 岸和田市下松町～岸和田市土生町

○事業延長 : 2.1km

高架化区間 1.5km、高架する駅:東岸和田駅

○全体事業費 : 約260.0億円【府:市=2:1】

うち、府:約171.8億円〔国:約94.5億円、府:約77.3億円〕、

市:約 85.9億円〔国:約47.2億円、市:約38.7億円〕、

鉄道事業者:約2.3億円

○用地進捗率 : 100%

○工事進捗率 : 69%

○費用便益比 : 2.75 (2.85) [0.10減少]

※()内は、平成24年度再評価時点

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

＜整備前の状況＞



上段：H26、下段：H13（計画時）

路線名	自動車 交通量 (台/日)	歩行者 自転車 (人/日)	踏切自動車 交通遮断量 (台時/日)	遮断時間	
				(h/日)	ピーク時間
府道岸和田港塔原線	12,760	13,286	105,908	8.3	39分11秒
	15,139	16,708	130,195	8.6	35分27秒

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

$$B/C = 2.75$$

◆便益(B)

総便益	500.0億円
走行時間短縮便益	447.0億円
走行経費減少便益	45.0億円
交通事故減少便益	8.0億円

◆費用(C)

総費用	182.0億円
全体事業費 (現在価値)	181.7億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	0.3億円

○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200万円/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

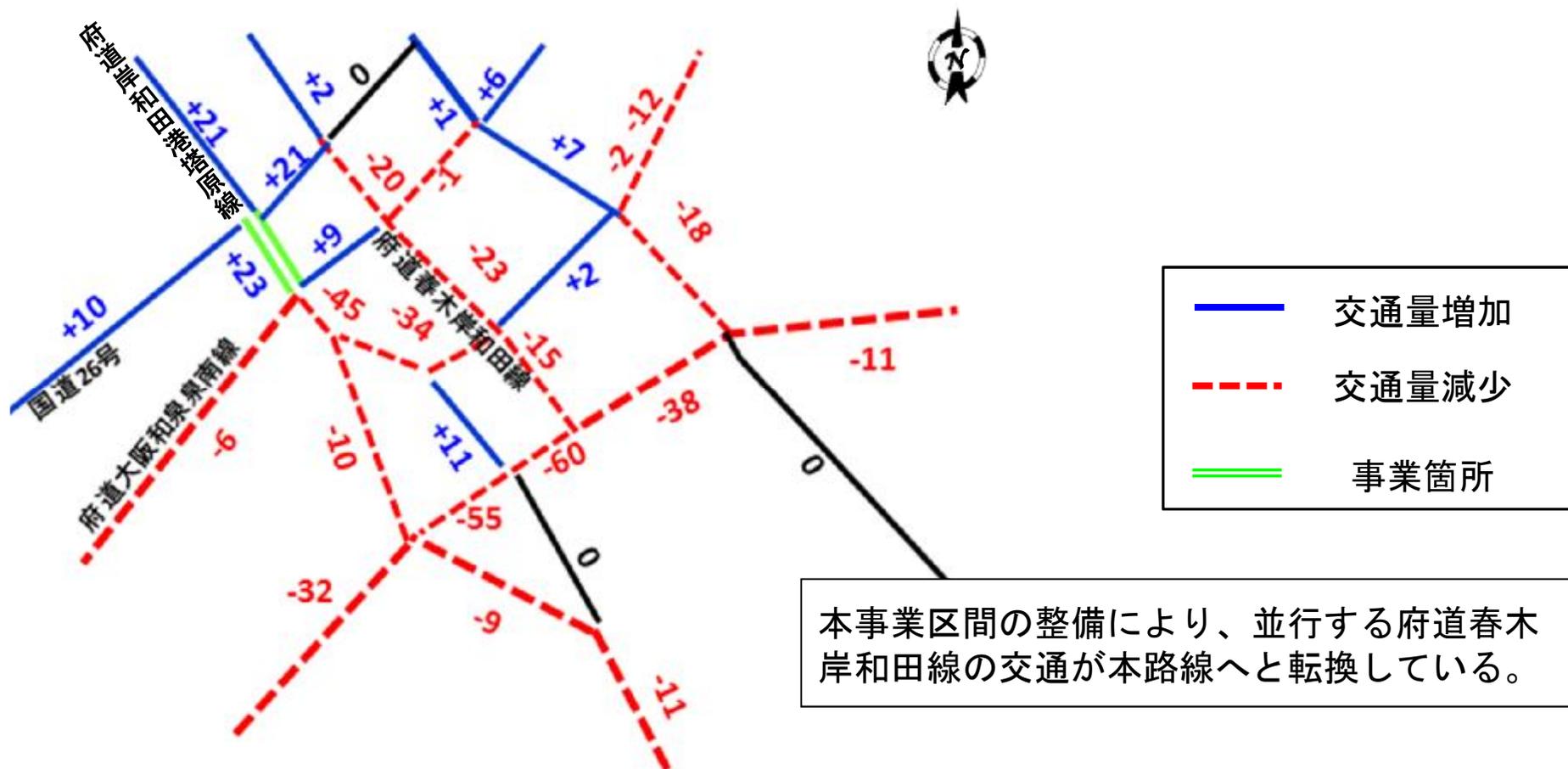
◆差分図

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



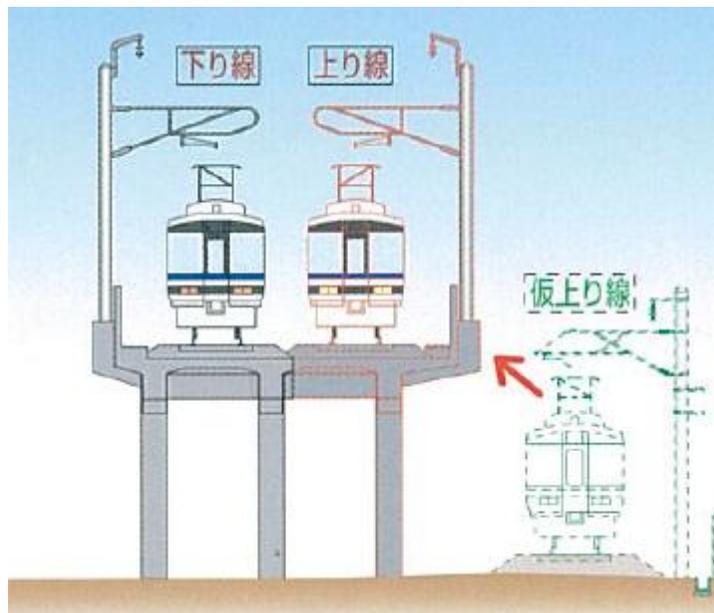
3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆全体 76% (129.8億円/171.8億円) ※府事業分

用地 100% (37.0億円/37.0億円) 工事 69% (92.8億円/134.8億円)

下り線
(平成27年2月 高架化完了)

