

# 令和5年度 再々評価点検表（内部評価）

## 1 事業概要

事業名	都市計画道路 十三高槻線（正雀工区） 街路事業	
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	吹田市岸部南三丁目～摂津市正雀本町一丁目	
再々評価理由	再々評価実施後5年間の経過した時点で継続中	
事業目的	<p>本路線は、大阪市界から吹田市、摂津市、茨木市を通り高槻市で国道171号に接続する広域幹線道路であり、大阪の成長に資する都市の骨格を形成する路線である。</p> <p>本事業は、広域的な幹線道路ネットワーク機能の強化と防災機能の強化を図るとともに、並行する現道の主要地方道大阪高槻京都線の交通渋滞の緩和を図るため、バイパスを整備するものである。なお、現道は広域緊急交通路に指定されており、本路線についても整備後は広域緊急交通路に指定される予定である。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：約1.3km（穴田川水路～府道正雀一津屋線）</p> <p>道路幅員：20.0m～45.0m</p> <p>車道：2車線〔3.25m×2〕～6車線〔3.25m×4、4.0m×2〕</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244.3億円（約196.0億円）</p> <p>〔国：134.4億円、府：109.9億円〕</p> <p>（内訳）調査費等 約8.0億円（約8.0億円）</p> <p>用地費 約85.8億円（約87.0億円）</p> <p>工事費 約150.5億円（約101.0億円）</p>	<p>【工事費の内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路築造工 約49.4億円（約36.6億円）</li> <li>・橋梁工 約63.3億円（約28.4億円）</li> <li>・函渠工 約28.9億円（約28.9億円）</li> <li>・電線共同溝工 約8.9億円（約7.1億円）</li> </ul>
事業費の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物価高騰による労務単価・建設資材単価等の精査による工事費の増額。</li> <li>・橋梁の桁架設時の落下防止対策や鉄道安全対策等のための工事費の増額。</li> <li>・現地再精査等による工事費の増額。</li> </ul>	
維持管理費	<p>約1,360万円/年</p> <p>〔道路部：約33万円/千㎡・年（過去5年府内実績より算出） 橋梁部：約338万円/年（点検費を含む）〕</p>	

## 2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H11	前回評価時点 H30	再々評価時点 R5	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、大阪都心部と京都を結ぶ主要な幹線道路であり、主要地方道大阪高槻京都線のバイパス道路として整備するもの。</li> <li>本路線を整備することにより、地域の幹線道路である大阪高槻京都線の交通渋滞の緩和を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>H26.4 に正雀工区 1 期区間(約 0.7km) が供用。</li> <li>また、H26.4 に寿町工区(約 0.7km) についても供用したため本事業の完成により、大阪市境界から国道 170 号の全線が開通し、広域的な幹線道路ネットワーク機能の強化と防災機能の強化が図られる。</li> <li>吹田操車場跡地のまちづくり等、本事業の周辺地域における開発が進んでおり、交通需要の高まりへの対応が期待できる。</li> </ul> <p>【周辺道路の交通量】 H27 全国道路・街路交通情勢調査 大阪高槻京都線 : 17,914 台/24H</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4.7 に豊中岸部線(岸部中工区) が供用。</li> <li>また、令和元年 7 月に岸辺駅北側に災害医療の拠点となる国立循環器病研究センターが移転しており、道路整備により、緊急車両のアクセスの向上が期待される。</li> </ul> <p>【周辺道路の交通量】 R3 全国道路・街路交通情勢調査 大阪高槻京都線 : 15,849 台/24H</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大きな変動なし。</li> </ul>
地元の 協力体制等	地元市より早期整備の要望がある。			

	事前評価時点 H11	前回評価時点 H30	再々評価時点 R5	変動要因の分析
<p>事業の投資効果            &lt;費用便益分析&gt;            または            &lt;代替指標&gt;</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><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益 375.5 億円</li> <li>・ 走行経費減少便益 43.8 億円</li> <li>・ 交通事故減少便益 10.6 億円</li> </ul> <p><b>【分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ B/C=1.64 B=429.9 億円 C=262.4 億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ H17 交通センサスペースの H42 将来交通推計値により算出。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路利用者</li> <li>・ 地域住民</li> </ul>	<p><b>【効果項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益 648.6 億円</li> <li>・ 走行経費減少便益 19.0 億円</li> <li>・ 交通事故減少便益 0.4 億円</li> </ul> <p><b>【分析結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ B/C=1.90 B=668.0 億円 C=351.1 億円</li> </ul> <p><b>【算出方法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ H27 全国道路・街路交通情勢調査に基づく R22 年(2040 年)将来交通推計値により算出。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路利用者</li> <li>・ 地域住民</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画道路豊中岸部線の事業化に伴う本路線へのさらなる交通転換による便益の増加。</li> <li>・ 物価高騰等による工事費増。</li> <li>・ 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)</li> </ul>
<p>事業効果の定性的分析            (安心・安全、活力、快適性等の有効性)</p>	<p><b>【活力】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪市境界から国道 170 号までがつながり、また、豊中岸部線とも接続することで、交通ネットワークの強化により、商業施設等のさらなる立地による沿道利用や周辺地域の活性化に寄与する。</li> </ul> <p><b>【安全・安心】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無電柱化することで、地震や台風等の自然災害時における電柱倒壊による、道路の寸断を回避できる。</li> <li>・ 本路線は供用後、広域緊急交通路に指定される予定であり、防災機能が強化される。</li> </ul> <p><b>【快適性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺道路の渋滞緩和に寄与する。</li> <li>・ 無電柱化により、良好な景観が形成される。</li> </ul> <p><b>【受益者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路利用者</li> <li>・ 地域住民</li> </ul>			

