

令和6年度 事前評価調書

1 事業概要

事業名	都市計画道路 茨木寝屋川線 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	茨木市大住町～寺田町	
事業目的	<p>都市計画道路茨木寝屋川線は、北大阪地域の南北の交通軸を形成し、大阪の成長に資する都市の骨格となる広域幹線道路である。</p> <p>本事業は、未整備区間の整備により、ミッシングリンクを解消し、名神高速道路等へのアクセス性向上や物流の効率化を図るとともに、茨木市街地において慢性的に発生している交通混雑の緩和を図る。また、新たな広域道路ネットワークを構築し、大阪中央環状線等の主要な幹線道路のリダンダンシーを確保することや、広幅員な道路整備とあわせて無電柱化による家屋や電柱の倒壊防止、災害時の避難路確保など防災機能の強化を図るもの。</p>	
事業内容	<p>道路築造</p> <p>事業延長：約 1.5km</p> <p>道路幅員：15.1m～55.0m</p> <p>車道：2車線〔3.25m×2〕、自転車道：両側〔2.0m×2〕</p> <p>歩道：両側〔3.5m×2〕</p>	
事業費	<p>全体事業費：約 396.5 億円〔国：約 218.1 億円、府 178.4 億円〕</p> <p>（内訳） 調査費等 約 8.8 億円</p> <p>用地費 約 216.6 億円（うち補償費約 116.2 億円）</p> <p>工事費 約 171.1 億円</p>	
	<p>【事業費の積算根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 予備設計成果を基に概算事業費を算出 用地取得にかかる物件補償は、概算額から算出 	<p>【工事費の内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路築造工 約 160.6 億円 電線共同溝 約 10.5 億円
事業費の変動要因	<ul style="list-style-type: none"> 用地取得に係る物件補償の算定については、概算額で計上していること、また支障物件数が多いことから、物件調査の結果次第で事業費が増減する可能性がある。 工事費については概算額で計上しており、今後、詳細設計により変動する可能性がある。 	
維持管理費	<p>約 1,100 万円／年</p> <p>道路部：33 万円/千m²・年（過去 5 年府内実績より算出）</p>	
関連事業	—	

2 事業の必要性等に関する視点

上位計画等における位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 大阪府交通道路マスタープラン（H16.3） 道路整備の基本方針として「放射、環状方向の道路・鉄道の整備強化」を位置づけ 大阪府都市整備中期計画（R3.3改訂） 当該路線は、大阪・関西の成長に必要な都市の骨格となる7放射軸・3環状軸のうち「中央環状軸」に位置づけ 茨木市都市計画マスタープラン（R2.3） JR茨木駅周辺～阪急茨木市駅周辺への通過交通の流入を減らすため、広域的な機能を果たす環状道路体系の整備に向け、当該路線を「広域交通（通過交通）と生活交通を分離する環状道路体系の整備促進」と位置づけ 								
優先度	<ul style="list-style-type: none"> 未整備区間を整備することにより、ミッシングリンクが解消されるとともに、茨木市街地における主要渋滞箇所などの慢性的な渋滞緩和に寄与すること。 国道 171 号や国道 1 号等までの広域緊急交通路を結ぶ新たなネットワークが構築され、大阪中央環状線等のリダンダンシーを確保すること。 さらに広幅員な道路整備とあわせて無電柱化を行うことで、家屋や電柱の倒壊による寸断を回避でき、災害時の避難路になるなど防災機能の強化にも寄与すること。 令和 5 年 3 月に完成した西河原西交差点立体交差化により、名神高速道路（茨木 IC）や新名神高速道路（茨木千提寺 IC）への交通円滑化が図られており、本路線の整備を行うことで、より一層アクセス性が向上し、物流の効率化に寄与すること。 地元市より早期整備要望があり、また地元市と当該事業における用地取得への協力体制が確立されていること。 <p>以上より、本事業の優先度は高い。</p>								
事業を巡る社会経済情勢等	<p>〔周辺道路の整備状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路（高槻～神戸）が H30.3 に供用、茨木千提寺 IC へのアクセス道路である府道茨木摂津線が R4.3 に供用 西河原西交差点の立体交差化が（R5.3）供用 <p>〔周辺の防災関連施設〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道 171 号、茨木摂津線、茨木亀岡線、名神高速道路及び新名神高速道路等が広域緊急交通路に指定 西河原公園は、緊急消防援助隊の活動拠点に指定 <p>【周辺道路の交通量と混雑度/R3 全国道路・街路交通情勢調査】</p> <table border="0"> <tr> <td>一般国道 171 号</td> <td>: 32,959 台/日</td> </tr> <tr> <td>府道八尾茨木線</td> <td>: 11,963 台/日</td> </tr> <tr> <td>府道枚方茨木線</td> <td>: 10,351 台/日</td> </tr> <tr> <td>府道茨木寝屋川線</td> <td>: 10,028 台/日</td> </tr> </table>	一般国道 171 号	: 32,959 台/日	府道八尾茨木線	: 11,963 台/日	府道枚方茨木線	: 10,351 台/日	府道茨木寝屋川線	: 10,028 台/日
一般国道 171 号	: 32,959 台/日								
府道八尾茨木線	: 11,963 台/日								
府道枚方茨木線	: 10,351 台/日								
府道茨木寝屋川線	: 10,028 台/日								