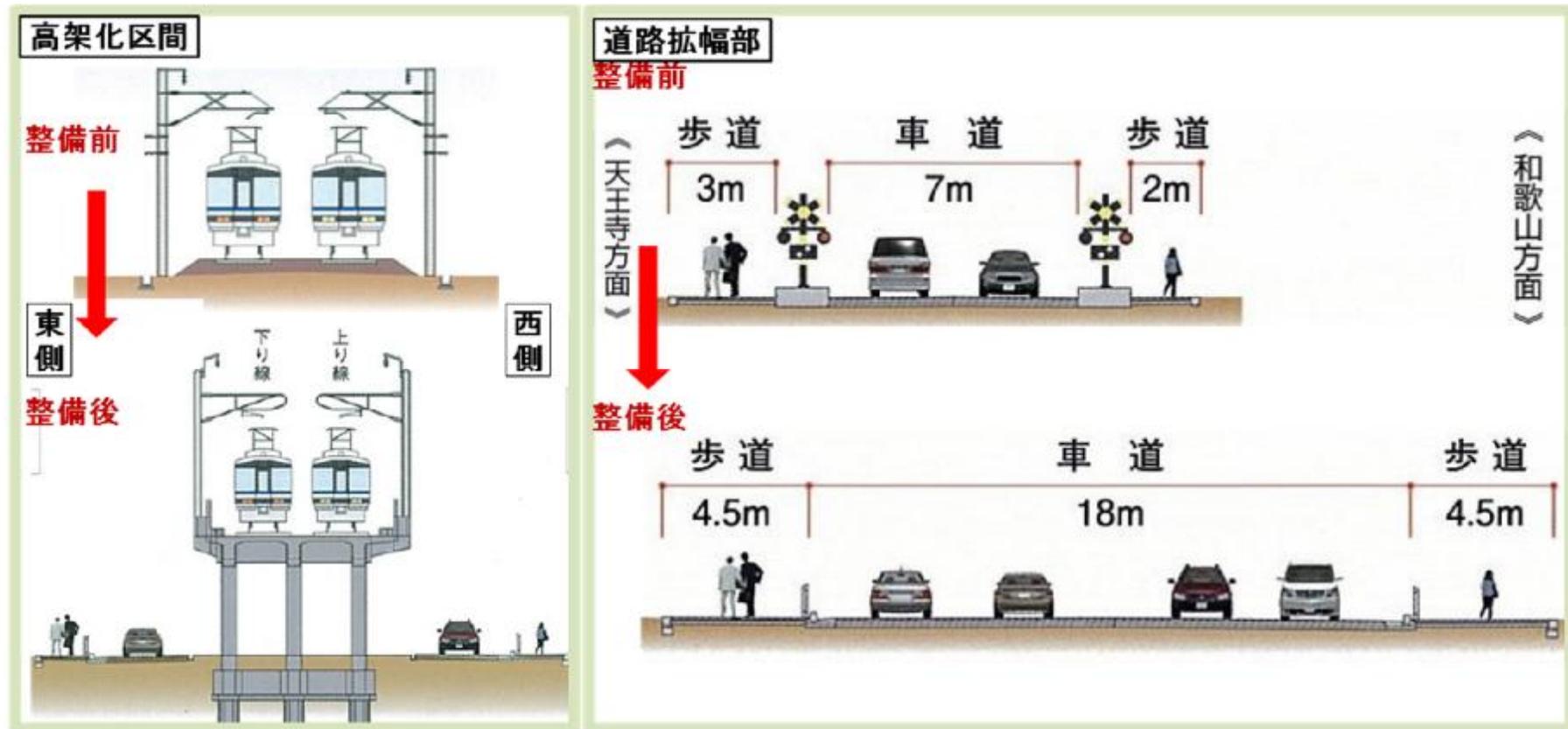


上り線
(平成29年秋 高架化予定)

- ・平成27年2月に下り線の高架化が完成しており、上り線についても、平成29年秋完成の予定である。
- ・高架化完成以降は、引き続き、旧ホームや仮線の撤去、踏切の撤去、府道岸和田港塔原線（鉄道交差部分）の拡幅などを実施していく。

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

平成29年秋に全線高架化の予定であることから、コスト縮減や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>

- ・平成29年秋に全線高架化の予定である。
- ・鉄道の高架化に合わせて府道を拡幅することにより、円滑な交通の流れの確保や環境改善に寄与することができる。

以上の理由から、事業を継続する。

一般国道170号
西石切^{にしいきり}立体交差整備事業
〔東大阪市〕

【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

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（アンダーパス化）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。