	事前評価時点 H11	前回評価時点 H30	再々評価時点 R5	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 11 年度 ② 平成 11 年度 ③ 平成 17 年度 (予定)	① 平成 11 年度 ② 平成 11 年度 ③ 令和 2 年度 (予定)	① 平成 11 年度 ② 平成 11 年度 ③ 令和 6 年度 (予定)	・橋梁架設方法の見直しに時間を要したことにより再評価時点の計画より遅れが生じた。
<進捗状況>	—	・全体 82% (160 億円/196 億円) ・調査費等 89% (7.1 億円/8.0 億円) ・用地 94% (82.0 億円/87.0 億円) ・工事 70% (70.9 億円/101.0 億円)	・全体 92% (223.6 億円/244.3 億円) ・調査費等 98% (7.8 億円/8.0 億円) ・用地 100% (85.8 億円/85.8 億円) ・工事 86% (130.0 億円/150.5 億円)	
事業の必要性等に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な道路ネットワークの形成や交通渋滞の解消、物流の効率化、地域の活性化が期待される。</li> <li>・広域緊急交通路に指定される予定であり、防災機能が強化される。</li> </ul>			

### 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	・用地取得は完了しており、令和 5 年 12 月に橋梁上部工事が完了。現在、舗装及び照明灯等の工事を実施中。
--------------	--

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電線共同溝の管路材を変更することによりコスト縮減を図った。</li> <li>・事業の進捗率が高く、工事も 86%進捗していることから代替案立案等の可能性は極めて低い。</li> </ul>
---------------------	---

### 5 特記事項

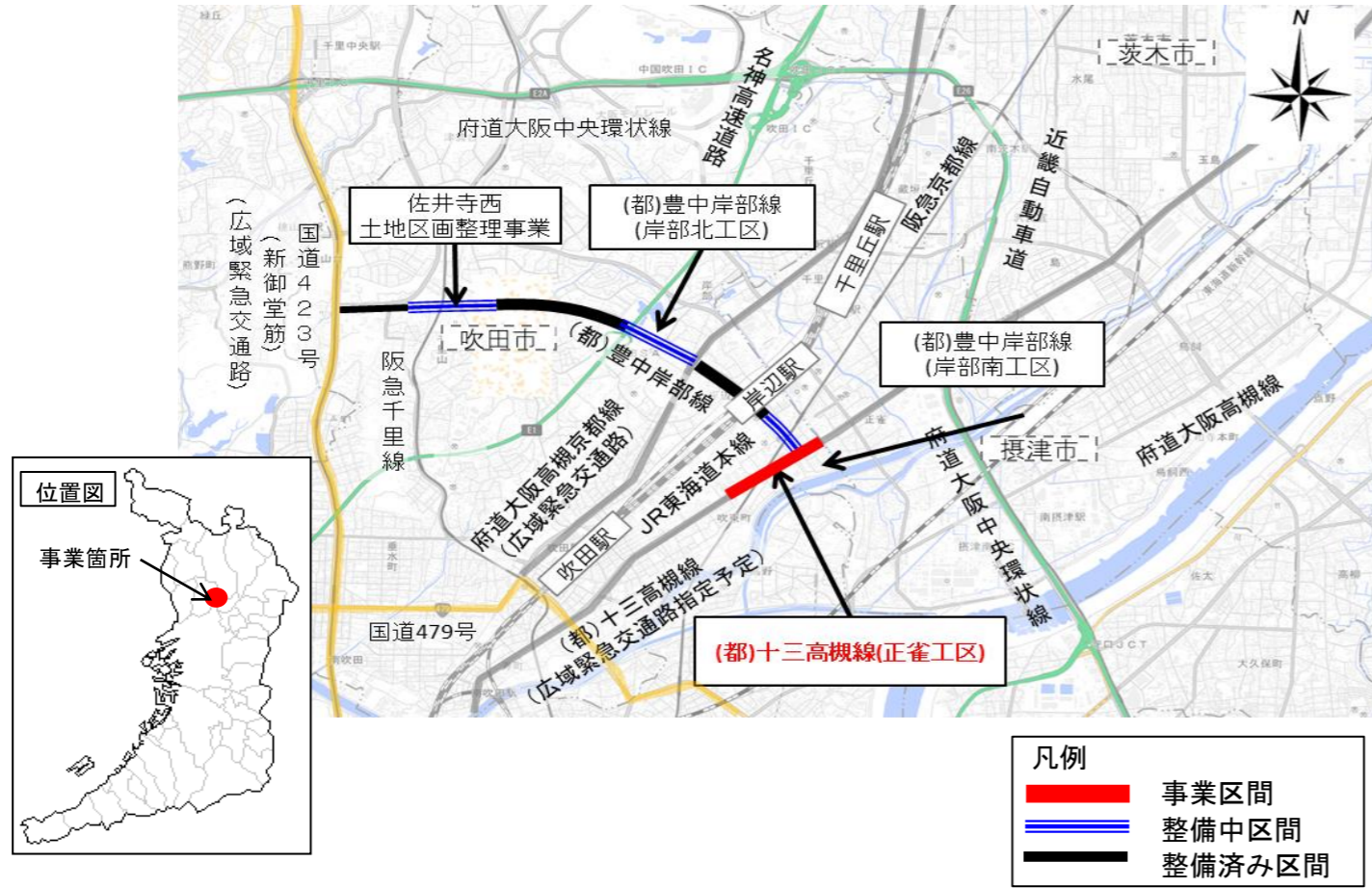
自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺は市街地が形成されており、本事業による新たな自然環境への影響が少ない。</li> <li>・周辺道路の渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。</li> </ul>
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	大阪府都市整備中期計画（R3.3 改訂）
その他特記事項	—

