

再評価調査書

事業名	一般国道 170 号（西石切立体交差）整備事業			
所在地	東大阪市西石切町～弥生町			
再評価理由	事業採択後 10 年を経過した時点で継続中			
事業概要	目的	一般国道 170 号は、大阪府高槻市を起点とし、泉佐野市を終点とする総延長約 72.2 km の主要幹線である。 本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和を目的とした交差点の立体交差化（アンダーパス形式）事業である。		
	内容	延長 L = 0.84 km 幅員 W = 34.0m 立体交差点部 4 車線、側道部片側 1 ないし 2 車線 両側歩道 道路規格 4 種 1 級		
	事業費	全体事業費：約 160 億円（約 160 億円）うち投資済事業費：約 58 億円 （内訳）調査費約 7 億円（約 7 億円）（内訳）調査費約 4 億円 用地費約 44 億円（約 44 億円） 用地費約 43 億円 工事費約 109 億円（約 109 億円） 工事費約 11 億円 （ ）内の数値は計画時点のもの 【計画時点の事業費との変動理由】 変動なし		
	維持管理費	4.45 百万円/年（5.3 百万円/km・年）		
	上位計画	・ 大阪府交通道路マスタープラン（平成 16 年度 3 月策定） ・ 大阪府都市基盤整備中期計画（案）改訂版（平成 17 年 3 月策定）		
	関連事業	近鉄奈良線連続立体交差化事業		
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況	分析
	進捗状況	事業採択年度：H10 事業着手年度：H10 完成予定年度：H17	（平成 18 年度末） 用地買収率：89% =契約済 7,670 m <sup>2</sup> /全体 8,600 m <sup>2</sup> 工事進捗率：10%	用地買収の遅延により近鉄奈良線連立事業関連の主要地方道 八尾枚方線若江跨線橋撤去工事と工事期間が重複。 若江跨線橋撤去による迂回交通と立体交差化工事の規制による交通混雑を避けるため、アンダーパス部分の工事着手を延期
	途中段階の整備効果発現状況		用地取得した用地を平面拡幅中	
	事業進捗に関する課題	関連事業との調整		

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	現時点での状況	分析
	地元等の協力体制	本路線が整備されることにより交通渋滞が緩和され交通状況が改善されることから、協力的である。	同左	

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。  
また、近鉄奈良線連立事業に伴う主要地方道 八尾枚方線若江跨線橋撤去工事が予定されており、工事期間中の迂回交通により本交差点の交通量が増加。  
このため、西石切立体交差整備事業は若江跨線橋撤去工事着手までに完了させる必要がある。

本交差点の交通量、混雑度は第二阪奈有料道路の供用により増加。  
交通量（平日 12 時間）  
H 6 : 33,221 台（供用前）  
H 9 : 34,168 台（供用後）  
混雑度（平日 12 時間）  
H 6 : 1.73（供用前）  
H 9 : 1.77（供用後）  
<各年のセンサスより>

用地買収の遅延（平成 18 年度末時点 89%）から、本事業のうちアンダーパス部分の工事については若江跨線橋撤去工事着手までに完了させることが不可能。  
本交差点の交通量及び混雑度の推移は以下のとおり。  
交通量（平日 12 時間）  
H11: 34,483 台  
H17: 32,679 台  
混雑度（平日 12 時間）  
H11: 1.60  
H17: 1.57  
<各年のセンサスより>

若江跨線橋撤去工事に伴う迂回交通及び本工事による交通規制による交通渋滞を避けるため、アンダーパス部分の工事については工事期間の重複を避け、連立事業完了後に着手する。  
交通量、混雑度とも計画時と比較すると若干改善されているものの大きな変化は見られない。  
アンダーパス工事着手までは交通渋滞を緩和させる必要があることから現道及び平面拡幅部を活用して交通処理を行う。

		計画時の想定	備考	現時点での状況（変更点）	分析
事業効果の定量的分析	費用便益分析	*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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な便益内容</li> <li>走行時間の効果（走行時間の短縮）</li> <li>走行経費の効果（時間短縮による走行経費の削減）</li> <li>交通事故の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>B / C = 1.33</li> <li>総便益 B = 194.27億円</li> <li>総費用 C = 146.08億円</li> <li>費用便益分析マニュアル（平成15年8月：国土交通省道路局、都市・地域整備局）により算出</li> </ul>	
	その他の指標（代替指標）	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑度 1.77</li> <li>12時間交通量 34,168台</li> <li>旅行速度 14.9 km/h（平成9年センサス）</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑度 1.57</li> <li>12時間交通量 32,679台</li> <li>旅行速度 15.6 km/h（平成17年センサス）</li> </ul>	計画当時と現時点を比較すると混雑度、交通量、旅行速度とも若干改善されているものの大きな変化は見られない。
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の交通混雑解消による安心、安全性の向上</li> <li>車両等の走行性の向上による安全確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>変更点なし</li> </ul>	
	活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間交流連携の強化</li> <li>物流効率化の支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>変更点なし</li> </ul>	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通混雑解消による道路利用者の運転効率の向上</li> <li>車両等の走行性の向上による快適性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受益者 地域住民、道路利用者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>変更点なし</li> </ul>	
	その他				
自然環境等への影響と対策		<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の整備により旅行速度が向上し、CO2の排出量が削減される。</li> </ul>			
その他特記すべき事項					