■位置図

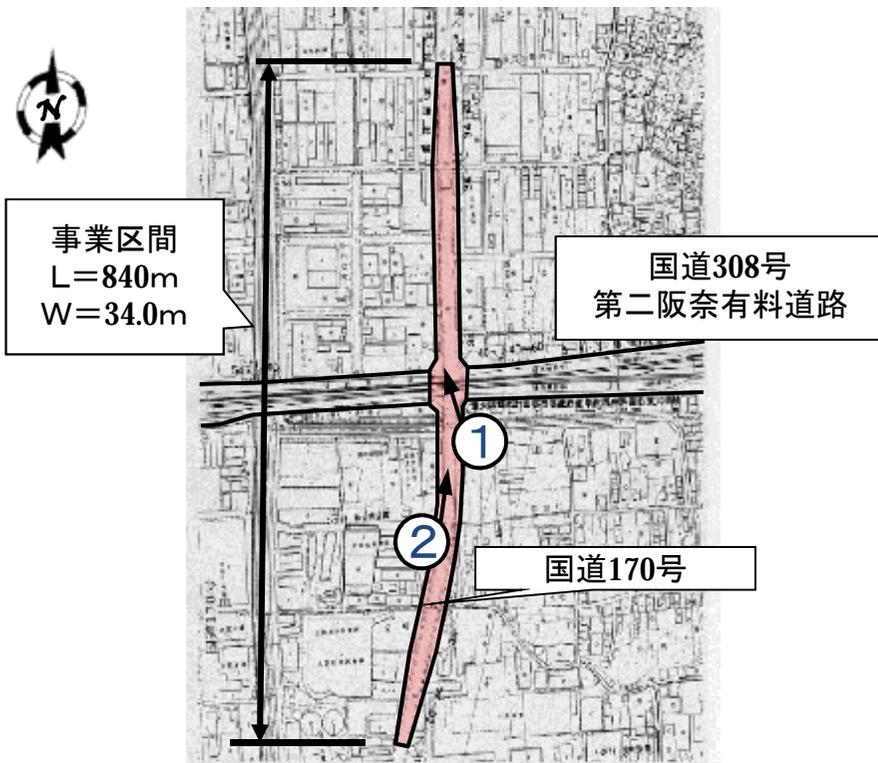


■事業概要図



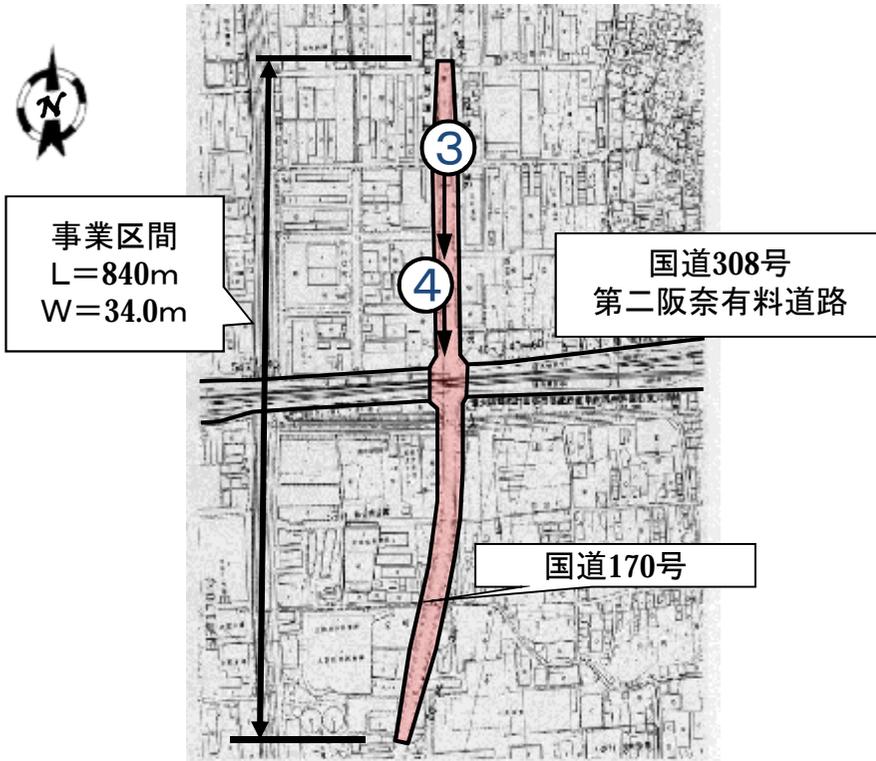
1. 事業概要

現地状況写真



1. 事業概要

現地状況写真



写真③



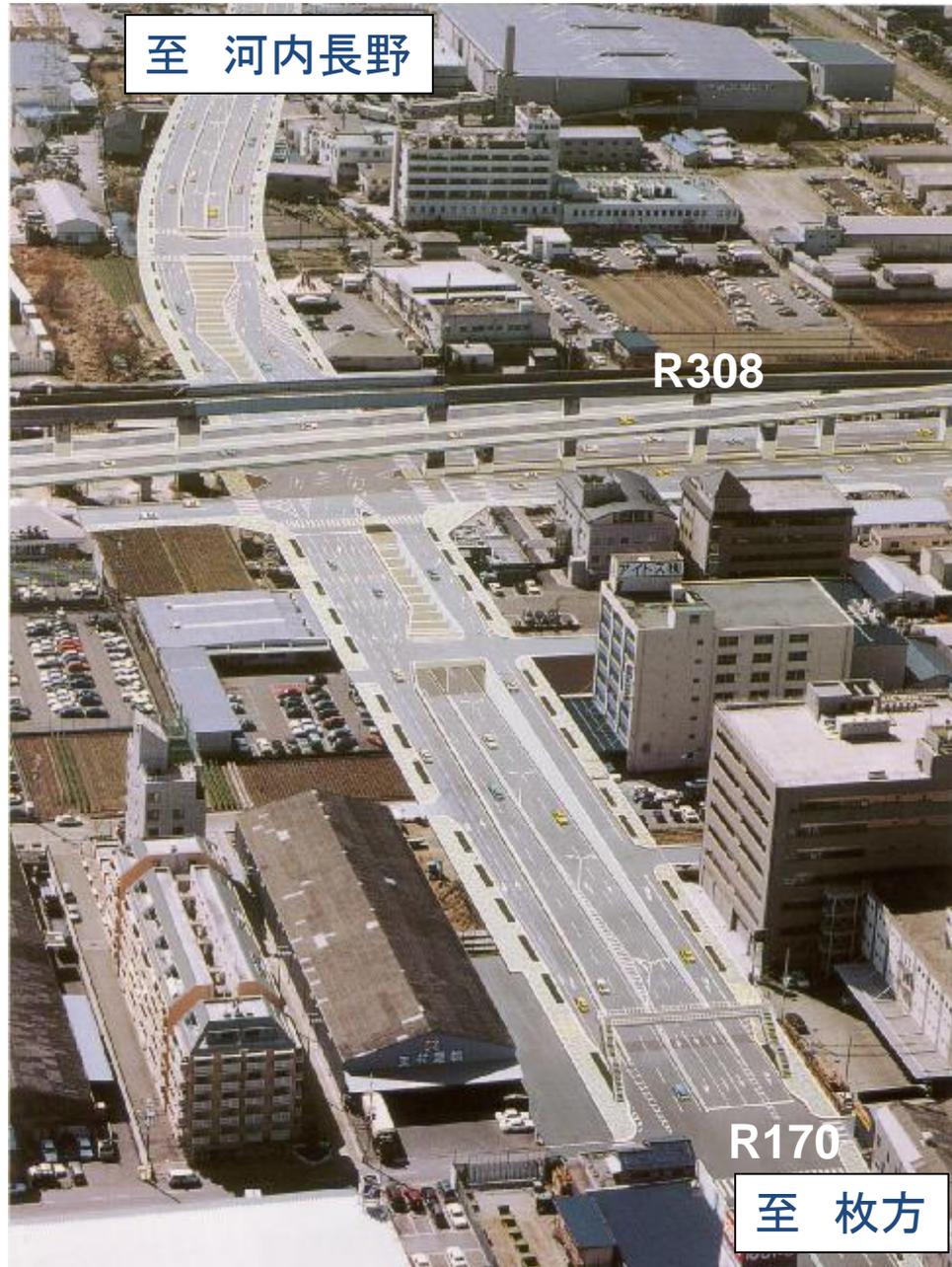
写真④



1. 事業概要

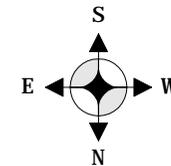
完成形イメージ
(立体交差化)

至 奈良



至 大阪

至 枚方



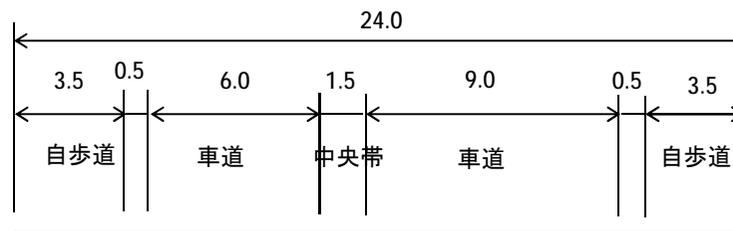
1. 事業概要

■事業概要図

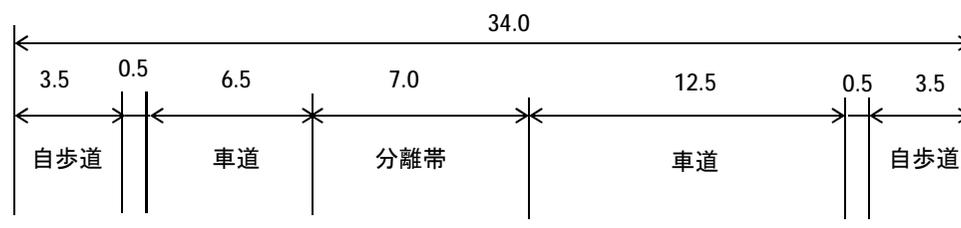
標準断面図

[単位 : m]

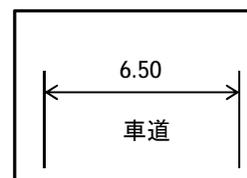
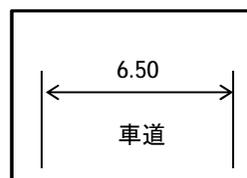
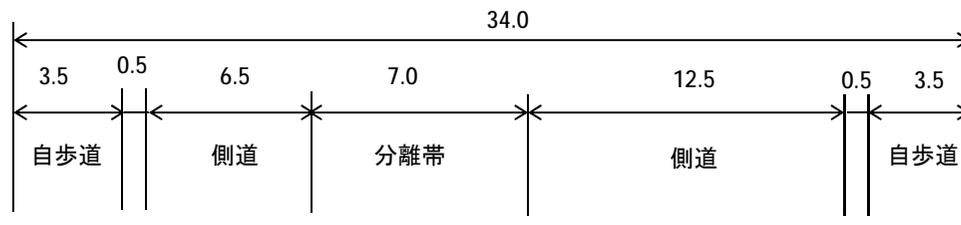
整備前



暫定形
(平面交差)
H22.5~



完成形
(立体交差)



1. 事業概要

■事業概要

- 事業区間 : 東大阪市西石切町～弥生町
- 事業延長 : 840m
- 道路幅員 : 34.0m
〔4車線〕 ※アンダーパス部
- 全体事業費 : 約160.0億円〔国:88.0億円、府:72.0億円〕
- 用地進捗率 : 98%
- 工事進捗率 : 16%
- 費用便益比 : 1.11 (1.13) [0.02減少]

※()内は、平成24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

- ・ 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したこと等から、平成22年5月に交差点部を拡幅し暫定平面により供用した。
- ・ 平成34年度には大阪瓢箪山線が国道170号まで開通する見込みとなっており、交差点部の影響を検証する必要がある。



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

$$B/C = 1.11$$

◆便益(B)

総便益	184.5億円
走行時間短縮便益	176.6億円
走行経費減少便益	4.3億円
交通事故減少便益	3.6億円

◆費用(C)

総費用	166.6億円
全体事業費 (現在価値)	165.8億円
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29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160億円(単純価値)