地元の協力体制等	・茨木市から早期整備要望があり、また用地取得への協力が予定されている。
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> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 332.4 億円（基準年における現在価値） ・走行経費減少便益 34.4 億円（基準年における現在価値） ・交通事故減少便益 2.7 億円（基準年における現在価値） <p>【分析結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.39 B=369.5 億円 C=266.5 億円 <p>【算出方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省「費用便益分析マニュアル」（令和5年12月）により算出 ・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
事業効果の 定性的分析 （安全・安心、活力、 快適性等の有効性）	<p>【活力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未整備区間である府道八尾茨木線から市道東西通りまでの区間を整備することにより、ミッシングリンクが解消されるとともに、茨木市街地において慢性的に発生している交通混雑の緩和に寄与する。 ・令和5年3月に完成した西河原西交差点立体交差化により、名神高速道路（茨木 IC）や新名神高速道路（茨木千提寺 IC）への交通円滑化が図られており、本路線の整備を行うことで、より一層アクセス性が向上し、物流の効率化に寄与する。 ・広幅員な街路を整備することで、良好な都市空間が形成されるなどまちの活性化に寄与する。 <p>【安全・安心】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・広域緊急交通路である国道 171 号や国道 1 号等を接続する新たなネットワークが構築されることや、大阪中央環状線など主要な幹線道路のリダンダンシーも確保できる。 ・広幅員な道路整備を行うことで、家屋倒壊による寸断を回避でき、災害時の避難路になるなど防災機能の強化に寄与する。 <p>【快適性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十分な幅員が確保された歩道の整備、また車道と歩道、自転車道が分離構造となり、利用者の快適性が向上する。 ・主要渋滞箇所など周辺道路の渋滞緩和に寄与する。 ・無電柱化により、良好な景観が形成される。 <p>【受益者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者 ・地元住民

3 事業の進捗の見込みの視点

事業段階ごとの 進捗予定と効果	令和 7 年度～令和 10 年度：測量・設計 令和 10 年度～令和 19 年度：用地買収 令和 13 年度～令和 21 年度：工事
完成予定年度	令和 21 年度

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 代替手法との 比較検討	<p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用、積極的なコンクリート二次製品の活用を行っていく。 ・電線共同溝の整備にあたり、①浅層埋設方式を活用し、掘削土量の削減、支障物移設の減少によるコスト縮減方法や、②管路部へ F E P 管を採用し、材料費の削減、施工の省力化によるコスト縮減方法の導入を検討していく。 <p>【代替案立案等の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の着手に先立ち、都市計画変更を実施。（令和6年9月告示） ・本事業の隣接区間が既に整備済であるため、本事業によりネットワークの強化を図ることができる。 <p>以上のことから、原案が適切である。</p>
--------------------------	--

5 特記事項

自然環境等への 影響とその対策	・周辺道路の交通が転換されることで、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。 ・大気質、騒音、振動の予測評価については、環境基準を満足。
その他特記事項	－

6 対応方針（原案）

対応方針 （原案）	<p>○事業実施</p> <p>＜判断の理由＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未整備区間を整備することにより、ミッシングリンクが解消されるとともに、茨木市街地において慢性的に発生している交通混雑の緩和に寄与すること。 ・広域緊急交通路を結ぶ新たなネットワークが構築され、大阪中央環状線等のリダンダンシーも確保できること。 ・本事業で広幅員な道路整備とあわせて無電柱化を行うことで、家屋や無電柱の倒壊による寸断を回避でき、災害時の避難路になるなど防災機能の機能強化に繋がること。 ・西河原西交差点立体交差化により、名神高速道路（茨木 IC）や新名神高速道路（茨木千提寺 IC）への交通円滑化が図られており、本路線の整備を行うことで、より一層アクセス性が向上し、物流の効率化に寄与すること。 ・地元市より早期整備要望があり、また地元市において当該事業の用地取得を実施する協力体制が確立されていること。 <p>以上の理由により、本事業を実施する。</p>
--------------	--