## 6 対応方針（原案）

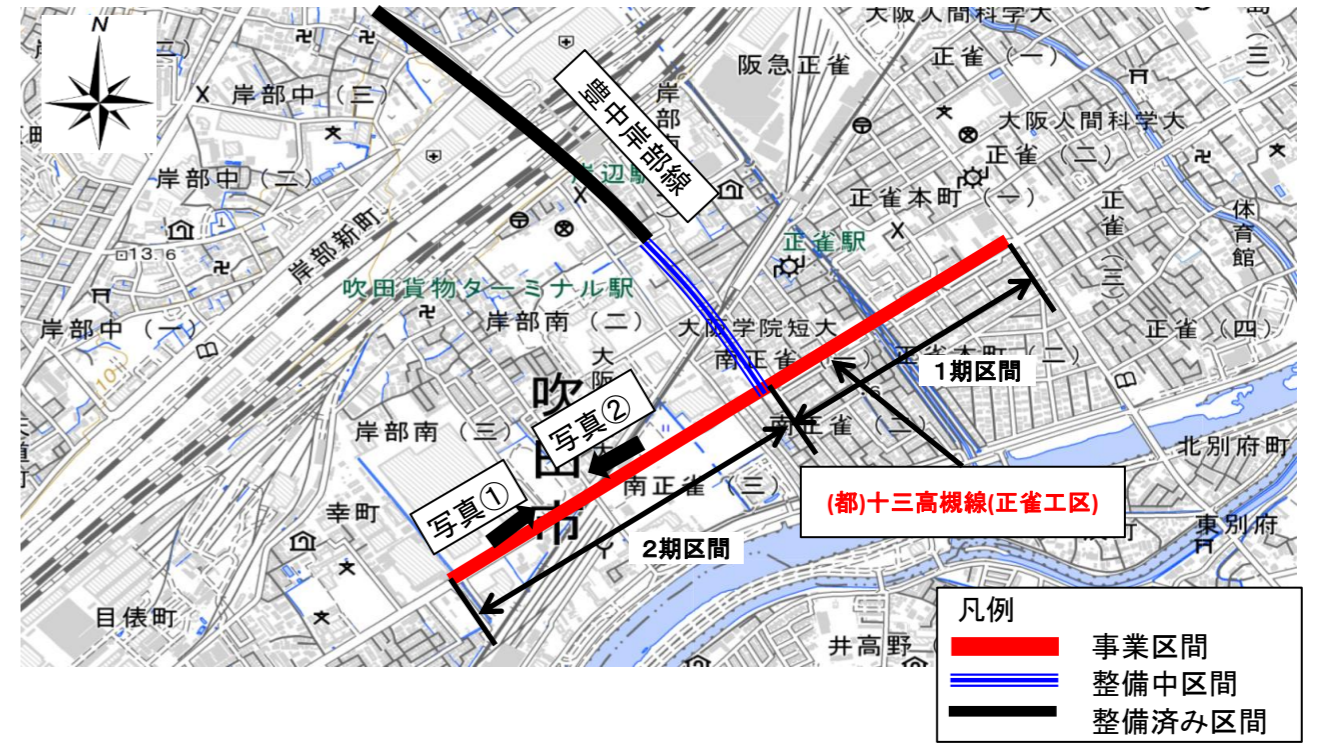
<p>対応方針 (原案)</p>	<p>○事業継続</p> <p>&lt;判断の理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・大阪市境界から国道 170 号までがつながり、また、豊中岸部線とも接続することで、交通ネットワークが強化され、物流の効率化や地域の活性化に寄与する。</li><li>・本路線は供用後、広域緊急交通路に指定される予定であり、防災機能が強化される。</li></ul> <p>以上の理由から、事業を継続する。</p>
----------------------	---

令和5年度 再々評価 (都市計画道路 十三高槻線(正雀工区) 街路事業)

事業箇所図



平面図



現況写真



標準断面図

[単位:mm]