維持管理費 : 約615万円/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

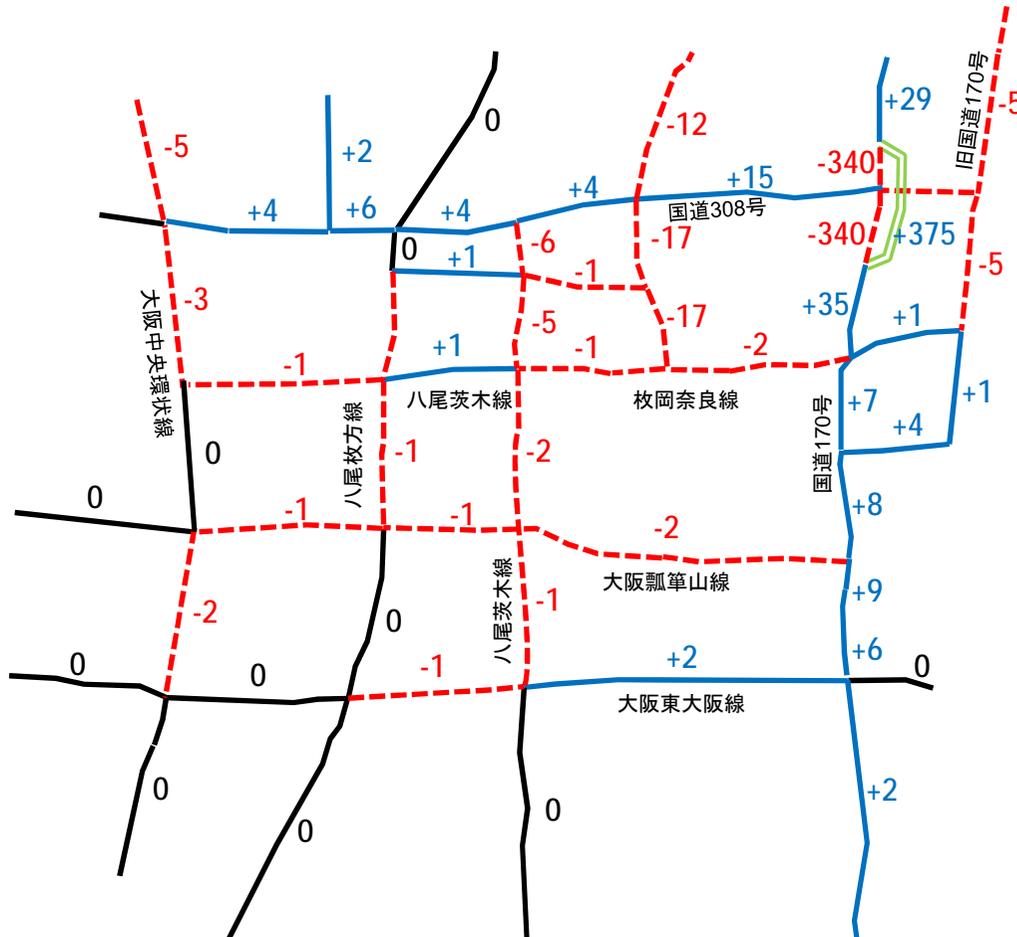
◆差分図

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



- 交通量増加
- - - 交通量減少
- = 事業箇所

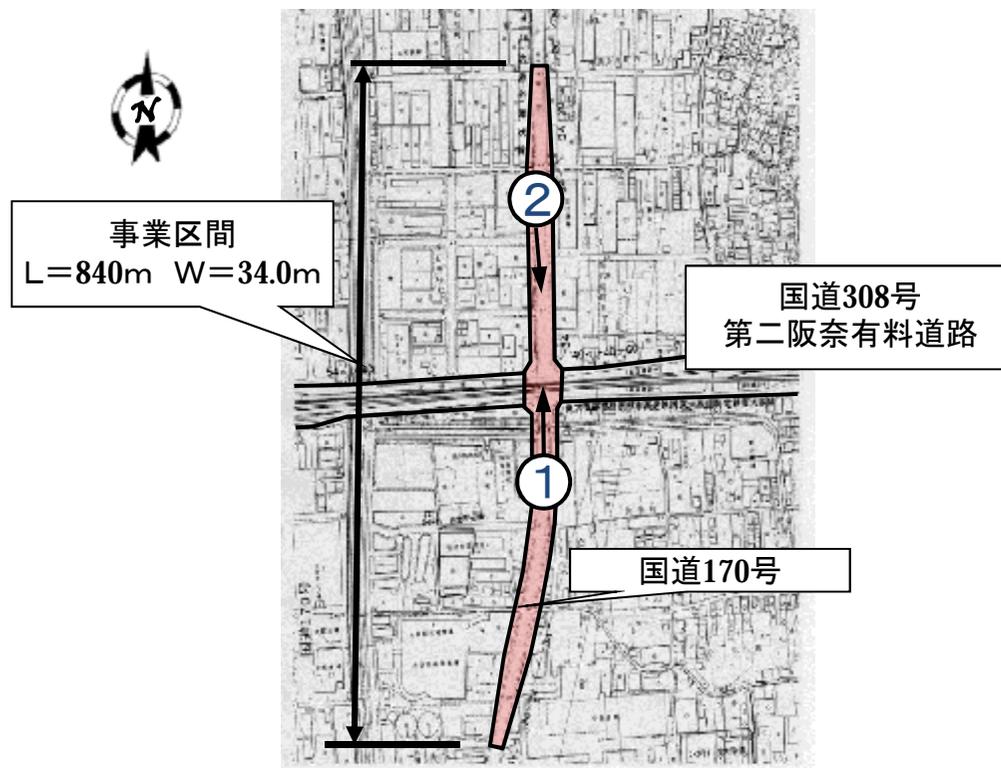
本事業区間の整備により、本路線(国道170号)の平面交差点の交通がアンダーパス部へと転換している。

3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆全体 38% (61億円/160億円)

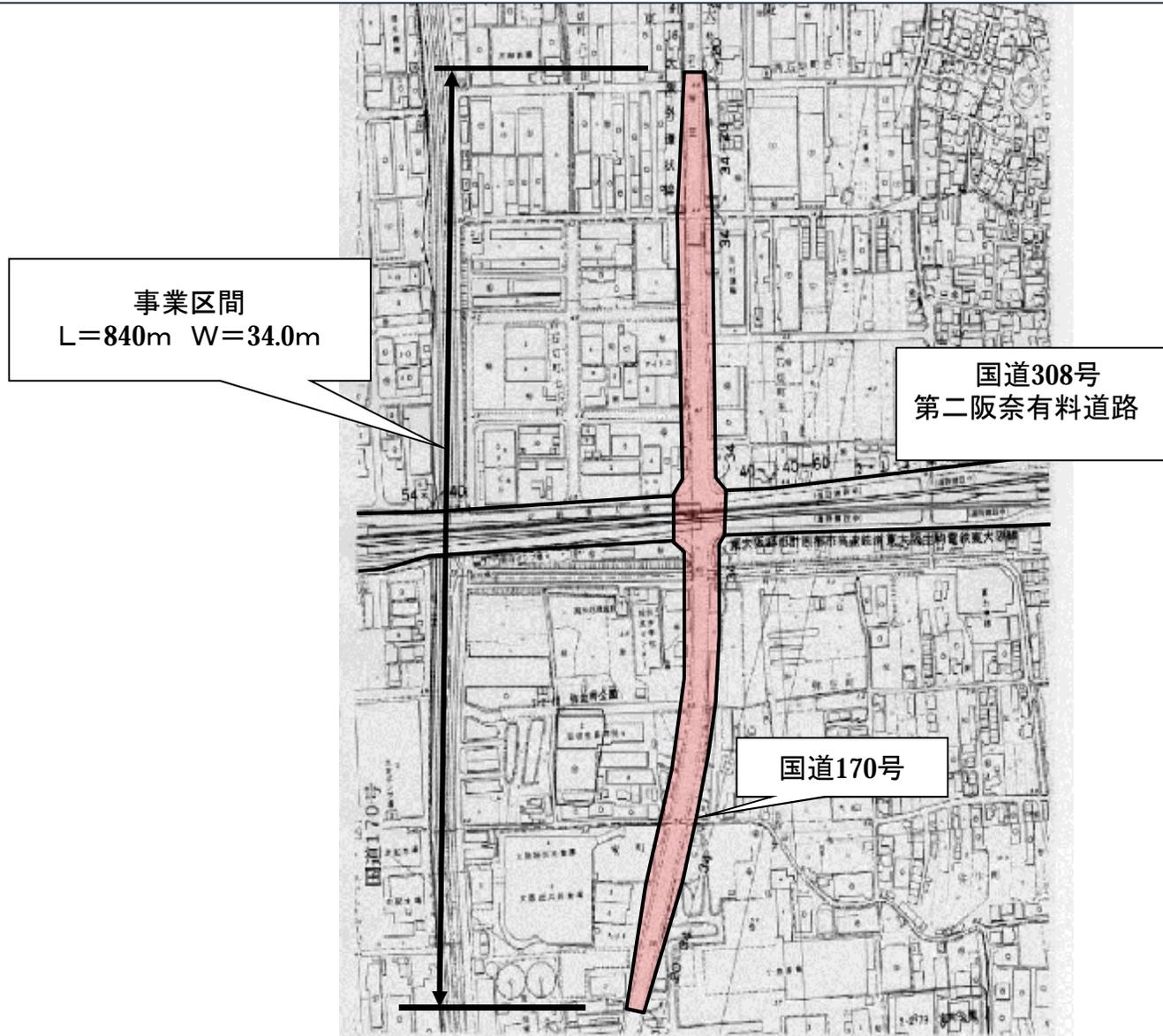
用地 98% (43億円/ 44億円) 工事 16% (18億円/116億円)



