

新規事業評価調査書

事業名	一般国道 170 号（高槻東道路）等整備事業	
所在地	高槻市成合～高槻市前島 5 丁目	
事業概要	目的	新たに建設される第二名神自動車道（仮称）高槻 IC へのアクセス道路として整備するとともに、慢性的に渋滞が発生している国道 171 号のバイパス道路を合わせて整備することにより、第二名神自動車道供用後、新たに発生する交通量の分散を図り、周辺の交通渋滞の緩和を促進する。
	内容	延長 L = 6.70 km 幅員 バイパス区間: W = 23.0 ~ 26.0m IC アクセス区間: W = 7.5 ~ 32.5m 道路規格: 4 種 1 級 車線数 バイパス区間: 4 車線 両側歩道 IC アクセス区間: 2 車線 歩道なし
	事業費	全体事業費: 約 422 億円 (内訳) 用地費約 88 億円 工事費約 334 億円
	維持管理費	49.5 百万円/年 (7.4 百万円/km・年)
	関連事業	・第二名神自動車道 (平成 30 年度供用開始予定)
上位計画等の位置づけ	・大阪府交通道路マスタープラン (平成 16 年 3 月策定) ・大阪府都市基盤整備中期計画 (案) 改定版 (平成 17 年 3 月策定)	
優先度	第二名神自動車道 (仮称) 高槻 IC へのアクセス道路という機能上、第二名神自動車道の供用開始までに整備を完了させ、また、国道 171 号の慢性的な交通渋滞の緩和を促進するため優先的に整備する必要がある。	
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果	平成 19 年度 : 測量・調査 平成 20 ~ 24 年度: 用地買収 平成 22 ~ 30 年度: 工事 平成 30 年度 : 供用開始予定
	完成予定年	平成 30 年度

事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況	<p>第二名神自動車道（高槻市～箕面市）の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 17 年 10 月の日本道路公団民営化以後、平成 18 年 2 月に国土開発幹線自動車道建設会議が開催され、施行命令済区間であった第二名神自動車道（高槻市～箕面市）約 20 km 区間について、建設に関する路線指定が行われた。 平成 30 年度完成予定。 平成 18 年 3 月に国土交通大臣から西日本高速道路(株)に対し事業許可。 施行主体 : 西日本高速道路株式会社 都市計画決定 : 平成 7 年 7 月 施行命令 : 平成 11 年 11 月 路線指定 : 平成 18 年 2 月 事業許可 : 平成 18 年 3 月 <p>当該地域周辺の道路状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 第二名神自動車道の (仮称) 高槻 IC に近接する主要地方道伏見柳谷高槻線は、高槻市中心市街地を通過し、国道 171 号と国道 170 号の交差点 (八丁畷交差点) に接続する。 現在、南北の幹線道路である主要地方道伏見柳谷高槻線及び国道 170 号と東西の幹線道路である国道 171 号が交差する八丁畷交差点を中心に、各路線とも慢性的な交通渋滞が発生している。特に、国道 171 号は大阪と京都を結ぶ主要な幹線道路であり、交通量も多いことから、従来からバイパス道路として主要地方道大阪高槻京都線を整備してきた。このため、(仮称) 高槻 IC 等から発生する交通 (約 11,000 台/日) を処理するためには、高槻市の中心市街地に交通を流入させない IC アクセス道路と、慢性的な渋滞を引き起こしている国道 171 号のバイパス道路を併せて整備することにより、高槻市中心市街地の円滑な交通処理を行うものである。 <p>八丁畷交差点接続道路の状況 (H11 センサス)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>一般国道 171 号</th> <th>一般国道 170 号</th> <th>主要地方道伏見柳谷高槻線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>混雑度</td> <td>1.44</td> <td>0.89</td> <td>1.66</td> </tr> <tr> <td>24 時間交通量</td> <td>38,842 台</td> <td>35,245 台</td> <td>23,588 台</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	一般国道 171 号	一般国道 170 号	主要地方道伏見柳谷高槻線	混雑度	1.44	0.89	1.66	24 時間交通量	38,842 台	35,245 台	23,588 台
		路線名	一般国道 171 号	一般国道 170 号	主要地方道伏見柳谷高槻線									
混雑度	1.44	0.89	1.66											
24 時間交通量	38,842 台	35,245 台	23,588 台											
地元等の協力体	<ul style="list-style-type: none"> 西日本高速道路株式会社及び関連市等からも早期整備要望が出されている。 													

事業効果の定量的分析	費用便益分析	具体的な便益内容	受益者	費用便益比	備考
		走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益	地域住民 道路利用者	$B / C = 7.31$ 便益総額 B = 2364.30 億円 総費用 C = 323.52 億円 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	
	その他の指標 (代替指標)				
事業効果の定性的分析	安全・安心	歩車分離による交通安全機能の向上 現道への通過交通排除による安全・安心の向上 ○緊急車両の円滑な通行の確保 ・高槻市中心市街地への交通流入の抑制により、中心市街地に立地する医療施設への円滑なアクセス機能を向上させる。(大阪医科大学付属病院、三島救命救急センター) ・災害時の新たな広域緊急交通路として機能させる。			
	活力	北摂周辺地域の影響 地域間交流連携の強化及び物流効率化の支援より、北摂周辺地域の活力の促進に寄与する。 ○渋滞の緩和・解消 国道171号の慢性的な交通渋滞の緩和が促進される。 また、都市計画道路南平台日吉台線(高槻市整備予定)との道路ネットワーク形成により、現名神高速道路の山側における東西交通の円滑化も図られ、高槻市中心市街地への交通負荷が軽減する。			
	快適性	車両等の走行性の向上による快適性の向上			
	その他				

自然環境等への影響と対策	○以下の点に留意して事業を進める。 ・切土法面が発生する箇所については、既存の植生種を利用するなど当該道路周辺の生態系を乱さないよう緑化対策について検討を行い、植生の回復に努める。
	○代替(案) <u>A案：都市計画道路牧野高槻線2車線シールド案</u> 都市計画道路として位置づけられ、淀川架橋位置からも適したルートである。都市計画決定時(昭和44年)から高槻市の市街化が進み、地域環境を考慮する上で地下シールドによる施工が必要である。そのため、莫大な工事費(約630億円)がかかり財政上困難である。 <u>B案：現名神高速道路側道を活用した梶原新ルート案</u> 早期に整備の実現が可能であり、(仮称)高槻ICから高槻市中心市街地へ流入する交通量を分散させることができる。 A案より事業費(約422億円)が経済的である。 走行性に優れるが、A案に比べて迂回距離が長くなる。 【評価結果】 交通処理機能、事業費など総合的に勘案した結果、 <u>B案が最適</u> である。
代替案との比較検討	
すべき事項	その他特記