都市計画道路大阪瓢箪山線整備事業が完了見込みの平成34年度以降に周辺の交通状況を検証し、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

都市計画道路大阪瓢箪山線整備事業が完了見込みの平成34年度以降に周辺の交通状況を検証し、コスト縮減や代替案立案等の可能性について検討を行う必要がある。



5. 対応方針（原案）

○事業休止

<判断の理由>

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おり、都市計画道路大阪瓢箪山線整備事業が完了見込みの平成34年度以降に周辺の交通状況を検証し、事業実施の判断について見極める必要があることから、事業休止を継続する。

一般府道 とよのいけだ 豊能池田線（ふしお 伏尾バイパス）
道路改良事業
〔池田市〕

【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）

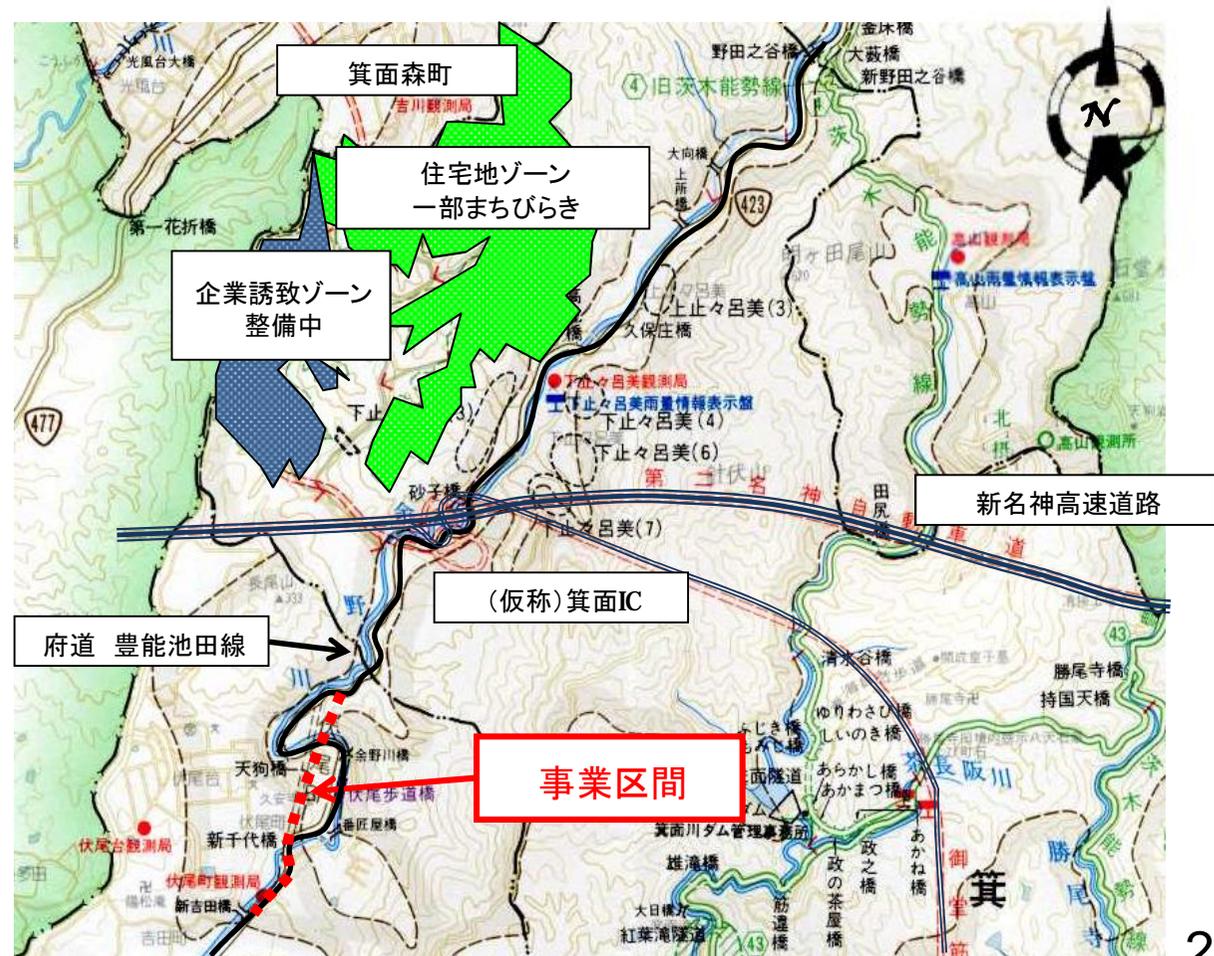
1. 事業概要

■ 事業目的

本路線は、大阪府北部の豊能郡と池田市中心部を結ぶ幹線道路である。

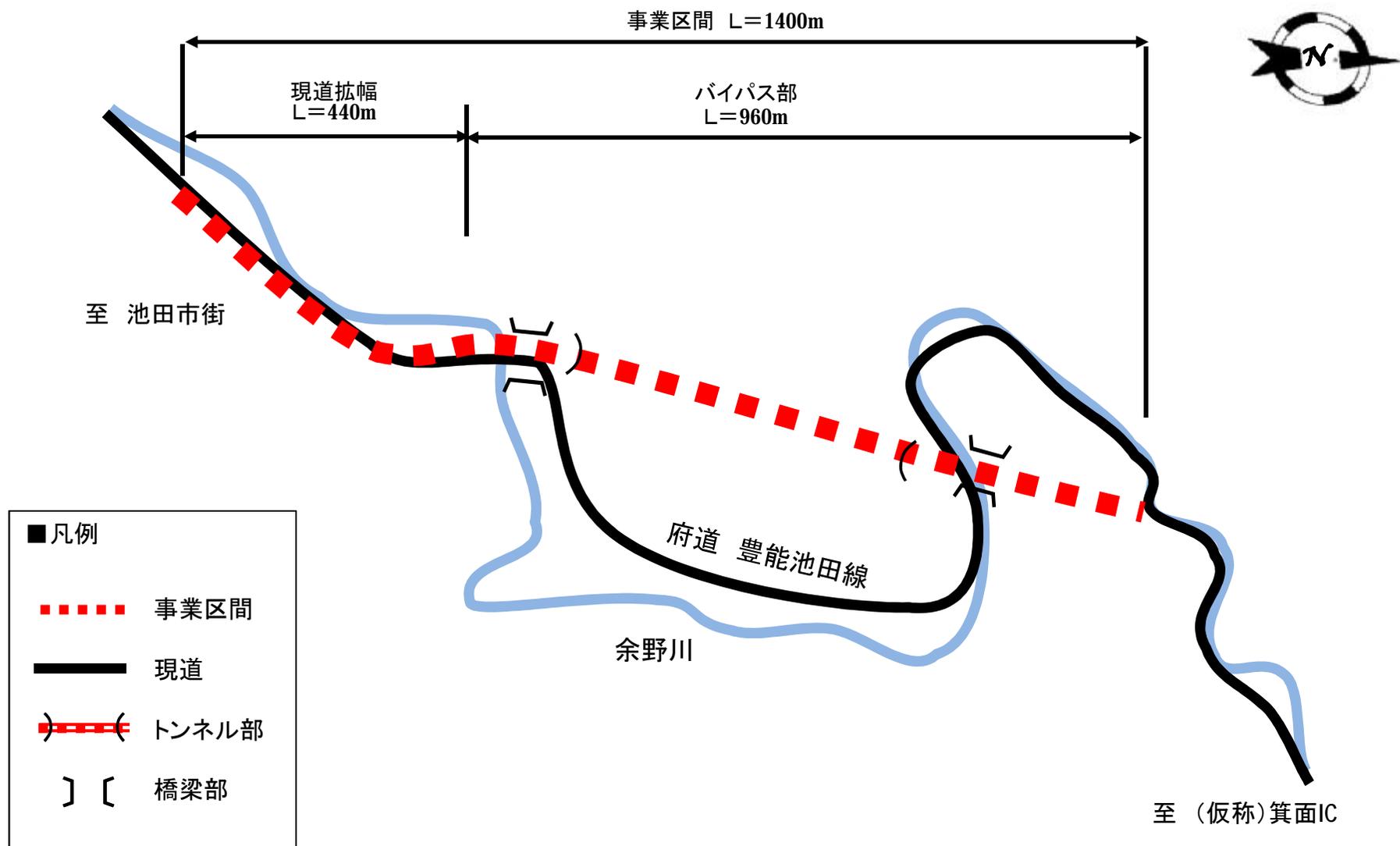
当該区間は、道路線形が悪く、大型車交通も多いことや、土砂災害の影響を受けやすい区間となっていることから、本事業により、現道のバイパス機能を確保し、交通の円滑化や歩行者等の安全確保を目的としている。

■ 事業概要図



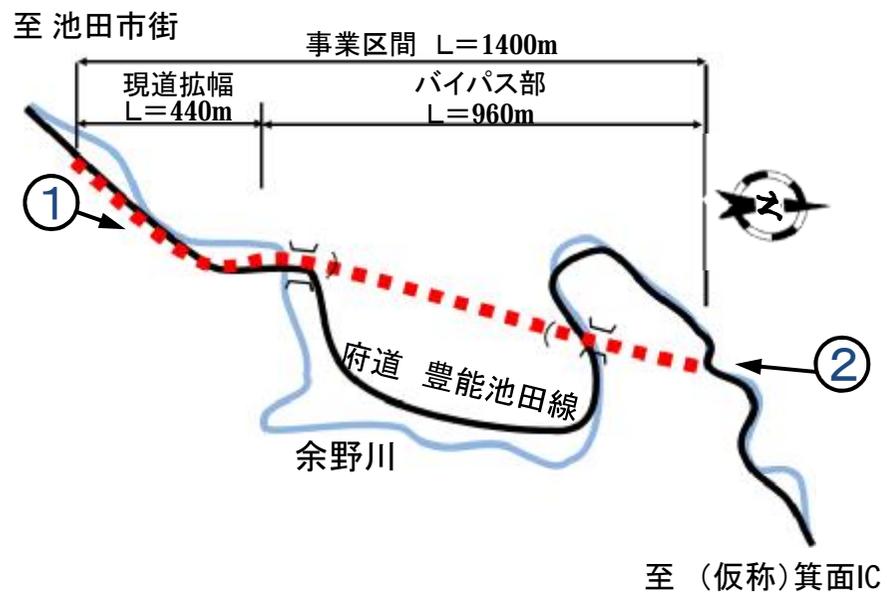
1. 事業概要

■事業概要図（拡大図）



1. 事業概要

現地状況写真

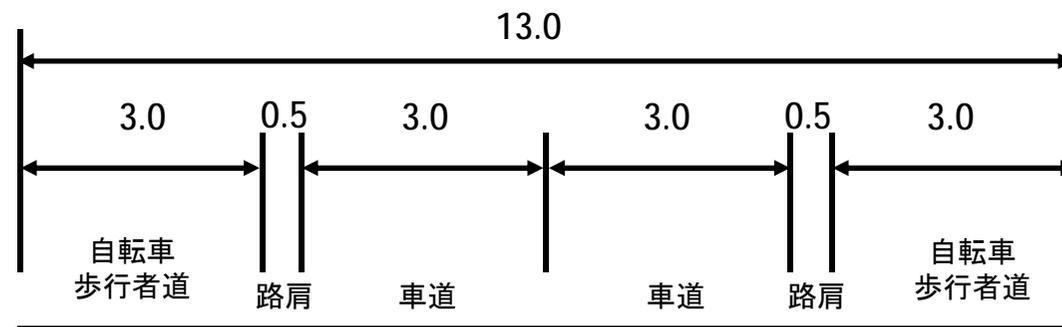


1. 事業概要

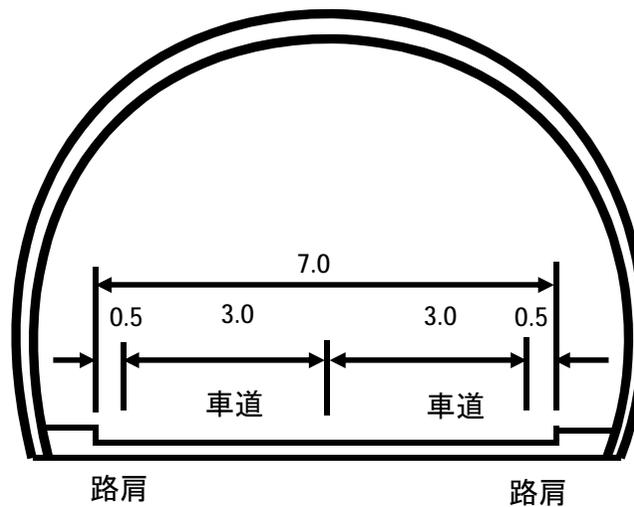
■ 事業概要図

標準横断面図

一般部



トンネル部



1. 事業概要

■ 事業概要

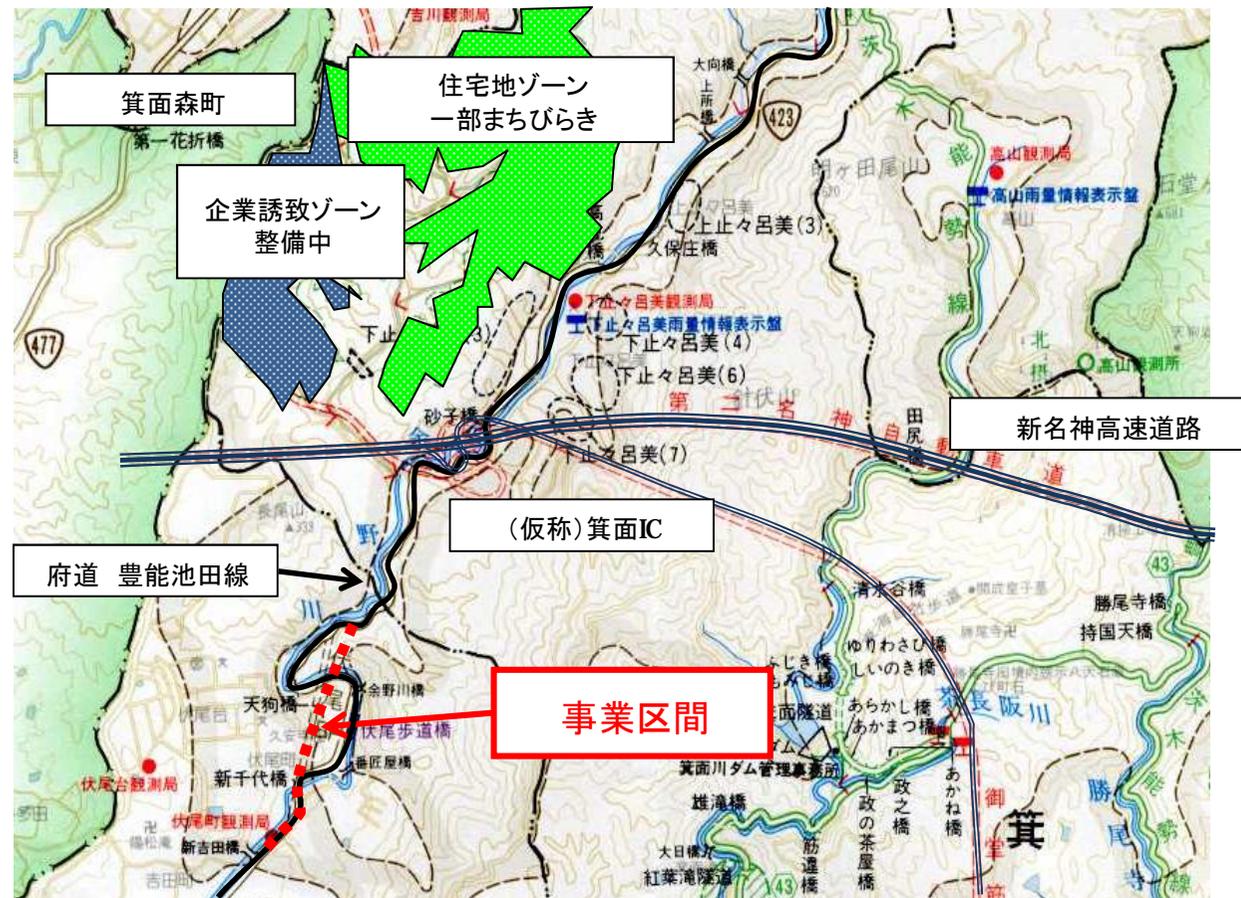
- 事業区間 : 池田市伏尾町
- 事業延長 : 1.4km
- 道路幅員 : 13.0m [2車線、自転車歩行者道：両側]
- 全体事業費 : 約57.0億円（約57.0億円） [国:31.3億円、府:25.7億円]
- 用地進捗率 : 82%
- 工事進捗率 : 20%
- 費用便益比 : 1.05 (1.28) [0.23減少]

※ () 内は、平成24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

当該区間は、歩道が未整備の上、線形が悪い箇所が多いにも関わらず、大型車交通が多いため、交通安全上問題が生じている。また、当該箇所の北部では住宅開発が行われており、更なる交通需要の増大が懸念される。これに対応すべくバイパス道路の整備を行い、交通の円滑化や安全性の向上を図るものである。



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

$$B/C = 1.05$$

◆便益(B)

総便益	80.1億円
走行時間短縮便益	71.7億円
走行経費減少便益	7.5億円
交通事故減少便益	0.9億円

◆費用(C)

総費用	76.1億円
全体事業費 (現在価値)	72.2億円
維持管理費(50年 間、現在価値)	3.9億円

○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29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

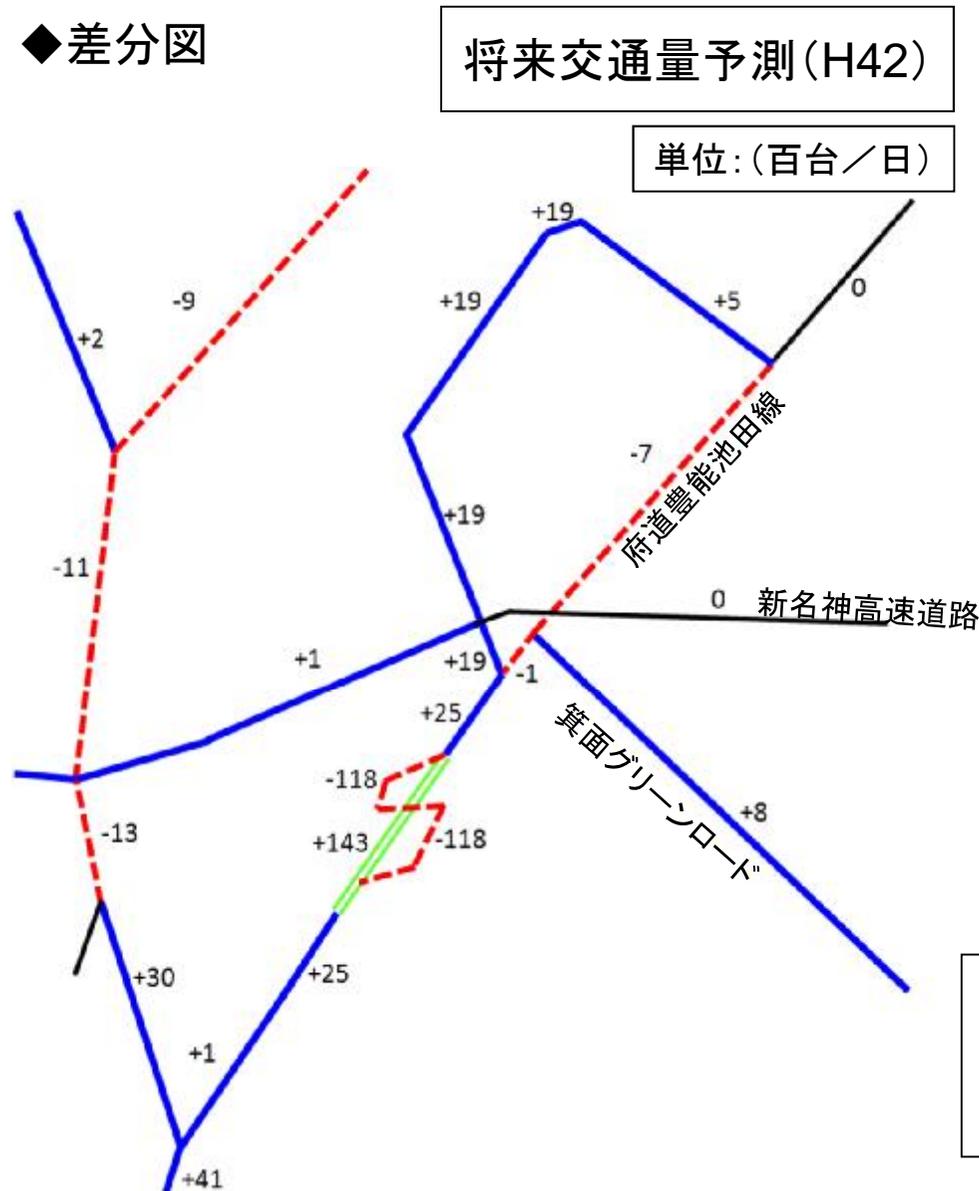
事業費 : 約57億円(単純価値)

維持管理費 : 約1,740万円/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



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

- 交通量増加
- - - 交通量減少
- == 事業区間

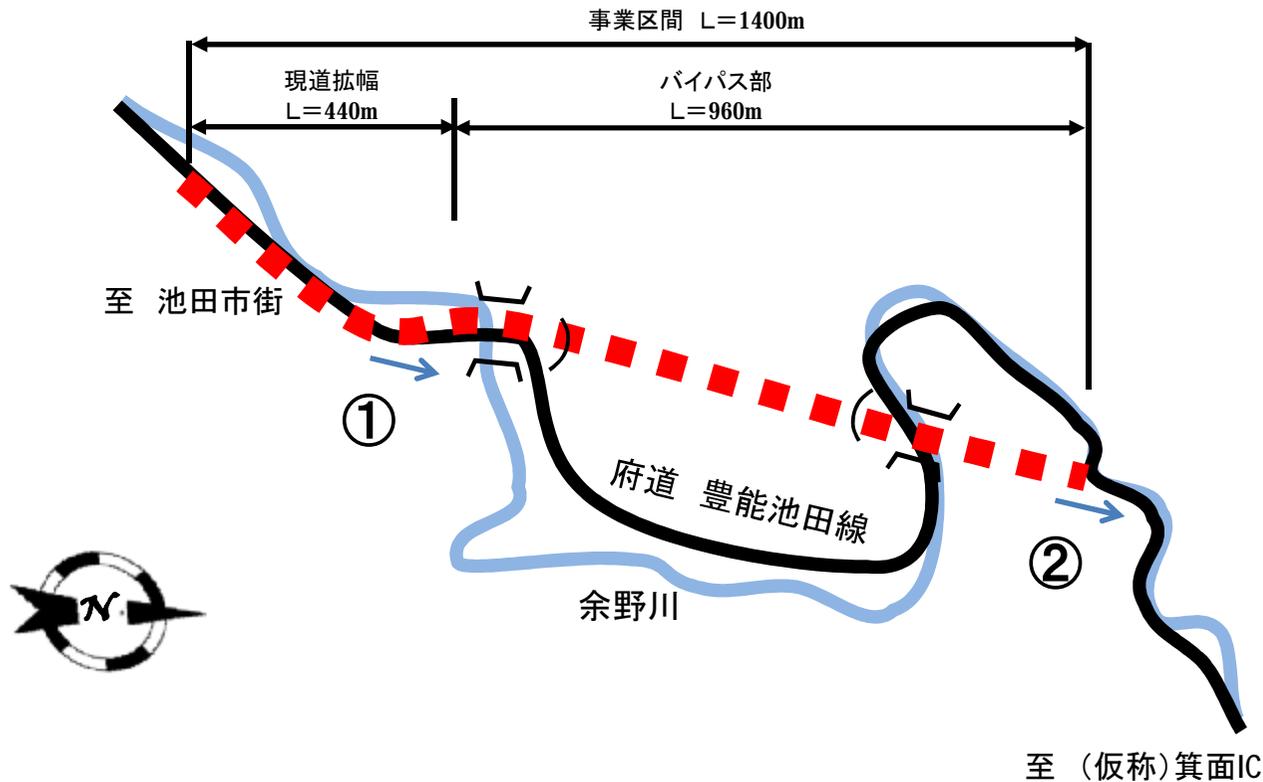
本路線の整備により、現道の府道豊能池田線の交通が本事業区間へと転換している。

3. 事業の進捗の見込みの視点

○進捗状況

◆全体 32% (18.1億円/57.0億円)

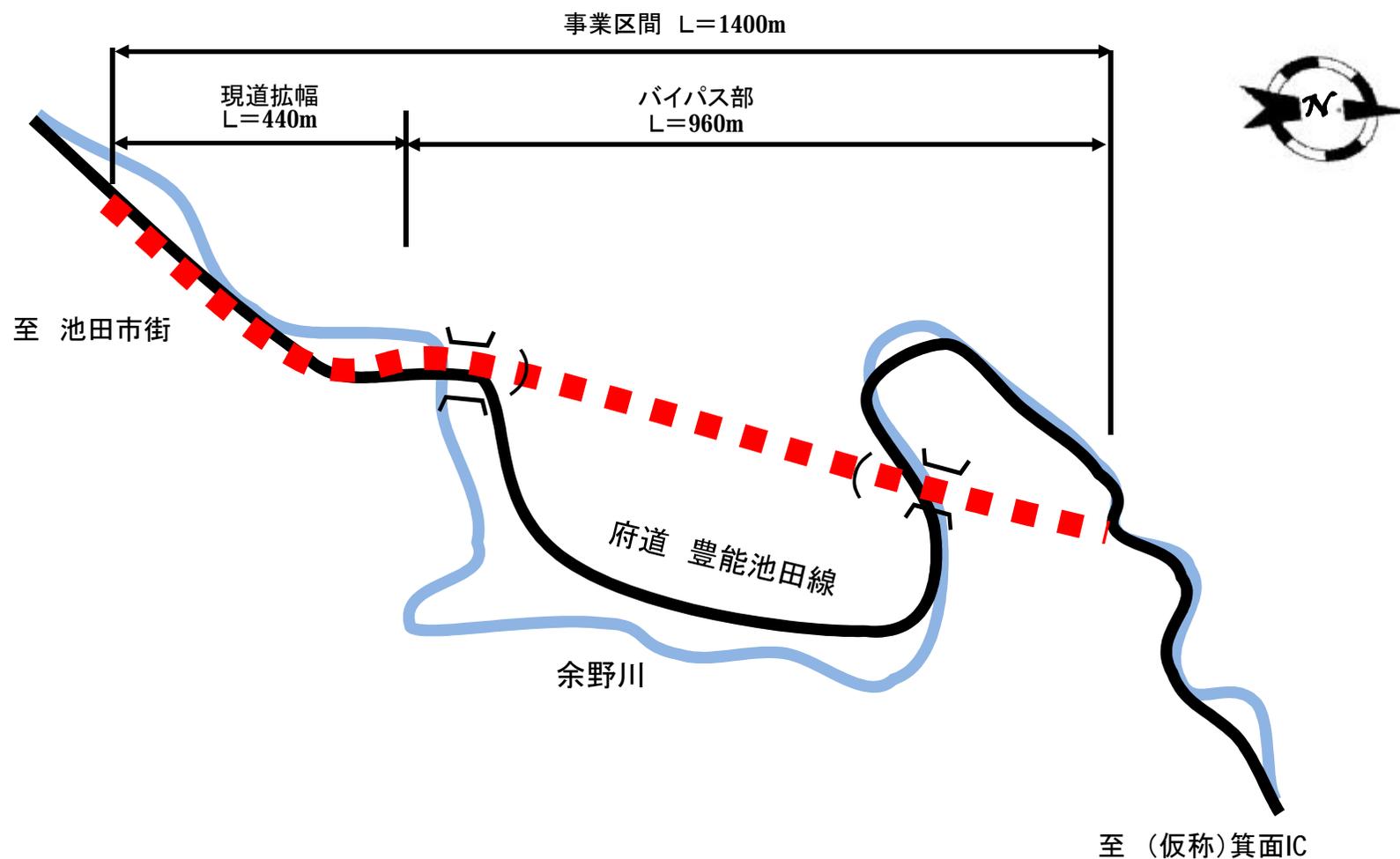
用地 82% (9.0億円/11.0億円) 工事 20% (9.1億円/46.0億円)



事業の必要性に変化はないが、平成19年5月の箕面グリーンロード開通以降、大型車の交通量、混入率の低下などから、一定改善傾向がみられるものの、箕面森町や新名神高速道路の供用後の交通状況を踏まえ、事業実施の判断を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

地形上の制約や走行性の観点、箕面グリーンロードの開通等により、大型車の混入率が減少している現状、新名神高速道路の開通による交通状況変化、コスト縮減の観点から現道拡幅等も含めた計画を検討する必要がある。



5. 対応方針（原案）

○事業休止

<判断の理由>

- ・地形上の制約や走行性の観点から対策が必要であるが、残事業費が大きいことに加え、用地買収に課題がある。
- ・早期に効果を発現できる目処が立たないため、箕面森町の企業誘致ゾーンや新名神高速道路の開通による交通状況変化を踏まえ、事業実施の判断を見極める必要がある。

以上の理由から、事業休止を継続する。